
ADDENDUM

OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ HET

GELUIDSACTIEPLAN 2019-2023 VOOR

BELANGRIJKE WEGEN

2.04.2019

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	6
2.4	Advies van SERV en Minaraad	7
2.5	Adviezen van de gewesten	9
2.6	Antwoorden op inspraakreacties	10
	Bijlage 1: Advies van SERV en MINA-raad.....	84

1 INLEIDING

In uitvoering van de Europese richtlijn Omgevingslawaa (2002/49/EG) werd door de Vlaamse Overheid een ontwerp van geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen 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 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)

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 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.

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, 17 inspraakreacties ontvangen, die als volgt kunnen verdeeld worden:

- 1 Vlaamse overheidsdienst
- 3 gemeentebesturen
- 1 provinciebestuur
- 3 belangenverenigingen
- 9 particuliere reacties

Deze inspraakreacties werden per mail of schriftelijk ontvangen.

[Een aantal van de hierboven aangehaalde reacties (4 stuks) werden ontvangen buiten de looptijd van het openbaar onderzoek (voor 1 december 2018 of na 11 januari 2019), maar werden 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	Gemeente	Datum	Drager	Fiche(s)
1		particulier	Antwerpen (Deurne)	30/11/2018	e-mail	21,22
2		particulier	Turnhout	30/11/2018	e-mail	9
3		particulier	<i>Niet gekend</i>	10/12/2018	e-mail	9
4		particulier	Gent	13/12/2018	e-mail	9, 10, 11, 21
5	Gemeente Kortenberg	gemeentebestuur		7/01/2019	e-mail	1, 2, 4, 5, 6, 7, 15, 16, 18, 20
6		particulier	Stabroek	8/01/2019	e-mail	7,11, 19
7	Burgerforum Vilvoorde	belangenvereniging		9/01/2019	e-mail/brief	1, 5, 7, 10, 17, 17, 18, 21
8		particulier	Hoeselt	9/01/2019	e-mail	8, 11, 21
9	Bond Beter Leefmilieu	belangenvereniging		10/01/2019	e-mail	2, 13, 14, 15, 17
10	Burgerinitiatief Leefbare Noordrand (LENORA)	belangenvereniging		10/01/2019	e-mail	4, 6, 7, 8, 11, 16, 19
11		particulier	Zaventem	11/01/2019	e-mail	5, 7, 8, 11, 13
12	Agentschap Zorg en Gezondheid	Vlaamse overheidsdienst		11/01/2019	e-mail	2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 14, 17
13	Stad Gent	gemeentebestuur		11/01/2019	e-mail	2, 7, 11, 12, 13, 19, 21
14	Gemeente Edegem	gemeentebestuur		11/01/2019	e-mail	7, 13, 21
15	Provincie Vlaams Brabant	provinciebestuur		11/01/2019	e-mail	11, 21
16		particulier	Brugge	30/12/2018	e-mail	21
17		particulier	Wetteren	23/01/2019	e-mail	21, 7

2.3 MANIER VAN VERWERKING VAN INSPIRAKREACTIES

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.
- 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	Uitvoering van de Richtlijn 2002/49/EG
4	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – nauwkeurigheid en referentiejaar
5	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – bereik en rapportering
6	Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten - indicatoren
7	Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst
8	Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen
9	Maatregelen m.b.t. geluidsemissiearme motoren
10	Maatregelen m.b.t. collectief vervoer, combimobiliteit en modal shift
11	Maatregelen m.b.t. snelheidsreductie
12	Maatregelen m.b.t. wegverhardingen
13	Prioriteitenlijst geluid/ geluidsschermen
14	Maatregelen i.v.m. RO
15	Kilometerheffing
16	Geluidsmonitoring – en metingen
17	Kosten/baten analyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder
18	Synergie met ander thematisch beleid
19	Langetermijnstrategie- en visie
20	Opmerkingen mbt het vorig actieplan
21	Concrete hindersituaties
22	Actualisaties/ aanpassingen

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

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 zijn de passages van het advies opgenomen die betrekking hebben op het geluidsacplan van de belangrijke wegen met telkens een verwijzing naar de fiches waarin het element van advies werd behandeld.

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. Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB⁵. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat gedurende de volgende jaren prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten. → Fiche 7: **Gebruik van plandremfels en methodiek opmaak knelpuntenlijst***

*Uit een evaluatie van de vorige actieplannen blijkt echter dat heel wat van die prioritaire 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. → Fiche 2: **Ambitieniveau van het plan***

*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. → Fiche 13: **Prioriteitenlijst geluid/geluidsschermen***

*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 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. → Fiche 17: **Kosten/baten analyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder***

*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”. → Fiche 15: **Kilometerheffing***

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

⁵ 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>

veiligheidsaspecten niet uit het oog mogen verloren worden en het STOP-principe, het streven naar goede ruimtelijke ordening, etc.). → **Fiche 18: Synergie met ander thematisch beleid**

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 geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV. → **Fiche 14: Maatregelen i.v.m. RO**

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 lokaal mobiliteitsbeleid en lokaal ruimtelijkeorderingsbeleid. → **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 INSPIRAAKREACTIES

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
<p>a. 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</p>	MINA en SERV
<p>b. De te nemen maatregelen tegen omgevingslawaai behoren in de eerste plaats tot de verantwoordelijkheid van diegenen en/of tot de instelling die de lawaaihinder veroorzaken en niet tot diegenen die de hinder moeten ondergaan. De burger(s) beschikken in dit verband over een grondwettelijk recht “ op bescherming van een gezond leefmilieu art. 23Gw.” De overheid (verticale werking) en de medeburgers (horizontale werking) moeten hen dit recht waarborgen. De federale, de regionale en de communautaire regelgeving zijn door deze verplichting gebonden.</p>	7
<p>c. Het uitwerken van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten met betrekking tot wegverkeer- en spoorverkeerslawaai zou een daadkrachtig beleid ter zake ten goede komen.</p> <p>Door de complexe Belgische staatsstructuur moeten de verschillende beleidsniveaus goed samenwerken om tot een daadkrachtig, coherent actieplan te komen. Het uitwerken van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de</p>	5

gewesten met betrekking tot wegverkeer- en spoorverkeerslawaa is essentieel om tot een daadkrachtig beleid te komen. Een dergelijk samenwerkingsakkoord is niet weerhouden in deze actieplannen.	
---	--

Inhoud van de opmerkingen

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

Specifieke inspraakreacties vragen:

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

Reactie op de opmerkingen

- (1) De opmaak en goedkeuring van geluidsactieplannen in uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaï is binnen de bevoegdheidsverdeling tussen de federale Staat en gewesten een gewestelijke bevoegdheid. Het geluidsactieplan dat nu voorligt is een gewestelijk plan dat verder richting wenst te geven aan het gewestelijk beleid. De vaststelling en goedkeuring hiervan gebeurt door de Vlaamse Regering. Samenwerking met andere entiteiten (zowel binnen als buiten de Vlaamse overheid) voor de uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaï gebeurt o.a. in structurele overlegorganen zoals de Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaï (WUROL) en het Coördinatie Comité Internationaal Milieubeleid (CCIM) (zie §5.2 'overlegstructuren' van het geluidsactieplan). Daarnaast werden voor de opmaak van dit geluidsactieplan enkele overlegmomenten georganiseerd met de meest relevante overheidsinstanties (AWV en dep. MOW). 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 (zie fiche WEG-2016-20 in het geluidsactieplan). Het is echter zo dat er ook belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar zijn die niet onder bevoegdheid van het Vlaamse Gewest vallen. Indien deze gemeentewegen in het Vlaams Verkeersmodel zijn opgenomen met een IDENT8-nummer werden deze wel meegenomen in de strategische geluidsbelastingkaarten, maar de maatregelen hebben enkel betrekking op de belangrijke wegen onder gewestelijke bevoegdheid⁶. In een gewestelijk actieplan van de Vlaamse Regering kan immers niet worden opgelegd dat bepaalde gemeenten maatregelen dienen te nemen. De lokale overheden worden echter wel betrokken bij de opmaak van het geluidsactieplan van de

⁶ Informatie over welke wegen onder het beheer van AWV vallen en welke wegen onder het beheer van een lokale overheid vallen kan worden geraadpleegd via de dataset 'De beheerssegmenten van de genummerde wegen' die beschikbaar is op www.geopunt.be.

belangrijke wegen door deelname van belangrijke agglomeraties en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) in het WUROL-overleg.

- (2) Departement Omgeving is voorzitter van het WUROL en CCIM-geluid overleg en neemt hierin dus een coördinerende en/of ondersteunende rol op m.b.t. uitvoering van richtlijn omgevingslawaaai. Het voorstel van aanpassing van de verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor uitvoering van de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai 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 actieplan

Geen

Fiche 2 - Ambitieniveau van het plan

Opmerking	Verwijzing
<p>a. Uit een evaluatie van de vorige actieplannen blijkt echter dat heel wat van die prioritaire 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.</p>	<p>MINA en SERV</p>
<p>b. 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 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>	<p>9 (<i>Een deel van deze inspraakreactie heeft betrekking op plandrempels en werd daarom ook in de fiche 7 'Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst' opgenomen.</i>)</p>
<p>c. De geluidsactieplannen geven vooral een overzicht van reeds uitgevoerde of lopende ingrepen, maar bevatten amper nieuwe maatregelen. En als er al nieuwe maatregelen worden voorgesteld, gaat het vooral over 'onderzoeken', 'monitoring',... Concrete ingrepen en investeringen blijven uit. Op dit vlak schieten de plannen duidelijk te kort.</p>	<p>9</p>
<p>d. Gelet op de belangrijke impact van lawaai op de gezondheid, is vanuit gezondheidsoogpunt een ambitieuzer actieplan zeker aan te bevelen.</p>	<p>12</p>

AZG is voorstander om extra aandacht te besteden aan gevoelige bestemmingen (scholen, creches, woonzorgcentra, ...).	
e. De Stad Gent is van oordeel dat de vooropgestelde ambities in de voorliggende ontwerp actieplannen wegverkeerslawaaai en spoorverkeerslawaaai 2019-2023 mee kunnen bijdragen tot het realiseren van haar stedelijke ambitie.	13
f. Er zijn onvoldoende middelen vrij gemaakt om dit plan te implementeren	5
g. De maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening volstaan niet, noch qua visie, noch qua middelen.	5
h. De Europese richtlijn verplicht de lidstaten tot het opmaken van actieplannen, maar doet geen uitspraken over de inhoud van deze actieplannen. De plannen verliezen hierdoor aanzienlijk aan daadkracht. De hoogdringendheid van het implementeren van maatregelen om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving van de (spoor)wegen te vergroten, wordt daardoor op de lange baan geschoven.	5

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat:

- (1) Het ambitieniveau van de geluidsactieplannen te beperkt is. (a, b, d, g, h, f)
- (2) De geluidsactieplannen voornamelijk lopende of reeds uitgevoerde maatregelen bevatten. Nieuwe maatregelen omvatten weinig concrete ingrepen en de lopende en bestaande maatregelen werden slechts gedeeltelijk of nog niet uitgevoerd. (b, c)
- (3) Er extra aandacht besteed moet worden aan gevoelige bestemmingen zoals scholen, crèches en woonzorgcentra. (d)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De maatregelen die zijn voorgesteld in het geluidsactieplan worden door het bestuur als realistisch ingeschat om uit te voeren binnen de looptijd van het actieplan, gegeven de beschikbare middelen. In het geluidsactieplan worden problemen stapsgewijs aangepakt, op basis van een plandrempel voor geluidsblootstelling en andere criteria. Deze criteria zullen bij de volgende geluidsactieplannen opnieuw worden geëvalueerd en indien nodig en haalbaar worden bijgesteld. Milderende maatregelen voor wegverkeerslawaaai vragen immers aanzienlijke financiële middelen en daarom is het op korte termijn niet haalbaar om meer ambitieuze doelen te stellen. Op lange termijn is het uiteraard wel de bedoeling dat de plandrempel daalt in de tijd. De keuze van de plandrempel wordt ook toegelicht in de fiche 7 "Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst".

Het geluidsactieplan wegverkeerslawaaai is een gewestelijk geluidsactieplan en bevat geen maatregelen buiten het beleidsniveau van het Vlaamse Gewest. De samenwerking en overleg met



andere beleidsniveaus voor de opmaak van het plan wordt toegelicht in fiche 1 ‘Samenwerking met andere instanties en overheden’.

- (2) Aangezien het vorige geluidsactieplan nog maar recent werd goedgekeurd (op 24 februari 2017) en bijgevolg nog actueel is, zijn de nieuwe acties die in voorliggend ontwerp geluidsactieplan worden voorgesteld beperkt. De acties uit het vorige geluidsactieplan, opgemaakt op basis van de geluidsbelasting in referentiejaar 2011, worden in voorliggend document geëvalueerd en op basis daarvan eventueel aangepast. Daarnaast wordt er ook een meer actueel overzicht gegeven van de geluidsbelasting en geluidshindersituatie in Vlaanderen op basis van de informatie van de recent goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten.
- (3) Artikel 2 § 1. van de Europese richtlijn omgevingslawaai stelt: “Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen in het bijzonder in bebouwde gebieden, in openbare parken en andere stille gebieden in agglomeraties, in stille gebieden op het platteland, nabij scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaai gevoelige gebouwen en gebieden worden blootgesteld.” Enkele van de reeds bestaande maatregelen die verder gezet zullen worden in de komende planperiode houden specifiek rekening met geluidsbelaste scholen en ziekenhuizen. Zo werd bij het opstellen van de prioriteitenlijst geluid rekening gehouden met woningen, scholen en ziekenhuizen. Bij de opmaak van de knelpuntenlijst werd echter geen rekening gehouden met de aanwezigheid van ziekenhuizen en scholen. De ambitie van de knelpuntenlijst is in de eerste plaats het wegwerken van de hoogst geluidsbelaste woonzones. Het bestuur is van mening dat de prioriteiten voor het nemen van milderende maatregelen voor geluidshinder zo objectief mogelijk dienen te zijn (i.e. gericht op een vermindering van het totaal aantal wooneenheden blootgesteld aan een plandrempel boven $L_{den} 70$ dB) en dat hiervoor best enkel rekening gehouden wordt met de gevelbelasting en de dichtheid van de woonzones dit laatste aspect uiteraard omdat het kosten-baten efficiënter is om maatregelen te nemen voor dense woonzones dan alleenstaande woningen. In fiche 7 ‘Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst’ wordt de gehanteerde methode en criteria bij de opmaak van de knelpuntenlijst toegelicht.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 3 - Uitvoering van de richtlijn 2002/49/EG

Opmerking	Verwijzing
a. "Het voorlichten en raadpleging van het publiek over de geluidsproblematiek en de aanpak ervan." → Gaat dit enkel over de raadpleging van het publiek zoal nu van 1 december 2018 tot en met 11 januari 2019 of zijn er ook meer participatieve trajecten?	12 (AZG)

Inhoud van de opmerkingen

Er wordt gevraagd wat het voorlichten en raadplegen van het publiek inhoudt.

Reactie op de opmerkingen

Het voorlichten en raadplegen van het publiek inzake de geluidsactieplannen beperkt zich niet tot enkel het openbare onderzoek over de verschillende geluidsactieplannen. Het omvat daarnaast onder meer ook het publiceren en ter beschikking stellen van de verschillende geluidsactieplannen en geluidsbelastingkaarten op de website van het Departement Omgeving en op Geopunt. De geluidsactieplannen en geluidsbelastingkaarten van de agglomeraties worden ook ter beschikking gesteld op de websites van de agglomeraties zelf. Het participatieve traject beperkt zich wel tot het openbaar onderzoek.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 4 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – nauwkeurigheid en referentiejaar

Opmerking	Verwijzing
<p>a. De geluidsbelastingkaarten zijn berekende contouren. Er werd geen rekening gehouden met de statische modelfout. Een berekend model is een wetenschappelijk/wiskundige benadering van de werkelijkheid en daar zit steeds een fout op. In het geval van isolijnen (hier voor geluid) als modeloutput is die lijn eigenlijk een bandbreedte. Deze bandbreedte geeft de statische modelfout. Wanneer isolijnen gebruikt worden om o.a. oppervlakte te berekenen (oppervlakte onbebouwd woongebied, aantal woningen in kerngebied,...), moet een marge gehanteerd worden en mogen geen absolute cijfers worden gebruikt.</p>	5
<p>b. Deze Europese richtlijn legt het referentiejaar 2016 op voor de opmaak van geluidsbelastingkaarten. De actieplannen, zoals deze vandaag voorliggen, weerspiegelen dus niet langer de reële situatie op het terrein. Sinds 2016 is het wegverkeer, althans binnen onze gemeente, toegenomen. De plannen houden onvoldoende rekening met de huidige, reële situatie gezien ze gebaseerd zijn op geluidsbelastingkaarten van 2016 en houden geen rekening met de toekomstige ontwikkelingen van weg- en spoorverkeer,</p>	5
<p>c. <i>“Aangezien het vorige geluidsactieplan nog maar recent werd goedgekeurd (op 24 februari 2017) en bijgevolg nog actueel is, zijn de nieuwe acties die in voorliggend ontwerp geluidsactieplan worden voorgesteld beperkt.”</i></p> <p>Opmerking : Het geluidsactieplan 24/02/2017 is gebaseerd op referentiejaar 2011, het geluidsactieplan 2019-2024 zelf zou slechts gebaseerd zijn op het referentiejaar 2016 (cfr: https://www.lne.be/europeserichtlijn-omgevingslawaai).</p> <p>Bezwaar : Geluidsactieplannen dienen te worden opgesteld rekening houdend met de meest actuele gegevens. In dit opzicht dient het geluidsactieplan d.d. 24/02/2017 punt per punt geverifieerd worden op de beweerde actualiteit. Immers voor bv. de woonzone in Zandvliet (Antwerpen) ten westen van de A12 is op de geluidskaarten van referentiejaar 2016 een verhoging van 5dB te zien ter hoogte van de woningen in vergelijking met de geluidskaarten van referentiejaar 2011.</p> <p>Vraag : Graag uw studie en toelichting hieromtrent.</p>	10

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat:

- (1) De geluidsbelastingkaarten berekende contouren zijn. Er werd geen rekening gehouden met de statische modelfout. (a)
- (2) De plannen onvoldoende rekening houden met de huidige, reële situatie gezien ze gebaseerd zijn op geluidsbelastingkaarten van 2016 en ze geen rekening houden met de toekomstige ontwikkelingen. (b)
- (3) Ter hoogte van de woonzone in Zandvliet (Antwerpen) ten westen van de A12 is op de geluidskaarten van referentiejaar 2016 een verhoging van 5dB te zien ter hoogte van de woningen in vergelijking met de geluidskaarten van referentiejaar 2011.(c)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De gebruikte rekenmethodes worden in het buitenland al lang gehanteerd en geven over het algemeen betrouwbare resultaten. Bij het maken van de geluidskaarten werden de rekenresultaten in een aantal testgebieden bovendien vergeleken met de resultaten van geluidsmetingen ter plaatse. Die controle toonde aan dat er een goede overeenstemming bestond tussen de berekeningen en de metingen. De inputdata die worden gehanteerd voor het opmaken van het geluidsmodel worden ook steeds nauwkeuriger (bv. hoogte van gebouwen en terrein, geometrie van het (spoor)wegennet, informatie over bodembedekking,...). De volgende geluidsbelastingkaarten zullen bijgevolg een nog hogere nauwkeurigheid hebben. Het is niet mogelijk om een allesomvattende foutenmarge vast te stellen en vervolgens toe te passen op de geluidskaarten en afgeleide contouren; er spelen immers teveel lokale factoren mee in het bepalen van de modelfout: bv. de positionele accuraatheid van sommige invoergegevens, veralgemeningen en aannames omtrent specifieke details (bv. wegverhardingen, staat van het wegdek, effectief gereden snelheid, vegetatie,...), meteorologische omstandigheden,... Het is niet mogelijk om voor dit alles een algemene onzekerheidsmarge te bepalen. Belangrijk is dat we de geluidscontouren, zoals berekend door het akoestisch model, beschouwen als een schatting die in gemiddelde omstandigheden relatief betrouwbaar is.
- (2) De Europese richtlijn omgevingslawaai schrijft het jaar 2006 (en daarna een herziening minimaal om de 5 jaar) voor als referentiejaar voor de geluidskaarten en de opmaak van de bijhorende geluidsactieplannen. Het cijfermateriaal voor dit geluidsactieplan heeft derhalve betrekking op de goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt voor het jaar 2016 conform de richtlijn, i.e. de derde karteringsronde. Omwille van de goedkeuring door de Vlaamse Regering hebben deze kaarten een formele status in het kader van de uitvoering van de richtlijn. In een volgende ronde (2022) zal er een nieuwe geluidkaart worden opgemaakt, met als referentiejaar 2021. Daarna (2023) moet ook een nieuw geluidsactieplan worden opgesteld op basis van deze kaarten. Tussentijdse actualisaties (die verder zouden gaan dan wat de Europese richtlijn omgevingslawaai oplegt) zijn echter niet haalbaar, wegens de relatief hoge kost om dit alles met een akoestisch model door te rekenen voor heel het Vlaamse Gewest. Voorgenoemde overwegingen betekenen inderdaad dat de

geluidsbelastingkaarten niet altijd de meest actuele situatie weerspiegelen op het moment dat de geluidsactieplannen worden gepubliceerd. Zo kunnen bijvoorbeeld de verkeersintensiteiten ondertussen licht gewijzigd zijn, al is het effect daarvan zeer relatief (een verkeerstoename van +25% resulteert slechts in 1 dB geluidsverhoging). Indien bepaalde infrastructuurelementen niet zijn gemodelleerd in de geluidskaarten, ook al overschrijden ze de grenswaarde van >3 miljoen voertuigpassages per jaar, betekent dit dat ze bij de opmaak van de kaarten nog niet operationeel waren.

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.

- (3) Bij nazicht van beide modellen blijkt dat de verkeerscijfers voor het referentiejaar 2016 voor resp. de dagperiode 63%, nachtperiode 140% en avondperiode 36% hoger liggen dan voor het referentiejaar 2011. Dit is te wijten aan het gebruik van een accurater verkeersmodel en toename van het verkeer.

Aanpassingen in het actieplan

Geen



Fiche 5 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – bereik en rapportering

Opmerking	Verwijzing
<p>a. De kaarten en de studies gebeuren per domein: luchthaven/wegen/spoorwegen. Waar is de globale studie die rekening houdt met de cumulatieve effecten voor de drie domeinen samen?</p>	7
<p>b. Het omgevingslawaai van alle N-, A- wegen zou op een permanente basis in kaart gebracht moeten worden, zodat de effectieve geluidsdruk door wegverkeer in kaart kan gebracht worden.</p>	11
<p>c. Voor wegverkeerslawaai zijn binnen de hogere geluidsbelastingsklassen ook voornamelijk de belangrijke wegen (wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar) van belang. → In een stedelijke context zullen er ook heel wat straten zijn waar er ook heel wat geluidsproblematiek is zelfs al zijn er daar minder dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar, zoals bv. in street canyons of in straten met kasseien. Zeker in een lokale actieplannen verdienen dergelijke straten ook aandacht, vooral als er veel bloedgestelden zijn.</p>	12
<p>d. De plannen houden onvoldoende rekening met de reeds aanwezige geluidsbelasting afkomstig van andere bronnen. Er wordt bij de berekening van de geluidsbelastingkaarten geen rekening gehouden met het cumulatieve effect van verschillende geluidsbronnen in de omgeving, dit kan gaan over zware industrie, een luchthaven in de nabijheid, windmolens,... Deze geluidsbronnen dragen bij tot de reële geluidsbelasting van de omwonenden en moeten mee in rekening worden gebracht.</p>	5
<p>e. Dit ontwerp voor belangrijke wegen wordt de Europese richtlijn voor omgevingslawaai te eng benaderd.</p> <p>De Europese richtlijn van 2002/49/EG legt een minimaal kader op voor het in kaart brengen van omgevingslawaai met o.a. een minimaal aantal parameters, tijdsperiode en verplichte periodieke rapportering ervan. In het voorliggend ontwerp van actieplan 2019-2023 wordt een strikte scheiding van omgevingslawaai gehanteerd door vliegtuigen die opstijgen en landen, het grondlawaai en er zijn geen aanvullende geluidbelastingsindicatoren voor de combinatie van omgevingslawaai uit verschillende bronnen (luchtverkeer, wegverkeer, spoorverkeer, industrieel lawaai enz). Dit laatste komt nu net het meeste voor en sluit aan bij wat het menselijk gehoor</p>	11



waarneemt en het is net die combinatie aan geluidsbronnen die verantwoordelijk zijn voor het omgevingslawaai en de effecten op de gezondheid van de mens.	
---	--

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Het cumulatieve effect van verschillende geluidsbronnen moet mee in rekening worden gebracht. (a, d, e)
- (2) Het omgevingslawaai van alle N-A wegen moet ook in kaart worden gebracht (b)
- (3) In een stedelijke context zullen er ook heel wat straten zijn waar er ook heel wat geluidsproblematiek is zelfs al zijn er daar minder dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar. (c)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Binnen de 5-jarige cyclus van rapportering is het niet aangewezen om de opmaak en vaststelling van kaarten en geluidsactieplannen voor alle infrastructuurbronnen procesmatig samen te voegen. De dataverzameling, de externe studies, de verplichte adviezen,... vragen immers elk hun specifieke aanpak en timing aangezien onder meer de karakteristieken van de geluidsbronnen zeer sterk verschillen (bv. verschillen in geluidsspectra, filevorming bij wegverkeer, ...). Bovendien is het geografisch aandachtsgebied verschillend en van een andere schaal. Een samenvoeging zou de vaststelling en goedkeuring van geluidskaarten en geluidsactieplannen onnodig complexer maken, met het risico op ongewenste vertragingen. Ook de WHO erkent de sterke verschillen tussen de verschillende geluidsbronnen en beperkt zich in zijn aanbevelingen en dosis-responsrelaties tot het geluid afkomstig van één type bron.
Uiteraard is het in algemeen opzicht wel aangewezen om bij de invoering van specifieke maatregelen op een specifieke locatie rekening te houden met de impact van een gecumuleerde geluidbelasting van verschillende bronnen. Dit geldt in het bijzonder voor de toepassing van een nader te ontwikkelen en te operationaliseren isolatievoorschrift dat bij voorkeur voor alle verkeersmodi wordt opgesteld.
- (2) Alle genummerde wegen die opgenomen zijn in het verkeersmodel van Departement MOW en die meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar hebben, werden in rekening gebracht. Dit omvat alle gewestwegen maar daar kunnen ook lokale wegen in opgenomen zijn.
Indien een weg door deze selectie versnipperd wordt, kunnen extra wegsegmenten toegevoegd zijn. Op die manier wordt een sluitend geheel bekomen. Voor deze wegsegmenten werd een classificatie "aanvullende weg" toegevoegd. De analyse van de blootstelling van de bevolking gebeurt echter enkel op basis van de impact van de belangrijke wegen. De geluidsbelasting van deze aanvullende wegen is ook niet opgenomen op de geluidsbelastingkaarten die in bijlage van het geluidsactieplan zijn opgenomen. De geluidsbelastingkaarten worden immers opgesteld volgens bepalingen die zijn opgenomen in de Europese Richtlijn Omgevingslawaai en bevatten om deze reden enkel de geluidsbelasting van belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar.

- (3) Om deze reden worden er conform de uitvoering van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai ook strategische geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen opgemaakt voor belangrijke agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners. In Vlaanderen zijn dit de steden Antwerpen, Gent en Brugge. Voor deze agglomeraties worden er geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen opgemaakt die rekening houden met de geluidsimpact van alle wegen.

Aanpassingen in het actieplan

Geen



Fiche 6 - Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingskaarten – indicatoren

Opmerking	Verwijzing
<p>a. De geluidsbelasting moet daarbij worden uitgedrukt in twee door Europa voorgeschreven indicatoren: de Lden en de Lnight.” → Dit wordt inderdaad veelal zo voorgesteld, ook in MER’s, er kan echter ook slaapverstoring optreden door piekgeluid, zelfs als dit piekgeluid door het uitmiddelen in Lden of Lnight niet meer zichtbaar blijft. Zorg en Gezondheid blijft daarom voorstander om dit nader te onderzoeken en om de piekgeluiden apart te blijven meenemen, zeker piekgeluiden’s nachts.</p>	12
<p>b. De geluidsbelastingkaarten werden opgemaakt aan de hand van de berekende “jaargemiddelde” geluidsbelastingsindicator (de zgn. Lden). Er wordt uitsluitend met de parameters Lden en Lnight rekening gehouden om deze geluidsbelastingskaarten op te maken. Voor de inwoners van het getroffen gebied zijn het vooral de (geluids)pieken die hen uit hun slaap halen. Lmax (het maximale geluidsniveau dat opgemeten wordt) is dan minstens even relevant. Mensen worden niet zozeer wakker van een gemiddelde van 45 dB(A) maar wel van de pieken van 90 dB(A) en zelfs meer.</p> <p>Ondanks dat het gebruik van Lden en Lnight als gemeenschappelijke aanpak wordt opgelegd door de richtlijn 2002/49/EG, moet de piekbelasting in rekening worden gebracht bij de uitwerking van de maatregelen in het kader van deze actieplannen.</p>	5
<p>c. Uit de formule voor Lden (zie onder) kan men begrijpen dat door de straffactor van 10 dB 's nachts, elke verhoging van Lnight, hoe relatief ook, een grotere bijdrage gaat leveren aan Lden dan dat die gelijke verlaging van Lday zal veroorzaken.</p> <p>Voorbeeld 01 :</p> <p>Lday = Levening = Lnight = 50 dB $12 \cdot 10^{(Lday/10)} > 12 \cdot 10^{(50/10)} > 1200000$ $4 \cdot 10^{(Lday/10)} > 4 \cdot 10^{(50/10)} > 400000$ $8 \cdot 10^{(Lday/10)} > 8 \cdot 10^{(50/10)} > 800000$ Totaal = 2400000</p> <p>Voorbeeld 02 : minder verkeer overdag, evenredig meer verkeer 's nachts, geen wijziging in de avond Lday = 47 dB / Levening = 50 dB / Lnight = 53 dB $12 \cdot 10^{(Lday/10)} > 12 \cdot 10^{(47/10)} > 601424$</p>	10

$4 \cdot 10^{(L_{day}/10)} > 4 \cdot 10^{(50/10)} > 400000$ $8 \cdot 10^{(L_{day}/10)} > 8 \cdot 10^{(53/10)} > 1596209$ Totaal = 2597633 Conclusie : Lden verhoogt door verkeer van tijdens de dag naar de nacht te verschuiven Vraag : Graag uw studie en toelichting hieromtrent.	
--	--

Inhoud van de opmerkingen:

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Vraag om piekgeluiden apart mee te nemen voor uitwerking van de maatregelen (a, b)
- (2) Het L_{den} niveau verhoogt door verkeer van tijdens de dag naar de nacht te verschuiven (c)

Reactie op de opmerkingen:

- (1) De geluidsbelastingindicatoren L_{den} en L_{night} geven over het algemeen een goede correlatie met de mate van optredende hinder respectievelijk slaapverstoring. Om die reden werden deze indicatoren door de Europese richtlijn omgevingslawaai aan de lidstaten opgelegd. Ook de WHO gaat in haar recente aanbeveling (rapport ‘Environmental Noise Guidelines for the European Region’) uit van de geharmoniseerde EU-indicatoren L_{night} en L_{den}. Als motivering voor deze keuze wordt in het WHO rapport aangegeven dat de meeste gezondheidseffecten die in het document worden beschouwd, naar verwachting optreden als gevolg van langdurige blootstelling. En dat het algemeen aanvaard is dat de meest relevante delen van de hele dag of nacht, die met name betrekking hebben op de tijd dat iemand thuis is, correct worden toegeschreven door het gebruik van jaargemiddelde indicatoren zoals L_{den} of L_{night} (p. 10 van het rapport). In het WHO rapport wordt echter ook erkend dat in verschillende situaties een bepaald geluidseffect niet volledig kan worden verklaard op basis van L_{den} of L_{night} en dat geluidsindicatoren die gebaseerd zijn op ‘geluidsgebeurtenissen’ zoals bijvoorbeeld L_{A,max} en de frequentieverdeling ervan gerechtvaardigd zijn in specifieke situaties zoals in de context van nachtelijke spoorweg- of vliegtuig geluidsgebeurtenissen. Niettemin wordt in het WHO rapport aangegeven dat de beoordeling van de relatie tussen ‘single-event’ geluidsbelastingindicatoren en de langetermijn gezondheidseffecten nog experimenteel is. (p. 11 van het rapport) De WHO richtlijnen bevatten daarom geen aanbevelingen voor ‘single-event’ geluidsbelastingindicatoren zoals piekgeluidsniveaus. De Europese richtlijn omgevingslawaai schrijft voor om geluidsbelastingkaarten op te maken van de jaargemiddelde equivalente indicatoren (L_{night} en L_{den}) vanaf de in de richtlijn voorgeschreven drempels. Het bestuur bevestigt de conforme toepassing ervan op Vlaams niveau. Het gebruik van andere geluidsbelastingindicatoren die de richtlijn voorziet voor speciale gevallen, houdt geen verplichte toepassing in. De desbetreffende formulering onder artikel 5, sub 2 van de richtlijn bevestigt duidelijk het facultatieve karakter ervan: “Lidstaten kunnen aanvullende geluidsbelastingindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3. ”. Voor wegverkeerslawaai zullen Lden en Lnight dan ook de belangrijkste focus van het beleid blijven uitmaken. Uiteraard is het in algemeen opzicht aangewezen om bij de invoering van specifieke maatregelen waar relevant rekening te houden met de impact van piekgeluiden. Dit geldt in het bijzonder bij de



uitwerking van een gewestelijk isolatievoorschrift. (zie fiche OMGEVING-2016-3 in het geluidsactieplan)

- (2) Het is logisch dat het L_{den} -niveau verhoogt door verkeer van tijdens de dag naar de nacht te verschuiven. Bij de berekening van het L_{den} geluidsniveau weegt het geluidsniveau tijdens de avond (19u00 -23u00) en de nacht (23u00 tot 7u00) meer door. De avond- en nachtniveaus krijgen een straffactor van resp. +5 dB en +10 dB aangerekend. Hierdoor wegen ze zwaarder door in het L_{den} -niveau, wat overeenkomt met de vaststelling dat geluidsoverlast 's avonds en 's nachts doorgaans als hinderlijker wordt ervaren. L_{den} is een relatief goede voorspeller van de mate waarin omwonenden hinder kunnen ondervinden.

Aanpassingen in het actieplan

Geen



Fiche 7 - Gebruik van plandrempels en methodiek opmaak knelpuntenlijst

Opmerking	Verwijzing
<p>a. De plandrempel om prioriteiten te bepalen voor wegverkeer ligt op 70 dB. Volgens de WHO treden er bij wegverkeer gezondheidsproblemen op vanaf 53 dB. Gezien het groot aantal knelpunten is het logisch dat gedurende de volgende jaren prioriteit wordt geven aan de meest problematische knelpunten</p>	<p>MINA en SERV</p>
<p>b. "Geluidsbelastingkaarten op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere criteria." → Welke criteria zijn dit dan?</p>	<p>12</p>
<p>c. Welke meest recente inzichten vormen de basis voor het vastleggen van de plandrempel in voorliggend plan 2019-2023? Welke inzichten leiden ertoe dat Lden 70 dB de plandrempel is? Of anders gesteld, welke inzichten maken dat 25% potentieel ernstig gehinderden aanvaardbaar is? Deze inzichten kunnen mijn inziens in het plan worden opgenomen als verduidelijking van plandrempel.</p>	<p>6, 10</p>
<p>d. Welke criteria worden weerhouden om die gebruikte drempelwaarden te bepalen?</p>	<p>7</p>
<p>e. Hoofdstuk 8: prioritering op basis van plandrempels Nog een heel aantal knelpunten die op basis van de geluidsbelastingkaarten 2011 berekend werden met de plandrempel 70 dB Lden zijn in onderzoek. Volgens de WHO treden reeds gezondheidseffecten op tengevolge van wegverkeerslawaai vanaf 53 dB. Een versnelling in de aanpak van de knelpunten lijkt dus aangewezen richting de positieve geluidskwaliteit die bij de langetermijnstrategie beschreven wordt.</p>	<p>13</p>
<p>f. We betreuren de gekozen waarde van de plandrempel waardoor het aantal knelpuntenlocaties voor u behapbaar wordt, maar waardoor in realiteit veel woonzones met de problemen van geluidsoverlast blijven kampen, zoals ook wijk Molenveld in Edegem. We zijn dan ook vragende partij om de plandrempel te verlagen.</p>	<p>14</p>
<p>g. De plannen geven geen uitleg waarom de plandrempels niet werden vastgelegd op basis van het percentage van potentieel ernstig gehinderden. Voor spoor-, weg- en luchtverkeer wordt telkens een andere plandrempel gehanteerd vermits de hinderervaring anders is naargelang de bron.</p>	<p>5</p>



<p>Ter prioritering van de op te lossen problemen wordt in het kader van het actieplan spoorverkeerslawaai een plandrempel gehanteerd van Lden > 73 dB. Deze plandrempel voor Lden ligt hoger dan de plandrempels die in de actieplannen voor de belangrijke wegen en de luchthaven Brussels Airport worden gehanteerd (respectievelijk Lden > 70 dB in het actieplan wegverkeerslawaai en Lden > 65 dB in het actieplan voor de luchthaven Brussels Airport). Uit onderzoek zou blijken dat spoorwegverkeerslawaai, bij eenzelfde gemiddeld geluidsniveau, als minder hinderlijk wordt ervaren dan wegverkeerslawaai, en wegverkeerslawaai wordt op zijn beurt als minder hinderlijk ervaren dan luchtverkeerslawaai. Op basis van dosis-effect-relaties die door werkgroepen in opdracht van de Europese Commissie werden opgesteld en die het verband geven tussen een bepaalde geluidsblootstelling enerzijds en een bepaald percentage gehinderden anderzijds blijkt dat bij een Lden-geluidsniveau van 73 dB vanwege spoorverkeer het aantal potentieel ernstig gehinderden 19% bedraagt. Voor een Lden-geluidsniveau van 70 dB vanwege wegverkeerslawaai en een Lden-geluidsniveau van 65 dB vanwege luchtverkeerslawaai bedraagt het percentage potentieel ernstig gehinderden respectievelijk 25% en 26%. Het plan geeft geen uitleg waarom de plandrempels niet werden vastgelegd op basis van eenzelfde percentage van potentieel ernstig gehinderden. In de Good Practice Guide van EEA wordt op basis van internationale inzichten en Europees onderzoek een overzicht gegeven van de effecten van geluid op de gezondheid en welzijn. Hierin wordt aangegeven dat hinder optreedt vanaf een Lden-niveau van 42 dB. Gezondheidseffecten zoals een hoge bloeddruk of ischemische hartziekten (IHD) kunnen optreden vanaf een Lden-niveau van respectievelijk 50 dB en 60 dB. Een uitleg voor de keuze van de plandrempels is absoluut noodzakelijk.</p>	
<p>h. De gehanteerde methodiek definieert knelpuntenlocaties die zeer ernstig getroffen zijn. Zeer veel, zeer zwaar getroffen gebieden worden niet weerhouden in deze actieplannen.</p>	5
<p>i. Toetsing aan de normen van 65 dB (Lden) en 55 dB (Lnight) geven vooral lawaaihinder voor de gemeenten Machelen, Steenokkerzeel, Kortenberg, Zaventem en Kampenhout. Wat met Vilvoorde? De feitelijke dagelijkse ervaring leert dat de lawaaihinder langs de Ring bijzonder groot is en overdag een bijna permanent karakter heeft. Tijdens de nacht tussen 23u en 6u wordt men meermaals en op</p>	7

<p>diverse momenten gewekt wegens hinderend geluid. Het is dan niet vanzelfsprekend om terug de slaap te vatten. Is de norm waaraan getoetst wordt niet te hoog gezet, want de beschreven norm blijkt dus niet met de realiteit overeen te stemmen. We vragen derhalve een evaluatie van de gehanteerde normen.</p> <p>De inwoners van Vilvoorde ondergaan de voortdurende lawaaihinder van het wegverkeer op de Ring rond Brussel zowel over dag als 's nachts. We vragen dat de overheid, die deze drukke snelweg beheert, verplicht zou worden om aan deze hinder te verhelpen. Indien men er zou van uitgaan, wat de geluidsactieplannen voor deze snelweg betreft, dat voor de regio Vilvoorde de normen van geluidshinder niet zouden bereikt worden, dan vragen we dat de gebruikte geluidsnormen expliciet vermeld zouden worden in de actieplannen daar waar nodig en dat een objectief onderzoek zou gebeuren naar de feitelijke toestand op het terrein.</p> <p>De juridische zekerheid moet worden verschaft door een afgebakend stedenbouwkundig kader dat over een zolang mogelijke termijn kan standhouden om het recht op wonen te waarborgen.</p>	
<p>j. De wettelijke geluidsnormen worden niet vermeld. Welk is dan het referentiepunt?</p>	7
<p>k. Er zijn geluidsnormen nodig voor omgevingslawaai van alle N- en A-wegen.</p>	11
<p>l. Het lijkt me als jurist toch zo dat een zorgvuldige overheid met deze nieuwe elementen en met de concrete omstandigheden rekening dient te houden, en in samenwerking met andere overheidsdiensten gepaste maatregelen uitvoert. Ik merk in alle eerlijkheid op dat een geluidsniveau van 70-75 dB toch wel erg hoog is. Vanaf 65 dB wordt overschreden wordt aangenomen dat het geluidsniveau reeds zeer onwenselijk is.</p>	17
<p>m. Bezwaar: Ik maak bezwaar tegen het feit dat het 'Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen' geen onderscheid maakt tussen enerzijds het beheersen van geluidshinder van bestaande infrastructuren, en anderzijds het beheersen van geluidshinder van nieuwe of uitgebreide infrastructuren, meer bepaald als het gaat over de drempelwaarde.</p>	6, 10



<p>Voor bestaande structuren wordt de drempelwaarde gebruikt om budgettaire prioriteiten te stellen. In het geval van nieuwe en/of uitgebreide infrastructuur wordt dezelfde drempelwaarde gebruikt om te bepalen of er hinder verminderende maatregelen moeten worden toegepast of niet.</p> <p>Mijn inziens moet voor nieuwe infrastructuur de drempelwaarde aanzienlijk lager worden gelegd. Het ontwerp van nieuwe infrastructuur moet in die zin worden opgevat dat geen geluidshinder zal zijn na verwezenlijking. De maatregelen die daarvoor zorgen moeten als onlosmakelijk deel van het volledige project begroot worden. Het is algemeen bekend dat preventiemaatregelen genomen in ontwerp significant goedkoper zijn dan maatregelen die achteraf worden genomen. Budgettering van een nieuwe infrastructuur moet dus inclusief deze maatregelen zijn.</p> <p>Voor uitgebreide infrastructuur mag er na verwezenlijking niet meer hinder zijn dan voordien. Ook exploitatiewijzigingen – bv. door verkeerssturing – moeten beschouwd worden als uitbreiding van de infrastructuur, minstens als uitbreiding van de geluidsbron.</p>	
<p>n. Milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai specifiek voor weg- en spoorverkeer moeten uitgewerkt worden.</p> <p>Met verwijzing naar artikel 2.2.3.1 van Vlarem II kan de Vlaamse Regering milieukwaliteitsnormen vaststellen overeenkomstig art. 2.2.1 van het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM). De Vlaamse Regering kan daarbij bijzondere milieukwaliteitsnormen vaststellen voor stiltegebieden en probleemzones, zoals vastgesteld in de strategische geluidsbelastingskaarten. Bijzondere milieukwaliteitsnormen kunnen bovendien uitgewerkt worden naargelang van de omgeving of de gevoeligheid van de bevolkingsgroep, naargelang het gaat om bestaande of nieuwe situaties en naargelang van het type omgevingslawaai. Tot dusver werden door het Vlaams Gewest formeel nog geen dergelijke milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai vastgesteld. Door van deze mogelijkheid gebruik te maken, kan het Vlaams Gewest een zeer duidelijk, juridisch kader creëren ter bescherming van milieu en leefbaarheid voor de inwoners in de getroffen gebieden.</p>	5

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat:



- (1) De gehanteerde plandrempeL van $L_{den} \geq 70$ dB te hoog is en geen gezondheidkundige waarde is. De aanbevolen waarde van de WHO wordt overschreden en er is geen overeenstemming met de reële hindersituatie. Er wordt gevraagd op basis van welke criteria de plandrempeL bepaald werd. (a, b, c, d, e, g, h, i, j, l))
- (2) Op basis van de gehanteerde methodiek voor het bepalen van de knelpunten veel gebieden met een hoge geluidsbelasting niet weerhouden worden als knelpunt. (f, h)
- (3) Een duidelijk normenkader voor weg- en spoorverkeerslawaai en/of VLAREM-milieukwaliteitsnormen ontbreken. (n, j, k)
- (4) Er een onderscheid gemaakt dient te worden tussen enerzijds het beheersen van geluidshinder van bestaande infrastructuur, en anderzijds het beheersen van geluidshinder van nieuwe of uitgebreide infrastructuur, meer bepaald als het gaat over de drempelwaarde. (m)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De Europese richtlijn omgevingslawaai vraagt dat de maatregelen die worden opgenomen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats gericht zijn op prioritaire problemen die vastgesteld zijn door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten op grond van een overschrijding van een relevante 'grenswaarde' of andere door de lidstaten gekozen criteria. In het geluidsactieplan is dit doorvertaald als een "plandrempeL". De aanpak op basis van prioriteiten wordt bovendien ook expliciet vermeld onder de doelstelling van deze richtlijn onder art. 1, lid 1. Er moet in die zin een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds gezondheidkundige advieswaarden en anderzijds tussen plandrempeLs waarboven prioritair maatregelen overwogen moeten worden. Het betreft bij de vooropgestelde plandrempeLs evenmin juridisch bindende geluidsnormen.
De in dit geluidsactieplan voorgestelde maatregelen zijn er dan ook op gericht om prioritaire problemen eerst aan te pakken, zoals die blijken op grond van overschrijding van de plandrempeL van 70 dB L_{den} en enkele andere criteria die werden bepaald voor het opmaken van de knelpuntenlijst (zie verder). Op basis hiervan worden de meest belaste zones met het hoogste gezondheidsrisico het eerst aangepakt. De aanpak van deze gedetecteerde knelpuntgebieden zijn uiteraard een eerste stap. Zoals aangegeven in het geluidsactieplan onder hoofdstuk 8 zal de keuze van de plandrempeL voor het volgende plan worden herbekeken en indien nodig worden bijgestuurd. In het geluidsactieplan wordt onder § 8.2 erkend dat in situaties beneden deze plandrempeL ook geluidshinder kan optreden of gezondheidsrisico's bestaan. Naarmate de meest prioritaire knelpunten zijn gesaneerd, kan in de toekomst ook budgettaire ruimte vrijkomen om andere knelpunten te saneren, de plandrempeL te verlagen en zo dichterbij de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO toe te werken.
- (2) Met de gehanteerde methodiek worden inderdaad niet alle woningen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB L_{den} als knelpunt aangeduid. Maar het is uiteraard zo dat niet alle problemen prioritair kunnen worden aangepakt en dat daarom naast het definiëren van een plandrempeL ook enkele andere criteria werden bepaald om knelpunten af te bakenen (zie ook punt 1 hierboven). Uiteraard zullen voor het volgende plan de gehanteerde criteria worden herbekeken en indien nodig worden



bijgestuurd. Het criterium dat een knelpunt een minimale aaneensluitende lengte dient te hebben van minstens 1 kilometer, werd opgenomen omdat het kosten-baten veel efficiënter is om bepaalde maatregelen (bv. stillere wegbedekking en geluidsschermen) aan te leggen over grotere afstanden. Voor spoorverkeer worden echter ook de potentiële knelpunten (knelpunten < 1 kilometer) weerhouden voor verder onderzoek, onder meer om te voorkomen dat deze zich in de toekomst tot effectieve knelpunten zullen ontwikkelen en om te onderzoeken welke kostenefficiënte maatregelen wel een positieve invloed kunnen hebben (bv. brongerelateerde maatregelen).

- (3) Tot dusver werden door het Vlaamse gewest formeel nog geen milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai vastgesteld, als basis voor de opmaak van geluidsactieplannen. De inhoud van het begrip 'milieukwaliteitsnormen' in de zin van het VLAREM en het DABM, te preciseren als 'richtwaarden' of 'grenswaarden', is niet aangepast aan het overeenstemmende begrip 'grenswaarden' uit de Europese richtlijn omgevingslawaai, dat eerder gezien moet worden als drempelwaarden voor geluidblootstelling waarboven lidstaten acties in overweging moeten nemen. Volgens art. 8, §1, van de Europese richtlijn omgevingslawaai moeten geluidsactieplannen immers gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten.

Er moet ook worden opgemerkt dat het ontwikkelen van een geïntegreerd wettelijk kader voor verkeerslawaai in Vlaanderen veel ruimer is dan het toepassingsgebied van de geluidsactieplannen die in het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaai worden opgemaakt. Deze geluidsactieplannen hebben immers enkel betrekking op de belangrijke agglomeraties (Antwerpen, Gent en Brugge), belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthavens (Brussels Airport) en omvatten dus niet alle infrastructuurbronnen op het Vlaamse grondgebied.

Het is belangrijk om op te merken dat het ontwikkelen van een geïntegreerd wettelijk kader voor spoor- en wegverkeerslawaai geen sinecure is. Het heeft immers verstrekkende gevolgen voor zowel de beheerders van de infrastructuur alsook voor de blootgestelde woonzones in de nabijheid van deze infrastructuur. Een geïntegreerd wetgevend kader moet immers wederkerig zijn. Het zal dus niet eenzijdig de infrastructuurbeheerder zijn die moet instaan voor het saneren van zwarte punten of rekening moet houden met specifieke voorwaarden voor de aanleg of wijziging van de infrastructuur, maar ook de initiatiefnemers (projectontwikkelaars, burgers,...), ruimtelijke planners en vergunningverleners van nieuwe woonontwikkelingen zullen bij een vastleggen van een wettelijk kader voor verkeerslawaai gebonden zijn aan nieuwe verplichtingen en randvoorwaarden. Dit zal een hele uitdaging zijn, het is immers zo dat de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen de mobiliteitsuitdaging beheersbaar tracht te maken door de dichtheid van woongelegenheden en werkplekken nabij collectieve vervoersknooppunten te verhogen (p. 34 van de strategische visie). Het is in dit opzicht belangrijk dat de Vlaamse overheid een gewestelijk isolatievoorschrift uitwerkt als onderdeel van een wettelijk kader voor omgevingslawaai. Daarnaast zal de Vlaamse overheid ook een



ondersteunende rol spelen door het sensibiliseren en vormen van ontwerpers, opdrachtgevers en lokale overheden zodat er reeds in de ontwerpende fase van een nieuwe woonontwikkeling voldoende rekening wordt gehouden met het aspect omgevingslawaai (zie fiche OMGEVING-2016-2 van het geluidsactieplan). In het actieplan is onder hoofdstuk 4 een langetermijnstrategie opgenomen waarin een benadering wordt toegelicht voor het uitwerken van een algemeen samenhangend afwegingskader voor geluid veroorzaakt door verschillende verkeersmodi (spoor-, weg- en luchtverkeer).

- (4) De plandrempel die is opgenomen in dit geluidsactieplan is bedoeld voor het detecteren en aanpakken van bestaande knelpunten. Zoals aangegeven in het geluidsactieplan onder fiche OMGEVING-2016-4 'In kaart brengen van geluidseffecten van MER-plichtige ontwikkelingen' wordt de geluidsimpact van nieuwe of gewijzigde infrastructuren, waarvan wordt vermoed dat ze significante milieueffecten kunnen hebben (i.e. wanneer ze voldoen aan vooropgestelde criteria), beperkt doordat deze plannen/projecten aan de milieueffectrapportage worden onderworpen waarbij de mogelijke negatieve impacten worden onderzocht op het geluidsklimaat. Indien uit deze beoordeling blijkt dat een project een negatieve impact op het geluidsklimaat zou kunnen hebben moeten milderende maatregelen worden voorgesteld. De beoordeling van negatieve geluidseffecten in het kader van een MER gebeurt op basis van een toetsing aan gedifferentieerde referentiewaarden. De gedifferentieerde referentiewaarden maken een onderscheid tussen nieuwe en bestaande situaties. Zie bijlage van het MER richtlijnenboek geluid en trillingen.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 8 - Focus en selectie van de voorgestelde maatregelen

Opmerking	Verwijzing
<p>a. Maatregelen bij de ontvanger</p> <p>Buiten enkele vooropgestelde onderzoeken over de toepasbaarheid van geluidsisolatie bij de ontvanger blijft het plan voor wat betreft de ‘Maatregelen bij de ontvanger’ sterk in gebreke.</p> <p>Bezwaar: Het begrip ‘de ontvanger’ is mijn inziens te eng opgevat. Wanneer er enkel wordt gekeken naar de mogelijkheden van isolatie dan ligt de focus op ‘de ontvanger’ in zijn woning. Er wordt verondersteld dat ‘de ontvanger’ zich binnen een tegen geluid isoleerbare schil bevindt: woning, school, ziekenhuis, kinderopvang, e.d..</p> <p>Als het ware wordt ‘de ontvanger’ verplicht om binnenshuis te bescherming te zoeken tegen de geluidshinder. Deze houding wordt trouwens ook aangenomen wanneer het gaat over beslissingen in verband met overdrachtsmaatregelen. De tuinen, wijk- en speelpleinen, buurtparken e.d. die deel uitmaken van de leefomgeving van ‘de ontvanger’ en die mede bepalend zijn voor de leefbaarheid van die omgeving worden genegeerd. Het kan geenszins de bedoeling zijn dat mensen op verplaatsing moeten gaan om in een leefbare buitenomgeving te kunnen zijn. Daarom is het zinvol om - vooral bij nieuwe infrastructuur – het begrip ‘de ontvanger’ ruimer te beschouwen door tenminste de onmiddellijke leefomgeving erin op te nemen.</p> <p>In het kader van een MER zou dan de geluidshinder van nieuwe infrastructuur ‘gemeten’/ berekend worden voor wat betreft de ontvangst aan de grens van de leefomgeving i.p.v. aan de grens (gevel) van de woning. Een en ander werpt ook een ander licht op overdrachtsmaatregelen. Overdrachtsmaatregelen aan de bron kunnen uitgebreid worden door overdrachtsmaatregelen in het terrein tussen de bron en de leefomgeving van ‘de ontvanger’.</p>	8,10
<p>b. Ribbelsignalisatie</p> <p>Opmerking(en) : Het geluidsactieplan houdt nergens rekening met ribbelsignalisatie.</p> <p>Men zou kunnen vermoeden dat een voertuig slechts uitzonderlijk over ribbelsignalisatie rijdt wat uiteraard correct is voor doorlopende witte lijnen want die mogen immers niet overschreden worden.</p> <p>Echter bij inhaalmanoeuvres en nog meer bij een afslag, wordt de ribbelsignalisatie gedurende significante tijd door een significant</p>	10



aantal voertuigen overschreden. Bovendien situeert de geluidsoverlast van deze ribbelsignalisatie zich in de frequentiebanden 800Hz-1200Hz, hetgeen in de Aweging de frequentiebanden zijn die relatief het zwaarst doorwegen en door de mens als meest storend ervaren worden. Hierdoor is ter hoogte van de op- en afritten de geluidsoverlast van ribbelsignalisatie niet te verwaarlozen. Vraag : Graag uw studie en toelichting hieromtrent.	
c. Verder zou ik er ook voor pleiten om nachtelijke werven voor wegenwerken te beperken tot strikte noodsituaties en waarbij er rekening gehouden wordt met de hinder die de werken zullen veroorzaken en de nabijheid van woningen en de geluidsdruk die aanwezig is in de omgeving ook door andere geluidsbronnen.	11
d. De Vlaamse Regering moet nagaan welke mogelijkheden er zijn om de Federale overheid ertoe aan te zetten om het zeer gunstige fiscale beleid voor bedrijfsvoertuigen (auto's, moto's enz) om te keren. Zolang dit niet aangepakt wordt zal de verkeersdruk en dus ook het omgevingslawaai toenemen.	11
e. Antwerpen is bezig met belangrijke verkeersingrepen gepland onder de noemer 'het Toekomstverbond' en diverse verkeerssturende maatregelen maken daarvan integraal deel uit of zullen hiervan deel gaan uit maken. Het geluidsactieplan maakt nergens melding van deze verkeerssturende maatregelen zoals bv. vanaf 1 juli 2017 rijden vrachtwagens gedurende de nacht goedkoop door de Liefkenshoektunnel (https://www.liefkenshoektunnel.be/nl).	10

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Het begrip 'ontvanger' onder maatregelen bij de ontvanger te eng is opgenomen en het lijkt zinvol om - vooral bij nieuwe infrastructuur – het begrip 'de ontvanger' ruimer te beschouwen door tenminste de onmiddellijke leefomgeving erin op te nemen. (a)
- (2) Het geluidsactieplan houdt geen rekening met ribbelsignalisatie. (b)
- (3) Vraag om geluidshinder van nachtelijke wegenwerken aan te pakken. (c)
- (4) Het zeer gunstig fiscale beleid voor bedrijfsvoertuigen moet worden omgekeerd. (d)
- (5) Opname van verkeerssturende maatregelen in het actieplan (bv vanaf 1 juli 2017 rijden vrachtwagens gedurende de nacht goedkoop door de liefkenshoektunnel). (e)



Reactie op de opmerkingen

- (1) Bij het nemen van geluidsmilderende maatregelen wordt de voorkeur gegeven aan maatregelen aan de bron (zoals o.a. het aanleggen van een stillere wegverharding, het houden van afstand tussen de geluidsbron en geluidsgevoelige functies bij nieuwe situaties, ...) en in tweede instantie aan maatregelen in de overdracht (afschermingsmaatregelen). Het effect van deze maatregelen heeft een grotere reikwijdte en is dus in vele gevallen kosten efficiënter dan maatregelen aan de ontvanger (akoestische isolatie). (zie hoofdstuk 9 'acties en maatregelen'). Vertrouwen op akoestische isolatie om een hoog buitengeluidsniveau te compenseren mag nooit de voorkeursoptie zijn. Maatregelen die het buitenniveau zelf naar beneden halen verdienen steeds de voorkeur. Het nemen van geluidsmilderende maatregelen is kostelijk, daarom wordt er in eerste instantie prioriteit gegeven aan het saneren van woongebieden met hoge geluidsbelasting en/of hoge bevolkingsdichtheid (zie § 8.3. 'op te lossen problemen, te verbeteren situaties'). In de recente WHO aanbevelingen wordt immers aangegeven dat gezondheidseffecten in de meeste gevallen optreden als gevolg van langdurige geluidsblootstelling (p 10 van het WHO rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region'). Het is daarom aanvaardbaar om prioriteit te geven aan woningen, waar inwoners langdurig worden blootgesteld aan hoge geluidsniveaus dan aan het saneren van publieke plaatsen die occasioneel worden gebruikt door individuen. Uiteraard is het aangewezen dat bij de aanleg van nieuwe wijken, speelpleinen, buurtparken vanaf het begin van het ontwerp rekening wordt gehouden met de heersende (buiten)geluidsniveaus. Daar zal in de volgende planperiode dan ook verder op worden ingezet, zie ook fiche OMGEVING-2016-1. Daarnaast wordt er werk gemaakt van het behoud van zones met een goede geluidskwaliteit in verstedelijkt gebied, zie ook fiche OMGEVING-2016-7.
- (2) Markeringen bestaan in Vlakke systemen (Type I) en systemen met speciale oppervlakstructuur (Type II). Bij de speciale oppervlakstructuren wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds wegmarkeringen die het retroreflecterend vermogen verhogen (gestructureerde markeringen), en anderzijds wegmarkeringen met akoestische eigenschappen.
 - Gestructureerde markeringen :

Het doel van een gestructureerde markeringen is om de zichtbaarheid bij nacht op een nat wegdek of bij regenweer te bevorderen. Hierbij wordt het markeringsproduct niet in een gelijkmatige laag op het wegdek aangebracht, maar d.m.v. een spetter- of dotpatroon. Ook dergelijke markeringen zijn bij overrijden heel lichtjes voelbaar en genereren een licht zoemend geluid. Deze markering kan dus verkeerdelijk voor een ribbelmarkering worden aanzien. Om nachtzichtbaarheid van markeringen te kunnen realiseren op autosnelwegen moeten gestructureerde of voorgevormde (tape)-markeringen gebruikt worden. De gestructureerde markeringen produceren onvermijdelijk wat extra geluid als er over gereden wordt. De tape-markeringen hebben dit effect voor zover gekend niet maar hebben een veel kortere levensduur en zijn duurder.
 - Speciale oppervlakstructuren met akoestige eigenschappen bestaan onder vorm ribbelstroken en ribbelmarkeringen

- Ribbelmarkeringen:
 Het doel van een ribbelmarkering bestaat er in de bestuurders een sterk hoorbaar en voelbaar signaal te geven wanneer zij van de rijbaan dreigen af te wijken. Op die manier kunnen zij tijdig redresseren.
 Ribbelmarkeringen worden meestal op op- en afritten of als randlijn van autosnelwegen aangebracht. Er wordt nooit voor gekozen om ribbelmarkeringen als rijstrookscheiding aan te brengen. Wegmarkeringen die een sterk geluid produceren, zoals ribbelmarkeringen, worden vermeden als randlijnen in gebieden waar de bebouwing de autosnelweg dicht nadert. Dit zou voor de omwonenden storend kunnen zijn. Bovendien biedt dit soort markeringen geen meerwaarde om de vereiste functionele eigenschappen te behalen.
- Ribbelstroken:
 Ribbelstroken worden gedefinieerd als een reeks van brede, loodrecht op de wegas aangebrachte dikkere strepen. Ze hebben net als doel zowel een visueel, akoestisch als trillingseffect te genereren. Zij duiden een gevarezone aan (bijvoorbeeld een rotonde) zonder dat de afbouw van het snelheidsregime door middel van borden C43 noodzakelijk is.

Momenteel is de geluidsproductie van markeringen type II nog nergens in normering opgenomen. Dit maakt het voorwerp uit van een aankomend Technisch rapport (CEN TR) dat onder leiding van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw wordt opgemaakt. Het is dan ook niet eenvoudig om richtlijnen en prestatiekenmerken te definiëren voor geprofileerde markeringen. Eens het CEN/TR er is kunnen onze voorschriften in die zin worden aangepast.

- (3) Het uitgangspunt bij wegenwerken is de hinder maximaal te beperken. Om de hinder bij werken zoveel mogelijk te beperken wordt werf per werf bekeken welke maatregelen kunnen genomen worden, afhankelijk van de te verwachten hinder op de betrokken locatie en de duur van de wegenwerken. Het is hierbij zaak een evenwicht te vinden tussen de impact of de verkeersdoorstroming en de omgeving. Eén van de maatregelen die we kunnen nemen is het volcontinu (24/7 en dus incl nachtwerk) organiseren van een wegenwerk.

Enkele nuances bij nacht- en volcontinuwerk:

- In onze richtlijnen (cfr DO MinderHinder) is voorzien dat er enkel voor wegenwerken die 'grote tot heel grote hinder' (categorisering) veroorzaken nacht of volcontinu gewerkt kan worden. "Het spreekt voor zich dat er bij elke werf gestreefd wordt naar de laagste hindercategorie. Als een werk uitgevoerd kan worden tijdens de tijdsvensters van AWV, moet dit dus ook zo gebeuren. Hetzelfde geldt voor een werk van categorie A of B dat tijdens het weekend of de nacht minder hinder veroorzaakt: het werk zal dan ook daadwerkelijk op deze momenten uitgevoerd worden."
- Op gewestwegen kan AWV enkel 's nachts werken mits toestemming (vergunning) van de gemeente. Op autosnelwegen kan AWV autonoom beslissen, hier zijn echter weinig omwonenden en bijgevolg weinig hinder;



- Hinder bij wegenwerken is onvermijdelijk, AWV spant zich extra in om bij wegenwerken omwonenden te informeren over het verloop van de werken.
- (4) Bedrijfswagens (salariswagens) vormen één van de mogelijke voordelen van alle aard in de fiscale wetgeving. Het schrappen van de mogelijkheid voor werkgevers om werknemers een auto te geven als deel van het loonpakket, is al lang een vraag om de mensen tot een meer rationeel mobiliteitsgedrag te bewegen. Stappen in die richting zijn gezet met de regeling “cash for car” en recent ook met het mobiliteitsbudget.
- Aandringen bij de federale regering, die hiervoor bevoegd is, is reeds opgenomen in het ontwerp van luchtbeleidsplan 2030. Overleg hierover met sociale partners behoort ook tot de bevoegdheid van de federale regering, want in veel collectieve arbeidsovereenkomsten is die wettelijke mogelijkheid om een wagen toe te kennen als deel van het loonpakket vastgelegd als een recht.
- (5) De verkeerssturende maatregel waarnaar wordt verwezen (vanaf 1 juli 2017 rijden vrachtwagens gedurende de nacht goedkoop door de Liefkenshoek-tunnel) is een maatregel die wordt genomen om de filedruk in -en om Antwerpen te laten afnemen door een betere spreiding van het verkeer (o.a. een verschuiving van het verkeer naar de nachtperiode). Dit is een specifieke lokale maatregel en ons inziens geen algemene maatregel die opgenomen kan worden in het geluidsactieplan. Dit is enkel een verkeerssturende maatregel, hierbij moet worden opgemerkt dat door een verschuiving van het vrachtverkeer naar de nachtperiode het Lden-geluidsniveau op deze locaties kan toenemen. Geluidsoverlast wordt immers tijdens de avond en 's nachts als meer hinderlijk ervaren.

Aanpassingen in het actieplan

Naar aanleiding van de inspraakreactie onder punt (4) zal een bijkomende actie ‘aandringen bij FOD voor het stimuleren van een milieuvriendelijker mobiliteitsgedrag’ (WEG-2016-21) in het geluidsactieplan worden opgenomen. Deze actie werd ook opgenomen in het ontwerp van luchtbeleidsplan 2030.



Fiche 9 - Maatregelen m.b.t. geluidsemissiearme motoren

Opmerking	Verwijzing
a. Start met luidruchtige motards en brommertjes stiller te maken. In Duitsland is er een verbod op lawaaijige voertuigen. Waarom kan dit niet hier in België?	2
b. Motors en bromfietsen worden niet vermeld. Hun motoren zijn niet aan duidelijke geluidsnormen onderworpen en teisteren stads- en dorpskernen met hinderlijke geluidsoverlast. Ook voor deze weggebruikers zijn dringend geluidswerende maatregelen nodig.	3
c. Zo snel mogelijk alle ontploffingsmotoren verbieden en enkel elektrische voertuigen toelaten. (en die zeker NIET verplichten om geluid te maken.	4
d. Het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemissiearme motoren wordt door de Vlaamse overheid gestimuleerd.” → Hoe?	12

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Geluidshinder van motards en brommers moet worden aangepakt (vraag voor maatregelen/verbod) (a, b)
- (2) Vraag om enkel nog elektrische voertuigen toe te laten. (c)
- (3) Vragen op welke manier het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemissiearme motoren door de Vlaamse overheid worden gestimuleerd.(d)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Voor bromfietsen en andere voertuigen bestaan er in België normen in verband met de toegestane geluiduitstoot (geluidemissie). Dit is vanop Europees niveau geregeld, en wordt in België door de federale overheid in Belgische wetgeving omgezet. 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>. Dit KB maakt deel uit van de zogenaamde wegcode. De lokale politie is bevoegd om toezicht uit te oefenen op de naleving ervan.

Sinds 1 juli 2014 is de technische keuring van motorvoertuigen ingevolge de 6^e fase van de staatshervorming 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.

Daarnaast kunnen gemeentebesturen zelf ook via gemeentelijke reglementen bepalingen voorzien om lokale overlast te beheersen. Zo is in een aantal gemeentelijke reglementen het gebruik van quads op de openbare weg beperkt of zelfs verboden. Indien er bepalingen met betrekking tot deze problematieken zijn opgenomen in een gemeentelijk reglement of politieverordening dan is in dat geval de politie of bevoegde ambtenaren in de mogelijkheid om toe te zien op de naleving ervan.

Tot slot stimuleert de Vlaamse overheid het gebruik van geluidsemissiearme voertuigen (zie fiche WEG – 2016 -05 van het geluidsactieplan). Zo geldt er een zero-emissie-premie voor een nieuwe elektrische motorfiets of elektrische bromfiets klasse B. En daarnaast zijn elektrische motorfietsen en elektrische voertuigen vrijgesteld van de belasting op in verkeersstelling.

- (2) De transitie naar zero-emissievoertuigen kan niet van vandaag op morgen. Er zijn nog onvoldoende van deze wagens op de markt en de aankooprijzen liggen nog redelijk hoog. Niet iedereen heeft de middelen om er direct één te kopen. Bovendien moet er ook voldoende laadinfrastructuur bijkomen en moeten de elektriciteitsnetten dit aankunnen. Daarvoor zijn bij grote aantallen systemen van slim laden nodig. De Vlaamse overheid kiest er dan ook voor om de overgang geleidelijk te maken. De ambities zijn om in 2025 naar een marktaandeel van 20% te gaan en in 2030 naar 50%. In 2035 zouden er dan geen wagens met verbrandingsmotoren meer op de markt mogen komen. Maar zelfs dit zal nogal wat inspanningen vragen.
- (3) In fiche WEG-2016-05 van het geluidsactieplan wordt toegelicht op welke manier het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemissiearme motoren door de Vlaamse overheid worden gestimuleerd.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 10 - Maatregelen m.b.t. collectief vervoer, combimobiliteit en modal shift

Opmerking	Verwijzing
a. Modal shift van van auto- en busmobiliteit naar stappen, fietsen, trein en tram.	4
b. Gent: tramnet significant uitbreiden.	4
c. noodzaak om plannen te voorzien voor de ontwikkeling van het collectief vervoer via spoorweg en waterwegen. Hierbij moet in de eerste plaats gedacht worden aan de ontwikkeling van kwalitatief openbaar vervoer.	7
d. De globale blootstelling aan geluid kan ook dalen door het aantal voertuigkilometers te verminderen, maw overschakelen van individueel gemotoriseerd verkeer naar openbaar vervoer of beter nog overschakelen naar actieve verplaatsingen nl. fietsen en wandelen. Voordeel is dat hiermee ook tegelijkertijd andere problemen worden aangepakt zoals luchtvervuiling en leefbaarheid van de straten.	12

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Er moet worden ingezet op een modal shift van wegverkeer naar stappen, fietsen, trein- en tram. (a)
- (2) Ingezet moet worden op uitbreiding van tramnet in Gent. (b)
- (3) Ingezet moet worden op collectief (openbaar) vervoer via spoorweg en waterwegen. (b,c)
- (4) Modal shift als voordeel heeft dat ook andere problemen worden aangepakt (o.a. luchtvervuiling, leefbaarheid van straten). (d)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Het Vlaamse mobiliteitsbeleid wordt ingrijpend hertekend. De Vlaamse Regering keurde op 21 december 2018 het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid goed. Als volgende stap wordt het ontwerp van decreet voorgelegd aan het Vlaams parlement. Basisbereikbaarheid staat voor het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een efficiënt en vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoersmiddelen en financiële middelen. Centraal staat de term 'combimobiliteit'. Dit is de omschrijving van het multimodaal reisgedrag, waarbij reizigers voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren (bv. met de fiets naar het station om daarna trein te nemen of rijden met de auto tot aan een park-and-ride om dan met de tram of deelfiets naar het stadscentrum te gaan, ...). De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi en goed uitgeruste knooppunten maken het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen. De verschillende vervoersmodi worden niet langer beschouwd als elkaars concurrent, maar vullen elkaar aan. Het gebruik van de verschillende vervoersmodi (openbaar vervoer, fiets, auto, vrachtwagen, etc.) wordt op elkaar afgestemd en uitwisselbaar gemaakt.



- (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 studies lopende (zoals lijnenbundel 3 en 7).
- (3) In kader van Basisbereikbaarheid wordt het treinnet gezien als de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Collectief (openbaar) vervoer via waterwegen kan al op een aantal plaatsen (cfr. De Waterbus).
- (4) Klopt. Dit wordt o.a. ook meegenomen in kader van de jaarlijkse mobiliteitscampagne van het Netwerk Duurzame Mobiliteit (dat door Dep MOW wordt gesubsidieerd). Bv. op Autovrije zondag (i.e. één van de acties tijdens Week van de Mobiliteit) wordt aangetoond dat openbare ruimte ook op een andere manier kan worden ingevuld. Daarnaast is het inzetten op modal shift ook een actie die is opgenomen in het ontwerp luchtkwaliteitsplan van de Vlaamse overheid.

Aanpassingen in het actieplan

De maatregelen die de Vlaamse Overheid op dit moment neemt en in de komende planperiode zal nemen m.b.t. modal shift van wegverkeer naar alternatieven modi zijn opgenomen in de fiche WEG-2016-06 (Beheersing van de verkeergroei: verknopen van netwerken voor een beter combimobiliteit en door het inzetten op een (hogere) modal shift naar binnenvaart en het spoor). De titel van deze actie is nogal eng geformuleerd en zal worden aangepast in “Beheersing van de verkeergroei: verknopen van netwerken voor een beter combimobiliteit en door het inzetten op een (hogere) modal shift van wegverkeer naar alternatieve modi (binnenvaart, treinvervoer, fiets,...)”.

Verder zal in de omschrijving van deze actie het volgende worden aangevuld: “Zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer kan een modal shift (water, spoor, fiets,...) of een goede combinatie van de modi en bundeling bijdragen tot een verbetering van de leefbaarheid (inclusief een daling van de geluidsniveaus) en de verkeersveiligheid.”

Tot slot zal er onder Aanpak 2019-2023 van fiche WEG-2016-06 een aanvulling worden toegevoegd m.b.t. stedelijke logistiek:

- *De Vlaamse overheid zal inzetten op efficiënte stedelijke logistiek met respect voor leefbaarheid en veiligheid. Een stedelijke omgeving is immers een verkeers- en geluidsgevoelige plaats. Concrete voorbeelden:*
 - o *cityhub met verdere verdeling door o.a. fiets. -> bundeling aan de rand van de stad en efficiënte verdeling in de stad.*
 - o *Betere beladingsgraden door bundeling zorgt voor minder vrachtvervoer in de stad en dus minder geluid.*
 - o *Rol transport over water bij stedelijke logistiek (bouwlogistiek en andere projecten...)*



Fiche 11 - Maatregelen m.b.t. snelheidsreductie

Opmerking	Verwijzing
<p>a. Actie WEG-2016-07 Op p. 43 en 55 van het actieplan wordt gesteld dat “een algemene snelheidsverlaging op snelwegen relatief weinig impact zou hebben”. Een snelheidsverlaging van personenwagens van 120 km/h naar 90 km/h zou slechts een reductie van 2 dB opleveren, een gelijkaardige snelheidsverlaging voor vrachtwagens zou nagenoeg geen reductie opleveren. Globaal zou de reductie hierdoor beperkt blijven tot 1 dB, al zouden piekniveaus wel gereduceerd worden. Over de positieve effecten op luchtkwaliteit en verkeersveiligheid ten gevolge van een dergelijke snelheidsbeperkende maatregel wordt hier niets vermeld. Terwijl dit zeker relevante argumenten zijn in een stedelijke agglomeratie waar veel bewoners worden blootgesteld aan een hoger geluidsniveau en een slechtere luchtkwaliteit. Ook ter hoogte van drukke verkeerswisselaars kan een snelheidsverlaging gunstige effecten hebben naar verkeersveiligheid toe. Concreet is de Stad Gent voorstander van een snelheidsregime van 90 km/u binnen de stadsregio op het hoofdwegennet, waarvan E40, E17 en R4 onderdeel uitmaken.</p> <p>Op p. 55 van het actieplan wordt gesteld dat het verlagen van de snelheid op de secundaire en lokale wegen gunstige effecten kan hebben voor de verkeersleefbaarheid en- veiligheid maar ook inzake het beperken van geluidshinder. De snelheidsregel op gewestwegen van 70 km/u is van kracht sinds 1 januari 2017. AWW kan echter afwijken van de criteria in het dienstorder en daarbij moet er geen rekening gehouden worden met geluid. Dit is toch contradictorisch. Daarom dringt Stad Gent er op aan dat AWW en de Commissie Verkeer en Mobiliteit geen afwijkingen meer toestaan en algemeen de snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde kom naar 70 km/u brengen. Dit verhoogt de verkeersveiligheid én vermindert de geluidshinder.</p>	13
<p>b. Eén van de bronmaatregelen/acties is het beheersen van de verkeersgroei door gerichte verlaging van de maximumsnelheid op gewestwegen en/of autosnelwegen. In het voorliggend ontwerp geluidsactieplan wordt beschreven dat deze actie onderzocht is en ‘uitgevoerd’. De provincie wenst hier in haar advies op te reageren.</p>	15

In het ontwerpplan staat hierover:

Uit beleidsvoorbereidende studies is gebleken dat een algemene snelheidsverlaging op snelwegen relatief weinig impact zou hebben (bv. verlaging van snelheid personenwagens tot 90 km/h geeft daling met 1 dB). Op secundaire en lokale wegen kan een snelheidsverlaging wel gunstige effecten hebben, niet alleen op de geluidshinder maar ook op de verkeersleefbaarheid en op de veiligheid. Dit element kan worden meegenomen bij de evaluatie en afstemming van de snelheidsregimes op gewestwegen door AWV en het Departement MOW. Sinds 1 januari 2017 werd ook de nieuwe snelheidsregel van 70 km/u op wegen buiten de bebouwde kom (die geen autosnelweg of 2x2-wegen met middenberm zijn) van toepassing.

De criteria om af te wijken van de standaard snelheid van 70 km/h op gewestwegen buiten de bebouwde kom zijn opgenomen in het dienstorder MOW/AWV/2016/2. De criteria in dit dienstorder zijn opgesteld en besproken door de Commissie Verkeer en Mobiliteit. Ter voorbereiding van de invoering van de 70km/h op 1 januari 2017 hebben de territoriale afdelingen van het Agentschap Wegen en Verkeer alle gewestwegen gescreend aan de hand van de criteria uit het dienstorder om de snelheid vast te leggen. In het dienstorder is 'geluid' evenwel geen specifiek aspect waarmee wordt rekening gehouden voor het vastleggen van de maximaal toegelaten snelheid.

Voorstel van advies

De focus ligt heel sterk op de agglomeraties van Gent en Antwerpen. Hoewel een deel van de R0 en de bijhorende geluidsoverlast zich afspeelt op Brussels grondgebied, mag ook de invloed op Vlaams-Brabant zeker niet achteruit geschoven worden. De R0 en de aansluitende hoofdwegen geven een heel pak geluidsoverlast in de provincie Vlaams-Brabant.

Daarom wil de deputatie van Vlaams-Brabant vragen om (opnieuw) te onderzoeken of een verlaging van de maximumsnelheid op de Brusselse Ring naar 90 km/u of 100 km/u, kan bijdragen tot de beperking van de geluidsoverlast voor de omwonenden in Vlaams-Brabant (en daarbuiten) én voor de vrachtwagens nog een beperking van 20 km/u minder. Dit alles zolang de huidige configuratie van de R0 bestaat. Tot op heden is de maximumsnelheid op de Ring rond Brussel, de R0, nog steeds 120 km/u. Dit moet ook onderzocht worden voor de aansluitende delen (eerste kilometers) van de E40, E19,...



c. Ook voor de verkeersveiligheid en vermoedelijk zelfs voor de doorstroming zou een verlaging van de maximumsnelheid voordelig kunnen zijn, of dit valt althans te onderzoeken.	15
d. In de bebouwde kom altijd en overal 30 km/u	4
e. Aangezien het geluid reducerend effect van het invoeren van een snelheidsverlaging in belangrijke mate wordt bepaald door zwaar verkeer is het zinvol om de mogelijkheden van snelheidsverlaging minstens te onderzoeken. Het plan gaat ervan uit dat er weinig reductie te halen is omdat vrachtwagens 'al' aan een snelheid van 90 km/u rijden. Te grote snelheidsverschillen tussen zwaar verkeer en personenwagens zijn misschien niet wenselijk. Doch is het mogelijk om beide transporttypes in snelheid te verlagen. Vooral op plaatsen met intensief zwaar verkeer op relatief korte afstanden (ringwegen e.d.) is de verwachting dat er aanzienlijke geluid reducties te bekomen zijn, zonder bijkomende infrastructuur/investeringen. Onderzoek de mogelijke geluidreducties in situaties waar vrachtwagens minder dan 90 km/u rijden en personenwagens een hiermee in verhouding staande snelheid rijden. Voorbeelden (niet limitatief): vrachtwagens 80 km/u en personenwagens 110 km/u, of vrachtwagens 70 km/u en personenwagens 100 km/u.	6, 10
f. Neem in het plan concrete acties en/of initiatieven op om de maximum snelheid te handhaven. Wellicht zijn er initiatieven te nemen binnen een gewestelijke, een federale en een Europese context.	8
g. Nergens wordt in het geluidsactieplan gesproken over een snelheidsverlaging tot beneden 90 km/u op autosnelwegen. Echter als men rekening houdt met de kostprijs van geluidsschermen per lopende kilometer en de beperkte aanwezigheid van geluidsschermen in Vlaanderen (in vergelijking met Nederland waar elke autosnelweg die (van op afstand) langs woonkernen passeert, geflankeerd lijkt te zijn met geluidsschermen) is het volgens ons waarschijnlijk een economisch te verantwoorden keuze om zeer plaatselijk het verkeer te remmen tot bv. 70 km/u voor vrachtwagens en 90 km/u voor andere voertuigen. Neem als voorbeeld een geluidsscherm in Vlaanderen waar de lengte zelden 3 lopende kilometer overschrijdt. Een vrachtwagen die bv. langs de A12 vanuit Bergen op Zoom (Nederland) naar Antwerpen rijdt (ongeveer 30 km) zal daar aan 90 km/h een 20	10



<p>minuten over doen. Mocht diezelfde vrachtwagen aan de woonzone Zandvliet / Berendrecht voor de 3 lopende kilometer vertragen tot 70 km/u dan zal zijn traject slechts 1 minuut langer duren, namelijk 21 minuten voor diezelfde 30 kilometer.</p> <p>Vraag : Graag uw studie naar de haalbaarheid van zulke snelheidsbeperkingen en toelichting hieromtrent.</p>	
<p>h. Paragraaf 9.1 : Type acties en maatregelen - Bronmaatregelen (pagina 43) : Bronmaatregelen die de Vlaamse overheid kan nemen, zijn het aanleggen van een stille wegverharding en het invoeren van een snelheidsverlaging. Omgekeerd zal een hogere snelheid voor zwaar verkeer het geluid doen toenemen.</p> <p>Het plan gaat er momenteel van uit dat de maximum snelheid die vrachtwagen rijden 90 km/u is.</p> <p>Advies : Theoretisch is die aanname terecht, echter valt het dagdagelijks op dat vrachtwagens vaak sneller rijden (door ontbreken van bv. snelheidsregulerende maatregelen). Neem in het plan genoeg ruimte voor concrete acties en/of initiatieven op om de maximum snelheid effectief te handhaven. Wellicht zijn er initiatieven te nemen binnen een gewestelijke, een federale en een Europese context.</p>	10
<p>i. Er is nood aan een beleid voor het verminderen van het omgevingsgeluid van wegen, door 's nachts een snelheidsbeperking in te voeren voor vrachtwagens.</p>	11
<p>j. Geluidsalarm'</p> <p>Opmerking(en) : Nergens wordt in het geluidsactieplan gesproken over ingrepen zoals die bv. bij 'smogalarm' van toepassing zijn. Er is immers een duidelijke wetgeving met criteria en maatregelen over 'smogalarm', echter niet voor geluidsoverlast. Volgens ons is rond geluidsoverlast tevens perfect een gelijkaardige redenering toepasbaar : een verhoogde geluidsoverlast waarbij een vastgelegde waarde 'geluidsalarm' overschreden wordt, zal dan leiden tot een dynamisch verminderde snelheid.</p> <p>Vraag : Graag uw studie naar de haalbaarheid van zulks 'geluidsalarm' en toelichting hieromtrent.</p>	10
<p>k. Verder zou ik graag ook nog een uitbreiding zien van trajectcontrole op de Ring 0 Brussel en alle autosnelwegen die ermee in verbinding staan (E19, E40, A12, A201 enz): verkeersbegeleiding, preventie van verkeersongevallen, meer</p>	11

respecteren van de maximum snelheid, minder omgevingsgeluid en minder uitstoot.	
---	--

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Een snelheidsreductie kan ook positieve effecten hebben op o.a. luchtkwaliteit en verkeersveiligheid, doorstroming. (a, b,c)
- (2) Er wordt aangedrongen dat AWV en de Commissie Verkeer en Mobiliteit geen afwijkingen meer toestaan en algemeen de snelheid op gewestwegen buiten de bebouwde kom naar 70 km/u brengen. (a)
- (3) Vraag om in de bebouwde kom overal en altijd 30 km/u in te voeren. (d)
- (4) Onderzoek de mogelijke geluidreducties in situaties waar vrachtwagens minder dan 90 km/u rijden en personenwagens een hiermee in verhouding staande snelheid rijden. Voorbeelden (niet limitatief): vrachtwagens 80 km/u en personenwagens 110 km/u, of vrachtwagens 70 km/u en personenwagens 100 km/u. (e)
- (5) Neem concrete acties en/of initiatieven op om de maximum snelheid te handhaven. (f, h)
- (6) Specifieke voorstellen m.b.t. snelheidsreductie:
 - Vraag om zeer plaatselijk het verkeer te remmen tot bv. 70 km/u voor vrachtwagens en 90 km/u voor andere voertuigen. Te onderzoeken of dit een economisch te verantwoorde keuze is. (g)
 - Vraag om 's nachts een snelheidsbeperking in te voeren voor vrachtwagens. (i)
 - Vraag naar mogelijkheid tot invoeren van een 'geluidsalarm' dat zal leiden tot het dynamisch verminderen van de snelheid. (j)
- (7) Vragen voor snelheidsreductie op specifieke locaties:
 - Vraag voor een snelheidsregime van 90 km/u binnen de stadsregio van Gent op het hoofdwegennet, waarvan E40, E17 en R4 onderdeel uitmaken. (a)
 - Vraag naar onderzoek verlaging maximumsnelheid op de Brusselse Ring naar 90 km/u of 100 km/u, én voor de vrachtwagens nog een beperking van 20 km/u minder. Dit alles zolang de huidige configuratie van de R0 bestaat. Dit moet ook onderzocht worden voor de aansluitende delen (eerste kilometers) van de E40, E19,...(b)
 - Vraag voor invoering van trajectcontrole op de R0 Brussel en alle autosnelwegen die ermee in verbinding staan (E19, E40, A12, A201 enz). (k)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Onderzoek toont aan dat er een groot verband bestaat tussen snelheid en het ongevalsrisico en dat zelfs een kleine verandering qua snelheid een significante invloed kan hebben op het aantal ongevallen.
Naast snelheid in absolute termen, heeft ook het verschil in snelheid (of de variatie) een invloed op het ongevalsrisico. Hoe groter de spreiding van de snelheden, of met andere woorden, hoe groter de snelheidsverschillen tussen de verschillende typen weggebruikers, hoe meer interactie tussen de

weggebruikers en hoe groter het ongevalsrisico. De invoering van lokale snelheidsbeperkingen moet daarom steeds met de nodige aandacht worden onderzocht.

(2) De geldende snelheidsbeperkingen op het Vlaamse wegennetwerk worden bepaald door het ministerieel besluit van 12/12/2016, het dienstorder 2016-02 en artikel 11 van het verkeersreglement. Uitzonderingen op deze bepalingen zijn enkel toegestaan in samenspraak met het lokale bestuur. In praktijk zijn deze uitzonderingen erg beperkt.

(3) Gewestwegen hebben een verbindende functie wat maakt dat naast de verkeersveiligheid ook de doorstroming van belang is. De snelheid op deze gewestwegen verlagen naar 30 km/u zal deze functie niet ondersteunen.

Na de aanpassing van de algemene snelheidslimiet op de openbare wegen buiten de bebouwde kom die werd ingevoerd op 1 januari 2017, zal departement MOW in het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid nagaan of er wijzigingen nodig zijn in andere snelheidsregimes. Daarbij houden we afstemming van wegbeeld, wegomgeving en -functie in het achterhoofd met het oog op de leesbaarheid van de weg. Een leesbare weg en consistente geloofwaardige snelheidsregimes kunnen een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid door beïnvloeding van het rijgedrag en er voor zorgen dat men zich beter aan de snelheidslimiet houdt.

(4) 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 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.

(5) Snelheid is op dit moment de meest gehandhaafde verkeersinbreuk. Dit omwille van de grote investeringen die Vlaanderen deed op het gebied van automatisering van de controles. Er wordt dus al op grote schaal werk gemaakt van concrete acties snelheidshandhaving. Bovendien vindt er twee keer per jaar een extra grote snelheidsactie plaats, de flitsmarathon, en daarnaast is er minstens één keer per jaar een snelheidscampagne die gecombineerd wordt met verhoogde controles. Daarnaast zet het Agentschap Wegen en Verkeer actief in op het voorzien van trajectcontroles. Er komen zo'n 20 trajectcontroles per jaar bij. Tegen eind 2019 wordt verwacht dat 30% van het Vlaamse hoofd- en gewestwegennet gecovert zal zijn met dit controlesysteem. De locaties van deze trajectcontroles wordt prioritair bepaald op basis van de zwarte punten ten gevolge van verkeersveiligheid.

(6) 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.

Vraagtekens kunnen we ook zetten bij de handhaving van de snelheidslimieten omwille van geluidsoverlast. Het is niet evident dat politie deze als een prioriteit kan beschouwen.

Antwoorden op specifieke voorstellen:

- 1: Er moet ook rekening gehouden worden met het economisch verlies dat gepaard kan gaan met een snelheidsbeperking en de kosten voor het invoeren van specifieke systemen.
- 2: De visie bestaat erin zoveel mogelijk vrachtwagens tijdens de nachtperiode te laten rijden (b.v. via rekeningrijden). Hierdoor worden de vrachtwagens tijdens de spitsuren geweerd, met minder lange files tot gevolg. Minder filevorming resulteert ook in een lage CO2-uitstoot.
- 3: Het idee voor het invoeren van een geluidsalarm is niet zomaar praktisch uitvoerbaar. Er zal dan geïnvesteerd moeten worden in dure meetapparatuur die op regelmatige afstanden continu het geluidsniveau moet registreren.

In verschillende situaties zullen eerder andere maatregelen meer effectiever en/of aangewezen zijn dan het inzetten van snelheidslimieten, zoals o.a het stimuleren van het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen met geluidsemisearme motoren, acties van invloed op de verkeersintensiteiten, aanpassingen van het wegdek, stedenbouwkundige inrichting die ervoor zorgt dat het lawaai zich minder sterk voorplant, dat er geen geluidsgevoelige bestemmingen worden ingeplant nabij grote, drukke wegen ...

- (7) 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, namelijk 120 km/u, 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.

De trajectcontroles die momenteel gepland zijn in Vlaanderen op snelwegen hebben quasi alle een synergie-relatie met het anti-terror ANPR-netwerk van de federale politie, in uitrol. Op ongeveer 160 locaties op snelwegen in Vlaanderen worden in dit plan ANPRs geïnstalleerd. Een belangrijk aantal

hiervan (keuzes zijn vooral metrologisch/technisch) zullen ook begin-, eind- of tussenpunt van trajectcontrole zijn. Hierbovenop investeert AWV nog in een aantal extra installaties om hierdoor extra trajectcontroles mogelijk te maken.

Op de R0, ten minste het noordelijke gedeelte tussen Sint-Stevens-Woluwe en Groot-Bijgaarden, is deze oefening niet gemaakt uitgaande van de bestaande wegenis of vertrekkende van de nieuwe topologie. Wel is er in dit plan actueel al trajectcontrole voorzien op volgende locaties:

- R0 tussen Halle en Drogenbos binnenring
- E40 tussen Sterrebeek en Bertem (richting Heverlee), weldra klaar voor gebruik
- E40 tussen Bertem en Sterrebeek richting Brussel
- E19 tussen Mechelen-Zuid en Vilvoorde richting Brussel

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 12 - Maatregelen m.b.t. wegverhardingen

Opmerking	Verwijzing
a. Actie WEG-2016-12 (p. 62) Het is positief dat bij de heraanleg van hoofdwegen en primaire-I-wegen met veel blootgestelden overwogen zal worden of een stille wegverharding aangewezen is en dat hierbij ook AGT-mengsels overwogen worden (actie WEG-2016-01). Omwille van de nog niet optimale prestaties van stille wegdekken is er nog nood aan verder onderzoek hieromtrent. Voor de periode 2019-2023 is er echter enkel verdere monitoring voorzien.	13
b. Fiche Actie WEG-2016-02 (p.47) Naast AGT-mengsels kan ook SMA-D overwogen worden voor andere gewestwegen, naar analogie met actie WEG-2016-01 en WEG-2016-03. Waarom wordt dit niet vermeld bij actie WEG-2016-02?	13

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Er vraag is naar verder onderzoek betreffende de prestaties van stille wegverhardingen. (a)
- (2) SMA-D ook als stille wegverharding kan toegepast worden. (b)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De voorbije jaren zijn er proefprojecten geweest omtrent de ontwikkeling van stille wegverhardingen. Deze proefprojecten worden nog steeds verder opgevolgd (zowel akoestisch als mechanisch). Ook wegen waar ondertussen reeds een stille wegverharding werd aangelegd, worden gemonitord. Op basis van deze acties, vergaren we meer kennis over de eigenschappen en gedragingen van stille wegverhardingen. Als gevolg van deze proefprojecten is het AGT-type (Asfaltmengsel voor Geluidsarme Toplagen) opgenomen in het standaardbestek 250. Voor dit type wordt gewerkt met resultaatverbintenissen voor de akoestische eisen. Er wordt een maximum rolgeluidsniveau opgelegd vlak na aanleg maar ook na 1 en 2 jaar. Hierdoor kunnen nieuwe mengsels, die nog niet gekend waren bij de proefprojecten, ook aangelegd worden. Daarnaast volgt AWV de ontwikkelingen in het buitenland op.
- (2) SMA-D mag inderdaad ook aangelegd worden op andere wegen. SMA-D maakte reeds deel uit van de groep stille wegverhardingen. In het actieplan wordt vermeld dat nu ook de AGT-mengsels in rekening worden gebracht. Sinds mei 2017 wordt, cfr. dienstorder MOW/AWV/2017/4, een SMA-D verharding, die 2 dB stiller is dan de referentieverharding, als standaardoplossing voorgesteld voor toplagen in asfalt op hoofd-, primaire wegen, en secundaire of lokale wegen buiten bebouwde kom voor de bouwklassen B3 t.e.m. B5.

Aanpassingen in het actieplan

Geen



Fiche 13 - Prioriteitenlijst geluid/geluidsschermen

Opmerking	Verwijzing
<p>a. 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.</p>	<p>MINA en SERV</p>
<p>b. Tekst Voor het geluidsactieplan autowegen stelt BBL vast dat er enkel een prioriteitenlijst is voor de periode 2019-2020. Deze lijst is dan nog zeer beperkt en bevat slechts ingrepen voor 4 wegvakken. Voor de daaropvolgende jaren is er zelfs helemaal geen lijst. De plantermijn is 2023 en dus vraagt BBL om de lijst uit te breiden tot de periode 2023.</p>	<p>9</p>
<p>c. Actie WEG-2016-09 (p.57) De prioriteitenlijst geluid kadert in de uitvoering van het geluidsactieplan voor belangrijke wegen met als referentiejaar 2006. Ondertussen zijn we 13 jaar verder. Stad Gent pleit daarom voor de dringende opmaak van een nieuwe prioriteitenlijst geluid waarbij ook de steden en gemeenten betrokken worden en inzage krijgen in de manier waarop deze prioriteitenlijst tot stand komt.</p>	<p>13 (Stad Gent)</p>
<p>d. De geluidsdruk die gehanteerd wordt is te hoog voor de Wegen en Verkeer op kosten van het budget van de Vlaamse overheid de geluidsschermen financiert. Bewoners zijn afhankelijk van de goodwill van hun gemeente om bij te dragen aan het aanbrengen van geluidsschermen als de geluidsdruk lager dan 80 dB ligt.</p>	<p>11</p>
<p>e. Ook wordt er te weinig rekening gehouden met het aantal nabijgelegen woningen en het aantal blootgestelden en in functie daarvan prioriteit verleend in het plaatsen van geluidsschermen.</p>	<p>11</p>
<p>f. Ik vind het vreemd dat geluidsschermen vernieuwd worden zonder dat er een duidelijke motivatie is waarom deze geluidsschermen vervangen moesten worden. Er zijn nog veel plaatsen in het Vlaamse Gewest waar er veel geluidshinder is en er geen geluidsschermen staan.</p>	<p>11</p>
<p>g. Het gemeentebestuur van Edegem is helaas niet in de mogelijkheid om de kosten voor geluidsschermen geheel zelf te dragen. We rekenen dan ook op de steun van de Vlaamse overheid om de negatieve effecten van de gewestwegen te ondervangen ten voordele van de leefkwaliteit van onze bewoners.</p>	<p>14</p>

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Er geen uitbreiding is van de prioriteitenlijst (a, b, c)
- (2) De gehanteerde geluidsdruk niveaus in de samenwerkingsovereenkomst IX ter bepaling van de verdeelsleutel te hoog zijn. (d, g)
- (3) Er onvoldoende rekening wordt gehouden met het aantal woningen en het aantal bewoners bij het opstellen van de prioriteitenlijst. (e)
- (4) Waarom worden bestaande geluidsschermen vervangen, terwijl er nog veel locaties zijn waar nieuwe geluidsschermen aangewezen zouden zijn? (f)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De huidige prioriteitenlijst wordt verder afgewerkt. Er is geen nieuwe of uitbreiding van de prioriteitenlijst opgenomen. In het nieuwe actieplan wensen we de focus te leggen op de gewestwegen aan de hand van een knelpuntenlijst.
- (2) De prioriteitenlijst geluid is voornamelijk gericht op de plaatsing van schermen. Bij het opstellen van de lijst werden zones waar geluidswerende constructies in een bepaalde zone niet mogelijk zijn bijvoorbeeld door plaatsgebrek of door het vrijhouden van erfdoegangen, verwijderd uit de lijst. De prioriteitenlijst geluid is een objectief en efficiënt mechanisme om het beschikbare budget voor de plaatsing van schermen te besteden. Maar anderzijds geeft de prioriteitenlijst geen volledig beeld van alle knelpunten omdat geluidsbelaste locaties waar schermen niet mogelijk zijn niet werden opgenomen. Daarnaast brengt de lijst enkel de wegen in rekening die werden gekarteerd bij de geluidskarten 1ste fase. De prioriteitenlijst geluid is ook geen mechanisme om specifiek de blootstelling aan de hoogste niveaus te beperken maar focust op een globale reductie van de hinder (bv. 31 woningen met een belasting van Lden 55 dB wegen even zwaar door op de lijst als 1 woning blootgesteld aan Lden 70 dB). Om een volledig beeld te hebben van de knelpunten met de hoogste geluidsbelasting, werd daarom beslist om op basis van de strategische geluidsbelastingkarten 2de fase (referentiejaar 2011) een knelpuntenlijst opgesteld die rekening houdt met de plandrempel van Lden > 70 dB. Samenwerkingsovereenkomst IX is ontstaan om een prioritering te kunnen geven aan de geluidsprojecten. Er wordt regelmatig afgetoetst of de geluidsdrempels moeten aangepast worden.
- (3) Er wordt rekening gehouden met het aantal woningen en de maximale geluidsbelasting op de gevel van deze woningen. Door de nieuwe GDPR wetgeving is het niet mogelijk om rekening te houden met het aantal inwoners.
In de analyse wordt ook rekening gehouden met de kosten-baten efficiëntie van het geluidsscherm. Een geluidsscherm is kosten-baten oninteressant indien:
 - De woningen waarbij een overschrijding van de geluidseisen wordt geconstateerd verder dan 100 m van de rand van de bron verwijderd liggen;
 - Een wooncluster minder dan 5 woningen bevat.

Daarnaast wordt getracht het geluidsniveau LAeq,dag nabij de woningen onder de 60,0 dB(A) te laten dalen (indien mogelijk). Bovendien wordt gestreefd naar:

- Een invoegverlies (vermindering) van minimum 12,0 dB(A) voor de woningen dichterbij dan 30 m van de rand van de weg;
 - Een invoegverlies van minimum 10,0 dB(A) voor de woningen op minder dan 50 m van de rand van de weg;
 - een invoegverlies van minimaal het verschil tussen het huidige geluidsniveau en 60,0 dB(A) voor de verder gelegen woningen.
- (4) Oude geluidsschermen worden vervangen indien uit onze inspecties blijkt dat zij een grondige renovatie zich opdringt. In principe worden deze geluidsschermen verwijderd. Indien de gemeente bereid is om mee te financieren kan een nieuw, geoptimaliseerd scherm gerealiseerd worden. Deze renovatie loopt parallel met de aanpak van woonzones waar nog geen geluidsschermen staan.

Aanpassingen in het actieplan

Geen



Fiche 14 - Maatregelen i.v.m. RO

Opmerking	Verwijzing
<p>a. 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.</p>	9
<p>b. 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 geluidsproblematiek wijst opnieuw op de nood aan een betere ruimtelijke ordening en dus een operationeel BRV.</p>	MINA en SERV
<p>c. Bij nieuwe woonontwikkelingen en bij herbestemming van geluidsbelaste gebieden tot woongebied leggen we de initiatiefnemers milderende maatregelen op om het geluidsniveau tot een aanvaardbaar peil te brengen. → Wat is dat aanvaardbaar peil? Aan welke advieswaarden wordt er afgetoetst?</p>	12

Inhoud van de opmerkingen

De inspraakreacties wijzen erop dat te veel woonzones liggen op te korte afstand van drukke autowegen. 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 geluidbelaste locaties niet te ontwikkelen. Daarnaast wordt er ook gevraagd aan welke advieswaarde wordt getoetst bij nieuwe woonontwikkelingen en bij herbestemming van geluidbelaste gebieden tot woongebied.



Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Er nood is aan een operationeel BRV. (a, b)
- (2) Aan welke advieswaarden wordt er afgetoetst bij nieuwe woonontwikkelingen? (c)

Reactie op de opmerkingen

- (1) 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.

- (2) In het huidige MER-richtlijnenboek Geluid en Trillingen zijn gedifferentieerde referentiewaarden opgenomen voor de algemene beoordeling van nieuwe woonontwikkelingen in de nabijheid van wegen en spoorinfrastructuur. Daarnaast is er in het huidige MER RL boek geluid en trillingen ook een voorstel van afwegingskader voorzien voor de herbestemming van geluidbelaste gebieden naar woongebied waarbij wordt aangegeven dat een geluidniveau tot 60 dB 'aanvaardbaar' is. Bij hogere geluidniveaus wordt er telkens in categorieën van 5dB aangegeven in welke mate er een noodzaak is tot het nemen van milderende maatregelen.
Deze beoordelingskaders zijn echter verouderd. Er is nood aan vernieuwing onder de vorm van een duidelijk en inhoudelijk consistent beoordelings- en afwegingskader, waarvan het toepassingsveld duidelijk is afgelijnd. Hiervan wordt momenteel werk van gemaakt in het kader van de actualisatie van het MER Richtlijnenboek geluid en trillingen. De huidige advieswaarden worden hierbij ook geëvalueerd (zie fiche OMGEVING-2016-5 van het geluidsactieplan). Verschillende instanties o.a. het Agentschap Zorg en Gezondheid worden bij de actualisatie van het MER richtlijnenboek Geluid en trillingen betrokken.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 15 - Kilometerheffing

Opmerking	Verwijzing
<p>a. 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”.</p>	<p>MINA en SERV</p>
<p>b. BBL is er zich van bewust dat maatregelen om geluidshinder te beperken veel kosten. Het vervangen van een wegdek door fluisterasfalt of het plaatsen van geluidsschermen zijn dure ingrepen. Vanuit de vaststelling dat wegverkeer de belangrijkste bron is van geluidshinder en vanuit het algemeen aanvaarde principe ‘de vervuiler betaalt’, is het voor BBL logisch dat hiervoor budget vrijgemaakt wordt via verkeersbelastingen. 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”. BBL vraagt expliciet om in de geluidsactieplannen op te nemen dat een deel van de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens (en in de toekomst hopelijk ook voor personenwagens) gereserveerd wordt om de geluidsactieplannen versneld uit te voeren.</p>	<p>9</p>
<p>c. Er is sprake van de kilometerheffing, die reeds in 2013 ingevoerd zou worden. Er is in 2018 een bestek uitgeschreven voor een onderzoek naar de uitrol van een systeem van wegenheffing. Dit systeem bestaat reeds voor vrachtwagens. Het effect is niet minder vrachtverkeer, maar vrachtverkeer dat de kilometerheffing ontwijkt door langs de dorpskernen te rijden. Het is daarom</p>	<p>5</p>



absoluut noodzakelijk dat ook op basis van de lokale wegcategorisering wegenheffing geïnd wordt, en dat het gebruik van de lokale wegen zwaarder doorweegt dan het gebruik van de wegen van hogere categorie. Overleg met de lokale overheden is daarom van groot belang.	
---	--

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) De inkomsten van de kilometerheffing kunnen worden ingezet op investeringen in mobiliteit en infrastructuur ter realisatie van de geluidsactieplannen. (a)
- (2) Vraag om expliciet in de geluidsactieplannen op te nemen dat een deel van de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens (en in de toekomst hopelijk ook voor personenwagens) gereserveerd wordt om de geluidsactieplannen versneld uit te voeren. (b)
- (3) Het noodzakelijk is dat op basis van de lokale wegcategorisering wegenheffing geïnd wordt, en dat het gebruik van de lokale wegen zwaarder doorweegt dan het gebruik van de wegen van hogere categorie. Overleg met de lokale overheden is daarom van groot belang. (c)

Reactie op de opmerkingen

- (1) 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 er meer middelen kunnen gaan naar het verminderen van geluidsoverlast door het verkeer heeft dus eerder te maken met verschuiven van budgetten en niet zozeer met het invoeren van een wegenheffing voor o.a. personenwagens.
- (2) Zie ook bij (1). 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.
- (3) Hoe de wegenheffing voor o.a. het personenvervoer vorm gegeven kan worden, wordt op dit moment onderzocht. Eén van de aspecten waar zeker aandacht aan gegeven wordt, is het vermijden van sluisverkeer, en bijgevolg de wegcategorisering. Ook afstemming tussen de wegenheffing voor o.a. personenwagens en de kilometerheffing voor het vrachtvervoer maakt onderdeel uit van het onderzoek. Tevens is terugkoppeling met het lokale niveau voorzien.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 16 - Geluidsmoitoring en -metingen

Opmerking	Verwijzing
<p>a. ISO-normen</p> <p>Opmerking(en) : Nergens zijn de gehanteerde ISO-normen expliciet beschreven. Bovendien, ik verwijs naar geluidsmeting GGP152 D-WK-201710-3172 d.d. 24/10/2017, worden evenzeer meetresultaten aangewend, zelfs indien niet aan de normen voldaan werd. Het is volgens ons in deze studie ook duidelijk dat er op totaal foute plaatsen wordt gemeten, namelijk naast de meestbelaste gevel in plaats van voor de meest belaste gevel. Wij veronderstellen dat ook indien er onmogelijk sprake kan zijn van reflectie (door naast een huis te meten en niet voor een huis) er hoe dan ook een correctie van 3dB wordt toegepast voor de reflectie die de norm vermoedt.</p> <p>Vraag : Graag uw studie en toelichting hieromtrent</p>	10
<p>b. Om de werkelijke impact van de geluidsbelasting van de omwonenden in te schatten, is het noodzakelijk om het net van de bestaande permanente meetstations van LNE rond de (spoor)wegen aanzienlijk uit te breiden. Voor het bepalen van geluid afkomstig van wegverkeer zijn er voor gans Vlaanderen slechts 2 vast opgestelde meetposten (1 in Wetteren (E40) en 1 in Walshoutem (E40)), voor het spoorverkeer is dat slechts 1 meetpost in Heist-op-den-Berg. Dit is absoluut onvoldoende. Het monitoringnetwerk met vast opgestelde meetposten moet aanzienlijk uitbreiden.</p>	5

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen er op dat:

- (1) Vraag naar de gehanteerde ISO norm, positionering van de metingen ten op zichte van woning en effect van reflectie (a)
- (2) Het monitoringnetwerk met vast opgestelde meetposten moet aanzienlijk uitbreiden. (b)

Reactie op de opmerkingen

- (1) De toegepaste ISO-norm kan besteld worden op volgende website (<https://www.iso.org/store.html>). Het is niet toegestaan de norm door te geven. De gevelbelastingsmetingen worden steeds uitgevoerd ter hoogte van de meest belaste gevel, tenzij er in die gevel geen raam of deur aanwezig is. De beoordeling van de resultaten gebeurt op basis van deze resultaten en niet met vrije veld condities. Om tot vrije veld condities te komen dient, volgens de norm, een – 3 dB correctie te worden toegepast op de meetresultaten maar dit is hier niet van toepassing. Bij de meeste meetpunten van de

meetcampagne van 25 september 2017 werd de microfoon op 2 m van de meest belaste gevel geplaatst. Bij meetpunt 9b, was er geen toegang tot het privéterrein achteraan mogelijk. Hierdoor is de microfoon op de oprit geplaatst waardoor er geen gevelreflectie was. Bij de beoordeling van dit meetresultaat wordt dan max. 3 dB, ter correctie van de niet-reflectie, bijgeteld om dit meetpunt op dezelfde manier te beoordelen als de andere meetresultaten.

- (2) Het monitoren van het wegverkeerslawaaï 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). Naargelang de beschikbare middelen en personeel investeert het Departement Omgeving in bijkomende geluidsmetingen en noodzakelijke hernieuwing van de apparatuur. Momenteel wordt al jaarlijks in de zomermaanden een meetcampagne uitgevoerd langs de R1 rond Antwerpen (zie fiche ook WEG-2016-19 van het geluidsactieplan).

Aanpassingen in het actieplan

Geen



Fiche 17 - Kosten/baten analyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder

Opmerking	Verwijzing
a. Wetenschappelijke medische studies tonen duidelijk aan dat lawaaihinder niet alleen storend werkt voor het leefcomfort maar ook dat het de gezondheid van de burger ernstige schade toebrengt. Wij bieden aan om het bewijs hiervan te leveren.	7
b. Het weze duidelijk dat de evaluatie van de lawaaihinder veroorzaakt door het verkeer op de Brusselse Ring niet met de feitelijke situatie overeenstemt. Wij vragen dat wordt vermeld welke schade aan de gezondheid van de getroffen burgers kan worden aangebracht door de bestaande geluidshinder.	7
c. 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 waardevermindering 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.	9
d. Er wordt niet meegegeven tot hoeveel het aantal dB uiteindelijk daalt door de maatregelen in het actieplan. Er wordt niet meegegeven met hoeveel het aantal gehinderden en slaapverstoorden zal dalen. Dit zegt op zich dus niet zoveel, het wil namelijk niet zeggen dat die verbetering ervoor zorgt dat de waarden onder de gezondheidskundige advieswaarden komen te liggen (of onder de wettelijke normen).	12
e. slaapverstoring hoeft niet perse te betekenen dat je ook effectief wakker wordt. Ook een minder diepe slaap kan al gezondheidseffecten met zich meebrengen.	12
f. 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 waardevermindering 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.	MINA en SERV



<p>g. Het moge ook duidelijk zijn dat bij het afwegen van het voor en het tegen van de geluidsactieplannen samen met de geluidshinder voor de plaatselijke bevolking ook de economische betekenis van de activiteiten (mobiliteitsfaciliteiten en genereren van bedrijfswinst) en het belang ervan voor het tewerkstellingsbeleid moeten in overweging genomen worden.</p>	<p>7</p>
--	----------

Inhoud van de opmerkingen

Specifieke inspraakreacties wijzen erop dat:

- (1) Het geluidsactieplan kwantificeert de daling in het aantal gehinderden en slaapverstoorden ten gevolge van de voorziene maatregelen niet. Het is niet duidelijk of de geluidsbelasting onder de gezondheidskundige advieswaarden komen te liggen. (d)
- (2) Vraag om alsnog een maatschappelijke kosten (kostenplaatje maatregelen, economische kosten, ...) en baten (gezondheidswinsten, verbetering leefmilieu, ...) analyse uit te voeren. (b, c, g,f)
- (3) Slaapverstoring meer betekent dan enkel effectief wakker worden. (e)

Reactie op de opmerkingen

- (1) In hoofdstuk 10 van het geluidsactieplan wordt verwezen naar de studie ‘Doorrekening maatregelen op geluidskarten weg en spoor (2de fase)’. Deze studie heeft alvast voor een aantal belangrijke maatregelen, zoals stil wegdekkenbeleid en afwerken prioriteitenlijst geluid, een schatting gemaakt van de reductie in aantal blootgestelden, ernstig gehinderden en ernstig slaapverstoorden. De resultaten van die studie zijn niet helemaal meer actueel, want de afwerking van de prioriteitenlijst geluid staat ondertussen al verder, en het stil wegdekkenbeleid wordt ook continu bijgestuurd. Zo’n berekening van reductie in aantal blootgestelden is ook niet voor alle voorgenomen maatregelen kunnen gebeuren. Voor nogal wat maatregelen is trouwens op voorhand moeilijk in te schatten welke reductie in geluidsblootstelling ermee bereikt zal worden, of is er nog onvoldoende wetenschappelijke evidentie.
- (2) 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. Dat maakt immers onderdeel uit van de onderzoeken die o.a. AWV voorafgaand aan de beslissingen om te investeren uitvoert.
- (3) Slaapverstoring is inderdaad ruimer dan enkel het effectieve ontwaken en er wordt in de geluidsactieplannen ook hiervan uitgegaan. Het wordt eveneens erkend in de recente WHO-aanbevelingen (rapport ‘Environmental Noise Guidelines for the European Region’).



Aanpassingen in het actieplan

Geen



Fiche 18 - Synergie met ander thematisch beleid

Opmerking	Verwijzing
a. Het is ook aangewezen de geluidshinder van het verkeer op een geïntegreerde wijze te plaatsen binnen een algemeen kader van milieu hinder en tevens te verwijzen naar o.m. de problematiek van het fijn stof, de verkeersveiligheid en het zenuwslopend karakter van het drukke verkeer.	7
b. 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.).	MINA en SERV

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande inspraakreacties hebben betrekking op synergie met ander thematisch beleid.

Reactie op de opmerkingen

De Vlaamse overheid deelt deze bezorgdheid. In het hoofdstuk dat de langetermijnvisie en -strategie beschrijft wordt deze geïntegreerde benadering ook als uitgangspunt vermeld. Meer en meer wordt het thematische geluidbeleid niet meer afzonderlijk benaderd, maar als onderdeel van een ruimer beleid rond leefomgevingskwaliteit. Dit vertaalt zich op korte termijn in acties en maatregelen in de geluidsactieplannen waarbij voor de uitvoering ervan steeds diverse actoren en instanties worden betrokken, en waarbij ook steeds zoveel als mogelijk wordt ingezet op synergiën met ander thematisch beleid. Ook bij de opzet van beleidsonderbouwend onderzoek zijn deze synergiën een belangrijk aandachtspunt.

Bij de verwerking van de reacties in kader van dit openbaar onderzoek is afgestemd met de reacties die werden geformuleerd bij het ontwerp van luchtbeleidsplan 2030, waarrond een openbaar onderzoek was georganiseerd in september 2018. Daarnaast werd er ook afgestemd met de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en relevante aspecten van het beleidsdomein MOW (.o.a. verkeersveiligheid, beheersen verkeersgroei, ...)

Aanpassingen in het actieplan

Geen



Fiche 19 - Langetermijnvisie - en strategie

Opmerking	Verwijzing
<p>a. Hoofdstuk 4 Langetermijnvisie en –strategie bespreekt visie, ambitie en strategie door elkaar. Het is niet helder voorgesteld welke strategie voor welke visie en/of ambitie wordt gehanteerd.</p> <p>Advies: Hoofdstuk 4 dermate structureren dat de visiepunten en ambities te onderscheiden zijn en dat voor elk visiepunt/ambitie de relatie met de gekozen strategie duidelijk is, verhoogt de leesbaarheid van het document.</p>	6, 10
<p>b. <i>Pagina 21: ‘De Vlaamse overheid zal daarom op korte en middellange termijn sterk inzetten om deze mogelijke schadelijke gevolgen van de blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen en te verminderen. Niet alleen zal de Vlaamse overheid dit doen door bestaande knelpunten met hoge blootstellingen aan omgevingslawaai aan te pakken, maar evenzeer door nieuwe knelpunten te voorkomen. Daarbij verliezen we de belangrijke functie van Vlaanderen als logistieke draaischijf voor welvaart niet uit het oog.’</i></p> <p><i>Pagina 22: ‘en die anderzijds ook bestaande geluidgevoelige receptoren voldoende beschermen tegen mogelijke overlast van nieuwe of aan te passen infrastructures. Daarbij mag het niet de bedoeling zijn een rem te zetten op de transitie die in Vlaanderen worden ingezet. Het is daarbij de uitdaging te zoeken naar de beste balans.’</i></p> <p>Opmerking: Uit o.a. bovenstaand onderlijnde fragmenten op pagina 21 en 22 van het ‘Ontwerp Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen’ is af te leiden dat de strategie van de Vlaamse overheid niet in lijn is met de visie die zij voorhoudt. Enerzijds geeft de visie blijk van bezorgdheid voor de leefomgeving in het algemeen en meer specifiek voor de gezondheid van de bevolking: ‘De blootstelling aan omgevingslawaai veroorzaakt niet alleen hinder en heeft daardoor niet alleen een belangrijke impact op de kwaliteit van de leefomgeving, maar houdt ook belangrijke gezondheidsrisico’s in. De blootstelling aan lawaai is immers de milieufactor met de op één na grootste ziektelast, na luchtverontreiniging. Geluidshinder en slaapverstoring zijn de meest duidelijke gezondheidseffecten, maar de Wereldgezondheidsorganisatie vermeldt in haar recente</p>	6, 10



<p>rapport van oktober 2018 ook bewezen gezondheidseffecten als hart- en vaatziekten en cognitieve beperkingen.’</p> <p>Anderzijds geeft de strategie duidelijk aan dat de bescherming van ‘geluidsgevoelige receptoren’, wat ik vertaal als ‘mensen die hinder ondervinden van de geluidsoverlast’, de economische ontwikkelingen niet in het gedrang mogen brengen. De zin ‘Het is daarbij de uitdaging te zoeken naar de beste balans.’, is er voor de vorm aan toegevoegd maar weegt niet mee.</p> <p>Bezwaar: Ik heb bezwaar tegen het feit dat in dit ‘Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen’ economische belangen voorop gesteld worden aan de gezondheid van de bevolking, de genaamde ‘geluidsgevoelige receptoren’ en de leefbaarheid in de omgeving waarin ze zich bevinden. Vooral waar het gaat over mogelijke overlast van nieuwe of aan te passen infrastructuur is deze houding voor mijn niet aanvaardbaar.</p> <p>Deze strategie is tegenstrijdig aan de doelstellingen van de Europese richtlijn: vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai.</p>	
<p>c. Bezwaar: Ik maak bezwaar tegen het feit dat het ‘Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen’ geen onderscheid maakt tussen enerzijds het beheersen van geluidshinder van bestaande infrastructuur, en anderzijds het beheersen van geluidshinder van nieuwe of uitgebreide infrastructuur, meer bepaald als het gaat over de drempelwaarde.</p> <p>Voor bestaande structuren wordt de drempelwaarde gebruikt om budgettaire prioriteiten te stellen. In het geval van nieuwe en/of uitgebreide infrastructuur wordt dezelfde drempelwaarde gebruikt om te bepalen of er hinder verminderende maatregelen moeten worden toegepast of niet.</p> <p>Mijn inziens moet voor nieuwe infrastructuur de drempelwaarde aanzienlijk lager worden gelegd. Het ontwerp van nieuwe infrastructuur moet in die zin worden opgevat dat geen geluidshinder zal zijn na verwezenlijking. De maatregelen die daarvoor zorgen moeten als onlosmakelijk deel van het volledige project begroot worden. Het is algemeen bekend dat preventiemaatregelen genomen in ontwerp significant goedkoper zijn dan maatregelen die achteraf worden genomen. Budgettering van een nieuwe infrastructuur moet dus inclusief deze maatregelen zijn.</p> <p>Voor uitgebreide infrastructuur mag er na verwezenlijking niet meer hinder zijn dan voordien. Ook exploitatiewijzigingen – bv.</p>	6, 10



door verkeerssturing – moeten beschouwd worden als uitbreiding van de infrastructuur, minstens als uitbreiding van de geluidsbron.	
<p>d. De actieplannen moeten zich niet beperken tot een curatieve visie, maar moeten een daadkrachtige, preventieve visie omvatten.</p> <p>De plannen beschrijven de toestand zoals deze was in 2016. Er wordt geen link gelegd met de visie betreffende de toekomstige ontwikkeling van het wegennet. De langetermijnvisie zal mogelijk een impact hebben op het aantal knelpunten en zou een invloed kunnen hebben op de specifieke maatregelen die opgenomen worden in de plannen. Belangrijk om hierbij op te merken is dat de plannen in hoofdzaak generieke maatregelen omvatten die een globaal geluidsreducerend effect in Vlaanderen moeten hebben.</p>	5
<p>e. Actie gewestelijke isolatievoorschriften (p. 23)</p> <p>De uitwerking van een (gewestelijk) isolatievoorschrift als onderdeel van een afwegingskader voor omgevingslawaai is een belangrijk element in het beperken van de blootstelling t.g.v. wegverkeerslawaai. Dit kan echter pas als allerlaatste element in een totaalbeleid passen en kan hoegenaamd geen reden vormen om een minder ambitieus beleid te voeren omtrent het verminderen van het wegverkeerslawaai aan de bron en het tegengaan van de overdracht van het wegverkeerslawaai.</p>	13

Inhoud van de opmerkingen

Bovenstaande inspraakreacties hebben betrekking op de langetermijnvisie en -strategie van het geluidsactieplan.

Reactie op de opmerkingen

Het onderscheid in hoofdstuk 4 tussen visie en strategie blijkt onvoldoende duidelijk. Er kan ingegaan worden op de vraag om de tekst te herstructureren.

Insprekers werpen op dat de visie en strategie, zoals verwoord in het geluidsactieplan, niet aansluit op de doelstellingen die in de richtlijn omgevingslawaai zijn geformuleerd. Deze kritiek wordt ingegeven door interpretatie van de zinsnedes 'daarbij verliezen we de belangrijke functie van Vlaanderen als logistieke draaischijf voor welvaart niet uit het oog' en 'daarbij mag het niet de bedoeling zijn een rem te zetten op de transitie die in Vlaanderen worden ingezet. Het is daarbij te zoeken naar de beste balans'. Nochtans zijn deze passages essentieel als onderdeel van een langetermijn visie vanuit de ambitie van de Vlaamse Overheid om de uitdagingen waar Vlaanderen voor staat geïntegreerd aan te pakken. De beste balans bereiken houdt



uiteraard in dat ecologische afwegingen en ruimtelijke ontwikkelkeuzes moeten worden gemaakt samen met en in het belang van de Vlaamse samenleving.

Insprekers wijzen op het spanningsveld tussen de verdere ontwikkeling van het wegennet versus de langetermijn ambities zoals verwoord in het geluidsactieplan. Bij keuzes die op korte termijn worden gemaakt omtrent ontwikkelingen kan uiteraard niet voorbijgegaan worden aan de langetermijn ambities in dit plan. Minstens zijn deze langetermijn ambities element van overweging vooraleer beslissingen omtrent gebiedsontwikkeling worden genomen. Het mag niet zo zijn dat keuzes die vandaag worden gemaakt de ambities die de Vlaamse overheid op lange termijn ambieert hypothekeren. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn hier van toepassing.

De reactie waarbij is aangegeven dat een beleid in eerste instantie moet inzetten op bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen, en pas in laatste instantie op maatregelen bij de ontvanger, wordt bijgetreden. Nochtans is de Vlaamse overheid van oordeel dat maatregelen aan de ontvanger in een aantal gevallen ook noodzakelijk zullen zijn om de gewenste geluidskwaliteit te kunnen bereiken. De geluidsactieplannen voorzien dan ook acties en maatregelen die betrekking hebben op elk van de drie aspecten. Geluidsisolatie is dus onderdeel van een beleid waarbij de keuze van welke concrete maatregelen moet genomen worden om een specifiek knelpunt op te lossen moet worden ingegeven vanuit een analyse van de kosten versus de baten van mogelijke maatregelen.

Aanpassingen in het actieplan

De tekst wordt geherstructureerd en hier en daar ook geherformuleerd waardoor de opdeling visie – strategie meer tot uiting komt. Aan de tekst wordt een passage toegevoegd die duidelijk stelt dat keuzes vanuit een geïntegreerde benadering worden gemaakt samen met en in het belang van de Vlaamse samenleving.



Fiche 20 - Opmerkingen m.b.t. het vorige actieplan

Opmerking	Verwijzing
<p><u>Maatregelen tijdens planperiode 2^{de} fase</u></p> <p>In het ontwerp actieplan wegverkeerslawaaï worden volgende maatregelen voorgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maatregel 11.1.1. Aanleggen van stille wegverhardingen op locaties met veel blootgestelden • Maatregel 11.1.2. Samenwerkingsovereenkomst IX (voor plaatsing van geluidsschermen) • Maatregel 11.1.3. Verder afwerken van de prioriteitenlijst geluid • Maatregel 11.1.4. Onderzoeken locaties op knelpuntenlijst • Maatregel 11.2.1. Beheersing van de verkeersgroei • Maatregel 11.2.2. Actief opvolgen en ondersteunen van Europese initiatieven m.b.t. stille banden • Maatregel 11.2.3. Maatregel ruimtelijke ordening en bouwen <p>De voorgestelde maatregelen zijn meestal zeer beperkt uitgewerkt en de middelen die hiervoor worden vrijgemaakt zijn onvoldoende om een krachtdadige aanpak van de geluidsproblematiek te realiseren. Door systematisch te wachten op wetgevende initiatieven uit Europa, komt men niet verder dan een beperkt curatief beleid i.p.v. een daadkrachtige preventieve visie uit te werken.</p> <p>De voorgestelde maatregelen houden nauwelijks rekening met de belasting van het gebruik van spoor en wegen in de toekomst, noch met de reeds gekende grote infrastructuurwerken die nu reeds in de “pipe-line” zitten.</p> <p>De maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening werden vermeld, maar helemaal niet uitgewerkt.</p> <p>In november 2010 werd door Afdeling Wegenbouwkunde, Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse Overheid in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester een studie “Geluidswerende maatregelen, voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen” uitgewerkt. Dit voorbeeldenboek bevat tal van innovatieve ideeën op vlak van geluidswerende maatregelen in open ruimte, overgangsgebied, stedelijk gebied en infrastructuur. Dergelijke studie vormen een bron van inspiratie voor het uitwerken van op maat gemaakte actieplannen.</p>	<p>5</p>

De voorgestelde gewestelijke maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening beperken zich tot het kerngebied. De focus voor het kerngebied is 2-ledig:

1. Het vermijden van toekomstige (nieuwe) ontwikkelingen waarbij nog nieuwe geluidsgevoelige functies ontwikkeld worden in dit kerngebied.
2. Voorkomen dat nog woningen of andere geluidsgevoelige functies worden opgericht in dit kerngebied zonder aangepaste bouwkundige voorzieningen (akoestische isolatie en geluidsgedempte ventilatievoorzieningen).

Om dit te realiseren, zou het Vlaams Gewest een GRUP moeten opmaken en het optimaliseren en bekendmaken van een isolatievoorschrift. De kosten verbonden aan de financiering van eventuele maatregelen inzake ruimtelijke planning zijn echter niet opgenomen in deze plannen, noch wordt bepaald wie deze kosten op zich zal moeten nemen.

Concreet maken wij ons volgende bedenkingen:

1. Welke ondersteunende instrumenten zullen ontwikkeld worden voor het akoestisch isoleren van de bestaande woningen in het kerngebied?
2. Wat de kosten voor isolatieprogramma's betreft, moet een onderscheid gemaakt worden tussen de 'huidige situatie ter plaatse' en nieuwe ontwikkelingen.
3. Voor woningen die er nu al staan en die door de lokale/gewestelijke overheid zijn toegestaan middels een stedenbouwkundige vergunning of vergund worden geacht, moet de kost van de isolatie gedragen worden door de overheid die het geluidsactieplan oplegt.
4. Voor nieuwe constructies kunnen wel isolatieverplichtingen worden opgelegd die door de eigenaars moeten worden bekostigd.
5. Welke ontwikkeling zal in het kerngebied nog mogelijk zijn? Wat met mogelijke "planningsruil" van meer geschikte "woongebieden" in de betrokken gemeenten?

Over de mogelijke gevolgen van die ruimtelijke maatregelen blijft men derhalve vaag.

Nergens wordt verwezen naar mogelijke financiële compensaties van de eigenaar vanwege planschade.	
---	--

Inhoud van de opmerkingen

De opmerkingen hebben betrekking op het vorige geluidsactieplan dat werd goedgekeurd op 24 februari 2017.

Reactie op de opmerkingen

Aangezien de opmerkingen betrekking hebben op het 'Actieplan Wegverkeerslawaaï 2^{de} fase' dat goedgekeurd werd op 24 februari 2017 wordt verwezen naar de definitief goedgekeurde versie van dit geluidsactieplan en het bijhorende overwegingsdocument, beide beschikbaar op de website <https://www.lne.be/geluidsactieplannen>.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen



Fiche 21 - Concrete hindersituaties

Opmerking	Verwijzing
<p>a. R1 - Antwerpen Waarom is het plaatsen van geluidsschermen in Antwerpen 'niet mogelijk/nodig'? Wij ondervinden zeer veel lawaai van het verkeer op de Ring.</p>	1
<p>b. R1 - Antwerpen 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).</p>	1
<p>c. R1 - Antwerpen Bij de vorige heraanleg van de Ring werd er bewust geen fluisterasfalt gelegd. Kan dit niet herbekeken worden?</p>	1
<p>d. E17 en B401 - Gent Gent: E 17 en B 401 afbreken en verkeer ten zuiden van Gent omleggen via (te verbreden) R 4.</p>	4
<p>e. R0 Wij blijven ons verzetten tegen de principiële beslissing de Ring te verbreden. Deze maatregel brengt naar ons gevoelen geen oplossing voor de huidige oververzadiging van de Ring. We zijn van mening dat zelfs op korte termijn het verkeer opnieuw vast slibt. Om die reden opteren we voor het optimaliseren van de huidige Ring en voor maatregelen die het massale aantal wegvoertuigen onder controle kunnen houden. De beslissing om het plaatselijk verkeer weg te leiden van de Ring lijkt ons verantwoord, maar dat zou tot gevolg kunnen hebben dat de kanaalbrug Budo het verkeer niet meer zou aankunnen . Dit is trouwens nu reeds het geval op bepaalde momenten van de dag. Er zal derhalve moeten overwogen worden om een nieuwe kanaalbrug te bouwen.</p> <p>Het weze duidelijk dat de evaluatie van de lawaaihinder veroorzaakt door het verkeer op de Brusselse Ring niet met de feitelijke situatie overeenstemt. Wij vragen derhalve dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wordt vermeld welke schade aan de gezondheid van de getroffen burgers kan worden aangebracht door de bestaande geluidshinder; (zie fiche 17) - een objectief onderzoek van de feitelijke geluidshinder in de regio Vilvoorde zou gebeuren met vermelding van de gebruikte normen; 	<p><i>7 (op sommige specifieke opmerkingen werd een antwoord in andere fiches voorzien. Zie:</i> - <i>Fiche 5 'Opmerkingen over de strategische geluidsbelastingkaarten – bereik en rapportering'</i> - <i>Fiche 7 'Gebruik van plandrepels en methodiek opmaak knelpuntenlijst'</i> - <i>Fiche 17 'Kosten/baten analyses o.a. gezondheidseffecten en gezondheidskosten van geluidshinder')</i></p>



<ul style="list-style-type: none"> - zou worden onderzocht of de uitbreiding van de Ring als een effectieve maatregel tegen een verkeersinfarct kan beschouwd worden; - er een evaluatie wordt gemaakt van de gehanteerde geluidsnormen; (zie fiche 7) - zou worden nagegaan welk het cumulatief effect is van de geluidshinder in de Vilvoordse regio door de diverse geluidsbronnen gegenereerd; (zie fiche 5) - zou worden nagegaan hoe het aantal verkeersvoertuigen onder controle kan worden gehouden en welke de impact van de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoer , met inbegrip van het openbaar vervoer, zou zijn; - zou worden onderzocht of de aanleg van een nieuwe kanaalbrug ter hoogte van de zone Buda noodzakelijk is. 	
<p>f. A13 Hoeselt Mogen we echter aandacht vragen voor het probleem 'rolgeluid' ter hoogte van onze omgeving. We wonen ongeveer 200 meter van de A 13 te Hoeselt waar het predicaat <u>LUID</u> vermeld staat op de desbetreffende kaart.</p>	8
<p>g. E17-viaduct Gent Stad Gent wil een duurzaam en leefbaar alternatief voor het E17-viaduct. Dit viaduct gaat dwars doorheen het stedelijke weefsel en doorkruist een dichtbevolkte woonwijk in Gentbrugge. Dit heeft een zeer negatieve impact op de luchtkwaliteit en het omgevingsgeluid. Deze autosnelweg vormt een gigantische barrière tussen het stadscentrum en de zuidoostelijke rand, tussen beide kernen van Gentbrugge en tussen de noordelijke en zuidelijke lob van de Gentbrugse Meersen.</p>	13
<p>h. E19 wijk Molenveld in Edegem We stellen vast dat de zone rond de E19 (wijk Molenveld) in Edegem niet wordt weerhouden als knelpunt. Nochtans ijveren we al jaren voor de plaatsing van geluidsschermen precies omdat de naastgelegen woonwijk Molenveld zeer dicht is en er wel degelijk sprake is van ernstige geluidsoverlast door het steeds toenemende verkeer op de E19.</p> <p>Omdat we ervan overtuigd zijn dat er wel degelijk sprake is van een geluidsoverlastprobleem rond de E19, nemen we ons voor om samen met het district Wilrijk opnieuw geluidsmetingen te laten</p>	14



<p>uitvoeren. We zullen hiervoor in samenspraak met u een gespecialiseerd studie bureau aanstellen, waarna we in onderling overleg de meetpunten en tijdstippen zullen bepalen met als doel een representatieve weergave van de realiteit te krijgen. Deze resultaten zullen we met uw diensten uitwisselen om te kijken welke mogelijke maatregelen kunnen worden genomen.</p>	
<p>i. R0 De heraanleg van de R0 is in volle voorbereiding maar de uitvoering zal nog meerdere jaren op zich laten wachten. Hierbij wordt een verlaging tot 100 km/u op de hoofdweg en 70 km/u op de parallelstructuur ook onderzocht en sterk overwogen. De deputatie vraagt om ook op plaatsen waar het nodig is geluidsmuren te voorzien, evenals waar mogelijk dynamische borden voor de snelheidsbeperking voor de handhaving van de beperktere snelheid met trajectcontrole. Het provinciebestuur van Vlaams-Brabant pleit dan ook voor het onderzoeken van de verlaging van de maximumsnelheid op de R0, ring rond Brussel en voor de aansluitende delen (eerste kilometers) van de E40, E19,..., tot 90 km/uur of 100 km/u en hiermee niet te wachten tot de heraanleg van de ring maar sneller tot actie over te gaan.</p>	15
<p>j. N31 - Brugge Na raadpleging van het dossier betreffende geluidsactieplannen blijkt daarin geen concrete info beschikbaar i.v.m. waar precies de schermen zullen geplaatst worden langs de N31. Wil daarom de concrete info bezorgen betreffende het gedeelte van de N31 te St.-Michiels tussen de kruispunten met de K. Astridlaan en de Torhoutsesteenweg, kant Jozef Wauterstraat en Vlaamse Landsmaatschappij.</p>	16
<p>k. N407 (Wetteren) We hebben schade geleden waarbij wij geen andere oorzaak zien dan het frequent doorgaand zwaar verkeer dat aan 70 km/u (of meer, vooral 's nachts lijken de vrachtwagens zich niet aan de snelheid te houden) op de oude betonbaan N407 rijdt. Wij wensen bovendien naast het onderstaand bericht van 13 augustus 2018 volgende bijkomende argumenten mee te geven, waarom maatregelen aan de bron (zo snel mogelijk een snelheidsbeperking via uitbreiding bebouwde kom en hierna,</p>	17



binnen een redelijke termijn, als structurele oplossing het voorzien van een stillere wegverharding) absoluut noodzakelijk zijn:

-Het uitbreiden van de bebouwde kom (de zogenaamde "quick-fix") met 350 meter vormt een marginale kost. Er zal dus weinig investering noodzakelijk zijn, laat staan creatief budgetbeheer en langs de andere kant zal het leiden tot minder geluidshinder en minder impact op de levenskwaliteit van de buurt;

-Er is niet enkel het rolgeluid van de banden over de betonbaan, maar *"bij vrachtwagens blijft het geluid van de motor tot snelheden van 70-80 km/h (ook) een belangrijke rol spelen"* (p11 geluidswerende maatregelen - voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen, november 2010);

- *"De eigenschappen van een wegdek bepalen in belangrijke mate hoeveel lawaai het wegverkeer er produceert. Al vanaf snelheden boven de 40 à 50 km/h (personenwagens) resp. snelheden 70 à 80 km/h (vrachtwagens) is het rolgeluid, dat ontstaat door het contact tussen de banden en het wegdek, immers de dominante factor in de totale geluidsproductie. Wanneer een wegdek veel oneffenheden bevat en/of een hoge ruwheid heeft, zal een erover rollende band in trilling worden gebracht. Deze trillingen stralen naar de omgeving af als rolgeluid. (...) Lawaaiërige wegdektypes blijken met name dwarsgegroefd en langsgegroefd beton, betonstraatstenen en kasseien te zijn. (...) Dergelijke lawaaiërige wegdekken worden dan ook in ieder geval niet meer gebruikt bij de aanleg van wegen (...). Wanneer uit de inventaris van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat op een welbepaalde geluidsbelaste locatie al een lawaaiërige wegdek aanwezig is, wordt bovendien nagegaan of een heraanleg of overlaging van het wegdek daar een zinvolle ingreep zou zijn. In de praktijk is dit vooral het geval wanneer het wegdek bestaat uit dwarsgegroefd of langsgegroefd beton, kasseien of betonstraatstenen."* (p. 25, Actieplan Wegverkeerslawaai, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 23 juli 2010);

- *"De lawaaiproductie (geluidsemissie) van een weg wordt bepaald door het aantal voertuigen, het percentage zwaar verkeer, de snelheid, de wegverharding."* (p11 geluidswerende maatregelen -



voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen, november 2010);

- *"Bij 60 dB wordt al een significant deel van de omwonenden gehinderd. Vanaf 70 dB en hoger worden steeds meer mensen ook ernstig gehinderd en worden ook de gezondheidsrisico's hoger."* (p20 geluidswerende maatregelen - voorbeeldenboek voor gewestwegen in Vlaanderen, november 2010);

- *"Overige wegen - 70-90 km/u - De optie beton komt zelden voor, dus er wordt voor deze wegen enkel gerekend met asfalt"* (p23, doorrekening maatregelen op geluidskaarten wegverkeer [tweede fase], maatregelen voor wegverkeer, 24 maart 2015);

- *"Een stille optie is wenselijk indien er meer dan 50 wooneenheden/kilometer binnen de 60 dB contour-vallen of meer dan 5 woonheden/kilometer binnen de 70 dB-contour."* (p31, doorrekening maatregelen op geluidskaarten wegverkeer [tweede fase], maatregelen voor wegverkeer, 24 maart 2015);

- *"Een weg is opgebouwd uit verschillende lagen. Een baanlichaam bestaat uit een onderfundering, een fundering en een verharding. Deze laatste bestaat uit twee onderdelen, namelijk de onderlagen en de toplaag. (...) Bij de eerste aanleg worden alle elementen aangelegd. Met uitzondering van de toplaag wordt de levensduur van deze elementen geschat op 40 jaar. (...) Op het einde van deze periode is de weg dan ook in een gedegradeerde toestand en dient volledig heraangelegd te worden."* (p76-77, doorrekening maatregelen op geluidskaarten wegverkeer [tweede fase], maatregelen voor wegverkeer, 24 maart 2015);

- *"Het aantal mensen (...) dat in woningen buiten de belangrijkste agglomeraties (...) woont die zijn blootgesteld aan Lden waarden vanwege de belangrijke wegen: "70-74 Lden (dB(A)): 131.700"* (p24, Actieplan wegverkeerslawaaai 2de fase, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 24 februari 2017);

- *"Het aantal mensen (...) dat in woningen buiten de belangrijkste agglomeraties (...) woont die zijn blootgesteld aan Lnight waarden vanwege de belangrijke wegen: ">70: 3.100"* (p25, Actieplan



wegverkeerslawaai 2de fase, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 24 februari 2017);

- *"Factoren die het rolgeluid bepalen zijn de snelheid, het type wegverharding en het type banden. (...) Een bronmaatregel die door de Vlaamse overheid zelf wordt uitgevoerd, is de aanleg van stillere wegverhardingen. (...). Een andere mogelijkheid is een snelheidsverlaging."* (p. 35, Actieplan wegverkeerslawaai 2de fase, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 24 februari 2017);

- *"Het uitgangspunt van het criterium om te bepalen op welke wegvakken de stille optie aangewezen is, is het aantal woningen binnen een bepaalde afstand tot het wegvak. Een stille optie is aangewezen als aan minstens één van volgende kenmerken voldaan is: (...) per lopende kilometer liggen minstens 5 woningen binnen de richtafstand van 70 dB."* (p. 60, Actieplan wegverkeerslawaai 2de fase, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 24 februari 2017).

In het kader van dit openbaar onderzoek nodig ik het Agentschap Wegen en Verkeer (Oost-Vlaanderen) vriendelijk uit tot een kort plaatsbezoek op de N407, waarbij ik de situatie graag persoonlijk aan U of Uw collega's had toegelicht. Hierbij kan tevens de mobiliteitsambtenaar van de gemeente Wetteren uitgenodigd worden.

Elementen uit mail van 13 augustus 2018:

Wat betreft de "quick-fix":

Indien de criteria voor de gewestwegen ons niet lijken te helpen dienen we mogelijks creatiever te zijn:

- Op de Kalkensteinweg (N407) werd 2 jaar geleden de grens van de bebouwde kom opgeschoven, tot voor Giezeveld;
- De N407 te Wetteren bestaat eigenlijk (richting Wetteren centrum) vanaf de kruising met Meerkens uit een bedrijfszone. Vanaf de kruising met Slekkebeek is het evenwel een woonzone;

- Mogelijks is het aangewezen dat de bebouwde kom opnieuw opschuift, deze keer vanaf Giezeveld naar Slekkebeek. Dit betreft amper 350 meter, maar dit zou een wereld van verschil maken.

Er zijn immers volgende nieuwe elementen:

- Nieuwe Vlaamse wetgeving: door de invoering van de heffing voor vrachtwagens op de snelwegen en uitbreiding tot bepaalde gewestwegen (helaas niet de N407) is er frequent doorgaand zwaar verkeer (vrachtwagens met erop vermeld "internationaal vrachtverkeer", beladen tot met twee containers) naast het lokaal zwaar verkeer;
- Nieuwe geluidsmetingen door de Vlaamse overheid: het actieplan wegverkeerslawaai 2de fase is gebaseerd op de geluidssituatie referentiejaar 2011, waarbij de N407 niet in kaart werd gebracht. Op de geluidskaarten referentie 2016 (<https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten>) werd de N407 wél in kaart gebracht en is de N407 aangekleurd als rood (70-75 dB) tijdens de dag en rood (70-75 dB) tijdens de nacht.

Ik herhaal hierbij tevens dat wij recent schade hebben geleden en precies om die reden een quick-fix wenselijk is: in de voortuin hebben we de afvoerpijp van onze toiletten moeten laten vervangen na een verzakking. Dergelijke verzakking gebeurt niet zomaar. Wij zien geen andere oorzaak dan het frequent doorgaand zwaar verkeer dat aan 70 km/u op de oude betonbaan rijdt. Dit was (gelet op de graafwerken) een dure aangelegenheid.

Het is belangrijk dat een nieuw schadegeval wordt vermeden en samen nagedacht wordt over (i) bij voorkeur een quick-fix of (ii) een meer structurele oplossing binnen een redelijke termijn.

Vraag: welk niveau zou bevoegd zijn om te beslissen over een eventuele uitbreiding van de bebouwde kom van Giezeveld tot Slekkebeek (350 meter)?

Inhoud van de opmerkingen

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

(1) R1 Antwerpen

1. Vraag voor geluidsschermen (a)
2. Geluidshinder Riveiernhof (b)
3. Vraag voor fluisterasfalt (c)

(2) E-17 en B401 Gent

1. E 17 en B 401 afbreken en verkeer ten zuiden van Gent omleggen via (te verbreden) R4. (d)
2. Vraag voor een duurzaam en leefbaar alternatief voor het E17 viaduct (g)

(3) R0

Vraag om:

1. - een objectief onderzoek van de feitelijke geluidshinder in de regio Vilvoorde met vermelding van de gebruikte normen; (e)
2. - onderzoek of de uitbreiding van de Ring als een effectieve maatregel tegen een verkeersinfarct kan beschouwd worden; (e)
3. - nagaan hoe het aantal verkeersvoertuigen onder controle kan worden gehouden en welke de impact van de ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoer, met inbegrip van het openbaar vervoer, zou zijn; (e)
4. - onderzoek of de aanleg van een nieuwe kanaalbrug ter hoogte van de zone Buda noodzakelijk is. (e)
5. -waar het nodig is geluidsmuren te voorzien, evenals waar mogelijk dynamische borden voor de snelheidsbeperking (e)
6. -onderzoek naar snelheidsverlaging (i)

(4) A13 Hoeselt

1. Hinder van rolgeluid (f)

(5) E19 wijk Molenveld in Edegem

1. Vraag voor geluidsschermen (h)

(6) N31 – Brugge

1. In de geluidsactieplannen is geen concrete info opgenomen waar de geluidsschermen geplaatst zullen worden langs de N31 (j)

(7) N407 (Wetteren)

1. Vraag voor maatregelen aan de bron. (k)

Reactie op de opmerkingen

- (1) Geluidsschermen langs de R1 zijn kosten-inefficiënt door de verlaagde ligging van de R1 en de breedte van het talud. Het bestaand 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.
Rivierenhof: Er wordt prioriteit geven aan gebieden waar woningen kunnen worden afgeschermd. Op



deze locatie gaat de bezorgdheid dus vooral naar de andere kant van de snelweg, de Tuinwijk waar dit jaar de geluidschermen verhoogd (in het kader van Samenwerkingsovereenkomst IX, zie fiche WEG-2016-08 van het geluidsactieplan) worden en waar we bekijken om de bruggen Cornelissenlaan en Sterckxhoflei te vernieuwen zodat ook hier geluidschermen kunnen komen en de openingen in de geluidsmuur hier kunnen afgedicht worden.

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 poriën-structuur zorgt ervoor dat het water insijpelt. Wanneer het vriest, zet het water uit en barst de wegverharding. Tegenwoordig zijn er meer duurzame en akoestisch performatere wegverhardingen ter beschikking.

- (2) 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.

- (3) 1 en 2: Dit maakt deel uit van de uitwerking van het project van de optimalisatie van de R0 door De Werkvennootschap (plan-MER in opmaak).
3 en 4: In het Vlaams Klimaatplan worden enkele doelstellingen geformuleerd om de vervoersvraag te beheersen en naar gewenste modi te verschuiven:
- Daling voertuigkilometers voor personenwagens en bestelwagens (-12% in 2030 tov 2015) en 'beperkte' stijging voor vrachtwagens (+14%).
 - Aandeel duurzame modi in verstedelijkte vervoerregio's (Vlaamse Rand): minstens 50%.
 - Budgetneutrale slimme kilometerheffing.

Ook het op te maken mobiliteitsplan van de vervoerregio zal een antwoord op deze doelstellingen geven.

5: De noodzaak en opportuniteit, evenals het ambitieniveau van de werken op de R0 wordt bekeken in het traject van de optimalisatie van de R0 door De Werkvennootschap. Ook de mobiliteitsvraagstukken zullen bestudeerd worden door de Werkvennootschap. Deze staan los van het geluidsactieplan.

6: Voor het bestaande tracé is geen onderzoek gepland naar een mogelijke snelheidsverlaging. In het traject van de optimalisatie van de R0 zal dit meegenomen worden.

- (4) Bij toekomstige renovaties wordt er rekening gehouden met de geluidsoverlast en zal er gekozen worden voor een geluidszwaardere wegverharding op deze locatie.



(5) In Molenveld zijn verschillende metingen uitgevoerd, ook nog recent, waaruit blijkt dat het niet aangewezen is hier geluidschermen te plaatsen. Dit standpunt is ook meegegeven aan Edegem en aan het kabinet Weyts en wordt daar gedragen.

(6) Helaas kunnen we over de timing nog steeds geen beloftes doen. De werken zijn momenteel nog niet aanbesteed.

Het openbaar domein van de N31 en ventwegen is niet alleen zeer breed, maar ook zeer intensief 'gebruikt'.

Er zijn zeer weinig zones waar nog plaats is, zowel bovengronds als ondergronds. De locatie van de geluidschermen ligt vast, maar veelal liggen op deze locaties kabels en leidingen van de nutsmaatschappijen in de ondergrond. Waar de kabels en leidingen blijven liggen, zullen deze in de toekomst niet meer bereikbaar zijn. Daarom overleggen we samen met de nutsmaatschappijen of en waar de kabels moeten verplaatst worden. De leidingen moeten op voldoende afstand van de fundering van de schermen liggen. Dit voorkomt schade aan de leidingen bij de bouw van de schermen. De leidingen komen ook indien mogelijk zo weinig mogelijk in de rijweg of fietspad. Zo vermijden we grote hinder bij herstellingen van defecten of het aanbrengen van nieuwe aansluitingen. Bovendien kruisen net vóór en na de tunnels veel grote kabel -en leidingbundels de N31. De geluidschermen zullen hier op de leidingen moeten geplaatst worden. Dit vraagt een aangepaste fundering. Om onverwachte zaken tijdens de uitvoering uit te sluiten, klaren we dit uit voorgaand de aanbesteding. Dit is een complex onderzoek en vraagt meer tijd dan voorzien. Daarom werd het budget voor de uitvoering van de schermen voorzien voor 2020. Dit betekent dat de uitvoering ten vroegste in 2020 kan starten.

Betreffende het gedeelte van de N31 te St.-Michiels tussen de kruispunten met de Koningin Astridlaan en de Torhoutsesteenweg, kant Jozef Wauterstraat en Vlaamse Landsmaatschappij, worden schermen volgens de huidige plannen voorzien tussen de ventweg en de expresweg. Ter hoogte van de uitrit wordt het scherm tegen de perceelsgrens geplaatst.

(7) De aanpassing van de grens van de bebouwde kom kan op initiatief van de gemeente bekeken worden door de collega's van het Departement MOW. De handhaving (snelheidsregime) is een taak van de lokale politie. Bij een project van structureel onderhoud zal de weg in asfalt heraangelegd worden.

Aanpassingen in het actieplan

Geen

Fiche 22 - Actualisaties/aanpassingen

Opmerking	Verwijzing
Het rapport bevat veel taalfouten. Voltooiden deelwoorden eindigen niet op -dt!	1

Inhoud van de opmerkingen

Er werden opmerkingen bezorgd met betrekking tot taalfouten.

Reactie op de opmerkingen

De teksten van het definitieve geluidsactieplan werden grondig nagelezen op taalfouten.

Aanpassingen in het actieplan

Bij nazicht van het definitieve geluidsactieplan werden taalfouten gecorrigeerd.

Daarnaast werden volgende items geactualiseerd in het geluidsactieplan:

- Onder fiche 'Verder afwerken prioriteitenlijst geluid' (WEG-2016-09) werd de de prioritaire zone langs de A10 in Oostende (kmpt 104,40 -103,70) weer 'in onderzoek' gezet.

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	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
20 november 2018	K37 /2018-1120 30659	02/L2/2018	/
Vragen naar	e-mail	Datum	
Francis Noyen Annick Lamote	Francis.noyen@minaraad.be alamote@serv.be	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 bevolkingsdichtheid². 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.

² 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 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.

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