

Mobiliteitsbrief

02

INTERVIEW

**De Oorzaak: meer
dan verkeerslawaaï**

04

ACHTERGROND

**Omgevingslawaaï
in kaart**

05

IN DE PRAKTIJK

**Gericht
ingrijpen**

06

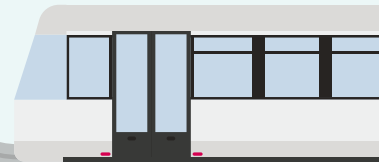
QUICK WINS

**4 x minder
verkeerslawaaï**



66-71
dB

70-80
dB

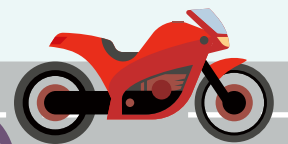


73-77
dB

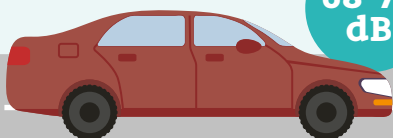
Geluid



76-79
dB



75-80
dB



68-72
dB



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken

DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE WERKEN

Wegverkeer grootste veroorzaker geluidshinder

Meer dan 10.000 inwoners werkten twee jaar lang mee aan De Oorzaak, het grootste Vlaamse onderzoek naar omgevingsgeluid ooit. Prof. Cedric Vuye (Universiteit Antwerpen), een van de initiatiefnemers, vertelt over de belangrijkste inzichten.

Hoe is De Oorzaak ontstaan en hoe verliep het onderzoek?

"Ik werd benaderd door De Morgen. De krant wilde een burgerwetenschapsproject rond omgevingsgeluid opzetten en vroeg of ik mee wilde werken. Ik wilde verder kijken dan verkeerslawaaï alleen en het onderzoek breed opzetten. Daarom hebben we ook samenwerking gezocht met het UZA en een slaap- en gehoorstudie aan het onderzoek gekoppeld.

We kozen bewust voor een stedelijke omgeving. Daar vinden we een breed gamma aan omgevingsgeluid, gecombineerd met een grote populatie. Uiteindelijk heeft het project een enorme dataset opgeleverd. Dat was nooit mogelijk geweest zonder alle partners en deelnemers. Vanuit Vlaanderen werkten het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Omgeving, het Departement Zorg, De Lijn en Lantis mee."

Wat zijn de belangrijkste conclusies?

"Een van de belangrijkste conclusies is dat wegverkeer op de eerste plaats staat. De grootste overlastbronnen in Antwerpen, Gent en Leuven wijken nauwelijks af van wat we zien in de Burgerbevraging Leefomgevingskwaliteit Vlaanderen, een eerder onderzoek van Departement Omgeving. Bijzonder, omdat ons onderzoek specifiek gericht was op stedelijke omgevingen. Daarnaast toont De Oorzaak vooral dat geluidshinder complexer is dan alleen het aantal decibels. Ook het type geluid, piekmomenten, de context en verwachtingen van mensen spelen een rol."

Welke bronnen veroorzaken de meeste hinder en welke rol speelt wegverkeer?

"Verkeer komt overal terug. Motoren, auto's, quads en vrachtwagens zorgen voor veel geluidshinder. Ook prioritaire voertuigen zien we vaak terug. Sirenes en motoren komen relatief weinig voor ten opzichte van auto's, maar staan toch hoog in elke ranking omdat ze sterk opvallen.

Ook menselijke geluiden, autoradio's en burens spelen een rol. De top tien mag je als beleidsmaker gebruiken als richting, maar je mag je er niet blind op staren. De tram of horeca komen bijvoorbeeld niet in de top tien voor, terwijl ze lokaal wel voor veel overlast kunnen zorgen. Soms zijn kleinere, gerichte ingrepen dus even belangrijk."

Wanneer wordt geluid problematisch? En welke rol spelen piekgeluiden?

"Eigenlijk kan je niet spreken van een stad die gewoon 'te luid' is. Er bestaan richtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie en die hebben zeker hun nut, maar geluidshinder laat zich niet in één cijfer vatten.

Ook piekgeluiden spelen een belangrijke rol. Je kunt niet zomaar zeggen dat alles boven 70 dBA een piek is. Voor iemand in een rustige wijk kan 60 dBA al een opvallend geluid zijn. Daarom hebben wij een piek gedefinieerd als een geluid dat minimaal 10 dBA boven het voortschrijdend gemiddelde op die locatie ligt."

“

Geluidshinder laat zich niet in één cijfer vatten.”

Prof. Cedric Vuye

Hoofddocent bij de Faculteit Toegepaste Ingenieurswetenschappen

Wie heeft het meest last van geluidshinder en wat is de impact op gezondheid?

"Dat is moeilijk te zeggen. Ieder mens is anders. In het onderzoek hadden we bijvoorbeeld een echtpaar dat in hetzelfde bed sliep, maar een compleet andere beleving van lawaai had. Overlast zit niet alleen in decibels. Context en verwachtingen spelen een grote rol. Als je burens aankondigen dat ze zaterdag een feestje geven, stel je je daarop in. De grootste impact van geluid zien we bij slaap. Daarnaast zien we dat geluid en stress elkaar kunnen versterken. Als je al moe of gestresseerd bent, stoort je je sneller aan geluid."

Wat heeft je zelf het meest verrast aan de resultaten?

"Ik had meer verschil verwacht tussen werk- en weekenddagen, maar dat verschil is maar 1 dBA. In het weekend is er misschien wat minder verkeer, maar dan gaan mensen hun gras maaien. Er komt ander geluid voor in de plaats. Ze zeggen wel dat New York nooit slaapt, maar na dit onderzoek weet ik dat dat ook voor onze steden geldt!"



© UAntwerpen



Meer informatie over De Oorzaak? Scan de QR-code of ga naar de website van UAntwerpen: uantwerpen.be/nl/projecten/de-oorzaak/.

Omgevingslawaai in kaart

Omgevingslawaai heeft een belangrijke impact op de leefkwaliteit. Om geluidshinder zo veel mogelijk te beperken, brengt Vlaanderen geluidsbelasting in kaart en worden geluidsactieplannen uitgewerkt. De basis voor die plannen zijn strategische geluidsbelastingsskaarten, die elke vijf jaar worden opgemaakt of geactualiseerd.



Europese richtlijn als basis

De aanpak van omgevingslawaai volgt uit de Europese Richtlijn Omgevingslawaai (2002/49/EG). Dat houdt in dat lidstaten geluidsbelastingsskaarten en actieplannen opmaken en burgers informeren over omgevingslawaai. Elke vijf jaar worden kaarten en geluidsactieplannen opgesteld. Na uitvoering van de plannen, wordt er geëvalueerd en start een nieuwe cyclus. Dit gebeurde de laatste keer in 2025.



Geluid zichtbaar maken

Een geluidsbelastingsskaart laat zien hoeveel geluid belangrijke geluidsbronnen veroorzaken in hun omgeving. Vlaanderen maakt kaarten op **voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussels Airport**. De kaarten geven zowel een beeld van de geluidshinder overdag als tijdens de nacht.

Van alle soorten geluid blijft verkeerslawaai de belangrijkste bron van geluidshinder in Vlaanderen. Bijna 1 op 3 Vlamingen ondervindt hinder door wegverkeer.



Van kaart naar actie

Op basis van de geluidsbelastingsskaarten, stelt Vlaanderen concrete actieplannen op. In de plannen wordt beschreven welke maatregelen mogelijk zijn om het omgevingslawaai op een specifieke locatie te beperken of zelfs te voorkomen. Er zijn maatregelen die rechtstreeks aan de bron ingrijpen, zoals stillere wegverhardingen. Daarnaast zijn er zogenaamde overdrachtsmaatregelen, die ervoor zorgen dat het geluid minder ver reikt. Denk bijvoorbeeld aan geluidsschermen. En dan zijn er nog maatregelen bij de ontvanger. Dat kan een bewoner zijn die geholpen is bij een betere isolatie van de woning.

Ook steden maken geluidsactieplannen: ontdek de aanpak van Antwerpen

In navolging van de Europese richtlijnen maken ook steden met meer dan 100.000 inwoners zelf geluidsactieplannen op voor hun grondgebied. In Vlaanderen geldt dat voor Antwerpen, Brugge, Gent en Leuven.

→ Lees het online artikel met Raf Verbruggen en Els van Duyse van Stad Antwerpen over de Antwerpse aanpak: mobiliteitsbrief.be.

→ Meer informatie over geluidsbelastingsskaarten en geluidsactieplannen is beschikbaar op de website van het Departement Omgeving: omgeving.vlaanderen.be.

Gericht ingrijpen bij verkeerslawaai

Verkeerslawaai is niet overal even hinderlijk en ook niet voor iedereen hetzelfde. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) probeert zo gericht mogelijk in te grijpen waar de hinder het grootst is. Barbara Vanhooreweder, adviseur-ingenieur geluid bij het AWV, legt uit hoe verkeersgeluid wordt gemeten en welke maatregelen het meeste effect hebben.



Wanneer spreken we van een probleem met verkeerslawaai?

“Dat is best lastig. In Vlaanderen hebben we geen wettelijke normen voor verkeerslawaai. Je kunt dus niet ergens gaan meten en zeggen: hier is het te luid. Daarom werken we met een prioriteiten- en knelpuntenlijst. We kijken naar het geluidsniveau, het aantal woningen en de verhouding tussen kosten, baten en efficiëntie. Lawaai is ook voor iedereen anders. De een heeft al last bij 55 dB(A), de ander vindt 75 dB(A) oké, terwijl je dan echt wel hard tegen elkaar moet roepen.”

Hoe brengen jullie verkeersgeluid in kaart?

“We meten heel veel. Bijvoorbeeld ter hoogte van een gevel van woningen, maar ook het rolgeluid van de wegverharding. Op alle ring- en autosnelwegen gebeurt dat jaarlijks. Met al die data worden om de vijf jaar geluidsskaarten opgesteld voor de belangrijkste wegen in Vlaanderen. Die gebruiken we dan weer voor het bepalen van ons beleid. Voor concrete maatregelen voeren we altijd bijkomende, specifieke metingen uit.”

Welke maatregelen maken het grootste verschil?

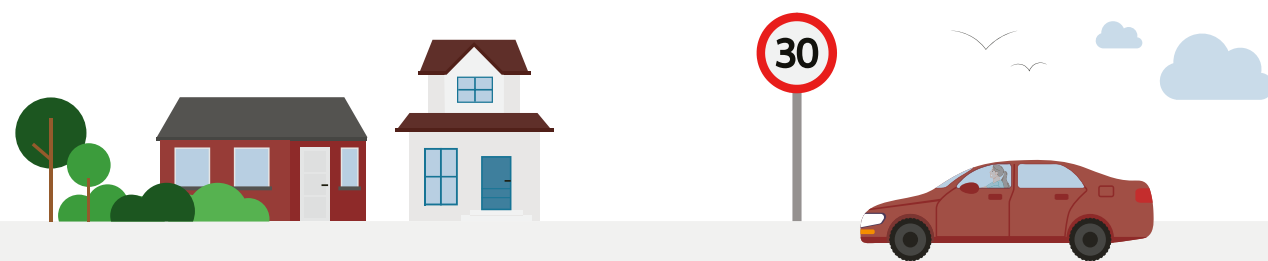
“Mensen denken al snel aan geluidsschermen, maar die zijn vooral interessant voor woningen dicht bij een snelweg. Maatregelen aan de bron zijn het meest effectief, bijvoorbeeld een stillere wegverharding. Ook snelheidsverlaging kan helpen, maar dan moet je de snelheid drastisch verlagen. Het kan een onpopulaire maatregel zijn die weinig winst oplevert. Afhankelijk van hoe je ernaar kijkt. Want gaat het om ‘tóch’ of ‘slechts’ een extra decibel?”

Wat kunnen steden en gemeenten zelf doen?

“Kasseien of luidruchtige betonstraatstenen vervangen door asfalt kan al verschil maken. Ook vrachtverkeer omleiden uit (dorps)kernen is een mogelijkheid. Je kan ook werken aan ‘hinderbeleving’. Groen kan daarop een positief effect hebben. Het is nu eenmaal anders of je rechtstreeks op een weg uitkijkt of op een groene strook met het wegverkeer daarachter.”

4 x minder verkeerslawaaai

Het is onmogelijk om al het verkeerslawaaai uit de stad te verbannen. Maar met gerichte ingrepen kunnen lokale besturen wel degelijk verschil maken. Deze vier maatregelen zijn (relatief) snel of op een logisch investeringsmoment uit te voeren.



Geef woningen een rustige kant

Ligt een woning aan een drukke straat? Zorg dan waar mogelijk voor een geluidsluwe achterzijde. Een rustige tuin, balkon of gevel geeft bewoners een plek waar ze zich aan het verkeerslawaaai kunnen onttrekken. Zeker bij nieuwbouw en herontwikkeling kan daar al in het ontwerp rekening mee worden gehouden.

Rem af en handhaaf

Een lagere snelheid betekent minder verkeerslawaaai. Een zone 30 kan dus meer opleveren dan alleen extra verkeersveiligheid. Voorwaarde is wel dat bestuurders zich aan die snelheid houden. Combineer een snelheidsverlaging daarom met een inrichting die trager rijden stimuleert en, waar nodig, met handhaving.



Pak lawaaierig wegdek aan

Kasseien en sommige betonstraatstenen produceren aanzienlijk meer rolgeluid dan een wegdek van asfalt. Moet een straat onderhouden of opnieuw aangelegd worden? Dan is dat een goed moment om geluid en overlast mee te nemen in de materiaalkeuze. Zo leidt een geplande investering direct tot verbetering van de leefkwaliteit.

Stuur zwaar verkeer om

Vrachtwagens behoren tot de luidste weggebruikers. Waar alternatieve routes beschikbaar zijn, loont het daarom om zwaar verkeer uit centra of straten met veel woningen te weren. Zo pak je een belangrijke geluidsbron rechtstreeks aan, zonder dat er nieuwe infrastructuur voor nodig is.

Nieuw Strategisch Netplan moet snelwegparkings verder verbeteren

Vlaanderen pakt de komende jaren dertien snelwegparkings grondig aan. Acht van de in totaal 72 snelwegparkings in de buurt van hoofdwegen werden de voorbije jaren al vernieuwd. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een nieuw 'Strategisch Netplan Dienstenzones' opgesteld. Dat bepaalt waar welk type parking nodig is en hoe de inrichting eruitziet. Extra aandacht gaat naar comfort, veiligheid, laadinfrastructuur en vrachtwagenparkeren: de komende jaren komen er 500 tot 800 extra vrachtwagenplaatsen bij.

wegenenverkeer.be/nieuws

Dien je voorstel in voor het Vlaams Congres Verkeersveiligheid

Op 16 maart 2027 vindt in Brugge het Vlaams Congres Verkeersveiligheid plaats. Het thema is dit jaar 'Verkeersveiligheid, altijd in beweging'. Heeft je stad of gemeente een straf project, inspirerende aanpak of vernieuwend thema? Dien zeker je voorstel in. Elk abstract maakt bovendien kans op de Verkeersveiligheidsprijs 2027. Voorstellen indienen kan tot 18 oktober 2026 via:

vlaamscongresverkeersveiligheid.be

Code 95: wat zijn de regels voor steden en gemeenten?

Medewerkers van lokale besturen zijn niet automatisch vrijgesteld van code 95. Een gemeentemedewerker is alleen vrijgesteld als die materiaal, uitrusting of machines vervoert om zijn eigenlijke werk ter plaatse uit te voeren én rijden niet zijn voornaamste activiteit is. Rijden is de voornaamste activiteit als het 30% of meer van de maandelijkse werktijd inneemt.

mobiliteitsbrief.be/kort-nieuws

Impact besparingen Septemberverklaring

In de Septemberverklaring heeft de Vlaamse Regering besparingen aangekondigd om de Vlaamse begroting in evenwicht te brengen. Bij het ter perse gaan van dit nummer was nog niet duidelijk wat die maatregelen betekenen voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid. In het volgende nummer van Mobiliteitsbrief gaan we daar dieper op in. Intussen vind je online informatie over de impact voor lokale besturen en andere mobiliteitspartners op:

vlaanderen.be/mobiliteitsprofessionals

Agenda

26 oktober
Baanbrekers 2026

28 oktober
Mobility Next

29 oktober
Parkeerbeleid als hefboom voor mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid

12 november
Basisprincipes van de verkeerskunde

16 november
Opleiding: nieuwe wegcode

24 november
Opleiding: minder borden, meer verkeersveiligheid

1 december
Aanpak VerkeersOnveilige Situaties

Bekijk de agenda op mobiliteitsbrief.be/agenda

NUNI op je gsm

FOCUS
OP DE WEG

VSV
veilig verkeer

 **Vlaanderen**
is veiliger verkeer

NUNI

Je gsm vraagt constant je aandacht. Een melding, een bericht of even snel iets checken. Maar achter het stuur hoort je focus op de weg. Daarom zet de VSV in oktober opnieuw een campagne in, met de boodschap NUNI (op je gsm). Met 1,2,3 FOCUS maak je het jezelf makkelijker om je gsm onderweg links te laten liggen: verbind je gsm, stel muziek en gps vooraf in en leg je gsm uit het zicht. Arno The Kid maakte er een nummer en videoclip van, zodat de boodschap nog beter blijft hangen. Bekijk de video en download het gratis campagnemateriaal op de campagnepagina.



go.vsv.be

Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. **Redactie en vormgeving:** Connect Communicatie. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Vias Institute. **Verantwoordelijke uitgever:** Jeroen Windey, Departement Mobiliteit en Openbare Werken: Simon Bolivarlaan 17 bus 437, 1000 Brussel. © 2026 Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

