
ADDENDUM

OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ HET

GELUIDSACTIEPLAN 2019-2023 VOOR

AGGLOMERATIE ANTWERPEN

7.06.2019

INHOUD

1	Inleiding.....	3
2	Openbaar onderzoek.....	3
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.....	31

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) werd door de Vlaamse overheid en de administratie van de stad Antwerpen een ontwerp van geluidsactieplan 2019-2023 voor de agglomeratie Antwerpen 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 maand¹ 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 uitbrengen. 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 geluidsactieplan 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 mediakanalen (Facebook, LinkedIn en Twitter);

¹ Omwille van overlap met de kerstvakantie werd de inspraaktermijn verlengd tot 6 weken

- Bekendmaking per e-mail aan leden van overlegfora WUROL², CCIM Stuurgroep Geluid³ en Platform Gezonde Publieke Ruimte⁴;

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 geluidsbelastingskaarten 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. 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 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

- Het ontwerp van geluidsactieplan werd door het kabinet van de Vlaamse 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.

² 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

³ Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid, met vertegenwoordiging van diverse diensten van federale overheid en gewesten

⁴ Vertegenwoordigers van Vlaamse departementen en agentschappen, waaronder Agentschap Zorg en Gezondheid, Vlaamse Milieumaatschappij

2.2 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

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

Daarnaast werden tijdens de termijn van het openbaar onderzoek in totaal, na schrapping van dubbels, 6 inspraakreacties ontvangen, die als volgt kunnen verdeeld worden:

- 1 Vlaamse overheidsdienst
- 1 districtsraad
- 1 belangenvereniging
- 3 particuliere reacties

Deze inspraakreacties werden per mail of schriftelijk ontvangen.

Eén van de hierboven vermelde reacties, namelijk een particuliere reactie werd ontvangen buiten de looptijd van het openbaar onderzoek (voor 1 december 2018 of na 11 januari 2019), maar werd alsnog meegenomen in de bespreking van de inspraakreacties.

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	(Deel)gemeente(n)	Datum ⁵	Drager	Fiche(s)
1		particulier	Deurne	30/11/2018	e-mail	5, 6, 15
2	Districtsraad Berendrecht-Zandvliet-Lillo	districtsraad	Berendrecht-Zandvliet-Lillo	17/12/2018	e-mail	4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
3	Bond Beter Leefmilieu	belangenvereniging		10/01/2019	e-mail	2, 13, 14
4	Agentschap Zorg & Gezondheid	Vlaamse overheid		11/01/2019	e-mail	2, 3
5		particulier	Zandvliet	11/01/2019	e-mail	12
6		particulier	Berendrecht	11/01/2019	e-mail	4, 10, 12

2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPRAAKREACTIES

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

- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in categorieën.

⁵ Datum bij brieven is datum van ontvangst bij het Departement Omgeving

- 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	Ambitieniveau van het plan
3	Stilteplekken in de stad
4	Maatregelen m.b.t. snelheidsreductie
5	Maatregelen m.b.t. wegverhardingen
6	Plaatsen van geluidsschermen
7	Controleren en handhaven van geluidsnormen
8	Geluidshinder door spoorverkeer
9	Geluidshinder door (haven-)activiteiten
10	Geluidsmonitoring en –metingen
11	Premies voor akoestische maatregelen
12	Toepassingsgebied geluidsactieplan (stad / agglomeratie Antwerpen)
13	Kosten-batenanalyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder
14	Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening
15	Specifieke aanpassingen

Het gezamenlijke advies van Minaraad en SERV wordt hierna vooraf afzonderlijk aangehaald. Voor de behandeling ervan verwijzen we naar de desbetreffende fiche.

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 omgevingslawaaï 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 lokale mobiliteitsbeleid en lokale 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 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 lokale mobiliteitsbeleid en lokale 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) (zie Maatregel P1M2 van het geluidsactieplan). Daarnaast werden voor de opmaak van dit geluidsactieplan enkele overlegmomenten georganiseerd met de meest relevante overheidsinstanties (Departement Omgeving, AWV, 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 – Ambitieniveau van het plan

Opmerking	Verwijzing
<p>a. 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 (L_{den}). 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.</p> <p>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 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.</p>	3
<p>b. Ook de geluidsactieplannen voor de agglomeraties bevatten amper tot geen nieuwe, concrete maatregelen.</p>	3
<p>c. 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, crèches, woonzorgcentra, ...).</p>	4

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Het ambitieniveau van de geluidsactieplannen te beperkt is. (a)
- (2) De geluidsactieplannen voornamelijk lopende of reeds uitgevoerde maatregelen bevatten. Ze bevatten weinig nieuwe, concrete maatregelen. (b)
- (3) Er extra aandacht besteed moet worden aan gevoelige bestemmingen zoals scholen, crèches en woonzorgcentra. (c)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De maatregelen die zijn voorgesteld in het geluidsactieplan worden door de betrokken overheden en partners als realistisch ingeschat om uit te voeren binnen de looptijd van het geluidsactieplan, binnen de

bevoegdheden op het niveau van de agglomeratie Antwerpen of binnen de bestaande samenwerkingen met hogere overheden, gegeven de beschikbare middelen.

De bevoegdheid om de meest kostelijke maatregelen te treffen, ligt wat spoorwegen betreft bij het federale niveau (FOD Vervoer en Mobiliteit, NMBS en Infrabel) en wat de gewestwegen betreft bij het Vlaamse Gewest (AWV), waardoor de benodigde budgetten dan ook op die niveaus worden beheerd.

De samenwerking en overleg met andere beleidsniveaus voor de opmaak van het plan wordt ook toegelicht in fiche 1 'Samenwerking met andere instanties en overheden'.

De relatief hoge plandrempel maakt dat de middelen allereerst worden ingezet op de locaties die het meest urgent zijn. Anderzijds zijn ook maatregelen opgenomen die ook op locaties met lagere geluidsniveaus impact hebben, onder meer P2M1, P3M3, P3M7 of P4M1.

- (2) De meeste van de acties in het geluidsactieplan van de agglomeratie Antwerpen zijn doorlopend van aard. Zij waren grotendeels reeds in uitvoering in het vorige actieplan.
- (3) Een beoordelingskader inzake (luchtkwaliteit en) geluidshinder wordt sinds mei 2018 toegepast om te bepalen of (de luchtkwaliteit en) het geluidsklimaat van een locatie voldoet voor de inplanting of uitbreiding van school of kinderdagverblijf in de agglomeratie Antwerpen. Van zodra een locatie onderhevig is aan omgevingslawaai (L_{den}) van meer dan 60 dB(A) worden milderende maatregelen aanbevolen om de blootstelling te beperken en bij een blootstelling aan meer dan 70 dB(A) wordt de locatie als ongunstig beoordeeld voor nieuwe vestigingen. In 2021 wordt de toepassing van dit beoordelingskader geëvalueerd en kan o.a. bekeken worden of de uitbreiding naar andere doelgroepen (bv. woonzorgcentra) opportuun is.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen



Fiche 3 – Stilteplekken in de stad

Opmerking	Verwijzing
“inventarisatie van mogelijke stille plekken in de binnenstad.” → Het Agentschap 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?	4

Inhoud van de opmerkingen

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

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 geluidsactieplan

Geen

Fiche 4 – Maatregelen m.b.t. snelheidsreductie

Opmerking	Verwijzing
a. Het beperken van de maximumsnelheid tot 90 km/uur tussen 22u00 en 07u00 op de autosnelweg A12	2
b. P2M5, A1. De stad volgt verdere ontwikkelingen op inzake een verlaging van de maximale rijnsnelheid op de Antwerpse Ring, E34, E19, E17, ten einde de verkeersemmissies te verminderen. Waarom wordt hier de A12 in het noorden niet mee genomen?	6

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties vragen:

- (1) Het beperken van de maximumsnelheid tot 90 km/u tussen 22u00 en 07u00 op de noordelijke A12. (a)
- (2) Waarom de noordelijke A12 niet is opgenomen in de opsomming van autosnelwegen binnen P2M5A1. Deze actie betreft de opvolging door de stad van de verdere ontwikkelingen inzake verlaging van de maximale rijnsnelheid op de autosnelwegen om de geluidshinder te beperken. (b)

Reactie op de opmerkingen

De actie met betrekking tot de opvolging van ontwikkelingen inzake maximale rijnsnelheid op autosnelwegen wordt uitgebreid naar alle snelwegen in de agglomeratie.

Relevant voor de noordelijke A12 participeert de stad in het proces met betrekking tot het 'Haventracé', onderdeel van het Toekomstverbond en het Routeplan 2030. Ook de Vlaamse overheid, randgemeenten, burgers, experts en actiegroepen zijn in dit proces vertegenwoordigd. Het verhogen van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid is hierin een doelstelling die evenwaardig is aan de andere doelstellingen. Geluidsreducerende maatregelen, zoals snelheidsreductie, zullen in dit proces overwogen worden. Er wordt in dit verband een snelheidsverlaging tot 80 km/u overwogen op de Ring vanaf 2025 in functie van de Oosterweelverbinding.

Het geluidsreducerend effect van een snelheidsverlaging op snelwegen is echter beperkt. De verwachte daling van de geluidsemmissie van personenwagens is 2 dB(A) bij een daling van de rijnsnelheid van 120 km/u naar 90 km/u. Als het aandeel van het vrachtverkeer echter nagenoeg ongewijzigd blijft, zal de reductie op het totale geluidsniveau slechts +/- 1 dB(A) bedragen. Dit is het kleinst waarneembare verschil voor het menselijke oor. Voor een duidelijk waarneembaar effect is een verschil van 3dB(A) vereist. Deze kleine reductie is te wijten aan het feit dat vrachtwagens vaak al aan een snelheid van 90 km/u rijden en het zijn net de zware voertuigen die het grootste aandeel van het geluid produceren. In de actieplannen voor de belangrijke wegen (WEG-2016-07) en de agglomeratie (P2M5) focussen de acties zich daarom op de wegen met lagere snelheden, waarbij de impact van een snelheidsverlaging groter is. Bovendien moet de invoering van lokale snelheidsbeperkingen steeds met de nodige aandacht worden onderzocht omdat zelfs een kleine verandering qua snelheid een significante invloed kan hebben op het aantal ongevallen.

Aanpassingen in het geluidsgeluidsactieplan

Onder P2M5 – snelheid en rittedynamiek optimaliseren:

De actie P2M5-A1 met betrekking tot de opvolging van ontwikkelingen inzake maximale rijnsnelheid op autosnelwegen wordt uitgebreid naar alle snelwegen in de agglomeratie, en is nu als volgt opgenomen in het actieplan: 'De stad volgt ontwikkelingen op inzake de maximale rijnsnelheid op de snelwegen in de agglomeratie, ten einde de verkeersemisssies te verminderen.'

Bij de argumentatie en werkwijze is informatie toegevoegd aangaande:

- De te verwachten impact van een snelheidsverlaging op snelwegen, zoals hierboven toegelicht.
- De participatie van de stad in de processen met betrekking tot het Toekomstverbond en het Routeplan 2030 en de implicaties voor de snelwegen in de agglomeratie, zoals hierboven toegelicht.

Fiche 5 – Maatregelen mbt wegverhardingen

Opmerking	Verwijzing
a. Het gebruik van een stil wegdek bij elke heraanleg van de autosnelweg A12	2
b. Bij de vorige heraanleg van de Ring werd er bewust geen fluisterasfalt gelegd. Kan dit niet herbekeken worden?	1

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties vragen:

- (1) Het gebruik van een stil wegdek bij elke heraanleg van de autosnelweg A12. (a)
- (2) Fluisterasfalt voor de Antwerpse Ring (R1). (b)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De A12 is deels reeds aangelegd met de wegverharding SMA-D die stiller is dan de standaard verharding. Ook overweegt AWV het gebruik van een stil wegdek bij elke heraanleg van een snelweg. Dit is opgenomen onder volgende acties van het geluidsactieplan 2019 -2023 voor belangrijke wegen:
 - WEG-2016-01 'Aanleggen van stille wegverharding op hoofdwegen en primaire-I wegen met veel blootgestelden'
 - WEG-2016-03 'Aanleggen van stille wegverharding conform dienstorder MOW/AWV/2017/4'
- (2) De R1 moet aangelegd worden in beton. ZOA (het zogenaamde fluisterasfalt) wordt niet meer aangelegd. De akoestische prestaties gaan op korte tijd sterk achteruit. Bovendien heeft dit wegverhardingstype ook nadelen tijdens de winterperiode. Er is meer strooizout nodig om deze wegverharding ijsvrij te krijgen en de open poriënstructuur zorgt ervoor dat het water insijpelt. Wanneer het vriest, zet het water uit en barst de wegverharding. Tegenwoordig zijn er meer duurzame en akoestisch performantere wegverhardingen ter beschikking.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen.

Fiche 6 – Plaatsen van geluidsschermen

Opmerking	Verwijzing
a. Het plaatsen van geluidsschermen of groene schermen (opgehoogde bermen) langs de A12 autosnelweg ter hoogte van Berendrecht en Zandvliet, eventueel in cofinanciering met betrokken partners of via compensatieregelingen.	2
b. Waarom is het plaatsen van geluidsschermen in Antwerpen 'niet mogelijk/nodig'? We ondervinden zeer veel lawaai van het verkeer op de Ring.	1
c. Ook in Het Rivierenhof is er grote geluidsoverlast. In een park zouden mensen tot rust moeten kunnen komen, maar het geluid van de autostrade is het hele park door te horen, tot aan de Turnhoutsebaan (en verder).	1

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt aangegeven dat er zeer veel geluidshinder is vanwege het verkeer op de grote snelwegen in Antwerpen. De vraag wordt gesteld waarom het plaatsen van geluidsschermen in Antwerpen 'niet mogelijk/niet nodig' is.

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat geluidsafscherming gewenst is:

- (1) langs de A12 ter hoogte van Berendrecht en Zandvliet, eventueel in cofinanciering met betrokken partners of via compensatieregelingen; (a)
- (2) langs de R1 in Deurne; (b)
- (3) langs de E313 aan de kant van het Rivierenhof zodat het park een plek is waar mensen tot rust kunnen komen. (c)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Het plaatsen van geluidsschermen (of bermen) is een maatregel die een optie is voor de stad Antwerpen om de leefkwaliteit van de bewoners in de agglomeratie te verbeteren. Dit is reeds als maatregel (P3M6) opgenomen in het geluidsactieplan. Dit is echter ook een zeer dure maatregel wat maakt dat bij nieuwe investeringen de voorkeur wordt gegeven aan de wijken waar zich de grootste hinder voordoet en waar schermen de grootste geluidsreductie kunnen realiseren. Via de samenwerkingsovereenkomst IX hebben de gemeenten een beperkt initiatiefrecht voor de plaatsing van geluidsschermen die niet voorzien zijn op basis van de Vlaamse prioriteitenlijst. Het project wordt hierbij steeds aanbesteed en uitgevoerd door AWW. De gemeente levert in bepaalde gevallen een financiële bijdrage in de kosten voor de uitvoering van de werken. Deze bijdrage wordt berekend op basis van het maximaal gemeten L_{Aeq} -geluidsniveau (gevelbelasting) en houdt rekening met bestaande bewoning en de aanwezigheid van ziekenhuizen en scholen (zie ook geluidsactieplan belangrijke wegen WEG-2016-08). Bij de recentste geluidsmetingen in 2017 ter hoogte van woningen ten westen van de A12 te Zandvliet en Berendrecht was de 65 dB(A)-drempel beperkt overschreden maar werd de afscherming van deze woonzone als niet prioritair beschouwd door AWW. Op basis van deze metingen kan de stad wel een aanvraag indienen voor het plaatsen van geluidsafscherming; dit is specifiek als actie toegevoegd in het geluidsactieplan.

- (2) Geluidsschermen langs de R1 zijn kosten-inefficiënt door de verlaagde ligging van de R1 en de breedte van het talud. Het bestaande talud zorgt, zonder geluidsscherm, al voor een beperkte schermwerking voor de tweedelijnsbebouwing en voor de gelijkvloersniveaus van de eerstelijnsbebouwing. Daarnaast is, ook bij vlak terrein, een geluidsscherm enkel nuttig voor de woningen die op korte afstand van de autosnelweg liggen. Daarom is er historisch minder prioriteit gegeven aan het plaatsen van geluidsschermen. Intussen zijn er wel geluidsafschermingsprojecten in voorbereiding. Een bermenproject is in uitvoering tussen Stenenbrug en de Luitenant Lippenslaan met de bedoeling de Joe Englishstraat en het Ringfietspad af te schermen van het lawaai afkomstig van de Ring. Ook zijn langs de Antwerpse Ring verschillende geluidsafschermings- en overkappingsprojecten geselecteerd en in voorbereiding in het kader van het Toekomstverbond dat voor de Antwerpse regio werd afgesloten tussen het beleid en de burgerbewegingen.
- (3) Er wordt prioriteit gegeven aan gebieden waar woningen kunnen worden afgeschermd. Op deze locatie gaat de bezorgdheid dus vooral naar de andere kant van de snelweg, ter hoogte van de Tuinwijk, waar in 2020 de geluidsschermen verhoogd worden (in het kader van de afgesloten Samenwerkingsovereenkomst IX) en waar we bekijken om de bruggen Cornelissenlaan en Sterckxhoflei te vernieuwen zodat ook hier geluidsschermen kunnen komen en de openingen in de geluidsmuur hier kunnen afgedicht worden. Bovendien hebben geluidsschermen vooral op de geluidsniveaus direct achter de schermen een effect; het effect ter hoogte van de Turnhoutsebaan zou al beperkt zijn.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Onder maatregel P3M6 is actie A4 aangepast:

A4 – In aansluiting op de realisatie van de geluidsbuffer voorzien in artikel R 18.5 van de stedenbouwkundige voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Zeehavengebied Antwerpen stellen de stad en het havenbedrijf als prioritair wegtraject voor geluidsbuffering de noordelijke A12 in Berendrecht en Zandvliet voor; de stad dient hiertoe een aanvraag in bij het Vlaamse Gewest.

Fiche 7 – Controleren en handhaven van geluidsnormen

Opmerking	Verwijzing
Het strikt controleren en handhaven van de geluidsnormen voor gemotoriseerd verkeer in de woongebieden. Het is belangrijk dat de bestaande geluidsnormen voor auto's en lichte vrachtwagens enerzijds en vrachtverkeer/personenvervoer anderzijds, respectievelijk 75 en 80 dB worden gerespecteerd. Dit geldt ook voor het vaak storende emissiegeluid van bromfietsen en motorfietsen, waarbij de maximumwaarden van respectievelijk 71 dB en 80 dB moeten gecontroleerd en gehandhaafd worden.	2

Inhoud van de opmerkingen

Eén inspraakreactie vraagt een strikte controle en handhaving van de geluidsemissienormen voor gemotoriseerd verkeer in de woongebieden.

Reactie op de opmerkingen

Voor motorvoertuigen bestaan er in België normen in verband met de toegestane geluidsuitstoot (geluidsemissie). Dit is vanop Europees niveau geregeld, en wordt in België door de federale overheid in Belgische wetgeving omgezet. Dit is omgezet via het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Zie <https://www.wegcode.be/wetteksten/secties/kb/tech/313-art40>.

Specifiek voor wat betreft bromfietsen en motorfietsen is die omzetting gebeurd via het K.B. van 10 oktober 1974 (Koninklijk Besluit houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen: Hoofdstuk III. Technische eisen, artikel 9. Geluid voortgebracht door de nieuwe voertuigen). Zie <http://www.wegcode.be/wetteksten/secties/kb/kb-101074/553-art9>.

De geluidsemissie van motorvoertuigen worden in genormaliseerde omstandigheden gecontroleerd op de technische keuring, aan de hand van de ontwerpnormen van een voertuig die omschreven staan in het gelijkvormigheidsattest van voertuigen. Sinds 1 juli 2014 is de technische keuring van motorvoertuigen ingevolge de 6^e fase van de staathervorming officieel een bevoegdheid geworden van de Vlaamse overheid (departement Mobiliteit en Openbare Werken). Vooralsnog is evenwel nog geen technische keuring voor bromfietsen van toepassing. In de Europese Richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens worden lidstaten verplicht om vanaf 1 januari 2022 motorfietsen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ aan een periodieke technische keuring te onderwerpen. Dit betekent dus dat een technische inspectie (inclusief een controle op de geluidsproductie) vanaf dan opgelegd zal worden voor motor- en bromfietsen die vallen onder deze Europese verplichting.

In Antwerpen controleerde de politie in het verleden sporadisch de emissienorm bij bromfietsen, doch de gestelde voorwaarden voor de meting zijn amper haalbaar om een correcte meting uit te voeren op de openbare weg. Het ontbreekt de politie bovendien aan geschikte apparatuur en capaciteit.

Het geluidsniveau van rijdende voertuigen wordt in de praktijk niet gecontroleerd. Een zelfde voertuig zal immers verschillende emissies hebben op verschillende plaatsen en in verschillende omstandigheden, afhankelijk van snelheid, toerental, wegdek, straatinrichting, enzovoort. Een geluidsmeting wordt ook beïnvloed door andere aanwezige geluiden. Het is daarom moeilijk een geluidsmeting van een voorbijrijdend voertuig te beoordelen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Onder 'P2M4 – stillere stadsactiviteiten' wordt volgende actie toegevoegd: *A6 – De stad onderzoekt of een betere lokale handhaving van de emissienormen van gemotoriseerde voertuigen kan gerealiseerd worden.*

Fiche 8 – Geluidshinder door spoorverkeer

Opmerking	Verwijzing
a. Het onderbreken van het goederenverkeer op de spoorlijn 11 tussen 22u00 en 07u00.	2
b. Subsidiair het opleggen van een claxonverbod tussen 22u00 en 07u00.	2
c. Het elektrificeren van het goederenverkeer op spoorlijn 11, het gebruik van geluidsdempende technieken voor rails en het inzetten van vernieuwd rollend materieel met stiller remsysteem.	2
d. Het voorkomen van bijkomend goederenverkeer door gebruik te blijven maken van de lijn 12 richting Nederland in plaats van het doortrekken van de huidige lijn 11 naar de spoorlijn Vlissingen-Rotterdam.	2

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke acties worden voorgesteld om de geluidshinder vanwege spoorverkeer aan te pakken nabij de woonkernen Berendrecht en Zandvliet:

- (1) Het onderbreken van het goederenverkeer op de spoorlijn 11 tussen 22u00 en 07u00 (a);
- (2) Subsidiair het opleggen van een claxonverbod tussen 22u00 en 07u00 (b);
- (3) Het elektrificeren van het goederenverkeer op spoorlijn 11, het gebruik van geluidsdempende technieken voor rails en het inzetten van vernieuwd rollend materieel met een stiller remsysteem (c);
- (4) Het voorkomen van bijkomend goederenverkeer door gebruik te blijven maken van de lijn 12 richting Nederland in plaats van het doortrekken van de huidige lijn 11 naar de spoorlijn Vlissingen-Rotterdam (d).

Reactie op de opmerkingen

Infrabel verwijst voor concrete hindersituaties in eerste instantie naar de procedure voor de behandeling van klachten binnen Infrabel. Geluids- en trillingshinder kunnen gemeld worden d.m.v. het klachtenformulier op <https://www.infrabel.be/nl/buurtbewoners/neem-contact-cel-info-buurtbewoners/klachtenformulier-geluid-trillingen-langs-spoorweg>.

Bijkomend kan nog het volgende vermeld worden over de voorstellen in de opmerkingen:

- (1) Het goederenverkeer dient eveneens 's nachts te gebeuren, rekening houdend met de capaciteit van de lijnen. Het onderbreken van goederenverkeer op die lijn zou ook het gevolg hebben dat havenactiviteit moet stilgelegd worden.
- (2) Het gebruik van claxons gebeurt in toepassing van de regelgeving in verband met spoorwegveiligheid.
- (3) Het elektrificeren van een lijn heeft op zich niet veel invloed op de geluidsemissies. Als infrastructuurbeheerder van het Belgische spoornetwerk stelt Infrabel alles in het werk om de geluidshinder veroorzaakt door de infrastructuur zoveel mogelijk te beperken. De verschillende maatregelen worden in het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen toegelicht.

- (4) Een project van nieuwe spoorinfrastructuur wordt voorafgegaan door een milieueffectrapport (MER). Dit betekent dat een erkende en onafhankelijke MER-deskundige onderzoekt welke effecten verbonden zijn aan dit project en hoe deze kunnen worden opgevangen. Het overwegen van verschillende scenario's maakt ook deel uit van een dergelijk onderzoek. Zie hiervoor ook fiche OMGEVING-2016-4 in het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen



Fiche 9 – Geluidshinder door (haven-)activiteiten

Opmerking	Verwijzing
a. Het vermijden van storende havenactiviteiten in de buurt van de dorpskernen, bv. door het inzetten van stille baggerboten, het beperken van sirenes van haventerminalkranen tussen 22u00 en 07u00, beperken van nachtelijke fakkelactiviteiten door de petrochemische bedrijven.	2
b. Het verbieden van vergunningsplichtige haven-infrastructuurwerken die ernstige geluidshinder met zich meebrengen (bv. heien van palen) tussen 22u00 en 07u00.	2
c. Het opstarten van overleg rond geluidshinder met alle betrokken partijen (overheid, bedrijven, bewoners, enz.) dat moet resulteren in tijdige en correcte informatie en heldere afspraken over eventuele hinderlijke activiteiten en het treffen van hinderbeperkende maatregelen.	2

Inhoud van de opmerkingen

Vraag naar het vermijden van hinder door havenactiviteiten in de buurt van dorpskernen.

Specifiek worden volgende acties voorgesteld:

- (1) Het inzetten van stille baggerboten (a);
- (2) Het beperken van sirenes van haventerminalkranen tussen 22u00 en 07u00 (a);
- (3) Het beperken van nachtelijke fakkelactiviteiten door de petrochemische bedrijven (a);
- (4) Het verbieden van vergunningsplichtige haveninfrastructuurwerken die ernstige geluidshinder met zich meebrengen (bvb. heien van palen) tussen 22u00 en 07u00 (b);
- (5) Het opstarten van overleg rond geluidshinder met alle betrokken partijen (overheid, bedrijven, bewoners, enz.) dat moet resulteren in tijdige en correcte informatie en heldere afspraken over eventuele hinderlijke activiteiten en het treffen van hinderbeperkende maatregelen (c).

Reactie op de opmerkingen

De aanpak van geluidshinder als gevolg van havenactiviteiten valt onder maatregel “P2M9 Stillere industrie”. Deze maatregel focuste zich in het ontwerp op de vergunningverlening. Uit de inspraakreacties blijkt dat een bredere aanpak noodzakelijk is met communicatie en overleg met burgers en bedrijven; de werkwijze is in dit opzicht aangepast en één actie is toegevoegd.

In antwoord op de specifieke inspraakreacties:

- (1) Er worden geen baggeractiviteiten uitgevoerd tijdens de nacht. Het baggertuig met de meeste geluidshinder betrof de emmerbaggermolen. Deze is intussen niet meer operationeel.
- (2) Fakkels zijn onmogelijk uit te schakelen tijdens de nacht, omdat die 24/7 ter beschikking moeten staan als “uitlaatklep” in geval van calamiteiten. Wel zal in overleg met de petrochemische bedrijven getracht worden om een optimale planning van de procedure te realiseren zodat fakkelactiviteiten zo weinig mogelijk tijdens de nacht moeten plaatsvinden.

- (3) Uitgaande van de VLAREM zijn er voor bouw-, sloop- en wegenwerken geen geluidsnormen van toepassing. Het is aan de vergunningverlener om specifieke voorwaarden of beperkingen op te leggen in de vergunning van het infrastructuurwerk. Bij de aanleg van kaaiinfrastructuur is de vergunningverlening meestal de Vlaamse overheid, die rekening houdt met mogelijke geluidsverstoring en voorwaarden formuleert. Ook voor de vergunningen die door de stad of de provincie Antwerpen verleend of geadviseerd worden, wordt rekening gehouden met mogelijke geluidsverstoring en worden voorwaarden geformuleerd om die te beperken.
- (4) De opstart van overleg voor de realisatie van een betere communicatie en afstemming met de burger is opgenomen als bijkomende actie in het geluidsactieplan van de agglomeratie Antwerpen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Bij maatregel P2M9 (stillere industrie) is één actie toegevoegd:

- *A5 – Opstart van overleg rond geluidshinder dat moet resulteren in een betere communicatie en afstemming met de burger over hinderlijke industriële en havenactiviteiten.*

Het Havenbedrijf Antwerpen is toegevoegd als betrokken uitvoerder omdat het goed geplaatst is in verband met communicatie over mogelijk hinderlijke industriële en havenactiviteiten in het havengebied .

Fiche 10 – Geluidsmonitoring en –metingen

Opmerking	Verwijzing
a. Het verrichten van regelmatige metingen op verschillende meetpunten langs de A12, de kanaalzone en in de dorpen en dit op alle momenten van de dag en rekening houdende met de variërende windrichting	2
b. Vragen mbt P1.M1, A3.: Welke zijn de andere strategische punten waar gemeten wordt en waarom wordt er enkel gemeten in de zomermaanden op de 5 locaties langs de Ring? Waarom geen jaarlijkse metingen langs de A12 in het noorden van de agglomeratie Antwerpen?	6

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties vragen:

- (1) Het verrichten van regelmatige metingen op verschillende meetpunten langs de noordelijke A12, de kanaalzone en in de dorpen erlangs en dit op alle momenten van de dag en rekening houdende met de variërende windrichting. (a)
- (2) In verband met P1M1A3, welke zijn de andere strategische punten waar gemeten wordt en waarom wordt er enkel gemeten in de zomermaanden op de 5 locaties langs de Ring? Waarom geen jaarlijkse metingen langs de noordelijke A12? (b)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Het monitoren van het wegverkeerslawaai is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder. Het Agentschap Wegen en Verkeert voert metingen uit van de akoestische gevelbelasting nabij gewestwegen indien specifieke omstandigheden dit nodig maken o.a. in het kader van de projecten op de prioriteitenlijst geluid, de samenwerkingsovereenkomst IX van het Mobiliteitsconvenant, naar aanleiding van milieueffectenrapporten, streefbeeldstudies, ... (zie fiche WEG-2016-19 van het geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen).
- (2) Bij de uitgevoerde metingen door het Departement Omgeving gaat het om metingen ter validatie van de geluidsbelastingkaarten waarbij nagegaan wordt hoe betrouwbaar de kaarten zijn. Uit een vergelijking tussen de geluidsbelastingkaarten voor het referentiejaar 2016 en de metingen rond Antwerpen in de zomer van 2016 blijkt dat voor wegverkeer de gemeten geluidsniveaus redelijk goed tot zeer goed overeen komen met de berekende waarden in de geluidsbelastingkaarten. Naargelang de beschikbare middelen en personeel investeert het Departement Omgeving in bijkomende geluidsmetingen en noodzakelijke hernieuwing van de apparatuur. Onder actie P1M1-A3 voorziet ook de stad validatiemetingen in de agglomeratie; de meetlocaties dienen nog bepaald te worden.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 11 – Premies voor akoestische maatregelen

Opmerking	Verwijzing
Het voorzien van premies voor akoestische isolatie voor inwoners.	2

Inhoud van de opmerkingen

Als maatregel om geluidshinder voor inwoners te beperken wordt voorgesteld om premies te voorzien voor akoestische isolatie van woningen.

Reactie op de opmerkingen

Akoestische isolatiewerken worden onder bepaalde voorwaarden door de stad Antwerpen ondersteund via de renovatietoelage (<https://www.antwerpen.be/nl/info/592582bfb4ce55a6302626db/toelage-woningrenovatie>). Via maatregel P3M4 wil de stad dit meer onder de aandacht brengen. Als reactie op de opmerking zal de stad bij evaluatie van de stedelijke renovatietoelage nagaan in welke mate specifieke ondersteunde renovatiemaatregelen ook bijdragen aan een vermindering van de geluidsbelasting en het stelsel daar desgevallend op aanpassen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Toevoeging actie onder maatregel P3M4:

A3 - De stad zal bij evaluatie van de stedelijke renovatietoelage nagaan in welke mate specifieke ondersteunde renovatiemaatregelen ook bijdragen aan een vermindering van de geluidsbelasting en het stelsel daar desgevallend op aanpassen.

Fiche 12 – Toepassingsgebied geluidsactieplan (stad / agglomeratie Antwerpen)

Opmerking	Verwijzing
a. Zijn alle acties rond pijler 2 "Stille geluidsbronnen" ook van toepassing voor al de districten van Antwerpen en niet enkel voor de kernstad? Zo ja, geef dit dan ook aan door niet enkel te spreken over "de stad" maar over de agglomeratie Antwerpen.	6
b. P3M7. Stilteplekken in de stad. Waarom alleen weer in de stad en niet in al de districten? Graag een lijst van stilteplekken over gans de agglomeratie.	6
c. Het geluidsplan is toegespitst op de stad Antwerpen, en nauwelijks op het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo. Nochtans ligt dit district naast de A12 én een spoorweg, én naast enorme petrochemische industrie. De mix van luchtvervuiling, trillingen, elektrische hoogspanning (brabo-lijn) en geluidsoverlast (haven én snelweg/spoorweg) over land, en periodiek opstijgend luchtverkeer van Schiphol dat de Schelde als route lijkt te nemen naar het zuiden, zorgen voor een zorgwekkende leefomgeving.	5
d. Pijler 3. Verbeteren en beschermen van het bestaande geluidsklimaat. De geluidsbelastingskaarten van de agglomeratie Antwerpen tonen aan dat het bestaande geluidsklimaat in Antwerpen vooral in de kernstad en in de buurt van belangrijke (spoor)wegen problematisch is. Het is belangrijk dat geluidsknelpunten, waar een groot aantal inwoners wordt blootgesteld aan te hoge geluidsniveaus, worden weggewerkt. Tegelijkertijd is het ook van belang om de gebieden en zones waar de geluidsniveaus wel voldoen, te beschermen om te garanderen dat minstens hetzelfde geluidsklimaat behouden blijft". Wat gebeurt er met de knelpunten met hoge geluidsniveaus waar heel wat minder mensen wonen, moeten deze ook niet worden weggewerkt? Is iedere persoon niet gelijk in de agglomeratie Antwerpen?	6

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat:

- (1) De acties in het geluidsactieplan teveel toegespitst lijken op de kernstad en te weinig op de omliggende districten die veel geluidshinder moeten verdragen. Als specifiek voorbeeld worden de acties onder P3M7 benoemd met betrekking tot 'stilteplekken in de stad', die zich niet tot de kernstad mogen beperken en de hinder in het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo dat hinder ervaart vanwege de A12, het spoorverkeer, de havenindustrie en het luchtverkeer. (a, b, c)
- (2) Er ook aandacht moet zijn voor locaties waar een relatief lage bevolkingsdichtheid is maar toch een aantal woningen aan te hoge geluidsniveaus worden blootgesteld. (d)

Reactie op de opmerkingen

- (1) 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 agglomeratie Antwerpen omvat het grondgebied van de stad Antwerpen inclusief de districten. Dit is Antwerpen-centrum, Berchem, Borgerhout, Deurne, Ekeren, Hoboken, Merksem, Wilrijk, Berendrecht-Zandvliet-Lillo (zie ook figuur 1 van geluidsactieplan 2019-2023). Alle acties opgenomen in het geluidsactieplan zijn van toepassing voor het ganse grondgebied van de stad Antwerpen (dus voor alle districten, zowel in de kernstad als in de rand). Het havengebied op de rechterscheldeoever valt binnen de agglomeratie; het havengebied op de linkerscheldeoever valt erbuiten. Bij de opmaak van de geluidsbelastingkaarten is ook rekening gehouden met geluidsbronnen buiten de grens van de agglomeratie die relevant zijn voor het geluidsklimaat binnen de agglomeratie.

In het hoofdstuk 'beschrijving van de agglomeratie' is deze informatie reeds opgenomen in het geluidsactieplan. Omdat de grenzen van de stad samenvallen met die van de agglomeratie zijn de termen 'stad' en 'agglomeratie' in het ontwerp geluidsactieplan door elkaar gebruikt. Ook werd de term 'stad' soms gebruikt om te verwijzen naar het stadsbestuur.

De acties in het geluidsactieplan voor de agglomeratie gelden voor de hele agglomeratie maar het plan is toegespitst op de acties waarin de stad bevoegd is of een rol kan spelen. De geluidshinder vanwege de belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens is in hoofdzaak onderwerp van andere geluidsactieplannen. Wat betreft hinderlijke havenactiviteiten is een aparte fiche opgenomen in dit overwegingsdocument (zie fiche 9).

In het project 'Stille Stukjes Stad' wordt wel degelijk het hele grondgebied van de agglomeratie beschouwd, en de lijst 'Stille Stukjes Stad' bevat ook plaatsen in de districten aan de rand van de agglomeratie. Meer informatie over de 'Stille Stukjes Stad' zijn beschikbaar op de webpagina van Antwerpen Morgen: <https://www.antwerpenmorgen.be/projecten/stille-stukjes-stad/over>. Hieraan gekoppeld vind je alle locaties op de kaart van Antwerpen: <https://www.antwerpen.be/nl/stadsplan/stadslagen/53f366528cf0099572b4c60a/stille-stukjes-stad>.

- (2) Rekening houdend met de beschikbare middelen en praktische beperkingen is het niet mogelijk om elk geluidsknelpunt meteen aan te pakken. Om de middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten worden in eerste instantie de knelpunten weggewerkt waar een groot aantal inwoners wordt blootgesteld aan hoge geluidsniveaus.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Om verwarring te vermijden, is de terminologie doorheen het geluidsactieplan aangepast. De term 'agglomeratie' wordt gebruikt om het toepassingsgebied van het geluidsactieplan te benoemen. De term 'stad' wordt gebruikt om het stadsbestuur of zijn administratie te benoemen. In een aantal gevallen wordt van dit onderscheid afgeweken waar de term 'stad' inherent deel uitmaakt van het project, bvb het project 'Stille Stukjes Stad', maar in alle gevallen wordt met de term stad het hele toepassingsgebied van de agglomeratie bedoeld, tenzij specifiek anders vermeld.

Fiche 13 – 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.	3

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

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 14 – Maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening

Opmerking	Verwijzing
Nood aan een operationeel Beleidsplan Ruimte. 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.	3

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreactie wijst erop dat te veel woonzones liggen op geluidsbelaste locaties. Er wordt gewezen op de nood van een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV. Er wordt aangegeven dat het probleem niet nog groter mag worden, door onbebouwde woonzones op geluidsbelaste locaties niet te ontwikkelen.

Reactie op de opmerkingen

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.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen

Fiche 15 – Specifieke aanpassingen

Opmerking	Verwijzing
Het rapport bevat veel taalfouten. Voltooid deelwoord eindigt niet op -dt.	1

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt opgemerkt dat het rapport veel taalfouten bevat (bvb een voltooid deelwoord dat op dt eindigt), maar het wordt niet duidelijk gemaakt waar precies deze taalfouten zich bevinden.

Reactie op de opmerkingen

De tekst van het rapport is nagekeken op taalfouten.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Taalfouten zijn gecorrigeerd.

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
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 20 november 2018	uw kenmerk K37 /2018-1120 30659	ons kenmerk 02/L2/2018	bijlagen /
Vragen naar Francis Noyen Annick Lamote	e-mail Francis.noyen@minaraad.be alamote@serv.be	Datum 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 bevolkingsdichtheid¹. 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.

¹ 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 dB². Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB³. 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

² Ontwerp geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke spoorwegen: Er moet worden opgemerkt dat de effecten van geluid erg graduueel 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.

³ 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