



---

Vergadering van 2 mei 2019

**2019\_CVB\_05489 Geluidsactieplan 2019-2023 voor de agglomeratie Gent in het kader van de EU-richtlijn omgevingslawaai - Goedkeuring**

**Beslissing:** Goedgekeurd in vergadering van 2 mei 2019

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

de heer Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter  
de heer Filip Watteeuw, schepen; mevrouw Sofie Bracke, schepen; mevrouw Elke Decruynaere, schepen; mevrouw Astrid De Bruycker, schepen; de heer Sami Souguir, schepen; mevrouw Tine Heyse, schepen; mevrouw Mieke Van Hecke, schepen; mevrouw Annelies Storms, schepen; de heer Bram Van Braeckevelt, schepen; de heer Rudy Coddens, schepen  
mevrouw Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; de heer Luc Kupers, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Tine Heyse

**Betrokken:** Filip Watteeuw

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

Het Decreet lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 1.

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

Het Decreet lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 2.

**Motivering**

In uitvoering van de Europese Richtlijn omgevingslawaai (RL/2002/49) moeten in het Vlaamse Gewest **strategische geluidsbelastingkaarten** worden opgemaakt voor belangrijke infrastructuren (wegen, spoorwegen en luchthavens) en voor agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. De Richtlijn heeft immers tot doel in Europa een gemeenschappelijke aanpak in te voeren met het oog op het vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai. De geluidsbelastingkaarten moeten vijfjaarlijks worden herzien en geactualiseerd, en vormen de **basis voor de opmaak van geluidsactieplannen**. Cfr. de EU-richtlijn worden de acties m.b.t. horeca en evenementen niet opgenomen in deze actieplannen.

Het "**Geluidsactieplan 2019-2023 voor de agglomeratie Gent**" kadert in dit traject en werd opgemaakt door Stad Gent i.s.m. het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid. Het is

een **BEPERKTE ACTUALISATIE van het lopende *integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>e</sup> ronde***, zoals dat was goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 mei 2016 en dat zich nog baseerde op de berekende geluidsblootstelling in 2011. Voorliggend geluidsactieplan gaat cfr. de EU-richtlijn uit van de geluidsblootstelling zoals die is berekend in de geluidsbelastingkaarten voor referentiejaar 2016.

De actualisatie is beperkt, omdat de uitvoeringsperiode van het geluidsactieplan deels overlapt met het in mei 2016 goedgekeurde *integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>e</sup> ronde*. Een aantal voorgestelde maatregelen zijn nog steeds actueel en werden daarom hernomen. Daarnaast maakten de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2018 en daaropvolgend de samenstelling van het nieuwe gemeentebestuur het onmogelijk om in voorliggend geluidsactieplan vanuit de stedelijke bevoegdheden nieuwe beleidsintenties, acties of maatregelen met impact op de stedelijke begroting na 2018 op te nemen.

Het college van burgemeester en schepenen heeft de ambitie om in 2020 als aanvulling op dit geactualiseerde geluidsactieplan nieuwe lokale beleidsacties te initiëren met als doelstelling de blootstelling van haar inwoners aan omgevingslawaai verder in te perken.

Voorliggend geluidsactieplan doorliep cfr. de EU-richtlijn **van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 een publieke raadpleging**. Voor het verloop en de resultaten van het openbaar onderzoek wordt verwezen naar het bijhorende overwegingsdocument, als addendum bijgevoegd bij het actieplan.

De inhoud van dit geactualiseerde geluidsactieplan 2019 – 2023 voor de agglomeratie Gent kent een gedeeltelijke overlap met de geluidsactieplannen van de belangrijke wegen en spoorwegen voor de periode 2019 – 2023 die momenteel in opmaak zijn. Stad Gent bezorgde op 10 januari 2019 haar opmerkingen op de ontwerp geluidsactieplannen van de belangrijke wegen en spoorwegen voor de periode 2019 – 2023 aan het Departement Omgeving van de Vlaamse Overheid. De toen overgemaakte opmerkingen van Stad Gent blijven onverminderd van kracht. Nadat het college van burgemeester en schepenen én de Vlaamse Regering dit plan hebben goedgekeurd, zal het actieplan cfr. de EU-richtlijn worden gerapporteerd aan de Europese Commissie.

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- Geluidsactieplan 2019-2023 voor de agglomeratie Gent (deel van de beslissing)
- Overwegingsdocument openbaar onderzoek geluidsactieplan Gent (deel van de beslissing)

### **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

**Artikel 1:**

Keurt goed het bij dit besluit gevoegde geluidsactieplan 2019-2023 voor de agglomeratie Gent in het kader van de Europese Richtlijn omgevingslawaai.



# Geluidsactieplan 2019-2023 agglomeratie Gent

Actualisatie van het *Integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>e</sup> ronde*, in het kader van de verplichtingen volgens de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG)

Opgemaakt door de administratie van de Stad Gent in samenwerking met Departement Omgeving

Goedgekeurd door de Vlaamse Regering op xx xxxx 2019

## Inhoud

Samenvatting.....	3
1 Inleiding.....	6
1.1 De Europese Richtlijn Omgevingslawaai .....	6
1.2 Beschrijving van de agglomeratie Gent.....	7
1.3 Wettelijke en beleidsmatige context .....	8
2 De toepasselijke drempelwaarden.....	10
3 Beschrijving van de problematiek .....	11
3.1 Geluidshinder tast de leefbaarheid aan .....	11
3.1.1 Stadsmonitor .....	11
3.1.2 Hinderinventaris .....	11
3.1.3 Geluidsbelastingkaarten Gent.....	12
3.2 Lawaai leidt tot gezondheidsklachten.....	16
4 Evaluatie acties ondernomen in uitvoering van het Integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2 <sup>e</sup> ronde.....	19
4.1 Acties van Stad Gent.....	19
4.2 Acties op niveau van het Vlaams Gewest.....	23
5 Maatregelen voor de komende periode .....	25
5.1 Ambities van Stad Gent .....	25
5.2 Acties op niveau van de stad Gent .....	25
5.2.1 Voorkomen van geluidshinder .....	26
5.2.2 Bestrijden van geluidshinder .....	27
5.2.3 Compenseren van geluidshinder .....	33
5.3 Acties op niveau van het Vlaams Gewest.....	33
5.4 Acties specifiek voor de spoorwegen (NMBS en Infrabel) .....	36
6 Monitoring en evaluatie.....	38
Bijlagen .....	39
Bijlage 1: Geluidsbelastingkaarten.....	39
Bijlage 2: Hotspotkaarten (toestand 2011) .....	48

# Samenvatting

## Kader

In uitvoering van de **Europese richtlijn omgevingslawaai** (RL/2002/49) moeten in het Vlaamse Gewest strategische geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt voor belangrijke infrastructuur (wegen, spoorwegen en luchthavens) en voor **agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners**. De agglomeratie Gent, begrensd door de gemeentegrenzen van de stad Gent, telde op datum van 1 januari 2016 ruim 257.000 inwoners. De geluidsbelastingkaarten moeten **vijfjaarlijks** worden **bezien en zo nodig geactualiseerd**, en vormen de **basis voor de opmaak van geluidsactieplannen**.

Voorliggend geluidsactieplan is van toepassing op de agglomeratie Gent, en gaat uit van de **geluidsblootstelling zoals die is berekend in de geluidsbelastingkaarten voor referentiejaar 2016**. In dit actieplan worden bestaande en lopende maatregelen ter beheersing van het omgevingslawaai geëvalueerd en worden maatregelen die men de komende vijf jaar voornemens is te nemen toegelicht.

Voorliggend geluidsactieplan is een **BEPERKTE ACTUALISATIE van het lopende integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>e</sup> ronde, zoals dat was goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 mei 2016, en dat zich nog baseerde op de berekende geluidsblootstelling in 2011**. De actualisatie is beperkt, omdat de uitvoeringsperiode van het geluidsactieplan deels overlapt met het in mei 2016 goedgekeurde geluidsactieplan. Nogal wat voorgestelde maatregelen zijn nog steeds actueel en zullen daarom kunnen worden hernomen.

De gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2018 en daaropvolgend de samenstelling van de nieuwe gemeentebesturen maakten het onmogelijk om in voorliggend geluidsactieplan vanuit de stedelijke bevoegdheden nieuwe beleidsintenties, acties of maatregelen met impact op de stedelijke begroting na 2018 op te nemen. De administratie van de stad Gent spreekt de wens uit om in 2020 een aanvulling bij voorliggend geluidsactieplan te laten goedkeuren door het nieuwe stadsbestuur en hierover aan de Europese Commissie te rapporteren. In deze aanvulling zullen dan nieuwe beleidsacties die binnen de stedelijke bevoegdheid vallen kunnen worden opgenomen.

Met de opmaak van dit geactualiseerde geluidsactieplan wordt tegemoetgekomen aan de vraag van de Europese Commissie om een nieuw geluidsactieplan op te maken voor de agglomeratie Gent op basis van de geluidsbelasting van referentiejaar 2016.

De opmaak van dit geluidsactieplan is een gedeelde bevoegdheid van de afdeling Beleidsontwikkeling en Juridische Ondersteuning (BJO) van het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid en de administratie van de stad Gent.

Voorliggend geluidsactieplan doorliep **van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 een publieke raadpleging**. Voor het verloop en de resultaten van het openbaar onderzoek wordt verwezen naar het bijhorende overwegingsdocument, als addendum bijgevoegd bij dit plan. Hierin is ook aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de ontvangen bezwaren en welke aanpassingen zijn aangebracht in het definitieve actieplan dat door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd.

## Beschrijving van de problematiek

Uit de berekende blootstellingsgegevens op basis van de strategische geluidsbelastingkaarten voor de agglomeratie Gent voor referentiejaar 2016 blijkt dat **ongeveer 11.500 Gentenaars** of 4,5 % van de Gentse bevolking ter hoogte van hun woning worden **blootgesteld aan wegverkeerslawaai van meer dan 70 dB(A) L<sub>den</sub>**. Voor **spoorwegverkeer** worden respectievelijk **2600 Gentenaars** (1 % van Gentse bevolking) blootgesteld aan een L<sub>den</sub> van meer dan 70 dB(A). De blootstelling aan L<sub>den</sub>-niveau

van meer dan 70 dB(A) vanwege **industrielawaai binnen de Gentse agglomeratie is verwaarloosbaar t.o.v. de overige in kaart gebrachte bronnen.**

Deze blootstellingscijfers illustreren dat wegverkeer de dominante geluidsbron is. De **prioriteit ligt in dit geluidsactieplan dan ook op geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer.**

### **Bestaande en lopende maatregelen van de stad Gent**

Voorliggend geluidsactieplan bevat in de eerste plaats maatregelen die de stad binnen haar bevoegdheden neemt. Deze acties worden in hoofdstukken 4.1 en 5.2 van voorliggend geluidsactieplan toegelicht. De stedelijke acties werden onderverdeeld volgens de driesporenstrategie van het Gentse geluidsbeleid rond wegverkeer, spoorverkeer en industrie. Zij hebben betrekking op 1) het voorkomen van geluidshinder afkomstig van wegverkeer, 2) het aanpakken van geluidsknelpunten (bestrijden) en 3) het inzetten op compensatie indien voorkomen en bestrijden niet haalbaar is.

#### **1) Voorkomen**

Er is actueel nog geen wettelijk kader dat het bouwen op locaties met hoge geluidsbelasting onmogelijk maakt of beperkt. Willen we op die geluidsbelaste locaties een aanvaardbare leefkwaliteit realiseren, dan zal er anders gebouwd moeten worden. Dit veronderstelt o.a. creativiteit op het vlak van inplanting van functies t.o.v. elkaar, inplanting van gebouwen t.o.v. elkaar en op het niveau van het gebouw zelf. Daarnaast is een goede ruimtelijke ordening en een goed mobiliteitsbeleid zeer belangrijk om nieuwe geluidsknelpunten te vermijden.

In dit geluidsactieplan heeft onderstaande stedelijke actie als doel het voorkomen van bijkomende geluidshinder van wegverkeer:

- Nieuwe geluidsknelpunten van wegverkeer voorkomen door het opstellen van een good practice guide voor het bouwen op geluidsbelaste locaties

#### **2) Bestrijden**

De stad Gent heeft de geluidsknelpunten op basis van de geluidsblootstelling in 2011 gedetecteerd door de opmaak van 'hotspotkaarten' voor de gewestwegen, de lokale wegen en de spoorwegen. Hieruit blijkt dat de grootste geluidsbronnen niet noodzakelijk de grootste hinder veroorzaken. Veel vaker is het de bevolkingsdichtheid die bepaalt waar er zich meer of minder hinder voordoet.

In dit geluidsactieplan hebben onderstaande stedelijke acties als doel het bestrijden van geluidshinder:

- Inzetten op de goede staat van wegdekken
- Inzetten op stillere wegdekken
- Inzetten op snelheidsverlaging
- Kiezen voor een stiller straatontwerp
- Inzetten op stille voertuigen
- Inzetten op het verduurzamen van de stedelijke distributie
- Onderzoeken van een duurzaam en leefbaar alternatief voor de B401 (fly-over)
- Een integrale geluidsaanpak van de gewestwegen i.s.m. de Vlaamse overheid
- Aandringen bij de NMBS en Infrabel voor een integrale geluidsaanpak van de spoorwegen
- Inzetten op stillere industrie

### **3) Compenseren**

In dit geluidsactieplan heeft onderstaande stedelijke actie als doel het compenseren van hoge geluidsniveaus:

- Informeren over geluidsisolatie

#### **Bestaande, lopende en voorgenomen acties op niveau van het Vlaams Gewest**

Acties die binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest vallen zijn in detail opgenomen in het geluidsactieplan voor belangrijke wegen. Enkel wanneer zij een bijzondere impact hebben op de geluidsblootstelling binnen de agglomeratie Gent worden zij ook hier opgenomen.

Specifieke acties:

- Grootschalige onderhoudswerken E17-viaduct en onderzoeken van een duurzaam en leefbaar alternatief
- Procedures voor het nemen van milderende maatregelen tegen geluidshinder vanwege de gewestwegen
- Het wegverhardingenbeleid van het Agentschap Wegen en Verkeer houdt rekening met akoestische eigenschappen

#### **Bestaande, lopende en voorgenomen acties specifiek voor de spoorwegen binnen de agglomeratie Gent**

Acties die binnen de bevoegdheid van de federale overheid (incl. Infrabel, NMBS) vallen zijn in detail opgenomen in het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen. Enkel wanneer zij een bijzondere impact hebben op de geluidsblootstelling binnen de agglomeratie Gent worden zij ook hier hernomen.

#### **Monitoring en evaluatie**

Tot slot zal er ook worden ingezet op monitoring en evaluatie van het geluidsbeleid. Dit zal gebeuren door:

- 5-jaarlijkse geluidskartering in het kader van EURL/2002/49
- Regelmatige peilingen naar tevredenheid over leefomgeving (stadsmonitor)
- De dienst Toezicht van de stad Gent maakt jaarlijks een hinderinventaris op

#### **Lange termijnstrategie van de stad Gent**

De stad Gent streeft ernaar dat in 2030 het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen beneden een Lden-geluidsniveau van 70 dB(A) blijft.



# 1 Inleiding

## 1.1 De Europese Richtlijn Omgevingslawaai

Richtlijn 2002/49/EG betreffende de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai werd bij besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 in Vlaamse wetgeving omgezet (B.S. 31 augustus 2005).

Het doel van de richtlijn is om een gemeenschappelijke aanpak in te voeren met het oog op het vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai.

De verplichtingen van de richtlijn houden verband met:

- de opmaak van strategische geluidsbelastingkaarten volgens gemeenschappelijke methoden voor belangrijke infrastructuren en agglomeraties,
- de opmaak van geluidsactieplannen met als basis de prioritaire problemen die zijn vastgesteld op deze geluidsbelastingkaarten op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere criteria,
- het voorlichten en raadpleging van het publiek over de geluidsproblematiek en de aanpak ervan.

De geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen moeten minstens 5-jaarlijks worden gezien en zo nodig aangepast.

Onder belangrijke infrastructuur worden wegen begrepen waarop jaarlijks meer dan 3 miljoen voertuigen passeren, spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 30 000 treinen passeren en burgerluchthavens waarop jaarlijks meer dan 50 000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen (enkel de luchthaven Brussel-Nationaal wordt begrepen onder deze definitie). Onder 'agglomeraties' worden afgeleide gebieden begrepen met een bevolking van meer dan 100 000 personen en met een zodanige bevolkingsdichtheid dat zij als stedelijk gebied kunnen worden beschouwd. Voor referentiejaar 2016 worden de steden Antwerpen, Gent en Brugge begrepen onder deze definitie van agglomeratie.

Binnen de agglomeraties moet al het omgevingslawaai dat wordt veroorzaakt door wegverkeer, spoorverkeer, luchthavens en industriële activiteiten in rekening worden gebracht (en dus niet enkel de belangrijke infrastructuur).

De verantwoordelijkheden voor de uitvoering van de richtlijn werden door de Vlaamse Regering in haar beslissingen van 7 september en 7 december 2007 vastgesteld en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 15 januari 2008. Het Departement Omgeving is daarbij aangeduid als instantie die instaat voor de uitvoering van de richtlijn, voor de opmaak van de geluidsactieplannen van de agglomeratie Gent bijgestaan door de administratie van de stad Gent.

Sinds de inwerkingtreding van het besluit van 22 juli 2005 werden al eerder strategische geluidsbelastingkaarten voor de agglomeratie Gent voor de referentiejaar 2006 en 2011 opgemaakt. Deze kaarten vormden de basis voor de opmaak van een geluidsactieplannen voor de agglomeratie Gent, waarvan het laatste werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 mei 2016 (<https://www.lne.be/geluidsactieplannen>).

Het voorliggend geluidsactieplan kadert in de uitvoering van de 3<sup>e</sup> cyclus van de richtlijn omgevingslawaai, en heeft betrekking op referentiejaar 2016.

Voorliggend geluidsactieplan is een **BEPERKTE ACTUALISATIE van het lopende *integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>e</sup> ronde*, zoals dat was goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 mei 2016, en dat zich nog baseerde op de berekende geluidsblootstelling in 2011.** De actualisatie is beperkt, omdat de uitvoeringsperiode van het actieplan deels overlapt met het in mei 2016 goedgekeurde actieplan. Nogal wat voorgestelde maatregelen zijn nog steeds actueel en zullen daarom kunnen worden hernomen.

De gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2018 en daaropvolgend de samenstelling van de nieuwe gemeentebesturen maakten het onmogelijk om in voorliggend geluidsactieplan vanuit de stedelijke bevoegdheden nieuwe beleidsintenties, acties of maatregelen met impact op de stedelijke begroting na 2018 op te nemen. De administratie van de stad Gent spreekt de wens uit om in 2020 een aanvulling bij voorliggend geluidsactieplan te laten goedkeuren door het nieuwe stadsbestuur en hierover aan de Europese Commissie te rapporteren. In deze aanvulling zullen dan nieuwe beleidsacties die binnen de stedelijke bevoegdheid vallen kunnen worden opgenomen.

Het ontwerp geluidsactieplan, waarvan de Vlaamse Regering kennis heeft genomen in zitting van 16 november 2018, werd ter raadpleging van het publiek voorgelegd in het kader van een openbaar onderzoek dat liep van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019. Voor het verloop en de resultaten van het openbaar onderzoek wordt verwezen naar het bijhorende overwegingsdocument in addendum, dat integraal deel uitmaakt van dit actieplan.

Het advies van de SERV en Mineraad werd ontvangen op 7 januari 2019. Daarnaast werden in het kader van het openbaar onderzoek in totaal 15 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- 1 Vlaamse overheidsdienst
- 3 belangenverenigingen
- 11 particuliere reacties

In het overwegingsdocument is ook aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de ontvangen bezwaren en welke aanpassingen zijn aangebracht in het definitieve geluidsactieplan.

## 1.2 Beschrijving van de agglomeratie Gent

De afbakening van de agglomeratie Gent in het kader van EURL/2002/49/EG stemt overeen met de stad Gent. De agglomeratie Gent omvat de deelgemeenten Gent, Oostakker, Wondelgem, Gentbrugge, Ledeborg, Zwijnaarde, St-Denijs-Westrem, Drogen, Sint-Amandsberg, Mariakerke en Afsnee.

De agglomeratie Gent telde op 1 januari 2016 257.029 inwoners (Bron: Agentschap Binnenlands Bestuur, Statistiek Vlaanderen), waar er in 2011 247.486 inwoners waren. Het totale aantal beschouwde inwoners (inwoners die konden worden toegewezen aan een gebouw) in de geluidsbelastingkaarten bedraagt 236.151 inwoners. Met dit aantal is rekening gehouden voor het berekenen van de blootstellingscijfers (zie Tabel 2 en Tabel 3).

De beschouwde oppervlakte voor de agglomeratie Gent bedraagt 157,8 km<sup>2</sup>.



**Figuur 1: Afbakening van de agglomeratie Gent**

### 1.3 Wettelijke en beleidsmatige context

#### Europese bevoegdheden

De geluidsemissie van treinen, motorvoertuigen en banden wordt geregeld door het Europese normeringsbeleid. De implementatie van Europese productrichtlijnen is een bevoegdheid van de federale overheid.

#### Federale bevoegdheden

Het spoorwegenstelsel is een federale bevoegdheid. Maatregelen ter bestrijding van het spoorverkeerslawaai worden genomen door de NMBS en Infrabel en vallen onder de federale bevoegdheid.

#### Vlaamse bevoegdheden

Op basis van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BS 15.08.1980) is de Vlaamse overheid onder andere bevoegd voor

- de bescherming van het leefmilieu, waaronder de strijd tegen de geluidshinder
- de ruimtelijke ordening;
- een deel van het mobiliteitsbeleid, inclusief de organisatie van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer.

Het Vlaams Gewest is bovendien beheerder van de Vlaamse gewestwegen en tramlijnen

#### Vlaams Regeerakkoord 2014-2019

In het Vlaams Regeerakkoord werden volgende relevante aandachtspunten geformuleerd:

##### *Duurzame leefomgeving*

*Geluidshinder is een bron van ergernis en vermindert de levenskwaliteit. Door het nemen van geluidsmilderende maatregelen willen we de leefbaarheid verbeteren. Hierbij besteden we expliciet aandacht aan onder meer **geluidsarme toplogen**. Bij nieuwe woonontwikkelingen en bij*

*herbestemming van geluidsbelaste gebieden tot woongebied leggen we de initiatiefnemers milderende maatregelen op om het geluidsniveau tot een aanvaardbaar peil te brengen.*

#### *Duurzame stedelijke logistiek*

*Binnen een globaal Vlaams kader voor stedelijke distributie zoeken we in samenwerking met de lokale overheden en de bedrijfswereld naar duurzame en economisch rendabele oplossingen voor de levering van goederen binnen stedelijke omgevingen. Daarbij kan bij het aanleveren van goederen in watergebonden depots in de periferie van steden ook binnenvaart ingeschakeld worden. Zo verzoenen we stedelijke logistieke noden en de leefbaarheid door het verminderen van de verkeers- en milieudruk en het verhogen van de verkeersveiligheid. We spelen ook in op nieuwe initiatieven die tot een duurzame stedelijke logistiek over de weg leiden met gemotoriseerd vervoer of fietscargo's.*

*De opmaak van een Vlaams beleidskader stedelijke distributie dient als leidraad voor steden en gemeenten bij het opstellen van een eigen lokaal beleid inzake stedelijke distributie.*

*Duurzame beleving in een stedelijke omgeving faciliteren we via het PIEK-project en stedelijke distributiecentra. We laten laden en lossen toe buiten de spitsmomenten en maximaal vanop centrale verdeelplaatsen. De beleving gebeurt met stillere voertuigen en met geluidsarm laad- en losmaterieel. Hiervoor ontwikkelen we samen met Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening een werkbaar (geluids)kader<sup>1</sup>.*

#### *Hinder*

*Hoewel bronnen van mogelijks onaanvaardbare hinder generiek via regelgeving en specifiek via vergunningen worden aangepakt, blijkt er nood aan bijkomende inspanningen om dergelijke hinder te voorkomen. Bij nieuwe woonontwikkelingen en bij herbestemming van geluidsbelaste gebieden tot woongebied houden we rekening met geluidsbelasting door initiatiefnemers milderende maatregelen op te leggen.*

### **Stedelijke bevoegdheden**

De stad Gent beschikt over een heel aantal relevante bevoegdheden, onder meer via het lokale beleid inzake milieu, mobiliteit, ruimtelijke ordening en stedenbouw en is wegbeheerder van de gemeentewegen op haar grondgebied.

---

<sup>1</sup> Het laden en lossen toelaten buiten de spitsuren zorgt voor een verhoogde verkeersveiligheid en vermindert de uitstoot van uitlaatgassen en het fileleed. De geluidshinder afkomstig van het laden en lossen wordt hierdoor ook verschoven van de dag naar de avond en de nacht. Om de impact van deze verschuiving zoveel mogelijk te beperken, wordt ingezet op beleving met stillere voertuigen en geluidsarm laad- en losmateriaal.

## 2 De toepasselijke drempelwaarden

Actieplannen moeten gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een toepasselijke drempelwaarde of ander gekozen criterium, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten.

### Drempelwaarden voor weg- en spoorverkeerslawaai

In Vlaanderen zijn er vooralsnog geen bindende grenswaarden voor weg- en spoorverkeerslawaai vastgesteld.

Er zijn wel zogenaamde referentiewaarden, als bijlage opgenomen in het MER-richtlijnenboek geluid en trillingen, waaraan momenteel wordt getoetst in MER-dossiers. Het MER-richtlijnenboek geluid en trillingen kan via onderstaande webpagina worden geraadpleegd:

<http://www.lne.be/themas/milieuffectrapportage/deskundigen/richtlijnenboeken/Eindrapport%20Richtlijnenboek%20Geluid%20en%20Trillingen.pdf>

### Drempelwaarden voor industrielawaai

Voor lawaai afkomstig van ingedeelde industriële activiteiten is het VLAREM van toepassing. Dergelijke inrichtingen zijn gebonden aan een omgevingsvergunningsplicht of meldingsplicht alvorens ze geëxploiteerd mogen worden. Titel II van VLAREM bevat voorwaarden waaraan ingedeelde inrichtingen moeten voldoen om een omgevingsvergunning te kunnen bekomen voor de exploitatie van de inrichting, waaronder de maximale geluidsimmissieniveaus die in de omgeving van het bedrijf mogen worden waargenomen (zie [hoofdstuk 4.5 van titel II van het VLAREM](#)).

### Verduidelijking van de drempelwaarden die worden gehanteerd in voorliggend geluidsactieplan

In de strategische geluidsbelastingkaarten voor de agglomeratie Gent worden voor Lden de volgende geluidsbelastingklassen gehanteerd: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 dB.

Voor de Lnight-geluidsbelastingkaarten zijn dit de volgende geluidsbelastingklassen: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 dB. Op basis van deze geluidsbelastingklassen worden geluidscontouren aangegeven op de geluidsbelastingkaarten. Beide geluidsbelastingkaarten zijn opgenomen in bijlage 1 van dit document. Dit is louter een ruimtelijke weergave van de berekende geluidsniveaus en is dus niet te verwarren met 'grenswaarden' of 'referentiewaarden'.

Art. 8 lid 1 van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG) bepaalt het volgende betreffende de opmaak van geluidsactieplannen: "De bevoegde autoriteiten bepalen zelf welke maatregelen deze plannen bevatten, maar die maatregelen moeten in het bijzonder gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten."

De prioriteit ligt in dit actieplan op geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer. De stad Gent streeft er naar dat in 2030 het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen beneden een Lden-geluidsniveau van 70 dB(A) blijft.

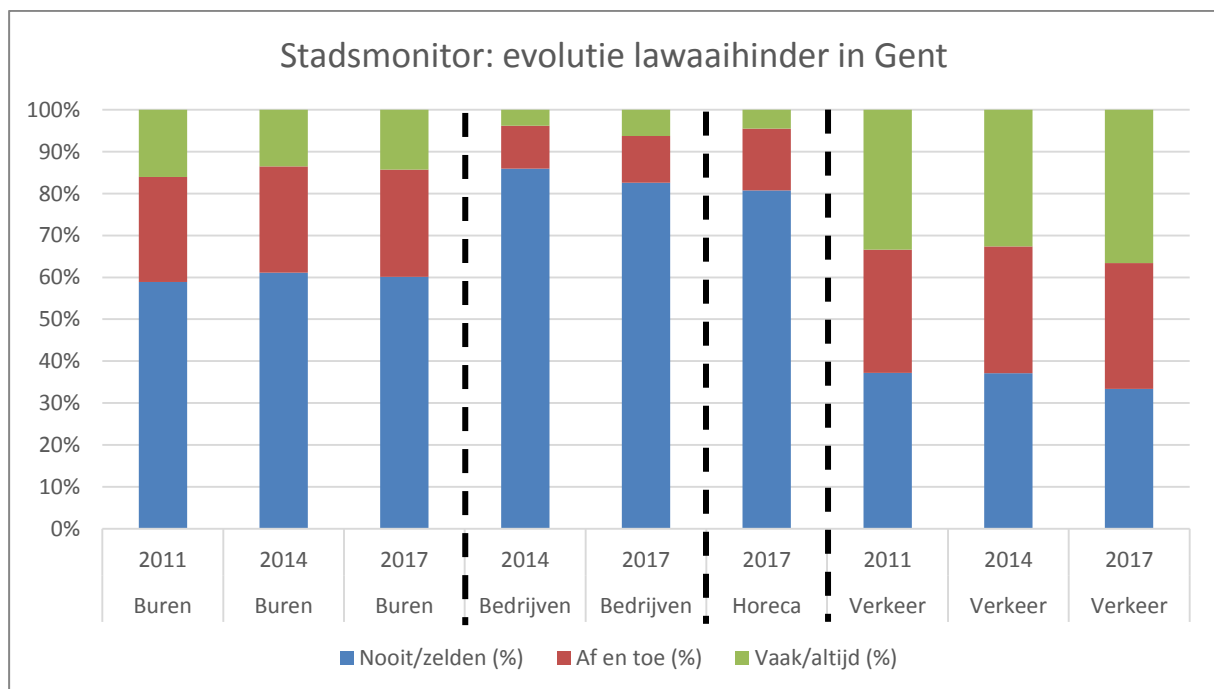
### 3 Beschrijving van de problematiek

#### 3.1 Geluidshinder tast de leefbaarheid aan

##### 3.1.1 Stadsmonitor

In 2017 werd voor de zesde maal een bevraging georganiseerd i.k.v. de stadsmonitor (Statistiek Vlaanderen, 2018). De stadsmonitor is een omgevingsscanner die de brede omgeving van elke Vlaamse centrumstad in beeld brengt. De stadsmonitor beschrijft de maatschappelijke ontwikkelingen in 13 Vlaamse steden. De indicatoren geven aan of de steden in een meer leefbare en duurzame richting evolueren. Sinds 2017 is de bevraging uitgebreid naar bijna alle Vlaamse gemeenten, en daarmee is de *Survey Gemeente- en Stadsmonitor* ontstaan.

Uit de resultaten blijkt dat 39% van de Gentenaars in de woning lawaaihinder ondervinden, vnl. van verkeer. 37% van de Gentenaars geeft aan vaak tot altijd hinder te ondervinden van verkeerslawaai (waar het gemiddelde voor Vlaanderen 'slechts' 28% bedraagt), 14% van burenlawaai en resp. 6 en 4% van lawaaihinder van bedrijven en horeca (Figuur 2).



Figuur 2: De evolutie van lawaaihinder in Gent (Stadsmonitor 2017)

##### 3.1.2 Hinderinventaris

Naast de stadsmonitor vormen ook de hinderinventarissen van de Dienst Toezicht een bron van informatie over het voorkomen van geluidshinder. Zo ontvangt de Dienst Toezicht van de Stad Gent jaarlijks heel wat klachten via verschillende kanalen en over diverse vormen van milieuhinder: klachten over klasse 2- en klasse 3-bedrijven, klachten over (verbranden van) afval, klachten over niet-ingedeelde inrichtingen, vrije-velddelicten ... en geluidshinder. Al deze klachten worden

behandeld door de Dienst Toezicht en geregistreerd en opgevolgd in de zogenaamde MiTROS<sup>2</sup>-toepassing.

Uit de hinderinventarissen van de Dienst Toezicht van de afgelopen 4 jaar (zie **Tabel 1**) blijkt dat evenementen en horeca aanleiding geven tot de meeste geluidsklachten. Ondanks het feit dat uit de stadsmonitor blijkt dat de Gentenaars het meeste hinder ondervinden van verkeerslawaaï, geeft deze vorm van hinder weinig aanleiding tot klachten.

**Tabel 1 Aantal klachten van geluidshinder 2014 tot 2017<sup>3</sup>**

	2014	2015	2016	2017
buren	18	10	27	27
industrie	67	50	68	53
evenementen en horeca	68	62	69	87
verkeer en vervoer	7	4	8	10

### Begrip dB(A)<sup>4</sup>

*Geluid wordt gekenmerkt door sterkte en toonhoogte. De sterkte van het geluid wordt uitgedrukt in decibel (dB). Omdat de luchtrillingen bij harde geluiden vele miljoenen malen heviger zijn dan bij zachte geluiden, is de decibel een logaritmische verhoudingswaarde in plaats van een rechte lijnige maat.*

*Het geluid van verkeer op een weg is samengesteld uit verschillende toonhoogten. Het menselijk gehoor neemt midden en hoge tonen beter waar dan lage en zeer hoge tonen van eenzelfde sterkte. Met deze selectieve gevoeligheid van het gehoor wordt rekening gehouden door het toepassen van een zogenaamd A-filter in de meetapparatuur. De geluidsterkte wordt dan uitgedrukt in dB(A).*

*Omdat de decibel een logaritmische eenheid is, mogen we deze niet zomaar optellen en aftrekken. Als twee personenauto's elk een geluidniveau van 80 dB(A) produceren, is hun gezamenlijke geluidniveau bijvoorbeeld geen 160 dB(A) maar 83 dB(A).*

*Als een zware vrachtauto een geluidniveau van 90 dB(A) produceert en we tellen de passerende personenauto van 80 dB(A) daarbij op, dan komen we uit op een geluidniveau van 90,4 dB(A). De personenauto verhoogt het geluidniveau nauwelijks; de bepalende geluidbron is de vrachtwagen.*

*Bovenstaand principe geldt ook voor verkeersstromen. Als we de verkeersintensiteit op een weg halveren, dan wordt een geluidvermindering van 3 dB(A) bereikt. Een verdubbeling van de verkeersintensiteit levert 3 dB(A) meer op.*

### De gevoeligheid van het menselijk oor

*Een verandering van 1 dB(A) is voor het menselijke oor nog net hoorbaar. Een verschil van 3 dB(A) zorgt voor een lichte vermeerdering van de luidheid. Een geluid met een 10 dB(A) hoger niveau horen we als dubbel zo luid.*

### 3.1.3 Geluidsbelastingkaarten Gent

In uitvoering van de Europese Richtlijn omgevingslawaaï zijn er nieuwe geluidsbelastingkaarten voor referentiejaar 2016 opgemaakt voor de agglomeratie Gent die op 13 juli 2018 zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering en vervolgens aan de Europese Commissie zijn gerapporteerd. Op de

<sup>2</sup> MiTROS staat voor MilieuToezicht Registratie- en OpvolgingsSysteem

<sup>3</sup> Hinderinventaris, Dienst Milieutoezicht

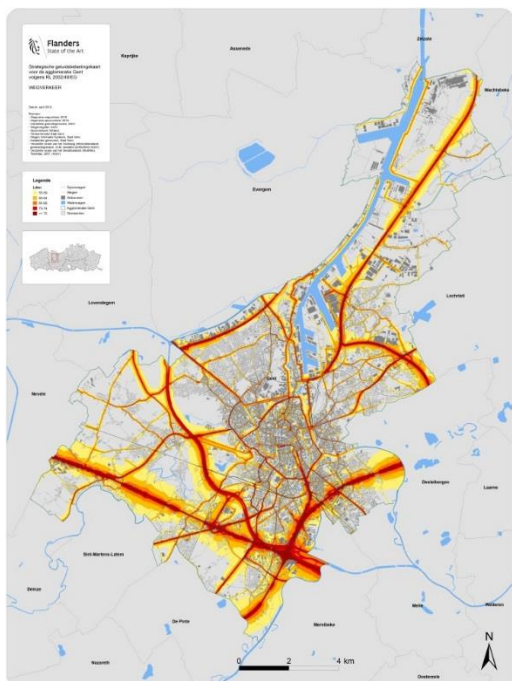
<sup>4</sup> publicatie over geluidshinder wetgeving van de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG)

<sup>5</sup> [www.wegenverkeer.be](http://www.wegenverkeer.be)

geluidskarten worden de geluidsniveaus veroorzaakt door de geluidsbronnen 'wegverkeer', 'spoorverkeer' en 'industrie'<sup>6</sup> weergegeven. Meer lokale, kleinere of tijdelijke bronnen worden niet weergegeven via de geluidskarten. De kaarten zijn het resultaat van berekeningen en tonen gemiddelde geluidsniveaus uitgedrukt in  $L_{den}$ <sup>7</sup> of  $L_{night}$ <sup>8</sup>. Alle kaarten met relevantie voor Gent zijn opgenomen in bijlage 1 en tonen duidelijk dat wegverkeer de dominante geluidsbron is. Spoorwegverkeer en industrie zorgen voor minder hoge geluidsniveaus en/of lagere blootstelling.

Op de volgende geluidskart  $L_{den}$  van wegverkeer zijn de hogere geluidsniveaus ter hoogte van de snelwegen E17, E40, R4 en de grotere steenwegen duidelijk zichtbaar.

Door de geluidsniveaus uit de geluidskarten te koppelen aan de bevolkingsgegevens krijgen we een indicatie van het aantal Gentenaars dat wordt blootgesteld aan een bepaald  $L_{den}$  of  $L_{night}$  niveau. Uit Tabel 2 kan worden afgeleid dat **11.500 of ongeveer 4,5 % van de Gentenaars** ter hoogte van hun woning worden blootgesteld aan  $L_{den}$  van wegverkeer van **meer dan 70 dB(A)**. De geluidsoverlast die ook toeristen, bezoekers en werknemers ondervinden is hier niet in rekening gebracht. Ter vergelijking: voor spoorwegverkeer en industrie worden respectievelijk 2.608 inwoners (1 % van Gentse bevolking) en 22 inwoners blootgesteld aan een  $L_{den}$  van meer dan 70 dB(A).



*Deze kaarten zijn opgemaakt met behulp van een rekenmodel. Een modelberekening blijft altijd een benadering van de realiteit.*

*De geluidskarten bevatten informatie over een heel uitgestrekt gebied. Hoewel de benadering voldoende nauwkeurig is als basis voor een globale aanpak tegen geluidshinder, kunnen er lokaal afwijkingen bestaan tussen de werkelijke situatie en de modelbenadering. De kaarten zijn dus niet geschikt voor het geven van informatie op straatniveau.*

**Figuur 3 Geluidsbelaastingkaart  $L_{den}$ , wegverkeer (2016)**

<sup>6</sup> Conform de Europese richtlijn omvat de geluidsbron industrie enkel de GPBV bedrijven. GPBV staat voor Geïntegreerde Preventie en Bestrijding van Verontreiniging (GPBV)

<sup>7</sup>  $L_{den}$  = gemiddelde geluidsniveau over een volledige dag, avond, nacht waarbij men de avond- en nachtniveaus zwaarder laat doorwegen (maat voor hinder)

<sup>8</sup>  $L_{night}$  = gemiddelde geluidsniveau tijdens de nachtperiode (maat voor slaapverstoring)



**Tabel 2 Aantal inwoners<sup>9</sup> blootgesteld aan het geluidsniveau L<sub>den</sub>**

Blootstellingsgegevens agglomeratie Gent Lden in dB(A)						
	Lden in dB(A)	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Alle wegen (incl. tram)	personen	43 000	40 300	35 800	9 600	1 900
	met stille gevel	700	5 900	19 100	6 800	1 600
Bijdrage belangrijke wegen	personen	19 200	9 600	11 900	6 700	700
	met stille gevel	nb	nb	nb	nb	nb
Alle spoorwegen	personen	6 500	4 700	2 400	2 400	300
	met stille gevel	100	300	500	1 400	200
Bijdrage belangrijke spoorwegen	personen	6 800	4 400	2 300	2 400	200
	met stille gevel	nb	nb	nb	nb	nb
Alle luchthavens	personen	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
	met stille gevel	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Industrie	personen	2 400	1 400	800	0	0
	met stille gevel	400	600	0	0	0

nb: informatie niet beschikbaar

nvt: niet van toepassing

**Tabel 3 Aantal inwoners<sup>9</sup> blootgesteld aan het geluidsniveau L<sub>night</sub>**

Blootstellingsgegevens agglomeratie Gent Lnight in dB(A)						
	Lnight in dB(A)	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Alle wegen (incl. tram)	personen	42 100	38 700	19 200	2 300	1000
	met stille gevel	3 000	15 300	12 500	1 700	800
Bijdrage belangrijke wegen	personen	12 900	9 100	11 500	1 800	0
	met stille gevel	nb	nb	nb	nb	nb
Alle spoorwegen	personen	5 500	3 300	2 500	1 100	0
	met stille gevel	200	400	1000	800	0
Bijdrage belangrijke spoorwegen	personen	5 300	3 000	2 700	900	0
	met stille gevel	nb	nb	nb	nb	nb
Alle luchthavens	personen	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
	met stille gevel	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Industrie	personen	1 900	400	700	0	0
	met stille gevel	600	100	200	0	0

nb: informatie niet beschikbaar

nvt: niet van toepassing

### Evolutie geluidsbelasting en aantal blootgestelde inwoners

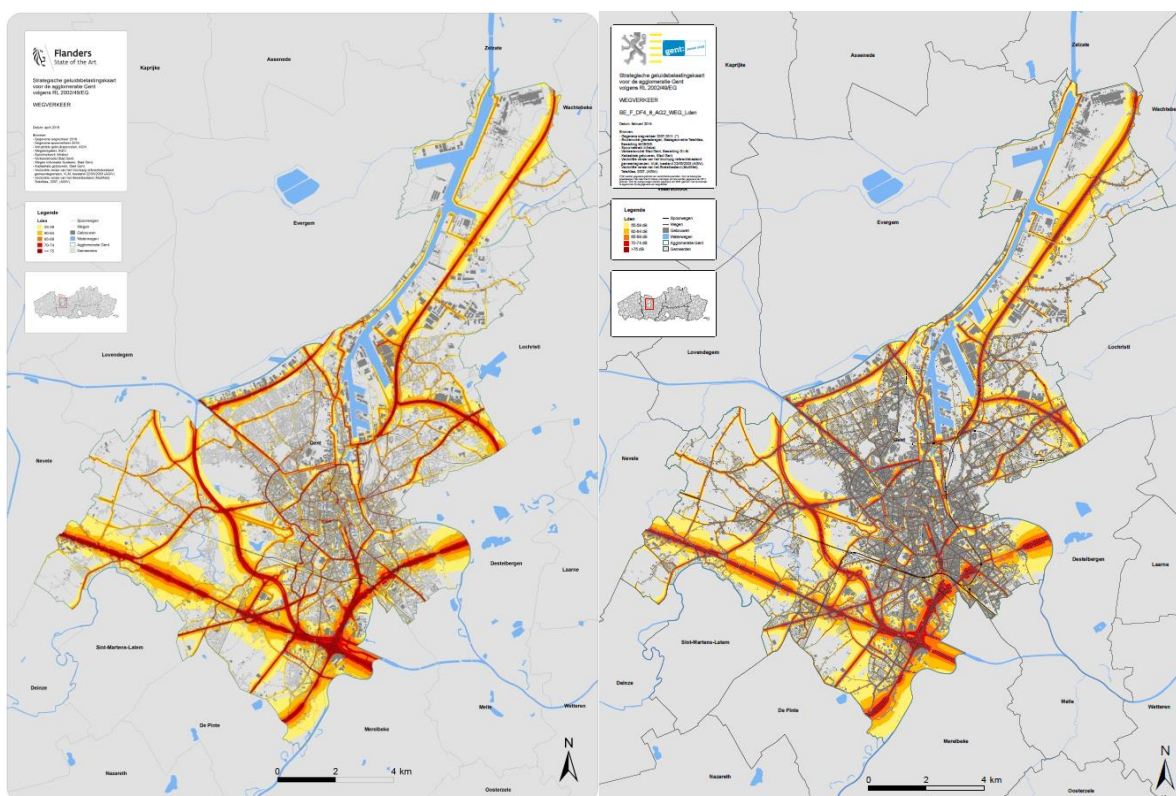
Bij de opmaak van nieuwe geluidsbelastingskaarten kan de vergelijking gemaakt worden met de geluidsbelasting en het aantal blootgestelde inwoners uit de vorige ronde (referentiejaar 2011). T.o.v. 2011 is er grotendeels een vermindering van de geluidsniveaus. Het verschil in geluidsbelasting kan echter niet zomaar toegeschreven worden aan een eigenlijke toe- of afname van de

<sup>9</sup> Aantallen zijn afgerond naar dichtstbijzijnde honderdtal

geluidsbronnen. Het niveau van de berekende geluidskaarten kan namelijk op drie manieren worden beïnvloed<sup>10</sup>:

- A. De **geluidsemissie** is veranderd door het aantal of type voertuigen, snelheid, wegdek of andere of nieuwe wegen
- B. De **gegevens** van de bronnen zijn nu nauwkeuriger gekend dan vroeger (oorsprong en kwaliteit van de databanken)
- C. De **rekenmethodiek** is aangepast en is nu meer accuraat nu dan vroeger

Dit beïnvloedt ook het berekende aantal blootgestelde inwoners (Tabel 2 en Tabel 3).



**Figuur 4: De geluidsbelasting van wegverkeer  $L_{den}$  in 2016 (links) en 2011 (rechts)**

<sup>10</sup> Bron: Nota opmaak geluidskaart en bepaling blootstelling strategische geluidsbelastingkaarten agglomeratie Gent 3e ronde, Tractebel Engineering, 2018.

**Tabel 4: Evolutie van het aantal blootgestelde inwoners aan het geluidsniveau  $L_{den}$  in 2016 versus 2011**

Blootstellingsgegevens agglomeratie Gent in $L_{den}$ (tussen haakjes de cijfers voor referentiejaar 2011)					
Bron	$L_{den}$ in dB(A)				
	55-59	60-64	65-69	70-74	> 75
Alle wegen (incl. tram)	43 000 (56 000)	40 300 (49 100)	35 800 (38 300)	9 600 (31 700)	1 900 (6 300)
Alle spoorwegen	6 500 (8 500)	4 700 (5 000)	2 400 (2 600)	2 400 (2 200)	300 (400)
Industrie	2 400 (900)	1 400 (600)	800 (200)	0 (0)	0 (0)

**Tabel 5: Evolutie van het aantal blootgestelde inwoners aan het geluidsniveau  $L_{night}$  in 2016 versus 2011**

	$L_{night}$ in dB(A)				
	50-54	55-59	60-64	65-69	> 70
Alle wegen (incl. tram)	42 100 (51 100)	38 700 (39 400)	19 200 (36 800)	2 300 (10 600)	1 000 (1 400)
Alle spoorwegen	5 500 (6 800)	3 300 (3 900)	2 500 (2 000)	1 100 (1 600)	0 (100)
Industrie	1 900 (800)	400 (500)	700 (100)	0 (0)	0 (0)

De belangrijke terugval van het aantal blootgestelden bij de hogere geluidsniveaus is in grote mate te wijten aan het effect van de belangrijke wegen. In de berekening voor referentiejaar 2016 werd gebruik gemaakt van nauwkeurigere wegdekfactoren en verbeterde verkeersintensiteitsgegevens. Deze verbeteringen zorgen voor een vermindering van het aantal blootgestelden van 38.000 in 2011 tot 11.500 in 2016 voor wat betreft blootstelling aan  $L_{den}$  van wegverkeer van meer dan 70 dB(A).

### 3.2 Lawaai leidt tot gezondheidsklachten

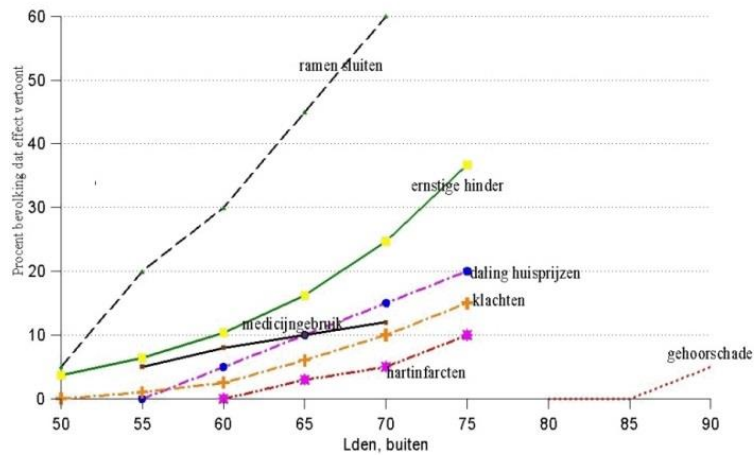
Lawaai verstoort de slaap en daardoor ook de goede fysiologische en geestelijke gezondheid. Voor een goede slaap adviseert de WHO<sup>11</sup> een geluidsomgeving waarvan het gemiddelde niveau niet boven 30 dB(A) komt. In 2009 werd het WHO-rapport "*Night Noise Guidelines for Europe*" gepubliceerd. Dit document dient te worden beschouwd al een uitbreiding alsook een update van het vorige WHO-rapport "*Guidelines for community noise*" (1999).

In het WHO-rapport "*Night Noise Guidelines for Europe*" wordt op basis van wetenschappelijk bewijs een  $L_{night}$  buitenniveau van 40 dB aanbevolen als 'target'-waarde om de bevolking alsook kwetsbare groepen zoals kinderen, chronische zieken en ouderen te beschermen. In "*Night Noise guidelines for Europe*" wordt ook aangegeven dat vanaf een buitenniveau van  $L_{night}$  55 dB cardiovasculaire effecten een belangrijke bezorgdheid worden voor de gezondheid. Een 'interimrichtwaarde' van 55 dB  $L_{night}$  wordt door de WHO aanbevolen voor de landen waarvoor een  $L_{night}$  richtwaarde van 40 dB op korte termijn nog niet haalbaar is en waar de beleidsmakers kiezen voor een stapsgewijze aanpak.

Een aangetaste slaapkwaliteit heeft invloed op de bloeddruk, het hartritme en de ademhaling. Lawaai doet ook het stressniveau, het angstgevoel en de vermoeidheid toenemen. Bij kinderen kan een aanhoudend hoog stressniveau leiden tot een achteruitgang van het cognitieve vermogen om dingen te onthouden of complexe taken uit te voeren.

<sup>11</sup> WHO staat voor World Health Organization

In onderstaande figuur<sup>12</sup> zijn de effecten van meer geluid op mens en maatschappij vanaf een geluidsniveau Lden van meer dan 50 dB(A) gevisualiseerd. Opvallend is dat medicijngebruik al vanaf een geluidsbelasting van 55 dB optreedt.



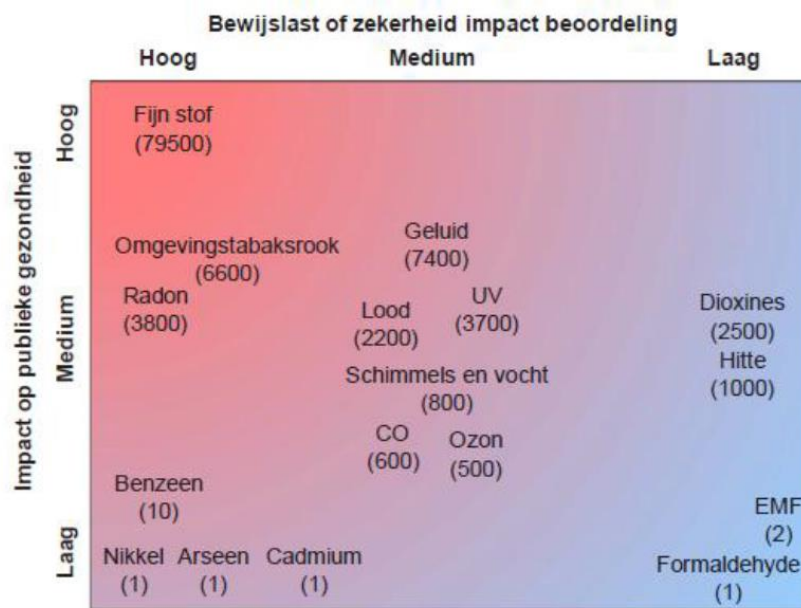
**Figuur 5: Effecten van geluid op mens en maatschappij**

Uit onderzoek uit 2012<sup>13</sup> bleek dat 10 jaar geleden in Vlaanderen jaarlijks 100.000 gezonde levensjaren verloren gingen door blootstelling aan allerlei milieufactoren. Meer dan 7% of 7.400 van de verloren gezonde levensjaren in Vlaanderen kwamen op conto van blootstelling aan geluid (7400 DALYs). Fijn stof was met 79500 DALYs<sup>14</sup> de grootste boosdoener (79.5% van het totale aantal DALYs). Er is geen reden om aan te nemen dat deze verhoudingen inmiddels substantieel zouden gewijzigd zijn.

<sup>12</sup> Gezondheidsraad, over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid. Den Haag, 2004

<sup>13</sup> Inschatting ziektelast en externe kosten veroorzaakt door verschillende milieufactoren in Vlaanderen, VMM & Vito, 2012

<sup>14</sup> DALY staat voor disability-adjusted life years = verloren gezonde levensjaren



**Figuur 6: Schatting van het aantal DALY's per jaar in Vlaanderen veroorzaakt door verschillende milieufactoren**

## 4 Evaluatie acties ondernomen in uitvoering van het Integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>e</sup> ronde

Het Integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>de</sup> ronde bevatte een heel aantal acties ter vermindering van de geluidsbelasting in Gent. Dit hoofdstuk geeft een stand van zaken van de uitvoering van deze acties in mei 2018.

### 4.1 Acties van Stad Gent

Ref.	Omschrijving maatregel	Status mei 2018	Duiding
5.2.1.	Opmaken van een nieuwe ruimtelijke structuurvisie	gerealiseerd	Het ontwerp van de Structuurvisie Gent 2030 is opgemaakt. Dit is een lange termijn instrument dat de krachtlijnen moet uitzetten voor het gewenste ruimtelijk beleid van de stad. De focus ligt op minder autokilometers door een grotere nabijheid van functies, het verhogen van het potentieel van duurzame mobiliteitsnetwerken door fiets-, voetgangers- en OV-netwerk verder uit te bouwen en een ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op maat van nieuwe maatschappelijke trends (nieuwe werken en winkelen, ...). De structuurvisie 'Ruimte voor Gent 2030' is in mei 2018 finaal goedgekeurd door de gemeenteraad.
5.2.2.	Uitvoeren van een strategische milieueffectrapportage bij de nieuwe ruimtelijke structuurvisie	gerealiseerd	De Structuurvisie Gent 2030 werd onderworpen aan een milieutoets aan de hand van een knooppuntenbeoordeling.
5.2.3.	Opmaken van een nieuwe mobiliteitsvisie	gerealiseerd	Het nieuwe mobiliteitsplan werd goedgekeurd in 2015. Het parkeerplan wordt stapsgewijs ingevoerd sinds mei 2016 en op 3 april 2017 werd het <a href="#">nieuwe circulatieplan</a> in Gent ingevoerd om doorgaand verkeer uit de binnenstad te weren en een duurzamere modal split te stimuleren. Het circulatieplan zorgde voor 25% meer fietsers in de binnenstad, 8% meer tram- en busgebruikers en 12% minder auto's die de binnenstad in- en uitrijden.
5.2.4.	Nieuwe geluidsknelpunten van wegverkeer voorkomen door het opstellen van good practice guide voor het bouwen op geluidsbelaste locaties	in uitvoering	In de stad is een constante nood aan bijkomende voorzieningen met een goede ruimtelijke spreiding. Ontwikkelingen onmogelijk maken in bepaalde meer belaste zones staat haaks op de realisatie van de nodige verweving en verdichting. De vraag stelt zich dan ook hoe de stad verder zijn voorzieningen kan uitbouwen, ook op plekken met mindere omgevingskwaliteit, door het nemen van effectieve milderende maatregelen. Hiertoe werd een studieopdracht voor het opstellen van een good practice guide voor het bouwen op geluidsbelaste locaties uitgevoerd. De studie werd opgeleverd begin 2019 en komende maanden wordt gekeken hoe de aanbevelingen beleidsmatig kunnen geïmplementeerd worden.
5.2.5.1.	Inzetten op de goede staat van wegdekken	in uitvoering	Continu in uitvoering. Op basis van het weginformatiesysteem (WIS) van Stad Gent worden wegdekken van slechte kwaliteit en dus slechtere akoestische prestaties eerst vernieuwd. Via CPX -metingen (samen met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw) mat de stad Gent het verschil in rolgeluid bij de vervanging van een oud wegdek door een nieuw wegdek en kan de stad Gent zo ook inschatten hoeveel inwoners minder worden blootgesteld aan een geluidsniveau Lden boven de 70 dB(A).

5.2.2.2.	Inzetten op stillere wegdekken	in uitvoering	In oktober 2018 werd een proefvak met een geluidsreducerend poro-elastisch wegdek aangelegd in Gent i.s.m. het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW). De akoestische prestaties zullen opgevolgd worden d.m.v. geluidsmetingen. Een poro-elastisch wegdek is een toplaag met enerzijds een groot gehalte aan holtes (tot 35 %) en anderzijds een elasticiteit die van dezelfde grootteorde is als de banden van de voertuigen die erover rijden. In de praktijk kunnen deze eigenschappen gerealiseerd worden met een mengsel van rubberdeeltjes met een kubische of langwerpige vorm die worden bijeengehouden door een elastisch kunsthars. Proeven in Zweden, Noorwegen, Nederland en Japan toonden aan dat met dit wegdektype onmiddellijk na aanleg geluidsreducties tot 10 à 12 dB(A) te halen zijn.
5.2.2.3.	Inzetten op snelheidsverlaging	gerealiseerd	Onderzoek wijst uit dat 30km/u met een vlotte verkeersdoorstroming de beste optie is voor het reduceren van geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer. Sinds 2015 is de volledige zone binnen de R40 zone 30 geworden. Dit maakt dat op 20% van het Gentse grondgebied een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt. Binnen de binnenring (R40) maken de as Begijnhoflaan-Opgeëistenlaan-Blaisantvest, F. Rooseveltlaan, Gustaaf Callierlaan en Zuidparklaan een uitzondering op de zone 30. Deze assen blijven 50 km/u.
5.2.2.4.	Kiezen voor een stiller straatontwerp	in uitvoering	In het kader van de interne kwaliteitszorg binnen Stad Gent wordt het aspect geluidshinder steeds zoveel mogelijk meegenomen bij nieuwe ontwikkelingen.
5.2.2.5.	Inzetten op het beperken van doorgaand verkeer op de lokale wegen	gerealiseerd	Zie 5.2.3
5.2.2.6.	Inzetten op stille voertuigen	in uitvoering	De Stad Gent kiest resoluut voor de verdere vergroening van haar vloot, ook voor de zware voertuigen. De vloot van Stad Gent bevat in mei 2018 55 elektrische voertuigen (10%), 20 CNG-voertuigen en een stille CNG-vrachtwagen met hybride kraan en containersysteem. Sinds 2015 worden 2 elektrische voertuigen gedeeld met het publiek. Tegen eind 2018 komen er nog 11 CNG-vrachtwagens en 4 CNG bussen bij. Bij IVAGO wordt volop ingezet op de omschakeling naar CNG, met de opening van een eigen CNG-tankstation in oktober 2017. De vloot van IVAGO bevat 55 CNG-voertuigen.  Voertuigen op aardgas zijn stiller en kunnen ook luchtverontreiniging op korte termijn indijken. Aardgas wordt als een transitiebrandstof beschouwd, omdat aardgasvoertuigen probleemloos kunnen overschakelen op biogas of synthetisch gas dat geproduceerd wordt met groen waterstofgas. Daarnaast wordt jaarlijks 150.000 euro voorzien om burgers en bedrijven te doen overschakelen op stillere elektrische en CNG-voertuigen d.m.v. het subsidiereglement milieuvriendelijke mobiliteit.

5.2.2.7.	Inzetten op het verduurzamen van de stedelijke distributie	in uitvoering	<p>Eind maart 2017 werd de vzw Stadsdistributieplatform Gent opgericht ('GentLevert'). Het betreft een publiek-private samenwerking met als doel de transitie naar duurzame stadsdistributie te initiëren, te ondersteunen en te coördineren. De werking van dit platform steunt op 4 pijlers:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Opzetten van pilootprojecten om innovatie op vlak van stadsdistributie uit te testen en zichtbaar te maken (doen)</li> <li>2. Deze pilootprojecten worden opgevolgd met een specifiek hiervoor ontwikkelde datamonitoring tool (leren)</li> <li>3. De districcoach adviseert de (kleinere) handelaar en winkelier bij het omdenken van zijn logistieke processen (ondersteunen)</li> <li>4. Alle stakeholders worden betrokken via het stakeholdersforum (betrekken)</li> </ol> <p>De 4 basisprincipes voor duurzame stadsdistributie zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consolidatie van diverse goederenstromen aan de rand van de stad in (enkele) stadsdistributiecentra (SDC)</li> <li>2. Optimale bundeling van goederen bij het beleveren van de (binnen)stad (last mile).</li> <li>3. Deze belevering gebeurt met (zeer) milieuvriendelijke voer- en vaartuigen: cargofietsen, elektrische bestelwagens, vrachtwagens op CNG, via het water...</li> <li>4. In combinatie met het aanbieden van 'meerwaarde diensten' zoals: retourlogistiek, leveren aan klanten, extra stockage in de SDC, ...</li> </ol> <p>Stad Gent nam ook deel aan het PIEK2-project van de Vlaamse overheid om de impact van de bevoorrading van supermarkten te beperken door het laden en lossen in de vroege ochtend en late avond stiller en duurzamer te maken.</p>
5.2.6.1.	Onderzoeken van een duurzaam en leefbaar alternatief voor de B401 (fly-over)	in uitvoering	<p>Op 6 september 2017 is het verkennend ruimtelijk onderzoek (VRO) i.o.v. Stad Gent gestart. Het studieteam heeft een jaar tijd om uit te zoeken welke scenario's mogelijk en wenselijk zijn voor de toekomst van het viaduct B401 en omgeving. Hierbij brengt de studie verschillende randvoorwaarden van het gebied in kaart, stelt ze onderzoeksvragen en schetst mogelijkheden op zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig niveau. Daarbij kunnen verschillende voorstellen worden uitgewerkt voor de aanpak van de aanwezige infrastructuur. Parallel organiseert de stad Gent een participatie en co-creatietraject in samenwerking met het studieteam.</p>
5.2.6.2.	Een integrale geluidsaanpak van de gewestwegen i.s.m. de Vlaamse overheid.	in uitvoering	<p>De stad Gent en het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid bekijken in overleg wat de mogelijkheden zijn voor het nemen van bijkomende geluidsmilderende maatregelen op locaties waar inwoners worden blootgesteld aan geluidsniveaus boven Lden 70 dB(A). Op regelmatige basis vindt daartoe overleg plaats met AWV waarbij de stand van zaken van de lopende projecten, nieuwe knelpunten/projecten besproken worden en aangepakt via samenwerkingsovereenkomsten.</p>



5.2.6.3.	Aandringen bij Infrabel en NMBS voor een integrale geluids aanpak van de spoorwegen.	in uitvoering	Uit de berekeningen op basis van de geluidskarten blijkt dat het spoorverkeer een kleinere impact heeft op het aantal blootgestelde inwoners dan wegverkeer. Op een aantal locaties is het spoorwegverkeer niettemin de dominante geluidsbron. Voor deze locaties zijn bijkomende afschermdende maatregelen (geluidsschermen) wenselijk, naast het permanent inzetten op het verminderen van de ruwheid van de wielen en de rails. Het rolgeluid is de voornaamste bron van spoorweggeluid en wordt veroorzaakt door de ruwheid van de wielen en de rails. Het beleid rond de spoorwegen is een federale bevoegdheid. Vanuit de Stad Gent wordt er dan ook op aangedrongen dat in de beheersovereenkomsten van Infrabel en NMBS wordt opgenomen dat zij verantwoordelijk zijn voor het nemen van geluidsmaatregelen. Daarbij pleit de Stad Gent bij de federale overheid ervoor dat Infrabel en NMBS hiervoor de nodige middelen ter beschikking krijgen. De vraag naar een integrale aanpak geluidshinder en de bespreking van knelpunten wordt op regelmatige basis geagendeerd op het topoverleg van Stad Gent met Infrabel en NMBS.
5.2.7.1.	Inzetten op stillere industrie.	in uitvoering	De geluidsblootstelling aan industrielaawaai is beperkt in de agglomeratie Gent. In VLAREM worden de bepalingen vastgelegd waaraan de ingedeelde inrichtingen moeten voldoen voor het verkrijgen van een milieuvergunning. Bij het verlenen van een milieuvergunning houdt de milieuwetgeving rekening met de aanwezigheid van woningen, scholen en andere geluidsgevoelige locaties door strengere geluidsnormen te hanteren. Indien nodig, legt de Stad Gent naast de algemene en sectorale voorwaarden ook bijkomende bijzondere voorwaarden op (bv. bij bouwwerven, bij horeca). De Dienst Toezicht voert ook regelmatig ambtshalve controles uit bij klasse 2 en klasse 3 bedrijven. Ingeval de Dienst Toezicht een overtreding vaststelt, wordt het bedrijf aangemaand om zich in orde te stellen met de milieuregelgeving.
5.2.8.	Informereren over geluidsisolatie.	nog niet gestart	
5.2.9.	Inzetten op het behoud en het versterken van rustpunten in de stad.	uitgevoerd	In een drukke stad als Gent zijn rustige plekken en plekjes van groot belang. Geluid hoort weliswaar bij de stad, maar plekken waar mensen kunnen genieten van rust in een stad zijn belangrijk. Idealiter bevinden deze luwteplekken zich in de directe nabijheid van woningen en hebben ze een groen karakter (vb. binnentuinen, hofjes en pleinen, parkjes). Deze luwteplekken zorgen ervoor dat het omgevingslawaai als minder hinderlijk wordt ervaren. Rust betekent echter niet dat er geen geluid is; het betekent wel dat er prettige en/of neutrale geluiden hoorbaar zijn. Onnodige, harde of mechanische geluiden worden er zoveel mogelijk beperkt. Deze legislatuur wilde de Stad Gent in eerste instantie inzetten op het inventariseren van luwteplekken in Gent. Bij de verdere uitwerking van deze actie werd gekozen voor een online en terreinbevraging over de beleving van de 'luwteplekken' in Gent, gecombineerd met een akoestische analyse. Naast het akoestisch karakter zijn immers ook andere aspecten bepalend voor een luwteplek. Deze bevraging resulteerde in een inventaris van luwteplekken in Gent die in de volgende fase zal gebruikt worden als basis voor de verdere stadsbrede verankering van het beleid omtrent stedelijke luwteplekken. Stad Gent wil de luwteplekken immers maximaal behouden en versterken waar het kan. In juni 2018 werden de resultaten van deze bevraging gepubliceerd.

## 4.2 Acties op niveau van het Vlaams Gewest

Ref.	Omschrijving maatregel	Status mei 2018	Duiding
6.1.	Subactie: 'Grootschalige onderhoudswerken aan het E17- viaduct'	in uitvoering	De grootschalige onderhoudswerken aan het E17-viaduct zijn gepland in 2019-2021. Daartoe wordt momenteel een studie uitgevoerd naar de stabiliteit en het draagvermogen van het viaduct evenals een geluidstudie.
	Subactie: 'Meewerken aan haalbaarheids- en mobiliteitsstudies m.b.t. duurzaam alternatief'	nog niet gestart	Stad Gent is vragende partij om alle toekomstmogelijkheden voor het viaduct grondig te onderzoeken, waarbij het uitgangspunt is dat het viaduct in zijn huidige vorm op termijn niet kan blijven bestaan. Er moeten structurelere oplossingen worden gezocht en gevonden voor de leefkwaliteit in de omgeving van het E17-viaduct. Hieromtrent zijn nog geen studies gestart.
6.2.	Geluidsbeperkende maatregelen voor de B401 (fly-over)	gerealiseerd	<p>In 2014 heeft AWV een groot onderhoud uitgevoerd van de fly-over en de brug over de Schelde en het spoor. Tijdens dit onderhoud werden ook een aantal geluidsbeperkende maatregelen genomen om de geluidsoverlast te verminderen, namelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het snelheidsregime werd aangepast van 120 km/u naar 70 km/u</li> <li>- De oude versleten voegen werden door nieuwe type geluidsarme (sinusvormige) voegen vervangen</li> <li>- Het vrachtwagenverbod voor +3,5 ton werd gehandhaafd</li> <li>- Als wegverharding werd een stiller asfaltmengsel (SMA-D) gebruikt</li> </ul> <p>Het Agentschap Wegen en Verkeer is tevens betrokken bij het verkennend ruimtelijk onderzoek (VRO) naar een duurzaam en leefbaar alternatief voor de B401, o.a. bij de gunningsprocedure en via de werkgroepen.</p>
6.3.	Subactie: 'Afwerken prioriteitenlijst binnen Gent (4 zones)'	in uitvoering	Op basis van de geluidskaarten 1ste fase voor de gewestwegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar werd een lijst van 27 prioritair zones in Vlaanderen opgesteld (de prioriteitenlijst Geluid). Enkel de hoofd- en primaire wegen werden beschouwd. Deze lijst is opgesteld rekening houdende met het geluidsniveau ter hoogte van elke woning en het aantal woningen binnen de woonzone. Voor twee van de Gentse zones zijn geluidsschermen gepland (OVL009 en OVL004). Voor de andere prioritair Gentse zone (OVL013) werd een nieuwe wegverharding aangelegd. Vervolgens zijn geluidsmetingen uitgevoerd en is een akoestische studie gepland. Bij de prioritair zone OVL002 bleek uit een studie de invloed van de N70 groter dan de R4 te zijn. Het plaatsen van een scherm langs de R4 voor deze woonzone is niet te verantwoorden gezien dit geen verbetering van het geluidsklimaat zou opleveren t.o.v. de N70. Het heraanleggen van de N70 zou wel voor een verbetering van het akoestisch klimaat kunnen zorgen. De toekomstplannen van het op- en afrittencomplex en de N70 kunnen hiermee rekening houden.
	Subactie: 'Samenwerkingsovereenkomst IX'	in uitvoering	Op basis van klachten van burgers en geluidsmetingen die worden uitgevoerd door de Vlaamse overheid kan overgegaan worden tot de plaatsing van een geluidsscherm in kader van samenwerkingsovereenkomst IX van het mobiliteitsdecreet. Het geluidsniveau bepaalt de verdeling van de kosten tussen de Stad en het Vlaams Gewest. Stad Gent heeft sinds 2016 een samenwerkingsovereenkomst IX ondertekend. De uitvoering van het project is voorzien in 2018.

6.4.	Onderzoeken van een snelheidsverlaging op E17, E40 en R4.	gerealiseerd	<p>In de Gentse stadsregio lopen ook verschillende autosnelwegen dwars door of rakelings langs zeer dicht bebouwd gebied. Dit is nefast voor de luchtkwaliteit en dit veroorzaakt geluidsoverlast, onder meer door de hoge verkeerssnelheden. De stad Gent wil daarom consequent een lagere snelheid op de E17, E40 en R4. Een lagere en meer uniforme snelheid verhoogt bovendien de veiligheid, capaciteit en doorstroming in een verkeersomgeving met heel veel op- en afritten. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de mogelijkheden van de invoering van een snelheidsverlaging op enkele autosnelwegsegmenten binnen de grenzen van de agglomeratie Gent onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat bijvoorbeeld een verlaging van de snelheid op het viaduct Gentbrugge van 90 km/u naar 70 km/u voor de vrachtwagens of naar 70km/u voor alle voertuigen zal leiden tot een beperkte vermindering van het geluidsdrukkniveau (verlaging van 1dB tot 1,2dB). Dit is voornamelijk te wijten aan het hoge aandeel vrachtverkeer dat momenteel al aan een snelheid van 90 km/u over het viaduct rijdt. Bovendien wordt binnen de Gentse stadregio voor deze autosnelwegen al het Dynamisch Verkeersmanagementsysteem (DVM) toegepast. Met het DVM wordt een hogere verkeersveiligheid nagestreefd. De rijsnelheden worden constant gemonitord en aangepast zodat een optimale doorstroming gewaarborgd wordt. Door een gelijkmatigere verkeersafwikkeling is het mogelijk dat de geluidsniveaus worden verlaagd. Een algemene snelheidsverlaging wordt niet ingevoerd op deze wegsegmenten.</p>
6.5.	Het wegverhardingenbeleid van het Agentschap Wegen en Verkeer houdt rekening met akoestische eigenschappen	in uitvoering	<p>Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) houdt preventief bij elke (her-)aanleg van een gewestweg rekening met de geluidkarakteristieken van de gebruikte wegverharding. Daarbij moet echter worden vermeld dat uiteraard ook andere aspecten zoals technische vereisten, veiligheid, kostprijs (aanlegkosten en onderhoudskosten tijdens de volledige levensduur), duurzaamheid en hinder ten gevolge van wegenwerken van belang zijn bij de keuze van een wegdek. Het Vlaamse Gewest zoekt steeds een optimaal evenwicht tussen deze verschillende aspecten. Sinds 2016 zijn er geen specifieke projecten geweest binnen de Gentse agglomeratie waarbij een stille(re) wegverharding werd aangelegd.</p>

## 5 Maatregelen voor de komende periode

Zoals hoger al aangegeven is de timing voor de opmaak van voorliggende geluidsactieplan voor referentiejaar 2016 i.k.v. de EU-richtlijn Omgevingslawaaai niet afgestemd op de beleidscyclus van de lokale besturen in Vlaanderen. **Omwille van het aflopen van de huidige legislatuur per 31 december 2018 is het niet mogelijk voor de stad Gent om in dit actieplan nieuwe beleidsacties op te nemen.** Nieuwe beleidsacties vergen immers mogelijks nieuwe budgetten waarover pas beslist kan worden na aanvang van de volgende legislatuur. Daarnaast loopt het huidig stedelijk geluidsactieplan<sup>15</sup> van Stad Gent nog tot en met 2019.

In hoofdstuk 5 werd een evaluatie opgenomen van de acties ondernomen in uitvoering van het actieplan 2<sup>e</sup> ronde. **In dit hoofdstuk worden de nog lopende of nog op te starten acties uit het actieplan 2<sup>e</sup> ronde hernomen.** De administratie van de stad Gent spreekt de wens uit om in 2020 een aanvulling bij voorliggend geluidsactieplan te laten goedkeuren door het nieuwe stadsbestuur en aan de Europese Commissie te rapporteren. In deze aanvulling zullen dan nieuwe beleidsacties die binnen de stedelijke bevoegdheid vallen worden opgenomen.

### 5.1 Ambities van Stad Gent

Geluidshinder dient te worden gereduceerd en dit zowel vanuit leefbaarheids- als gezondheidsoogpunt. De stadsmonitor en de strategische geluidsbelastingkaarten illustreren duidelijk dat zowel in de beleving als in de feiten wegverkeer de dominante geluidsbron is. De prioriteit ligt in dit actieplan dan ook op geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer.

Milieuhinder is een belangrijke factor in de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van een stad. Wegverkeer is bij uitstek een bron van milieuhinder: naast geluidsoverlast, brengt wegverkeer luchtverontreiniging met zich mee en is het een bron van CO<sub>2</sub>. De keuze van de stad voor een duurzame mobiliteit zal dan ook op het vlak van lawaaihinder positieve gevolgen hebben.

Anno 2016 wordt 4,5 % van de Gentse bevolking ter hoogte van hun woning blootgesteld aan een geluidsniveau L<sub>den</sub> van wegverkeer van meer dan 70 dB (A). De hoge blootstellingsniveaus treden op zowel langsheen gewestwegen als langs lokale wegen.

Bij L<sub>den</sub>-geluidsniveaus van meer dan 70 dB(A) kan verondersteld worden dat meer dan 25 % van de blootgestellten ernstig gehinderd zijn en vergroten de kansen op gezondheidseffecten<sup>16</sup>.

De Stad Gent wil in dit actieplan dan ook **focussen op wegverkeer** en streeft ernaar dat **in 2030 het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen (L<sub>den</sub>) beneden de 70 dB(A) blijft.**

### 5.2 Acties op niveau van de stad Gent

De Stad Gent is als bronbeheerder enkel bevoegd voor de lokale wegen. Het Vlaams gewest is beheerder van de gewestwegen. Om bovenstaande ambitie te realiseren zijn inspanningen nodig van verschillende beleidsniveaus (stedelijke, gewestelijke, federale, en Europese maatregelen). De acties in dit plan zijn voornamelijk maatregelen die de stad Gent zelf binnen haar bevoegdheden zal realiseren.

---

<sup>15</sup> <https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/natuur-milieu/geluidsactieplan>

<sup>16</sup> Bron: Actieplan Geluidshinder Agglomeratie Gent, 2011

De mate waarin acties bijdragen tot het afbouwen van het aantal inwoners blootgesteld aan Lden-geluidsniveaus boven de 70 dB(A) hangt af van de verdere uitwerking van de acties en kan in deze fase van het actieplan niet altijd in detail begroot worden. Zo zal men bijvoorbeeld, afhankelijk van hoeveel mensen in een straat wonen en afhankelijk van de decibels winst die men door een heraanleg van een straat kan realiseren 100 of 500 mensen kunnen schrappen van de lijst blootgesteld aan meer dan Lden 70 dB(A).

Het Gentse beleid rond wegverkeer, spoorverkeer en industrie volgt een **driesporen-strategie**:

- 1) het voorkomen van geluidshinder afkomstig van wegverkeer
- 2) het aanpakken van geluidsknelpunten (bestrijden)
- 3) het inzetten op compensatie indien voorkomen en bestrijden niet haalbaar is

De selectie van de acties gebeurde in volgende voorkeursvolgorde:

- Bronmaatregelen
- Maatregelen in overdacht
- Maatregelen bij de ontvanger

### 5.2.1 Voorkomen van geluidshinder

#### **Nieuwe geluidsknelpunten van wegverkeer voorkomen door het opstellen van good practice guide voor het bouwen op geluidsbelaste locaties (ref. 5.2.4)**

Momenteel is er geen wettelijk kader dat het bouwen op locaties met hoge geluidsniveaus onmogelijk maakt of beperkt. Sowieso ziet men ook dat steden zoals Gent groeien en dat er dus ook meer mensen zullen wonen op geluidsbelaste locaties. We denken hier vooral aan nieuwbouwlocaties gelegen langs drukke wegen en aan binnenstedelijke verdichtingsprojecten.

Wil men op die geluidsbelaste locaties een aanvaardbare leefkwaliteit realiseren, dan zal men anders moeten gaan bouwen. Creatief zijn op vlak van inplanting van functies t.o.v. elkaar, inplanting van gebouwen t.o.v. elkaar en op niveau van het gebouw zelf is de opdracht.

Indien een toekomstige projectontwikkeling gelegen is in een geluidsbelaste locatie, dan zijn geluidsmaatregelen nodig om leefkwaliteit te kunnen garanderen. De Stad Gent wil projectontwikkelaars stimuleren om hierin te investeren en laat een **good practice guide** opstellen voor toekomstige projectontwikkelingen. Dit moet projectontwikkelaars in staat stellen om ook op geluidsbelaste locaties een aanvaardbare leefkwaliteit te garanderen, door o.m. bij nieuwe ontwikkelingen rustpunten te creëren (bv. rustige binnenterreinen met hoge afschermdende bebouwing langs drukke wegen). De good practice guide zal volgens de huidige planning in het voorjaar van 2019 afgewerkt zijn.

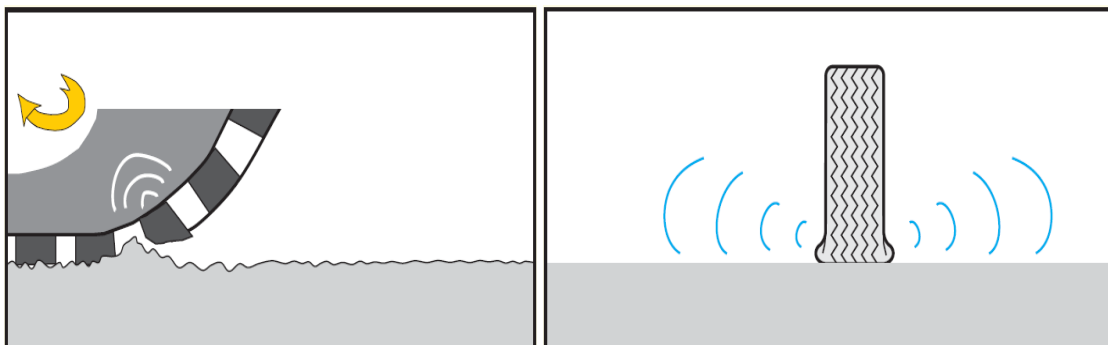


*Uit de good practice guide: Door bijvoorbeeld de slaapkamer te verplaatsen van een aan de weg gelegen gevel naar een dwarsgevel kan een geluidsafname van 3 tot 5 dB(A) gerealiseerd worden, door de verplaatsing naar een geluidsluwe gevel kan een afname tot minstens 10 dB(A)*

## 5.2.2 Bestrijden van geluidshinder

### Inzetten op de goede staat van wegdekken (ref. 5.2.5.1)

De goede staat van het wegdek is cruciaal om bandentrillingen te beperken. Bandentrillingen zijn doorgaans het dominante ontstaansmechanisme voor rolgeluid of bandengeluid. Wanneer een band rolt over een oneffenheid van het wegdek en die oneffenheid heeft een horizontale afmeting tussen ca. 1 cm en enkele tientallen cm, dan worden het loopvlak en de zijkanten van de band aan het trillen gebracht. Het loopvlak en de zijkanten stralen dan geluid af, precies zoals het vel van een trommel dit doet. Hoe groter de verticale afmeting van de oneffenheid, des te sterker het fenomeen. De band wordt het meest efficiënt aan het trillen gebracht wanneer de horizontale afmeting van de oneffenheid dezelfde afmeting heeft als het contactvlak band-wegdek (voor personenwagens is dit ca. 8 cm)<sup>17</sup>.



<sup>17</sup> Bron: Geluidhinder door wegverkeer – stille wegdekken, OCW

Het onderhoud van het openbaar domein kreeg deze legislatuur een extra boost van 4 miljoen euro per jaar. Het totale onderhoudsbudget komt daarmee op meer dan 13 miljoen euro per jaar. Een aanzienlijk deel daarvan gaat naar het verbeteren van voetpaden en de **heraanleg van straten** en pleinen. Deze legislatuur zal Stad Gent inzetten op het wegwerken van zoveel mogelijk slechte<sup>18</sup> wegdekken.

#### **Inzetten op stillere wegdekken (ref. 5.2.2.2)**

Zoals reeds blijkt in de vorige paragraaf speelt het wegdek een belangrijke rol bij het ontstaan van rolgeluid. Wegdekken waarbij de textuur, de absorberende eigenschappen en de elasticiteit worden geoptimaliseerd leiden tot een reductie van het bandengeluid en worden stille wegdekken genoemd. Tegenwoordig verstaat men onder een stil wegdek meestal het gebruik van **dunne deklagen**.

De toepassing van stille wegdekken is een van de mogelijkheden om het rolgeluid aan te pakken. Met een stiller wegdek wordt het geluid bij de bron aangepakt. Een geluidsreductie van 3 dB(A) is gangbaar t.o.v. een klassiek wegdek. Stille wegdekken zijn duurder dan een klassiek asfalt, maar nog altijd 6 keer goedkoper dan de aanleg van een straat in kasseien.<sup>19</sup>

Maar wegbeheerders hebben bedenkingen bij de toepassing, o.a. door de hogere aanlegkost, maar zeker ook door de korte levensduur. Daarnaast neemt de akoestische kwaliteit vrij snel af en zijn stille wegdekken in een stedelijke omgeving met veel afslaan en kruisend verkeer te ontraden, omdat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen wringend verkeer.

Onafhankelijk van de geluidswinst door de vervanging van oude wegdekken door nieuwe wegdekken, wil de stad Gent waar het kan gebruik maken van stillere wegdektypes.



Om over te gaan tot het breed toepassen van stille wegdekken in een middeleeuwse stad als Gent is meer kennis nodig. Enerzijds wil de stad Gent kennis rond het effect van 'klassieke' dunne deklagen in Vlaanderen van dichtbij opvolgen. Anderzijds legde de stad Gent in oktober 2018 een proefvak aan

---

<sup>18</sup> Onder slechte wegdekken wordt verstaan wegdekken met kwaliteitslabel C3 en D, zie <http://www.gent.be/gent.htm?id=4216&rec=43955&ch=THE>

<sup>19</sup> Bron: BIM, Vademecum voor wegverkeerslawaai in de stad-7-wegdekken, tabel p.33

met een **poro-elastische wegdek** in samenwerking met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW). Een poro-elastisch wegdek is een topklaag met enerzijds een groot gehalte aan holtes (tot 35 %) en anderzijds een elasticiteit die van dezelfde grootteorde is als de banden van de voertuigen die erover rijden. In de praktijk kunnen deze eigenschappen gerealiseerd worden met een mengsel van rubberdeeltjes met een kubische of langwerpige vorm die worden bijeengehouden door een elastisch kunsthar. Proeven in Zweden, Noorwegen, Nederland en Japan toonden aan dat met dit wegdektype onmiddellijk na aanleg geluidsreducties tot 10 à 12 dB(A) te halen zijn. De komende jaren worden de (akoestische) prestaties van het wegdek nauwgezet opgevolgd.

#### **Kiezen voor een stiller straatontwerp (ref. 5.2.2.4)**

Ook door het straatontwerp kan verkeerslawaai aangepakt worden. Door bijvoorbeeld de groene middenberm te verplaatsen naar de rand van de weg en het wegverkeer naar het midden, wordt ervoor gezorgd dat het wegverkeer zich verder van de bewoners bevindt en krijgen de bewoners een stukje groen met een grotere belevingswaarde.

Een verdubbeling van de afstand tot de weg betekent dat het geluidsdrukkniveau met 3 dB afneemt.

Verder heeft groen in het algemeen positieve psycho-akoestische eigenschappen, m.a.w. mensen ervaren geluid als minder storend in een aangename, groene omgeving.

#### **Inzetten op stille voertuigen (ref. 5.2.2.6)**

Op lokale wegen is het motorgeluid van zware voertuigen dominant en is vooral geluidswinst te halen door in te zetten op stil zwaar vervoer.

De **Stad Gent** kiest de komende jaren voor de verdere vergroening van haar vloot, ook voor haar zware voertuigen. De Stad Gent onderzoekt steeds of elektrisch of CNG vervoer haalbaar is. Dergelijke minder milieubelastende alternatieven zijn immers een stuk stiller dan de gangbare voertuigen. Door een centralisatie van haar diensten en het gebruik van deelwagens kan de vloot ook afgebouwd worden. De Stad Gent kiest er ook voor om de budgetten voor de fossiele brandstoffen van voertuigen te verminderen met 15 % tegen 2019. Met het nieuwe bedrijfsvervoerplan (2017-2030) ambieert de Stad Gent om het voertuigenpark met 30 % verminderen tegen 2030, om 40 % minder liter brandstof (benzine, diesel) te gebruiken en om tegen 2030 40 % minder autokilometers voor dienstverplaatsingen te hebben.

De Stad Gent zal bij **De Lijn** ijveren voor het op korte termijn inzetten op bussen op alternatieve aandrijving waar trams (nog) niet aanwezig zijn. Bussen die stiller, schoner en zuiniger zijn, hebben een grote invloed op de leefkwaliteit van de Gentenaren.

Ook de afvalintercommunale **Ivago** is bezig met de overschakeling op CNG en E-vervoer. De vloot van IVAGO bevat reeds een belangrijk aandeel CNG-voertuigen en de komende jaren worden er verder middelen vrijgemaakt voor de aankoop van veegwagens en vrachtwagens die worden aangedreven op CNG (aardgas).

#### **Inzetten op het verduurzamen van de stedelijke distributie (ref. 5.2.2.7)**

Daarnaast wil de Stad Gent ook inzetten op het verduurzamen van de **stedelijke distributie**. De stad Gent richtte deze legislatuur het stedelijk distributieplatform "GentLevert" op. GentLevert wil innovatieve concepten voor het leveren en ophalen van goeden in de binnenstad van Gent stimuleren. De uitwerking van het concept is tweeledig, namelijk op basis van pilootprojecten én afstemming en conceptontwikkeling op niveau van een overlegplatform. Zo is het o.a. de bedoeling dat vanuit het stedelijk distributiecentrum de last mile verplaatsing van de goederen zal gebeuren met duurzamere stillere transportmiddelen i.p.v. met grote, halfvolle vrachtwagens.



Daarnaast zal de stad Gent ook onderzoeken hoe tijdelijke opslag van bouwmaterialen ten behoeve van de vele bouwwerven in de stad efficiënter kan worden georganiseerd.

#### **Onderzoeken van een duurzaam en leefbaar alternatief voor de B401 (fly-over) (ref. 5.2.6.1)**

De B401 (de zogenaamde fly-over) leidt het gemotoriseerde verkeer rechtstreeks van de autosnelweg E17 tot in het centrum van Gent. De dominante infrastructuurbundel uit de jaren '70 legt een zware claim op de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van Ledeberg, de Bellevuewijk en het Zuidpark. Hij veroorzaakt ook een onevenwichtige verkeersdruk in het zuidwestelijke gedeelte van de binnenstad.

Door de schaalgrootte en dominantie van de infrastructuur overstijgt een toekomstvisie voor de B401 het louter kanaliseren en omleiden van verkeersstromen. Dit vraagt een geïntegreerde benadering op het niveau van nieuwe stadsontwikkeling, met daarin een grootschalig vernieuwend mobiliteitsconcept.

De bestaande strategische visie stelt dat de betekenis van de B401 binnen de Gentse wegehiërarchie van hetzelfde niveau dient te zijn als de andere primaire verbindingen R4 – R40 (Drongensesteenweg en Afrikalaan).

Het gedeelte R40 – E17 is het voorwerp van een planproces dat in 2014 door de stad Gent is opgestart. De bedoeling is om deze infrastructuur in de toekomst in ieder geval te gaan koppelen aan een grote stedelijke P+R die op zijn beurt gekoppeld is aan een sterke drager van openbaar vervoer.

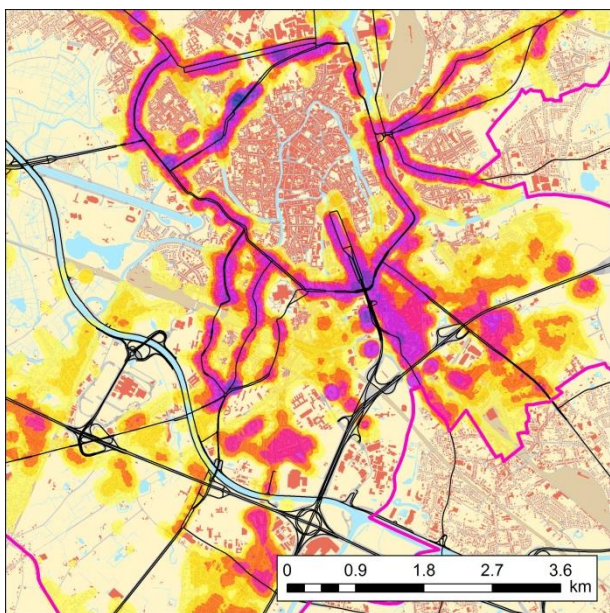
#### **Een integrale geluidsaanpak van de gewestwegen i.s.m. de Vlaamse overheid (ref. 5.2.6.2)**

Op basis van klachten van burgers en geluidsmetingen die worden uitgevoerd door de Vlaamse overheid kan er worden overgegaan tot de plaatsing van een geluidsscherm in kader van **samenwerkingsovereenkomst IX<sup>20</sup>** van het mobiliteitsdecreet. Het geluidsniveau bepaalt de verdeling van de kosten tussen de Stad en het Vlaams Gewest. In theorie is deze regeling geldig voor alle gewestwegen.

Uit bijkomend **hotspotonderzoek** van de Stad Gent blijkt, op basis van de geluidskartering voor 2011, dat de 'grootste' geluidsbronnen niet noodzakelijk de grootste hinder veroorzaken. Veel vaker is het de bevolkingsdichtheid die bepaalt waar er zich meer of minder hinder voordoet. Op volgende figuur zie je duidelijk dat de grootste hinder zich niet uitsluitend manifesteert langs de autosnelwegen, maar ook langs een aantal kleinere gewestwegen of wegen waarvan het beheer is toegewezen aan de stad.

---

<sup>20</sup> De samenwerkingsovereenkomst IX van het mobiliteitsdecreet komt overeen met de vroegere module 5 van het mobiliteitsconvenant.



### Hotspotlocaties gewestwegen

- Omgeving viaduct E17 in Gentbrugge*
- Kruising tussen E40 en E17 in Zwijnaarde*
- Omgeving de Sterre*
- Langs B401, omgeving Ledeberg*
- Langs B401, boven kruising met stadsring*
- Omgeving oude Rabottorens*
- Tussen R40 en N430*
- Omgeving tussen Antwerpsesteenweg en Land van Waaslaan*
- Langs N430 ter hoogte van Nieuwe Wandeling en Contributiestraat*
- Langs N444 In Ledeberg*

**Figuur 7 Hotspotkaart gewestwegen**



De stad Gent en het Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse overheid zullen in overleg bekijken wat de mogelijkheden zijn voor het nemen van bijkomende geluidsmilderende maatregelen op locaties waar inwoners worden blootgesteld aan geluidsniveaus boven Lden 70 dB(A).

De Stad Gent zal in overleg met AWV bekijken wat de mogelijkheden zijn voor het plaatsen van een geluidsscherm ter hoogte van het E17-viaduct (o.a. in het kader van de renovatie van het viaduct). Er dient hierbij wel te worden opgemerkt dat het Agentschap Wegen en Verkeer enkel geluidsschermen bouwt of geluidsmilderende maatregelen neemt om de geluidsoverlast voor omwonenden te beperken. De Samenwerkingsovereenkomst (type IX) kan niet worden aangewend voor het milderen van de geluidshinder ter hoogte van tijdelijke woningen (vakantiewoningen) of recreatiegebieden.

### **Aandringen bij Infrabel en NMBS voor een integrale geluidsaanpak van de spoorwegen (ref. 5.2.6.3)**

Uit de berekeningen op basis van de geluidsbelastingkaarten blijkt dat het spoorverkeer een kleinere impact heeft op het aantal blootgestelde inwoners dan wegverkeer. Op basis van de hotspotkaart voor de spoorwegen (zie bijlage 2) blijkt dat op een aantal locaties spoorwegverkeer niettemin het

dominante geluid is. Voor deze locaties zijn bijkomende afscherpende maatregelen (**geluidsschermen**) wenselijk, naast het permanent **inzetten op het verminderen van de ruwheid van de wielen en de rails**. Het rolgeluid is de voornaamste bron van spoorweggeluid en wordt veroorzaakt door de ruwheid van de wielen en de rails.

Het beleid rond de spoorwegen is een federale bevoegdheid. Vanuit de Stad Gent wordt er dan ook op aangedrongen dat in de beheersovereenkomst van de NMBS wordt opgenomen dat zij verantwoordelijk zijn voor het nemen van geluidsmaatregelen. Daarbij pleit de Stad Gent bij de federale overheid ervoor dat de NMBS hiervoor de nodige middelen ter beschikking krijgt.



### **Inzetten op stillere industrie (ref. 5.2.7.1)**

De geluidsblootstelling aan industrielawaai is beperkt in de agglomeratie Gent (zie blootstellingsgegevens op basis van de geluidsbelastingkaarten 2<sup>de</sup> ronde – tabellen 4 en 5)

In VLAREM<sup>21</sup> worden de bepalingen vastgelegd waaraan de ingedeelde inrichtingen moeten voldoen voor het verkrijgen van een milieuvergunning. Bij het verlenen van een milieuvergunning houdt de milieuwetgeving rekening met de aanwezigheid van woningen, scholen en andere geluidsgevoelige locaties door strengere geluidsnormen te hanteren.

Indien nodig, legt de Stad Gent naast de algemene en sectorale voorwaarden ook bijkomende bijzondere voorwaarden op (bv. bij bouwwerven, bij horeca).

De Dienst Toezicht voert ook regelmatig ambtshalve controles uit. Ingeval de Dienst Toezicht een overtreding vaststelt, wordt het bedrijf aangemaand om zich in orde te stellen met de milieuregelgeving.

---

<sup>21</sup> VLAREM staat voor Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning

### 5.2.3 Compenseren van geluidshinder

#### Informereren over geluidsisolatie (ref. 5.2.8)

Uit het laatste leefbaarheidsonderzoek blijkt dat naast lawaai van verkeer ook lawaai van burelen een bron van hinder kan zijn. Toch zien we in de praktijk dat er weinig woningen akoestisch worden geïsoleerd. Geluid is ook een ingewikkelde materie, men onderscheidt zowel luchtgeluid als contactgeluid. Ook bestaan er geen afdwingbare geluidsnormen voor woningen. Er bestaat enkel een norm voor goed vakmanschap (NBN S 01-400-1).

#### *Luchtgeluid versus contactgeluid*

*Luchtgeluid plant zich voort via de lucht, contactgeluid via structuren die met elkaar verbonden zijn (vb. trillingen die zich verplaatsen via de vloer). Tegen de overdracht van contactgeluid zijn vrij makkelijk maatregelen te treffen (bv. trillingsvrije matten). Het tegengaan van hinder door luchtgeluid is veel moeilijker. Bij luchtgeluidsisolatie komt het erop aan het geluidsniveau geproduceerd in een bepaalde ruimte zo veel mogelijk te verzwakken via de isolerende capaciteit van de scheidende constructies.*

Als de stad Gent de doelstellingen van Gent Klimaatstad wil halen om in 2050 klimaatneutraal te zijn, dan moet de renovatieratio in Gent minstens verdubbelen van 1500 renovaties naar 3500 renovaties per jaar. Sinds oktober 2014 kunnen Gentenaars kiezen uit een brede energiepremiëwaai. Energiepremies voor o.a. dakisolatie, ramen, gevelisolatie, vloerisolatie, ... zijn voorhanden. Daarnaast zetten we ook in op een ontzorgingstraject. Zo wil de Stad Gent energiezuiniger renoveren vooral eenvoudiger maken. Deze energiemaatregelen kunnen ook bijdragen tot een betere akoestische isolatie van de woningen.



Via **Gent Klimaatstad** wil de Stad Gent de Gentse burger massaal laten **renoveren**. Bijkomend zal de Stad Gent de burgers die hun huis willen renoveren informeren over de mogelijkheden en de juiste toepassing van **akoestische isolatie**.

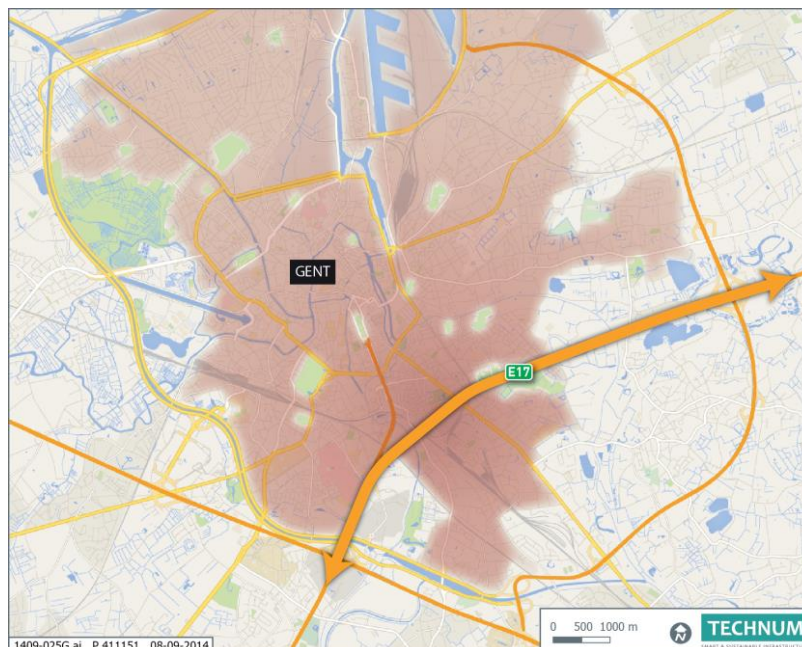
### 5.3 Acties op niveau van het Vlaams Gewest

Hieronder worden de nog (verder) uit te voeren acties op niveau van het Vlaams Gewest uit het Integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>e</sup> ronde hernomen. Overige maatregelen op Vlaams niveau ter bestrijding van de geluidshinder van weg- en spoorverkeer komen aan bod in de geluidsactieplannen 2019-2023 voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen.

#### Grootschalige onderhoudswerken E17- viaduct en onderzoeken van een duurzaam en leefbaar alternatief (ref. 6.1)

Onderstaande figuur toont het stedelijke weefsel van Gent binnen de R4. Het valt op dat de E17 dwars door dit stedelijke weefsel gaat. Dit heeft een zeer negatieve impact op de luchtkwaliteit en

het omgevingsgeluid. Deze autosnelweg is een gigantische barrière tussen het stadscentrum en de zuidoostelijke rand, tussen beide kernen van Gentbrugge en tussen de noordelijke en zuidelijke lob van de Gentbrugse Meersen.



**Figuur 8 Situering E-17**

De levensduur van het viaduct wordt momenteel op 25-30 jaar geschat en zal dus tegen 2040-2045 aan vervanging toe zijn. Dit biedt de opportuniteit om tegen dan te kijken welke alternatieven er mogelijk zijn. Inmiddels zal het viaduct onderhouden moeten worden. Om de geluidsoverlast te beperken, het rijcomfort te verhogen en de luchtkwaliteit te verbeteren, blijft het Agentschap Wegen en Verkeer experimenteren met nieuwe technieken. Tijdens de geplande grootschalige onderhoudswerken aan het viaduct (2019 – 2021) worden ook bijkomende maatregelen onderzocht om de hinder (inzake geluid, maar ook luchtkwaliteit) afkomstig van het viaduct maximaal te beperken. Er zal speciaal aandacht besteed worden aan het beperken van de geluidsoverlast door het vervangen en aanpassen van de brugdekvoegen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer engageert zich tevens om mee te werken aan initiatieven (haalbaarheids- en/of mobiliteitsstudie) om een duurzaam en leefbaar alternatief voor het E17-viaduct te onderzoeken. Indien nodig zal het agentschap hiervoor in een latere fase technische studie(s) opstarten.

### **Geluidsbeperkende maatregelen voor de B401 (fly-over) (ref. 6.2)**

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal de stad Gent ondersteunen en desgevallend meewerken aan een studie voor aanpassingen op de B401/R40 met de technische uitwerking van deze plannen.

### **Procedures voor het nemen van milderende maatregelen tegen geluidshinder vanwege de gewestwegen (ref. 6.3)**

Momenteel tracht de Vlaamse overheid via 3 verschillende procedures (prioriteitenlijst, samenwerkingsovereenkomst IX, infrastructuurproject) om te gaan met geluid afkomstig van wegverkeer op gewestwegen. De Vlaamse overheid kiest momenteel voor bronmaatregelen (vervanging wegdek, stille wegdekken zijn alleen nog maar toegepast in kader van een proefproject.) of overdrachtsmaatregelen (geluidsscherm of –berm).

Op basis van de geluidskarten 1ste fase voor de gewestwegen met meer dan 6 miljoen voertuigpassages per jaar werd een lijst van 27 prioritaire zones in Vlaanderen opgesteld (de prioriteitenlijst Geluid). Enkel de hoofd- en primaire wegen werden beschouwd. Deze lijst is opgesteld rekening houdende met het geluidsniveau ter hoogte van elke woning en het aantal woningen binnen de woonzone. Voor twee van de Gentse zones zijn geluidsschermen gepland (OVL009 en OVL004). Voor de andere prioritaire Gentse zone (OVL013) werd een nieuwe wegverharding aangelegd. Vervolgens zijn geluidsmetingen uitgevoerd en is een akoestische studie gepland. Bij de prioritaire zone OVL002 bleek uit een studie de invloed van de N70 groter dan de R4 te zijn. Het plaatsen van een scherm langs de R4 voor deze woonzone is niet te verantwoorden gezien de grotere afstand tussen de woningen en de R4 voor de zone ten oosten van de N70 en de woningen langs de N70 zelf.

**Tabel 6 Gentse locaties op prioriteitenlijst**

<b>Gentse locaties op prioriteitenlijst</b>			
<i>link</i>	<i>straatnamen</i>	<i>lengte (m)</i>	<i>maatregel</i>
OVL002 (R4-Oost)	Vossenbergsstraat, Groenstraat, Wildebrake, Antwerpsesteenweg, Orchideestraat, Voordestraat, Pijkestraat, ...	1900	Geen geluidsscherm langs R4, invloed N70 groter
OVL004 (R4-Oost)	Gentstraat, Eikstraat, Kleemstraat, ...	1100	Geluidsscherm
OVL009 (R4-Oost)	Ledergemstraat, Zuidakkerlaan, Langerbruggestraat, ...	600	Geluidsscherm
OVL013 (R4 – West)	Schoonmeersstraat, Voskenslaan, Leo Baekelandstraat, Maaltebruggestraat, Cyriel Buyssestraat, De Pintelaan, ...	600	Wegverharding

Daarnaast kan er op basis van klachten van burgers en geluidsmetingen die worden uitgevoerd door de Vlaamse overheid, overgegaan worden tot de plaatsing van een geluidsscherm in kader van samenwerkingsovereenkomst IX van het mobiliteitsdecreet. Het geluidsniveau bepaalt de verdeling van de kosten tussen de Stad en het Vlaams Gewest. In theorie is deze regeling geldig voor alle gewestwegen.

Ook in het kader van infrastructuurprojecten worden er geluidsschermen voorzien indien dit vanuit de MER naar voor geschoven wordt als milderende maatregel. Voor elk nieuw infrastructuurproject wordt door AWV een akoestische studie uitgewerkt (of nagekeken). Een voorbeeld: langs de verbindingsweg van de R4 naar het station Gent-Sint-Pieters werd een geluidsscherm geplaatst.

Naast het wegwerken van knelpunten op basis van de hierboven beschreven huidige procedures zal de Vlaamse overheid, in samenwerking met de Stad Gent, de komende jaren werk maken van een verdere prioriteitenbepaling voor het nemen van geluidswerende maatregelen op de gewestwegen

(m.i.v. opmaak concrete planning en budget). In de volgende regeerperiode kan de Vlaamse overheid, samen met de lokale overheid, overgaan tot de realisatie van het geluidsbeleid op gewestwegen.

### **Het wegverhardingenbeleid van het Agentschap Wegen en Verkeer houdt rekening met akoestische eigenschappen (ref. 6.5)**

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) houdt preventief bij elke (her-) aanleg van een gewestweg rekening met de geluidkarakteristieken van de gebruikte wegverharding. Daarbij moet echter worden vermeld dat uiteraard ook andere aspecten zoals technische vereisten, veiligheid, kostprijs (aanlegkosten en onderhoudskosten tijdens de volledige levensduur), duurzaamheid en hinder ten gevolge van wegenwerken van belang zijn bij de keuze van een wegdek. Het Vlaamse Gewest zoekt steeds een optimaal evenwicht tussen deze verschillende aspecten.

In het buitenland werden de afgelopen jaren ook verschillende nieuwe stille verhardingen ontwikkeld. Gezien de nog beperkte ervaring bestaat er nog veel onduidelijkheid over hun precieze akoestische prestatie, duurzaamheid, stroefheid en andere kenmerken. AWV heeft daarom in 2012 proefvakken met een aantal van deze nieuwe toplagen aangelegd en onderzoekt momenteel samen met het Onderzoekscentrum voor de Wegenbouw de genoemde kenmerken. Er werden verschillende metingen uitgevoerd, zowel naar geluid als naar kwaliteit van het asfalt. Op basis van dit onderzoek werden deze nieuwe types wegverhardingen opgenomen in het SB250 voor de wegenbouw zodat de wegbeheerders deze stille wegverhardingen kunnen voorschrijven in hun bestekken.

Bij de toepassing van stille wegverhardingen moet rekening worden gehouden met enkele aandachtspunten. Stille wegverhardingen hebben namelijk een hogere aanlegkost en een korte levensduur. Daarnaast neemt de akoestische kwaliteit vrij snel af en zijn ze niet goed bestand tegen wringend verkeer.

### **Aankoopbeleid van De Lijn**

De Lijn ambiert om vanaf 2019 alleen nog bussen met een alternatieve aandrijving te kopen. Vanaf 2025 wil De Lijn in stedelijke omgevingen uitsluitend nog elektrisch of hybride rijden.

## **5.4 Acties specifiek voor de spoorwegen (NMBS en Infrabel)**

In dit hoofdstuk worden de maatregelen die de NMBS en Infrabel momenteel toepassen om de geluidshinder vanwege spoorwegen te beperken hernoemen uit het Integraal geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent 2<sup>e</sup> ronde. Voor meer details wordt verwezen naar het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen.

### **De maatregelen die Infrabel momenteel al toepast worden hieronder toegelicht.**

Bij infrastructuurwijzigingen wordt door Infrabel steeds de nodige aandacht besteed aan het gebruik van betere aanlegmethoden en materialen.

Om dit op akoestisch niveau meer efficiënt te kunnen doen wordt met een speciale meettrein (EM130), o.a. uitgerust met microfoons die het wiel/railcontactgeluid registreren, het ganse spoornet 2 maal per jaar opgemeten.

Dit geeft onmiddellijk een idee van hotspots: locaties waar specifieke spoorcomponenten verantwoordelijk zijn voor verhoogde emissie, en waar extra aandacht moet worden besteed aan het onderhoud. Daarnaast geeft dit systeem ook nieuwe inzichten voor de toekomst en zal het leiden tot bv. aangepaste spoorbevestigingen en -componenten, die zonder veel meerkost een reductie van 2 tot 3 dB kunnen opleveren. Dit alles blijkt uit de resultaten van de aanleg van verschillende proefstroken (L50A, L25/L27) en intensieve meetcampagnes in 2013.

In navolging van de wetgeving op de milieueffectrapportage wordt bij infrastructuurwijzigingen gecontroleerd of de geluidsimmissie langs het baanvak in kwestie een negatieve impact op het geluidsklimaat zou kunnen hebben en worden verdere milderende maatregelen getroffen indien dit noodzakelijk blijkt.

De graduele vernieuwing en het onderhoud van de railinfrastructuur zorgen er bovendien voor dat het geluid maximaal gemilderd wordt aan de bron.

Voorbeelden van infrastructuuraanpassingen die door Infrabel worden toegepast zijn:

- Het verminderen van het aantal oneffenheden (voegen, overgangen, ...) op de infrastructuur (oneffenheden zorgen immers voor extra geluidsofwekking). Hiertoe treft Infrabel ondermeer volgende maatregelen:
  - vervanging van sporen met korte rails (met om de 27 tot 54 m een railvoeg) door langgelast spoor,
  - vervanging van wissels van het type met vele voegen door wissels van het type zonder voegen,
  - vermindering van het aantal uitzettingstoestellen (compensatielassen),
  - vermindering van het aantal overwegen.
- Het regelmatig slijpen van de rails wat de railruwheid vermindert.
- Bij de vernieuwing van metalen brugdekken met een rechtstreekse spoorbevestiging wordt
  - ofwel een betonnen brugdek voorzien,
  - ofwel een metalen constructie voorzien met een geluidsarme spooropbouw, waardoor de trillingen bijna niet meer afstralen naar het metalen brugdek.

**Daarnaast zorgt de NMBS er ook voor dat het rollend materieel wordt onderhouden en gradueel wordt vernieuwd:**

Nieuw (en aangepast) rollend materieel (wagons, locomotieven, ...) moet sinds 2006 voldoen aan de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit inzake het subsysteem rollend materieel – geluidsemissies (2006/66/EG). Nieuw rollend materieel produceert daardoor 5 à 10 dB(A) minder geluid dan voordien. Door de graduele vernieuwing van het rollend materieel is er instroom van materieel dat aan de strenge geluidsemissienormen voldoet. Het aandeel TSI-conforme rijkstrijtuigen binnen het NMBS-materiaal zal daarom in de toekomst ook verder toenemen. Hierdoor zal (bij gelijke snelheid) de geluidsemissie afnemen.

Er moet wel worden opgemerkt dat gezien de lange levensduur van het treinmaterieel het effect van de introductie van stiller nieuw materieel pas op lange termijn merkbaar zal worden. Gezien de internationale context van het goederenspoorverkeer zijn specifiek hiervoor dan ook bijkomende maatregelen op Europees niveau wenselijk.

Verder is ook het cyclisch onderhoud van de wielen en de controle op onregelmatigheden in de wielvorm belangrijk voor de beheersing van het rolgeluid. Om deze controle te versterken installeert Infrabel een monitoringsysteem dat toelaat niet ronde wielen te detecteren. In totaal zullen er een 30-tal systemen worden geïnstalleerd op het Infrabel-net, om zowel de goederentreinen als passagierstreinen te monitoren. Op termijn zal dit ook toelaten om de classificatie van het rollend materieel in de modelberekening bij te sturen en te optimaliseren. Er zal ook een communicatie opgezet worden om de operatoren hierover in te lichten zodat het onderhoud meer efficiënt kan gebeuren.



## 6 Monitoring en evaluatie

Geluidshinder dient te worden gereduceerd en dit zowel vanuit leefbaarheids- als gezondheidsoogpunt. Om te weten of het ontwikkelde beleid hiertoe bijdraagt wordt er ook ingezet op monitoring en evaluatie. De stad Gent streeft ernaar dat in 2030 het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen beneden een Lden-geluidsniveau van 70 dB(A) blijft.

- Geluidsblootstelling op stadsniveau

5-jaarlijks worden nieuwe geluidskaarten volgens de EU-richtlijn omgevingslawaai opgemaakt.

- Leefbaarheidsonderzoek/stadsmonitor

De Stad Gent voert om de 3 jaar een leefbaarheidsonderzoek uit. Vlaanderen geeft tweemaal per legislatuur een update van de stadsmonitor. Voor 2017 is het leefbaarheidsonderzoek vervangen door de Stadsmonitor. Beide instrumenten omvatten een schriftelijke enquête bij Gentenaars over een aantal deelaspecten van leefbaarheid (bv. kwaliteit van woonomgeving, veiligheid, aanwezigheid van voorzieningen) en ook expliciet over diverse vormen van hinder.

- Hinderinventaris

Jaarlijks maakt de Dienst Toezicht van de Stad Gent een hinderinventaris op. Op basis van de hinderinventaris en knelpuntanalyse worden doelstellingen en prioriteiten bijgesteld.

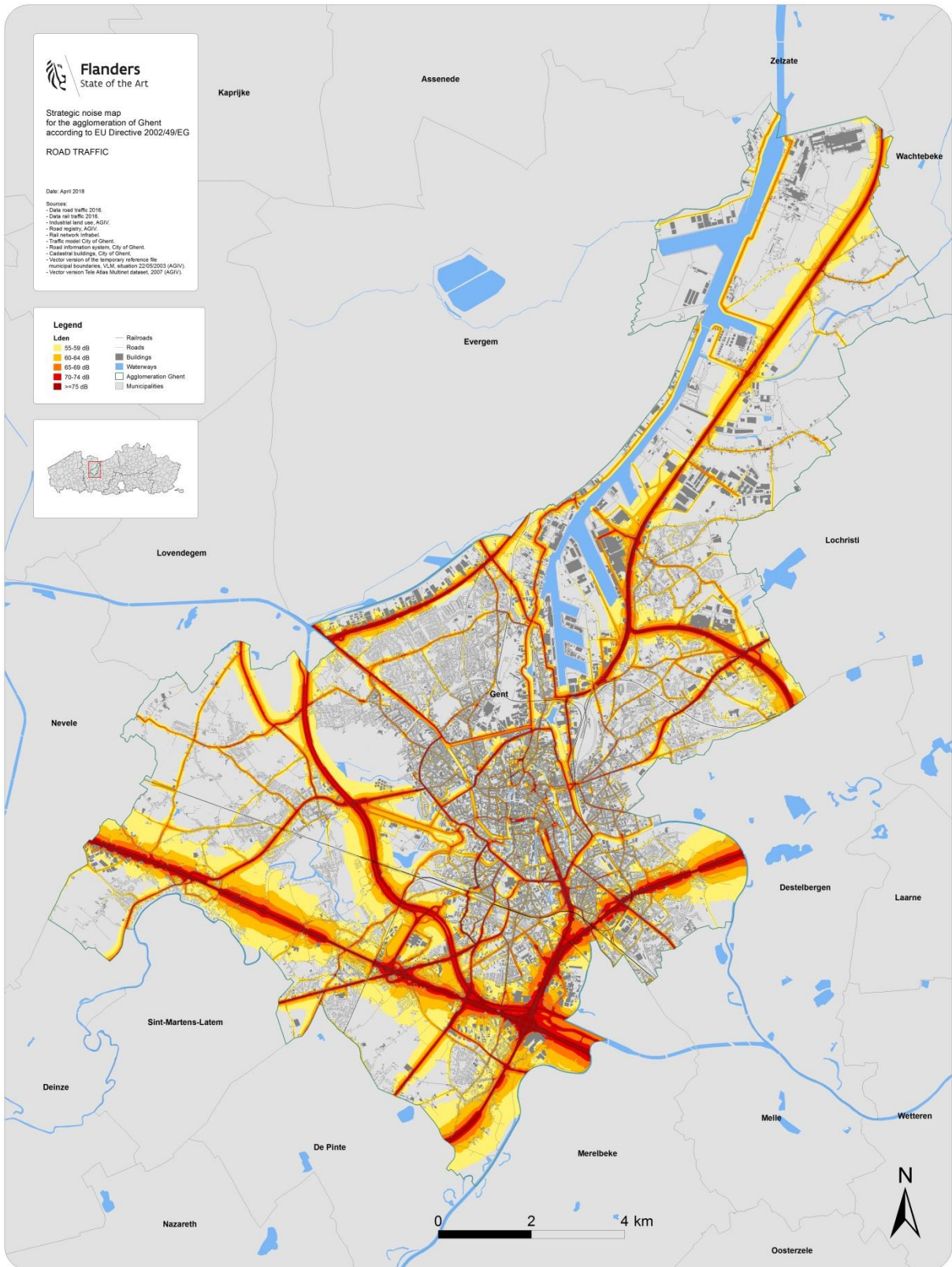
## **Bijlagen**

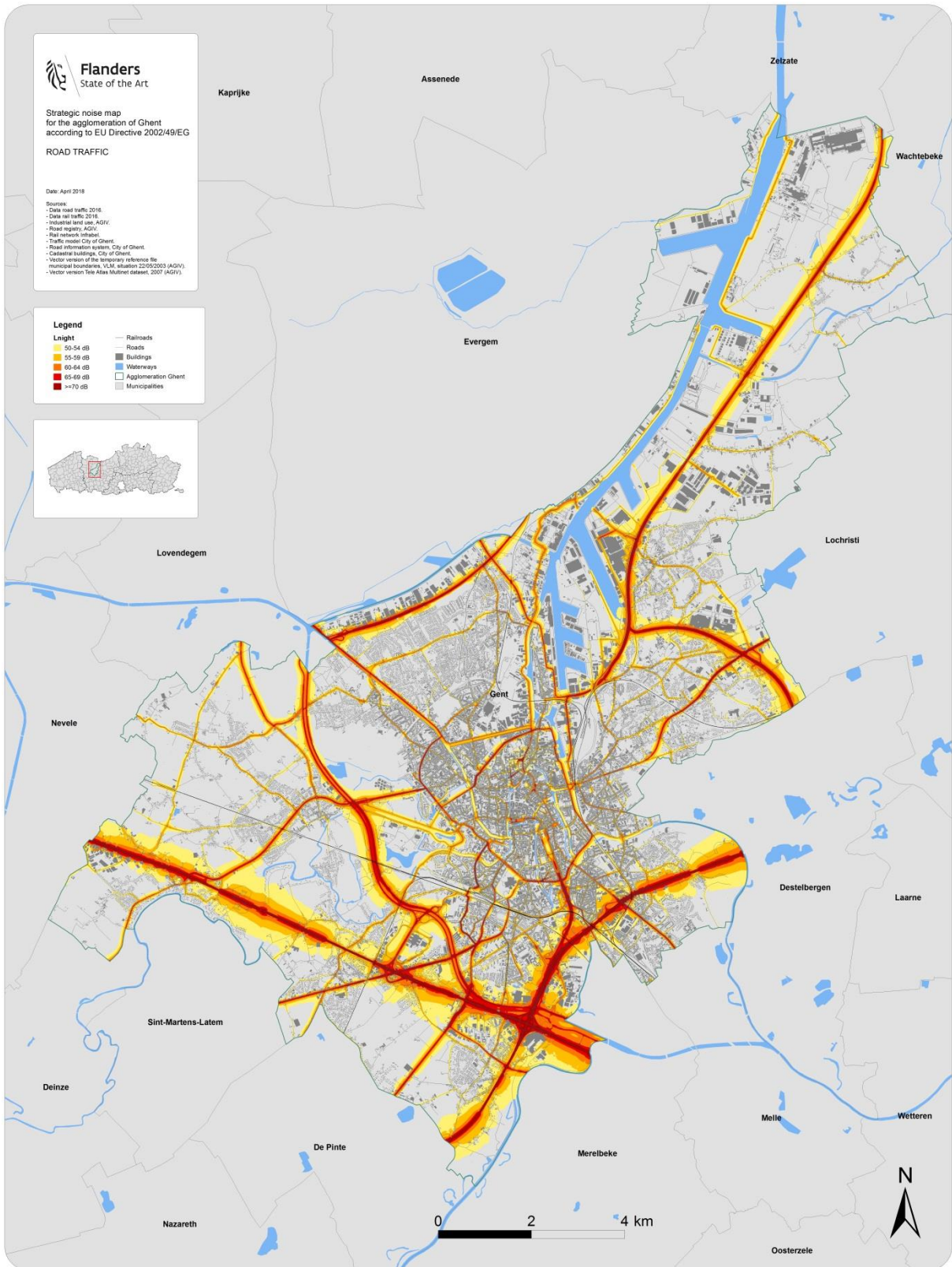
### **Bijlage 1: Geluidsbelastingskaarten**

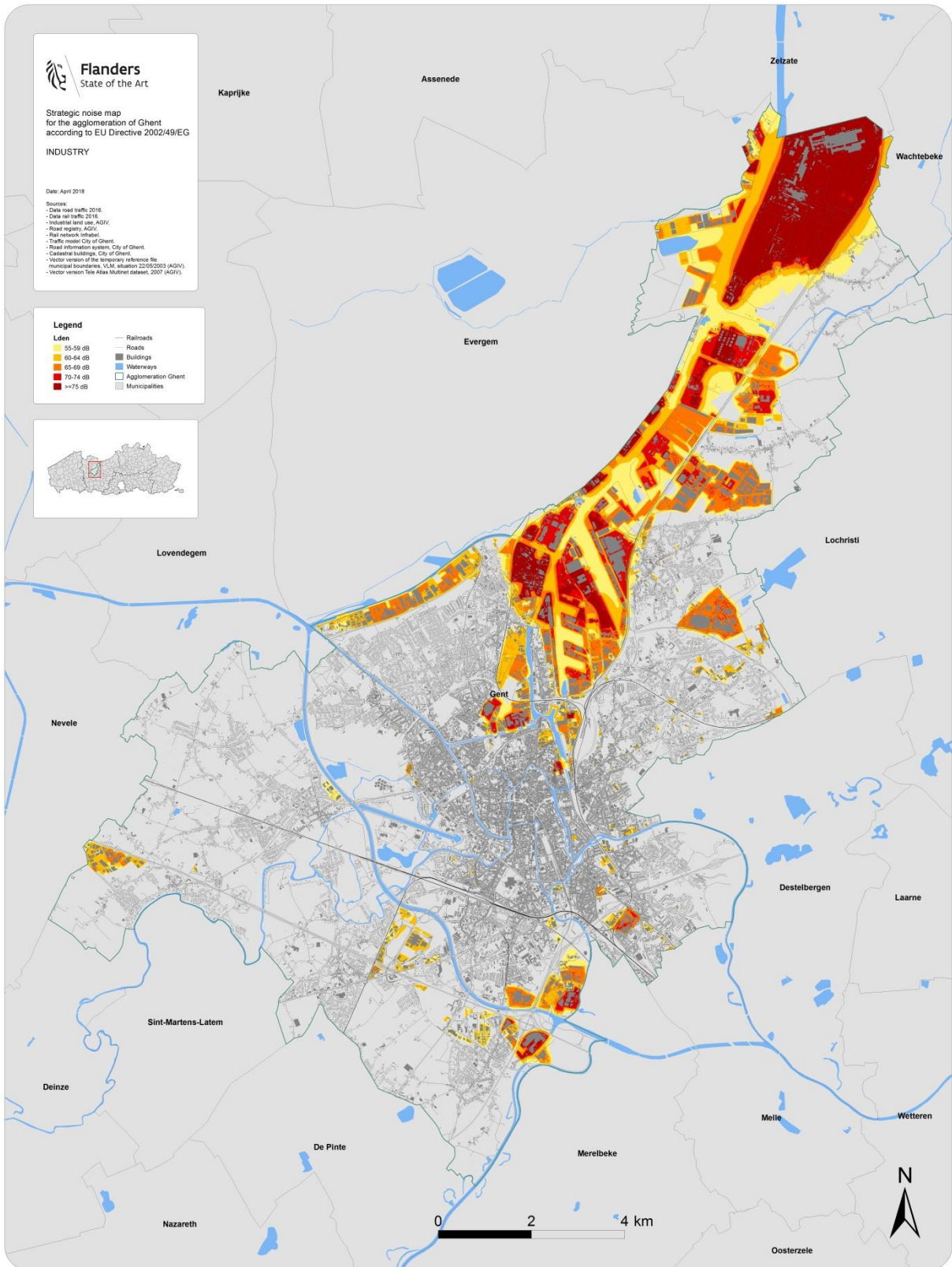
In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG moeten er geluidsbelastingskaarten worden opgemaakt voor alle agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners. In bijlage 1 vindt u de geactualiseerde kaarten voor de agglomeratie Gent (referentiejaar 2016).

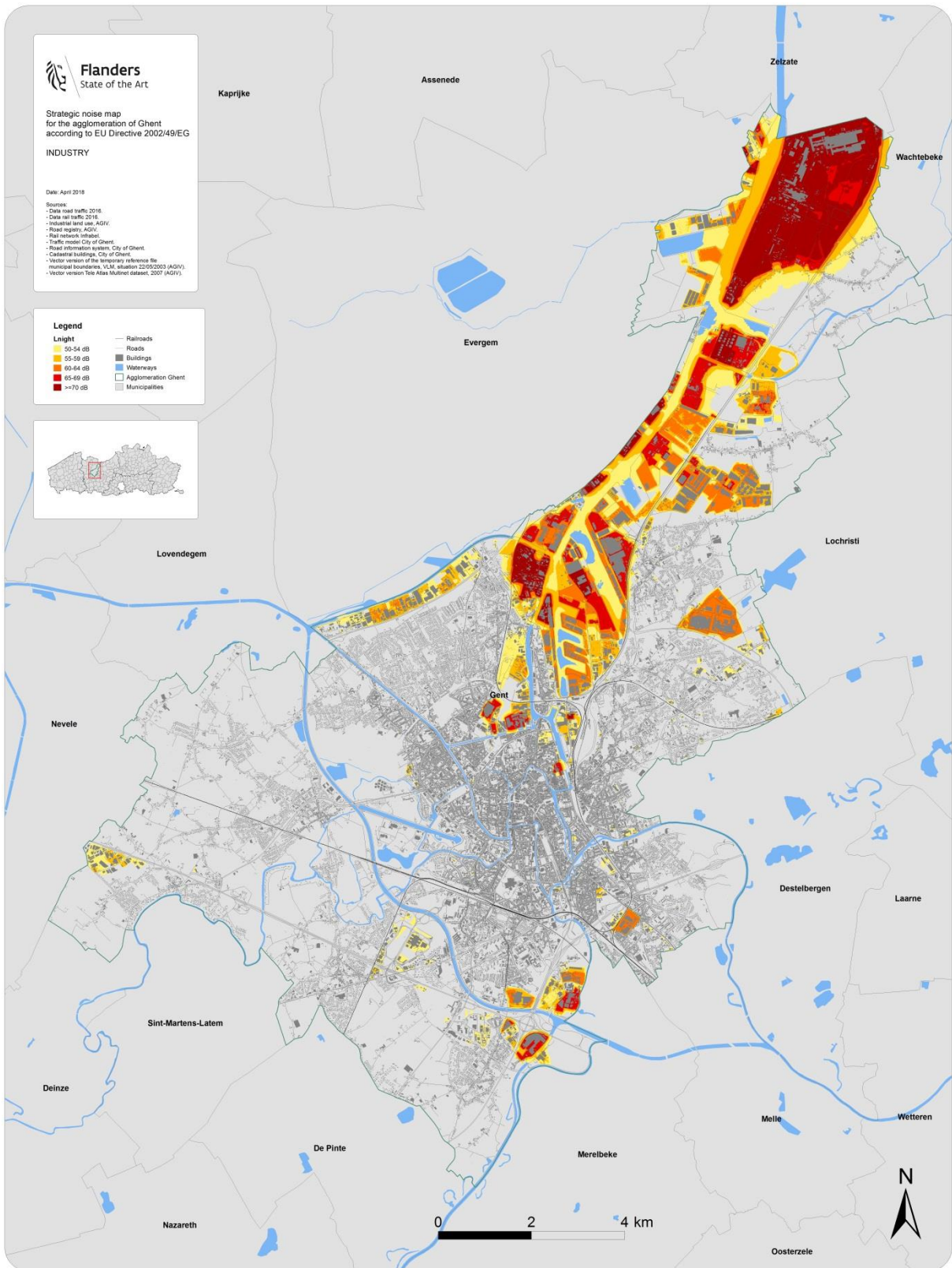
Deze kaarten worden opgemaakt a.h.v. een geluidsmodel en volgens de EU-regels (bv. voor industrie worden enkel de GPBV-bedrijven in rekening gebracht).

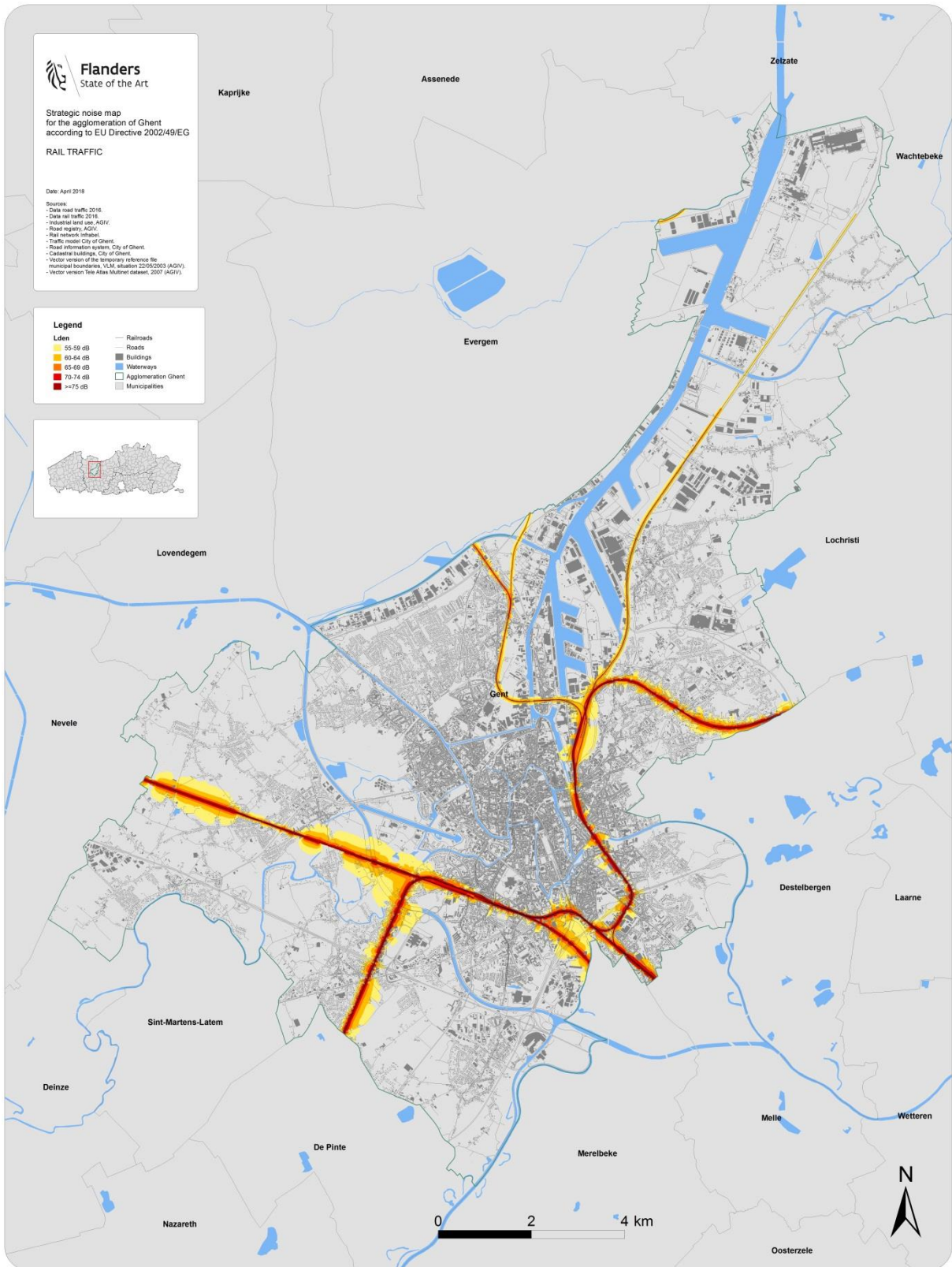
De kleurcode op de kaart vertelt u meer over de geluidsbelasting op een bepaalde locatie.

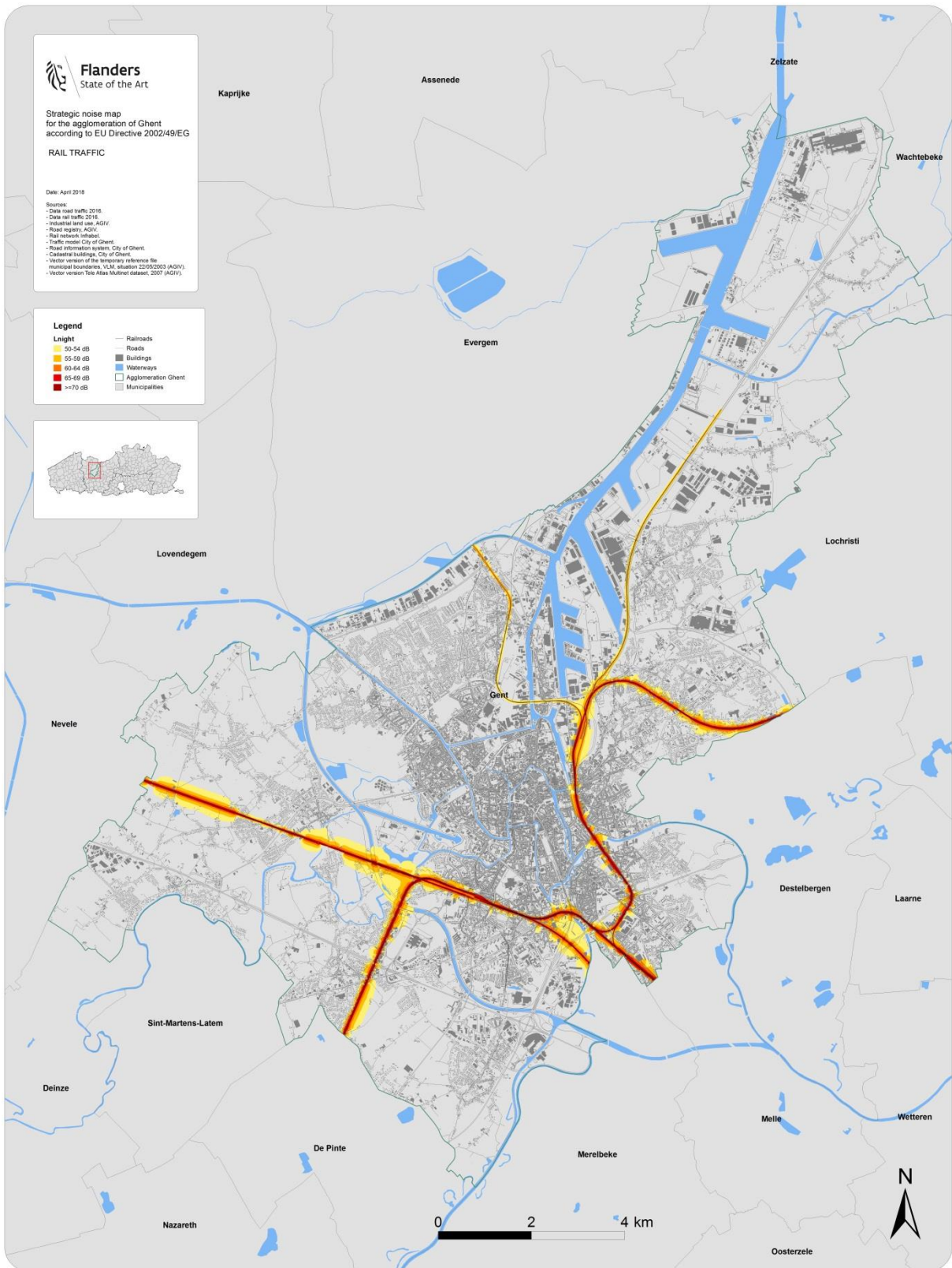




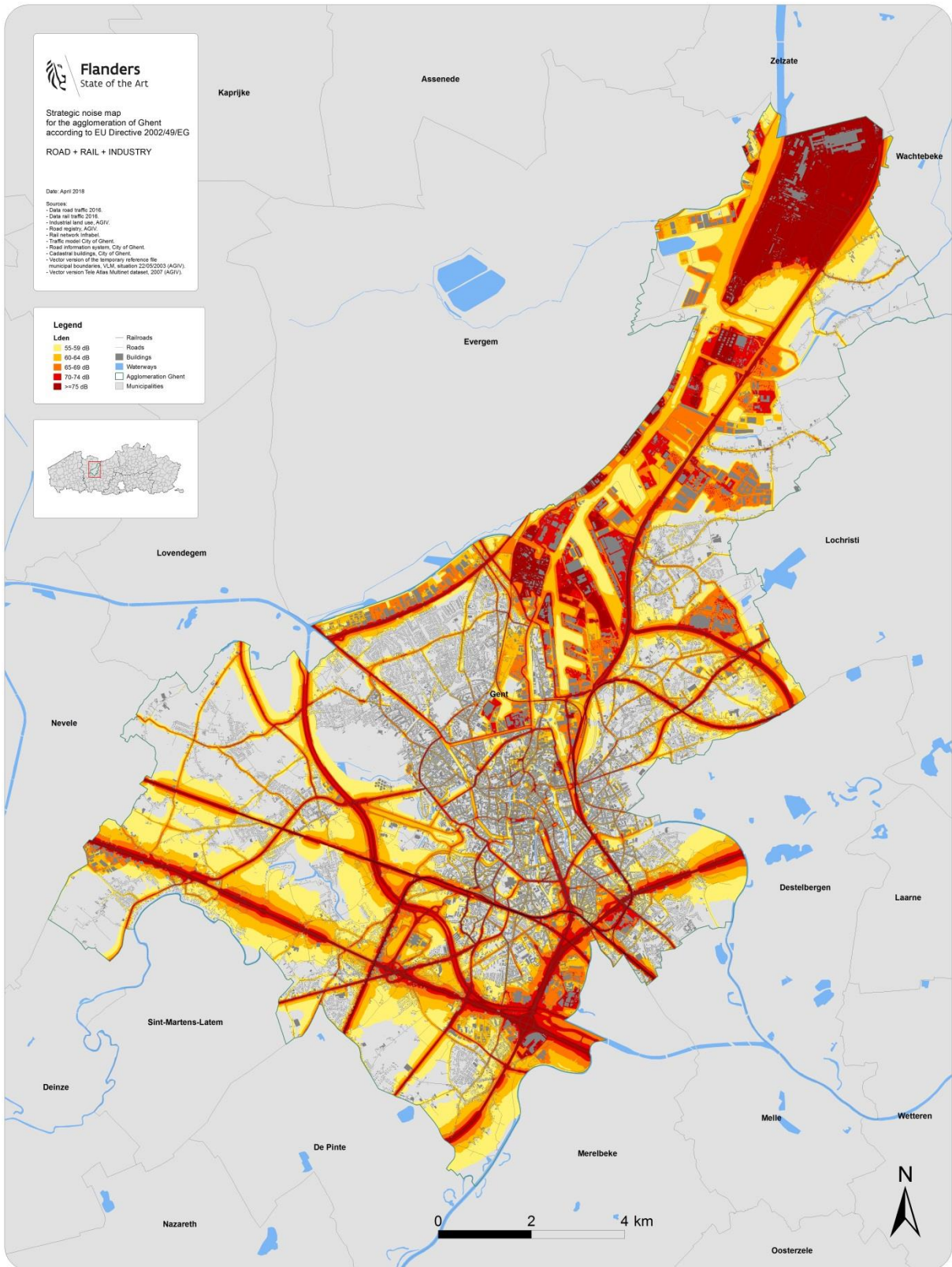


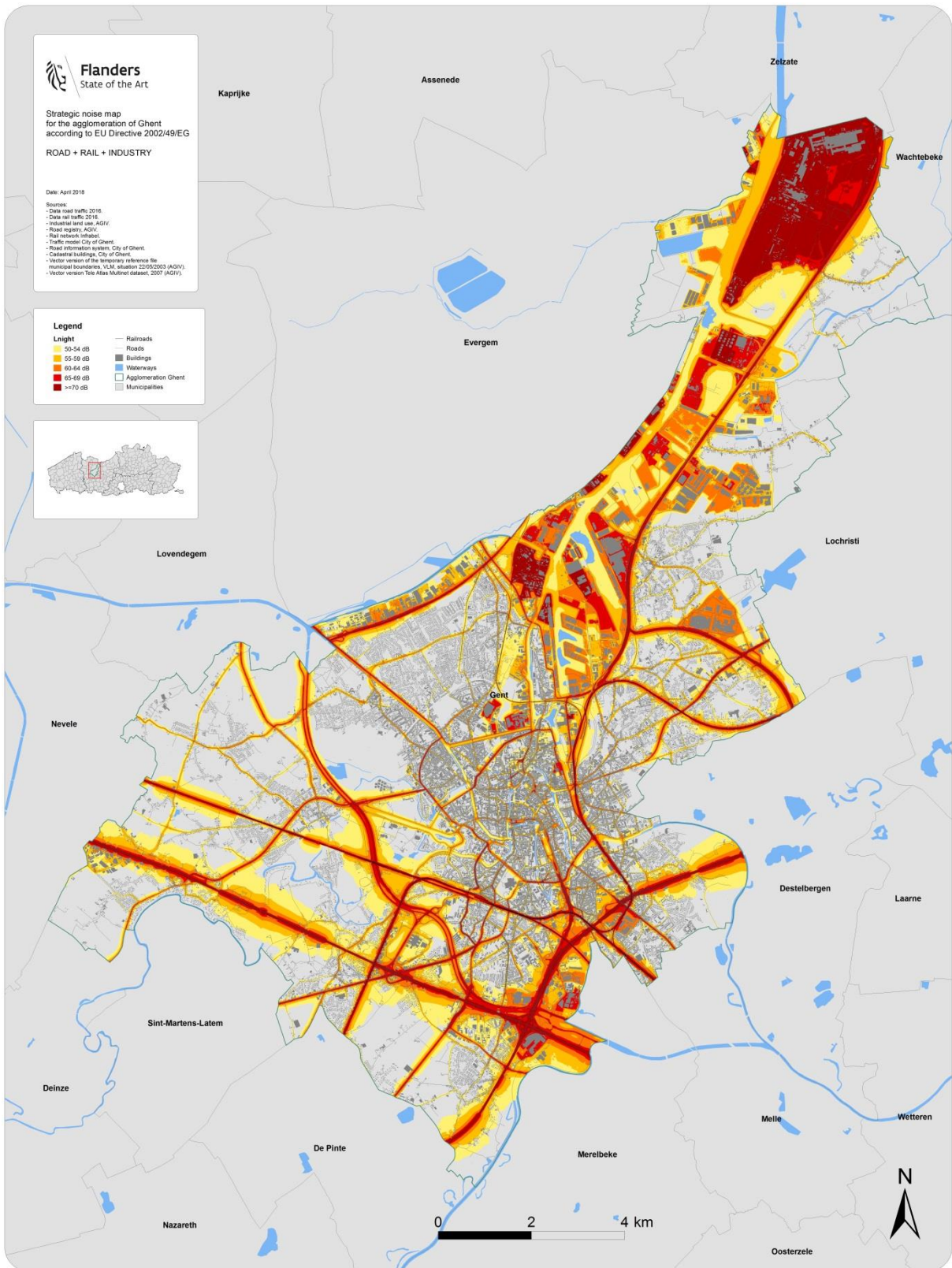








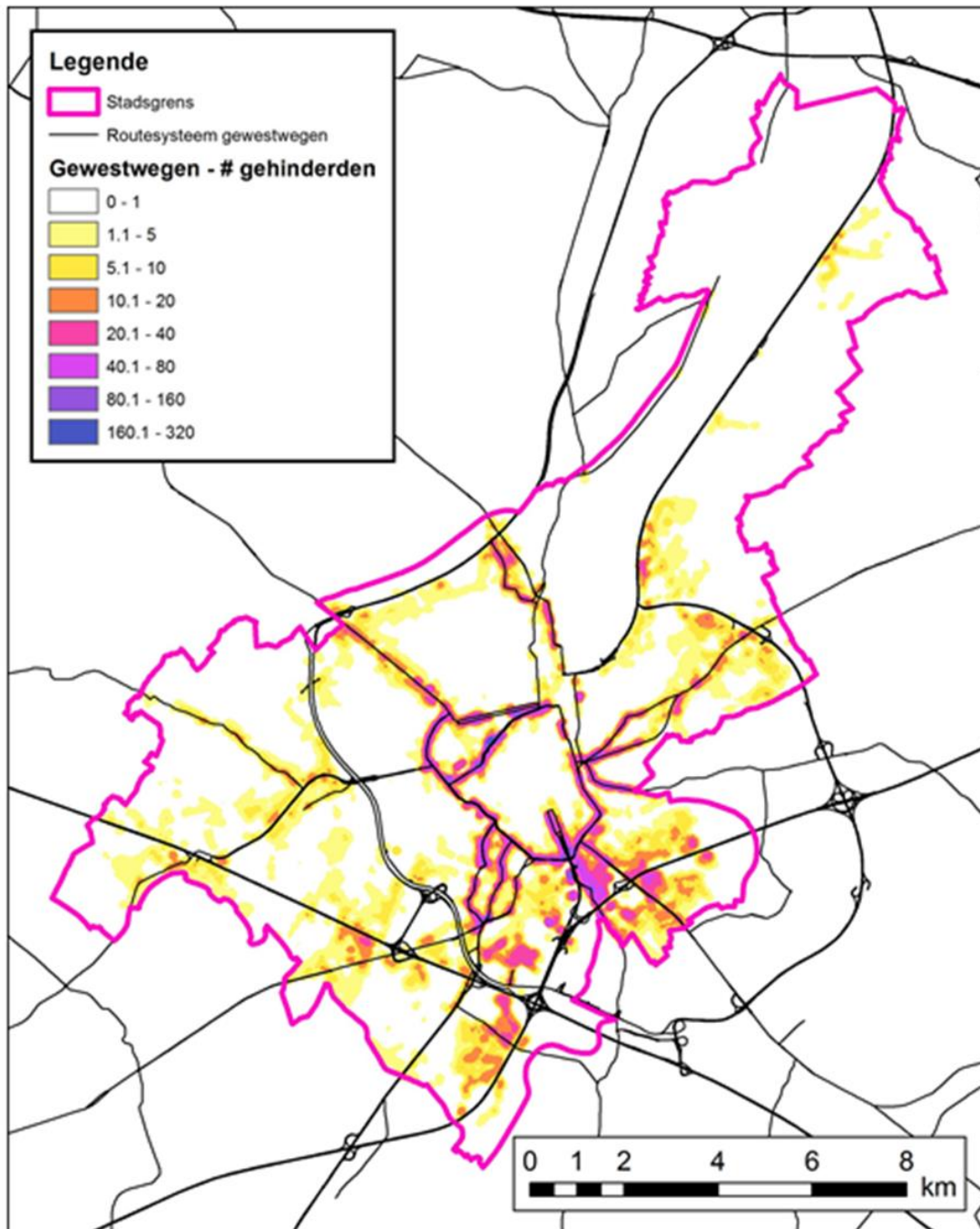




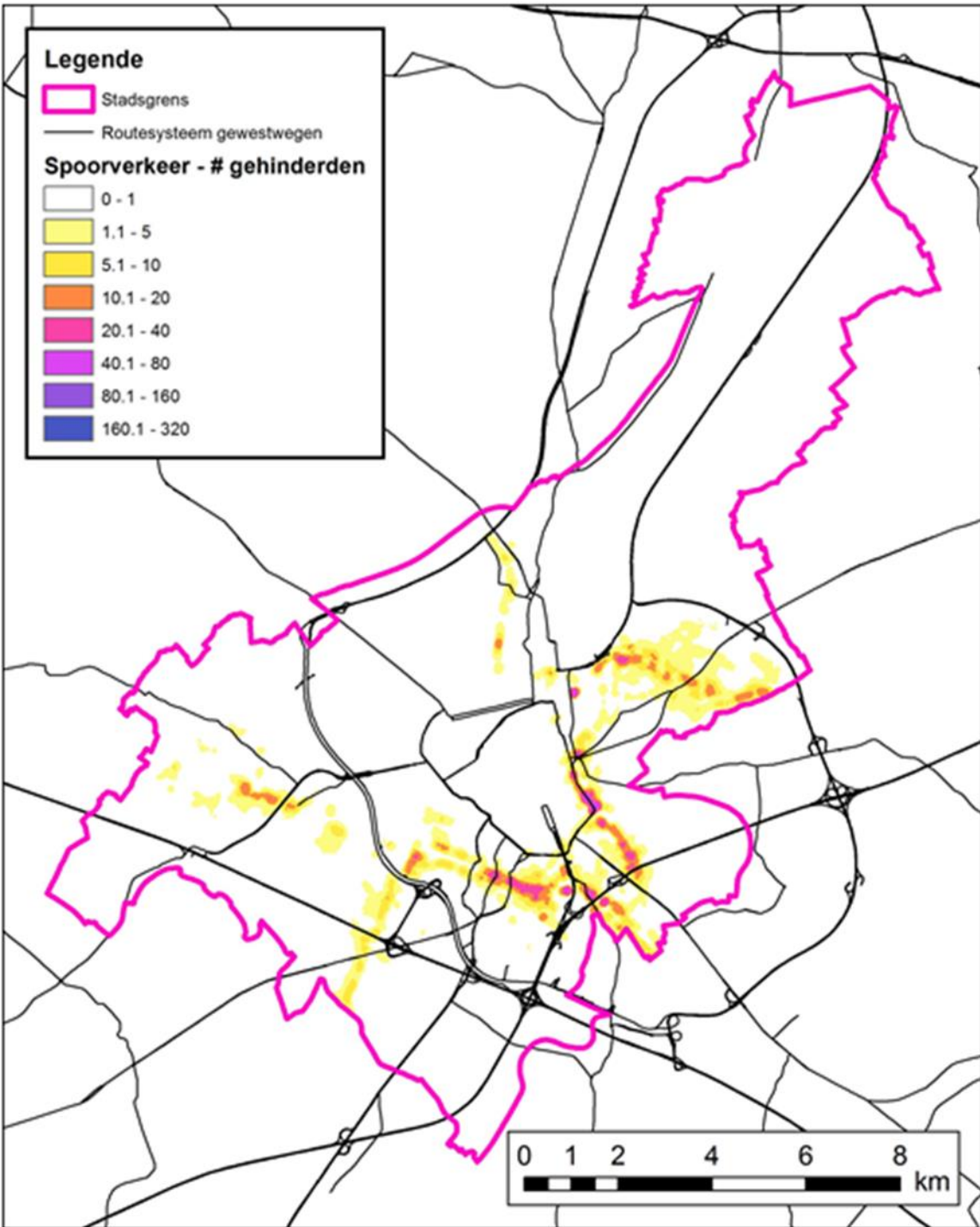
## Bijlage 2: Hotspotkaarten (toestand 2011)

Om meer in detail na te gaan in welke zones hoge geluidsniveaus samengaan met een hoge bevolkingsdichtheid werden hotspotkaarten opgemaakt op basis van de geluidbelastingkaarten 2011. Door de beperkte wijzigingen aan de geluidsniveaus zijn deze hotspotkaarten nog steeds bruikbaar voor het identificeren van de Gentse geluidsknelpunten.

### Hotspotkaart gewestwegen



### Hotspotkaart spoorwegen



---

# ADDENDUM

## OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ HET

## GELUIDSACTIEPLAN 2019-2023 VOOR

## AGGLOMERATIE GENT

8.04.2019

---

## INHOUD

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Openbaar onderzoek.....</b>	<b>3</b>
2.1	Verloop	3
2.2	Overzicht van de inspraakreacties	5
2.3	Manier van verwerking van inspraakreacties	5
2.4	Advies van SERV en Minaraad	6
2.5	Adviezen van de gewesten	7
2.6	Antwoorden op inspraakreacties	8
	<b>Bijlage 1: Advies van SERV en MINA-raad .....</b>	<b>41</b>



# 1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaaai (2002/49/EG) werd door de Vlaamse Overheid een ontwerp van geluidsactieplan 2019-2023 voor de agglomeratie Gent opgemaakt. De Vlaamse Regering nam kennis van het ontwerp van geluidsactieplan op 16 november 2018. Overeenkomstig artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM werd het ontwerp van geluidsactieplan voor een termijn van een maand<sup>1</sup> ter inzage gelegd bij de verantwoordelijke instanties. Gedurende deze termijn kon iedereen bezwaren of opmerkingen schriftelijk ter kennis brengen.

Tegelijkertijd met de bekendmaking werd het ontwerp bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, die binnen de maand na ontvangst een met redenen omkleed advies konden ubrengen. Het advies van deze strategische adviesraden is niet bindend.

Een definitief geluidsactieplan wordt opgemaakt rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren of opmerkingen.

Voorliggend overwegingsdocument geeft een overzicht van het openbaar onderzoek, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop van de instanties die instaan voor de opmaak van het geluidsactieplan en de aanpassingen aan het geluidsactieplan die daaruit desgevallend voortvloeien.

## 2 OPENBAAR ONDERZOEK

### 2.1 VERLOOP

Het ontwerp van actieplan doorliep van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 30 november 2018
- Publicatie van onderstaande advertentie in de kranten De Standaard en Het Laatste Nieuws op 30 november 2018
- Opname in Caplo-nieuws nr. 9 van vrijdag 14 december 2018 (doelgroep: milieuambtenaren) en bekendmaking via Yammer forum (doelgroep: RO-ambtenaren)
- Bekendmaking via homepage departement Omgeving en sociale media kanalen (Facebook, LinkedIn en Twitter)

---

<sup>1</sup> Omwille van overlap met de kerstvakantie werd de inspraaktermijn verlengd tot 6 weken



- Bekendmaking per e-mail aan leden van overlegfora WUROL<sup>2</sup>, CCIM Stuurgroep Geluid<sup>3</sup> en Platform Gezonde Publieke Ruimte<sup>4</sup>
- Persbericht Stad Gent (“Geef uw mening over het vernieuwde geluidsactieplan voor Gent”), 7 december 2018.

## OPENBAAR ONDERZOEK

### Actualisatie van geluidsactieplannen

Op 16 november 2018 heeft de Vlaamse Regering kennisgenomen van ontwerpen van geluidsactieplannen voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, de luchthaven Brussel-Nationaal en de agglomeraties Antwerpen, Gent en Brugge.

Deze actieplannen zijn opgesteld in uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG). Bij de opmaak ervan is uitgegaan van de geluidsblootstelling zoals berekend in de geluidsbelastingkaarten voor referentiejaar 2016.

De geluidsactieplannen bevatten enerzijds een evaluatie van de acties en maatregelen die de voorbije jaren zijn ondernomen, en anderzijds gaan zij in op acties en maatregelen die diverse betrokkenen voornemens zijn te nemen in de periode 2019-2023.

De ontwerpen van actieplannen kunnen van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 geraadpleegd worden via: [www.omgevingvlaanderen.be/openbaaronderzoek-geluidsactieplannen](http://www.omgevingvlaanderen.be/openbaaronderzoek-geluidsactieplannen). Zij liggen ook ter inzage bij het Departement Omgeving, Koning Albert II laan 20 bus 8, 1000 Brussel en bij de stadsdiensten van respectievelijk Antwerpen, Gent en Brugge (adressen vermeld op bovenvermelde webpagina).

Elke burger kan tot uiterlijk 11 januari 2019 advies geven, een bezwaar indienen of opmerkingen formuleren.

Dit kan per mail via [leefomgevingskwaliteit@vlaanderen.be](mailto:leefomgevingskwaliteit@vlaanderen.be) of per aangezekende brief t.a.v. Departement Omgeving, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel. Gelieve daarbij steeds te vermelden op welk actieplan uw reactie betrekking heeft.

DEPARTEMENT  
OMGEVING



Vlaamse  
overheid

[www.omgevingvlaanderen.be](http://www.omgevingvlaanderen.be)

- Het ontwerp van actieplan werd door het kabinet van de Vlaams minister bevoegd voor het leefmilieu en het waterbeleid voor advies bezorgd aan de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen.

<sup>2</sup> Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai, met vertegenwoordiging van de steden Brugge, Gent, Antwerpen, NMBS, Infrabel, Agentschap Wegen & Verkeer, departement MOW, Brussels Airport Company, FOD Mobiliteit & Verkeer, Havenbedrijf Antwerpen, Havenbedrijf Gent, Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten, De Lijn

<sup>3</sup> Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid, met vertegenwoordiging van diverse diensten van federale overheid en gewesten

<sup>4</sup> Vertegenwoordigers van Vlaamse departementen en agentschappen, waaronder Agentschap Zorg en Gezondheid, Vlaamse Milieumaatschappij





## 2.2 OVERZICHT VAN DE INSPIRAAKREACTIES

Tijdens de termijn van het openbaar onderzoek werden in totaal, na schrapping van dubbels, 15 inspraakreacties ontvangen, die als volgt kunnen verdeeld worden:

- 1 Vlaamse overheidsdienst
- 3 belangenverenigingen
- 11 particuliere reacties

Deze inspraakreacties werden per mail of schriftelijk ontvangen.

In onderstaande tabel zijn alle in overweging genomen reacties genummerd en is een verwijzing opgenomen naar de fiche(s) waarin wordt ingegaan op deze reacties.

Tabel 1 : Overzicht van de inspraakreacties

Reactie	Inspreker	Type	Gemeente	Datum <sup>5</sup>	Drager	Fiche(s)
1		Particulier	Gent	13/12/2018	e-mail	5, 6, 7
2		Particulier	Gent	22/12/2018	e-mail	8
3		Particulier	Gent	11/1/2019	e-mail	3, 4, 5, 7
4		Particulier	Gent	6/12/2018	e-mail	8
5		Particulier	Gent	6/1/2019	e-mail	8
6		Particulier	Gent	9/1/2019	e-mail	2, 4, 7, 8
7		Particulier	Gent	10/1/2019	e-mail	2, 4, 8
8		Particulier	Gent	10/1/2019	e-mail	2, 3, 4, 5, 8
9		Particulier	Gent	11/1/2019	e-mail	8
10	VZW Buurtcomité Flanders Expo	belangenvereniging		9/1/2019	e-mail	8
11		Particulier	Gent	11/1/2019	e-mail	3, 5
12		Particulier	Gent	1/1/2019	e-mail	5, 8
13	Gents Milieufrent	belangenvereniging		10/1/2019	e-mail	3, 4, 5, 7
14	Bond Beter Leefmilieu	belangenvereniging		10/1/2019	e-mail	3, 5, 9
15	Agentschap Zorg & Gezondheid	Vlaamse overheid		11/01/2019	e-mail	3, 4

## 2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPIRAAKREACTIES

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op volgende manier aangepakt:

<sup>5</sup> Datum bij brieven is datum van ontvangst bij het Departement Omgeving



- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën.
- Per categorie van opmerkingen werd een fiche samengesteld, waarin de opmerkingen werden samengevat en waarin een standpunt werd geformuleerd bij deze opmerkingen. Tevens werd aangegeven of de reacties aanleiding gaven tot een aanpassing aan het ontwerp geluidsactieplan, en indien dat het geval is, op welke wijze.
- In de fiches wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 1.

Tabel 2 : Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

Fiche	Naam
1	Samenwerking met andere instanties en overheden
2	Beschrijving van de problematiek
3	Ambities van Stad Gent
4	Acties op niveau van de stad Gent
5	Acties op niveau van het Vlaams Gewest
6	Acties specifiek voor de spoorwegen (NMBS en Infrabel)
7	Suggesties ter verbetering van het geluidsklimaat
8	Concrete hindersituaties
9	Kosten-batenanalyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder

## 2.4 ADVIES VAN SERV EN MINARAAD

De Minaraad en SERV bezorgden op 7 januari 2019 een gezamenlijk advies.

Dit advies is integraal in bijlage 1 achteraan bij dit document opgenomen. Hieronder is de passage van het advies opgenomen die ook betrekking heeft op het geluidsactieplan van de agglomeratie Antwerpen met een verwijzing naar de fiche waarin het element van advies werd behandeld.

*Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid. → Zie Fiche 1 “Samenwerking met andere instanties en overheden”*



## 2.5 ADVIEZEN VAN DE GEWESTEN

De ontwerp geluidsactieplannen werden bij de aanvang van het openbaar onderzoek aan de Stuurgroep Geluid van het Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid (CCIM) voorgelegd. Dit stelde de andere gewesten in de mogelijkheid om tijdens de periode die voor inspraak voorzien is, eventuele reacties te bezorgen. Er werden geen adviezen van de andere gewesten ontvangen.



## 2.6 ANTWOORDEN OP INSPRAAKREACTIES

In dit deel worden de inspraakreacties per fiche besproken en wordt door het standpunt van het bestuur hierbij geformuleerd.

### Fiche 1 – Samenwerking met andere instanties en overheden

Opmerking	Verwijzing
Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeordeningsbeleid.	MINA en SERV

#### Inhoud van de opmerkingen

Er wordt om samenwerking en afstemming gevraagd tussen verschillende beleidsniveaus en tussen autoriteiten en instanties.

De specifieke inspraakreactie vraagt:

- (1) samenwerking op alle beleidsniveaus en alle relevante beleidsdomeinen om omgevingslawaai efficiënt en doeltreffend aan te pakken met een grote betrokkenheid van de steden.
- (2) dat Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning met betrekking tot beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

#### Reactie op de opmerkingen

- (1) Samenwerking tussen de verschillende entiteiten en beleidsniveaus betrokken bij de uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai gebeurt o.a. in structurele overlegorganen zoals de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai (WUROL). Daarnaast werden voor de opmaak van dit geluidsactieplan enkele overlegmomenten georganiseerd met de meest relevante overheidsinstanties (Departement Omgeving, AWW, Departement MOW, NMBS, Infrabel). Niet enkel de opmaak maar ook de voortgang van de in het geluidsactieplan voorziene acties en maatregelen wordt gemonitord en geëvalueerd in de schoot van de WUROL-werkgroep, waarin alle relevante stakeholders vertegenwoordigd zijn.
- (2) Departement Omgeving is voorzitter van het WUROL en neemt hierin dus een coördinerende en/of ondersteunende rol op m.b.t. uitvoering van richtlijn omgevingslawaai. Het voorstel van aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de



evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai gaat ruimer dan de inhoud van voorliggende geluidsactieplannen. Dit voorstel heeft al een adviesronde doorlopen waarbij alle relevante actoren werden betrokken. Er wordt getracht om maximaal rekening te houden met de ontvangen adviezen.

**Aanpassingen in het geluidsactieplan**

Geen



## Fiche 2 – Beschrijving van de problematiek

Opmerking	Verwijzing
a. De planning bouwt verder op data tot en met 2016. De toepassing van het circulatieplan dateert van na 2016. Het is aangewezen de meting van effecten van bepalende lokale reglementering inzake mobiliteit op te nemen in dit plan	6
b. Met 39% bewoners die lawaaihinder ondervindt van het verkeer komt de stad ruim uit boven het Vlaamse gemiddelde. Wat betreft de hinderinventaris [op basis van concrete klachten] toont zich tot 2017 een toename van de klachten. Hoewel de tendens duidelijk is, zijn vooral deze laatste cijfers relatief [cf. het beperkte aantal registraties in vgl. met het bevolkingsaantal]. Het is voor de burger bovendien niet duidelijk in hoeverre klachten aan de ombudsdienst, de pers en de centrale informatiedienst hierin vervat zijn. Noch de stadsmonitor noch de hinderinventaris zijn gekend bij de bewoners. Beide lijken eerder ambtelijke constructies dan te valideren beleidsinstrumenten. Opeenvolgende informatie- en bewustmakingscampagnes kunnen hier beterschap en meer transparante informatie opleveren.	6
c. De historische, toeristische, binnenstad vereist een erkenning als geluidsknelpunt. Feesten, horeca, koopzondagen, [jeugd]hotels, verkeersstroom dwingen tot systematische analyse [1] en bevraging van de bewoners [2].	6
d. Het heeft mij verwonderd dat het ontwerp is gebaseerd op info uit 2013 ! Zoals u weet is het circulatieplan in werking getreden in april 2017 waardoor de hele situatie is veranderd. Onze straat (Rozemarijnstraat) en daarbij de hele as (vanaf Oude Houtlei) kreeg het dubbel aantal voertuigen te verwerken, dus zal de geluidsoverlast heel wat anders zijn dan in 2013. Het gaat immers om 7000 auto's per dagdoor streetcanyon. Het zou goed zijn om daar te meten.	7
e. Een van de basisstellingen (p.4/49), nl. dat hinder veroorzaakt wordt door toename van bevolkingsdichtheid is non-sense. Het kan wel zijn dat er daardoor meer klachten komen! Het beleid van de overheid is er immers op gericht om meer mensen in de steden te doen wonen, dus kan men zijn eigen beleid niet als argument aanwenden. En het is aan het beleid om de omgevingskwaliteit zodanig te bewerkstelligen dat die verdichting leefbaar gemaakt kan worden.	8
f. De gegevens waarvan men gebruik maakt, dateren van 2014,	8



gebaseerd op onderzoek uit 2013. Dit is enerzijds compleet verouderd, zeker in een tijdperk waarin men met moderne methodes snel nieuwe gegevens kan verzamelen én anderzijds achterhaald door de invoering van het circulatieplan in 2017 waardoor de verkeerssituaties in heel wat zones stringent gewijzigd werd. Daarenboven was de stad reeds geruime tijd bezig met de opmaak van het circulatieplan, zodat ze niet kan beweren dat ze niet op de hoogte was bij de opmaak van het geluidsplan zoals het nu voorligt. Als overheid moet men minstens deontologisch eerlijk zijn en geen studies en acties qua geluid opmaken die door hun eigen nieuwe reglementering ingehaald wordt. De doelstellingen qua voorkomen, bestrijden en compenseren kunnen volgens ons niet bereikt worden, noch via middelen- noch via een resultaatsverbintenis, gezien ze vertrekken van onvolledige en achterhaalde info, zelfs al betreft het een tussentijds document.	
--	--

### **Inhoud van de opmerkingen**

De specifieke inspraakreacties bevatten volgende opmerkingen:

- (1) Er wordt opgemerkt dat de geluidsbelastingskaarten betrekking hebben op het referentiejaar 2016 en dat dit ontwerp geluidsactieplan op basis van deze kaarten opgemaakt is. Het circulatieplan werd ingevoerd in april 2017 en is bijgevolg niet opgenomen in de geluidsbelastingskaarten. (a, d, f)
- (2) Er wordt aangegeven dat noch de stadsmonitor noch de hinderinventaris gekend zijn bij de bewoners. Opeenvolgende informatie- en bewustmakingscampagnes kunnen hier beterschap en meer transparante informatie opleveren. (b)
- (3) Een inspraakreactie geeft aan dat de binnenstad omwille van feesten, horeca, koopzondagen, [jeugd]hotels en de verkeersstroom een erkenning als geluidsknelpunt verdient en systematische analyse en bevraging van de bewoners nodig is. (c)
- (4) Er wordt op p. 4 van het geluidsactieplan aangegeven dat hinder veroorzaakt wordt door toename van bevolkingsdichtheid. Dit is niet correct. (e)

### **Reactie op de opmerkingen**

- (1) Voor de vijfjaarlijkse opmaak van de geluidsbelastingskaarten en daaropvolgend de geluidsactieplannen, moet de Europese Richtlijn Omgevingslawaai gevolgd worden. Hierin wordt het referentiejaar van de geluidsbelastingskaarten vastgelegd. Voor deze ronde betreft het referentiejaar 2016. Bij de volgende ronde moeten geluidsbelastingskaarten voor referentiejaar 2021 opgemaakt worden. Het is ook mogelijk om ook tussentijds geluidsbelastingskaarten op te maken. Echter, omwille van de logaritmische eigenschappen van geluid is een toename/afname van het verkeersvolume met minstens 50% nodig voor een duidelijk hoorbaar effect (3 dB) op het geluidsniveau. Gezien de relatief



beperkte invloed van de verkeersintensiteiten en de hoge kost van de opmaak van geluidsbelastingkaarten, wordt vastgehouden aan de vijfjaarlijkse geluidsbelastingkaarten. In het [eerste evaluatierapport](#) van het circulatieplan werd een inschatting gemaakt van het effect op het vlak van omgevingslawaai. Er werd gemiddeld gezien een beperkte verbetering vastgesteld. Een prognose voor de toekomstige situatie maakt geen deel uit van het geluidsactieplan. De geluidsbelastingkaarten zijn ook slechts opgesteld uitgaande van de op dat moment operationele infrastructuur en geldende verkeersintensiteiten, en om bovenvermelde redenen is het niet haalbaar om deze modellering te herhalen voor bv. een actuelere of toekomstige situatie. Bovendien zijn infrastructuurprojecten met significante vernieuwingen of wijzigingen MER-plichtig, waardoor in vele gevallen een akoestische modellering zal plaatsvinden van de huidige en geplande situatie. Tevens wordt bij de kennisgeving van het MER ook altijd een publieke raadpleging georganiseerd.

- (2) De resultaten van de stadsmonitor worden via de [website van de Stad Gent](#) en de [website van de stadsmonitor](#) bekend gemaakt en ontsloten. De hinderinventaris wordt bijgehouden door de Dienst Toezicht van de Stad Gent en bevat alle klachten die door de Dienst Toezicht behandeld worden.
- (3) Dit ontwerp geluidsactieplan wordt opgemaakt in het kader van de EU-richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en dient maatregelen te bevatten ter bestrijding van lawaai veroorzaakt door wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie en aldus aan de Europese Commissie gerapporteerd te worden. Acties m.b.t. horeca en evenementen zijn niet opgenomen in dit actieplan, maar in het [Stedelijk Actieplan Geluid 2014-2019](#).
- (4) In de paragraaf “De stad Gent heeft de geluidsknelpunten op basis van de geluidsblootstelling in 2011 gedetecteerd door de opmaak van ‘hotspotkaarten’ voor de gewestwegen, de lokale wegen en de spoorwegen. Hieruit blijkt dat de grootste geluidsbronnen niet noodzakelijk de grootste hinder veroorzaken. Veel vaker is het de bevolkingsdichtheid die bepaalt waar er zich meer of minder hinder voordoet.” op p.4 van het ontwerp geluidsactieplan wordt niet gesteld dat hinder veroorzaakt wordt door een toename van de bevolkingsdichtheid. Er wordt enkel gesteld dat het aantal mensen dat ergens woont bepaalt of er veel hinder ondervonden wordt. Op plaatsen met een hoge geluidsbelasting maar geen omwonenden zal immers geen hinder plaatsvinden.

### **Aanpassingen in het actieplan**

Geen





### Fiche 3 – Ambities van Stad Gent

Opmerking	Verwijzing
<p>a. Op p.3/49 wordt aangehaald dat de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 verhinderen om meer acties tot verbetering te ondernemen. Dit kan niet ondersteund worden gezien de richtlijnen op Europees, Federaal en Vlaams niveau – los van verkiezingen – moeten gerealiseerd worden met het oog op verbetering van de leefkwaliteit.</p>	8
<p>b. Verkeersgeluid valt onder de categorie van ca. 70 decibel en dit is net de categorie waarover het hieronder gaat.</p>	8
<p>c. Stad Gent mag best wat ambitieuzer zijn voor de geluidsbelasting afkomstig van het verkeer: De stad Gent streeft ernaar dat in 2030 het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen beneden een Lden-geluidsniveau van 70 dB(A) blijft. De Wereld Gezondheid Organisatie beveelt een maximum aan van 53 dB(A) Lden in haar Noise Guidelines for the European Region wat veel lager ligt dan 70 dB(A).</p>	3, 11, 13
<p>d. Het plan bevat geen nieuwe, concrete maatregelen, het heeft een beperkte scope en onduidelijke financiering. Dit plan dreigt dus een maat voor niets te zijn. Het lijkt alsof het geluidsactieplan een verplicht nummertje is dat onze overheden moeten opvoeren van Europa.</p>	13
<p>e. BBL is van mening dat het ambitieniveau van de geluidsactieplannen te beperkt is. Om een prioriteitenlijst van knelpunten op te stellen, vertrekt het geluidsactieplan voor belangrijke wegen van een drempel van 70 decibel, gecombineerd met de aanwezigheid van woningen in de omgeving. Voor het geluidsactieplan spoorwegen ligt de plandrempel op 73 dB. Voor de luchthaven van Zaventem ligt de plandrempel op 65 decibel (Lden). 70 dB/73 dB/65 dB zijn zeer hoge plandrempels: volgens de Wereldgezondheidsorganisatie treden er gezondheidsproblemen op vanaf 53 decibel. Dat maakt dus dat heel wat knelpunten ook de volgende jaren niet aangepakt zullen worden. Dit toont aan dat de ambitie van deze geluidsactieplannen zeer beperkt is. Enkel de meest problematische zones komen aan bod. En zelfs dat is niet zeker. Zo blijkt uit de evaluatie van de vorige actieplannen, dat slechts een deel van de prioritaire acties ook echt is uitgevoerd. Veel projecten voor geluidsschermen of een stille wegverharding zitten nog steeds in de onderzoeksfase of moeten nog uitgevoerd worden. BBL vraagt daarom een versnelling van de</p>	14



aanpak en de uitvoering van concrete acties. Zo niet valt sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden.	
f. De geluidsactieplannen voor de agglomeraties bevatten amper tot geen nieuwe, concrete maatregelen.	14
g. Gelet op de belangrijke impact van lawaai op de gezondheid, is vanuit gezondheidsoogpunt een ambitieuzer actieplan zeker aan te bevelen. AZG is voorstander om extra aandacht te besteden aan gevoelige bestemmingen (scholen, creches, woonzorgcentra, ...).	15

### **Inhoud van de opmerkingen**

De specifieke inspraakreacties bevatten volgende opmerkingen:

- (1) Het ontwerpactieplan bevat geen nieuwe acties. Dit kan niet ondersteund worden gezien de richtlijnen op Europees, Federaal en Vlaams niveau – los van verkiezingen – moeten gerealiseerd worden met het oog op verbetering van de leefkwaliteit. (a, d, f)
- (2) De Gentse ambitie om het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen beneden een  $L_{den}$ -geluidsniveau van 70 dB(A) te brengen tegen 2030 is weinig ambitieus aangezien de Wereldgezondheidsorganisatie een maximum van 53 dB(A)  $L_{den}$  in haar Noise Guidelines for the European Region aanbeveelt. (b, c, e)
- (3) Er moet extra aandacht besteed worden aan gevoelige bestemmingen zoals scholen, crèches en woonzorgcentra. (g)

### **Reactie op de opmerkingen**

- (1) Het ontwerpactieplan is opgemaakt in uitvoering van de Europese richtlijn inzake omgevingslawaai 2002/49/EG. Artikel 8 van deze richtlijn bepaalt dat het nagekeken en indien nodig geactualiseerde actieplan van de agglomeratie Gent uiterlijk op 18 januari 2019 gerapporteerd moest worden aan de Europese Commissie en dat het actieplan een openbaar onderzoek doorlopen moet hebben. Omwille van deze voorgeschreven timing en de gemeenteraadsverkiezingen in oktober 2018 was het niet mogelijk om in voorliggend geluidsactieplan vanuit de stedelijke bevoegdheden nieuwe beleidsintenties, acties of maatregelen met impact op de stedelijke begroting na 2018 op te nemen. Volgens de huidige planning wordt in 2020 een aanvulling bij voorliggend geluidsactieplan aan de Europese Commissie gerapporteerd waarin nieuwe beleidsacties die binnen de stedelijke bevoegdheid vallen kunnen worden opgenomen.
- (2) Afhankelijk van de intensiteit, het type en de snelheid van het verkeer en het type en de staat van het wegdek veroorzaakt wegverkeer een bepaald geluidsniveau. Vanaf een geluidsniveau van 53 dB  $L_{den}$  door wegverkeer bestaat volgens de WGO een verhoogd risico op gezondheidseffecten. Bij de aanpak van de geluidsknelpunten wordt bij de bepaling van de prioriteiten in eerste instantie gefocust op de



grootste knelpunten, zijnde de locaties met een  $L_{den}$ -geluidsniveau hoger dan 70 dB(A). Een heel aantal acties uit het actieplan zijn echter generiek en worden ook toegepast op minder geluidsbelaste locaties zoals het inzetten op de goede staat van de wegdekken, snelheidsverlaging, stille voertuigen, informeren over geluidsisolatie, etc.

- (3) De maatregelen opgenomen in het geluidsactieplan zijn niet specifiek gericht op gevoelige groepen zoals scholen en ziekenhuizen. De Stad Gent is van mening dat het nemen van milderende maatregelen voor geluidshinder zo algemeen mogelijk dienen te zijn (i.e. gericht op een vermindering van het totaal aantal wooneenheden blootgesteld aan geluidsniveaus door wegverkeer hoger dan  $L_{den}$  70 dB). Anderzijds bevat het geluidsactieplan ook heel wat algemene maatregelen die een effect hebben op het hele beschouwde netwerk van gewestwegen, lokale wegen en het spoornetwerk en dus ook een positief effect hebben op stille gebieden, scholen, crèches, woonzorgcentra en andere geluidsgevoelige functies nabij deze infrastructures. Bij de opmaak van het volgende actieplan worden extra maatregelen specifiek voor gevoelige doelgroepen in overweging genomen.

#### **Aanpassingen in het actieplan**

Geen



#### Fiche 4 – Acties op niveau van Stad Gent

Opmerking	Verwijzing
<p>a. Rijwoningen in een drukke straat, die gebouwd (na sloop) of gerenoveerd worden, kunnen niet zomaar naar achteren worden verschoven. Alle slaapkamers naar achteren brengen in een smalle rijwoning is ook niet zomaar mogelijk. Hoe je, in het geval het stadsbestuur of overheid het nalaat de bron aan te pakken, dan een geluidsscherm kan aanbrengen aan een woning zonder buitensporige kosten, is niet duidelijk. Graag ook aandacht voor en hulp aan de particuliere bouwheren en niet enkel voor de bouwpromotoren bij de akoestische aspecten van het bouwen/renoveren.</p>	3
<p>b. Geluidsdemping [burengeluid] is bij nieuwbouw steeds behoorlijker gereguleerd. Onder meer door gebrek aan toezicht en detectie laat de particuliere renovatiebouw nog tal van vrijheden, marges, interpretaties en toepassingen toe.</p>	6
<p>c. Het aantal luwteplekken in de binnenstad – en meer concreet de buurt van Gewad - is in de voorbije twintig jaar niet uitgebreid. 'Stadsbossen' worden voorzien in de periferie. De oude Gentse stadskern blijft een aantrekkingspool voor makelaars en bouwlustigen. Inzake groenruimte [iets fundamenteel anders dan her en der enige speelpleintjes] heeft deze stad lering te trekken uit steden in het buitenland, die ingrijpende maatregelen ten gunste van de publieke ruimte [dus niet enkel de ruimte voor particuliere bewoners] hebben durven nemen. In concreto voor de eigen buurt: quid [ontsluiting van] Berg van Barmhartigheid? Quid tuin paters Karmelieten?</p>	6
<p>d. De modal shift komt traag op gang, gezien het openbaar vervoer niet optimaal is (trams piepen ongelooflijk luid – stond ook onlangs in de krant) en dat de P&amp;R met shuttle niet optimaal functioneren. Voor de bewoners is er dus geen vermindering van lasten, noch vermeerdering van leefkwaliteit sinds de invoering van het circulatieplan.</p>	7
<p>e. De statement dat de binnenstad autoluw is, klopt zeker niet, dit gaat alleen over enkele straten in het toeristisch centrum. Hierdoor is het verkeer verschoven naar de omliggende bewonersstraten in de binnenstad. Minder autoverkeer naar Gent is er zeker niet.</p>	7



<p>f. Het stadscentrum werd inmiddels zone 30. Dit wordt slechts een paar dagen per jaar effectief gecontroleerd. De inzet van de LIDAR is op zich wel positief, want het leidt tot vertraging. Er zullen wellicht niet veel boetes uitgeschreven worden, want het toestel is ruim 2 meter hoog en 1 meter breed, enkel verstrooide chauffeurs kunnen er naast kijken en er wordt dan ook massaal geremd en daarna weer gas gegeven. Het feit dat de stad geen gebruik maakt van draagbare toestellen is algemeen gekend, en van zodra de LIDAR verdwenen is, wordt weer even snel gereden. De drukte is niet alleen toegenomen tijdens de spitsuren, maar heeft zich nu meer over de hele dag uitgesmeerd, waardoor er nooit nog van een moment van stilte van genoten worden. Daar bovenop worden ook steeds meer activiteiten georganiseerd om toeristen en winkelaars aan te trekken. We hebben dan ook zware bedenkingen bij het feit dat het stadscentrum enkel autovrij gemaakt voor bezoekers (toeristen en winkelaars) die daar slechts enkele uren of hooguit een paar dagen verblijven, terwijl de overlast voor de bewoners zich 365/365 manifesteert.</p>	8
<p>g. Door de stad worden dan ook oplossingen gesuggereerd die totaal niet proportioneel zijn ten opzichte van de lasten door de invoering van het circulatieplan zijn gecreëerd en die daarenboven in de schoenen van de bewoners worden geschoven: -de bewoners kunnen geluidsisolatie installeren op eigen kosten (p.5/49) – wat overigens wegens bepaalde erfgoedwaarde niet steeds mogelijk is - de bewoners kunnen naar stilteplekken gaan; terwijl net hun eigen woning de plaats is waar men tot rust moet kunnen komen. Een aantal mensen zijn ook minder mobiel én daarenboven hebben de meeste mensen ook een gezin en een huishouden te doen -of ze kunnen medicatie nemen tegen stress of slapeloosheid</p>	8
<p>h. Ondanks het feit dat het E17 viaduct een gewestweg is, heeft de stad Gent wel de mogelijkheid om zelf te investeren in geluidsschermen. Wij vragen ons daarom af waarom de stad Gent niet van het actieplan gebruik maakt om werk te maken van extra geluidsschermen in zones waar deze nu ontbreken, bijvoorbeeld ter hoogte van de grote speeltuin van de Gentbrugse Meersen; een plek waar kinderen en gezinnen tot rust zouden moeten kunnen komen...</p>	13



<p>i. De stad wijst op het belang van rustpunten en heeft deze geïnventariseerd. Wat er nu verder zal gebeuren blijft onduidelijk. Dit is te weinig. Men zou ook potentieel nieuwe rustpunten moeten onderzoeken, vooral in 'lawaaierige' wijken waar daar een grote vraag naar is. Het actieplan bevat ook geen normen of zelfs geen referentiewaarden voor stedelijke rustpunten. Deze rustpunten zijn nochtans noodzakelijk om een tegenwicht te bieden voor de geluidshinder in een verstedelijkt gebied. Het gaat daarbij om stedelijke ruimten met een hoge belevingswaarde en een akoestische omgeving waar natuurlijke geluiden zoals het fluiten van vogels of het ruisen van bomen overheerst.</p>	13
<p>j. In het ontwerpplan staat dat er geen wettelijk kader is om op locaties met hoog geluidsniveaus het bouwen van woningen te verbieden. Er is inderdaad geen Vlaams wettelijk kader. De stad kan echter via een RUP een zone langs de geluidsbelastende wegen afbakenen waar geen woningen, scholen, zorginstellingen mogen komen. Dit is dezelfde zone waar ook de impact van het fijn stof van het verkeer het grootst is.</p>	13
<p>k. Hoofdstuk 4 evalueert de acties van het vorige plan. Bij acties 5.2.1, 5.2.2 en 5.2.3 over de structuurvisie en de mobiliteitsvisie, is het onduidelijk wat er specifiek over het verminderen van geluidshinder in deze plannen staat.</p>	13
<p>l. Onder 5.2.5.1 wordt gewezen op het belang van inzetten op een goede staat van wegdekken. Dat is inderdaad belangrijk, maar bepaalde straten zijn na meer dan 20 jaar nog steeds in heel slechte staat (Tenderstraat, Distelstraat,...).</p>	13
<p>m. Bij actie 5.2.2.2 Inzetten op stillere wegdekken, wordt verwezen naar de studie van OCW. Deze studie is ondertussen afgerond en de conclusies kunnen uitgevoerd worden.</p>	13
<p>n. Naast een stiller straatontwerp zijn nog een heel aantal andere aspecten die belangrijk zijn bij het ontwerp. Het is onduidelijk hoe dit in de praktijk gerealiseerd zal worden. Wordt dit een onderdeel van het IPOD? GMF wil de opmaak van het straatontwerp graag opvolgen.</p>	13
<p>o. "inventarisatie van mogelijke stille plekken in de binnenstad." → Zorg en Gezondheid vindt stilteplekken zeker waardevol maar betwijfelt of deze het hindergevoel dat mensen ervaren op plaatsen waar ze wonen kunnen compenseren. Zijn hier gegevens over?</p>	15



## Inhoud van de opmerkingen

De specifieke inspraakreacties bevatten volgende opmerkingen:

- (1) Er wordt aandacht gevraagd voor en hulp aan de particuliere bouwheren en niet enkel voor de bouwpromotoren bij de akoestische aspecten van het bouwen/renoveren. (a, b)
- (2) Het aantal luwteplekken in de binnenstad is in de voorbije twintig jaar niet uitgebreid. Ingrijpende maatregelen ten gunste van de publieke ruimte zijn noodzakelijk. Het is ook onduidelijk wat nu verder zal gebeuren rond rustpunten/luwteplekken in Gent. (c, i)
- (3) De modal shift komt na invoering van het circulatieplan traag op gang gezien het openbaar vervoer niet optimaal is. Er is niet minder autoverkeer in en naar Gent. De voordelen zijn enkel voor het stadscentrum terwijl de overlast voor de bewoners daarbuiten zich 365/365 manifesteert omdat elk voertuig dat de stad inrijdt via dezelfde weg weer de stad uit moet. (d, e, f)
- (4) Er wordt slechts een paar dagen per jaar effectief gecontroleerd binnen de zone 30. De inzet van de LIDAR wordt op zich wel positief bevonden want het leidt tot vertraging, maar gezien de omvang van het toestel wordt getwijfeld aan de effectiviteit en van zodra de LIDAR verdwenen is, wordt weer even snel gereden. (f)
- (5) Het circulatieplan heeft veel lasten gecreëerd. De oplossingen die in het geluidsactieplan geformuleerd worden zijn niet proportioneel en vallen ten laste van de bewoners. Er wordt daarbij verwezen naar actie 5.2.8 (Informeren over geluidsisolatie) en actie 5.2.9 (Inzetten op het behoud en het versterken van rustpunten in de stad). (g)
- (6) Er wordt gevraagd waarom de stad Gent niet van het actieplan gebruik maakt om werk te maken van extra geluidschermen in zones waar deze nu ontbreken, bijvoorbeeld ter hoogte van de grote speeltuin van de Gentbrugse Meersen. Ondanks het feit dat het E17 viaduct een gewestweg is, heeft de stad Gent immers wel de mogelijkheid om zelf te investeren in geluidschermen. (h)
- (7) In het ontwerpplan staat dat er geen wettelijk kader is om op locaties met hoog geluidsniveaus het bouwen van woningen te verbieden. Er is inderdaad geen Vlaams wettelijk kader. De stad kan echter via een RUP een zone langs de geluidsbelastende wegen afbakenen waar geen woningen, scholen, zorginstellingen mogen komen. Dit is dezelfde zone waar ook de impact van het fijn stof van het verkeer het grootst is. (j)
- (8) Het is onduidelijk wat er in hoofdstuk 4 bij acties 5.2.1, 5.2.2 en 5.2.3 over de structuurvisie en de mobiliteitsvisie, specifiek over het verminderen van geluidshinder in deze plannen staat. (k)
- (9) Bij actie 5.2.2.2 Inzetten op stillere wegdekken, wordt verwezen naar de studie van OCW. Deze studie is ondertussen afgerond en de conclusies kunnen uitgevoerd worden. (m)
- (10) Onder 5.2.5.1 wordt gewezen op het belang van inzetten op een goede staat van wegdekken, maar bepaalde straten zijn na meer dan 20 jaar nog steeds in heel slechte staat (Tenderstraat, Distelstraat,...). (l)
- (11) Er wordt gevraagd hoe de opmaak van een (stiller) straatontwerp in de praktijk gerealiseerd zal worden. (n)



- (12) Er wordt gevraagd of er gegevens zijn die aantonen dat stille plekken in de binnenstad het hindergevoel dat ervaren wordt kunnen compenseren.

### **Reactie op de opmerkingen**

- (1) Actie 5.2.4 (Nieuwe geluidsknelpunten van wegverkeer voorkomen door het opstellen van good practice guide voor het bouwen op geluidsbelaste locaties) en actie 5.2.8 (Informereren over geluidsisolatie) zijn gericht op zowel projectontwikkeling als particuliere bouw/renovatie.
- (2) In de binnenstad is een groot tekort aan openbaar recreatief groen en de laatste jaren is er geen groen bijgekomen of geoptimaliseerd. Het parkje achter het Gravensteen staat wel op de planning om nog in 2019 opnieuw aan te leggen. Ook het Appelbrugparkje wordt heraangelegd (wellicht in 2020 afhankelijk van het budget). De Stad beschikt zelf ook over een lijst met interessante groene plekken die potentieel in aanmerking komen om op een of andere manier open te stellen, zoals de tuin van de paters Karmelieten. In het centrum kijken we daarbij naar groenzones vanaf een oppervlakte van ca. 2000 m<sup>2</sup>. Maar voorlopig volgen we enkel de vraag (van de eigenaars/gebruikers) en deze vraag tot openstellen (en vergroenen) komt nu vooral van scholen. De Groendienst zet op dit moment niet actief in op het openstellen van private groene ruimtes.

In het [bestuursakkoord 2019-2024](#) werd volgende passage opgenomen: “Om de leefbaarheid te beschermen ontwikkelen we meer luwteplekken waar inwoners tot rust kunnen komen en even kunnen ontsnappen aan de drukte van de stad.” Deze intentie wordt de komende maanden verder vorm gegeven in nieuwe beleidsplannen.

- (3) Het aanbod van het openbaar vervoer kan inderdaad beter, maar er is wel degelijk een modal shift meetbaar: de laatste onderzoeken tonen aan dat Gentenaars meer op de fiets verplaatsen en het federale diagnostiek (mobiliteitsonderzoek bij bedrijven >100 werknemers) toont ook aan dat steeds meer werknemers zich met de fiets naar hun werk verplaatsen. Stad Gent zet meer in eigen shuttlediensten (ter hoogte van Weba + watersportbaan). Enkele P+R's hebben al een tramverbinding met hoge frequentie (P+R Gentbrugge/Arsenaal, P+R Flanders Expo,...). Op 10 P+R's kan men daarnaast ook gebruik maken van een fietsdeelsysteem.

De evaluatie toont aan dat door de invoering van het Circulatieplan aandeel van het autoverkeer in de binnenstad drastisch is gedaald:

Gemiddeld rijdt er 13% minder verkeer de Gentse binnenstad in en uit op de spitsuren. Het doorgaand verkeer door de binnenstad is daarbij afgenomen met 60% en het semi-doorgaand verkeer is daarbij afgenomen met 85%. Meer naar het centrum van de binnenstad is de autodrukke op de hoofdontsluitingswegen sterker afgenomen met een gemiddelde afname van 30% over de spitsuren. Uitzondering is de as Nieuwewandeling– Blaisantvest (N430) waar de drukte met 30% steeg dit vooral ten gevolge van de stijging van het bestemmingsverkeer en het lokaal verkeer dat via deze as rijdt om de route via de R40 af te snijden.

- (4) De Lidar heeft inderdaad in de eerste plaats een sterke sensibiliserende functie. Los daarvan worden wel degelijk heel wat inbreuken in de zone 30 vastgesteld. De Lidar levert verder ook interessante meetgegevens over verkeersstromen binnen de zone-30 op. Er wordt binnen de R40 ook met de anonieme NK-7 gewerkt, soms op dezelfde plaats waar de Lidar gestaan heeft. Betreffende de verkeersdrukke wordt verwezen naar punt (3).





- (5) Wat betreft de evaluatie van de effecten van het circulatieplan verwijzen we naar punt (3) en naar het [eerste evaluatierapport](#) van het circulatieplan. De conclusie daaruit luidt als volgt: *“Als we de algemene trend bekijken is er op vlak van omgevingslawaai gemiddeld gezien een beperkte verbetering vast te stellen. Het effect is relatief beperkt gezien de logaritmische eigenschappen van geluid. Daardoor is een halvering of verdubbeling van het verkeer nodig om verschil van 3 dB te veroorzaken. Dat is een hoorbaar, maar beperkt verschil. Het circulatieplan heeft als effect dat verkeer zich een stuk verlegd heeft naar andere straten. Bij de drie straten met stijging van de geluidsbelasting zijn twee ontsluitingswegen (Kortrijksepoortstraat en Nieuwewandeling) en de Keizervest op de R40. Die stijging is echter zo beperkt (resp. 0,8 dB, 1,1 dB en 0,4 dB) dat dit weinig of niet hoorbaar is. Op de R40 stellen we gemiddeld gezien een status quo vast.”*

Acties 5.2.8 en 5.2.9 zijn uiteraard niet gelinkt aan de invoering van het Circulatieplan. Deze hebben respectievelijk als doel om meer en betere informatie over geluidsisolatie ter beschikking te stellen en om rustige plekken in de stad te behouden en versterken.

- (6) Een lokale overheid heeft inderdaad een beperkt initiatiefrecht om via een samenwerkingsovereenkomst IX voor het plaatsen van geluidsschermen die niet voorzien zijn op basis van de prioriteitenlijst. Het project wordt hierbij steeds aanbesteed en uitgevoerd door AWV waarbij de financiële bijdrage van de gemeente afhangt van de maximaal gemeten gevelbelasting. In het kader van de renovatie van het E17-viaduct door AWV in 2019-2021 (actie 6.1) wordt de mogelijkheid tot de vernieuwing en mogelijks de plaatsing van extra geluidsschermen bekeken door AWV en zijn gesprekken gaande tussen Stad Gent en AWV hieromtrent. De onderzoeksfase loopt nog en er is nog geen beslissing genomen.
- (7) In de stad is een constante nood aan bijkomende voorzieningen met een goede ruimtelijke spreiding. Ontwikkelingen onmogelijk maken in bepaalde meer belaste zones staat haaks op de realisatie van de nodige verweving en verdichting. De vraag stelt zich dan ook hoe de stad verder zijn voorzieningen kan uitbouwen, ook op plekken met mindere omgevingskwaliteit, door het nemen van effectieve milderende maatregelen. Om dit te onderzoeken werd actie 5.2.4 (nieuwe geluidsknelpunten van wegverkeer voorkomen door het opstellen van good practice guide voor het bouwen op geluidsbelaste locaties) in het actieplan opgenomen. De studie werd opgeleverd en komende maanden wordt gekeken hoe de aanbevelingen beleidsmatig kunnen geïmplementeerd worden.
- (8) Op de website van Stad Gent kunnen zowel de [structuurvisie](#) als het [mobiliteitsplan](#) geraadpleegd worden. De **structuurvisie** zet de krijtlijnen uit voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Gent. De leefkwaliteitsuitdaging (o.a. geluidsoverlast) is één van de zes uitdagingen waar een antwoord op geformuleerd wordt. Het **mobiliteitsplan** geeft de duurzame mobiliteitsstrategie van Stad Gent weer. De vier streefdoelen daarbij zijn (1) verzekeren van nabijheid, (2) verlagen van het aantal overbodige kilometers, (3) versterken van stappen, trappen en openbaar vervoer en (4) verschonen van vervoersmiddelen. Inzetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid is de sleutel om luchtverontreiniging en geluidshinder op lokaal niveau aan te pakken en zo te bouwen aan een leefbare stad voor iedereen.



- (9) Het klopt dat het eindrapport van het STOLA-project beschikbaar is. De in het ontwerpactieplan opgenomen zin *“Enerzijds wil de stad Gent kennis rond het effect van ‘klassieke’ dunne deklagen in Vlaanderen van dichtbij opvolgen.”* (p.28) waarnaar verwezen wordt gaat echter ruimer.
- (10) Deze genoemde straten maken deel uit van de cluster Verpleegsterstraat. De integrale heraanleg van deze cluster start eind 2019.
- (11) Het stiller straatontwerp wordt in de adviezen van de Dienst Milieu en Klimaat meegenomen in het kader van de interne kwaliteitszorg bij nieuwe projecten. Dit is een intern proces waarbij geen externe partijen betrokken worden.
- (12) Een beleid rond stille plekken in de binnenstad is niet bedoeld ter vervanging van een brongericht beleid ter beperking van geluidsoverlast. Het is een bijkomende manier om de leefomgevingskwaliteit van de binnenstad te verbeteren en inwoners de kans te geven te genieten van rustige en luwe plekken in de stad. Zowel in de richtlijn omgevingslawaai als in de recente WHO aanbevelingen wordt de nadruk gelegd op het belang van behoud van stille gebieden voor de (mentale) gezondheid. Ook het Instituut Gezond Leven wijdt binnen het project ‘Gezonde Publieke Ruimte’ een hoofdstuk aan ‘Mentaal welbevinden en publieke ruimte’. Op de website is hierover onder andere een literatuurstudie opgenomen <https://www.gezondleven.be/sectoren/gezonde-gemeente/gezonde-publieke-ruimte/mentaal-welbevinden-en-de-publieke-ruimte>.

### **Aanpassingen in het actieplan**

Hoofdstuk 4.1, stand van zaken van actie 5.2.4 (nieuwe geluidsknelpunten van wegverkeer voorkomen door het opstellen van good practice guide voor het bouwen op geluidsbelaste locaties) wordt bijgewerkt.



## Fiche 5 – Acties op niveau van de Vlaamse overheid

Opmerking	Verwijzing
a. E17 en B401 afbreken en verkeer ten zuiden van Gent omleggen via (te verbreden) R4.	1
b. Het tramnet significant uitbreiden in Gent	1
c. Lasnaden van tramsporen geven ook heel wat geluidshinder. Hierover staat er niets in het actieplan.	3
d. Bij wettelijke context wordt De Lijn niet vermeld (p. 8/49). Immers, ook de frequentieverhoging van de tram lijn 2 verhoogt de toename van het aantal lawaaimomenten. Er is geen andere plaats in Gent te noemen, waar – zoals op de PAG-as (zie verder) – zowel een tram in twee richtingen rijdt als het verkeer. De tram rijdt niet in eigen bedding.	8
e. Jammer dat er geen enkele maatregel wordt vermeld om het geluid afkomstig van de tram te verminderen. Trams produceren laagfrequent geluid en zelfs met akoestisch glas is het laagfrequent geluid moeilijk uit de woning te weren. Trams in eigen bedding produceren veel minder lawaai dan trams op klassieke sporen. Een vermindering van de geluidsbelasting door trams zal de leefbaarheid van de drukke invalswegen sterk verbeteren (zoals de Kortrijksepoortstraat). Het investeren in een 'tram-net in eigen bedding' zou mee zorgen voor een breed gedragen maatregel in het kader van een duurzaam mobiliteitsplan-Gent, die ongetwijfeld één van de prioritaire doelstellingen is van Gent.	11
f. Een integrale geluids aanpak van de gewestwegen i.s.m. de Vlaamse overheid: Wij vragen dat de Gestichtstraat (momenteel nog een gewestweg) wordt afgesloten van de R4 zoals voorzien, overgedragen wordt aan de stad Gent en dat er aan de R4 geluidswerende panelen worden geplaatst. Dit om zowel het lawaai van de R4 als van de nabijgelegen E40 te temperen.	12
g. De hoge plandrempeel van 70 dB maakt dat heel wat knelpunten ook de volgende jaren niet aangepakt zullen worden. Dit toont aan dat de ambitie van deze geluidsactieplannen zeer beperkt is. Enkel de meest problematische zones komen aan bod. En zelfs dat is niet zeker. Zo blijft er grote onduidelijkheid over de toekomst van het E17-viaduct in Gentbrugge	13
h. Uit de evaluatie blijkt dat de prioritaire wegvakken van de gewestwegen op Gents grondgebied amper aangepakt zijn. Slechts voor één locatie werd de wegverharding over een lengte van 600 meter aangepast. Voor twee andere locaties worden	13



<p>geluidsschermen gepland. Wanneer die gepland worden, is niet duidelijk. Voor de vierde locatie wordt gesteld dat een geluidsscherm langs de R4-Oost geen geluidsscherm voorzien wordt, omdat de invloed van de N70 groter is. Hoe dit dan wel zal aangepakt worden, blijft onduidelijk.</p>	
<p>i. Het plan bevat geen enkele nieuwe maatregel om geluidshinder vanuit gewestwegen in te perken. Hoewel uit de geluidsbelastingkaart overduidelijk blijkt dat de snelwegen (E17, E40, R4) de belangrijkste bron van geluidsoverlast zijn, blijven concrete ingrepen en investeringen uit. Er wordt enkel gesteld dat de volgende jaren werk gemaakt zal worden van een verdere prioriteitenbepaling voor het nemen van geluidswerende maatregelen op gewestwegen. Op dit vlak schieten de plannen duidelijk te kort.</p>	13
<p>j. Voor het viaduct in Gentbrugge, de meest problematische zone voor geluidshinder in Gent, wordt enkel verwezen naar het geplande onderhoud in 2019-2020. Verder lezen we enkel dat de overheid zich 'engageert om mee te werken aan initiatieven om een duurzaam en leefbaar alternatief voor het E17-viaduct te onderzoeken'. Dit soort vage omschrijvingen kan men moeilijk als 'acties' volgens de Europese geluidsrichtlijn catalogiseren. Zonder een duidelijke timing of budget legt men zich er de facto bij neer dat een grootstedelijk gebied nog 30 jaar onder zware geluidshinder en slechte luchtkwaliteit zal te lijden hebben. Voor het viaduct van Gentbrugge kan op korte termijn zwaar vrachtverkeer geweerd worden, door het om te leiden via de R4. Aanvullend kan de snelheid verlaagd worden naar 70 km/h. Er is reeds voldoende aangetoond dat dit een gunstig effect heeft op de geluidsoverlast.</p>	13
<p>k. Onder punt 6.4 (blz. 24) wordt verwezen naar 'het onderzoeken van een snelheidsverlaging op E17, E40 en R4'. Hoewel uit de beschrijving van deze actie blijkt dat dit een positief effect heeft op de geluidsbelasting en bovendien ook de veiligheid, capaciteit en doorstroming verbetert, is de conclusie toch dat een algemene snelheidsverlaging niet wordt ingevoerd op deze wegsegmenten. Dit is onbegrijpelijk. Uit dit onderzoek blijkt dat bijvoorbeeld een verlaging van de snelheid op het viaduct Gentbrugge van 90 km/u naar 70 km/u voor de vrachtwagens of naar 70 km/u voor alle voertuigen zal leiden tot een vermindering van het geluidsdrukniveau. GMF vraagt via dit bezwaarschrift aan de regering en de stad om consequent een snelheidsverlaging door te voeren op E17, E40 en</p>	13



R4.	
<p>l. Er is totale onduidelijkheid over de budgetten die de Vlaamse overheid beschikbaar zal stellen voor investeringen in geluidsschermen, fluisterasfalt of overkappingen. Het actieplan maakt geen enkele melding van de budgetten die Vlaanderen zal vrijmaken voor geluidsmaatregelen op de gewestwegen, die nochtans onder de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering vallen en die volgens de geluidsbelastingskaart de belangrijkste bron van geluidsoverlast zijn voor de stad. Zo dreigen deze plannen helemaal een lege doos te worden.</p> <p>GMF vraagt expliciet om in de geluidsactieplannen op te nemen dat een deel van de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens (en in de toekomst ook voor personenwagens) gereserveerd wordt om de geluidsactieplannen versneld uit te voeren.</p>	13
<p>m. Uit de actieplannen blijkt nogmaals dat Vlaanderen door zijn gebrekkige ruimtelijke ordening met een structurele handicap zit. Vlaanderen heeft een zeer fijnmazig wegennet, gecombineerd met een overmaat aan lintbebouwing en veel verspreide verkavelingen dicht bij drukke wegen. Er liggen veel woonzones op te korte afstand van drukke autowegen. Er moet in de eerste plaats voor gezorgd worden dat het probleem niet nog groter wordt, door onbebouwde woonzones op geluidsbelaste locaties niet te ontwikkelen. De geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Anders blijven we dweilen met de kraan open.</p>	14

### **Inhoud van de opmerkingen**

Specifieke inspraakreacties bevatten volgende opmerkingen:

- (1) De toekomst van de B401 en E17 (viaduct van Gentbrugge) is niet duidelijk. Er zijn oplossingen nodig voor de geluidshinder veroorzaakt door deze infrastructuur. (a, g, i, j)
- (2) Het tramnetwerk in Gent uitgebreid moet worden. (b)
- (3) De lasnaden van tramsporen zorgen voor geluidshinder. Dit werd niet opgenomen in het geluidsactieplan. (c)
- (4) Bij de wettelijke context op p.8 wordt De Lijn niet vermeld terwijl trams ook een aandeel hebben in de lawaaimomenten. (d)
- (5) Er moet geïnvesteerd worden in een tramnet waarbij de tram in eigen bedding ligt. (d, e)



- (6) Er wordt gevraagd dat de Gestichtstraat wordt afgesloten van de R4 zoals voorzien, overgedragen wordt aan de stad Gent en dat er aan de R4 geluidswerende panelen worden geplaatst. Dit om zowel het lawaai van de R4 als van de nabijgelegen E40 te temperen. (f)
- (7) Er wordt gevraagd wanneer de geplande geluidsschermen geplaatst zullen worden ter hoogte van de locaties op de prioriteitenlijst geluid. Daarnaast wordt gevraagd hoe het knelpunt ter hoogte van de R4-Oost zal aangepakt worden waar de invloed van de N70 groter is dan deze van de R4. (h)
- (8) Er wordt gevraagd een snelheidsverlaging door te voeren op de E17, de E40 en de R4. (k)
- (9) Het geluidactieplan voor de agglomeratie Gent bevat geen informatie over de budgetten die Vlaanderen zal vrijmaken voor geluidsmaatregelen op de gewestwegen. Er wordt ook gevraagd om expliciet in het geluidactieplan op te nemen dat een deel van de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens (en in de toekomst ook voor personenwagens) gereserveerd wordt om de geluidactieplannen versneld uit te voeren. (l)
- (10) Er wordt op gewezen dat te veel woonzones liggen op geluidsbelaste locaties en dat er nood is aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV. Er wordt aangegeven dat het probleem niet nog groter mag worden, door onbebouwde woonzones op geluidbelaste locaties niet te ontwikkelen. (m)

### **Reactie op de opmerkingen**

- (1) De stad Gent heeft vorig jaar een haalbaarheidsstudie voor de B401 uitgevoerd. Men heeft verschillende varianten m.b.t. de toekomstige functie van de fly-over onderzocht. Het afbreken (gedeeltelijk) is één van de mogelijkheden. Het omleiden (mits verbreding) van het verkeer via de R4 is geen oplossing, noch voor de B401 noch voor de E17 (viaduct Gentbrugge). AWV zal dit jaar een eigen studie voor de E17 (viaduct van Gentbrugge), nl. "Haalbaarheidsstudie vervanging viaduct Gentbrugge" lanceren.  
Meer informatie over acties omtrent gewestwegen zijn terug te vinden in het geluidactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen.
- (2) In het kader van basisbereikbaarheid wordt het OV-net hertekend de komende periode tot een 4-lagig net (Treinnet, Kernnet en Aanvullend net en Vervoer op Maat). Het tramnet zit vnl. in het Kernnet en hierover zal de op te richten Vervoerregioraad (zoals voorzien in het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid) advies kunnen verlenen. Voor een aantal geplande uitbreidingen van het tramnet zijn onderzoeken (zoals tramlijn 7 en tramlijn Oude Dokken) voorzien.
- (3) De sporen, spoortoestellen en lasnaden worden opgevolgd en onderhouden. Interventies op vb. uitgesleten lasnaden kunnen worden uitgevoerd.
- (4) Op p.8 van het geluidactieplan werden de tramlijnen toegevoegd.
- (5) De Lijn ijvert op alle niveau's en in alle projecten voor meer eigen bedding en andere specifieke doorstromingsmaatregelen. Een sneller, stipt en meer rechtstreeks OV-netwerk zal helpen om een duurzame modal shift te bewerkstelligen. Voor het aanleggen van tramsporen is een verdere multidisciplinaire en domeinoverschrijdende aanpak noodzakelijk, zodanig dat trams als collectief en milieuvriendelijk vervoermiddel efficiënt ingepast kunnen worden in de stedelijke omgeving.



- (6) Om de leefbaarheid in de Gestichtstraat te verbeteren zal de toegang tot de R4 geknipt worden. Dat zal wel pas mogelijk zijn nadat voor het bedrijf van Coca-Cola een andere ontsluiting, rechtstreeks op de R4, wordt gerealiseerd. De stad Gent is, samen met het bedrijf, op dit moment met dit project bezig. Het plaatsen van geluidsschermen t.h.v. Gestichtstraat gezien het geluidsdrukkniveau is echter niet gepland.
- (7) Meer informatie over acties omtrent gewestwegen is terug te vinden in het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen. Het project van de N70 is voor 2020 ingepland. De werken zullen zeker tot (en met) 2021 duren. Pas daarna kan de situatie m.b.t. de geluidsproblematiek opnieuw bekeken worden.
- (8) Een snelheidsverlaging heeft een – al dan niet beperkte – invloed op de geluidspropagatie van wegverkeer. Toch moeten we voorzichtig omspringen met het doorvoeren van een snelheidsbeperking omwille van geluid. Er zijn immers ook andere parameters die beïnvloed worden door een snelheidswijziging. Uit onderzoek is bv. gebleken dat de optimale snelheid van vrachtwagens 90 km/u is om de uitstoot van fijn stof tot een minimum te beperken. Het is dus belangrijk rekening te houden met alle factoren alvorens een snelheidswijziging door te voeren. Bij de aanpassing van snelheidslimieten kunnen vraagtekens gezet worden bij het draagvlak voor de maatregel en de naleving op het terrein – in het bijzonder wanneer deze limiet niet overeenkomt met het wegbeeld, de wegomgeving of de functie van de weg; of wanneer de lagere snelheidslimiet niet overeenstemt met de lagere verkeersintensiteiten. Voor bestuurders moet het duidelijk zijn waarom een bepaalde maatregel wordt ingevoerd.

Het verlagen van de snelheid op de autosnelwegen binnen de agglomeratie Gent is niet ondenkbaar, maar moet grondig onderzocht worden. Het effect van een lagere snelheid dan de toegelaten snelheid op de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en de leefbaarheid in het algemeen moet in verhouding zijn met de effecten op de doorstroming en de verkeersveiligheid. Een belangrijk element in dit verhaal is de handhaving (trajectcontrole(s)). Even belangrijk is te kunnen aantonen (metingen en niet alleen berekeningen) dat de verlaging van de snelheid in verband staat met verbetering van de luchtkwaliteit. Dat laatste staat nog niet op punt. In afwachting hiervan heeft AWV nog geen beleid over deze problematiek uitgeschreven.

Het dienstorder MOW/AWV/2016/2 is opgemaakt ter bevordering van de verkeersveiligheid en om de snelheidslimieten in gans Vlaanderen te harmoniseren. Een weg met dezelfde uiterlijke kenmerken in Limburg heeft zo dezelfde snelheidslimiet als een gelijkaardige weg in West-Vlaanderen. Dit bevordert de leesbaarheid van de wegen en zo dus ook de verkeersveiligheid. Geluid is hier niet als één van de parameters meegenomen destijds omdat het niet veel zin heeft enkel een bordje te plaatsen die een snelheidslimiet aanduidt. De volledige weg dient ontworpen te worden in overeenstemming tussen zijn vorm en de daarbij horende snelheidslimiet

- (9) Voor meer info over investeringen in geluidsschermen en stillere wegverhardingen op gewestwegen zie het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen.  
In het kader van nieuwe besluitvorming rond kilometerheffing voor vrachtwagens en/of wegenheffing voor o.a. personenwagens kan overwogen worden om inkomsten uit de heffing te investeren in geluidswerende / dempende infrastructuur. De wegenheffing voor o.a. personenwagens wordt echter,



conform het regeerakkoord, budgetneutraal opgevat voor de Vlaamse begroting, zodat er geen bijkomende middelen beschikbaar komen.

Of een deel van de opbrengst van de kilometerheffing voor het vrachtvervoer gereserveerd kan worden om de geluidsactieplannen versneld uit te voeren betreft een beleidsbeslissing in het kader van de begrotingsbesprekingen. Wat de wegenheffing voor o.a. het personenvervoer betreft is het op dit moment niet de bedoeling dat deze heffing extra inkomsten zal genereren.

- (10) Er is momenteel nog geen Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het Zomerakkoord van 21 juli 2018 gaf goedkeuring aan de strategische visie van het BRV, samen met een aantal belangrijke decreten die de doorwerking van deze visie op de rails zetten. De strategische visie vormt hierbij een krachtig richtkader voor de opmaak van provinciale, gemeentelijke en intergemeentelijke beleidsplannen. Eén van de decreten van het Zomerakkoord is de regeling inzake de woonreservegebieden, waarbij de aansnijding van een woonuitbreidingsgebied op initiatief van de gemeente, door Vlaanderen wordt beoordeeld. Ofwel op het moment dat er uitspraken gedaan worden in een ruimtelijk beleidsplan, ofwel op het moment dat de gemeenteraad een voorstel voorlegt om het woonreservegebied aan te snijden. De beoordeling van Vlaanderen zal gebeuren vanuit de principes die zijn meegegeven in de reeds goedgekeurde Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Met andere woorden, de inhoudelijke beleidslijn van het ontwerp BRV is bevestigd én er wordt al uitvoering aan gegeven. Dit neemt niet weg dat er intussen blijvend werk gemaakt wordt van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Zie hiervoor ook de fiches OMGEVING-2016-1 t.e.m. OMGEVING-2016-3 van de geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen. (m)

### **Aanpassingen in het actieplan**

Op p.8 van het geluidsactieplan (wettelijke context) werden de tramlijnen toegevoegd.





## Fiche 6 – Acties specifiek voor de spoorwegen (NMBS en Infrabel)

Opmerking	Verwijzing
Aan Infrabel, NMBS en andere vervoerders opleggen om maximaal in te zetten op reductie van lawaai door investeringen in sporen en rollend materiaal	1

### Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreactie wijst erop dat Infrabel en NMBS en andere vervoerders maximaal moeten inzetten op de reductie van lawaai.

### Reactie op de opmerkingen

Zoals vermeld in het geluidsactieplan voor belangrijke spoorwegen vloeit de maximale winst i.v.m. geluid voort uit de geleidelijke aanpassing van de remblokken (verbetering van de wielruwheid) van de goederentreinen ten gevolge van de Europese regelgeving (Technische Specificatie Interoperabiliteit). Infrabel aan zijn kant optimaliseert de infrastructuur hoofdzakelijk bij spoorvernieuwingswerken.

### Aanpassingen in het actieplan

Geen



## Fiche 7 – Suggesties ter verbetering van het geluidsklimaat

Opmerking	Verwijzing
a. Zo snel mogelijk alle ontploffingsmotoren verbieden en enkel elektrische voertuigen toelaten. ( en die zeker NIET verplichten om geluid te maken )	1
b. In de bebouwde kom altijd en overal 30 km/u.	1
c. Modal shift van van auto- en busmobiliteit naar stappen, fietsen, trein en tram	1
d. Graag als bijkomende actie het onmiddellijk vervangen van wegdekken van klinkers waar zwaar verkeer over rijdt in woonomgeving. De combinatie klinkers en vrachtverkeer veroorzaakt nog meer lawaai en daarenboven zeer hinderlijke trillingen (zelfs bij een nieuwbouw op paalfunderingen) en schade aan gebouwen. Een mooi voorbeeld is de Voormuide ter hoogte van de kruising met de Bevelandstraat.	3
e. Door de gerichtheid op de agglomeratie kan de - voor Gent historische - stadskern onderbelicht blijven. Uit oogpunt van geluidsoverlast stelt men bij grote toeristische steden een toenemend verweer vast van bewoners tegen een attractiebeleid. Ook Gent is ondertussen verzadigd. Voor de bewoners in de stadskern is een toegevoegd plan met specifieke aandachtspunten aangewezen.	6
f. Anticiperen op nieuwe trends: waar vroeger wagens met een zogenaamd gepimpte geluidsinstallatie sporadisch de nachtrust verstoorden, laten jongere bezoekers hun wandeltocht [net zo goed dag als nacht] door de straten vandaag graag vergezellen door een bluetooth luidspreker op volle kracht. Misschien kan voor een stedelijk reglement, dat de moed heeft de persoonlijke vrijheid niet ten allen prijze tegemoet te komen, eveneens een plaats ingeruimd worden in het globale plan. Meer algemeen: een wettelijk ondersteund herstel van de nachtrust. Nachtrust als een elementaire bijdrage tot welzijn en gezondheid.	6
p. Zoals ook uit de beschrijving blijkt, is een snelheid van 30 km/u ook een goede snelheid om de lawaaihinder te beperken. Een uitbreiding van de zone 30 ook buiten de R40 is dan ook een goede actie die voor verschillende milieucompartimenten een positieve impact heeft.	13



### **Inhoud van de opmerkingen**

De inspraakreacties bevatten een aantal suggesties voor nieuwe acties ter verbetering van het geluidsklimaat in Gent, zoals enkel nog elektrische voertuigen toelaten, overal in de bebouwde kom een maximale snelheid van 30 km/u en ook buiten de R40, het onmiddellijk vervangen van klinkers waar zwaar verkeer over rijdt in woonomgevingen, een apart plan voor de stadskern en de aanpak van bluetoothluidsprekers.

### **Reactie op de opmerkingen**

Het ontwerpactieplan is opgemaakt in uitvoering van de Europese richtlijn inzake omgevingslawaai 2002/49/EG. Artikel 8 van deze richtlijn bepaalt dat het nagekeken en indien nodig geactualiseerde actieplan van de agglomeratie Gent uiterlijk op 18 januari 2019 gerapporteerd moest worden aan de Europese Commissie en dat het actieplan een openbaar onderzoek doorlopen moet hebben. Omwille van deze voorgeschreven timing en de gemeenteraadsverkiezingen in oktober 2018 was het niet mogelijk om in voorliggend geluidsactieplan vanuit de stedelijke bevoegdheden nieuwe beleidsintenties, acties of maatregelen met impact op de stedelijke begroting na 2018 op te nemen. Bij de opmaak van nieuwe beleidsplannen zullen deze suggesties in overweging genomen worden.

### **Aanpassingen in het actieplan**

Geen.



**Fiche 8 – Concrete hindersituaties**

Opmerking	Verwijzing
<p>a. De Bargiekaai &amp; Elyzeese velden, het verlengde van de Coupure, worden gebruikt sluiptweg. Dat is een gekend probleem, maar de snelheden zijn van die aard dat de geluidsoverlast enorm is. De enige vluchtheuvel in deze rechte straat van 1000m, werd recent verwijderd. Dat helpt natuurlijk niet voor akoestische overlast...</p>	2
<p>b. Kan de stad Gent geen maatregelen nemen om de lawaaihinder op en langs de R40 (de kleine ring) te verminderen? Een eenvoudige ingreep zou de vermindering van de maximumsnelheid tot 30 of 40km/u kunnen zijn. Nu is dat 50km/u, maar veel automobilisten houden zich daar niet aan. Er is (dan ook) nauwelijks controle.</p>	4
<p>c. Ik verstuur deze mail om de geluidhinder in onze straat aan te kaarten: Hollenaarstraat, 9041 Oostakker.  Het wegdek bestaat uit oude en ruwe betonnen platen, wat op zich al erg veel rol-/bandengeluid met zich meebrengt.  Daarnaast is de vastgelegde snelheid in deze straat 50km/u, maar niemand houdt zich hieraan.  Daarom zijn een aantal jaar geleden 2 "vluchtheuvels" geplaatst; maar deze remmen niemand af hier nog steeds over te rijden aan +50km/u.  Hierdoor is er enkel veel bijkomend trillingsgeluid bovenop het rol-/bandengeluid. Verder is er ook veel sluiptverkeer.  Op de geluidsbelastingskaarten kleurt onze straat dan ook oranje-rood.  De hoeveelheid geluidsoverlast beïnvloedt in sterke mate onze slaap en bezorgt ons tijdens de andere momenten erg veel stress.  Het vernieuwen van het wegdek zou hier dus enorm welkom zijn.</p>	5
<p>d. Voor de stadskern dienen genoemde algemene beleidslijnen te worden gespecificeerd. Wil men het zogeheten historische karakter van de binnenstad behouden - met onder meer grote kasseien als wegbedekking - , zijn zowel inventieve als concrete als volgehouden maatregelen nodig om genoemde doelstellingen na te komen. In concreto voor de as Gewad-Abrahamstraat-Sint-Widostraat- Prinsenhof -Mirabellostraat is geen van de doelstellingen gehaald. Het gunstige effect van het circulatieplan op de verkeersstroom wordt voor onze buurt deels tenietgedaan door een aantal [voorspelde] perverse effecten van ditzelfde circulatieplan. Zie ook de bijlagen. Met name het - vooral</p>	6



<p>ongemeten nachtelijke - carrousselrijden [op zoek naar een parkeerplaats] en het aan hoge snelheid door de smalle kasseistraten rijden is hand over hand toegenomen. Dit in het licht van toegenomen begoede appartementsbewoning, die slechts één ondergrondse parkeerplaats voorziet voor vaak twee wagens en vooral verder uitbreidende horeca - met dito passanten - in de onmiddellijke nabijheid.</p> <p>Als bewoners hebben we meermaals door de buurt ondersteunde concrete adviezen aan onze overheid overgemaakt [zie opnieuw bijlagen, die integraal deel uitmaken van deze aanbevelingen].</p>	
<p>e. Onze straat (Rozemarijnstraat) en daarbij de hele as (vanaf Oude Houtlei) kreeg het dubbel aantal voertuigen te verwerken sinds de invoering van het circulatieplan. Gezien nu ook 2 parkings via deze as staduitwaarts moeten, is ook in de avonduren en het weekend heel veel verkeer. Deze straten worden ook veelvuldig gebruikt door firma's als De Post, UPS, ... Denk niet dat het de bedoeling is dat bewoners het gedeelte van hun huis aan de straatkant niet meer gebruiken, slaappillen nemen of niet meer van thuis uit werken.</p>	7
<p>f. Door de invoering van het circulatieplan werd de stad Gent opgedeeld in zones. Daardoor werd enerzijds het verkeer door de stad geweerd, wat betekent dat elk voertuig dat de stad inrijdt via dezelfde weg weer de stad uit moet (in geval van sector Coupure is dit slechts langs twee wegen, namelijk de Hoogstraat en de Gebr. Vandevelde, Annonciaden, Papegaai, Rozemarijnstraat (verder afgekort als PAG-as). Anderzijds werden heel wat straten niet meer toegankelijk voor het verkeer. Zoals beweerd wordt in 5.2.3 dat de visie gerealiseerd is, klopt in theorie wel. Beweren dat er 12 % minder auto's de stad in en uitrijden klopt misschien wel voor de straten in het historische centrum waar doorgaand verkeer onmogelijk is, maar er wordt niet bij vermeld dat ze wel allemaal verschoven worden en quasi door slechts 2 straten geperst worden.</p> <p>Gelet op volgende feiten voor ons als bewoners:  Niettegenstaande alle beweringen van de stad, is dat verkeer in onze buurt niet afgenomen,  maar door te verschuiven, quasi verdubbeld:  -er zijn steeds meer voertuigen (in algemeen, zie cijfers Febiac), dus ook moto's,  camionettes, SUV,....</p>	8



<p>-alle vrachtwagens voor leveringen zowel qua goederen als zwaar vervoer voor infrastructuuren          bouwwerken moeten via de PAG-as          -alsook alle camionettes voor kleine werken (loodgieters edm) en leveringen van e-commerce -een aantal parkings zijn enkel via genoemde straten bereikbaar – daarenboven worden een aantal parkings in het centrum door de stad zelf geëxploiteerd waardoor ze niet kunnen ontkennen dat er meer verkeer via een beperkt aantal straten gegenereerd wordt.          Qua toename gebruik openbaar vervoer zijn de aangegeven cijfers niet gestaafd door goed onderbouwde data. Er werd namelijk slechts op 2 dagen een steekproef gehouden (nl. op 28 maart 2017 en op 17 oktober 2017) en dit geëxtrapoleerd op assumpties gemaakt door De Lijn, nl dat elke stadsbewoner 3 keer per dag gebruik maakt van het OV, quod non.          Er is dus duidelijk een verzwaring van de geluidslast voor de bewoners van die straten met toegenomen verkeer. Dit effect wordt nog versterkt door enerzijds het feit dat veel huizen quasi direct aan de straat palen omdat er geen parkeerstroken zijn en dat de hoge huizen het lawaai resoneren. Regen op het wegdek verhoogt het lawaai nog eens.</p>	
<p>g. Beste wij wonen in de nieuwe Alsberghe Van Oost wijk aan de Drongense steenweg. Op de Berthe Springaelstraat. Daar is veel geluidshinder en een hoge bevolkingsgraad. Wij wonen hier toch met meer dan 1000 mensen. Bij het ontwerp van deze nieuwe wijk lijkt geen of te weinig rekening gehouden met geluidsoverlast. Het geluid weerkaatst tussen de huizen van de Nadine Crappé en Berthe Springaelstraat. In de binnentuinen via de achtergevels. Er was sprake van een heraanleg van dit stuk Drongense Steenweg, waar een stiller en snelheidsbeperkend asfalt zou kunnen helpen maar vermoedelijk is dit op lange baan geschoven. Wij constateren dat de Drongense steenweg vaak een optreksteenweg is voor de auto's die van Gent centrum komen. Meer snelheidscontrole of een interactief snelheidsbord zou slim zijn. Onze wijk ligt ook in een groen waardevol gebied bij de leie de assels en de bourgoyen.</p>	9



<p>Idealiter zou aan de brede strook aan de steenweg een groene geluidsbuffer kunnen komen. Misschien kan deze nieuwe wijk ook in het actieplan worden opgenomen</p>	
<p>h. Vraag tot het herbekijken van de reactie m.b.t. de inspraakreactie uit fiche 16.3 van het vorige geluidsactieplan.</p> <p>Met deze willen we namens VZW Buurtcomité Flanders Expo commentaar geven op het integraal Geluidsactieplan voor Gent 2de ronde en meer specifiek op fiche 16.3 Geluidsoverlast wijk Pleispark/Maalte (in Sint-Denijs-Westrem).</p> <p>Onze VZW Buurtcomité Flanders Expo bestaat 16 jaar, is door de stad Gent erkend als gesprekspartner en is met alle regelgeving van VZW's in orde. Het werkterrein van VZW is de zone tussen de E40, de Ringvaart/R04 en de spoorweg Gent-Kortrijk. (maw tussen de E40 en de stad). Dit gebied heeft veel te lijden onder diverse geluidshinder maar het meest van de E40 die in alle bijlages/kaarten als een "rode" bron van lawaaihinder wordt erkend. Dit neemt overigens jaar na jaar toe. De N43 ( de drukke Kortrijksesteenweg ) is een grote bron van geluidshinder maar dan vnl omdat dit deel van de N43 nog dateert van 1962 (betonplaten met vele naden, breuken enz) . Maar dit alles is al uitvoerig in vorige bezwaarschriften uitgelegd en aangetoond waarnaar we u graag verwijzen.</p> <p>Onze VZW begrijpt totaal niet de reactie op onze opmerkingen</p> <p>quote</p> <p>Het project voor het aanleggen van één weefstrook per rijrichting tussen Zwijnaarde en St-DenijsWestrem is nog niet opgestart. De bewuste weefstrook zal gedeeltelijk ten koste van de huidige pechstrook en de middenberm komen. De realisatie is binnen 3 á 4 jaar gepland. De inspraakreacties die betrekking hebben op nieuwe MER-plichtige projecten (bv Ontwikkeling veld 12 van project The Loop, project MER Flanders Expo Gent, Vertramming van busbundel 7) worden behandeld tijdens de publieke consultatie van de kennisgeving van deze MER-dossiers. Deze worden bijgevolg in voorliggend geluidsactieplan niet verder behandeld.</p> <p>Aanpassingen in het geluidsactieplan: Geen</p> <p>Unquote</p> <p>Het project van de verbreding van de E40 is wel degelijk opgestart en zelfs, zij het erg partieel, al uitgevoerd in 4Q 2018. Het klopt dat de uitvoering van de verbreding zelf wegens een hangende procedure in de rechtbank ( waarin onze VZW totaal niet betrokken</p>	<p>10</p>



<p>is) uitgesteld diende te worden. Hoe dan ook, die verbreding zal vnl. bestaan door het inpalmen van de pechstrook en de middenberm zodat dit geen impact zal hebben op de plaats van de huidige betonnen geluidsschermen ( die minstens 40 jaar oud zijn en sterk verouderd maar die wel zwaar gefundeerd waren). Wij vroegen en blijven vragen een aanpassing van deze schermen (verhoging en deels doortrekken over de brug E40 over de N43 richting kust ter bescherming van de groeiende ontwikkelingen op The Loop) .</p> <p>Het argument dat de realisatie van de verbreding binnen 3 à 4 jaar gepland is is dus niet terecht.</p> <p>En evenmin terecht is de aangehaalde koppeling van de gevraagde verhoging/verbetering van de oude geluidswanden aan MER studies zoals Ontwikkeling veld 12 van project The Loop, project MER Flanders Expo Gent, Vertramming van busbundel 7. Deze projecten of actualisatie van bepaalde MER's hebben echt geen enkel verband met de zware geluidshinder van de E40. De woonzones liggen dichterbij de E40 dan The Loop. En de verwijzing naar vertramming van buslijn 7 ( waar algemeen zeer grote twijfel bestaat of dit ooit gerealiseerd zal worden) is echt onbegrijpelijk: wat kan het verband zijn tussen een (eventuele) vertramming op de N43 en de geluidshinder van de E40??</p> <p>Bijgevolg kunnen wij de aangehaalde door de overheid argumentatie in zijn totaliteit niet aanvaarden en beschouwen we de negatieve conclusie dan ook als ongegrond. Wij verzoeken met aandrang deze conclusie te willen herzien.</p> <p>Wij danken u voor de aandacht die u hieraan wilt besteden en staan steeds bereid voor overleg.</p>	
<p>i. Gestichtstraat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De snelheid van 50km/u wordt niet nageleefd, terwijl dit een school-én woonomgeving is! Wij vragen collectief een zone 30.</li> <li>- Het straatontwerp zou moeten ingericht worden met snelheidsremmers in afwachting van het definitief afsluiten van onze straat (waarmee nog steeds getalmd wordt)</li> <li>- De grootste overlast komt van het nooit stoppende vrachtverkeer dat naar Coca-Cola en Zwijnaarde industrieparken I en II gaat. Dit zowel dag en nacht, maar vooral vanaf 4.30u 's ochtends tot 22.30u 's avonds, wat nefast is voor onze nachtrust. Dit neemt niet weg dat we ook van het woon-en werkverkeer van diverse bedrijven (oa UZ Gent) veel overlast ervaren in de spitsuren. Deze bedrijven</li> </ul>	12





raden onze straat immers aan als 'officieuze sluipteg' naar het werk omdat de officiële teg volledig verzadigd is. Deze werd pas enkele jaren geleden aangelegd en er werd duidelijk geen rekening gehouden met de stijgende verkeersdruk. Mogen wij u dan ook vragen wat uw concrete plannen zijn voor onze straat en de nabije omgeving?	
---	--

### Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat er op dat er hinder is op volgende locaties:

- (1) **Bargiekaari en de Elyzeese velden (a)**  
De straten worden gebruikt als sluipteg en de enige vluchtheuvel in deze straat werd recent verwijderd.
- (2) **R40 (b)**  
De geluidshinder van de R40 verminderen door een snelheidsbeperking tot 30 of 40 km/uur.
- (3) **Hollenaarstraat te Oostakker (c)**  
Er is geluidshinder door overdreven snelheid en de aanwezigheid van betonplaten. Er wordt aangegeven dat de twee vluchtheuvels niet krachtig genoeg zijn om de snelheid af te remmen en er wordt gevraagd naar een nieuw tegdek.
- (4) **De as Gewad-Abrahamstraat-Sint-Widostraat-Prinsenhof-Mirabellostraat (d)**  
Het gunstige effect van het circulatieplan op de verkeersstroom wordt deels tenietgedaan door andere effecten van het circulatieplan, met name (nachtelijk) carrousselrijden op zoek naar een parkeerplaats in een buurt met hoge parkeerdruk en het aan hoge snelheid door de smalle kasseistraten rijden.
- (5) **PAG-as (e, f)**  
Er is een verdubbeling van het aantal voertuigen sinds de invoering van het circulatieplan aangezien alle voertuigen doorheen een beperkt aantal straten moeten. Dit zorgt voor geluidsoverlast.
- (6) **Alsberghe Van Oost-wijk aan de Drongense steenweg (g)**  
Er is veel geluidshinder. Het lijkt alsof er bij het ontwerp van de nieuwe wijk onvoldoende rekening gehouden werd met geluidsoverlast. De Drongense Steenweg zou heraangelegd worden met stiller asfalt. Dit is nog niet gebeurd. Er worden meer snelheidscontroles gevraagd evenals de aanleg van een groene geluidsbuffer.
- (7) **Wijk Pleispark/Maalte in Sint-Denijs-Westrem (h)**  
Er wordt gevraagd de reactie m.b.t. de inspraakreactie uit fiche 16.3 van het vorige geluidsactieplan te herbekijken.
- (8) **Gestichtstraat (i)**  
Er wordt gevraagd naar de plannen omtrent de Gestichtstraat omwille van de geluidshinder door overdreven snelheid en vracht- en woon-werkverkeer.

### Reactie op de opmerkingen



- (1) Sinds de invoering van het Circulatieplan zijn deze wegen ontsluitingswegen en zijn ze ook aldus ingericht.
- (2) Met het Circulatieplan is de keuze gemaakt om het gemotoriseerd verkeer meer te concentreren op een aantal ontsluitende wegen en op de ringweg. Om dit te faciliteren werden tal van initiatieven genomen zoals een betere doorstroming op de R40, maar ook een onderscheid in snelheid. Daarom is dit 50km/u en geen 30km/u.
- (3) Voor de Hollenaarstraat is een lokale mobiliteitsmaatregel gepland ter hoogte van Bruisteke (aanleggen van een verkeersplateau). De uitvoering hiervan staat gepland eind 2019.
- (4) Voor het Prinsenhof en omgeving zullen er meer bewonersplaatsen gecreëerd worden, wat het parkeerzoekverkeer zal doen afnemen.
- (5) De evaluatie toont aan dat door de invoering van het circulatieplan de verkeersintensiteit in deze PAG-as inderdaad bijna verdubbeld is en meer verspreid over de dag. Dit is niet alleen het gevolg van de invoering van het Circulatieplan, maar ook een gevolg van het eind van de werken aldaar (integrale heraanleg van PAG-as en BRAVOKO-as). In de binnenstad is er een gemiddelde afname van 30% over de spitsuren gemeten.  
Een verdubbeling van het verkeer zorgt voor een toename van het geluidsniveau van ongeveer 3 dB(A). De geluidsbelastingskaarten van referentiejaar 2016 tonen voor deze as een berekend geluidsniveau van 65-70 dB Lden. Sinds de invoering van het circulatieplan was deze hoofdontsluitingsweg de enige weg staduitwaarts uit deze sector. Nadien werd ook de Hoogstraat opnieuw opengesteld. Mogelijks zal nog meer verkeer deze alternatieve route beginnen gebruiken. Er wordt verwacht dat ook de verdere modal shift en vergroening van het wagenpark hierin gradueel verbetering zal brengen.
- (6) Het geluidsprobleem van de nieuwe Alsberghe Van Oost wijk moet door de projectontwikkelaar opgelost te worden.  
De snelheid op dit stuk van de N466 is naar 70 km/u verlaagd. Deze maatregel zal zeker een positief effect op het geluidsklimaat in de omgeving hebben. Bij een heraanleg van de weg zal zeker een 'geluidsvriendelijk' asfaltmengsel gebruikt worden (snelheidsbeperkend asfalt bestaat niet).
- (7) Het project voor de aanleg van de weefstroken (1 per rijrichting) tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem is vorig jaar (2018) gedeeltelijk uitgevoerd. Door een schorsing van de bouwvergunning is er slechts een deel van de werken (dat niet vergunningsplichtig is) uitgevoerd. Het stuk autosnelweg tussen de twee complexen is volledig heraangelegd in geluiddempend asfaltmengsel.  
Het project voor het bouwen van geluidsschermen (vervangen van de bestaande schermen) tussen de twee complexen wordt op dit moment voorbereid. De uitvoering is voor 2020/2021 voorzien. (De timing is afhankelijk van de afstemming met andere werken in de regio.)  
Concrete maatregelen op de N43 zijn op dit moment niet voorzien. De snelheid op deze weg is tot 50 km/uur beperkt. De handhaving is een bevoegdheid van de lokale politie.
- (8) Deze legislatuur wordt er gewerkt aan een verkeersplan voor deze kern, waarbij een oplossing gezocht wordt voor zwaar en doorgaand verkeer.

### **Aanpassingen in het actieplan**



Geen



## Fiche 9 – Kosten-batenanalyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder

Opmerking	Verwijzing
De actieplannen geven geen inzicht in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode of op langere termijn. Maatregelen leiden tot extra kosten, maar ook tot diverse opbrengsten. Een deel hiervan zijn directe opbrengsten, door waardeverhoging van woningen, gebouwen en grond. Een ander deel van de opbrengsten bestaat uit de verbetering van het leefmilieu en de afname van hinder en gezondheidsklachten. BBL vraagt dat deze maatschappelijke kosten en baten alsnog in beeld worden gebracht.	14

### Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd om alsnog een maatschappelijke kosten (kostenplaatje maatregelen, economische kosten, ...) en baten (gezondheidswinsten, verbetering leefmilieu, ...) analyse uit te voeren.

### Reactie op de opmerkingen

Voor een effectieve kosten-baten analyse moet o.a. de gezondheidswinst van maatregelen kunnen uitgedrukt worden in een monetaire waarde. Op dat vlak is er nog niet voldoende wetenschappelijke consensus. Desondanks wordt in concrete gevalsituaties bij de keuze om al dan niet te investeren in geluidsmilderende maatregelen steeds een vorm van kosten-baten analyse uitgevoerd.

### Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen



## BIJLAGE 1: ADVIES VAN SERV EN MINA-RAAD



**Minaraad**  
Havenlaan 88 bus 15  
1000 Brussel  
T 02 558 01 30  
F 02 558 01 31  
E [info@minaraad.be](mailto:info@minaraad.be)  
[www.minaraad.be](http://www.minaraad.be)

Mevrouw Joke Schauvliege  
Vlaams minister van Omgeving,  
Natuur en landbouw  
Koning Albert 11-laan 20 bus 1  
1000 Brussel

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
20 november 2018	K37 /2018-1120 30659	02/L2/2018	/
Vragen naar	e-mail	Datum	
Francis Noyen Annick Lamote	<a href="mailto:Francis.noyen@minaraad.be">Francis.noyen@minaraad.be</a> <a href="mailto:alamote@serv.be">alamote@serv.be</a>	21 december 2018	

Mevrouw de minister,

De Minaraad en de SERV ontvingen de adviesvraag over de ontwerp geluidsactieplannen op 21 november 2018. De opmaak van deze plannen kadert in de uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. De inspraakprocedure is vastgelegd in afdeling 2.2.4 van VLAREM II. De adviestermijn bedraagt dertig dagen. Daarnaast wordt van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 ook een openbaar onderzoek gevoerd.

Vanuit de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn alle lidstaten verplicht om elke vijf jaar geluidsbelastingkaarten en actieplannen te maken, zo nodig te actualiseren en te rapporteren aan de Europese Commissie. Het doel is ook om periodiek de bevolking te informeren over de geluidshindersituatie binnen hun leefomgeving en over de acties die worden ondernomen om deze te verbeteren. Twee volledige cycli van vijf jaar zijn al doorlopen, met respectievelijk als referentiejaar 2006 en 2011. Momenteel loopt de derde cyclus, die betrekking heeft op referentiejaar 2016.

Momenteel liggen zes nieuwe geluidsactieplannen ter advies voor. Deze werden opgemaakt op basis van de geluidsbelastingkaarten van 2016. Het betreft actieplannen voor de periode 2019-2023 voor belangrijke wegen, spoorverkeer, luchtvaart en voor de agglomeraties groter dan honderdduizend inwoners, zijnde Antwerpen, Gent en Brugge.

In dit advies focussen de raden in eerste instantie op planoverschrijdende aspecten.

Geluidshinder is de op één na belangrijkste factor in de gezondheidsimpact van milieuvervuiling in Vlaanderen (7 %). Dit komt omdat een groot deel van de bevolking blootgesteld is aan verkeersgeluid, onder meer door het dichte wegennetwerk, het groeiende wagenpark, het stijgend aantal gereden kilometers en de hoge bevolkingsdichtheid<sup>1</sup>. Geluidsoverlast is een onderschat milieu- en gezondheidsprobleem. Lawaai kan leiden tot slaapverstoring, stress en zelfs hart- en vaatziekten. Een op drie Vlamingen wordt blootgesteld aan te veel lawaai.

<sup>1</sup> Peeters B., Van Hooste H., Brouwers J., Devriendt S., Struyf I., Vander Putten E., Vandevenne F., Van Steertegem M. (2018), Wat milieu-indicatoren ons (niet) vertellen: een meta-analyse, Vlaamse Milieumaatschappij, MIRA, MIRA/2018/03.

De raden beamen het driesporenbeleid: het oplossen van knelpunten, voorkomen van nieuwe knelpunten en het beschermen van stille gebieden.

De plandremmel om prioriteiten te bepalen voor wegverkeer ligt op 70 dB<sup>2</sup>. Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB<sup>3</sup>. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat gedurende de volgende jaren prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten. Uit een evaluatie van de vorige actieplannen blijkt echter dat heel wat van die prioritair locaties nog in de onderzoeksfase zitten. De raden vragen een versnelling van de aanpak en de uitvoering van acties. Zo niet valt sterk te betwijfelen of de voorziene acties en prioriteiten om de geluidsoverlast te verminderen binnen een aanvaardbare termijn gerealiseerd worden.

De raden stellen vast dat voor de autowegen er enkel een prioriteitenlijst is voor de periode 2019-2020. Voor de daaropvolgende jaren is er nog geen lijst. De plantermijn is 2023 en dus vragen de raden zich af waarom de lijst niet uitgebreid wordt tot de periode 2023.

De raden zijn er zich van bewust dat sommige maatregelen veel kosten. Het vervangen van een wegdek door fluisterasfalt of het plaatsen van geluidsschermen zijn dure ingrepen. De actieplannen geven geen inzicht in de kosten en de baten van de voorgenomen maatregelen voor de komende planperiode. Maatregelen leiden tot extra kosten, maar ook tot opbrengsten. Een deel hiervan zijn directe opbrengsten, door waardestijging van woningen, gebouwen en grond. Een ander deel van de opbrengsten bestaat uit de verbetering van het leefmilieu en de afname van hinder en gezondheidsklachten.

In het ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen wordt gesteld dat *“de aanwending van de inkomsten uit de reeds van kracht zijnde kilometerheffing voor vrachtwagens beslist beleid is waarbij er geen specifiek deel van de inkomsten voorzien is voor geluidsmilderende maatregelen. Bij nieuwe besluitvorming zoals bij een herziening van de kilometerheffing voor vrachtwagens en/of bij de opmaak van een kilometerheffing voor personenwagens zal het aspect geluid opnieuw in overweging genomen worden door de Vlaamse Regering.”*. Volgens de raden kan hierbij worden ingezet op investeringen in mobiliteit en infrastructuur ter realisatie van de geluidsactieplannen. Dit is immers een invulling van het beginsel “de vervuiler betaalt” en de toepassing van de “internalisering van externe kosten”.

Volgens de raden moet synergie met ander beleid sturen richting systemische ingrepen en aanpak aan de bron (o.a. klimaat- en luchtbeleid met maatregelen ter bevordering van geluidsarme motoren waarbij veiligheidsaspecten niet uit het oog mogen verloren worden en het STOP-principe, het streven naar goede ruimtelijke ordening, etc.).

Uit de actieplannen blijkt nogmaals dat Vlaanderen door zijn gebrekkige ruimtelijke ordening met een structurele handicap zit. Vlaanderen heeft een zeer fijnmazig wegennet, gecombineerd met een overmaat aan lintbebouwing en veel verspreide verkavelingen dicht bij drukke wegen. Er liggen veel woonzones op te korte afstand van drukke autowegen. De

<sup>2</sup> Ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen: Er moet worden opgemerkt dat de effecten van geluid erg gradueel zijn, met reeds een klein aandeel gehinderden en gezondheidseffecten bij lage niveaus. Bij de keuze van de plandremmel werd een afweging gemaakt naar welk percentage aan potentieel ernstig gehinderden als aanvaardbaar wordt beschouwd. Dit betekent uiteraard niet dat in situaties beneden deze plandremmel geen geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's zouden bestaan.

<sup>3</sup> WHO, environmental noise guideline for the European Region, (2018).  
<http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV.

Wat het actieplan luchthaven Brussel-Nationaal betreft wensen de raden te wijzen op het belang van de opmaak van een samenwerkingsakkoord tussen het federale niveau en de betrokken Gewesten. Dit moet rechtszekerheid en coherentie bieden voor de vliegroutes, geluidsreglementering en de exploitatiemogelijkheden voor de luchthaven. Dit zou een onderdeel moeten zijn van een langetermijnstrategie.

Momenteel loopt er overleg over de aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai met de bedoeling de efficiëntie en effectiviteit van de uitvoering van de richtlijn te verhogen. Ter zake vinden de raden het belangrijk dat het Departement Omgeving instaat voor de totale coördinatie en (financiële) ondersteuning, dat uitgegaan wordt van een integrale benadering en afstemming, van samenwerking tussen autoriteiten en instanties, en van een sterke betrokkenheid van steden omwille van hun expertise en de opportuniteiten van het lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeorderingsbeleid.

Met vriendelijke groeten,

Mathias Bienstman  
Voorzitter Minaraad

Hans Maertens  
Voorzitter SERV



