



Departement Omgeving,
Koning Albert II-laan 20 bus 8,
1000 Brussel

Brussel, 10 januari 2019

Betreft: Inspraakreactie Bond Beter Leefmilieu geluidsactieplannen

Geachte,

Hierbij wenst Bond Beter Leefmilieu (BBL) volgende inspraakreactie in te dienen bij de ontwerp geluidsactieplannen periode 2019-2023. Deze inspraakreactie gaat zowel over de actieplannen voor belangrijke wegen, spoorwegen, luchthaven Brussel als voor de agglomeraties Antwerpen, Gent en Brugge.

Ambitie veel te beperkt

Geluidshinder is de op één na belangrijkste factor in de gezondheidsimpact van milieuvervuiling in Vlaanderen (na luchtvervuiling). Dit komt omdat een groot deel van de bevolking blootgesteld is aan verkeersgeluid, in de eerste plaats van autoverkeer, onder meer door het dichte wegennetwerk, het groeiende wagenpark, het stijgend aantal gereden kilometers en de hoge bevolkingsdichtheid.

Geluidsoverlast is een onderschat milieu- en gezondheidsprobleem. Lawaai kan leiden tot slaapverstoring, stress en hart- en vaatziekten. Een op drie Vlamingen wordt blootgesteld aan te veel lawaai. Dit is dan ook een milieu- en gezondheidsprobleem dat veel serieuzer moet genomen worden.

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.

Te weinig nieuwe maatregelen

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.

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.

Ook de geluidsactieplannen voor de agglomeraties bevatten amper tot geen nieuwe, concrete maatregelen. Hetzelfde geldt voor het geluidsactieplan voor de luchthaven. Ook hierin wordt enkel verwezen naar reeds bestaand beleid of naar beleidsvoornemens die niet tot uitvoering raken (zoals het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst met de federale en Brusselse overheden).

Budget voorzien via KM-heffing

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. Ook in het gezamenlijk advies van Mina-Raad en SERV over de geluidsactieplannen, wordt dit gevraagd. Hier is dus een breed maatschappelijk draagvlak voor.

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 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. BBL vraagt dat deze maatschappelijke kosten en baten alsnog in beeld worden gebracht.

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.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Bienstman', with a long horizontal stroke extending to the right.

Mathias Bienstman
Beleidscoördinator
Bond Beter Leefmilieu