



T.a.v. Departement Omgeving Koning Albert II-laan 20 bus 8 1000 Brussel leefomgevingskwaliteit@vlaanderen.be	Van LENORA Burgerinitiatief Leefbare Noordrand Info@lenora.be
---	--

Betreft : Reactie op Ontwerp Geluidsactieplan 2019-2023 voor Belangrijke Wegen.

Noordrand, 10 januari 2019

Beste mevrouw,
Beste heer,

Als betrokken burgerinitiatief uit de Noordrand van Antwerpen hebben wij belang bij een degelijk geluidsplan temeer daar onze (leef)omgeving begrensd wordt door enkele belangrijke verkeerswegen.

In het kader van de Raadpleging van het publiek (openbaar onderzoek) m.b.t. het Ontwerp Geluidsactieplan 2019-2023 voor Belangrijke Wegen (van 1/12/2018 tot en met 11/01/2019) bezorgen wij u dan ook onze opmerkingen, adviezen, vragen en bezwaren.

Met leefbare groeten,
Wim Gonthier
namens LENORA – Burgerinitiatief Leefbare Noordrand

Algemeenheden:

1) Pagina 4

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.

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/europese-richtlijn-omgevingslawaai>).

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 geluidskarten van referentiejaar 2016 een verhoging van 5dB te zien ter hoogte van de woningen in vergelijking met de geluidskarten van referentiejaar 2011.

Vraag : Graag uw studie en toelichting hieromtrent.

2) Pagina 5

Het Lden-niveau is het gewogen gemiddelde van de geluidsniveaus voor de dag (07.00-19.00), de avond (19.00-23.00) en de nacht (23.00-07.00). De avond- en nachtniveaus krijgen daarbij een straffactor van +5 respectievelijk +10 dB aangerekend. Deze indicator is representatief voor de mogelijke hinder. Het Lnight-niveau geeft het gemiddelde geluidsniveau aan tijdens de nachtperiode (23.00-07.00) en is dus een maat voor mogelijke slaapverstoring.

Opmerking : 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>).

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.

$$L_{den} = 10 \cdot 10 \log \frac{12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}}}{24}$$

Voorbeeld 01 :

$$L_{\text{day}} = L_{\text{evening}} = L_{\text{night}} = 50 \text{ dB}$$

$$12 \cdot 10^{(L_{\text{day}}/10)} > 12 \cdot 10^{(50/10)} > 1200000$$

$$4 \cdot 10^{(L_{\text{day}}/10)} > 4 \cdot 10^{(50/10)} > 400000$$

$$8 \cdot 10^{(L_{\text{day}}/10)} > 8 \cdot 10^{(50/10)} > 800000$$

Totaal = 2400000

Voorbeeld 02 : minder verkeer overdag, evenredig meer verkeer 's nachts, geen wijziging in de avond

$$L_{\text{day}} = 47 \text{ dB} / L_{\text{evening}} = 50 \text{ dB} / L_{\text{night}} = 53 \text{ dB}$$

$$12 \cdot 10^{(L_{\text{day}}/10)} > 12 \cdot 10^{(47/10)} > 601424$$

$$4 \cdot 10^{(L_{\text{day}}/10)} > 4 \cdot 10^{(50/10)} > 400000$$

$$8 \cdot 10^{(L_{\text{day}}/10)} > 8 \cdot 10^{(53/10)} > 1596209$$

Totaal = 2597633

Conclusie : Lden verhoogt door verkeer van tijdens de dag naar de nacht te verschuiven

Vraag : Graag uw studie en toelichting hieromtrent.

3) Ribbelsignalisatie

Opmerking(en) : Het geluidsactieplan houdt nergens rekening met ribbelsignalisatie.

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. Echter bij inhaalmanoeuvres en nog meer bij een afslag, wordt de ribbelsignalisatie gedurende significante tijd door een significant aantal voertuigen overschreden. Bovendien situeert de geluidsoverlast van deze ribbelsignalisatie zich in de frequentiebanden 800Hz-1200Hz, hetgeen in de A-weging 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.

4) ISO-normen

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 meest belaste 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.

Vraag : Graag uw studie en toelichting hieromtrent.

5) 'Geluidsalarm'

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.

Vraag : Graag uw studie naar de haalbaarheid van zulks 'geluidsalarm' en toelichting hieromtrent.

6) Snelheidsbeperkingen

Opmerking(en) : 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 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.

Vraag : Graag uw studie naar de haalbaarheid van zulke snelheidsbeperkingen en toelichting hieromtrent.

Hoofdstuk 4 : Langetermijnvisie en -strategie

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.

Advies : Hoofdstuk 4 dermate structureren dat de visiepunten en ambities van elkaar te onderscheiden zijn en dat voor elk(e) visiepunt en/of ambitie de relatie met de gekozen strategie duidelijk is, waardoor de leesbaarheid van het document verhoogt.

Hoofdstuk 4 : Langetermijnvisie en -strategie

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.’

Pagina 22 : ‘en die anderzijds ook bestaande geluidgevoelige receptoren voldoende beschermen tegen mogelijke overlast van nieuwe of aan te passen infrastructuur. 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.’

Opmerking(en) : O.a. uit bovenstaande 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 rapport van oktober 2018 ook bewezen gezondheidseffecten als hart- en vaatziekten en cognitieve beperkingen.’ Anderzijds geeft de strategie duidelijk aan dat de bescherming van ‘geluidgevoelige receptoren’, wat wij vertalen 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 hier niet (zwaar) mee.

Bezwaar : Wij hebben 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 ons niet aanvaardbaar. Deze strategie is tegenstrijdig aan de doelstellingen van de **Europese richtlijn: vermijden, voorkomen of verminderen van schadelijke effecten van blootstelling aan omgevingslawaai.**

Hoofdstuk 4 : Langetermijnvisie en -strategie

Bezwaar : Wij maken 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 en/of uitgebreide infrastructuur, meer bepaald als het gaat over de drempelwaarde(s). 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.

Ons inziens moet voor nieuwe infrastructuur de drempelwaarde aanzienlijk lager worden gelegd. Het ontwerp van nieuwe infrastructuur moet in die zin worden opgevat dat er totaal geen (voor de omgeving bijkomende) geluidshinder zal zijn na de effectieve verwezenlijking. De maatregelen die daarvoor moeten 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 correctieve maatregelen zijn. 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.

Hoofdstuk 8 : Prioritering op basis van plandrempels

Paragraaf 8.1 : Keuze van de plandrempel - Met behulp van de plandrempel worden knelpunten voor wegverkeerslawaai op de strategische geluidsbelastingkaarten gedetecteerd. Het vastleggen van de plandrempel gebeurt op basis van de meest recente inzichten, en wordt bijgevolg herbekeken en indien nodig bijgesteld in een volgend plan. Het ‘Ontwerp Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen’ geeft aan gebruik te maken van een plandrempel om knelpunten voor wegverkeerslawaai vast te stellen. Volgens het geluidsactieplan wordt deze plandrempel gekozen op basis van recente inzichten. In het geluidsactieplan wordt niet aangegeven over welke inzichten het hier gaat.

Vragen om verduidelijking van het gegeven 'plandrempel'.

- 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 (pagina 34) aanvaardbaar is?
- Deze inzichten kunnen ons inziens beter en tevens afdwingend in het plan worden opgenomen als verduidelijking van de 'plandrempel'.

Hoofdstuk 9 : Acties en maatregelen

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. Het geluid reducerend effect van het invoeren van een snelheidsverlaging wordt in belangrijke mate bepaald door zwaar verkeer. De verwachte daling van de geluidsemissie van personenwagens is 2 dB bij een daling van de rijsnelheid van 120 km/h naar 90 km/h. Als het aandeel van het vrachtverkeer echter nagenoeg ongewijzigd blijft, zal de reductie op het totale geluidsniveau slechts +/- 1 dB bedragen. Dit is het kleinst waarneembare verschil voor het menselijk oor. Deze kleine reductie is te wijten aan het feit dat vrachtwagens vaak al aan een snelheid van 90 km/u rijden en het zijn net de zware voertuigen die het grootste aandeel van het geluid produceren. Bij een snelheidsverlaging worden ook vooral piekgeluiden gereduceerd terwijl het totale geluidsniveau nagenoeg niet wijzigt.

Advies : 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 ook bij zwaar verkeer 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 (o.a. ringwegen en/of doorlopende grote verkeerswegen met kort op elkaar volgende op- en afritten) is de verwachting dat er aanzienlijke geluidreducties te bekomen zijn, zonder bijkomende infrastructuur/investeringen.

Graag dan ook onderzoek en berekening naar 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): 80 km/u voor vrachtwagens en 110 km/u voor personenwagens, of 70 km/u voor vrachtwagens en 100 km/u voor personenwagens.

Hoofdstuk 9 : Acties en maatregelen

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. Het plan gaat er momenteel van uit dat de maximum snelheid die vrachtwagen rijden 90 km/u is.

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.

Hoofdstuk 9 : Acties en maatregelen

Paragraaf 9.1 : Type acties en maatregelen - Maatregelen bij de ontvanger (pagina 44): 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.

Bezwaar : Het begrip 'de ontvanger' is ons 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 in een tegen geluid isoleerbare schil bevindt: woning, school, ziekenhuis, kinderopvang, e.d..

Als het ware wordt 'de ontvanger' verplicht om binnenshuis bescherming te zoeken tegen de geluidshinder, waar de 'ontvanger' hiervoor eerst ruime isolerende investeringen moet laten uitvoeren om tot een draaglijk en behaaglijk 'levenspeil' te komen (?).

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 maar spelen in de 'leefervaring' sterk mee. 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 en/of uitbreidende infrastructuur – het begrip 'de ontvanger' ruimer te beschouwen door tenminste de onmiddellijke leefomgeving erin op te nemen.

In het kader van een MER zou dan de geluidshinder van nieuwe en/of uitbreidende infrastructuur gemeten en berekend moeten 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 in te plannen en te realiseren overdrachtsmaatregelen. Overdrachtsmaatregelen aan de bron kunnen uitgebreid worden door overdrachtsmaatregelen in het terrein tussen de bron en de leefomgeving van 'de ontvanger'.