

GELUIDS~ACTIEPLANNEN 2025-2029
VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI



Vlaanderen
is omgeving



PUBLIEKE CONSULTATIE
Jouw mening
is belangrijk



GELUIDSWAARACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

OVERZICHT

Van geluidkaart tot actieplan:

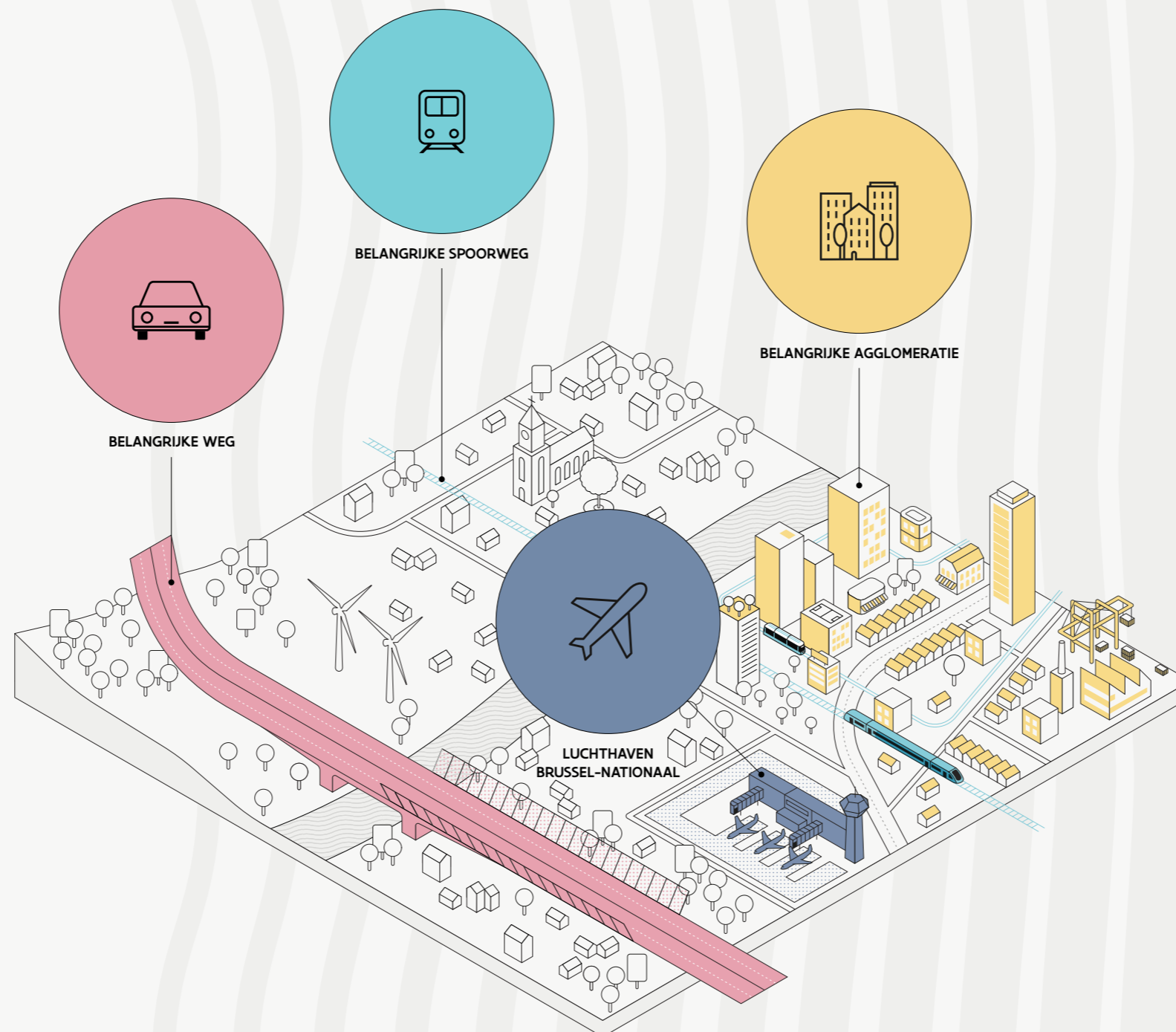
Vlaanderen pakt omgevingslawaai aan

De Vlaamse overheid maakt geluidsactieplannen op voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen (trein/tram) en de luchthaven Brussel-Nationaal. De steden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven doen hetzelfde voor hun volledige grondgebied. De basis hiervoor zijn de strategische geluidsbelastingkaarten, opgemaakt voor het referentiejaar 2021, die recent door de Vlaamse Regering en de betrokken steden werden vastgesteld.

Waarom doen we dit?

De opmaak van geluidsactieplannen volgt uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG). De richtlijn, die in Vlaamse regelgeving is omgezet (titel II van VLAREM, afdeling 2.2.4.), stelt dat elke 5 jaar strategische geluidsbelastingkaarten en actieplannen worden opgemaakt of geactualiseerd voor belangrijke infrastructuren en agglomeraties.

Het doel? Ervoor zorgen dat minder mensen hinder of slaapverstoring ervaren door lawaai van weg-, spoor- en luchtverkeer. Verkeerslawaai is in Vlaanderen de belangrijkste bron van geluidshinder. Bijna 1 op 3 mensen ondervindt hier last van.



Wanneer doen we dit?

Dit is intussen de 4e ronde. Al 3 keer eerder heeft Vlaanderen geluidsactieplannen opgemaakt en uitgevoerd. De nieuwe geluidsactieplannen moeten we in januari 2025 aan Europa rapporteren, nadat ze door de Vlaamse Regering en steden zijn goedgekeurd. Ze zullen maatregelen en acties bevatten die we in 2025-2029 in de praktijk brengen.

Waarom is jouw mening van belang?

We voorzien een publieke raadpleging van 21 november tot en met 20 december 2024 zodat iedereen zijn/haar inzichten bij de ontwerpen van geluidsactieplannen kan meedelen. Bij de opmaak van de finale actieplannen nemen we de inspraakreacties in overweging. In een bijlage bij de finale actieplannen zal je kunnen lezen hoe we met deze reacties rekening houden.

WAAROM DEZE INFOBROCHURE?

We willen je informeren over het Vlaamse beleid rond omgevingslawaai en nodigen je uit om jouw visie met ons te delen. Via bovenstaande tabbladen ontdek je de verschillende aspecten van de actieplannen. Op de laatste pagina lees je hoe je kan deelnemen aan deze publieke consultatie.

GELUIDS~ACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

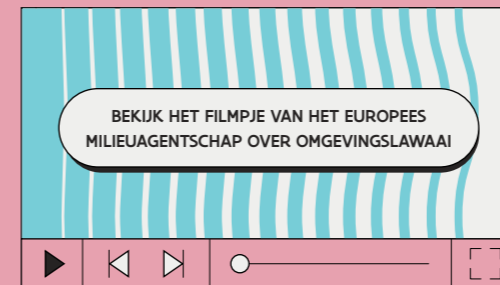
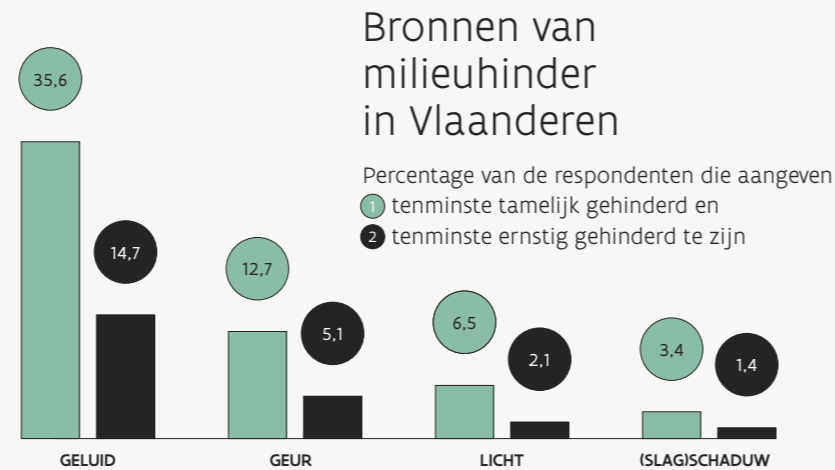
Vlaanderen ligt wakker van omgevingslawaai

Mensen hechten terecht veel belang aan de kwaliteit van hun leefomgeving. We willen wonen, naar school gaan, werken en ons ontspannen in een aangenaam, veilig en gezond Vlaanderen. En dat is een Vlaanderen waar omgevingslawaai zoveel mogelijk wordt beperkt, de mogelijke schadelijke gezondheidseffecten ervan worden vermeden en waar plekken met een goede geluidskwaliteit bescherming genieten.

Verkeer grootste bron van geluidshinder

Toch krijgen we in Vlaanderen nog vaak te maken met omgevingslawaai door ons erg dichte en drukke verkeersnetwerk in combinatie met onze hoge woondichtheid. Bijna 1 op 3 Vlamingen stoort zich aan geluid van wegverkeer in en om de woning. Dat blijkt uit de recente Burgerbevraging Leefomgevingskwaliteit Vlaanderen dat eind 2023 werd uitgevoerd bij meer dan 7.500 burgers in Vlaanderen. Het volledige rapport is te vinden op de website van het Departement Omgeving. Hier vind je enkele belangrijke resultaten.

Meer informatie vind je [hier](#).



Bronnen van geluidshinder in Vlaanderen

Percentage van de respondenten die aangeven tenminste tamelijk gehinderd te zijn.

WIST JE DAT...

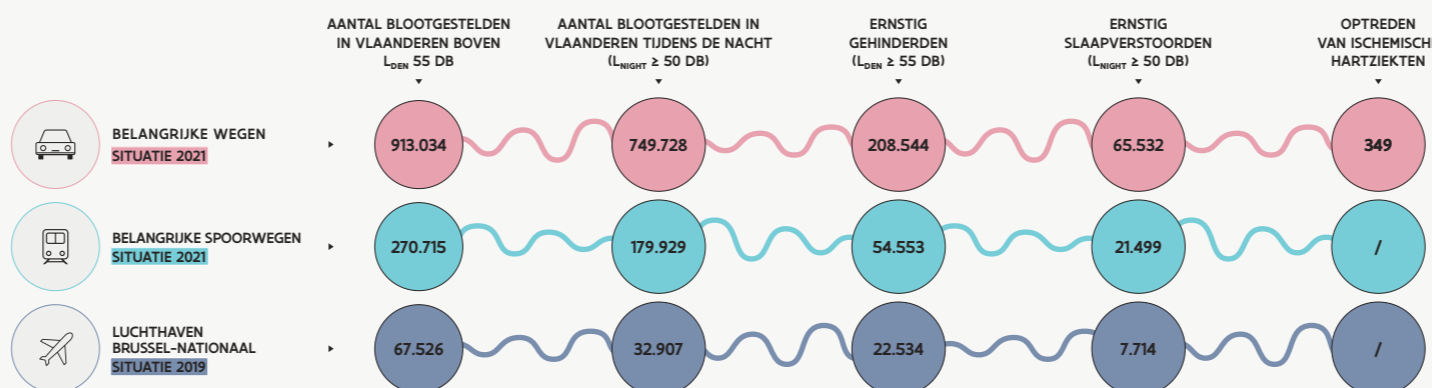
er gebieden in Vlaanderen zijn die het kwaliteitslabel stiltegebied kregen? Dit zijn gebieden met een goede akoestische kwaliteit en een landelijk karakter.

Meer informatie vind je [hier](#).

Omgevingslawaai schaadt de gezondheid

Terwijl de blootstelling aan heel wat milieustressoren zoals fijnstof, zwaveldioxide, dioxines of NOx in de voorbije decennia een positieve, dalende trend vertoonden, geldt dit niet voor omgevingslawaai. Het aantal klachten en de hinder zijn nog steeds aanzienlijk. Ook de geluidsblootstelling blijft hoog. Nochtans heeft Vlaanderen de voorbije jaren heel wat inspanningen geleverd om omgevingslawaai te beperken, maar door onder meer het drukke wegverkeer hebben die slechts een beperkt effect gehad.

De blootstelling aan omgevingslawaai veroorzaakt niet enkel hinder, maar houdt ook gezondheidsrisico's in. Lawaai is immers een milieustressor met een belangrijke ziektelast. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) kan omgevingslawaai niet alleen leiden tot ernstige hinder en ernstige slaapverstoring, maar ook tot chronische stress en hart- en vaatziekten. Uit de voor 2021 opgemaakte geluidsbelastingkaarten hebben we berekend om hoeveel mensen het telkens gaat (zie hiernaast).



GELUIDSWAAGACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI 1/2

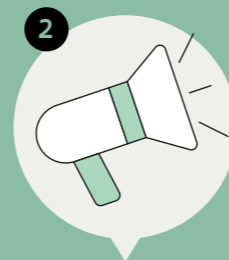
Europa bepaalt aanpak omgevingslawaai

De Europese Unie stelde in 2002 de Richtlijn 2002/49/EG inzake evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai vast, ook bekend als de 'Richtlijn Omgevingslawaai'. Die heeft tot doel een gemeenschappelijke aanpak te bepalen om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen - hinder inbegrepen - van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen.

OM DIT TE BEREIKEN, MOETEN DE LIDSTATEN 3 OPDRACHTEN OPNEMEN



1
Geluidsbelastingkaarten opmaken.



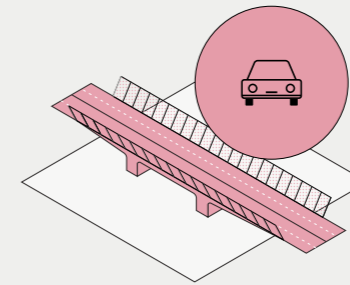
2
Het publiek **voorlichten** over omgevingslawaai en de effecten ervan.



3
Actieplannen voorzien en uitvoeren om omgevingslawaai te voorkomen en te beperken, én gebieden met goede geluidskwaliteit te beschermen.

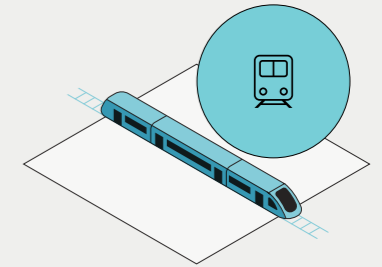
Dit gebeurt telkens in een cyclus van 5 jaar, en uitgaande van een referentiejaar. Na 2006 waren ook 2011 en 2016 referentiejaren. De actieplannen die nu opgemaakt worden, kaderen in de cyclus met als referentiejaar 2021. De referentiejaren slaan op het jaar waarvoor de strategische geluidsbelastingkaarten werden opgesteld.

STRATEGISCHE GELUIDSBELASTINGKAARTEN EN ACTIEPLANNEN WORDEN NIET VOOR HEEL VLAANDEREN GEMAAKT, MAAR WEL VOOR:



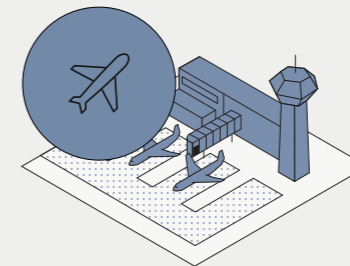
BELANGRIJKE WEGEN

Wegen met meer dan 3.000.000 voertuigpassages per jaar.



BELANGRIJKE SPOORWEGEN

Spoor- of tramwegen met meer dan 30.000 trein- of trampassages per jaar.



LUCHTHAVENS MET MEER DAN 50.000 VLIGBEWEGINGEN PER JAAR

In Vlaanderen is dit enkel de luchthaven Brussel-Nationaal.



BELANGRIJKE AGGLOMERATIES

Agglomeraties met meer dan 100.000 inwoners. Hier wordt omgevingslawaai in kaart gebracht afkomstig van alle wegen, spoorwegen, luchthavens en industrie. In Vlaanderen hebben de steden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven meer dan 100.000 inwoners.

De richtlijn werd doorvertaald naar Vlaams niveau, via omzetting in Vlaamse regelgeving (titel II van VLAREM, afdeling 2.2.4.).

GELUIDS ACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI 2/2

De uitvoering van de richtlijn omgevingslawaaai is een cyclisch gegeven dat meerdere stappen omvat:

- 1 De Europese Commissie inlichten over de belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens in Vlaanderen. (Door wijzigingen in verkeersintensiteiten kan een weg die eerst niet als belangrijk was aangeduid, toch belangrijk worden. In dat geval gelden voor die weg de verplichtingen van de richtlijn).
- 2 Strategische geluidsbelastingkaarten opmaken voor belangrijke wegen, spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal (en minstens elke 5 jaar herbekijken en zo nodig aanpassen).
- 3 Strategische geluidsbelastingkaarten laten goedkeuren door de Vlaamse Regering.
- 4 Strategische geluidsbelastingkaarten aan het publiek beschikbaar stellen.
- 5 De Europese Commissie informeren over de gegevens van de geluidsbelastingkaarten.

GELUIDSBELASTING
IN KAART BRENGEN

GELUIDSACTIEPLANNEN
OPSTELLEN

GELUIDSACTIEPLANNEN
UITVOEREN

- 6 Ontwerpen van actieplannen opstellen. In deze fase stellen we actieplannen op die in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die vastgesteld kunnen worden op de strategische geluidsbelastingkaarten. De actieplannen worden elke 5 jaar herzien, maar ook in het geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidshinder.

- 7 Publieke raadpleging organiseren bij de ontwerpen van actieplannen.

- 8 Inspraakreacties verwerken en finale actieplannen laten goedkeuren door de Vlaamse Regering.
- 9 Definitief goedgekeurde actieplannen aan het publiek beschikbaar stellen.
- 10 Aan de Europese Commissie samenvattingen bezorgen van goedgekeurde actieplannen.

- 11 Start uitvoering van de actieplannen.
- 12 Facultatief: tussentijdse evaluatie van acties en maatregelen uit de geluidsactieplannen na 2,5 jaar en meedelen aan de Vlaamse Regering.
- 13 Eindevaluatie na 5 jaar.

Dit is een volledige cyclus bij een referentiejaar. Terwijl het actieplan van een bepaald referentiejaar wordt uitgevoerd, bereiden we ook al de volgende ronde voor.

GELUIDS~ACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

GELUIDS- BELASTINGKAARTEN

Geluid in kaart gebracht

We brengen de geluidsbelasting van weg-, spoor- en luchtverkeer in kaart, informeren het publiek, bezorgen de nodige gegevens aan de Europese Commissie en gebruiken de kaarten als basis voor de opmaak van de actieplannen.

Een geluidsbelastingkaart toont hoeveel geluid belangrijke geluidsbronnen zoals wegen, spoorwegen en luchthavens veroorzaken in de omgeving. De geluidsbelasting wordt daarbij op kaart weergegeven in de Europese indicatoren L_{den} en L_{night} . L_{den} is een maat voor de ervaren hinder, L_{night} is een maat voor slaapverstoring.

De gehanteerde rekenmethode is Europees geharmoniseerd. We gebruiken dus dezelfde rekenformules als in alle andere landen van de Europese Unie.

Geluid in cijfers: dB, L_{den} en L_{night}

dB of decibel is de eenheid van geluidsniveau. De toevoeging (A) geeft aan dat het geluidsniveau wordt gewogen volgens de gevoeligheid van het menselijk oor.

L_{den} [den = day, evening, night] en L_{night} zijn indicatoren voor geluidsniveau, uitgedrukt in dB. L_{night} is het A-gewogen gemiddelde jaarlijkse geluidsniveau tijdens de nacht.

L_{day} en $L_{evening}$ zijn op dezelfde manier berekend, maar dan voor de dag- en avondperiode.

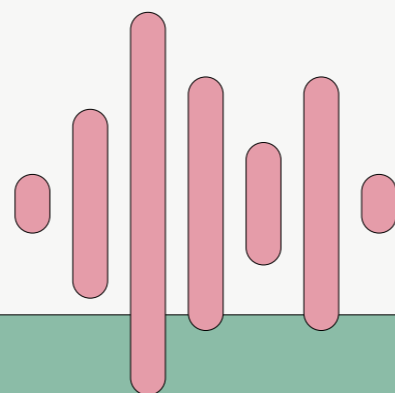
De periodes zijn als volgt afgebakend:

- **Nachtperiode:** 23:00–07:00 uur
- **Dagperiode:** 07:00–19:00 uur
- **Avondperiode:** 19:00–23:00 uur

L_{den} is een gewogen gemiddelde van het geluidsniveau over een hele dag, waarbij extra gewicht wordt toegekend aan geluid in de avond en nacht. Geluidsniveaus in de avond krijgen een toeslag van 5 dB(A) en in de nacht een toeslag van 10 dB(A) omdat geluid tijdens het ontspannen en slapen als hinderlijker wordt ervaren.

L_{den} is dus een maat voor geluidshinder. Het aantal mensen dat ernstig wordt gehinderd, wordt bepaald op basis van hun blootstelling aan L_{den} -waarden. Het aantal mensen dat ernstig slaapverstoord is, wordt bepaald op basis van hun blootstelling aan L_{night} -waarden.

Om L_{den} en L_{night} te kunnen bepalen op een bepaalde locatie, moet in principe het geluidsniveau worden gemeten tijdens een volledig jaar. Omdat het niet haalbaar is dit overal te doen, worden de geluidsindicatoren meestal berekend, uitgaande van bekende gegevens, zoals verkeersintensiteiten, afscherming en geluidsabsorptie.



Metten is weten

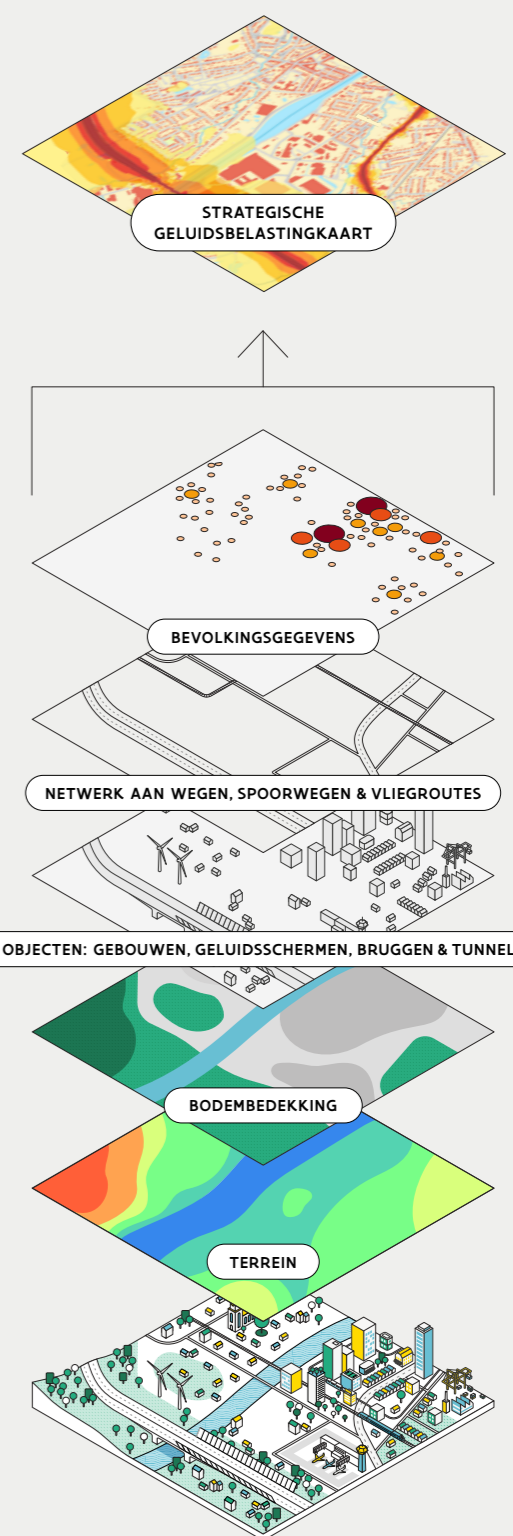
De waarden die op kaart worden weergegeven, zijn berekende waarden. Op basis van langlopende geluidsmetingen op specifieke locaties worden de kaarten gevalideerd. Omdat de Europese Commissie recent een nieuwe rekenmethode ingevoerd heeft, kunnen we de kaarten van 2021 niet zomaar vergelijken met die van 2016.

Strategische geluidsbelastingkaarten

Vlaanderen maakt strategische geluidsbelastingkaarten op voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en luchthaven Brussel-Nationaal. De Vlaamse Regering keurt ze goed. Belangrijke agglomeraties staan zelf in voor de opmaak van geluidsbelastingkaarten.

Geluidsbelastingkaarten worden opge maakt op basis van berekeningen. Ze dekken niet alle gebieden, maar zijn specifiek gemaakt voor agglomeraties, belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal. Dit omdat een volledige dekking enorm veel rekenkracht en tijd zou vereisen. Kortom, ook al staat jouw huis niet ingekleurd op de kaarten, dit betekent niet dat je geen hinder van lawaai kan ondervinden.

Er zijn namelijk nog andere drukke wegen en spoorwegen, en er zijn ook regionale en militaire luchthavens in Vlaanderen. Die kunnen allemaal voor hinder zorgen.



GELUIDS ACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

OVERZICHT

BELANGRIJKE WEGEN

BELANGRIJKE SPOORWEGEN

LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

BELANGRIJKE AGGLOMERATIES

ACTIEPLANNEN

OVERZICHT

Hoe zijn onze actieplannen opgebouwd?

Onze geluidsactieplannen bevatten volgende onderdelen:

1

Relevante regelgeving en beleid:

Welke internationale, Europese en Vlaamse wetgeving is relevant en wat is de beleidscontext?

2

Langetermijn doelstellingen en strategie:

Op lange termijn (2050) wil de Vlaamse Overheid het omgevingslawaai terugdringen tot een niveau dat niet meer schadelijk is voor de gezondheid. Zij wil daarenboven een leefomgeving creëren die een positieve invloed heeft op de gezondheid en gezond gedrag stimuleert.

3

Geluidsblootstelling en gezondheidseffecten:

Hoeveel mensen worden blootgesteld aan omgevingslawaai (ook ter hoogte van gevoelige functies)? Wat zijn de gezondheidseffecten?

4

Probleemzones en zones met een goede geluidskwaliteit:

Welke zones vragen bijzondere aandacht?

5

Maatregelen, acties en flankerend beleid:

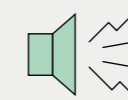
De kern van een actieplan: hoe gaan we het omgevingslawaai aanpakken en zones met een goede geluidskwaliteit beschermen?

6

Effect van het actieplan:

Wat zijn de te verwachten reducties in blootstelling en gezondheidswinst na nemen van maatregelen?

In onze actieplannen onderscheiden we drie types van maatregelen:



Maatregelen aan de bron

Deze maatregelen zorgen ervoor dat er minder geluid geproduceerd wordt.



Overdrachtsmaatregelen

Deze maatregelen proberen het geluid te verminderen door in te grijpen bij de verspreiding/voortplanting van het geluid.



Maatregelen bij de ontvanger

Deze maatregelen grijpen in op de plek waar het geluid wordt gehoord en als hinderlijk kan worden ervaren.

Daarnaast nemen we nog tal van acties, zoals onderzoek naar nieuwe soorten stille wegverharding, die aanleiding kunnen geven tot extra maatregelen.



GELUIDSWAARACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

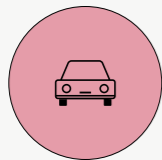
OVERZICHT

BELANGRIJKE WEGEN

BELANGRIJKE SPOORWEGEN

LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

BELANGRIJKE AGGLOMERATIES



ACTIEPLANNEN

BELANGRIJKE WEGEN

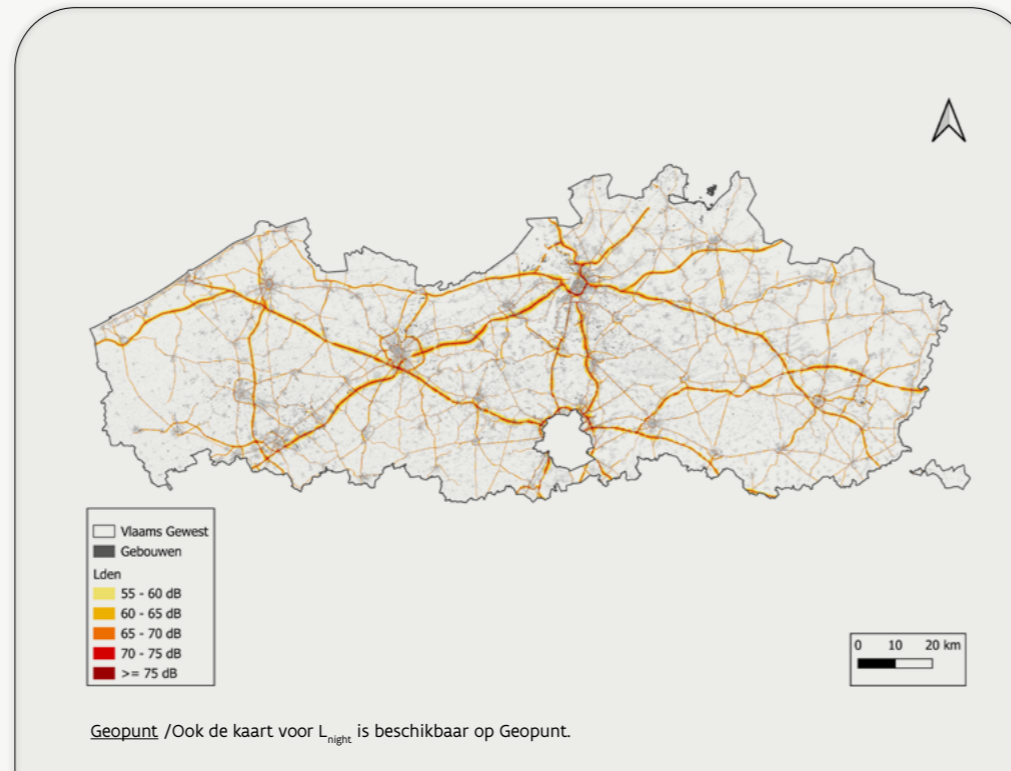
Wat is een belangrijke weg?

Een belangrijke weg heeft minstens 3.000.000 voertuigpassages per jaar. In Vlaanderen voldoet 4.337 km weg aan de definitie van belangrijke wegen volgens de richtlijn omgevingslawaai. Maar zo krijgen we geen aaneengesloten netwerk van wegen. Daarom werden extra wegen geselecteerd, goed voor ongeveer 1.000 km extra wegen.

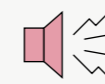
Let wel: de gerapporteerde blootstellings- en verwachte reductiecijfers hebben enkel betrekking op de belangrijke wegen.

Wie is bevoegd om dit actieplan op te maken?

Departement Omgeving en Agentschap Wegen en Verkeer in samenwerking met departement Mobiliteit en Openbare Werken en de administraties van de agglomeraties. Ook is er een verplichte adviesvraag bij de FOD Mobiliteit en Vervoer.



Dit actieplan bevat **18 maatregelen en acties**. Enkele daarvan zijn:



Stille wegverharding

Door bijvoorbeeld langsgroeven aan te brengen in een betonnen wegdek vermindert het rolgeluid van wagens en vrachtwagens.

Zie voor meer info over stille [wegverhardingen](#).



Geluidswerende constructies, bijvoorbeeld een geluidsscherm

Eind 2023 stond de teller van geluidsschermen in Vlaanderen op 178 km. Ze zijn vooral effectief voor mensen die in de onmiddellijke buurt van het scherm wonen.



Bewustwording verhogen en kennis opbouwen rond blootstelling aan en gezondheidseffecten van omgevingslawaai via burgerwetenschapsprojecten. Een mooi voorbeeld hiervan is het project '[De Oorzaak](#)'.

Wat is het effect van dit actieplan?

We kunnen niet van alle maatregelen het effect berekenen. Enkel de impact van stille wegverhardingen en geluidswerende constructies kan becijferd worden.

Het aantal mensen dat in 2021 blootgesteld werd aan een L_{den} van minstens 55 dB, vanwege wegverkeerslawaai bedroeg 913.034. Het verwacht aantal mensen dat zal blootgesteld zijn aan een L_{den} van minstens 55 dB na uitvoering van deze maatregelen in 2029 is 885.145. Andere maatregelen zoals het stimuleren van een modal shift zijn dus niet in deze cijfers vervat.

GOED OM TE WETEN

Is een elektrische wagen stiller dan een benzine- of dieselwagen?

Bij lage snelheden (< 50 km/u) zijn elektrische auto's over het algemeen stiller dan benzine- of dieselauto's. Dit komt omdat elektrische voertuigen geen interne verbrandingsmotor hebben, die verantwoordelijk is voor een deel van het geluid bij conventionele auto's. Een ander deel van het geluid komt van de banden. Dit heet het rolgeluid. Het rolgeluid overheerst het motorgeluid bij hogere snelheden (> 50 km/u). Omdat elektrische auto's over het algemeen zwaarder zijn en dus bredere banden hebben, produceren ze bij hogere snelheden méér geluid dan benzine- of dieselauto's.

GELUIDSWAARDERINGSACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

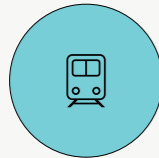
OVERZICHT

BELANGRIJKE WEGEN

BELANGRIJKE SPOORWEGEN

LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

BELANGRIJKE AGGLOMERATIES



ACTIEPLANNEN

BELANGRIJKE SPOORWEGEN

Wat is een belangrijke spoorweg?

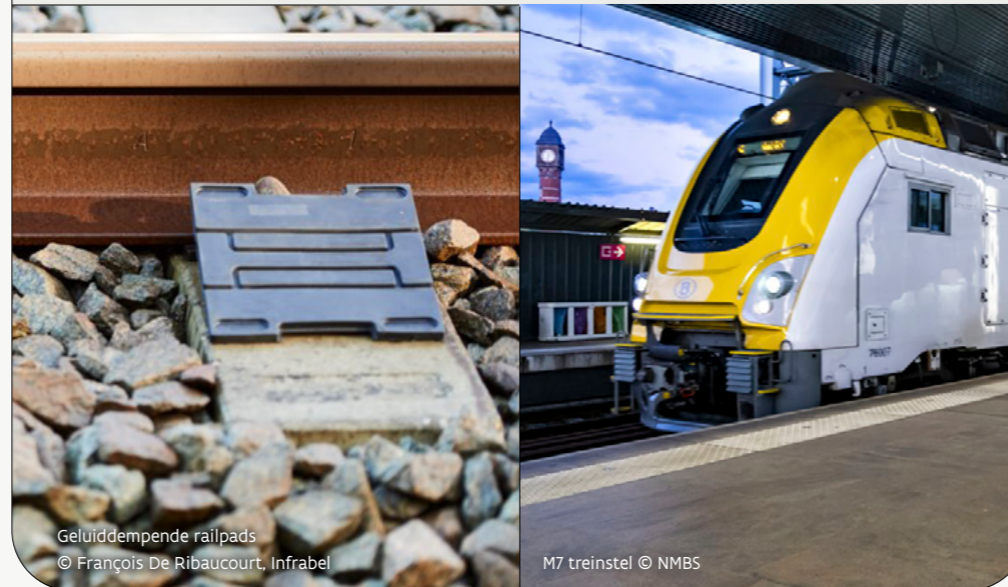
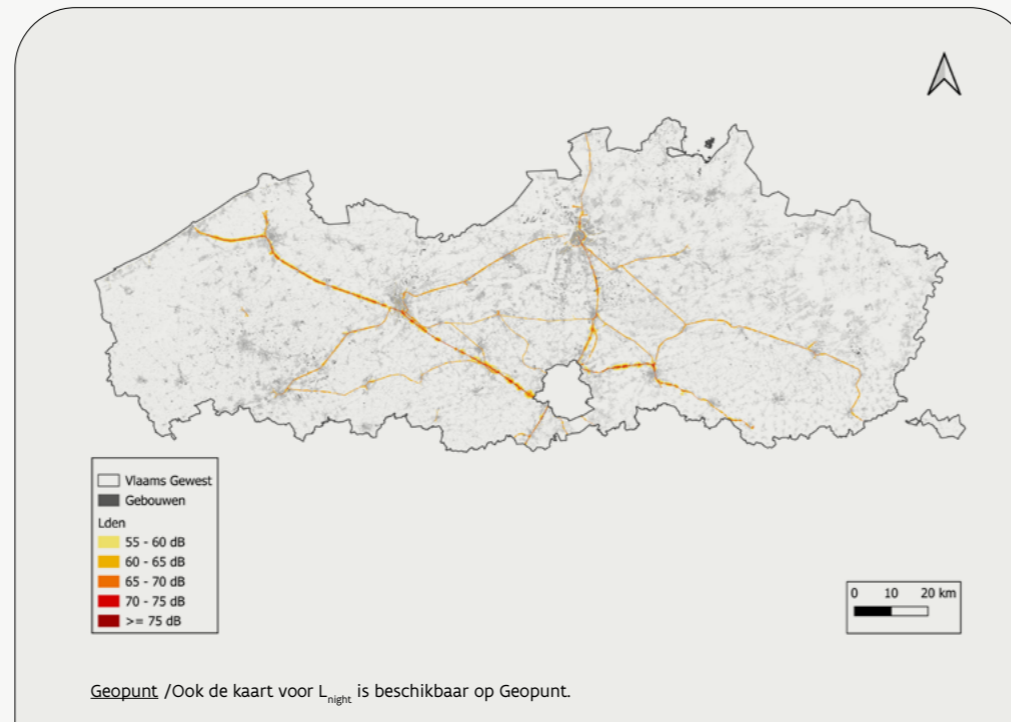
Een belangrijke spoorweg (ook tramweg) telt minstens 30.000 trein- of trampassages per jaar. Het aantal belangrijke spoorwegen bedraagt in Vlaanderen 840 km voor treinverkeer en 182 km voor tramverkeer.

Wie is bevoegd om dit actieplan op te maken?

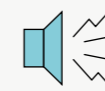
Departement Omgeving in samenwerking met Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Lijn en de administraties van de agglomeraties. Ook is er een verplichte adviesvraag aan spoorwegonderneming NMBS, infrastructuurbeheerder Infrabel en FOD Mobiliteit en Vervoer.

WIST JE DAT ...

als je gaat verbouwen je ook maatregelen kan nemen om de geluidshinder van spoorverkeer te verminderen? Je vindt hiervoor ideeën in [deze gids](#).

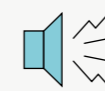


Dit actieplan bevat 12 maatregelen en acties. Enkele daarvan zijn:



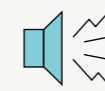
Vernieuwing vloot

Treinstellen worden steeds stiller. Nieuwe treinen moeten immers voldoen aan strengere geluidsnormen. Oude reizigerstreinen worden uitgefaseerd en voornamelijk vervangen door de nieuwe M7 motorstellen. Ook de goederentreinen zijn de voorbije jaren stiller geworden.



Voorzien van geluiddempende railpads

Railpads zijn kleine rubberen matjes die geplaatst worden tussen de dwarsliggers en de spoorstaven. Er zijn verschillende soorten railpads. Waar mogelijk worden er railpads gelegd die ontworpen zijn om ervoor te zorgen dat het geluid van een voorbijrijdende trein gedempt wordt.



Booggeluid beperken door smering (tram)

Wanneer een tram een scherpe bocht neemt, kan er booggeluid ontstaan. Door de tramsporen te smeren, wordt de kans op booggeluid kleiner.

Wat is het effect van dit actieplan?

Het totale effect van dit actieplan kunnen we niet berekenen, omdat voor sommige maatregelen niet kan ingeschat worden welk effect zij zullen hebben op de omgeving. Wat wél kan berekend worden, is:

- **voor tramverkeer:** het effect van smering op het booggeluid;
- **voor treinverkeer:** vernieuwing van het rollend materieel (vlootvernieuwing);
- **voor treinverkeer:** vervanging van de railpads naar stillere varianten waar mogelijk.

De combinatie van deze maatregelen zal een reductie in blootgestelden boven L_{den} 55 dB van maar liefst 16,1% opleveren. Waar in 2021 nog 270.715 mensen in Vlaanderen blootgesteld worden aan geluidsniveaus boven L_{den} 55 dB, voorzien we dat, na implementatie van de vermelde maatregelen in 2029, nog slechts 226.998 mensen blootgesteld zullen worden aan geluidsniveaus boven L_{den} 55 dB.

GOED OM TE WETEN

De paradox van de 'modal shift'

Meer mensen de trein laten kiezen als alternatief vervoermiddel, zorgt voor een drukker bereden spoorwegennet. Ook moedigt de overheid mensen aan om dichter bij vervoersknooppunten te gaan wonen. Dit kan leiden tot meer hinder en slaapverstoring door het treinverkeer. Grote 'modal shift' ambities vormen dus een bijzondere uitdaging bij het terugdringen van geluidshinder door treinverkeer. Doordachte ruimtelijke ordening is hier van groot belang.

GELUIDS ACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

OVERZICHT

BELANGRIJKE WEGEN

BELANGRIJKE SPOORWEGEN

LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

BELANGRIJKE AGGLOMERATIES



ACTIEPLANNEN

LUCHTHAVEN BRUSSEL-

Wat is een belangrijke luchthaven?

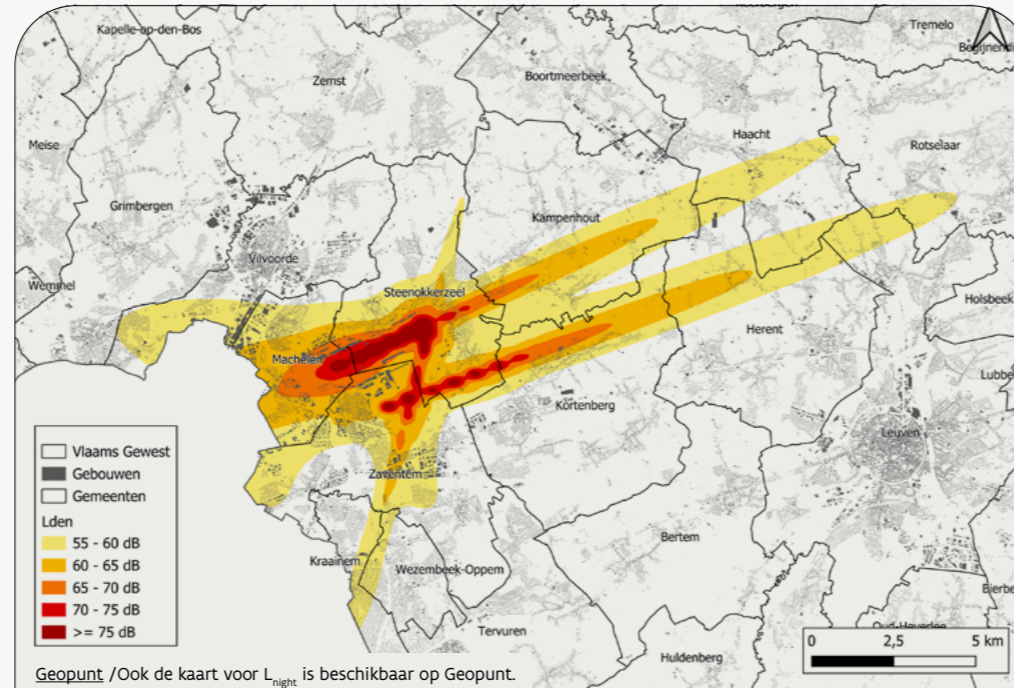
Een belangrijke luchthaven telt minstens 50.000 vliegbewegingen per jaar. Voor Vlaanderen is dit de luchthaven Brussel-Nationaal.

Wie is bevoegd om dit actieplan op te maken?

Departement Omgeving, na verplichte adviesvraag aan Brussels Airport Company (BAC) en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De maatregelen en acties voor luchthavens worden in het actieplan opgedeeld volgens de 4 pijlers van de ICAO (Internationale Burgerluchtvaart Organisatie):

- stiller worden van de vloot;
- maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening;
- operationele procedures voor lawaai bestrijding;
- exploitatiebeperkingen.



GOED OM TE WETEN

Luchthavens in Vlaanderen

Brussel-Nationaal was met 234.460 aantal bewegingen in 2019 de drukste luchthaven van België. 86,65% van die bewegingen waren passagiersvluchten, 6,24% was cargo. Cijfers afkomstig van [Brussels Airport Traffic Control](#).



Dit actieplan bevat 26 maatregelen en acties. Enkele daarvan zijn:



De invoering van een stedenbouwkundige verordening akoestische gevelisolatie

Binnen de sterkst geluidsbelaste zone rond de luchthaven moeten nieuwe woningen voldoen aan bepaalde eisen van akoestische gevelisolatie. Zo vermijden we dat de geluidshinder in deze sterk geluidsbelaste zone nog verder toeneemt.

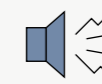
Daarnaast wordt onderzocht waar, door de hoge geluidsbelasting, beter niet meer wordt bijgebouwd.



Stille weekendnachten (exploitatiebeperking).

In de nachten van vrijdag op zaterdag, zaterdag op zondag en zondag op maandag mag er tussen bepaalde uren geen enkel vliegtuig opstijgen, tenzij voor vrijgestelde bewegingen. In de loop van de komende jaren worden deze uren uitgebreid.

Bovendien komen er uren waartussen luide vliegtuigen niet meer mogen landen. Deze verstrengingen staan opgelijst in de nieuwe omgevingsvergunning voor de luchthaven, afgeleverd op 29 maart 2024.



CDO-bewegingen (Continuous descent operations)

CDO-landingen zijn bewegingen waarbij het landen in een continue beweging gebeurt, in plaats van de klassieke trapsgewijze landingsbeweging. De afdaling gebeurt dan met minimale motorkracht. Dit verbruikt minder brandstof én produceert minder geluid. [Zie voor meer info over CDO-bewegingen.](#)

Wat is het effect van dit actieplan?

Ook hier kon niet voor alle maatregelen het effect berekend worden. Volgende maatregelen werden wel becijferd:

- vernieuwing van de vloot: nieuwe vliegtuigen worden steeds stiller;
- de verwachte evolutie van het vliegverkeer op de luchthaven;
- een stijging van het aandeel CDO-landingen.

De verwachte daling van blootgestelden bij uitvoering van deze acties bedraagt 13,4%: van 67.530 naar 58.497 blootgestelden aan een L_{den} van minstens 55 dB. Let wel: het gaat hier over de periode 2019-2029, dus niet 2021-2029 zoals bij de actieplannen voor wegen en spoorwegen.

Op 29 maart 2024 kreeg de luchthaven Brussel-Nationaal een nieuwe omgevingsvergunning. Die bevat de opgelegde reductie om tegen 2032, in vergelijking met 2019, het aantal ernstig gehinderden én het aantal ernstig slaapverstoorden te doen dalen met -30%.

GELUIDS ACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

OVERZICHT

BELANGRIJKE WEGEN

BELANGRIJKE SPOORWEGEN

LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

BELANGRIJKE AGGLOMERATIES



ACTIEPLANNEN

BELANGRIJKE AGGLOMERATIES

De steden Brugge, Gent, Leuven en Antwerpen stellen zelf geluidsactieplannen op voor hun grondgebied. Dit doen zij overeenkomstig de bepalingen uit titel II van VLAREM (artikel 2.2.4.4.1. §8).

Zij volgen daarbij minstens de volgende procedure:

1. Bekendmaking en inzage

De burgemeester maakt het ontwerp van de geluidsactieplannen bekend via een uittreksel in het Belgisch Staatsblad. Het ontwerp ligt een maand ter inzage bij het bestuur. Tijdens deze termijn kunnen burgers schriftelijk of via e-mail bezwaren of opmerkingen indienen.

2. Advies van gemeentelijke adviesraden

Het ontwerp gaat tegelijkertijd naar relevante gemeentelijke adviesraden. Die moeten binnen een maand een met redenen omkleed advies uitbrengen. De adviezen zijn niet bindend.

3. Vaststelling door het College van Burgemeester en Schepenen

Het college stelt de geluidsactieplannen vast, rekening houdend met de ingediende adviezen en bezwaren. Als het college de adviezen van de adviesraden niet volgt, wordt dit verantwoord in een verslag dat bij de plannen wordt gevoegd.

4. Definitieve bekendmaking

De definitieve geluidsactieplannen worden opnieuw bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. De plannen liggen ter inzage bij het bestuur voor publieke informatie.

Volgende geluidsbronnen worden in rekening genomen bij het opmaken van de strategische geluidsbelastingkaarten voor de agglomeraties:



WEGVERKEER



VLIEGVERKEER



SPOORVERKEER



INDUSTRIE



Wat is het verschil tussen de geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen en voor een agglomeratie?

Een geluidsactieplan voor een agglomeratie en een geluidsactieplan voor belangrijke wegen of spoorwegen hebben verschillende focuspunten en doelstellingen door de verschillende omgevingen waarin ze opereren:



GELUIDSACTIEPLAN VOOR EEN AGGLOMERATIE

- Richt zich op stedelijk gebied waar meerdere geluidsbronnen aanwezig zijn zoals verkeer, industrie en stedelijke activiteiten.
- Behandelt over het algemeen een breed gebied met hoge concentratie van bewoners en activiteiten.
- Typische maatregelen zijn verkeersbeheersing, betere stedelijke planning, geluidsisolatie gebouwen.



GELUIDSACTIEPLAN VOOR BELANGRIJKE WEGEN OF SPOORWEGEN

- Richt zich specifiek op wegen die als belangrijk worden beschouwd door hun verkeersvolume, zoals snelwegen of drukke doorgangswegen.
- Concentreert zich op de zones in de buurt van deze wegen en nabijgelegen woonwijken.
- Typische maatregelen zijn geluidsschermen, stille wegdekken, het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen.

GELUIDS ACTIEPLANNEN 2025-2029

VLAANDEREN PAKT OMGEVINGSLAWAAI AAN

OVERZICHT

GELUID EN GEZONDHEID IN VLAANDEREN

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (1/2)

RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAI (2/2)

GELUIDSBELASTINGKAARTEN

ACTIEPLANNEN

PUBLIEKE CONSULTATIE

PUBLIEKE CONSULTATIE

JOUW MENING TELT

De ontwerpen van geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen (inclusief tramlijnen) en de luchthaven Brussel-Nationaal zijn inmiddels meegedeeld aan de Vlaamse Regering, en zijn te vinden op de website van het Departement Omgeving.

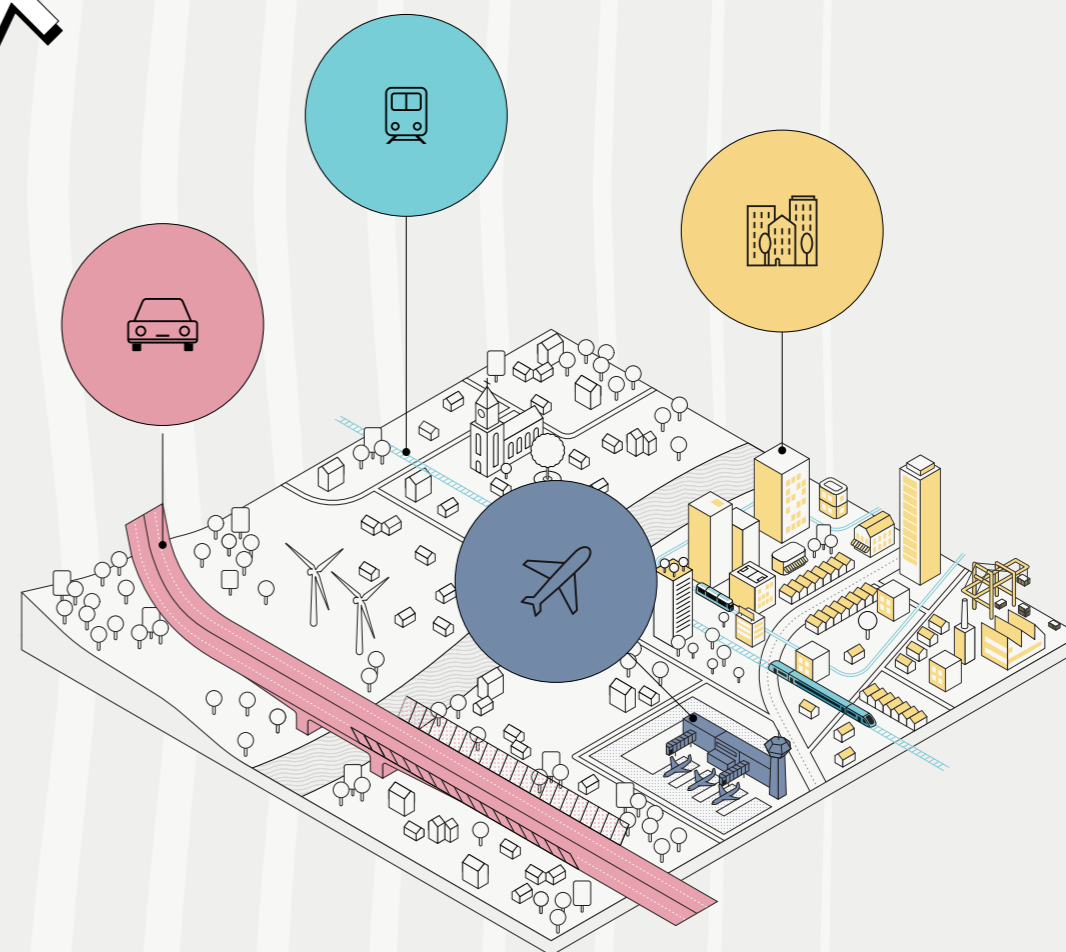
Je kan ze daar downloaden, en je kan daar ook jouw bezwaren of opmerkingen achterlaten via het invullen van een webformulier. Hoewel wij de voorkeur geven aan het webformulier, kan je jouw inspraakreactie ook schriftelijk aan ons bezorgen, per aangetekend schrijven, naar volgend adres: Departement Omgeving, Koning Albert II-laan 15 bus 547, 1210 Brussel.

De publieke raadpleging loopt van 21 november tot en met 20 december 2024.

In deze periode vragen wij ook adviezen aan de Milieu- en Natuurraad, Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, FOD Mobiliteit en Vervoer, NMBS, Infrabel en Brussels Airport Company.

De geluidsactieplannen zullen vervolgens worden aangepast, rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren en opmerkingen, om dan definitief te worden vastgesteld door de Vlaamse Regering.

ACTIEPLANNEN EN INSPRAAKFORMULIER



Colofon

Verantwoordelijke uitgever:
Toon Denys, secretaris-generaal
Departement Omgeving
Koning Albert II-laan 15 bus 553
1210 Brussel

omgeving.vlaanderen.be

Een uitgave van het Departement Omgeving,
Afdeling Beleidsontwikkeling en
Juridische Ondersteuning

BJO.omgeving@vlaanderen.be

Publicatiedatum: november 2024

Depotnummer: D/2024/3241/209