

---

# ADDENDUM

OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ HET

GELUIDSACTIEPLAN 2019-2023 VOOR

AGGLOMERATIE GENT

2.05.2019

---

## INHOUD

<b>1</b>	Inleiding.....	<b>3</b>
<b>2</b>	Openbaar onderzoek.....	<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
	Bijlage 1: Advies van SERV en MINA-raad.....	<b>40</b>

# 1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaa (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 uibringen. 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 ruimtelijkeorderingsbeleid. → 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

<p>f. De gegevens waarvan men gebruik maakt, dateren van 2014, 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.</p>	8
---	---

**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 moet 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 geluidsschermen 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 geluidsschermen. (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 drukke 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 plandrempe 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.</p>	13



<p>GMF vraagt via dit bezwaarschrift aan de regering en de stad om consequent een snelheidsverlaging door te voeren op E17, E40 en R4.</p>	
<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 geluidsbelastingkaart 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 infrastructuren. (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 hogen 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

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

### 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 sluiptweg 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 wegdek.
- (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

<b>uw bericht van</b>	<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>bijlagen</b>
20 november 2018	K37 /2018-1120 30659	02/L2/2018	/
<b>Vragen naar</b>	<b>e-mail</b>	<b>Datum</b>	
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 betaal” 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