



## **ADVIES**

**betreffende**

**de ontwerpen van actieplan omgevingslawaai voor de  
agglomeratie Antwerpen en voor de agglomeratie Gent**

**VERSLAG HOORZITTING VAN 23 NOVEMBER 2010**

## Sprekers:

Jan Winters, adjunct kabinetchef van mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur

Jeroen Lavrijsen, Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid Dep. LNE, Vlaamse overheid,

Aanwezigen: Karel Vervoort (VOKA), Claude Bataillie, Herlinde Smet (consulent milieu Stad Antwerpen), Hans Tindemans (secretariaat MORA), Tania Van Laer (LDR), Johan Vandewalle (ADOMA) en Dirk Uyttendaele (secretariaat)

## Verslag

Presentatie: Jeroen Lavrijsen, Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid Dep. LNE, Vlaamse overheid, Actieplannen omgevingslawaaï Antwerpen en Gent zie <http://www.minaraad.be/hoorzittingen/2010/hoorzitting-actieplannen-omgevingslawaaï>

## Verslag van vragenronde

Na de toelichting door Jeroen Lavrijsen benadrukt Jan Winters dat het rollend materiaal van de spoorwegen een levensduur van 40 jaar heeft. Het is dus niet evident om daar zomaar veranderingen aan te brengen. Het enthousiasme van de NMBS daarvoor is omwille van het kostenplaatje niet al te hoog. In vergelijking daarmee heeft het wegverkeer een veel vluggere rotatie. Het vrachtwagenpark (zeker voor het lange afstandsverkeer) wordt gemiddeld om de vijf à zes jaar vervangen, voor personenwagens duurt het wel 14 jaar vooraleer ze uit het verkeer worden genomen. Voor het wegverkeer komen er dus op kortere tijd nieuwere voertuigen waardoor de emissies aan de bron gemakkelijker kunnen aangepakt worden. Voor luchthavens wordt er door de grotere aandacht voor de klimaatproblematiek vooral zorg besteed aan de vermindering van de brandstofbehoefte. Daardoor is de aandacht voor het verminderen van geluidshinder gedaald. Het is ook niet duidelijk of vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot en vermindering van geluid altijd compatibel zijn. Dat is nog voorwerp van onderzoek. Er is ook het gegeven dat vliegtuigen enkele tientallen jaren in gebruik blijven. Dat betekent dat er wel aan het verminderen van geluidsemissie kan gewerkt worden maar dat enig realisme gebiedt te stellen dat we nog voor enkele jaren doorgaan.

## Afbakening van de agglomeraties

Johan Vandewalle vraagt hoe de agglomeraties Antwerpen en Gent worden afgebakend, de agglomeratie is immers heel wat groter dan de vermelde steden. Op basis van de aanwezige infrastructuur komt de agglomeratie Antwerpen wellicht op een gebied met tot 800 000 inwoners. Dirk Uyttendaele pikt daarop in. Hij stelt dat de definitie in de RL stelt dat een agglomeratie een door de lidstaat aangeduid stedelijk gebied is. In onze wetgeving ruimtelijke ordening zijn er een aantal stedelijke gebieden afgebakend, waaronder de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen. En die afbakeningen omvatten veel meer gemeenten dan de respectievelijke kernsteden. Daarnaast ziet hij voor beide steden drie zones: het dichte stedelijk woongebied, een industriezone met belovende bewoning en dan nog een zone die niet zo dicht bebouwd is maar ook geen (geluids-)hinder krijgt uit het industriegebied. Op basis van het actieplan Gent heeft hij vastgesteld dat vooral het woongebied aandacht krijgt, er minder aandacht is voor het industriegebied en dat de rest eigenlijk amper aan bod komt. Toch kan het gaan over een zone met veel inwoners. Die zones komen bijgevolg niet aan bod in de eerste fase en zullen ook nergens elders aan bod komen. Herlinde Smet stelt dat in het actieplan Antwerpen het district Berendrecht, Zandvliet, Lillo niet is meegenomen. Dat is een belangrijk industriegebied en ook een deel woongebied. Waarom is dat eruit gelaten?

Jan Winters stelt dat er verschillende redenen waren voor die keuze: 1) door de hoge verkeersdruk in Vlaanderen voldoen alle autowegen en het grootste deel van de gewestwegen aan de voorwaarde van 6 miljoen wagens per jaar, waarvoor in fase 1 geluidskarten en actieplannen moeten gemaakt worden. De karten zijn ook belangrijk voor dorpskernen langs die wegen. Daardoor nemen we in Vlaanderen al relatief veel meer van onze oppervlakte mee dan in andere lidstaten. 2) De keuze om Berendrecht, Zandvliet, Lillo niet mee te nemen is ingegeven door het feit dat die niet tot de stedelijke woonkern behoren. Ze liggen wel naast een industriezone, maar er zijn in Vlaanderen wellicht 50 of zelfs 100 woonzones naast grote industriegebieden, waar ook grote impact mogelijk is van geluid. Ook die zijn niet meegenomen. Als voorbeeld verwijst hij naar de industriezone langs het Albertkanaal te Geel. 3) Het is ook niet omdat er geen geluidskarten specifiek voor industriegeluid gemaakt zijn dat er geen geluidbeleid zou (kunnen) zijn. De RL is er gekomen omdat omgevingslawaai in bepaalde LS totaal geen aandacht kreeg. In Vlaanderen, Nederland en Duitsland zijn we daar al lang mee bezig. Dat is daarom niet altijd perfect of misschien zou het wenselijk zijn de middelen daarvoor in belangrijke mate te verhogen. Dat heeft te maken met een aantal politiek genomen beslissingen. Op basis van de maatregelen die bij ons al in voege zijn, kan men besluiten dat we aan de top in Europa staan. Zowat alle maatregelen die men in Europa heeft uitgedacht, zijn bij ons al van toepassing. Het zou misschien beter sneller gaan, maar realistisch gezien zal daar enige tijd overheen gaan. Conclusie: het is niet omdat er geen geluidskarten of actieplannen gemaakt worden voor bepaalde zones dat er geen geluidsbeleid gevoerd wordt. De RL vraagt aandacht voor omgevingslawaai in agglomeraties. Vlaanderen doet dat beperkt, ook omdat o.a. het maken van karten en actieplannen behoorlijk wat kost. Moesten de middelen en mensen onbeperkt zijn, dan kon bv. de Vlaamse ruit als agglomeratie gedefinieerd worden. Het aantal zones in Vlaanderen waar de geluidshinder zelfs 's nachts miniem is, is een beperkt gedeelte van het oppervlak. De definitie van agglomeratie gaat ook in op het gegeven dat men in een stedelijke context ook met andere geluidsgenererende elementen geconfronteerd wordt zoals tramverkeer, meer autoverkeer, winkelstraten. In andere dorpen, ook degene die getroffen zijn door industrielawaai, is dat niet het geval. Maar voor industrie – en niet voor wegen – zijn in VLAREM kwaliteitsnormen (immissienormen) opgenomen die gelden aan de eerste woning in woonzones. Binnen onze Vlaamse regelgeving is de impact van omgevingslawaai door industrie op woonkernen dus reeds afgedekt, zonder uitspraak te doen of deze volstaat. Voor wegverkeer is dat niet het geval, meer nog, pas de laatste 10 à 15 jaar gaat er ook expliciet aandacht naar de geluidsimpact van wegen.

Dirk Uyttendaele vraagt of de afbakening van de agglomeraties definitief is, dan wel of zij bv. bij de vijfjaarlijkse evaluatie kan aangepast worden? Herlinde Smet benadrukt nogmaals dat het district Berendrecht, Zandvliet, Lillo een onderdeel is van de stad Antwerpen en niet zomaar van de agglomeratie. Jan Winters benadrukt dat Vlaanderen voor lawaai van industrie expliciete regelgeving en normering heeft. Een historisch gevolg van onze vroegere ruimtelijke ordening is dat de geluidsnormen voor een woongebied dicht of veraf van een industriegebied verschillend zijn. Het verschil bedraagt 5 dB. Dat staat al vanaf 1995 in VLAREM. Daar wordt bij klachten ook rekening mee gehouden en het kan leiden tot wijzigingen aan vergunningen, tot saneringsplannen ten laste van bedrijven, ... Maar de normen zoals ze vandaag bestaan garanderen niet dat een woonzone nabij een industriegebied ook een stiltegebied is.

Immissienormen voor wegen, spoorwegen, ... of preventieve maatregelen

Het Masterplan Antwerpen en andere alternatieven

Johan Vandewalle beaamt dat er via VLAREM mogelijkheden zijn om het omgevingslawaai van industrie te beperken. Bij wegverkeer en spoorwegverkeer is dat er niet, daarom is een actieplan wellicht ook nuttig. Maar bij de beslissingen van de VR rond het Masterplan Antwerpen heeft hij ernstige bedenkingen. De snelweg door het midden van Antwerpen wordt bestendigd i.p.v. na te denken over fundamentele alternatieven om

de snelweg te verplaatsen verder weg van het dichtbebouwde weefsel. Daarnaast is er ook het voorbeeld van de tweede spoorwegontsluiting van Antwerpen. De spoorlijn volgt momenteel de snelweg en moet door één tunnel langs de woonkernen, ook het goederenverkeer. Met alternatieven zijn er dus heel wat mogelijkheden om de geluidshinder te doen afnemen.

Jan Winters wijst erop dat de Liefkenshoekspoortunnel er vroeg of laat komt. Maar ook daar zijn hinderpalen want niemand wenst de spoorlijn in de buurt. Een tweede spoorontsluiting met een breed maatschappelijk draagvlak is dus ook geen evidentie. Op basis van de cijfers blijkt de impact van de ring op het omgevingslawaai in de stad Antwerpen beperkt te zijn tot een zone rond de Ring. Daarvan worden vandaag een aantal elementen voor geluidsmilderende maatregelen meegenomen. De keuze voor de Oosterweelverbinding maakt samen met de keuze om het vrachtverkeer in belangrijke mate om te leiden via linkeroever, dat het vermeden vrachtverkeer het geluidsniveau in het centrum zou moeten doen afnemen. Maar de discussie over het Masterplan wil hij niet voeren, daar gaat het vandaag niet over. Het gaat over bestaande situaties. Voor de nieuwe projecten zijn er MER's waarin op basis van simulaties van de toekomstige situatie de impact op geluid, luchtkwaliteit e.d. gekend is.

Herlinde Smet merkt op dat de infrastructuur voor de Oosterweelverbinding er anders gaat uitzien dan de oorspronkelijke infrastructuur waarvoor de MER's geschreven zijn. Worden er nieuwe MER's opgemaakt?

Jan Winters gaat ervan uit dat er een evaluatie komt om te bepalen of de bestaande MER's volstaan voor het nieuwe project. Als dat niet het geval is, zal er een nieuwe MER komen.

Herlinde Smet stelt dat in het ontwerp actieplan Antwerpen een referendum aangekondigd wordt m.b.t. de bouwaanvraag voor het Masterplan Antwerpen. Ze vraagt of dit geactualiseerd wordt.

Jan Winters antwoordt dat n.a.v. het openbaar onderzoek en het advies van de Minaraad, het dossier zal moeten geüpdatet worden naar de laatste beslissingen van de V.R. De procedure voor het maken van een actieplan, de beslissing van de V.R., ... nemen maanden in beslag. In tussentijd achterhaalt de realiteit soms wat op papier staat. Dirk Uyttendaele merkt op dat wellicht ook voor het rekeningrijden een actualisatie nodig zal zijn.

Het instrument Ruimtelijke ordening

Dirk Uyttendaele stelt dat inzake ruimtelijke ordening staat dat best niet meer zou gebouwd worden nabij geluidsbronnen of zodanig gebouwd worden dat de impact wordt voorkomen. Omgekeerd wordt de link niet gelegd om bijvoorbeeld geen nieuwe geluidsbronnen meer te installeren nabij woonzones.

Jeroen Lavrijsen verduidelijkt dat zou moeten rekening worden gehouden bij woonontwikkeling met de bestaande geluidssituatie. Bij nieuwe infrastructures zit de MER in de procedure en wordt dus wel rekening gehouden met de bestaande woonzones. Jan Winters vult aan dat dit ook geldt voor industriële activiteiten waarvoor een hele milieuvergunningaanvraag waarvoor ofwel een MER wordt gemaakt ofwel wordt hoe dan ook bekeken of voldaan kan worden aan de immissienormen.

Opnieuw alternatieven

Johan Vandewalle kan zich scharen achter het principe om geen woonzones te ontwikkelen /woningen te bouwen op plaatsen waar de geluidsoverlast te groot is, maar men zou ook op zoek kunnen gaan naar alternatieven voor die infrastructuur.

Jan Winters antwoordt dat het objectief gezien tien keer goedkoper is om de bestaande infrastructuur te behouden. Dat is wel geen zwart/wit keuze. In een aantal gevallen is het verstandiger om voor alternatieven te kiezen. Hij verwijst naar het viaduct van Merksem waar is geopteerd om het verkeer via een tunnel te laten passeren. Dat zal een daling van het geluidsniveau tot gevolg hebben. De V.R. maakt dus wel degelijk keuzes. Wanneer die keuzes telkens honderden miljoenen meer kosten, is het niet houdbaar om dat altijd te doen.

Johan Vandewalle merkt op dat de meerkost door de Antwerpenaren zelf gedragen zal worden. Jan Winters wenst echter niet over de begroting van de stad Antwerpen te spreken. Karel Vervoort is ook van mening dat het niet mogelijk is om de hele problematiek van de mobiliteit van Antwerpen mee te nemen in het advies. In dat geval zullen we er niet uitgeraken. Hij wenst dat de Minaraad zich daarvan afhoudt. Johan Vandewalle is wel akkoord maar merkt toch op dat op hoger niveau een aantal beslissingen kunnen genomen worden met lokale impact. Hij verwijst naar fiscale stimuli om de gebruiker andere keuzes (tracés) te laten maken. Met louter investeringen zal de gebruiker de juiste keuze niet maken. Jan Winters antwoordt dat er een pak subsidiemechanismen bestaan. De realiteit is dat flexibiliteit van het wegvervoer de vervoerders doet kiezen voor wegvervoer. De overheid genereert daarnaast zoveel mogelijk middelen voor de modal shift. De Liefkenshoekspoortunnel is een middel om te voorkomen dat belangrijke containertrafiek over de weg zal gaan. In de haven voeren binnenschepen containers over en weer van linker- naar rechteroever om vrachtwagentransporten te vermijden. Er zijn onvoorstelbaar veel subsidiemechanismen in voege om de modal shift te genereren, maar de flexibiliteit van het wegvervoer krijgt een waarde die vandaag moeilijk te bepalen is. Het feit dat de V.R. nu uitdrukkelijk kiest voor een kilometerheffing voor vrachtvervoer heeft ook te maken met een keuze voor modal shift.

Johan Vandewalle stelt dat 80% van het verkeer op de ring te maken heeft met doorgaand verkeer dat niets met de haven te maken heeft. Met modal split binnen de Antwerpse haven zal het probleem van vrachtverkeer binnen de Antwerpse agglomeratie niet worden opgelost.

Jan Winters stelt dat de V.R. de uitdrukkelijke keuze gemaakt heeft om vanaf 2013 een kilometerheffing in te voeren. Binnen de MORA is er reeds een uitvoerige discussie geweest over waar wel en waar niet. De beslissing werd niet p enthousiasme onthaald in Nederland omdat de Vlaamse overheid heel duidelijk wil dat de hinder door transitverkeer van vrachtwagens wordt afgewenteld op de logistieke bedrijven. Dat gebeurt omwille van de meerkost voor de Vlaamse bedrijven door files enz. de invoering van rekeningrijden vanaf 2013 zal zeker effect hebben op het transitverkeer. Tegelijk mag men zich geen begoochelingen maken, want binnen de EU zijn er RL m.b.t. het trans-Europees netwerk waarbij beperkingen worden opgelegd. Transitverkeer gaan we niet kunnen weigeren, maar er kan wel een prijskaartje aangehangen worden zoals in Frankrijk en Duitsland.

## Rekeningrijden

Dirk Uyttendaele herinnert aan de hoorzitting van 2009 waarin gezegd werd dat de inkomsten van het rekeningrijden zouden teruggespoeld worden naar de investeringen e.d. van onze wegen. Geldt dat nog? Zijn er in de studie over de bijkomende maatregelen ook maatregelen voorzien die hiervoor van toepassing kunnen zijn?

Jan Winters stelt dat er een uitdrukkelijke beslissing is om de inkomsten van kilometerheffing niet te oormerken. De inkomsten gaan dus in de "grote pot". Een deel van de inkomsten zal wel gebruikt worden voor openbaar vervoer, wegen en in het kader daarvan voor geluidsbeperkende maatregelen.

Jeroen Lavrijsen antwoordt op de tweede vraag dat de studie is uitgevoerd in 2009-2010. Toen was nog niet zo duidelijk wat er rond het rekeningrijden precies ging gebeuren en op welke termijn. Het effect van rekeningrijden op de geluidssituatie is dus niet gesimuleerd en kon op dat moment ook niet gesimuleerd worden. Rekeningrijden is wel vermeld omdat het de intensiteit van het vrachtwagenverkeer kan doen afnemen, wat een effect kan hebben op geluid en het ook opbrengsten kan genereren die in het wegbeheer kunnen gebruikt worden. Meer is er echter niet bekeken. Dirk Uyttendaele vraagt of er ook geen andere maatregelen bekeken zijn die van toepassing kunnen zijn om het doorgaand verkeer om te leiden. Jeroen Lavrijsen antwoordt dat er eigenlijk twee maatregelen zijn: 1) snelheidsbeperking op secundaire wegen. Het geluidseffect van snelheid is niet heel groot. Wanneer bv. auto's beperkt worden tot een snelheid van 90 km/u is de winst 1 dB. Dat is te weinig om zo'n maatregel te verantwoorden. Op secundaire wegen waar 90 km/u wordt gereden en waar om andere redenen (bv. veiligheid) een snelheidsbeperking tot 70 km/u aangewezen is, kan het geluidseffect een neveneffect zijn. 2) het bannen van vrachtwagens op secundaire wegen tijdens de nacht, met die bemerking dat het ook zou kunnen gaan om het stiller maken van vrachtwagens die 's nachts mogen rijden. In het kader van VIA is een proefproject aan de gang dat er moet toe leiden dat alleen stillere vrachtwagens 's nachts kunnen lossen en laden. Akoestisch is dit equivalent met het bannen van vrachtwagens.

#### Koppeling van geluidshinder met andere milieuthema's

Hans Tindemans koppelt geluidsmaatregelen met andere uitdagingen die het verkeer met zich meebrengt naar milieu. Snelheidsverlaging is misschien niet zo relevant voor geluid, maar misschien wel in combinatie met verkeersveiligheid, doorstroming, fijn stof en klimaat. Dan is de kosten-baten balans misschien wel interessant. In hoeverre zijn al die uitdagingen meegenomen in dit actieplan? Herlinde Smet voegt daaraan toe dat in het Vlaams actieplan weinig aandacht is voor luchtkwaliteit. Voor de lokale plannen van de stad Antwerpen wordt dat wel geïntegreerd omdat sommige maatregelen die goed zijn voor het geluidsniveau, slecht zijn voor de luchtkwaliteit.

Volgens Jan Winters zijn er een aantal argumenten waarom het weinig zin heeft. Een snelheidsverlaging voor geluid heeft relatief weinig effect. Voor vrachtwagens zal de snelheid niet beperkt worden tot 75 km/u. Daaraan is een economische kost verbonden die te hoog is. Bovendien bestaan daar Europese afspraken over. De vrachtwagens zijn begrensd tot 85 à 90 km/u. Vrachtwagenmotoren worden daarop afgestemd op het vlak van de laagste CO<sub>2</sub>-uitstoot, geluidsproductie, laagste emissie van NO<sub>x</sub>, fijn stof. Ook over het lawaai dat vrachtwagens produceren bestaan een aantal Europese normen. Er zijn nieuwe normen die recent zijn goedgekeurd of in de pijplijn zitten m.b.t. banden. Voor types banden moet het geluid dalen met 2 à 3 dB. Dat is een maatregel die ook snel effect zal hebben. Op een paar jaar tijd zal het rolgeluid afnemen. Realistisch gezien zijn dit niet de maatregelen met de grootste impact. De impact van het wegdek op geluid is veel groter.

Voor fijn stof zijn nogal wat maatregelen in voege. De belangrijkste is de regelgeving m.b.t. de Euronormering. Deze maakt dat de nieuwe vrachtwagens al een aantal jaren zijn uitgerust met een roetfilter, dat de nieuwe dieselwagens die vanaf 1 januari 2011 worden verkocht uitgerust zullen zijn met een roetfilter. De verplichte roetfilter heeft ook een impact op het motorbeheer van de wagen. Garagisten bevelen minder snel diesels aan voor mensen die jaarlijks weinig kilometer afleggen. Er is een duidelijke verschuiving bij nieuwe wagens – ook in het kleiner segment - van diesel naar benzine wagens. Dat heeft een effect op de luchtkwaliteit zowel voor fijn stof als NO<sub>x</sub>. De NO<sub>x</sub>-uitstoot van vrachtwagens is aangepakt met Euro 5 en zal met Euro 6 nog verder worden aangepakt. Voor personenwagens zal NO<sub>x</sub> pas vanaf Euro 6 worden aangepakt. Euro 6 zal pas van 2014-2015 op de markt komen.

Hans Tindemans merkt op dat dit allemaal generieke maatregelen zijn, maar hij had het over gebiedsgerichte verkeersmaatregelen die ervoor zorgen dat er op knelpuntlocaties

in agglomeraties minder milieuhinder is op alle vlakken.

Jan Winters antwoordt dat autoluwe of autovrije straten de meest effectieve maatregel is. De "low emission zone" wordt bestudeerd met een evaluatie van wat in Nederland en Duitsland gebeurt. In Nederland weert men de vrachtwagens die niet voldoen aan een bepaalde euronorm uit de binnenstad en laat men de personenwagens toe. In Duitsland doet men net het omgekeerde. En in beide gevallen beweert men dat de maatregel perfect werkt. Maar uit de informatie over de evaluatie van Noordrijn-Westfalen blijkt dat dit allemaal weinig bijbrengt en dat het veel effectiever is dat overgestapt wordt naar Euro 5 en Euro 6-wagens (personen- en vrachtwagens) dan lokale maatregelen. Maar het is wel zo dat maatregelen om het verkeer uit de stad of woonkern te houden winst oplevert.

Herlinde Smet verwijst naar een studie van VITO die stelt dat autoluwe straten wel bijdragen tot minder geluidshinder maar de luchtkwaliteit verslechtert. Een geïntegreerde visie is heel belangrijk.

Jan Winters waarschuwt voor theoretische modellen. Hij geeft het voorbeeld van NO<sub>x</sub> en ozonvorming. In de zomer zal ozonvorming in de troposfeer bevorderd worden wanneer er minder diesels rondrijden. Maar het feit dat er meer diesels rondrijden geeft aanleiding tot de uitstoot van meer stoffen die de vorming van ozon bevorderen. Op autoluwe dagen (Antwerpen, Brussel) in de zomermaanden verslechtert de luchtkwaliteit dramatisch omwille van de geproduceerde hoeveelheid ozon. Als er veel diesels rondrijden wordt ozon afgebroken. Dat is een merkwaardig effect. In de Rhonevallei treedt ook ozonvorming op in de zomer, waarbij wel een snelheidsverlaging wordt opgelegd en bepaalde delen autovrij gemaakt worden, omdat daar net het omgekeerde fenomeen optreedt. Dat is puur lokaal bepaald. Het is dus geen evident verhaal.

#### Snelheid

Claude Bataillie vraagt zich toch af of snelheid niet onderschat wordt. Uit eigen onderzoek in lokale dossiers bleek dat snelheid toch een behoorlijke rol kan spelen. De voorwaarde is wel dat de snelheidsbeperking voldoende groot is (bv. van 120 naar 90 km/u).

Jeroen Lavrijsen stelt dat het afhangt van de omstandigheden zoals het aantal vrachtwagens op de weg, de wegverharding en de initiële snelheid. Op snelwegen is het effect van een snelheidsverlaging relatief klein. Op het viaduct van Gentbrugge is er een snelheidsverlaging omwille van geluid, maar daar is een heel bijzondere situatie door de voegen in de brug. Daar is met snelheidsbeperking wel iets op te lossen. Wanneer in een stad de snelheid op een weg drastisch verlaagd wordt, dan zal daar ook effect zijn. In het onderzoek ging het echter uitsluitend over snelwegen met veel vrachtwagenverkeer aan een snelheid van minstens 90 km/u. Daar bleek het effect van een snelheidsverlaging van 120 naar 90 km/u 1 dB. Er kan over gediscussieerd worden of dat veel of weinig is, maar in vergelijking met het effect van een aangepaste wegbedekking is het weinig. Jan Winters vult aan dat in binnenstedelijke omgeving waar om esthetische redenen andere materialen gebruikt worden dan asfalt (dat naar geluid toe veruit het beste is), dan kan de snelheidsverlaging wel een effect hebben. Er moet over nagedacht worden of het buiten de historische kern niet beter is andere keuzes te maken voor de wegbedekking.

Johan Vandewalle wijst op een te lage bandenspanning als oorzaak van geluidshinder maar ook van slijtage van wegen. Zijn er maatregelen voorzien die daaraan iets proberen te doen, bv. meer controles?

Jan Winters meent dat daar vandaag niets voor voorzien is. In het kader van het klimaatbeleid wordt het hoger brandstofverbruik bij een lage bandenspanning door bedrijven tegengegaan door sensibilisatieacties die gesteund worden door de Vlaamse

overheid. Maar hij twijfelt wel aan het mirakeffect van zo'n maatregel. De controle daarop vindt hij weinig waarschijnlijk.

## De Lijn

Hans Tindemans verwijst naar het overleg met de NMBS en vraagt of er ook systematisch overleg is met De Lijn. En zo ja, gaat dat over generieke maatregelen of is het gericht op specifieke bijkomende maatregelen voor lokale situaties?

Jeroen Lavrijsen stelt de Lijn steeds uitgenodigd en ook aanwezig is geweest op de stuurgroepvergaderingen van de studies. Over knelpuntlocaties staat er meer informatie in de actieplannen, bv. dat van Gent waar er een structureel overleg is tussen de stadsdiensten en De Lijn om op te treden in geval van knelpunten. Een belangrijke maatregel voor openbaar vervoer is het vertrammen van een buslijn omdat een tram altijd stiller is. Jan Winters stelt dat in het verleden de beslissing is genomen om de geluidloze trolleybussen om operationele of visuele redenen te vervangen door dieselbussen. Bv. bij wegenwerken of bij ongevallen kan een trolleybus of tram de omleiding niet maken. Flexibiliteit is ook hier een belangrijk argument. Bij vrije trambanen is het voordeel zeer duidelijk, maar waar dat niet kan is het niet zo vanzelfsprekend. De Lijn heeft ook altijd geopteerd om dieselbussen aan te kopen, dat heeft zowel op geluid als luchtkwaliteit impact. In een aantal Italiaanse steden rijden bussen sedert jaren op aardgas, die bijna geen uitstoot geven en die veel stiller zijn. Er rijden ook elektrische bussen.

Hans Tindemans wijst op het actieprogramma van De Lijn. In de beleidsbrief van Minister Crevits wordt vermeld dat een masterplan 'Groen vervoer' wordt opgemaakt, waarmee voor De Lijn tegen 2015 heel wat maatregelen zouden genomen worden.

Jan Winters stelt dat dit voor een deel gekoppeld is aan de actieplannen geluid, maar in eerste instantie gericht was op luchtkwaliteit en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Maar de effecten van elektrificatie, ook voor hybride diesel- of gasbussen maakt dat het lawaaiertje optrekken van bussen leidt tot winst in dB. Dat is wellicht niet spectaculair maar de som van alle kleine beetjes begint uiteindelijk te tellen. De actie in de beleidsbrief van mevrouw Crevits zal wel effect hebben.

Johan Vandewalle merkt op dat De Lijn in Antwerpen wel wat effect zou kunnen bereiken door de streekbussen die naar de Rooseveltplaats rijden en waar de tramlijn complementair aan is. De Lijn zou de streekbussen kunnen opvangen aan de rand van de stad en vanaf daar via transfer overschakelen op het tramnet. Dan zal de geluidshinder van de bussen weggehouden worden uit het centrum. De Lijn is daar geen voorstander van omdat de reiziger zo weinig mogelijk wenst over te stappen. Hij denkt dat daar met sensibilisatie toch wel een en ander aan te doen is.

Jan Winters antwoordt dat overstappen oorzaak kan zijn van het missen van aansluitingen en bij verplaatsingen buiten de piekuren tot grote vertraging. Op basis van onderzoek zou één overstap haalbaar zijn. De tramlijn van linkeroever naar het centrum is redelijk succesvol omdat er veel tijdswinst kan gemaakt worden en er parkeergelegenheid is. Maar hele trajecten uitbouwen met overstappen tussen verschillende vervoersmodi is niet zo evident, het gaat ook in tegen de flexibiliteit van de mobiliteit.

## Luchthaven Deurne

Tania Van Laer vraagt wat de reden is dat het actieplan voor Antwerpen relatief weinig aandacht besteedt aan de luchthaven van Deurne?

Jan Winters antwoordt dat de luchthaven van Deurne eigenlijk volledig buiten de richtlijn

Omgevingslawaai valt voor wat betreft het aspect luchthavens. Een luchthaven moet pas bestudeerd worden vanaf 50 000 vliegbewegingen per jaar, en Deurne heeft er maar een 22 à 23 000. Zaventem heeft er 250 000 wat van een totaal andere orde is en bovendien zijn het ook andere types vliegtuigen. De geluidscontouren van de luchthaven van Deurne zijn echter wel meegenomen. Jeroen Lavrijsen merkt op dat het een gelijkaardige situatie is als bij de industrie. De luchthaven heeft een milieuvergunning waarin een aantal beperkingen worden opgelegd, o.a. in het kader van geluid. De milieuvergunning zorgt er voor dat de hinder wordt beperkt. Daarom herhaalt het actieplan wat in de milieuvergunning voor de luchthaven staat. Jan Winters vult aan dat de verschillende opeenvolgende leefmilieuministers de nachtvluchten verminderden. Tussen 23 u en 6u30 zijn er geen vliegbewegingen meer, met een zeer beperkt aantal uitzonderingen. Johan Vandewalle wijst op de luidruchtige sportvliegtuigen die vooral in het weekend hinder veroorzaken. Jan Winters stelt dat de meeste schadelijke effecten van geluid door luchthavens zich toch 's nachts voordoen. Door de beslissingen van de opeenvolgende ministers van leefmilieu wordt daar strikt op toegezien. Er zijn vragen van exploitanten en luchtvaartmaatschappijen voor een uitbreiding waarop uitdrukkelijk geantwoord wordt dat men zich daar niet aan waagt.

#### Milieukwaliteitsnormen

Herlinde Smet merkt op dat in de richtlijn staat dat elke lidstaat zelf de grenswaarde mag bepalen voor de verschillende type bronnen. In Vlaanderen gebeurt daar onderzoek over, maar is het vastleggen van die grenswaarde een verplichting?

Jeroen Lavrijsen stelt dat de Richtlijn duidelijk stelt dat het geen verplichting is, de lidstaat "kan". Het is dus geen verplichting en het zegt evenmin iets over wat die grenswaarde zou moeten zijn. Jan Winters vult aan dat de grenswaarden voor de industrie wel zijn vastgelegd en ze worden ook opgelegd in vergunningen, ze worden gecontroleerd en ze worden ook afgedwongen. Het aantal gevallen van geluidshinder van industriële installaties is beperkt in Vlaanderen. Nochtans is niet alle hinder te vermijden zoals het geluid van achteruitrijdende vrachtwagens. Andere aspecten van hinder door inrichtingen is veel moeilijker te regelen zoals van horeca. Daar zijn ook wel richtlijnen voor in VLAREM en in bepaalde steden wordt daar ook tegen opgetreden. Maar tegen straatlawaai is weinig aan te vangen. Voor de inrichtingen zelf kan de overheid resultaat- of zelfs middelenverbintenissen (isolatie) opleggen, maar dat is niet het geval voor straatlawaai.

#### Niveau van hinder

Voor Herlinde Smet is het niet duidelijk wat het actieplan als "hinderlijk" beschouwt. Zij verwijst naar een artikel van Jeroen Lavrijsen in Biomonitor. Daarin is sprake van 50 tot 60 dB. Zij vraagt daarover meer verduidelijking in het actieplan en misschien ook wat toelichting van de visie van de WHO daarop.

Jan Winters antwoordt dat de WHO richtwaarden voorstelt en geen normen. Die waarden zijn meestal streng en in de context van de Europese steden niet haalbaar. Die waarden zijn afgestemd op het geluid binnenskamers. Op dat punt is er een verschil tussen zomer en winter. In de zomer is de geluidsdemping een stuk minder (meer open ramen – een gesloten raam dempt 15 dB een open kantelraam 5 à 6 dB). De beoordeling moet gebeuren op het geluidsniveau in de slaapkamer. Als in de slaapkamer het geluidsniveau 28 à 30 mag zijn, met een demping van 15 dB, mag het gewogen gemiddelde geluidsniveau buiten 40 dB zijn. Het kortstondige geluid van een passerende auto zal normaal gezien geen storing opleveren. Dat is ook de grond van de discussie over het geluid afkomstig van luchthavens. Ook bij spoorwegen zijn er veel grotere pieken dan bij wegverkeer, ze duren ook relatief lang. Voor de grotere wegen in Vlaanderen is er bijna continu achtergrondgeluid dat toeneemt overdag en daalt 's nachts. Bij vliegtuig- en treinlawaai is dat anders. De relaties tussen geluidsbron en slaapverstoring die

wetenschappelijk gelegd zijn, is een bron van veel discussie en Europa slaagt er niet in om in een RL een methode vast te leggen. Normaal is het bij een achtergrondlawaai van 35 dB 's nachts perfect mogelijk om te slapen. Bij een achtergrondlawaai van 50-55 dB buiten, dus 35-40 dB binnen, kan men spreken van elementen met een objectieve impact op de gezondheid. Hij vraagt echter wel om enige ruimte te laten voor de geciteerde cijfers aangezien hij deze niet precies kon nazien.

Herlinde Smet meent dat enige verduidelijking in het actieplan toch geen kwaad zou kunnen. Zij denkt overigens dat de WHO uitgaat van geluidsmetingen aan de gevel, niet direct in de slaapkamer. Jan Winters zegt toe een luik op te nemen. De meting gebeurt wellicht op 1 à 1,5m van de gevel. Hij wijst ook op de gecombineerde effecten voor passiefhuizen of goed geïsoleerde woning waar het geluidseffect spectaculair lager is. Met de tijd zal dat dus ook een effect hebben.

Herlinde Smet suggereert om in het plan te verduidelijken wat gehinderd, ernstig gehinderd, zeer ernstig gehinderd is.

Jan Winters antwoordt dat het ook niet echt duidelijk is op basis van het WHO-rapport. Jeroen Lavrijsen vermoedt dat meer naar het kader gevraagd wordt, naar wat de Vlaamse overheid verstaat onder het aantal gehinderden door geluid, op basis van wat wordt het bepaald ... een paragraaf inlassen waarin de context geschetst wordt en waar vermeld wordt wat onder de effecten begrepen wordt, van welke niveaus wordt gesproken ... enz.

#### VOKA

Karel Vervoort deelt mee, alvorens de vergadering te verlaten, dat VOKA 1) niet wil ingaan op de discussie over het Masterplan Antwerpen; 2) zich voor de discussie Berendrecht, Zandvliet, Lillo aansluit bij de analyse van de beide sprekers, dat er bepalingen voor zijn in VLAREM zal ook de lijn zijn die wordt aangehouden in het advies. De rest van de aangehaalde punten zijn voorwerp van discussie in de werkgroep.

#### Procedure

Dirk Uyttendaele heeft vragen i.v.m. de procedure. Is daarover al communicatie naar de Europese Commissie geweest over de goedkeuring van de drie bronspecifieke voorlopige actieplannen door de V.R.? En zo ja, kunnen de data daarvan doorgegeven worden als onderbouwing van de adviesvraag? Is er al evolutie in de procedure voor de geluidsbelastingkaarten? Tenslotte vraagt hij of de tussentijdse plannen en hun verfijning in 2011 een effect heeft op de termijnen die in de RL zijn vastgelegd?

Jeroen Lavrijsen antwoordt dat de rapportering is gebeurd en dat hij de datum zal doorgeven. Inzake geluidsbelastingkaarten is er geen verdere evolutie. De verfijning heeft geen effect op de vastgelegde termijnen. Jan Winters vult aan dat de kans dat zo'n actieplan om de vijf jaar wijzigt, beperkt is.

#### MER-plicht

Tania Van Laer vraagt of de actieplannen onderworpen worden aan een MER-plicht? Het hof van Justitie heeft in een Waalse zaak beslist dat het mestactieplan wel onderworpen is aan de MER-plicht omdat het een kader schept voor de vergunning van MER-plichtige projecten.

Jeroen Lavrijsen stelt dat dit plan zeker geen kader schept voor vergunningsverlening, dus valt het ook niet onder de plan-MER-regelgeving.

#### Gevoelige zones

Herlinde Smet stelt dat het AWW een inventaris van mogelijk geluidsbelaste zones langs gewestwegen opgemaakt heeft. Er wordt ook gesproken over eventuele gevoeligheden in die gebieden zoals de aanwezigheid van ziekenhuizen. Zijn er nog andere gevoeligheden waarmee rekening gehouden wordt? Johan Vandewalle sluit aan met een voorbeeld m.b.t. fijn stof: kinderen zijn gevoeliger, daarom zijn scholen en kinderdagverblijven ook specifieke doellocaties.

Jeroen Lavrijsen stelt dat ziekenhuizen, rusthuizen en scholen ook in de inventaris zitten. Jan Winters vult aan dat nabij de Antwerpse ring een aantal scholen en kinderdagverblijven gevestigd zijn. Door gerichte maatregelen i.v.m. isolatie kunnen verbeteringen aan de gebouwen aangebracht worden als dat nodig zou zijn. Johan Vandewalle vraagt wie zal instaan van de financiering van die projecten in scholen? Jan Winters antwoordt dat voor dubbele beglazing subsidies mogelijk zijn, weliswaar via een wachtlijst van meerdere jaren.

#### TSI Spoorwege

Herlinde Smets heeft nog een vraag over het spoorwegverkeer. Voor personenverkeer wordt voor 2006 en 2013 vermeld hoeveel percent van het materiaal voldoet aan de TSI-bepalingen. In het actieplan staat dat het goederenmateriaal en goederenverkeer veel belangrijker is qua geluidsbelasting. Daarover worden geen cijfers vermeld. Kan dat aangevuld worden?

Jeroen Lavrijsen merkt op dat het materiaal voor reizigersvervoer van de NMBS gekend is, maar voor goederenvervoer is het geen NMBS-materiaal, maar internationaal goederenverkeer. Daarvan is niet voorspelbaar hoe dat zal evolueren. De levensduur van goederenmateriaal is ook veel langer, zodat de vervanging trager gaat. Wachten op de vervanging zal dus wellicht niet voldoende snel gebeuren.

#### En het Masterplan Antwerpen

Herlinde Smet wijst op mogelijke verwarring in het actieplan over het Masterplan. Er staat in dat het globaal een afname van verkeerslawaai zal geven maar dat het lokaal kan toenemen.

Jeroen Lavrijsen stelt dat ermee bedoeld is – zoals uit de MER blijkt – dat er globaal voor de agglomeratie een daling van het geluid is. Op de plaatsen waar specifiek nieuwe infrastructuur wordt aangelegd in het kader van het Masterplan zal het geluid bijna onvermijdelijk toenemen. Dirk Uyttendaele verwijst naar een gelijkaardig voorbeeld in het plan van Gent waar de park en ride aan Flanders Expo wel zal leiden tot een afname van geluidshinder in het centrum van de stad, maar niet in Sint-Denijs-Westrem.

#### Duurzaamheidstoets Antwerpen

Herlinde Smet wijst op de vermelding in het plan van wat de stad Antwerpen zelf doet. Daar is sprake van een duurzaamheidstoets, maar dat is geen beslist beleid. Momenteel wordt via een raamcontract enkel gekeken naar de geluidshinder van nieuwe projecten maar niet direct naar het aspect luchtkwaliteit.

Jan Winters stelt dat voor wat luchtkwaliteit betreft, de agglomeratie Antwerpen zeer recent (bij de laatste aanmelding in september of oktober) uit de actieplannen voor fijn stof gehaald is omdat de stad Antwerpen voldoet aan de luchtkwaliteitsnormen (PM 2,5 en PM 10). Voor arseen is er nog een beperkte overschrijding in Hoboken. Voor Europa is bijgevolg voldaan, maar dat betekent niet dat de Stad Antwerpen geen verdere acties zou moeten nemen.