



**Gents MilieuFront vzw (GMF)**

Koningin Maria Hendrikaplein  
9000 Gent  
tel. 09 242 87 54  
fax. 09 242 87 51  
info@gentsmilieufrent.be  
[www.gentsmilieufrent.be](http://www.gentsmilieufrent.be)

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie  
Afdeling Lucht, Hinder, Risicobeheer, Milieu & Gezondheid  
Dienst Milieuhinder, lokaal 7G47  
Koning Albert II-laan 20, bus 8  
1000 Brussel

milieuhinder@vlaanderen.be  
28/07/2015

**Bezwaarschrift ontwerp Integraal geluidsactieplan agglomeratie Gent**

Geachte,

Hierbij wil het Gents MilieuFront (GMF) dit bezwaarschrift indienen bij het geluidsactieplan voor de stad Gent.

In dit plan worden de prioritaire knelpunten van geluidsoverlast in kaart gebracht. Autoverkeer blijkt de belangrijkste bron van geluidsoverlast te zijn. Vooral de snelwegen door woonbuurten zijn problematisch, samen met een aantal grote invalswegen. Op de geluidskaart zijn de hogere geluidsniveaus ter hoogte van de snelwegen E17, E40, R4 en de grotere steenwegen duidelijk. In de stad Gent blijken 38.000 inwoners of ongeveer 15% van de Gentenaars ter hoogte van hun woning te worden blootgesteld aan Lden van wegverkeer van meer dan 70 dB(A). Dat overmatige verkeerslawaai zorgt voor tal van gezondheidsproblemen zoals stress, hoge bloeddruk, cardiovasculaire aandoeningen en hartaanvallen, leerproblemen bij kinderen en slaapstoornissen. Lawaai is dus meer dan zomaar een hinderprobleem. Ook mensen die wennen aan constant lawaai, kunnen er toch gezondheidsproblemen door ondervinden.

**1. De beschrijving van het probleem**

Het plan vestigt de aandacht op het feit dat 15% van de Gentenaars blootgesteld is aan Lden > 70 dB(A). Onderzoek toont echter aan dat mensen ook ernstig kunnen gehinderd zijn bij lagere geluidsdrukkniveaus, terwijl de kans op cardiovasculaire problemen al vanaf 60 dB(A) toeneemt. Het plan geeft echter geen schatting van het aantal Gentenaars in de categorie 55-70 dB(A), het zegt enkel dat er veel woningen blootgesteld zijn aan deze geluidsniveaus (matige tot slechte geluidskwaliteit).

De geluidskaarten die in het plan worden weergegeven, met name in de buurt van het E17 viadukt te Gentbrugge, geven volgens ons geen juiste weergave van de realiteit. Er is nood aan meer duiding rond de methodologie van de geluidskartering in het geluidactieplan. Heeft men rekening gehouden met meteorologische effecten die

geluidshinder kunnen versterken (temperatuursinversie, nat wegdek, ...)? Uit metingen die de bewonersgroep uitvoeren op twee woningen aan beide zijden van het viaduct (op 300 m afstand), blijkt duidelijk dat de hinder enorm varieert van dag tot dag, afhankelijk van het weer. Bovendien is het 's nachts een beetje 'stiller' maar vanaf 4 uur 's ochtends neemt het geluid enorm toe door het vrachtverkeer dat op gang komt. De geluidskaarten zijn gebaseerd op modellen die veronderstellen dat de E17 in Gentbrugge een 'gewone' autosnelweg is. In realiteit gaat het om een viaduct dat tientallen meters hoog is, waar ook geluid onderaan 'uitstraalt' en waar een belangrijk deel van de geluidshinder wordt veroorzaakt door slecht aansluitende voegen tussen 48 aaneengeschakelde bruggdelen. De kloopgeluiden die hierdoor worden veroorzaakt zijn niet in rekening gebracht in het model. Een correcte inschatting van de reële hinder rondom het viaduct kan volgens ons enkel gebeuren door een goed uitgewerkte meetcampagne. De huidige metingen die door de Vlaamse overheid sporadisch worden uitgevoerd, zijn telkens een momentopname op een specifieke locatie.

## **2. Nood aan wettelijke normen**

Het geluidsactieplan is niet gebaseerd op wettelijk afdwingbare geluidsnormen, hoewel de Europese richtlijn vraagt dat er grenswaarden voor lawaai worden vastgesteld. Het concept "grenswaarde" is hierbij in de Europese richtlijn gedefinieerd als het geluidsniveau "bij overschrijding waarvan de bevoegde instanties beperkingsmaatregelen in overweging nemen of opleggen". Dergelijke grenswaarden zijn er echter niet. Nu wordt gewerkt met 'officieuze referentiewaarden' uit het MER-richtlijnenboek 'geluid en trillingen'. Dit blijven in essentie richtlijnen, die wel gebruikt kunnen worden bij de beoordeling van MER-plichtige projecten, maar die moeilijk afdwingbaar zijn, zeker bij bestaande situaties, maar ook bij projecten die na een MER werden goedgekeurd. Dat maakt dat dit geluidsactieplan voor een groot deel een lege doos blijft, want de maatregelen uit dit actieplan zijn wettelijk niet afdwingbaar.

Al meer dan 10 jaar geleden is in de wettelijke mogelijkheid voorzien om milieukwaliteitsnormen vast te stellen voor verkeerslawaai, maar daar heeft de Vlaamse regering nog steeds geen gebruik van gemaakt. Door het ontbreken van een duidelijk normenkader is de aanpak van geluid erg verschillend voor gelijkaardige wegprojecten, wat zorgt voor twee maten en twee gewichten. Dat is ook de reden waarom de Vlaamse Ombudsdienst de regering onlangs aanmaande om een duidelijk normenkader met uniforme toepassingscriteria te ontwikkelen. Er zijn immers geluidsnormen voor allerlei hinderlijke activiteiten, maar niet voor luidruchtige wegverkeersgeluid, hoewel dat in Vlaanderen net de belangrijkste bron van geluidshinder vormt. De ombudsman stelt terecht dat de Vlaamse overheid gebruik moet maken van de mogelijkheid – die al 10 jaar geleden voorzien werd – om milieukwaliteitsnormen vast te stellen voor omgevingslawaai. Artikel 2.2.3.1. §1 van VLAREM II stelt dat de milieukwaliteitsnormen voor omgevingslawaai door de Vlaamse Regering kunnen worden vastgesteld overeenkomstig het Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (Art. 2.2.1). De Vlaamse Regering kan daarbij bijzondere milieukwaliteitsnormen vaststellen voor stiltegebieden en probleemzones, zoals vastgesteld in de strategische geluidsbelastingkaarten. Bijzondere milieukwaliteitsnormen kunnen 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. GMF vraagt met dit bezwaarschrift om wettelijk onderbouwde grenswaarden voor omgevingslawaai vast te leggen, dit in de vorm van milieukwaliteitsnormen zoals voorzien in het DABM en in VLAREM II.

### **3. Nood aan éénduidige normen**

Voor de geluidsactieplannen wordt gebruik gemaakt van "gedifferentieerde referentiewaarden" uit het MER-richtlijnenboek. Die waarden verschillen naar gelang het type weg (hoofdweg en primaire wegen, secundaire wegen, lokale wegen) en zijn verder gedifferentieerd naar gelang het gaat om een bestaande of een nieuwe weg of een nieuwe woonontwikkeling.

De referentiewaarden komen echter niet overeen met het kader dat AWV gebruikt voor de financiering van geluidsschermen. Enkel in die situaties waar er meer dan 85 dB wordt gemeten is er een volledige betaling door AWV van geluidsschermen. De referentiewaarden van het richtlijnenboek gaan echter uit van 70 dB Lden voor bestaande hoofd- en primaire wegen. Het is niet logisch dat de referentiewaarden die als basis voor de geluidactieplannen worden gebruikt en de waarden die AWV gebruikt zo sterk uit mekaar lopen. Het maakt nogmaals duidelijk dat deze referentiewaarden weinig nut hebben. Als de referentiewaarde van 70 dB wordt overschreden, zullen er niet noodzakelijk maatregelen volgen om de geluidshinder te saneren.

Volgens het kader van AWV wordt voor de categorie tussen 65 en 85 dB de financiering van een geluidsscherm verdeeld tussen AWV en het gemeentebestuur, onder de 65 dB moeten de gemeenten de volledige kosten dragen. De referentiewaarden voor de geluidsactieplannen liggen echter lager voor nieuwe wegen en nieuwe woonontwikkelingen, nl. 60 dB voor nieuwe hoofd- en primaire wegen en 55 dB voor nieuwe secundaire of lokale wegen.

Bovendien worden voor de geluidsbelastingskaarten voor de steden ook weer andere waarden gebruikt. Voor deze geluidsbelastingskaarten is de maximale categorie 75 dB Lden, hier is dus geen sprake van meer dan 85 dB als waarde, zoals bij AWV. Verder wordt voor de geluidsbelastingskaarten 70 Db Lnight als geluidswaarde voor de nacht gebruikt, terwijl referentiewaarden 60 db Lnight als waarde gebruiken. De WHO adviseert op zijn beurt voor een goede slaap echter een geluidsomgeving waarvan het gemiddelde niveau niet boven 30 dB(A) komt. Voor de 24-uurswaarden stelt de WHO dat er 50 dB(A) Lden gezondheidsproblemen optreden, vanaf 55 dB is er een toename van medicatiegebruik. Er is dus een amalgaam aan geluidswaarden die gebruikt worden en die verschillen naargelang ze gebruikt worden voor de opmaak van de geluidsbelastingskaarten, voor de geluidsactieplannen, voor de plaatsing van geluidsschermen door AWV, voor bepaling van gezondheidseffecten door de WHO,... Dit maakt dat de 'officieuze referentiewaarden' die voor deze geluidsactieplannen gebruikt worden – en dus grenswaarden zouden moeten zijn in de zin van de Europese richtlijn, wat wil zeggen dat de overheid bij overschrijding maatregelen moet nemen – geen nut hebben. Bovendien is dit voor de burger onbegrijpelijk.

GMF vraagt met dit bezwaarschrift dan ook aan de Vlaamse regering om wettelijk afdwingbare en éénduidige geluidsnormen voor verkeerslawaai vast te leggen. Anders blijft dit actieplan een maat voor niets, want niet afdwingbaar.

Tot slot bevat het actieplan ook geen normen of zelfs geen referentiewaarden voor stedelijke rustpunten. Deze rustpunten zijn nochtans noodzakelijk om een tegenwicht te bieden voor de geluidshinder in een verstedelijkt gebied. Het gaat daarbij om stedelijke ruimten met een hoge belevingswaarde en een akoestische omgeving waar natuurlijke geluiden zoals het fluiten van vogels of het ruisen van bomen overheerst. GMF vraagt om ook voor deze rustplekken een duidelijk beleidskader uit te werken, anders dreigt ook dit een maat voor niets te blijven.

### **4. Budgetten Vlaamse overheid ontbreken**

Naast het ontbreken van normen, is er ook veel onduidelijkheid over de budgetten die de Vlaamse overheid beschikbaar zal stellen voor investeringen in geluidsschermen,

fluisterasfalt of overkappingen. Het actieplan voor Gent bevat wel het budget dat de stad zal investeren (700.000 euro), maar maakt geen melding van de budgetten die Vlaanderen zal vrijmaken voor geluidsmaatregelen op de gewestwegen, die nochtans onder de verantwoordelijkheid van de Vlaamse regering vallen. Zo dreigen deze plannen helemaal een lege doos te worden.

GMF vraagt via dit bezwaarschrift om een duidelijk budget vanuit de Vlaamse overheid vast te leggen in het geluidsactieplan. Om de noodzakelijke budgetten voor investeringen te vinden, stelt GMF voor om (een deel van) de opbrengst van de kilometerheffing voor vrachtwagens hiervoor te gebruiken. Dat was ook zo voorzien in het vorige Vlaamse geluidsactieplan voor autowegen, maar dat komt in de nu voorliggende plannen niet meer ter sprake. Een andere optie is dat de opbrengsten van snelheidsovertredingen (flitspalen, trajectcontroles) ingezet worden om geluidsknelpunten te saneren. Zo wordt niet alleen werk gemaakt van het principe 'de vervuiler betaalt' maar ook van het principe 'de vervuilde wordt betaald'.

## **5. Ambitie te beperkt**

Het plan is absoluut niet concreet genoeg wat betreft maatregelen en ambities. Het verbindt er zich enkel toe tegen 2030 overal onder Lden 70 dB(A) te blijven. Dat is onvoldoende. Er zouden in het actieplan ook concrete (toetsbare) doelstellingen moeten staan voor het aantal Gentenaars in de categorie 55-70 dB(A). Deze geluidsniveaus worden zowel in de wetenschappelijke literatuur als door de wereldgezondheidsorganisatie (WHO) als ongezond geclassificeerd.

De WHO hanteert een norm van 30 dB(A) voor een goede nachtrust. Er zou een onderzoek moeten komen naar slaapverstoring door lawaai in Gent, met voorstel van bijhorende maatregelen (bv sensibilisatie akoestisch isoleren).

De stad wijst op het belang van stiltegebieden en rustpunten. Ze wil deze in eerste instantie inventariseren, en werken aan het behoud en het versterken van deze rustpunten. Dit is te weinig. Men zou ook potentieel nieuwe rustpunten moeten onderzoeken, vooral in 'lawaaierige' wijken waar daar een grote vraag naar is. Bij het onderzoeken van maatregelen voor de reductie van verkeerslawaai moeten de co-benefits mee worden geëvalueerd en in rekening gebracht (luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, etc...)

## **6. Concrete maatregelen op gewestwegen zijn veel te vaag**

De concrete oplossingen die in het plan worden voorgesteld voor de grootste probleempunten, zijnde de gewestwegen, zijn zeer vaag en algemeen. Voor het viaduct van Gentbrugge wordt gesteld dat de levensduur van het viaduct op 25-30 jaar geschat wordt en dus pas tegen 2040-2045 een structurele oplossing voorzien wordt. In afwachting wordt er enkel een 'onderzoek naar een meer duurzaam en leefbaar alternatief' opgestart. Dit soort vage omschrijvingen kan men moeilijk als 'acties' volgens de Europese geluidsrichtlijn catalogiseren. Zonder een duidelijke timing of budget legt men zich er de facto bij neer dat een grootstedelijk gebied nog 30 jaar onder zware geluidshinder en slechte luchtkwaliteit zal te lijden hebben!

Voor het viaduct van Gentbrugge kan op korte termijn zwaar vrachtverkeer geweerd worden, door het om te leiden via de R4.

Ondanks het feit dat het E17 viaduct een gewestweg is, heeft de stad Gent wel de mogelijkheid om zelf te investeren in geluidschermen. Wij vragen ons daarom af waarom de stad Gent niet van het actieplan gebruik maakt om werk te maken van extra geluidschermen in zones waar deze nu ontbreken, bijvoorbeeld ter hoogte van de grote speeltuin van de Gentbrugse Meersen; een plek waar kinderen en gezinnen tot rust zouden moeten kunnen komen...

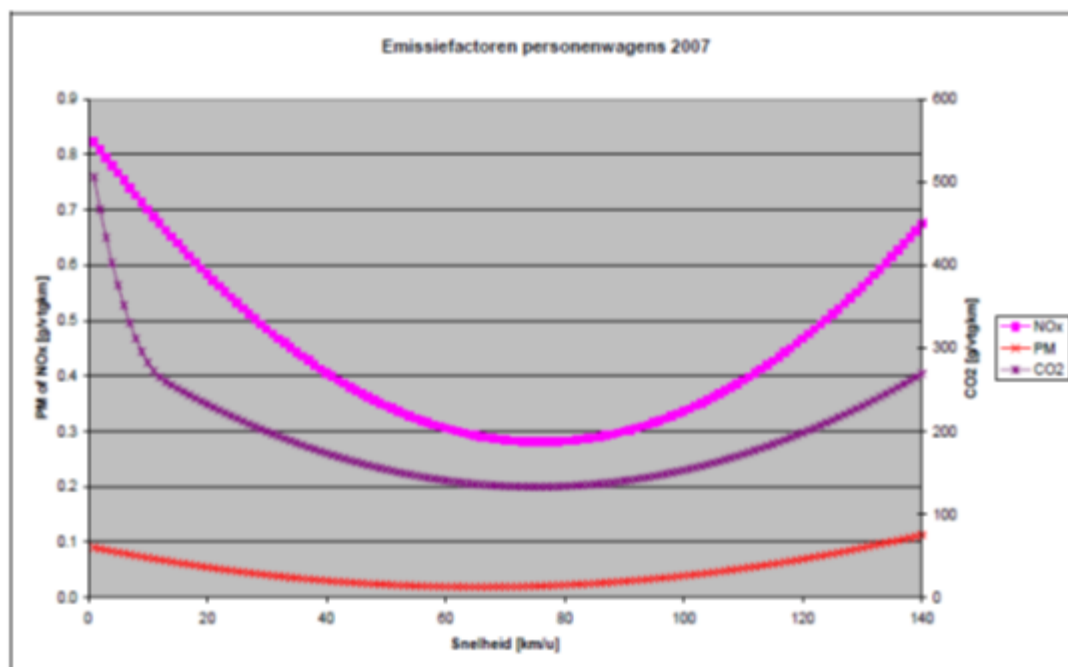
Wat een structureel alternatief op langere termijn betreft, vraagt GMF dat voor verschillende alternatieven een volwaardige maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt gemaakt. Zodat bijvoorbeeld bij een tunnel-alternatief niet enkel de (hoge) kosten, maar ook de maatschappelijke baten (economische ontwikkeling van goed gelegen gronden, betere leefkwaliteit en minder kosten voor gezondheidszorg...) in rekening worden gebracht. Een viaduct midden in een woongebied is niet meer van deze tijd. Een moderne samenleving is het aan zichzelf verplicht om dergelijke historische vergissingen de wereld uit te helpen.

Dit geluidsactieplan is, zeker voor de gewestwegen, dan ook geen echt actieplan, maar eerder een oplisting van allerlei vage intenties en voornemens, zonder aanduiding van budget, zonder tijdsplan,...

GMF vraagt via dit bezwaarschrift aan de regering om concrete oplossingen met een duidelijk tijdsplan op te nemen in het geluidsactieplan, in de eerste plaats voor het viaduct van Gentbrugge.

## 7. Snelheidsverlaging op gewestwegen rond Gent

De snelheid en de dynamiek van wegverkeer bepalen in belangrijke mate de omvang van de geluidshinder. Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe hoger de geluidsemissie. Voor gewone personenwagens ligt de totale geluidsemissie rond de 80 dB lig aan een snelheid van 120 km/u. Wanneer de snelheid daalt naar 80 km/u, bedraagt de geluidsemissie slechts 72 dB. Een lagere en meer uniforme snelheid verhoogt bovendien de veiligheid, capaciteit en doorstroming, zeker in een stedelijke verkeersomgeving met heel veel op-en afritten. Een verlaging van de snelheid is ook positief om de luchtvervuiling te beperken. Zoals onderstaande figuur aantoont, ligt de optimale snelheid met de minste uitstoot rond 70 à 80 km/h[1]. Voor verkeersgerelateerde NOX-concentraties is er ruwweg een daling van 10 à 20%, het aandeel PM10-verkeersemissies daalt met 15 à 25%.



**Figuur 11 Emissiefactoren in functie van de snelheid voor personenwagens op autosnelwegen in 2007, uitgedrukt in gram per voertuigkilometer**

Verder kan ook verwezen worden naar de snelheidsverlaging die ingevoerd wordt tijdens SMOG-periodes. Uit onderzoek van VMM blijkt dat er dankzij deze maatregel in de omgeving van snelwegen een daling van 30% elementair koolstof optreedt.

Toch komt het verlagen van de snelheid op de autosnelwegen, ringwegen en grote invalswegen in en rond Gent, niet ter sprake in het geluidsactieplan. Of toch niet als concrete actie. In het actieplan voor de stad Gent staat te lezen dat het Agentschap Wegen en Verkeer de mogelijkheden van de invoering van een snelheidsverlaging op enkele autosnelwegsegmenten binnen de grenzen van de agglomeratie Gent heeft onderzocht. Maar een concrete actie volgt niet.

GMF vraagt daarom via dit bezwaarschrift om als concrete actie te voorzien dat de snelheid zal worden verlaagd tot 70 km/h op de snelwegen en ringwegen in en rond Gent.

Hoogachtend,

Erik Grietens  
Gents Milieufrent

---

[1] Bron: Impact van maximumsnelheid op autosnelwegen, TML, 21 januari 2009. Rapport in opdracht van Bond Beter Leefmilieu. <http://www.bondbeterleefmilieu.be/theme.php/4/dl/273>