



27/02/2026

Onderwerp: opmerkingen bij het Geluidsactieplan 2026-2031

Geachte,

Gents MilieuFront heeft enkele opmerkingen bij het Geluidsactieplan 2026-2031. U vindt ze hieronder. We beperkten ons in onze opmerkingen tot het thema verkeersgeluid.

Met vriendelijke groeten,

Bouke Billiet
beleidsmedewerker Gents MilieuFront
bouke@gentsmilieufront.be

Algemeen

Beperkte ambities

De problematiek van verkeersgeluid wordt op begrijpbare wijze en transparant in beeld gebracht. De negatieve impact wordt in de inleidende delen duidelijk vermeld. Wanneer het over acties gaat is de globale indruk echter dat dit geluidsactieplan voor de Stad een verplicht nummertje is met een zeer beperkte ambitie.

Het plan schuift drie ambities naar voren:

- minder bewoners blootstellen aan omgevingslawaaï boven 55 dB Lden, met specifieke aandacht voor geluidsbelasting boven de 70 dB Lden (Level day-evening-night)
- Boven de 60 dB Lden meer aandacht voor geluidsmilderende maatregelen bij woningen en bij gebouwen met gevoelige doelgroepen
- meer toegankelijke en kwaliteitsvolle luwteplekken'

De doelstellingen worden enkel in meer en minder uitgedrukt, niet in kwantitatieve termen. Later in het plan worden de resultaten van de ingrepen uit dit plan (en deels uit de vorige periode) wel kwantitatief in beeld gebracht.

Dit plan heeft niet de ambitie om de leefomgeving van mensen te verbeteren. Het bestuur stelt duidelijk dat 23.100 bewoners blootgesteld worden aan 70 dB Lden (dag-avond-nachtgemiddelde) of meer en erkent dat dit een zeer hoge belasting is met grote gezondheidsimpact. Toch slaagt men er met dit plan niet in om dit voor meer dan slechts een duizendtal mensen te verbeteren.

Hoewel geluidsemissie en blootstelling goed in kaart gebracht zijn, is het niet duidelijk waar de verbeteringen mogen verwacht worden.

De reden waarom de Stad geen ambitieuze stappen kan nemen, ligt volgens GMF in het opgeven van de ambitie om het autoverkeer te verminderen. Verkeersgeluid hangt samen met de hoeveelheid wegverkeer. Op de vermelding van autoluwe wijken en woonzones na vinden we verder maar weinig maatregelen terug. De echt problematische zones bevinden zich echter niet in wijken, maar nabij de grote primaire en secundaire wegen. Dit is duidelijk te zien op de geluidsbelastingkaarten. De gebruiksintensiteit van deze grote doorgangswegen verminderen, vergt evenwel een ambitieus plan dat verder gaat dan het optimaliseren van verkeersstromen. Deze ambitie is duidelijk niet aanwezig waardoor echte kwaliteitsverbetering uitblijft.

De Stad is hier in zekere mate afhankelijk van samenwerking met de Vlaamse Overheid en diens wil om de mobiliteit op een ambitieuze manier te herdenken. Toch hoeft dat geen reden te zijn om de instrumenten die de Stad zelf in handen heeft ten volle in te zetten.

We verwijzen in deze context naar de woorden van professor Cedric Vuye in [De Morgen \(13 februari 2026\)](#): ‘Een belangrijk inzicht voor steden en gemeenten is dat de belangrijkste structurele oplossingen ook andere problemen verhelpen. Minder auto’s dankzij meer openbaar vervoer en meer natuur in de stad zorgen voor heel wat minder decibels en geluidshinder, maar ook voor minder luchtvervuiling, minder hitte en meer leefbaarheid.’

Stad Gent heeft samen met de Vlaamse Overheid een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt waarin doelstellingen staan rond woon/werk/school-verplaatsingen die niet met de auto gebeuren. In 2023 scoorde Gent hier 35,5% op. De doelstelling in 2030 ligt op 35%. Er is met andere woorden geen verbetering te verwachten de komende 4 jaar. 0,5%-punten is vermoedelijk groter dan de foutenmarge van de meting. Tegen 2040 zou dit verder moeten afnemen naar 27%.

Er wordt in het Geluidsactieplan enkel verwezen naar het stadsregionaal fietsnetwerk en het voetgangersbeleid om dit te bereiken. Nergens wordt vermeld hoe de autoverplaatsingen worden verminderd. Door geen doelstellingen te zetten op het aantal gereden kilometers of het aantal verplaatsingen kan de autodruk (en bijhorende geluidsoverlast) gelijk blijven of zelfs toenemen. Want: in alle mobiliteitsmodellen op Vlaams niveau en ook in de voorspellingen van het Federaal Planbureau gaat men uit van een toename van het aantal voertuigkilometers. Problematisch is ook dat de grootste toename van voertuigkilometers te vinden is in niet-woon-werkverplaatsingen.

Alles bij elkaar geteld betekent dat dat Stad Gent maximaal mikt op een status quo, en dat we vermoedelijk zelfs een achteruitgang zullen zien in auto- en geluidsoverlast. Het Geluidsactieplan schiet tekort: de lokale beleidsmakers doen niet voldoende om de Gentenaar te beschermen tegen de ernstige gevolgen van geluidsoverlast door verkeer.

Verder komen ook wegkwaliteit en geluidsschermen in beeld als oplossing. Er loopt een programma zowel op stedelijk niveau als regionaal om deze zaken aan te pakken. De incrementele verbetering die daaruit voortvloeit is echter zeer beperkt (1000 personen minder in het segment >70 dB Lden).

Specifieke opmerkingen

P.28: 4.4.1. Wegverkeer

De Stad neemt zeer weinig maatregelen op vlak van wegverkeer. Recepten om het aantal autoverplaatsingen te verminderen zijn nochtans gekend: minder doorgang, minder parkeerplaatsen etc.

Om de doelstellingen rond modale verdeling te bereiken in 2040 moet er nu al ingegrepen worden in het stedelijke weefsel en in de ruimtelijke ordening.

P.29: 'We realiseren maximaal 35% woon-werk/schoolverplaatsingen met de wagen of moto in 2030 en maximaal 27% van deze verplaatsingen met de wagen of moto in 2040.'

Men streeft dus naar maximaal 35% in 2030, maar in de volgende zin lezen we: 'In 2023 bedroeg dit aandeel volgens de stadsmonitor 35,3%.'

Het stadsbestuur geeft hier toe hoogstens voor een status quo te zullen gaan. Het is voor GMF hoogst onduidelijk hoe die aanpak zal leiden tot een verdere daling naar 27% tegen 2040.

P.29, emissievrij vervoer: De Stad heeft de laatste jaren sterk ingezet op stedelijke logistiek en werkte (onder de vleugels van VVSG) mee aan het opstellen van een kaderovereenkomst voor emissievrije stedelijke logistiek, samen met de Vlaamse regering. De ambities rond dit thema lijken nu verdwenen. Bestelwagens en vrachtwagens zijn nochtans verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de geluids- en luchtvervuiling.

P.30, actie V2: het departement MOW is verantwoordelijk binnen de Vlaamse overheid.

P.31: 'Wegen de huidige budgettaire uitdagingen zullen er voor 2031 geen nieuwe elektrische vrachtwagens of grote bestelwagens besteld worden.'

Ten eerste: voor grote bestelwagens (N2-voertuigen) zit de TCO al grotendeels goed. Zie <https://mow.vlaanderen.be/tco/> of <https://www.welkebestelbus.nl/>

Ten tweede: voor het segment vrachtwagens (N3) is op zijn minst een tweejaarlijkse update aangewezen om de TCO-inschatting te maken.

Ten derde: hoe zit het met de andere voertuigen? Gent heeft redelijk wat utilitaire voertuigen. Amsterdam heeft voor zijn volledige wagenpark een verduurzamingsplan. Het zou goed zijn voor Gent om dat ook op te maken.

P.31: 'Het scenario hangt af van de goedkeuring van budgetten.' Het is ondertussen februari 2026. Het is behoorlijk ontluisterend dat hier nog altijd geen duidelijkheid rond is.

P.31: Vermindering van motor- en rolgeluid en overdracht

De acties zijn niet kwantitatief omschreven en geven geen blijk van ambitie.

P.32: 'Daarnaast komen er meer woonerven en tuinstraten (waar mogelijk en met draagvlak van de bewoners) die een specifiek (lager) snelheidsregime vereisen.'

Wat is het plan om dit te bereiken? Welke wijken komen als eerste aan de beurt? Hoe kijkt men naar draagvlak? Dat komt immers niet zomaar uit de lucht gevallen. Het moet opgebouwd worden. Welke acties plant men om daaraan te werken?

P.32: handhaving van tonnagebeperking

Ook diensten en goederen moeten tot aan de huizen kunnen komen. In welke mate werkt men samen met de logistieke sector? Enkel tonnagebeperkingen zullen niet volstaan.

P.33: 'Deze plannen werden na invoering geëvalueerd en aanpassingen werden doorgevoerd of zijn gepland.'

Het is al uitvoerig in de media gekomen dat de aanpassingen de leefbaarheid in de wijken allerm minst ten goede zijn gekomen. We kunnen dus alleen maar vaststellen dat de huidige aanpak niet werkt en dat het roer dringend om moet.

P.33, actie V6: de verwoording geeft de indruk dat er maar weinig echte maatregelen op de planning staan. 'Ondertussen blijft de politie inzetten op betrappen op heterdaad': hoeveel pv's zijn er het voorbije jaar uitgeschreven?

P.34: 'Aanpak 2026 - 2031 Er wordt verder ingezet op onderhoud en heraanleg, ontharding en vergroening, waar nodig met integratie van mobiliteitsaspecten.' Dit is op vlak van geluid een wel erg vrijblijvende aanpak. Worden er bij deze ingrepen bijvoorbeeld minimale geluidscriteria gehanteerd?

P.72, tabel 9

Dit geeft een behoorlijk teleurstellend resultaat. In grote lijnen: voor 341 personen verbetert de nagenoeg onleefbare omgeving tot (zwaar) overbelast. Een 1000-tal mensen komen terecht in de kolom van een aanvaardbare geluidskwaliteit.

P.73, tabel 11

Dit zijn wel mooie en hoopgevende resultaten.

P.74: 'Uit de onderstaande tabellen blijkt dat voor de snelheidsverlaging in totaal 52.200 inwoners een geluidsreductie ondervinden (- 34% van het totaal aantal blootgestelden aan wegverkeerslawaaï) waarvan 7.021 (- 13,5%) oorspronkelijk blootgesteld aan $L_{den} > 70$ dB.' Er staat ook dat -1,5 dB tot 2,2 dB bijna geen ervaren effect heeft, dus hoewel het om heel wat mensen gaat is de geluidsimpact eerder beperkt. Andere elementen die de

levenskwaliteit bepalen zijn vermoedelijk wel impactvol. (De opmerking over beperkt effect geldt ook voor KWS en beton in tabel 13.)

We wijzen hier ook op het belang van handhaving. Een zone 30 kan op papier en in de modellen wel een effect geven, maar zonder handhaving zal de reële impact lager liggen.

P.75, bijlage 1, snelheidsverlaging: het zou nuttig zijn om te weten wat de impact is wanneer zowel vrachtwagens als personenwagens een snelheidsdaling kennen van 120km/u naar 70km/u.