



**STEDELIJK  
ACTIEPLAN  
GELUID**

**2014 – 2019**

Tine Heyse  
schepen van milieu, klimaat, energie en Noord-Zuid

# VOORWOORD

---



Beste Gentenaar,

Samen feest vieren, studeren, werken, genieten van een optreden, met vrienden op café, eens goed uit de bol gaan op een fuif, spelen op straten en pleinen ... Onze stad telt vandaag bijna een kwart miljoen inwoners, duizenden pendelaars die Gent opzoeken als werkplek én duizenden studenten en leerlingen. Dit alles vormt de charme van onze stad en moeten we koesteren door in te zetten op een levendige én leefbare stad. Dit is wat we doen in het Stedelijk Actieplan Geluid 2014 – 2019 dat voorligt. Het actieplan omvat de krijtlijnen voor het stedelijke geluidsbeleid van de komende jaren.

De prioriteit gaat hierbij naar geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer. Zo worden nog bijna 38.000 Gentenaren (15% van de inwoners) in hun woning blootgesteld aan een geluidsniveau afkomstig van wegverkeer van meer dan 70 decibel. De komende jaren gaan we resoluut de strijd aan met dit lawaai. Tegen 2030 willen we het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen overal beneden de 70 decibel brengen door: te streven naar een autoluwe stad, het aanleggen van stillere en meer kwaliteitsvolle wegdekken, het invoeren van snelheidsverlagingen ... . Maar de stad Gent kan deze ambitie niet alleen realiseren. Veel geluidshinder van verkeer is ook afkomstig van gewestwegen. Daarom zullen we intensief samenwerken met de Vlaamse overheid.

In Gent hebben we ook een lange traditie van feesten en uit de bol gaan. De Gentse Feesten en ook de talrijke andere feestelijkheden en evenementen vormen het pigment van onze stad. Gentse feestneuzen horen erbij, zolang ze het op een respectvolle manier doen voor omwonenden. Als stad zetten we sterk in op preventie, sensibilisering, monitoring en – indien noodzakelijk - sancties. En met succes. Het leeuwendeel van de Gentse horecazaken en evenementen genereert immers nooit overlastproblemen. Het bewijs dat respectvol feesten in Gent perfect mogelijk is.

In een stad hebben mensen ook soms nood aan rust. In een hectische samenleving als de onze is dit geen overbodige luxe. Genieten van de stilte thuis, in een parkje of een binnengebied geeft ons energie. In dit geluidsactieplan beschrijven we het belang van gelijkaardige rustpunten en de wijze waarop we die kunnen versterken.

Je hoort het, het Stedelijk Actieplan Geluid is een plan voor een levendige én een leefbare stad.

Tine Heyse

Schepen van Milieu, Klimaat, Energie en Noord-Zuid



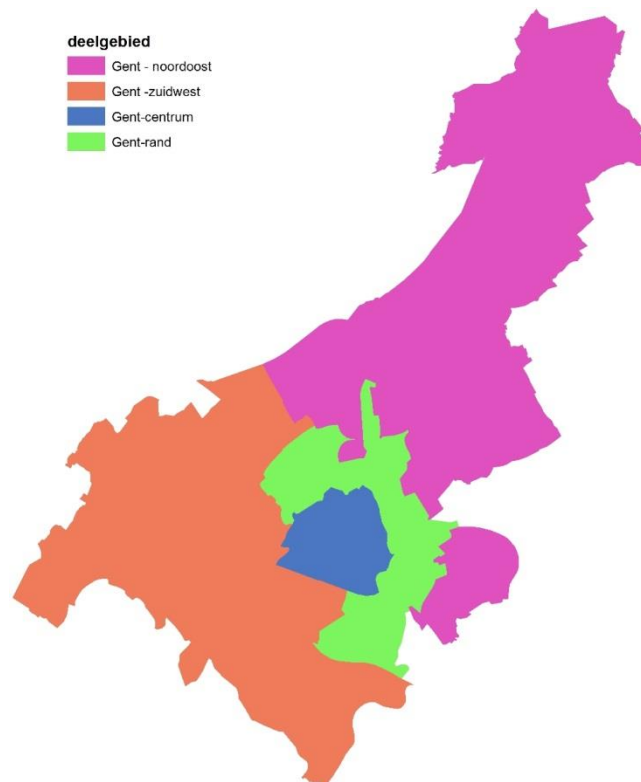
	<i>pag.</i>
VOORWOORD	
<b>1 DE GROTE UITDAGINGEN</b>	<b>5</b>
Geluidshinder tast de leefbaarheid aan	
Het leefbaarheidsonderzoek 2013	
De hinderinventarissen	
De geluidskaarten van Gent	
Lawaai geeft aanleiding tot gezondheidsklachten	
<b>2 DE GENTSE AMBITIE EN AANPAK</b>	<b>13</b>
Minder geluidshinder van wegverkeer, spoorverkeer en industrie	<b>5</b>
Voorkomen, bestrijden, compenseren	
Minder geluidshinder van horeca en evenementen	
Voorkomen, sensibiliseren, controleren	
<b>3 DE ACTIES</b>	<b>21</b>
Wegverkeer, spoorverkeer en industrie	
	Voorkomen
	Bestrijden
	Compenseren
Horeca en evenementen	
	Voorkomen
	Sensibiliseren
	Controleren
<b>4 MONITORING EN EVALUATIE</b>	<b>50</b>
Monitoring	
Evaluatie	

## GELUIDSHINDER TAST DE LEEFBAARHEID AAN

### Het leefbaarheidsonderzoek 2013

In 2013 organiseerde Stad Gent een leefbaarheidsonderzoek<sup>1</sup>. In een schriftelijke enquête werden 2350 respondenten bevraagd over een aantal deelaspecten van leefbaarheid: de kwaliteit van de woning, de kwaliteit van hun woonomgeving, de mate waarin ze zich bij de buurt betrokken voelen, etc. De resultaten zijn representatief tot op het niveau van de vier stadsdelen (zie figuur).

Aan de respondenten werden ook diverse vormen van hinder voorgelegd, telkens met de vraag welke ze het meest storend vinden. Opmerkelijk is dat in de top 10 van meest storende vormen van hinder maar liefst 3 geluidsgerelateerde hindervormen voorkomen, namelijk **lawaai van verkeer (12,4%)**, **lawaai van burenen (5,6%)** en **nachtlawaai (4,6%)**. Lawaai van verkeer wordt zelfs als derde vorm van hinder aangehaald door de Gentenaars, en is daarmee de meest storende geluidsvorm.



figuur 1. deelgebieden Gent

<sup>1</sup> Stad Gent (2014). Leefbaarheidsonderzoek bij de inwoners van de verschillende wijken van de stad Gent, aan de hand van een Leefbaarheidsmonitor, 4e editie, Technisch rapport, Stad Gent.

**tabel 1. meest storende vormen van hinder in 2013 (in %)<sup>2</sup>**

<i>Vorm van hinder</i>	<i>Gent</i>	<i>Noordoost</i>	<i>Zuidwest</i>	<i>Centrum</i>	<i>Rand</i>
1 Zwerfvuil	18,5	18,3	16,7	16,9	<u>20,1</u>
2 Hondenpoep	16,5	16,3	15,9	15,5	<u>17,2</u>
<b>3 Lawaai van verkeer</b>	<b>12,4</b>	<b>12,0</b>	<b>15,1</b>	<b>11,9</b>	<b>11,7</b>
4 Sluikstorten	8,4	4,8	5,7	6,2	<u>12,8</u>
<b>5 Lawaai van buren</b>	<b>5,6</b>	<b>3,8</b>	<b>3,8</b>	<b>6,4</b>	<b>7,1</b>
6 Trillingen	5,1	5,9	6,4	4,0	4,5
<b>7 Nachtlawaai</b>	<b>4,6</b>	<b>2,3</b>	<b>2,9</b>	<b>11,0</b>	<b>4,0</b>
8 Ongedierte	2,8	2,7	4,3	1,3	2,7
9 Stank van wegverkeer	2,2	2,8	2,3	3,1	1,4
10 Stank van industrie	1,6	<u>4,2</u>	0,9	0,6	0,8

Zuidwest-Gent scoort hoger dan gemiddeld op het vlak van lawaai van verkeer. Dit kan logisch verklaard worden door de ligging van de snelwegen E17 en E40 in dit stadsdeel.

Nachtlawaai scoort relatief gezien het hoogst in het centrum, wat dan weer kan verklaard worden door een hogere concentratie van evenementen en horeca. Lawaai van buren scoort het hoogst in de rand en Gent centrum.

Het leefbaarheidsonderzoek geeft ons ook inzicht in de frequentie van hinder (zie tabel 2). Opmerkelijk is dat ook hier drie vormen van geluidshinder vermeld worden in de top 10 van vormen van hinder. Ook hier gaat het over lawaai van verkeer (30%), lawaai van buren (13%) en nachtlawaai (9%). Lawaai van horeca en evenementen worden in 3% van de tijd ervaren (% van vaak tot altijd), lawaai van industrie in 2%.

<sup>2</sup> Stad Gent (2014). Leefbaarheidsonderzoek bij de inwoners van de verschillende wijken van de stad Gent, aan de hand van een Leefbaarheidsmonitor, 4e editie, Technisch rapport, Stad Gent.

**tabel 2. mate waarin men in voorbije 12 maanden last ondervond van bepaalde vormen van hinder in 2013 (in %, % vaak tot altijd)<sup>3</sup>**

Vorm van hinder	Gent	Noordoost	Zuidwest	Centrum	Rand
1 Zwerfvuil	49	39,4	31,5	49,8	61
2 Hondenpoep	30	22,6	18,3	29,8	40,5
<b>3 Lawaai van verkeer</b>	<b>30</b>	<b>26,2</b>	<b>24,6</b>	<b>32,9</b>	<b>33,1</b>
4 Sluikstorten	29	17,4	13,6	23,5	45,8
5 Trillingen	17	17,1	13,1	20,2	17,8
6 Onkruid	13	19,3	16,1	8,8	10,6
<b>7 Lawaai van bureu</b>	<b>13</b>	<b>7,1</b>	<b>5,5</b>	<b>15,8</b>	<b>19,6</b>
8 Stank van wegverkeer	12	9	6,1	12,6	15,3
<b>9 Nachtlawaai</b>	<b>9</b>	<b>4,3</b>	<b>2,5</b>	<b>16</b>	<b>10,6</b>
10 Ongedierte	8	8,7	7,1	4,7	9,7
11 Lichthinder	8	5,3	6,3	8,5	9
12 Graffiti	3	0	0,2	6,5	4,9
13 Stank van industrie	3	6,5	1,2	1,2	2,3
<b>14 Lawaai van horeca</b>	<b>3</b>	<b>1,1</b>	<b>0,6</b>	<b>5,9</b>	<b>3,3</b>
<b>Lawaai van</b>					
<b>15 evenementen</b>	<b>3</b>	<b>2,3</b>	<b>0,3</b>	<b>5,7</b>	<b>2,8</b>
<b>16 Lawaai van industrie</b>	<b>2</b>	<b>4,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,1</b>	<b>2</b>
Stank van kleinschalige					
17 ondernemingen	2	0,8	0,4	3,5	3,5
18 Sluikaffiches	2	1	0,2	3,1	3

## De hinderinventarissen

Naast het leefbaarheidsonderzoek vormen ook de hinderinventarissen van de Dienst Milieutoezicht een bron van informatie over het voorkomen van geluidshinder. Zo ontvangt de Dienst Milieutoezicht van de Stad Gent jaarlijks heel wat klachten via verschillende kanalen en over diverse vormen van milieuhinder: klachten over klasse 2- en klasse 3-bedrijven, klachten over (verbranden van) afval, klachten over niet-ingedeelde inrichtingen, vrije-velddelicten ...en geluidshinder. Al deze klachten worden behandeld door de Dienst Milieutoezicht en geregistreerd en opgevolgd in de zogenaamde MiTROS<sup>4</sup>-toepassing. Via een interface tussen MiTROS en MKROS<sup>5</sup> wordt ook de Vlaamse MKROS databank gevoed.

<sup>3</sup> Stad Gent (2014). Leefbaarheidsonderzoek bij de inwoners van de verschillende wijken van de stad Gent, aan de hand van een Leefbaarheidsmonitor, 4e editie, Technisch rapport, Stad Gent.

<sup>4</sup> MiTROS staat voor MilieuToezicht Registratie- en OpgvolgingsSysteem

<sup>5</sup> MKROS staat voor Milieuklachten Registratie en OpgvolgingsSysteem



Uit de hinderinventarissen van de Dienst Milieutoezicht van de afgelopen 3 jaar (zie tabel 3) blijkt dat evenementen, muziek van horeca en industrie aanleiding geven tot de meeste geluidsklachten. Het aandeel en het relatieve aandeel van de onderscheiden bronnen evolueert de voorbije drie jaren. Voor evenementen zien we een opmerkelijke daling van het aantal klachten. De verklaring hiervoor is een duidelijker vergunningenbeleid, waarin de voorwaarden gelinkt zijn aan de grootte van het evenement en op een heldere manier worden weergegeven. Een sluitende verklaring voor de trends bij de klachten inzake industrie en horeca is er niet. Een frequente wissel van uitbaters kan voor de laatste categorie een verklaring vormen.

**tabel 3. Belangrijkste bronnen van geluidshinder 2011-2012-2013 (in %)<sup>6</sup>**

	2011	2012	2013
evenementen	25	19	4
muziek van horeca	16.5	10.9	20
industrie	16	12.4	12

### Begrip dB(A)<sup>7</sup>

*Geluid wordt gekenmerkt door sterkte en toonhoogte. De sterkte van het geluid wordt uitgedrukt in decibel (dB). Omdat de luchtrillingen bij harde geluiden vele miljoenen malen heviger zijn dan bij zachte geluiden, is de decibel een logaritmische verhoudingswaarde in plaats van een rechte lijnige maat.*

*Het geluid van verkeer op een weg is samengesteld uit verschillende toonhoogten. Het menselijk gehoor neemt midden en hoge tonen beter waar dan lage en zeer hoge tonen van eenzelfde sterkte. Met deze selectieve gevoeligheid van het gehoor wordt rekening gehouden door het toepassen van een zogenaamd A-filter in de meetapparatuur. De geluidsterkte wordt dan uitgedrukt in dB(A).*

*Omdat de decibel een logaritmische eenheid is, mogen we deze niet zomaar optellen en aftrekken. Als twee personenauto's elk een geluidsniveau van 80 dB(A) produceren, is hun gezamenlijke geluidsniveau bijvoorbeeld geen 160 dB(A) maar 83 dB(A).*

*Als een zware vrachtauto een geluidsniveau van 90 dB(A) produceert en we tellen de passerende personenauto van 80 dB(A) daarbij op, dan komen we uit op een geluidsniveau van 90,4 dB(A). De personenauto verhoogt het geluidsniveau nauwelijks; de bepalende geluidbron is de vrachtwagen.*

*Bovenstaand principe geldt ook voor verkeersstromen. Als we de verkeersintensiteit op een weg halveren, dan wordt een geluidvermindering van 3 dB(A) bereikt. Een verdubbeling van de verkeersintensiteit levert 3 dB(A) meer op.*

<sup>6</sup> Hinderinventaris 2013, Dienst Milieutoezicht

<sup>7</sup> publicatie over geluidshinder wetgeving van de Nederlandse Stichting Geluidhinder (NSG)

## *De gevoeligheid van het menselijk oor<sup>8</sup>*

*Een verandering van 1 dB(A) is voor het menselijke oor nog net hoorbaar. Een verschil van 3 dB(A) zorgt voor een lichte vermeerdering van het geluidsniveau. Een geluid met een 10 dB(A) hoger niveau horen we als dubbel zo luid.*

### **Geluidskaarten Gent**

In uitvoering van de Europese Richtlijn omgevingslawaai zijn er nieuwe geluidskaarten opgemaakt die op 6 juni 2014 zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Op de geluidskaarten worden de geluidsniveaus veroorzaakt door de geluidsbronnen 'wegverkeer', 'spoorverkeer' en 'industrie'<sup>9</sup> weergegeven. Meer lokale, kleinere of tijdelijke bronnen worden niet weergegeven via de geluidskaarten. De kaarten zijn het resultaat van berekeningen en tonen gemiddelde geluidsniveaus uitgedrukt in Lden<sup>10</sup> of Lnight<sup>11</sup>. Alle kaarten met relevantie voor Gent zijn opgenomen in bijlage 1 en tonen duidelijk dat wegverkeer de dominante geluidsbron is. Spoorwegverkeer en industrie zorgen voor minder hoge geluidsniveaus en/of lagere blootstelling.

Op de volgende geluidskaart Lden van wegverkeer zijn de hogere geluidsniveaus ter hoogte van de snelwegen E17, E40, R4 en de grotere steenwegen duidelijk zichtbaar. Het is dan ook logisch te begrijpen dat uit het leefbaarheidsonderzoek blijkt dat inwoners in het zuidwesten van Gent meer last hebben van verkeerslawaai.

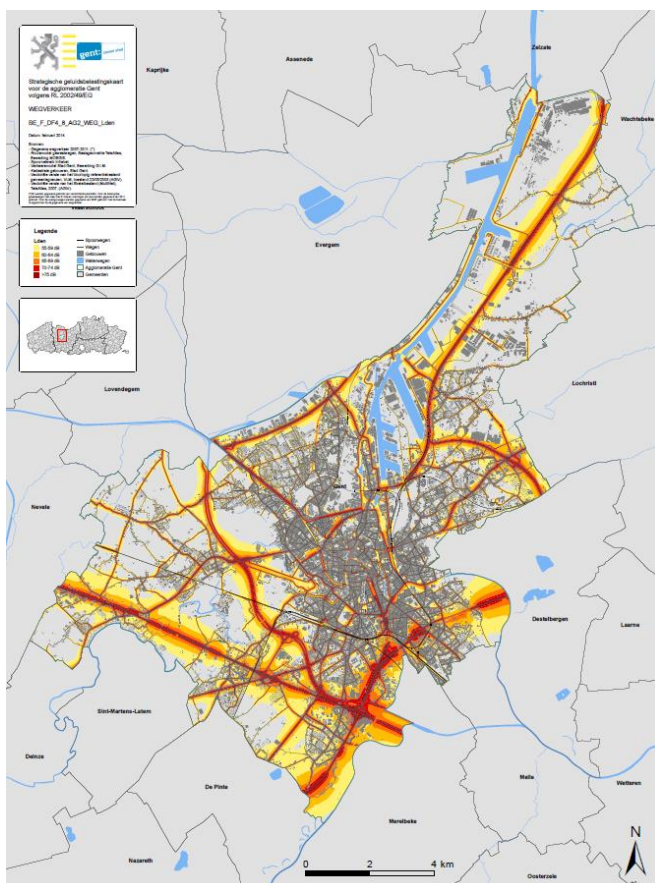
---

<sup>8</sup> [www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be)

<sup>9</sup> Conform de Europese richtlijn omvat de geluidsbron industrie enkel de GPBV bedrijven. GPBV staat voor Geïntegreerde Preventie en Bestrijding van Verontreiniging (GPBV)

<sup>10</sup> Lden = gemiddelde geluidsniveau over een volledige dag, avond, nacht waarbij men de avond- en nachtniveaus zwaarder laat doorwegen (maat voor hinder)

<sup>11</sup> Lnight = gemiddelde geluidsniveau tijdens de nachtperiode (maat voor slaapverstoring)



figuur 2. geluidkaart Lden, wegverkeer

*Deze kaarten zijn opgemaakt met behulp van een rekenmodel. Een modelberekening blijft altijd een benadering van de realiteit. De geluidskaarten bevatten informatie over een heel uitgestrekt gebied. Hoewel de benadering voldoende nauwkeurig is als basis voor een globale aanpak tegen geluidshinder, kunnen er lokaal afwijkingen bestaan tussen de werkelijke situatie en de modelbenadering. De kaarten zijn dus niet geschikt voor het geven van informatie op straatniveau.*

Door de geluidsniveaus uit de geluidskaarten te koppelen aan de bevolkingsgegevens krijgen we een indicatie van het aantal Gentenaars dat wordt blootgesteld aan een bepaald Lden of Lnight niveau. Uit onderstaande tabel<sup>12</sup> kan worden afgeleid dat **37 965 of ongeveer 15 % van de Gentenaars** ter hoogte van hun woning worden blootgesteld aan Lden van wegverkeer van **meer dan 70 dB(A)**. De geluidsoverlast die ook toeristen, bezoekers en werknemers ondervinden is hier niet in rekening gebracht. Ter vergelijking: voor spoorwegverkeer en industrie worden respectievelijk 2596 inwoners (1 % van Gentse bevolking) en 1 inwoner blootgesteld aan een Lden van meer dan 70 dB(A).

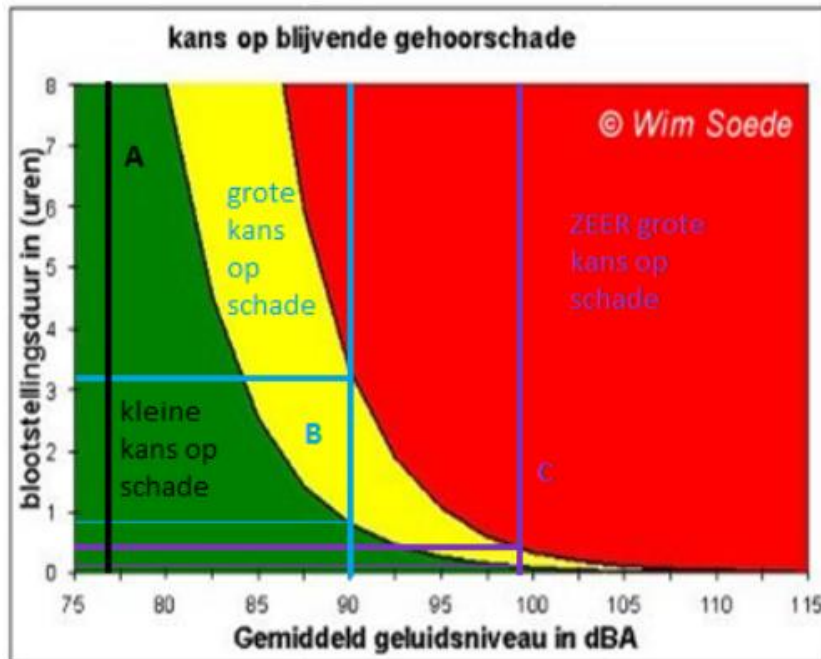
**tabel 4. aantal inwoners blootgesteld aan gemiddeld geluidsniveau Lden**

	<b>55-60</b>	<b>60-65</b>	<b>65-70</b>	<b>70-75</b>	<b>&gt;75</b>
Alle autowegen	55957	49111	38261	31706	6259
Alle spoorwegen	8542	4979	2639	2223	373
Industrie	944	559	233	1	0

<sup>12</sup> Strategische geluidsbelastingkaarten Antwerpen & Gent 2<sup>de</sup> ronde

## LAWAAI LEIDT TOT GEZONDHEIDSKLACHTEN

Lawaai tast niet alleen de leefbaarheid aan maar ook onze gezondheid. Onderstaande grafiek illustreert duidelijk dat bij langdurige blootstelling aan luide muziek er een grote kans bestaat op gehoorschade.



figuur 3. effect van duur en geluidsniveau op gehoorschade

Daarnaast verstoort lawaai ook de slaap en daardoor ook de goede fysiologische en geestelijke gezondheid. Voor een goede slaap adviseert de WGO<sup>13</sup> een geluidsomgeving waarvan het gemiddelde niveau niet boven 30 dB(A) komt.

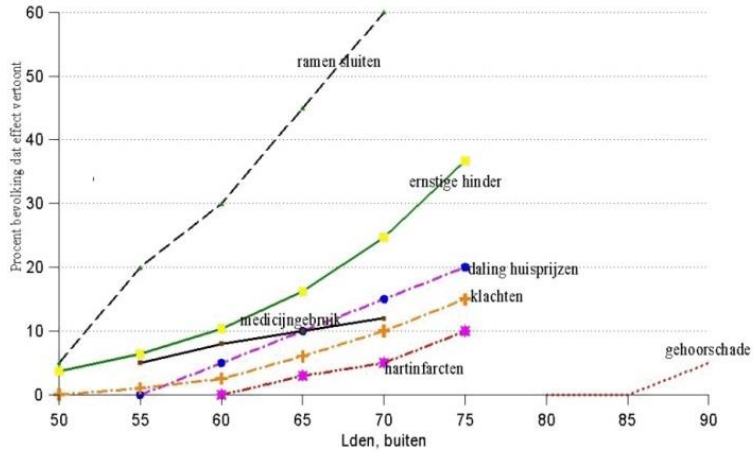
Een aangetaste slaapkwaliteit heeft invloed op de bloeddruk, het hartritme en de ademhaling. Lawaai doet ook het stressniveau, het angstgevoel en de vermoeidheid toenemen.

Bij kinderen kan een aanhoudend hoog stressniveau leiden tot een achteruitgang van het cognitieve vermogen om dingen te onthouden of complexe taken uit te voeren.

In onderstaande figuur<sup>14</sup> zijn de effecten van meer geluid op mens en de maatschappij vanaf een geluidsniveau Lden van meer dan 50 dB(A) gevisualiseerd. Opvallend is dat medicijngebruik al vanaf een geluidsbelasting van 55 dB optreedt.

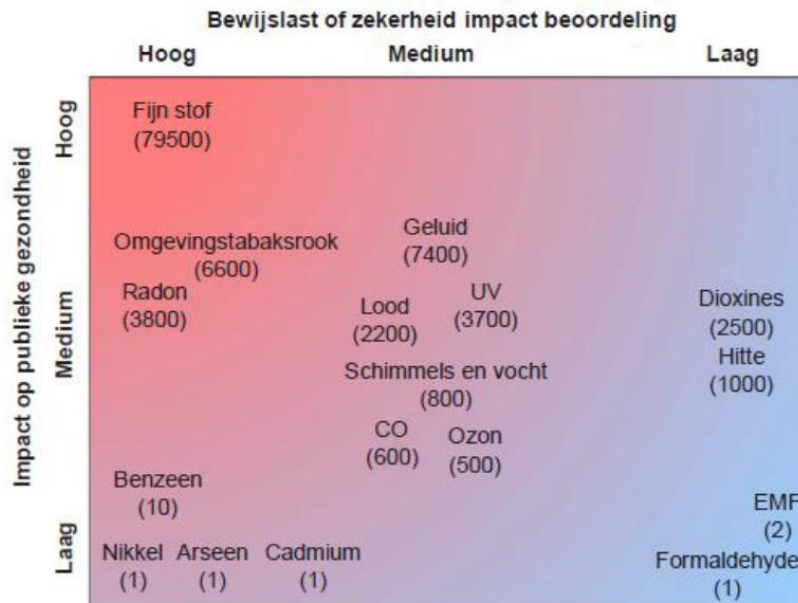
<sup>13</sup> WHO staat voor World Health Organization

<sup>14</sup> Gezondheidsraad, over de invloed van geluid op de slaap en de gezondheid. Den Haag, 2004



figuur 4. Effecten van geluid op mens en maatschappij

Uit recent onderzoek<sup>15</sup> blijkt dat in Vlaanderen jaarlijks 100.000 gezonde levensjaren verloren gaan door blootstelling aan allerlei milieufactoren. Meer dan 7% of 7.400 van de verloren gezonde levensjaren in Vlaanderen komen op conto van blootstelling aan geluid (7400 DALYs). Fijn stof is met 79500 DALYs<sup>16</sup> de grootste boosdoener (79.5% van het totaal aantal DALYs).



figuur 5. schatting van het aantal DALYs per jaar in Vlaanderen veroorzaakt door verschillende milieufactoren.

<sup>15</sup> Inschatting ziektelast en externe kosten veroorzaakt door verschillende milieufactoren in Vlaanderen, VMM & Vito, 2012

<sup>16</sup> DALY staat voor disability-adjusted life years = verloren gezonde levensjaren

Onze ambitie is duidelijk. Geluidshinder dient te worden gereduceerd en dit zowel vanuit leefbaarheids- als gezondheidsoogpunt. Het Gentse leefbaarheidsonderzoek en de Vlaamse geluidskaarten in uitvoering van de Europese Richtlijn omgevingslawaai illustreren duidelijk dat zowel in de beleving als in de feiten wegverkeer de dominante geluidsbron is. De prioriteit ligt in dit actieplan dan ook op geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer.

Maar we gaan verder. Uit het leefbaarheidsonderzoek en de hinderinventarissen blijkt dat ook andere vormen van lawaai een belangrijke bron van hinder vormen voor Gentenaars. Ook meer lokale hinder willen we aanpakken. Gent telt een groot aantal horecazaken en heeft een sterke traditie om te feesten. De Stad Gent houdt van deze levendigheid, maar kiest duidelijk voor een evenwicht tussen een leefbare en levendige stad.

#### MINDER GELUIDSHINDER VAN WEGVERKEER, SPOORVERKEER EN INDUSTRIE

Milieuhinder is een belangrijke factor in de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van een stad. Wegverkeer is bij uitstek een bron van milieuhinder: naast geluidsoverlast, brengt wegverkeer luchtverontreiniging met zich mee en is het een bron van CO<sub>2</sub>. De keuze van de stad voor een duurzame mobiliteit zal dan ook op het vlak van lawaaihinder positieve gevolgen hebben.

Anno 2014 wordt 15 % van de Gentse bevolking ter hoogte van hun woning blootgesteld aan een geluidsniveau Lden van wegverkeer van meer dan 70 dB (A). Tabel 5 leert ons dat verkeer op lokale wegen qua blootstelling niet moet onderdoen voor het verkeer op gewestwegen, ondanks het feit dat het gemiddelde geluidsniveau voor de lokale wegen (zie tabel 6) meestal een stuk lager ligt.

**tabel 5. verdeling gewestwegen en lokale wegen<sup>17</sup>**

	<b>55-60</b>	<b>60-65</b>	<b>65-70</b>	<b>70-75</b>	<b>&gt;75</b>
gewestwegen	20205	11075	9959	13658	2814
lokale wegen	54252	43744	31552	18030	2530

<sup>17</sup> Stad Gent (2014). Agglomeratie Gent – actieplan omgevingslawaai – voorbereidende analyses. De gewestwegen werden ingeschat op basis van de belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar, de lokale wegen op basis van het verschil tussen ‘alle wegen’ en ‘belangrijke wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar’.

**tabel 6. gemiddelde geluidsniveau Lden<sup>17</sup>**

Weg + spoor + industrie	59
Alle wegverkeer	55.9
Alle spoorverkeer	41.1
Enkel lokale wegen	46.7

Bij geluidsniveaus van meer dan 70 dB(A) kan verondersteld worden dat meer dan 25 % van de blootgestelden ernstig gehinderd zijn en vergroten de kansen op gezondheidseffecten<sup>18</sup>.

De Stad Gent wil in haar actieplan dan ook **focussen op wegverkeer** en streeft er naar dat **in 2030 het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen (Lden) beneden de 70 dB(A) blijft**.

Het is duidelijk dat de Stad Gent en de Gentenaars, deze ambitie niet alleen kunnen realiseren. Dit kan enkel als ook de Europese, federale en Vlaamse overheid voldoende maatregelen voorzien binnen hun bevoegdheid. De Stad Gent is als bronbeheerder enkel bevoegd voor de lokale wegen. Vlaanderen is beheerder van de gewestwegen.

#### **VOORKOMEN, BESTRIJDEN, COMPENSEREN**

Het Gentse beleid rond wegverkeer, spoorverkeer en industrie volgt een driesporen-strategie:

- 1) het voorkomen van geluidshinder afkomstig van wegverkeer
- 2) het aanpakken van geluidsknelpunten (bestrijden)
- 3) het inzetten op compensatie indien voorkomen en bestrijden niet haalbaar is

#### Voorkomen van nieuwe geluidsknelpunten

Vandaag zien we dat de Gentse bevolking groeit. Verwacht wordt dat de groei zich de komende jaren zal verderzetten. Er is actueel geen wettelijk kader dat het bouwen op locaties met hoge geluidsbelasting onmogelijk maakt of beperkt. Dit impliceert dat bij ongewijzigd beleid in de toekomst meer mensen op geluidsbelaste locaties zullen wonen. Als men op die geluidsbelaste locaties een aanvaardbare leefkwaliteit wil realiseren, dan zal er anders gebouwd moeten worden. Dit veronderstelt o.a. creativiteit op het vlak van inplanting van functies t.o.v. elkaar, inplanting van gebouwen t.o.v. elkaar en op het niveau van het gebouw zelf.

Het voorkomen van nieuwe geluidsknelpunten vergt een goede ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid. Een goede ruimtelijke ordening kan op termijn een grote invloed hebben op het verplaatsingsgedrag van de Gentenaars. We moeten de ruimte zo organiseren dat het aantal (lange) verplaatsingen afneemt.

<sup>18</sup> Bron: Actieplan Geluidshinder Agglomeratie Gent, 2011

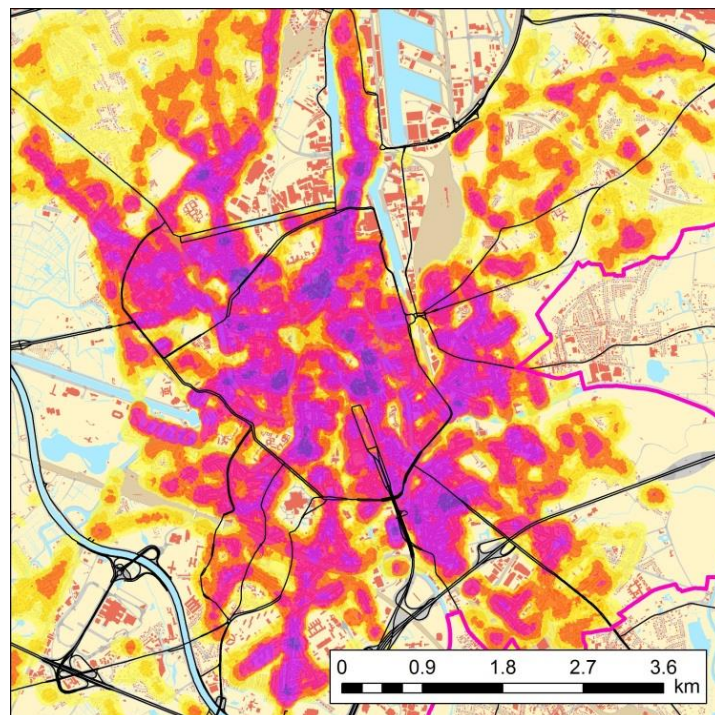
Deze mobiliteitsuitdaging is 1 van de 5 belangrijkste maatschappelijke uitdagingen die we aangaan in het kader van de opmaak van de nieuwe structuurvisie voor Gent, een proces dat nu loopt. Binnen dit proces wordt ook een strategische milieueffectenrapportage uitgevoerd. Parallel aan de opmaak van de structuurvisie 2030 loopt ook het proces om tot een nieuw mobiliteitsplan te komen waarin Stad Gent uiteraard ook op de uitdaging van het reduceren van geluidshinder afkomstig van wegverkeer inzet.

#### Bestrijden van bestaande geluidsknelpunten

Om gedetailleerder na te gaan in welke zones volgens de geluidskarten hoge geluidsniveaus samengaan met een hoge bevolkingsdichtheid werd er een hotspotkaart<sup>19</sup> opgemaakt voor de 'gewestwegen', de 'lokale wegen' en de 'spoorwegen' (bijlage 2).

Waar de hinder ten gevolge van de gewestwegen en spoorwegen duidelijk geconcentreerd is rond de gewestwegen of spoorwegen zelf, is die voor de lokale wegen veel meer verspreid over de dichtstbevolkte zones van Gent.

Op de hotspotkaart van de lokale wegen zien we de zones met de grootste hinder gespreid over de binnenring (R40) en het ruime gebied tussen de E17 en de binnenring. De ganse zone vormt als het ware één prioriteitenzone. Onderstaande hotspotkaart van de lokale wegen pleit dan ook voor een **generieke aanpak van de geluidsproblematiek** op lokale wegen.



figuur 6. hotspotkaart lokale wegen

<sup>19</sup> <sup>19</sup> Stad Gent (2014). Agglomeratie Gent – actieplan omgevingslawaai – voorbereidende analyses.



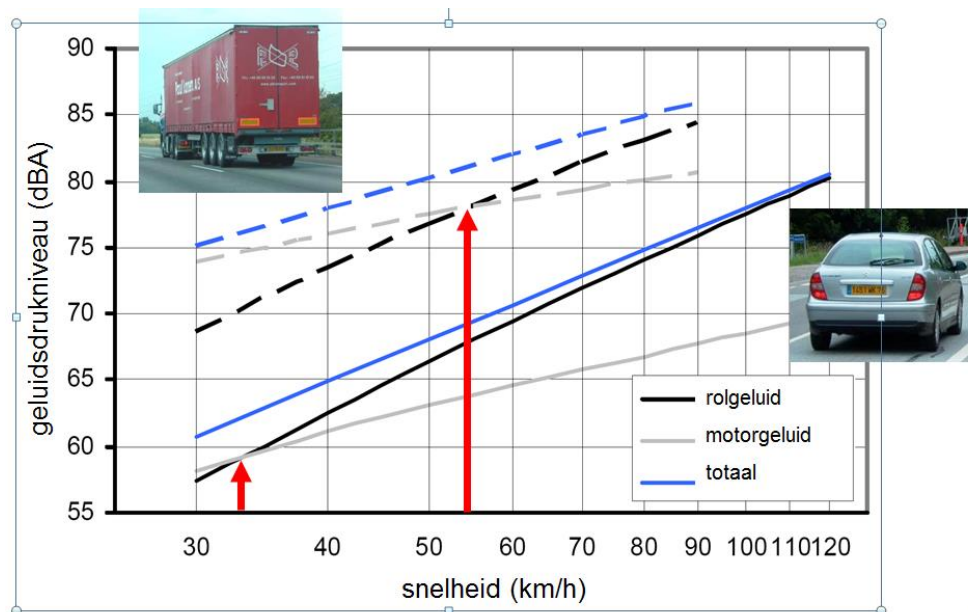
Bij geluidshinder veroorzaakt door verkeer is het eveneens belangrijk om een onderscheid te maken tussen hinder veroorzaakt door motorgeluid en bandengeluid. Het motorgeluid wordt rechtstreeks uitgestraald door de motorblok en wat daarbij hoort, inclusief de uitlaat. Het bandengeluid wordt samengesteld door het geluid geproduceerd door het contactvlak tussen de band en de weg en het geluid veroorzaakt door de bandentrillingen. Bij personenwagens is het rolgeluid of bandengeluid vanaf 30 tot 40 km/uur dominant t.o.v. het motorgeluid. Het rolgeluid neemt exponentieel toe met de snelheid van het voertuig.

Door de **staat van het wegdek** te verbeteren, door waar mogelijk te kiezen voor **stillere wegdekken**, voor een **stiller straatontwerp** en voor een **lage snelheid**, pakken we het geluid aan de bron aan op de lokale wegen.

Het stadsbestuur kiest ervoor om een inhaalbeweging te doen op vlak van de algemene toestand van het openbaar domein en houdt bij de prioritering van de heraanleg van wegen rekening met de staat van het wegdek en dus ook met geluid.



Bij vrachtwagens is het rolgeluid pas bij hogere snelheid (50 tot 60 km/uur) dominant t.o.v. het motorgeluid. Op lokale wegen is het dan ook belangrijk om er voor te zorgen dat het zwaar vervoer zo stil mogelijk is en kan de inzet van stille voertuigen door de **Stad Gent, de Lijn, Ivago** en door het gebruik van stille voertuigen binnen een **stadsdistributiecentrum** voor geluidswinst zorgen.



figuur 7. Verband tussen geluid (rolgeluid, motorgeluid) en snelheid<sup>20</sup>

Andere stakeholders in het geluidsdebat hebben uiteraard ook een rol te vervullen. Zo willen we bij de NMBS-groep en het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer blijven aandringen op het nemen van adequate geluidsmaatregelen. Ook het opnemen van voorwaarden in de milieuvergunning van bedrijven is belangrijk.

### Compenseren

Met dit stedelijk actieplan geluid willen we in eerste instantie inzetten op het verminderen van de geluidsblootstelling op de meest geluidsbelaste locaties in de stad. Indien we er in slagen om tegen 2030 het geluidsniveau afkomstig van wegverkeer ter hoogte van alle Gentse woningen te beperken tot minder dan 70 dB(A), is het geluidsprobleem echter nog niet opgelost.

Veel woningen ondervinden immers geluid in de range van 55 tot 70 dB(A), wat nog altijd een matige tot slechte geluidskwaliteit betekent.

Vandaar dat het belangrijk is om in een stad ook plekjes en gebieden te creëren en te beschermen waar het mogelijk is om op adem te komen. **Stedelijke rustpunten** kunnen een noodzakelijk tegenwicht bieden voor de geluidshinder die inherent is aan een verstedelijkt gebied, als zij voldoende dichtbij de woonomgeving worden ingericht. Studies suggereren dat deze 'rustpunten een gunstige invloed kunnen hebben op het welzijn en de gezondheid<sup>21</sup> van omwonenden. Het gaat daarbij om stedelijke ruimten met een hoge belevingswaarde en een akoestische omgeving die niet interfereert met menselijke basisbehoeften zoals denken, lezen, communiceren, rusten en slapen.

Deze 'rustpunten' waar we even op adem kunnen komen, vinden we ook in Gent. Denken we maar aan een wijkpark, een begijnhof, een binnentuin, ...

<sup>20</sup> OCW, presentatie Luc Goubert

<sup>21</sup> Uit: Stress recovery during exposure to nature sound and environmental noise, International Journal of Environmental Research and Public Health Vol. 7, 2010



In eerste instantie willen we inzetten op het **inventariseren van deze rustpunten** in Gent. Dit is pionierswerk in Vlaanderen omdat er vandaag geen criteria bepaald zijn voor rustpunten in een stedelijke omgeving. Naast een bepaald geluidsniveau hangt de waarde van de rustpunten ook samen met de bereikbaarheid ervan (reistijd, afstand tot woonomgeving) en andere milieu-, sociale en persoonlijke factoren.

Eens we deze rustpunten kennen, willen we ook verder werken aan **het behoud en het versterken** ervan.

## HORECA EN EVENEMENTEN

Gent telt een groot aantal horecazaken die zorgen voor tewerkstelling en het sociaal weefsel versterken. Omwille van hun activiteiten bestaat er echter ook een reële kans op hinder voor de omwonenden. Zeker als het gaat om een café of dancing. De Stad Gent wil de leefbaarheid van de buurten verzekeren door het afleveren van weloverwogen vergunningen én door een strikte handhaving van de regels inzake geluidshinder en nachtlawaai.

Gent heeft ook een sterke traditie van feesten en evenementen. Zowel de Gentse Feesten als de andere feesten en evenementen maken Gent tot een belevenis voor zowel de Gentenaar als voor de bezoekers. Deze traditie willen we behouden. De Stad Gent ontwikkelt een evenementenbeleid waar kwaliteitsvolle evenementen en toonaangevende festivals centraal staan. Een wildgroei aan evenementen moet echter vermeden worden. Feesten worden op de juiste schaal georganiseerd en op de juiste plaats. Veel aandacht moet gaan naar beheersbaarheid, openbare orde, geluidsoverlast, veiligheid, beheer van de openbare ruimte, leefbaarheid, duurzaamheid en financiële transparantie. Parkeerproblemen, lawaai en zwerfvuil ergeren heel wat bewoners, vooral in de binnenstad. We moeten dus zorgen voor een evenwicht tussen een levendige en een leefbare stad. Als regisseur van activiteiten op het openbaar domein, heeft de Stad Gent de rol om dit evenwicht af te dwingen via reglementering, vergunningenbeleid en handhaving.

In dit stedelijk actieplan geluid wordt in belangrijke mate verder gebouwd op bestaand beleid dat al een ruime tijd gevoerd wordt. Het beleid wordt tegelijkertijd verfijnd aan de hand van een reeks

nieuwe acties, waarbij getracht wordt om nog meer de focus te leggen op het ondersteunen van organisatoren, eerder dan op louter repressief optreden.

## **VOORKOMEN, SENSIBILISEREN, CONTROLEREN**

Om geluidshinder van horeca en evenementen aan te pakken hanteren we een driesporen-aanpak naar de verschillende doelgroepen:

- 1) voorkomen
- 2) sensibiliseren
- 3) controleren

Volgende doelgroepen<sup>22</sup> worden onderscheiden:

- horeca (elektronisch versterkte muziek - afzuiginstallaties en airco's)
- organisatoren van evenementen algemeen (fuiven, foren, dekenijfeesten, festivals ...)
- organisatoren van Gentse feesten

De Milieudienst staat in voor het afleveren van adviezen of vergunningen voor horecazaken of organisatoren van evenementen die onder meer de geluidshinder moeten voorkomen of tot een minimum moeten beperken. In de vergunningen en adviezen is aandacht voor het geproduceerde geluidsniveau, het beperken van geluidsafstraling en flankerende maatregelen zoals sfeerbeheerders. Op die manier willen we de leefbaarheid voor de Gentenaars verzekeren.

Organisatoren moeten aan de stad een toelating vragen om een evenement te organiseren. Voor horecauitbaters is de horecacoach het eerste aanspreekpunt en wordt informatie verspreid via het OOG (Ondersteuningspunt Ondernemers Gent). De stad wijst hen van bij het eerste contact op het belang van het voorkomen van geluidshinder voor omwonenden, maar ook voor henzelf. De specifieke geluidsnormen en regels worden verduidelijkt in de brochure "Wegwijs in de nieuwe geluidsnormen voor muziekactiviteiten in Gent" en bekend gemaakt via de website van de stad Gent.

Klachten van bewoners komen bij de dienst Milieutoezicht of de politie terecht. Na controle worden ook de burgers die een klacht indienden op de hoogte gehouden van de opvolging van het dossier. De Milieudienst en Dienst Milieutoezicht beschikken over 5 klasse 1-geluidsmeters om controles uit te voeren. Ze beschikken eveneens over een 20-tal kleine klasse 2-sonometers om uit te lenen aan organisatoren met het oog op zelfcontrole

---

<sup>22</sup> Lawaaioverlast veroorzaakt door particulieren (burgers, studenten, krakers...) is het werkgebied van de Dienst Lokale Preventie en Veiligheid.

*Op initiatief van de Vlaamse minister van Leefmilieu Joke Schauvliege werden in 2013 nieuwe geluidsnormen voor muziekactiviteiten ingevoerd in de milieuwetgeving.*

*In deze nieuwe wetgeving is voorzien dat muziekactiviteiten voortaan worden ingedeeld op basis van het maximale geluidsniveau dat een uitbater in zijn inrichting wil spelen. Er zijn drie categorieën, de uitbater kiest zelf tot welke categorie hij wil behoren. Algemeen geldt, hoe hoger de categorie hoe meer flankerende maatregelen men moet nemen (zelfcontrole of begrenzer, oordopjes, geluidsplan...). Ook moet er steeds aan de omgevingsnormen, vastgelegd in VLAREM, voldaan zijn. De omgevingsnormen werden niet veranderd ten opzichte van vroeger.*

**Categorie 1: niet-ingedeelde of niet-vergunde inrichting:** geluidsniveau tot 85 dB (A) LAeq,15min (toetsingsnorm: 92 dB(A) LAmax,slow)

**Categorie 2: meldingsplichtige inrichting:** geluidsniveau > 85 dB(A) LAeq,15min en ≤ 95 dB(A) LAeq,15min (toetsingsnorm: 102 LAmax,slow)

**Categorie 3: vergunningsplichtige inrichting:** geluidsniveau > 95dB(A) LAeq,15min en ≤ 100 dB(A) LAeq,60min (~ 102 LAeq, 15min)

*De Stad Gent schatte in dat vooral de categorie 2-groep, die geluidsniveaus tot 102 LAmax,slow kan produceren en slechts een melding moet indienen, een risico vormt voor overschrijding van de omgevingsnormen. Daarom werd beslist een akoestisch onderzoek te verplichten voor deze categorie 2-horecazaken.*

*Het doel van een akoestisch onderzoek is een maximaal geluidsniveau in de horecazaak te bepalen dat toelaat de omgevingsnormen voor geluid in de buurt te respecteren om zo ook het aantal klachten te minimaliseren. Dergelijk onderzoek is maatwerk omdat het rekening houdt met de specifieke akoestische eigenschappen van het pand.*

*Om vlot toezicht mogelijk te houden d.m.v. geluidsmetingen in het café zelf opteerde de Stad ook voor het opleggen van maximale geluidsniveaus in de parameter LAeq, 30 sec. Dit kan natuurlijk enkel voor de categorie 2 en 3-café's via respectievelijk de melding of de vergunning. Dit is een compromisikeuze die de geest van de wetgeving respecteert door een norm op te leggen over tijdsduur, maar die de praktijk van toezicht efficiënt houdt. Een controleronde langs probleemcafé's waar telkens 15 minuten ongemerkt gemeten moet worden is immers praktisch niet haalbaar.*



## WEGVERKEER, SPOORVERKEER, INDUSTRIE

In het kader van de Europese richtlijn omgevingslawaai (2002/49/EG) zal er een nieuw actieplan omgevingslawaai opgemaakt voor de agglomeratie Gent. Dit 'plan voor Europa' zal opgemaakt worden door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid en zal een bundeling zijn van wat de federale, Vlaamse en lokale overheid zal doen om het omgevingsgeluid in de agglomeratie Gent aan te pakken. Het 'plan voor Europa' wordt verwacht in 2015, het aandeel van de lokale overheid in dit Europese plan leest u nu reeds in dit Gentse actieplan.

In het Gentse actieplan lijsten we op wat de Stad Gent, binnen haar bevoegdheden, samen met alle Gentenaars zal doen om het omgevingsgeluid aan te pakken, om er voor te zorgen dat er **tegen 2030 geen inwoners ter hoogte van hun woning meer blootgesteld worden aan wegverkeerslawaai van meer dan 70 dB(A)**.

De acties om deze ambitie te realiseren worden hieronder opgelijst. Bijlage 3 bundelt alle acties (incl. acties rond horeca en evenementen) van de stedelijke overheid zowel met opgave van timing, budget en uitvoering.

De mate waarin acties bijdragen tot het afbouwen van het aantal inwoners blootgesteld aan geluidsniveaus boven de 70 dB(A) hangt af van de verdere uitwerking van de acties en kan in deze fase van het actieplan niet altijd in detail begroot worden. Zo zal bijvoorbeeld afhankelijk van hoeveel mensen in een straat wonen en afhankelijk van de decibels winst die men door een heraanleg van een straat kan realiseren men 100 of 500 mensen kunnen schrappen van de lijst blootgesteld aan meer dan 70 dB(A).

De selectie van de acties gebeurde in volgende voorkeursvolgorde:

- Bronmaatregelen
- Maatregelen in overdacht
- Maatregelen bij de ontvanger

## VOORKOMEN

Actie 1	Opmaken van een nieuwe ruimtelijke structuurvisie
---------	---

'Ruimte voor Gent', de nieuwe structuurvisie met een houdbaarheidsdatum tot 2030, is een lange termijn instrument dat de krachtlijnen moet uitzetten voor het gewenste ruimtelijk beleid van de stad. Het proces om dit instrument op te maken is opgestart in het najaar van 2013. Het streefdoel is om tegen de zomer van 2017 een goedgekeurd document klaar te hebben.

'Ruimte voor Gent' is het Gentse antwoord op de 5 belangrijkste ruimtelijke en maatschappelijke uitdagingen:

- Leefbaarheidsuitdaging = een stad als **leefbare** omgeving voor jong en oud met voldoende en goed gespreide groene ruimte
- Klimaatuitdaging = duurzame en klimaatrobuuste ontwikkeling van de ruimte in Gent
- Demografische uitdaging = de groei en gewijzigde samenstelling van de bevolking op een verstandige manier opvangen
- Mobiliteitsuitdaging = selectieve **bereikbaarheid** garanderen
- Economische uitdaging = economie groeit en vernieuwt en dit heeft ook ruimtelijke gevolgen

Willen we de stad bereikbaar en leefbaar houden, dan zijn mobiliteitsmaatregelen nodig. Vanuit het beleidsdomein milieu wordt het belang van de **vermindering van het aantal autokilometers** benadrukt. Minder autokilometers draagt immers bij tot minder geluidshinder.



*Hoe verminderen we het aantal autokilometers?*

*Inzetten op:*

- *Een grotere nabijheid van functies.*
- *Het verhogen van het potentieel van duurzame mobiliteitsnetwerken door fiets-, voetgangers- en OV-netwerk verder uit te bouwen*
- *Een ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op maat van nieuwe maatschappelijke trends (nieuwe werken en winkelen, ...)*

<b>Actie 2</b>	<b>Uitvoeren van een strategische milieueffectrapportage bij de nieuwe ruimtelijke structuurvisie</b>
----------------	---

Vanuit het beleidsdomein milieu wordt de strategische milieueffectenrapportage bij de ruimtelijke structuurvisie opgemaakt. We streven hierbij om minstens geen achteruitgang inzake globale milieukwaliteit te maken, en **mogelijk naar een vooruitgang inzake globale milieukwaliteit te gaan**.

Gent is hiermee pionier in België. We beogen - in samenspraak met de Dienst MER van de Vlaamse overheid - een interactief plannings- en beoordelingsproces, waarbij op meerdere relevante momenten in het *planningsproces Ruimte voor Gent* een milieubeoordeling gebeurt en de relevante aanbevelingen daarvan telkens in een van de volgende planningsstappen worden meegenomen.

<b>Actie 3</b>	<b>Opmaken van een nieuwe mobiliteitsvisie</b>
----------------	--

Parallel aan de opmaak van de nieuwe structuurvisie loopt ook het proces om tot een nieuwe mobiliteitsvisie 2030 te komen. Tegen begin 2015 zal dit leiden tot een nieuw mobiliteitsplan.

Duurzame mobiliteit begint in eerste instantie bij het beter beheren van de vervoersvraag. Net zoals bij energie is de meest duurzame verplaatsing de verplaatsing die men niet maakt of niet meer hoeft te maken. Vervolgens is het logisch om de verplaatsingen die wel noodzakelijk zijn, te gaan beperken in afstand en tijd. In derde instantie wordt er naar gestreefd om de gemaakte verplaatsingen met zo duurzaam mogelijke modi te maken (inzetten op verduurzamen van de modal split). Om er dan tenslotte voor te zorgen dat alle gemaakte verplaatsingen zo veilig, zo efficiënt en zo ecologisch mogelijk kunnen verlopen. Een budget van 59 miljoen euro wordt deze legislatuur voorzien voor het realiseren van het duurzame mobiliteitsbeleid.





Vanuit het beleidsdomein milieu wordt de focus de komende jaren gelegd op schonere en stillere technologie met een directe positieve impact op de leefkwaliteit. We stimuleren hiervoor **elektrische en CNG<sup>23</sup> -voertuigen**. 150 000 euro aan incentives worden jaarlijks voorzien om burgers en bedrijven te doen overschakelen op elektrische en CNG-voertuigen. Daarenboven worden ook maatregelen genomen om (publiek toegankelijke) CNG-tankstations te faciliteren in Gent.

<b>Actie 4</b>	<b>Nieuwe geluidsknelpunten van wegverkeer voorkomen door het opstellen van good practice guide voor het bouwen op geluidsbelaste locaties</b>
----------------	--

Momenteel is er geen wettelijk kader dat het bouwen op locaties met hoge geluidsniveaus onmogelijk maakt of beperkt. Sowieso ziet men ook dat steden zoals Gent groeien en dat er dus ook meer mensen zullen wonen op geluidsbelaste locaties. We denken hier vooral aan nieuwbouwlocaties gelegen langs drukke wegen en aan binnenstedelijke verdichtingsprojecten.

Wil men op die geluidsbelaste locaties een aanvaardbare leefkwaliteit realiseren, dan zal men anders moeten gaan bouwen. Creatief zijn op vlak van inplanting van functies t.o.v. elkaar, inplanting van gebouwen t.o.v. elkaar en op niveau van het gebouw zelf is de opdracht.

Indien een toekomstige projectontwikkeling gelegen is in een geluidsbelaste locatie, dan zijn geluidsmaatregelen nodig om leefkwaliteit te kunnen garanderen. De Stad Gent wil projectontwikkelaars stimuleren om hier in te investeren en zal een **good practice guide** opstellen voor toekomstige projectontwikkelingen. Dit moet projectontwikkelaars in staat stellen om ook op geluidsbelaste locaties een aanvaardbare leefkwaliteit te garanderen, door o.m. bij nieuwe ontwikkelingen rustpunten te creëren (bv. rustige binnenterreinen met hoge afscherpende bebouwing langs drukke wegen).



*Door bijvoorbeeld de slaapkamer te verplaatsen van een aan de weg gelegen gevel naar een dwarsgevel kan een geluidsafname van 3 tot 5 dB(A) gerealiseerd worden, door de verplaatsing naar een geluidsluwe gevel kan een afname tot minstens 10 dB(A) gerealiseerd worden.*

<sup>23</sup> Compressed Natural Gas (aardgas onder hoge druk). Wagens op CNG zijn een veelbelovend alternatief voor diesel- en benzinevoertuigen, met 95 procent minder uitstoot van fijn stof en een gemiddeld 30 procent lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot

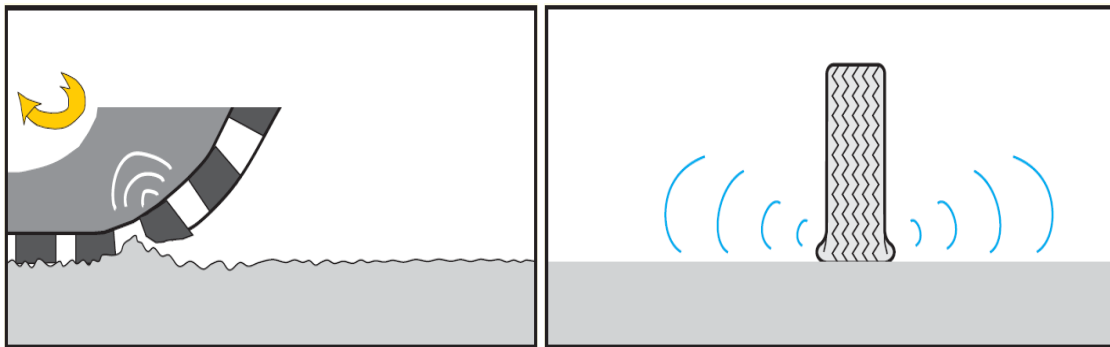
## BESTRIJDEN

### 1. Aanpakken van geluidsknelpunten op lokale wegen:

Actie 5	Inzetten op de goede staat van wegdekken
---------	--

De goede staat van het wegdek is cruciaal om bandentrillingen te beperken.

Bandentrillingen zijn doorgaans het dominante ontstaansmechanisme voor rolgeluid of bandengeluid. Wanneer een band rolt over een oneffenheid van het wegdek en die oneffenheid heeft een horizontale afmeting tussen ca. 1 cm en enkele tientallen cm, dan worden het loopvlak en de zijkanten van de band aan het trillen gebracht. Het loopvlak en de zijkanten stralen dan geluid af, precies zoals het vel van een trommel dit doet. Hoe groter de verticale afmeting van de oneffenheid, des te sterker het fenomeen. De band wordt het meest efficiënt aan het trillen gebracht wanneer de horizontale afmeting van de oneffenheid dezelfde afmeting heeft als het contactvlak band-wegdek (voor personenwagens is dit ca. 8 cm)<sup>24</sup>.



Het onderhoud van het openbaar domein krijgt deze legislatuur een extra boost van 4 miljoen euro per jaar. Het totale onderhoudsbudget komt daarmee op meer dan 13 miljoen euro per jaar. Een aanzienlijk deel daarvan gaat naar het verbeteren van voetpaden en de **heraanleg van straten** en pleinen. Deze legislatuur zal Stad Gent inzetten op het wegwerken van zoveel mogelijk slechte<sup>25</sup> wegdekken.

Via een **CPX<sup>26</sup>-metingen** (samen met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw) willen we het verschil in rolgeluid meten als we een oud wegdek vervangen door een nieuw wegdek en zullen we

<sup>24</sup> Bron: geluidhinder door wegverkeer – stille wegdekken, OCW

<sup>25</sup> Onder slechte wegdekken wordt verstaan wegdekken met kwaliteitslabel C3 en D, zie

<http://www.gent.be/gent.htm?id=4216&rec=43955&ch=THE>

<sup>26</sup> CPX staat voor Close-Proximity-methode, CPX is een akoestische meetmethode waarbij het contactgeluid tussen band en wegoppervlak gemeten wordt door met een meetaanhangwagen over de weg te rijden.

zo ook kunnen inschatten hoeveel inwoners minder worden blootgesteld aan een geluidsniveau Lden boven de 70 dB(A).

<b>Actie 6</b>	<b>Inzetten op stillere wegdekken</b>
----------------	---------------------------------------

Naast de banden zelf speelt het wegdek een belangrijke rol bij het ontstaan van rolgeluid. Wegdekken waarbij de textuur, de absorberende eigenschappen en de elasticiteit worden geoptimaliseerd leiden tot een reductie van het bandengeluid en worden stille wegdekken genoemd. Tegenwoordig verstaat men onder een stil wegdek meestal het gebruik van **dunne deklagen**.

De toepassing van stille wegdekken is een van de mogelijkheden om het rolgeluid aan te pakken. Met een stiller wegdek wordt het geluid bij de bron aangepakt. Een geluidsreductie van 3 dB(A) is gangbaar t.o.v. een klassiek wegdek. Stille wegdekken zijn duurder dan een klassiek asfalt, maar nog altijd 6 keer goedkoper dan de aanleg van een straat in kasseien.

Maar wegbeheerders hebben bedenkingen bij de toepassing, o.a. door de hogere aanlegkost, maar zeker ook door de korte levensduur. Daarnaast neemt de akoestische kwaliteit vrij snel af en zijn stille wegdekken in een stedelijke omgeving met veel afslaand en kruisend verkeer te ontraden, omdat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen wringend verkeer.

Vanuit het beleidsdomein wegenbouw en milieu willen we **via CPX-metingen** echter wel meer **kennis** verzamelen over het rolgeluid dat ontstaat op de verschillende types wegdekken in Gent en willen we **evolueren naar stillere wegdekken** waar haalbaar. Onafhankelijk van de geluidswinst door de vervanging van oude wegdekken door nieuwe wegdekken, willen we waar het kan gebruik maken van stillere wegdektypes.



Om over te gaan tot het breed toepassen van stille wegdekken in een middeleeuwse stad als Gent is meer kennis nodig. Enerzijds willen we kennis rond het effect van 'klassieke' dunne deklagen in Vlaanderen van dichtbij opvolgen. Anderzijds willen we graag 1 of meerdere proefvakken aanleggen met **poro-elastische wegdekken**. Een poro-elastisch wegdek is een toplaag met enerzijds een groot gehalte aan holtes (tot 35 %) en anderzijds een elasticiteit die van dezelfde grootteorde is als de banden van de voertuigen die erover rijden. In de praktijk kunnen deze eigenschappen gerealiseerd

worden met een mengsel van rubberdeeltjes met een kubische of langwerpige vorm die worden bijeengehouden door een elastisch kunsthars. Proeven in Zweden, Noorwegen, Nederland en Japan toonden aan dat met dit wegdektype geluidsreducties tot 10 à 12 dB(A) te halen zijn.

<b>Actie 7</b>	<b>Inzetten op snelheidsverlaging</b>
----------------	---------------------------------------

Inzetten op snelheidsverlaging ressorteert positieve effecten op geluidshinder, indien gecombineerd met maatregelen voor een vlotte verkeersdoorstroming. Onderzoek wijst uit dat 30km/u met een vlotte verkeersdoorstroming de beste optie is voor het reduceren van geluidshinder veroorzaakt door wegverkeer. **Kiezen voor een lagere snelheid, is in dat geval kiezen voor minder geluidshinder.** Bij lagere snelheden speelt het motorgeluid een belangrijke rol. Bij hogere snelheden domineert het rolgeluid.

Versnellingen leiden tot een supplementaire verhoging van het geluidsniveau in vergelijking met voertuigen die tegen een constante snelheid rijden. Dit effect is enkel relevant bij lagere voertuigsnelheden omdat bij hogere snelheden het bandengeluid domineert. Uit onderstaand rekenvoorbeeld kunnen we concluderen dat bij een lage snelheid (30 km/u) bij stroef verkeer er een geluidsverhoging van 6 dB(A) te verwachten is in vergelijking met een vlotte doorstroming (constante snelheid). Bij toenemende snelheid (50 km/u) leidt het file effect tot een beperktere geluidstoename (2dB(A)).

tabel 7. relatie doorstroming en wegverkeersgeluid <sup>27</sup>		
Type verkeer	30 km/u	50 km/u
Vlot (constante snelheid)	59 dB(A)	61 dB(A)
Stroef (variabele snelheid)	65 dB(A)	63 dB(A)

De Stad Gent zet in op een verdere snelheidsverlaging, kiest voor duidelijke snelheidszones en legt haar ambities vast in het kader van haar nieuwe mobiliteitsplan. Binnen de binnenring (R40) zal een maximum snelheid gelden van 30 km/u en zal de 'zone 30' ook worden uitgebreid naar woongebieden buiten de stadsring. Binnen de binnenring (R40) maken de as Begijnhoflaan-Opgeëistenlaan-Blaisantvest, F. Rooseveltlaan, Gustaaf Callierlaan en Zuidparklaan een uitzondering op de zone 30. Deze assen blijven 50 km/u.

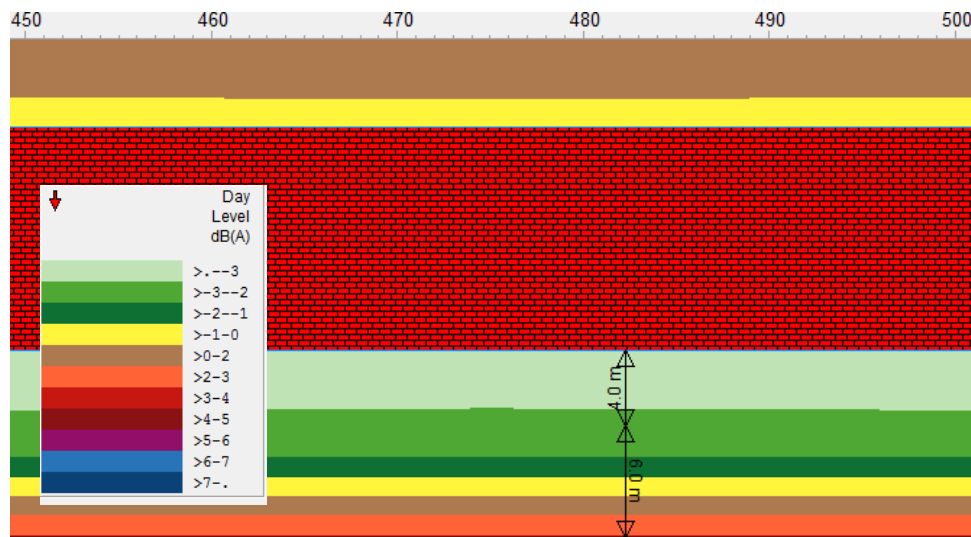
De praktijk wijst uit dat een snelheidbeperkende infrastructuur zoals het installeren van verkeersdrempels, verkeersplateaus en rijbaankussens vaak leiden tot lokale geluidsklachten. Daarom wil de stad deze vormen van remmers enkel maar zeer sporadisch inzetten, op plaatsen waar ze geen geluidshinder veroorzaken en eerder inzetten op horizontale snelheidsremmende infrastructuur zoals wegversmallingen en asverschuivingen.

<sup>27</sup> <http://www.lne.be/themas/milieu-en-mobiliteit/handleiding-integratie-milieuaspecten-in-het-gemeentelijke-mobiliteitsplan/achtergrondinformatie.pdf>

<b>Actie 8</b>	<b>Kiezen voor een stiller straatontwerp</b>
----------------	--

Ook door het straatontwerp kan verkeerslawaai aangepakt worden. Door bijvoorbeeld de groene middenberm te verplaatsen naar de rand van de weg en het wegverkeer naar het midden, wordt ervoor gezorgd dat het wegverkeer zich verder van de bewoners bevindt en krijgen de bewoners een stukje groen met een grotere belevingswaarde.

De figuur hieronder toont een verschil van 3 à 4 dB(A) tussen het geluid van een weg op 10 m afstand van de gevel en het geluid van een weg op 4 meter afstand van een gevel.



figuur 8. verschil in decibels tussen weg op 10 m en weg op 4 m

Verder heeft groen in het algemeen positief psycho-akoestische eigenschappen, m.a.w. mensen ervaren geluid als minder storend in een aangename, groene omgeving.

<b>Actie 9</b>	<b>Inzetten op het beperken van doorgaand verkeer op de lokale wegen</b>
----------------	--

De bereikbaarheid van het gebied binnen de R40 staat onder druk. De Stad Gent heeft de ambitie om het **doorgaand verkeer** waar mogelijk te beperken binnen de R40 zodat de binnenstad opnieuw goed bereikbaar is voor wie er wel moet zijn.

Uit een theoretische berekening blijkt dat door het beperken van doorgaand verkeer<sup>28</sup> op lokale wegen, het geluidsniveau met 1 à 2 dB(A) kan dalen. Theoretisch gezien daalt het aantal inwoners dat wordt blootgesteld aan een geluidsniveau Lden hoger dan 70 dB(A) van 17 100 inwoners naar 14 210 inwoners, een daling van 17 % in het stadscentrum. Op niveau van de volledige agglomeratie Gent wordt een daling van 8 % voorzien.



*Daarnaast experimenteert men in Gent ook volop met concept **Leefstraat**. De straat wordt ontoegankelijk voor doorgaand verkeer, de straatbewoners parkeren hun auto op een buurtparking waardoor er leefruimte vrijkomt op straat. Het is ook het ideale moment om te experimenteren met duurzame vormen van mobiliteit (fiets, E-auto, ..), wat ook een bijkomend positief effect heeft op vlak van aeluid en luchtkwaliteit.*

<b>Actie 10</b>	<b>Inzetten op stille voertuigen</b>
-----------------	--------------------------------------

Op lokale wegen is het motorgeluid van zware voertuigen dominant en is vooral geluidswinst te halen door in te zetten op stil zwaar vervoer.

De **Stad Gent** kiest de komende jaren voor de verdere vergroening van haar vloot, ook voor haar zware voertuigen. De Stad Gent onderzoekt steeds of elektrisch of CNG vervoer haalbaar is. Dergelijke minder milieubelastende alternatieven zijn immers een stuk stiller dan de gangbare voertuigen. Een budget van 1.8 miljoen euro is jaarlijks voorzien voor het vernieuwen van de vloot.

<sup>28</sup> Concreet werd in de berekening de beperking van doorgaand verkeer gelijkgesteld aan een geschatte vermindering van de verkeersintensiteiten met 30 %

Door een centralisatie van haar diensten en het gebruik van deelwagens kan de vloot ook afgebouwd worden. De Stad Gent kiest er ook voor om de budgetten voor de fossiele brandstoffen van voertuigen te verminderen met 15 % tegen 2019. Groener vervoer is dan ook evident. Het aanbod is breed en gedifferentieerd volgens de behoeften: fietsen, E-fietsen, OV, elektrische-voertuigen, CNG-voertuigen of hybride voertuigen.

Ook zal de Stad Gent bij **De Lijn** ijveren voor het op korte termijn inzetten op CNG-bussen waar trams (nog) niet aanwezig zijn. Bussen die stiller, schoner en zuiniger zijn, hebben een grote invloed op de leefkwaliteit van de Gentenaren. Voorbeelden uit het buitenland tonen aan dat CNG kan geïmplementeerd worden in het openbaar vervoer.

Voertuigen op aardgas zijn stiller en kunnen ook luchtverontreiniging op korte termijn indijken, maar zijn ook op lange termijn een deel van de oplossing voor het klimaatvraagstuk. Aardgas wordt als een transitiebrandstof beschouwd, omdat aardgasvoertuigen probleemloos kunnen overschakelen op biogas of synthetisch gas dat geproduceerd wordt met groen waterstofgas.

Ook de afvalintercommunale **Ivago** zal de overschakeling op CNG en E-vervoer systematisch gaan bekijken. De komende jaren worden er alvast middelen vrijgemaakt voor de aankoop van veegwagens en vrachtwagens die worden aangedreven op CNG (aardgas). Daarnaast wordt ook de aankoop van een eerste elektrische vrachtwagen onderzocht. Ondertussen werd ook reeds een proefproject met de aanschaf van twee CNG-bestelwagens opgestart.

<b>Actie 11</b>	<b>Inzetten op het verduurzamen van de stedelijke distributie</b>
-----------------	---

Daarnaast willen we als Stad ook inzetten op het verduurzamen van onze **stedelijke distributie**. We ambiëren deze legislatuur de oprichting van een stedelijk distributiecentrum. Zo is het o.a. de bedoeling dat vanuit het stedelijk distributiecentrum de last mile verplaatsing van de goederen zal gebeuren met duurzamere stillere transportmiddelen i.p.v. met grote, halfvolle vrachtwagens.



Daarnaast zullen we ook onderzoeken hoe we tijdelijke opslag van bouwmaterialen ten behoeve van de vele bouwwerven in de stad efficiënter kunnen organiseren. Ook neemt Stad Gent deel aan het PIEK2-project van de Vlaamse overheid. Het PIEK2-project wil de impact van de bevoorrading van supermarkten beperken door het laden en lossen in de vroege ochtend en late avond stiller en duurzamer te maken.

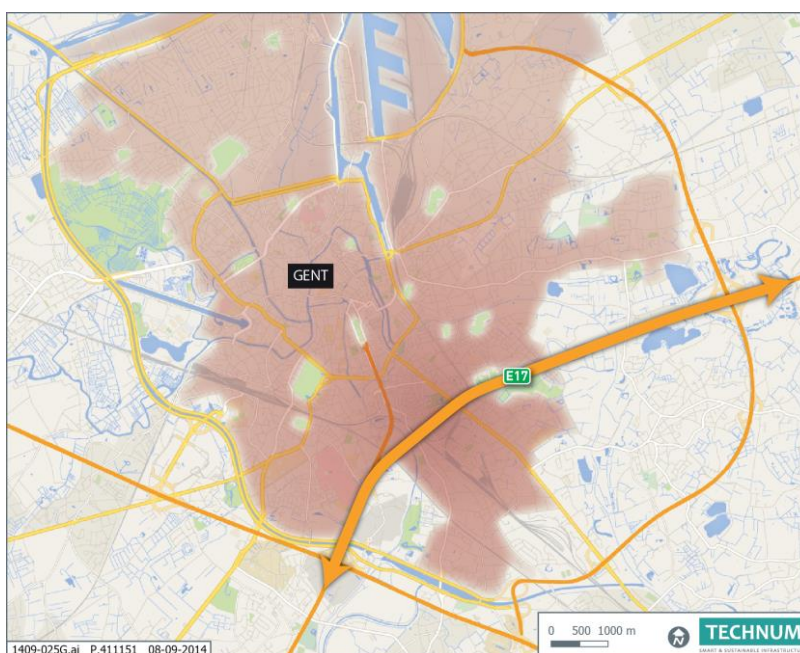
## 2. Aanpakken van geluidsknelpunten op gewestwegen en spoorwegen:

<b>Actie 12</b>	<b>Inzetten op snelheidsverlaging op E17, E40 en R4</b>
-----------------	---

In de Gentse stadsregio lopen verschillende autosnelwegen dwars door of rakelings langs zeer dicht bebouwd gebied. Dit is nefast voor de luchtkwaliteit en dit veroorzaakt geluidsoverlast, onder meer door de hoge verkeerssnelheden. Gent wil daarom consequent een lagere snelheid op de E17, E40 en R4. Een lagere en meer uniforme snelheid verhoogt bovendien de veiligheid, capaciteit en doorstroming in een verkeersomgeving met heel veel op- en afritten.

<b>Actie 13</b>	<b>Stad Gent wil een duurzaam en leefbaar alternatief voor het E17-viaduct</b>
-----------------	--

Volgend satellietbeeld toont het stedelijke weefsel van Gent binnen de R4. Het valt op dat de E17 dwars door dit stedelijke weefsel gaat. Dit heeft een zeer negatieve impact op de luchtkwaliteit en het omgevingsgeluid. Deze autosnelweg is een gigantische barrière tussen het stadscentrum en de zuidoostelijke rand, tussen beide kernen van Gentbrugge en tussen de noordelijke en zuidelijke lob van de Gentbrugse Meersen.



figuur 9. satellietbeeld Gent

Het viaduct van Gentbrugge zal nog voor 2030 onvermijdelijk aan vervanging toe zijn. Dit biedt de opportuniteit om tegen dan te kijken welke alternatieven er mogelijk zijn. Het is immers duidelijk dat het niet langer in dezelfde hoedanigheid op dezelfde locatie heropgebouwd kan worden.

<b>Actie 14</b>	<b>Stad Gent wil een duurzaam en leefbaar alternatief voor de B401 (fly-over)</b>
-----------------	---

De B401 (de zogenaamde fly-over) leidt het gemotoriseerde verkeer rechtstreeks van de autosnelweg E17 tot in het centrum van Gent. De dominante infrastructuurbundel uit de jaren '70 legt een zware claim op de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van Ledeberg, de Bellevuewijk en



het Zuidpark. Hij veroorzaakt ook een onevenwichtige verkeersdruk in het zuidwestelijke gedeelte van de binnenstad.

Door de schaalgrootte en dominantie van de infrastructuur overstijgt een toekomstvisie voor de B401 het louter kanaliseren en omleiden van verkeersstromen. Dit vraagt een geïntegreerde benadering op het niveau van nieuwe stadsontwikkeling, met daarin een grootschalig vernieuwend mobiliteitsconcept.

De bestaande strategische visie stelt dat de betekenis van de B401 binnen de Gentse weghiërarchie van het zelfde niveau dient te zijn als de andere primaire verbindingen R4 – R40 (Drongensesteenweg en Afrikalaan).

Het gedeelte R40 – E17 is het voorwerp van een planproces dat in 2014 is opgestart. De bedoeling is om deze infrastructuur in de toekomst in ieder geval te gaan koppelen aan een grote stedelijke P+R die op zijn beurt gekoppeld is aan een sterke drager van openbaar vervoer.

<b>Actie 15</b>	<b>Een integrale geluids aanpak van de gewestwegen i.s.m. de Vlaamse overheid</b>
-----------------	---

Momenteel tracht de Vlaamse overheid via 3 verschillende procedures (prioriteitenlijst, samenwerkingsovereenkomst 9, infrastructuurproject) om te gaan met geluid afkomstig van wegverkeer op gewestwegen. De Vlaamse overheid kiest momenteel voor bronmaatregelen (vervanging wegdek, stille wegdekken zijn in Oost-Vlaanderen nog niet toegepast) of overdrachtsmaatregelen (geluidsscherm of –berm).

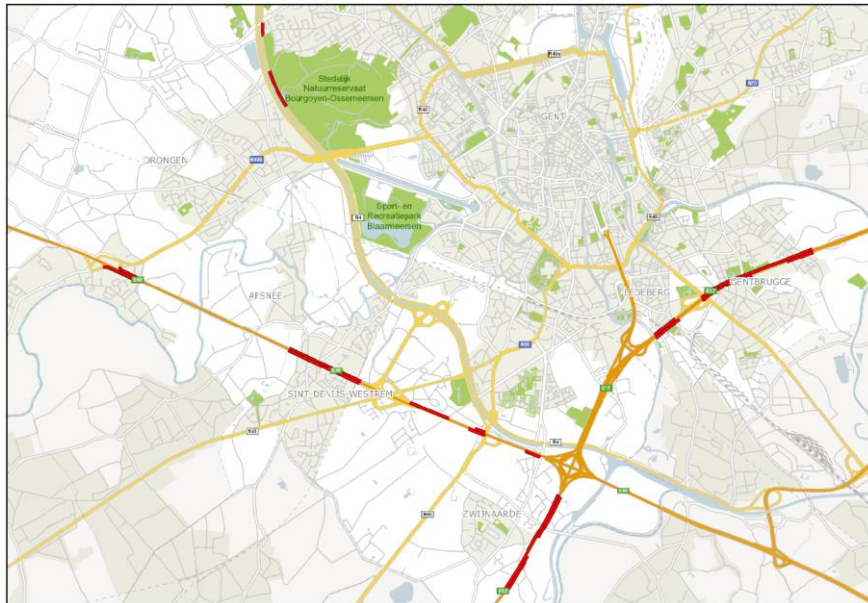
Op basis van oude geluidskarten van de gewestwegen werd een lijst van 27 **prioritaire zones** in Vlaanderen opgesteld. Enkel de hoofd- en primaire wegen werden beschouwd. Deze lijst is opgesteld rekening houdende met het geluidsniveau ter hoogte van elke woning en het aantal woningen binnen de woonzone. Voor 2 van de 4 Gentse zones zal er tegen 2017 een geluidsscherm aangelegd worden op kosten van de Vlaamse overheid. Voor de andere prioritaire Gentse zone (OVL013) werd een nieuwe wegverharding aangelegd. Bij de prioritaire zone OVL002 bleek de invloed van de N70 groter dan de R4.

**tabel 8. Gentse locaties op prioriteitenlijst**

<i>link</i>	<i>straatnamen</i>	<i>lengte (m)</i>	<i>maatregel</i>
OVL002 (R4-Oost)	Vossenbergstraat, Groenstraat, Wildebrake, Antwerpsesteenweg, Orchideestraat, Voordestraat, Pijkestraat, ...	1900	Geen geluidsscherm langs R4, invloed N70 groter
OVL004 (R4-Oost)	Gentstraat, Eikstraat, Kleemstraat, ...	1100	Geluidsscherm
OVL009 (R4-Oost)	Ledergemstraat, Zuidakkerlaan, Langerbruggestraat, ...	600	Geluidsscherm
OVL013 (R4 – West)	Schoonmeersstraat, Voskenslaan, Leo Baekelandstraat, Maaltebruggestraat, Cyriel Buyssestraat, De Pintelaan, ...	600	Wegverharding

Daarnaast kan er, op basis van klachten van burgers en geluidsmetingen die worden uitgevoerd door de Vlaamse overheid, overgegaan worden tot de plaatsing van een geluidsscherm in kader van **samenwerkingsovereenkomst 9**<sup>29</sup> van het mobiliteitsdecreet. Het geluidsniveau bepaalt de verdeling van de kosten tussen de Stad en het Vlaams Gewest. Het aantal inwoners en de bevolkingsdichtheid spelen geen rol. In theorie is deze regeling geldig voor alle gewestwegen, in de praktijk wordt enkel overgegaan tot de plaatsing van geluidsschermen bij hoofd- en primaire wegen.

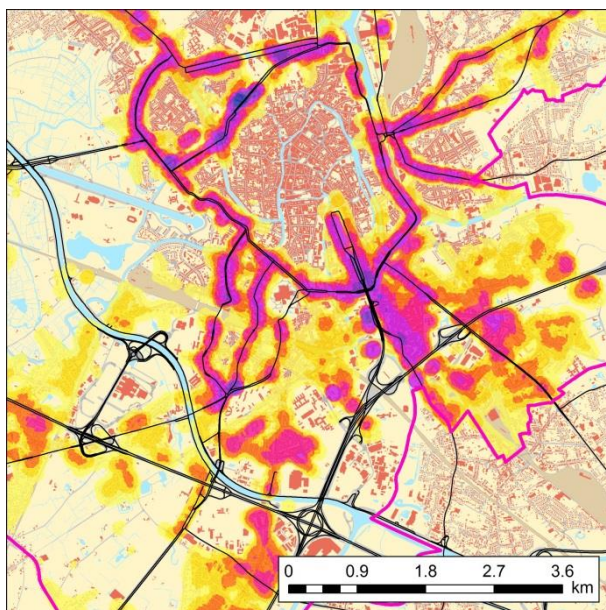
<sup>29</sup> De samenwerkingsovereenkomst 9 van het mobiliteitsdecreet komt overeen met de vroegere module 5 van het mobiliteitsconvenant.



figuur 10. locatie geluidsschermen in Gent (samenwerkingsovereenkomst 9)

Ook in het kader van **infrastructuurprojecten** worden er geluidsschermen voorzien indien dit vanuit de MER naar voor geschoven wordt als milderende maatregel. Een voorbeeld: langs de verbindingsweg van de R4 naar het station Gent-Sint-Pieters werd een geluidsscherm geplaatst.

Tot slot blijkt uit bijkomend **hotspotonderzoek** van de Stad Gent, op basis van de nieuwe geluidskarten, dat de 'grootste' geluidsbronnen niet noodzakelijk de grootste hinder veroorzaken. Veel vaker is het de bevolkingsdichtheid die bepaalt waar er zich meer of minder hinder voordoet. Op volgende figuur zie je duidelijk dat de grootste hinder zich niet uitsluitend manifesteert langs de autosnelwegen, maar ook langs een aantal kleinere gewestwegen.



#### Hotspotlocaties gewestwegen

- Omgeving viaduct E17 in Gentbrugge*
- Kruising tussen E40 en E17 in Gentbrugge*
- Omgeving de Sterre*
- Langs B401, omgeving Ledeberg*
- Langs B401, boven kruising met stadsring*
- Omgeving oude Rabottorens*
- Tussen R40 en N430*
- Omgeving tussen Antwerpsesteenweg en Land van Waaslaan*
- Langs N430 ter hoogte van Nieuwe Wandeling en Contributiestraat*
- Langs N444 In Ledeberg*

figuur 11. hotspotkaart gewestwegen

Vanuit de Stad Gent vragen we aan de Vlaamse overheid dat er naast het inzetten op het wegwerken van geluidsknelpunten volgens de huidige procedures werk wordt gemaakt van een **integrale aanpak** van de geluidsoverlast voor **alle gewestwegen** door te kiezen voor **stille wegdekken of geluidsschermen**. Gezien er ook langs een aantal kleine gewestwegen problemen zijn, vragen wij dat de Vlaamse overheid ook expliciet inzet op stille wegdekken naast geluidsschermen.

Vanuit de Stad Gent streven wij er naar dat tegen 2030 er **geen inwoners** meer worden blootgesteld aan een geluidsniveau afkomstig van wegverkeer (Lden) van **meer dan 70 dB(A)**. We vragen prioriteit voor deze locaties die het meest het aantal inwoners blootgesteld aan meer dan 70 dB(A) (Lden, wegverkeer) positief kunnen beïnvloeden.



Deze legislatuur heeft de Stad Gent alvast **700 000 euro** voorzien voor het nemen van geluidswerende maatregelen langs gewestwegen. We vragen aan de Vlaamse overheid om zo snel mogelijk over te gaan tot het aanleggen van stille wegdekken of het plaatsen van de nodige geluidsschermen en vragen hierbij voorrang te geven aan deze locaties waar er meer inwoners worden blootgesteld aan geluidsniveaus boven de 70 dB(A).

<b>Actie 16</b>	<b>Aandringen bij de NMBS groep voor een integrale geluidsaanpak van de spoorwegen</b>
-----------------	--

Uit de berekeningen op basis van de geluidskaarten blijkt dat het spoorverkeer een kleinere impact heeft op het aantal blootgestelde inwoners dan wegverkeer. Op basis van de hotspotkaart voor de spoorwegen (zie bijlage 2) weten we dat op een aantal locaties spoorwegverkeer niettemin het dominante geluid is. Voor deze locaties zijn bijkomende afschermdende maatregelen (**geluidsschermen**) wenselijk, naast het permanent **inzetten op het verminderen van de ruwheid van de wielen en de rails**. Het rolgeluid is de voornaamste bron van spoorweggeluid en wordt veroorzaakt door de ruwheid van de wielen en de rails.

Het beleid rond de spoorwegen is een federale bevoegdheid. Vanuit de Stad Gent dringen wij er dan ook op aan dat in de beheersovereenkomst van de NMBS wordt opgenomen dat zij verantwoordelijk

zijn voor het nemen van geluidsmaatregelen. Daarbij pleiten wij bij de federale overheid dat de NMBS hiervoor de nodige middelen ter beschikking krijgt.



### 3. Aanpakken van geluidsknelpunten bij industrie:

<b>Actie 17</b>	<b>Inzetten op stillere industrie</b>
-----------------	---------------------------------------

37

De berekeningen op basis van de geluidskarten spreken voor zich. Slechts 1 inwoner wordt blootgesteld aan een geluidsniveau afkomstig van industrie van hoger dan 70 dB(A).

In VLAREM<sup>30</sup> worden de bepalingen vastgelegd waaraan de ingedeelde inrichtingen moeten voldoen voor het verkrijgen van een milieuvergunning.

Bij het verlenen van een milieuvergunning houdt de milieuwetgeving rekening met de aanwezigheid van woningen, scholen en andere geluidsgevoelige locaties door strengere geluidsnormen te hanteren.

Indien nodig, legt de Stad Gent naast de algemene en sectorale voorwaarden ook bijkomende bijzondere voorwaarden op (bv. bij bouwwerven, bij horeca).

De Dienst Milieutoezicht voert ook regelmatig ambtshalve controles uit. Ingeval de Dienst Milieutoezicht een overtreding vaststelt, wordt het bedrijf aangemaand om zich in orde te stellen met de milieuregelgeving.

#### COMPENSEREN

<b>Actie 18</b>	<b>Informereren over geluidsisolatie</b>
-----------------	--

<sup>30</sup> VLAREM staat voor Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning

Uit het laatste leefbaarheidsonderzoek blijkt dat naast lawaai van verkeer ook lawaai van burelen een bron van hinder kan zijn. Toch zien we in de praktijk dat er weinig woningen akoestisch worden geïsoleerd. Geluid is ook een ingewikkelde materie, men onderscheidt zowel luchtgeluid als contactgeluid. Ook bestaan er geen afdwingbare geluidsnormen voor woningen. Er bestaat enkel een norm voor goed vakmanschap (NBN S 01-400-1).

#### *Luchtgeluid versus contactgeluid*

*Luchtgeluid plant zich voort via de lucht, contactgeluid via structuren die met elkaar verbonden zijn (vb. trillingen die zich verplaatsen via de vloer). Tegen de overdracht van contactgeluid zijn vrij makkelijk maatregelen te treffen (bv. trillingsvrije matten). Het tegengaan van hinder door luchtgeluid is veel moeilijker. Bij luchtgeluidsisolatie komt het erop aan het geluidsniveau geproduceerd in een bepaalde ruimte zo veel mogelijk te verzwakken via de isolerende capaciteit van de scheidende constructies.*

Willen we de doelstellingen van Gent Klimaatstad halen om in 2050 klimaatneutraal te zijn, dan moet de renovatieratio in Gent minstens verdubbelen van 1500 renovaties naar 3500 renovaties per jaar. De Stad Gent wil deze inhaalbeweging op vlak van wonen realiseren door deze legislatuur 6 miljoen euro te voorzien voor energiepremies en ontzorging. Vanaf oktober 2014 kunnen Gentenaars kiezen uit een brede energiepremiewaai. Energiepremies voor o.a. dakisolatie, ramen, gevelisolatie, vloerisolatie, ... zijn dan voorhanden. Daarnaast zetten we ook in op een ontzorgingstraject. Zo willen we energiezuiniger renoveren vooral eenvoudiger maken. Deze energiemaatregelen kunnen ook bijdragen tot een betere akoestische isolatie van de woningen.



Via **Gent Klimaatstad** willen we de Gentse burger massaal laten **renoveren**. Bijkomend zullen we de burgers die hun huis willen renoveren informeren over de mogelijkheden en de juiste toepassing van **akoestische isolatie**.

<b>Actie 19</b>	<b>Inzetten op het behoud en het versterken van rustpunten in de stad</b>
-----------------	---

In een drukke stad als Gent zijn rustige plekken en plekjes van groot belang. Geluid hoort weliswaar bij de stad, maar plekken waar mensen kunnen genieten van rust in een stad zijn belangrijk. Idealiter bevinden deze rustpunten zich in de directe nabijheid van woningen en hebben ze een groen karakter (vb. binnentuinen, hofjes en pleinen, parkjes). Deze rustpunten zorgen ervoor dat het omgevingslawaai als minder hinderlijk wordt ervaren. Rust betekent echter niet dat er geen geluid is;

het betekent wel dat er prettige en/of neutrale geluiden hoorbaar zijn. Onnodige, harde of mechanische geluiden worden er zoveel mogelijk beperkt.

Deze legislatuur wil Stad Gent in eerste instantie inzetten op het **inventariseren van rustpunten** in Gent. Via een samenwerking met UGent willen we een participatieve monitoringscampagne opstarten. Bedoeling is dat fietsers en voetgangers gedurende verschillende maanden de stad doorkruisen met een geluidsmeter. Deze geluidsgegevens helpen ons om de rustpunten in Gent te inventariseren.

Eens we de rustpunten kennen, kunnen we ook een stapje verder gaan. We willen inzetten op het **behouden en versterken** van de rustpunten waar het kan.

Zo zijn het Prinsenhof en de Lievekaai reeds algemeen gekend als rustpunten in de stad. Vandaar dat de stad zich bijvoorbeeld voorneemt om de rust nabij de Lievekaai maximaal te vrijwaren van overlast. Dit kan door het aantal toegestane evenementen er zoveel mogelijk te beperken.

Ook binnen de nieuwe structuurvisie voor Gent zal er expliciet ruimte voorzien worden voor rustpunten in Gent. Bij stedelijke ontwikkelingen willen we rustpunten creëren (bv. stille binnentuinen met hoge bebouwing langs drukke wegen).

Gezien mensen geluid als minder storend ervaren in een groene omgeving, willen we ook verder inzetten op groen. Het groenstructuurplan zet o.a. concreet in op groen in de directe omgeving door wijkparken (> 1ha) op minder dan 400 m van de woning te voorzien met een minimale oppervlakte van 10 m<sup>2</sup> per inwoner. In groengebieden willen we ook verder inzetten op het versterken van stille gebieden door bv. bij de inrichting van het groengebied een geluidsbuffer te voorzien (zoals bijvoorbeeld gebeurd is in de Bourgoyen).

Maar ook onze begraafplaatsen hebben een rol te vervullen. Gent heeft prachtige begraafplaatsen, uitgestrekte plekken met mooie stukken groen, middenin drukke woonwijken waar er bijna geen groen is. De Stad Gent wil nagaan of die multifunctioneel gebruikt kunnen worden. Ze gaat o.a. onderzoeken of op 2 begraafplaatsen in de stad grote ligweiden aangelegd kunnen worden, een echte plek waar mensen in alle rust een boek kunnen lezen of studeren.

## HORECA EN EVENEMENTEN

### HORECA

Een goede samenwerking tussen de verschillende stadsdiensten zorgt er voor dat we op een geïntegreerde manier de juiste acties kunnen uitvoeren.

Er bestaat o.a.:

- een horecaoverleg met de horecacoach en medewerkers van het kabinet van de burgemeester, medewerkers van het kabinet van de schepen van middenstand, de brandweer, de politie, Dienst Milieutoezicht en de Juridische dienst
- een samenwerkingsverband tussen de politie en de Dienst Milieutoezicht voor de repressieve aanpak.

Volgende aanpak is de voorbije jaren uitgewerkt en is recent verder op punt gesteld naar aanleiding van de gewijzigde geluidsnormen:

### 1. Preventie:

<b>Actie 20</b>	<b>Nieuwe horecazaken inlichten over de nieuwe geluidsnormen en begeleiden naar de juiste categorie</b>
-----------------	---

Nieuwe horecazaken worden gemeld bij de Dienst Milieutoezicht door de (wijk)politie. Dienst Milieutoezicht licht hen in over de (nieuwe) geluidsnormen en begeleidt hen naar de juiste categorie en naar de Milieudienst voor de eventueel bijhorende melding/vergunning.

Deze actie werd geïntroduceerd naar aanleiding van het geluidsproject in de horecasector (zie verder punt 4).

<b>Actie 21</b>	<b>Geluidsmaatregelen opnemen in vergunningen van horecazaken</b>
-----------------	---

Op basis van de Vlaamse milieuregelgeving legt de Milieudienst geluidsmaatregelen op bij vergunningsaanvragen van horecazaken. Dit zijn maatregelen op het vlak van elektronisch versterkte muziek, zoals het opleggen van een akoestisch onderzoek en daaropvolgend het opleggen van een maximum geluidsnorm, het opleggen van een begrenzer, van akoestische maatregelen, van normen in C-weging (i.f.v. de bassen). Omwille van het probleem van afgeleide hinder door stoeprovers, hangjongeren worden ook extra voorwaarden zoals het inzetten van sfeerbeheerders opgenomen in vergunningen voor feestaccomodaties. Ten slotte worden ook maatregelen om het geluid van afzuiginstallaties en airco's te beperken opgenomen. Dit gebeurt zowel voor nieuwe horecazaken als bij verbouwingen.

40

<b>Actie 22</b>	<b>Proactieve metingen bij "probleemcafés" uitvoeren</b>
-----------------	--

Waar we merken dat er aanhoudende klachten zijn van burens van een café dat niet beschikt over een melding of een vergunning en waar we aanvoelen dat het probleem niet zozeer ligt bij het overschrijden van de geluidsnormen in het café, maar wel bij het overschrijden van de normen bij de burens, doet de Dienst Milieutoezicht indicatieve metingen om samen met de café-uitbater en zijn buur te kunnen bepalen welk het hoogst haalbare geluidsniveau in het café is dat de wettelijke omgevingsnorm nog respecteert. Op die manier weten beide partijen waar ze aan toe zijn.

### 2. Sensibilisatie:

<b>Actie 23</b>	<b>Opzetten van doelgroepgerichte communicatie</b>
-----------------	--

Eenzijds organiseert de Dienst Lokale Preventie en Veiligheid periodiek de campagne 'Bye bye nachtlawaai' (naar studenten, tijdens de Gentse feesten...). Anderzijds werd er n.a.v. de nieuwe geluidsnormen een brochure geschreven voor horeca-uitbaters en organisatoren van evenementen



“Wegwijs in de nieuwe geluidsnormen voor muziekactiviteiten in Gent”. Deze kan op papier worden bezorgd, maar is ook beschikbaar op de algemene website van de Stad en op die van OOG<sup>31</sup>.

<b>Actie 24</b>	<b>Organiseren van buurtoverleg in geval van aanhoudende hinder</b>
-----------------	---

In geval van aanhoudende klachten organiseert de horecacoach (al dan niet samen met de wijkpolitie) een buurtoverleg tussen uitbater en buurtbewoners om te zoeken naar een oplossing voor de hinder. Dit komt de blijvende communicatie tussen horeca-uitbaters en bevolking ten goede.

### 3. Repressie:

<b>Actie 25</b>	<b>Controles uitvoeren in kader van de wettelijke opdracht als lokale toezichthouder</b>
-----------------	--

Dienst Milieutoezicht voert zowel controles uit naar aanleiding van klachten, als na opdracht van het parket of op vraag van het horecaoverleg of ambtshalve indien vereist. Zo organiseert de dienst maandelijks (behalve in juli en augustus, dan ligt de focus op evenementen) een controlerende langs “probleemcafés” waarbij eventuele hinder objectief wordt vastgesteld d.m.v. geluidsmetingen. Een café wordt een probleemcafé bij aanhoudende klachten over geluidshinder en na overleg met de partners in het horeca-overleg. Bij categorie 1 cafés wordt vooral gecontroleerd op de naleving van de omgevingsnormen (metingen bij klagers). Bij categorie 2 en 3 wordt gecontroleerd in het café of de maximumgeluidsniveaus -opgelegd in de bijzondere voorwaarden- worden nageleefd. Bij normoverschrijding volgt een proces-verbaal.

41

<b>Actie 26</b>	<b>Controles uitvoeren door de politie o.b.v. de lokale politieverordening/Strafwetboek en de Nieuwe Gemeentewet</b>
-----------------	--

Bij nachtelijke geluidshinder kan ook de politie proces-verbaal opmaken voor nachtlawaai d.m.v. auditieve vaststellingen. Volgend daarop kunnen in het kader van art. 134 quater en 135 Nieuwe Gemeentewet administratieve maatregelen genomen worden door de burgemeester o.b.v. afgeleide hinder (bv. intrekken van nachtvergunning, de betrokken inrichting voor een bepaalde tijd sluiten, ...).

Na een 101-oproep naar de politie wordt meestal de interventiedienst ter plaatse gestuurd voor vaststellingen. We merken dat zij –mede omwille van de wisselende patrouilles- niet altijd goed genoeg op de hoogte zijn van het specifieke café-dossier (ingedeeld of niet, klachtenhistoriek, eerdere PV’s...). Hier streven we naar een optimalisatie van de samenwerking door de afspraken op te frissen en vast te leggen in een samenwerkingsprotocol<sup>32</sup>. Meer concreet is het ook de bedoeling om een (interne) gemeenschappelijke databank te ontwikkelen waar voor alle horecazaken gegevens m.b.t. verschillende thema’s ingevoerd en up to date gehouden worden (bv. contactgegevens, informatie

<sup>31</sup> OOG staat voor Ondersteuningspunt Ondernemen Stad Gent

<sup>32</sup> Dit past in het draaiboek milieuhandhaving waar de Dienst Milieutoezicht aan werkt. Daarin willen ze: procedures uitwerken per toezichtsthema o.b.v. de specifieke wettelijke bevoegdheid en het voorziene handavingsinstrumentarium; per toezichtsthema een (omgevings)analyse maken en bestuderen op welke aspecten lokale reglementering een oplossing kan bieden voor hiaten in de hogere wetgeving; een doelmatige informatie-uitwisseling voorzien en samenwerkingsprotocollen afsluiten met de partners (politie, brandweer...).

over vergunningen, brandveiligheid...). Betrokken partners daarbij zijn o.a. de horecacoach, de brandweer, de politie en Dienst Milieutoezicht/de Milieudienst.

<b>Actie 27</b>	<b>Horecazaken met een melding/milieuvergunning aanmanen om die te respecteren</b>
-----------------	--

Ingeval Dienst Milieutoezicht een overtreding vaststelde op de geluidsnormen in cafés die over een melding of vergunning beschikken (in categorie 2 en 3) manen zij telkens aan om zich in regel te stellen met de VLAREM-reglementering. Er wordt gewezen op de naleving van de wetgeving en de bijzondere voorwaarden in de vergunning om herhaling van de inbreuk te vermijden.

#### **4. Geluidsproject in de horecasector**

<b>Actie 28</b>	<b>Project doorlichten horecasector n.a.v. nieuwe geluidsnormen uitvoeren</b>
-----------------	---

Dienst Milieutoezicht startte in de aanloop naar de nieuwe geluidswetgeving in het najaar van 2012 een proactief project op "Doorlichting van de horecasector in het kader van de nieuwe geluidsnormen". De bedoeling is de horecasector te informeren, te sensibiliseren en in orde te stellen m.b.t. de nieuwe wetgeving en het bijhorende Gentse beleid. Meer concreet was het doel ook om zowel de niet-ingedeelde als de ingedeelde inrichtingen te begeleiden naar de juiste geluidscategorie.

Het project is gericht op de horecasector (cafés en dansinrichtingen), jeugdhuizen, feest- en evenementenzalen en andere lokalen waar men muziekactiviteiten laat doorgaan (vb. cafetaria's van sporthallen).

Het project werd opgedeeld in 3 fases.

Eerste fase: voorbereiding en communicatie (van 01/08/2012 tot 31/03/2013)

Tweede fase: de controleperiode (vanaf 01/04/2013 tot 31/03/2015)

Derde fase: evaluatie (incl. rapport) (tegen 15/07/2015).

In de controlefase is het zo dat de vroegere niet-ingedeelde of KB-café waarvan vermoed wordt dat ze tevreden zijn met het huidige geluidsniveau in hun café, telefonisch gecontacteerd worden. Ze krijgen uitleg over de nieuwe geluidsnormen en samen met hen wordt een checklist overlopen om de juiste contactgegevens te hebben, hen te informeren over de brandveiligheidsvoorwaarden en te horen of ze volgens de nieuwe geluidswetgeving inderdaad tot categorie 1 willen (blijven) behoren. Voor de cafés waarvan we vermoeden dat ze tot categorie 2 of 3 zullen behoren, wordt telkens een plaatsbezoek voorzien voor begeleiding op maat. Binnen die groep worden de cafés die vroeger niet-ingedeeld waren en waarvan ingeschat wordt dat ze naar categorie 2 willen overstappen, als prioritair behandeld. Het is immers bij die groep dat het Gentse beleid een extra akoestisch onderzoek kan opleggen en er werd afgesproken met de sector dat er eerst een zicht moest zijn op het aantal cafés dat deze extra kost zouden moeten maken. Ook de cafés waarover een

klachtendossier(s) loopt, worden voorgenomen. In deze groep wordt in een aantal cafés ook een indicatieve meting gedaan, meestal op vraag van de exploitant. Met deze meting wordt nagegaan of de keuze die de exploitant wil maken om naar categorie 2 (of 3) te gaan haalbaar is, rekening houdend met de akoestische eigenschappen van zijn pand. Bedoeling is de exploitant bij te staan om de juiste keuze te maken: categorie 1 blijven of overgaan naar categorie 2 en dan ook een volledig akoestisch onderzoek laten uitvoeren.

De algemene aanpak per dossier verloopt als volgt:

- o Eerste plaatsbezoek: verkennend en informatief: brochure gekregen?, info over wetgeving en project, afgifte van een korte vragenlijst i.f.v. enquête achteraf, begeleiding naar de juiste categorie met in functie daarvan evt. indicatieve geluidsmeting, afspraak voor controle x tijd later.
- o Tweede plaatsbezoek: controle met checklist, bij inbreuken: aanmaning met termijn.
- o Eerste voortgangscontrole, bij aanhoudende inbreuken: proces-verbaal + tweede aanmaning met termijn.
- o Eventueel tweede voortgangscontrole, bij aanhoudende inbreuken: tweede proces-verbaal + bestuurlijke maatregel.

De Milieudienst behandelt de meldingen of aanvragen voor vergunning die n.a.v. het project binnenlopen en bekijkt of er aanpassingen nodig zijn aan de bestaande vergunningen.

Na de controlefase volgt uiteraard een evaluatiefase waarbij het o.a. de bedoeling is een uitgebreid evaluatierapport op te stellen. Dit evaluatierapport zal o.a. ook de knelpunten in de Vlaamse geluidswetgeving blootleggen die we in de praktijk ondervinden. Om die reden zullen we het rapport ook aan de Vlaamse overheid/regering bezorgen (oktober 2015).

## **EVENEMENTEN ALGEMEEN**

In de stad Gent worden vele grote en kleine feesten en evenementen georganiseerd. De stad wil via reglementering en een vergunningenbeleid conform de nieuwe geluidswetgeving zorgen voor een evenwicht tussen een levendige en een leefbare stad. De geluidsvergunningen worden afgestemd op het aantal bezoekers en er wordt een redelijk einduur opgelegd. Daarnaast willen we organisatoren van evenementen via sensibilisatie en zelfcontrole er toe aanzetten om de van toepassing zijnde normen zoals weergegeven in VLAREM II correct na te leven.

De Stad controleert de naleving van de toegestane geluidsniveaus op evenementen steekproefsgewijs, rekening houdend met een aantal criteria nl. klachten over de vorige editie, nieuwe of gevoelige locatie, indien de vergunning afwijkt van de aanvraag...

### **1. Preventie:**

<b>Actie 29</b>	<b>Opmaak van locatieprofielen voor pleinen</b>
-----------------	---

De Gentse pleinen zijn een kostbaar goed. Het zijn plekken van ontmoeting en samenkomst die het bruisende Gentse stadsleven veruitwendigen. Voor de centrumpleinen worden

pleingebruiksprofielen opgemaakt die een richtinggevend kader zullen vormen dat beschrijft welke activiteiten het meest geschikt zijn voor een plek, welke mogelijkheden een locatie biedt, aan welke voorwaarden gebruikers zich dienen te houden en over welke capaciteit en draagkracht een plein en buurt beschikken. De schepen van Cultuur, Toerisme en Evenementen trekt dit project in nauwe samenwerking met alle betrokken diensten en het volledige college.

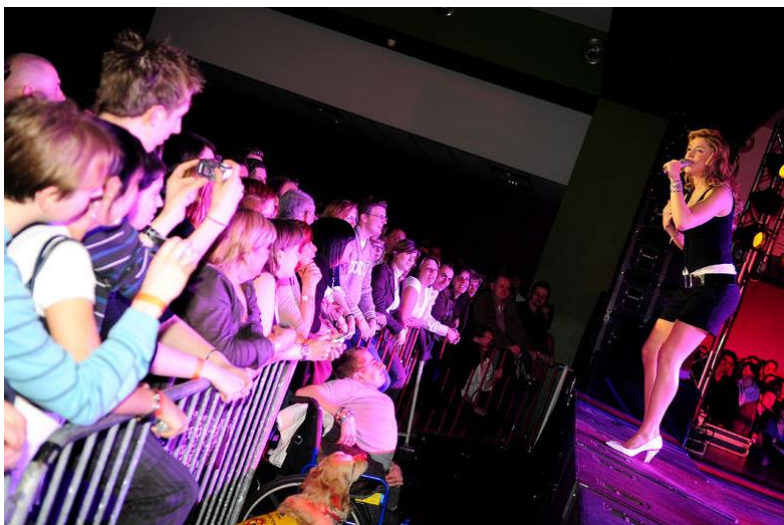
<b>Actie 30</b>	<b>Geluidsmaatregelen opnemen in vergunningen van evenementen</b>
-----------------	---

Evenementen zijn uitzonderlijke activiteiten die zowel **binnen** als **buiten** kunnen doorgaan. Ervaring leert dat geluidsvergunningen voor evenementen worden aangevraagd voor grootschalige activiteiten (met optreden) en/of voor live optredens. Er wordt afgestapt van een normering aan de hand van een maximaal piekniveau van het geluid (LA max) bij evenementen omdat deze normering een belemmering vormt voor de dynamiek van de muziek en de muziekbeleving. Er worden naar analogie met andere steden voor de organisatie van evenementen **normen uitgemiddeld over 15 minuten (Laeq15 min)** opgelegd. Indien op termijn zou blijken dat deze normzetting betekent dat toezicht onhaalbaar is, zal ook voor evenementen gekozen worden voor normen over 30 sec. (Laeq30sec).

Sinds 1 januari 2013, toen de wet Schouwliege van kracht werd, hanteert de Milieudienst een nieuwe interne richtlijn om aanvragen voor een geluidstoelating voor evenementen te adviseren.

Bij evenementen met live-optredens wordt standaard 23 uur als einduur gehanteerd, behalve aan de vooravond van een weekend of feestdag, dan wordt 1 uur opgelegd. Aansluitend wordt nog 1 uur aan een veel lager geluidsniveau (= uitlooptorm) toegestaan.

Op basis van een maatschappelijke afweging (gedragenheid door de buurt, traditie, ...) kan bij uitzondering een ander einduur worden goedgekeurd. Dit einduur kan strenger of soepeler zijn dan de bovenvermelde uren.



### Evenementen binnen

Bij het verlenen van een geluidsvergunning voor evenementen binnen baseren we ons op de indeling in 3 categorieën volgens VLAREM.

**Categorie 1:  $\leq 85\text{dB(A)}_{\text{LAeq, 15min}}$** : Voor evenementen binnen waar men maximum  $85\text{dB(A)}_{\text{LAeq, 15min}}$  wil spelen moet men geen toelating vragen aan de Milieudienst. Men moet wel de omgevingsnorm respecteren.

**Afwijking Categorie 1** : Voor evenementen in een niet-vergund lokaal kan maximaal 12x per jaar en 2x per maand en 24 dagen per jaar aan het CBS een uitzondering gevraagd worden dwz dat men luider wil spelen dan  $85\text{dB(A)}_{\text{LAeq, 15min}}$

⇒ de stad verleent in dat geval een afwijking tot  $90\text{dB(A)}_{\text{LAeq, 15min}}$

**Afwijking Categorie 2**: Voor evenementen in een vergund lokaal kan maximaal 12x per jaar en 2x per maand en 24 dagen per jaar aan het CBS een uitzondering gevraagd worden dwz dat men luider wil spelen dan de geluidsnorm die werd toegekend bij de melding

⇒ de stad verleent in dat geval afwijking tot  $100\text{dB(A)}_{\text{LAeq, 15min}}$ , maar maximum 5dB verschil met het bij de melding toegestane niveau

**Categorie 3** : geen afwijkingen mogelijk.

### Evenementen buiten of in een tent

Bij het verlenen van een geluidsvergunning voor evenementen buiten baseren we ons in eerste instantie op het ingeschatte aantal bezoekers.

tabel 9. voorwaarden evenementen	
Schaal evenement	Voorwaarden
<b>grote evenementen</b> dwz meer dan 2000 bezoekers	<ul style="list-style-type: none"> <li>afwijking tot <math>95\text{dB(A)}_{\text{LAeq, 15min}}</math></li> <li>geluidsniveau moet continu geregistreerd worden en de volgende dag doorgestuurd worden aan Dienst Milieutoezicht.</li> </ul>
<b>middelgrote evenementen</b> dwz tussen 300 en 2000 bezoekers	afwijking tot $90\text{dB(A)}_{\text{LAeq, 15min}}$ Standaardnorm= toelating tot $85\text{dB(A)}_{\text{LAeq, 15min}}$
<b>kleine evenementen</b> dwz minder dan 300 bezoekers	

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen DJ en live optredens aangezien de dynamiek van een live optreden voldoende wordt opgevangen door het opleggen van een geluidsniveau dat is uitgemiddeld over 15 minuten.

Aanvullend kan bij de advisering van de aanvraag rekening gehouden worden met het aantal omwonenden, de ligging, frequentie van evenementen op een bepaalde locatie, klachten,...

Het is de bedoeling om die correctie te standaardiseren voor de grotere pleinen en parken aan de hand van de profielen die de Stad Gent zal opmaken. Dit laat toe om te corrigeren naargelang de plaats (een evenementenplein cfr. St-Pietersplein, een klein buurtpleintje met veel omwonenden, een park dat klachtengevoelig is), maar ook naargelang het type evenement (buurtgericht of niet), het aantal omwonenden, ... Ook n.a.v. de ervaringen van Dienst Milieutoezicht bij vorige edities van evenementen zijn aanpassingen mogelijk.

In de geluidsvergunning wordt ook steeds een piekniveau opgenomen dat de organisator in staat stelt om zelf het toegelaten geluidsniveau op zijn terrein controleren met een sonometer. Een sonometer die het 'piekniveau' kan meten kan eventueel ontleend worden bij de Stad Gent.

Bij evenementen die doorgaan aan de standaardnorm wordt een einduur opgelegd tot 24u tijdens de weekdagen en 2u voor een weekend-/feestddag. Ook hier kan op basis van een maatschappelijke afweging (gedragenheid door de buurt, traditie, ...) bij uitzondering een ander einduur worden goedgekeurd. Dit einduur kan strenger of soepeler zijn dan de bovenvermelde uren.

<b>Actie 31</b>	<b>Vooroverleg met organisatoren van grotere evenementen organiseren</b>
-----------------	--

Bij grote evenementen worden concrete gedetailleerde afspraken gemaakt met de organisatoren om een leefbaar evenement te organiseren voor zowel de Gentse bevolking als de feestgangers. Het gaat dan bijvoorbeeld om evenementen zoals Student Kick-Off, 12-urenloop, een concert met internationale uitstraling, ...

De Milieudienst adviseert m.b.t. geluidsnormen, einduren, opstelling van geluidsinstallatie..., maar ook de politie en de brandweer spelen hierbij een bijzondere rol omdat het veiligheidsaspect dan belangrijker wordt.

## **2. Sensibilisatie:**

<b>Actie 32</b>	<b>Faciliteren van zelfcontrole bij evenementen</b>
-----------------	---

Naast het opzetten van doelgroepgerichte communicatie (zie ook actie 24) is het de bedoeling om via zelfcontrole er toe te komen dat de organisatoren van openluchtactiviteiten de van toepassing zijnde normen zoals weergegeven in VLAREM II correct naleven. Om de zelfcontrole te faciliteren stelt de Stad Gent eenvoudige klasse 2-geluidsmeters ter beschikking van organisatoren. Nu zijn deze reeds ter beschikking bij de Milieudienst en de Dienst Milieutoezicht. Er zal worden nagegaan in welke mate deze geluidsmeters ook bij de Stedelijke Uitleendienst ter beschikking gesteld kunnen worden.

## **3. Repressie:**

<b>Actie 33</b>	<b>Controles uitvoeren in kader van de wettelijke opdracht als lokale toezichthouder op</b>
-----------------	---

Bij evenementen voert Dienst Milieutoezicht steekproefsgewijs controles uit op de naleving van de opgelegde normen en voorwaarden in de toelating/vergunning. Er wordt daarbij wel rekening gehouden met een aantal criteria, nl. klachten over de eerdere editie van het evenement, de discrepantie tussen het aangevraagde en het toegestane geluidsniveau en de bewoning rond de evenementenlocatie.

Bij vastgestelde overschrijdingen wordt steeds onmiddellijk proces-verbaal opgemaakt dat overgemaakt wordt aan het parket. Binnengelopen klachten worden doorgegeven aan de Milieudienst met het oog op de vergunning van een volgende editie van het evenement.

## GENTSE FEESTEN

De Gentse Feesten zijn een uniek volksfeest met een divers maatschappelijk en cultureel programma. We organiseren de Gentse Feesten op een juiste schaal. Dat mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid en de draagkracht van de stad. Elke Gentenaar moet er zich thuis voelen. Samen met de bewoners zoeken we naar oplossingen om de impact van de Gentse Feesten op de leefbaarheid van de binnenstad te reduceren. Dat deze aanpak zijn vruchten afwerpt blijkt uit het dalende aantal klachten van bewoners de laatste jaren.

Volgende **klachten** werden bij de Dienst Milieutoezicht geregistreerd. Bronnen zijn: politie<sup>33</sup>, Gentinfo, GGW, Dienst Milieutoezicht; klachten die slechts toekwamen bij het kabinet van schepen Peeters werden niet doorgegeven.

**tabel 10. overzicht klachten**

<i>Editie</i>	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Podia</b>	11	7	9	22	21	4	13	10	2
<b>Foor</b>	2	1	0	0	2	0	1	2	0
<b>Alg. GF</b>	2	3	4	1		0	2	1	2
<b>Cafés</b>	18	7	3	8	4	7	5	17	4
<b>Verg. inrichtingen**</b>									2
<b>Nachtlawai**</b>	22	9	3	4	21	4	7	14	8
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014

\* *Vergunde inrichtingen = evenementen waar een vergunning voor verleend werd buiten de podia.*

\*\* *Nachtlawai = hinder door straatmuzikanten, percussie, luidruchtige personen, muziek in private gelegenheden,...*

<sup>33</sup> Van de meldingen/klachten die via de politie binnenkwamen zijn enkel de klachten uit de feestzone in rekening gebracht.



## 1. Preventie en sensibilisatie:

<b>Actie 34</b>	<b>Specifieke gecoördineerde aanpak voor de Gentse Feesten voorzien</b>
-----------------	---

De Stad Gent kiest voor duurzame Gentse Feesten waarbij ook de geluidshinder beheerst wordt. Zowel overleg, sensibilisatie, de kwaliteit van de afgeleverde vergunningen en toezicht en handhaving zijn hierbij belangrijk.

We zoeken hierbij een leefbaar compromis voor zowel de feestvierders als de bewoners.

Voor organisatoren van muziekuitzendingen op het openbaar domein (podia, tenten) wordt een vergunning op maat afgeleverd rekening houdende met de ligging en de kwetsbaarheid van de buurt. Aan de foorreizigers op de Vrijdagsmarkt wordt vooraf duidelijke informatie verstrekt over de toegelaten geluidsnormen.

Tijdens de Feesten wordt elke ochtend een coördinatievergadering georganiseerd met vertegenwoordigers van verschillende betrokken stadsdiensten en organisatoren, om het verloop van de vorige dag/nacht te evalueren en proactief bij te sturen waar noodzakelijk.

<b>Actie 35</b>	<b>Professionele begeleiding bij opstellen geluidsinstallaties voorzien</b>
-----------------	---

De Milieudienst stelt elk jaar een geluidsdeskundige aan om op alle podia van de Gentse Feesten een afstelling van de geluidssystemen door te voeren, teneinde de afstraling van de muziek naar de omliggende woonbuurten te beperken (en dit zonder de kwaliteit op van de muziek op de pleinen aan te tasten).

<b>Actie 36</b>	<b>Beperken van de hinder door basgeluiden</b>
-----------------	--

Ondanks het feit dat dit wettelijk niet verplicht is, wordt er om de basgeluiden in te perken een extra geluidsnorm opgelegd in C-weging.

<b>Actie 37</b>	<b>Permanente monitoring van grotere pleinen/parken voorzien</b>
-----------------	--

De laatste twee edities wordt gewerkt met een permanente online monitoring van de geluidsdruk niveaus op Sint-Baafs, Polé polé, Sint-Jacobs en Baudelopark. Deze akoestische



meetposten worden gefinancierd door de Stad en kosteloos ter beschikking gesteld van de organisatoren. De resultaten worden door de toezichthouders opgevolgd in het politiecommissariaat. Deze meetgegevens konden –naast voor proactieve of repressieve controle– ook gebruikt worden tijdens de feesten om klachten te evalueren en na de feesten om de toegestane geluidsnormen te evalueren.

<b>Actie 38</b>	<b>Informatieve afstellingsronde langs de pleinen en de foer organiseren</b>
-----------------	--

Jaarlijks organiseert de Dienst Milieutoezicht de eerste avond van de feesten een informatieve ronde langs alle pleinen en de foer. Er worden afspraken gemaakt met alle pleinorganisatoren over hoe en waar gemeten wordt en de werking van de uitgeleende sonometer wordt nog eens toegelicht (voor zelfcontrole).

<b>Actie 39</b>	<b>Sensibilisering van uitbaters van tijdelijke inrichtingen</b>
-----------------	--

De pop-ups of tijdelijke inrichtingen met muziekactiviteiten worden opgelijst door de Dienst Milieutoezicht. Samen met de horecacoach worden zij stuk voor stuk vooraf gecontacteerd om hen in te lichten over de geldende geluidsnormen in hun pand.

## **2. Repressie:**

<b>Actie 40</b>	<b>Controles tijdens de Gentse Feesten uitvoeren</b>
-----------------	--

Dienst Milieutoezicht controleert ambtshalve of de geluidsnormen op de pleinen correct nageleefd worden. Waar er klachten of problemen gemeld worden m.b.t. cafés wordt ook daar een controle georganiseerd. Vastgestelde overschrijdingen van de geluidsnormen leiden meteen tot een proces-verbaal dat aan het parket wordt overgemaakt. Deze aanpak blijft noodzakelijk, dat blijkt uit het feit dat het aantal PV's over de jaren heen relatief stabiel blijft.

**tabel 11. overzicht PV's**

<i><b>Editie</b></i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>
<b>Podia</b>	2	1	3	0	1	0	2	1	2
<b>Cafés</b>	2	0	0	1	0	2	0	3	2

De ambitie van Gent is duidelijk. Geluidshinder dient te worden gereduceerd en dit zowel vanuit leefbaarheids- als gezondheidsoogpunt. Om te weten of het ontwikkelde beleid hiertoe bijdraagt zetten we ook in op monitoring en evaluatie. Tegen 2030 willen we dat er geen Gentenaars meer worden blootgesteld aan een geluidsniveau (Lden) afkomstig van wegverkeer van meer dan 70 dB(A).

- Geluidsblootstelling op stadsniveau

5-jaarlijks worden nieuwe geluidskaarten volgens de EU richtlijn omgevingslawaai opgemaakt door de Vlaamse overheid. De Stad Gent zal hiervoor de nodige data aanleveren.

- Geluidsblootstelling op straatniveau

Midden 2015 gaan we van start met de opmaak van een meer gedetailleerde Gentse geluidskaart die representatief is tot op straatniveau. We laten fietsers en voetgangers gedurende een aantal maanden fietsen en wandelen met een geluidsmeter en dit laat ons toe om m.b.v. een model een Gentse geluidskaart op te maken waar je zowel geluid als black carbon kan aflezen op straatniveau. Deze informatie zal ook actief verspreid worden naar de Gentse bewoner én bezoeker. Gezien mobiliteit een dynamisch gegeven is, voorzien we ook extra meetcampagnes bij grote mobiliteitsingrepen.

- Rolgeluid op Gentse wegdekken

In 2015 starten we met het uitvoeren van een aantal rolgeluidsmetingen. Geluidsmetingen over verschillende types wegdekken (asfalt, beton, ...), telkens voor goede en slechte kwaliteit. Als we deze geluidsinformatie koppelen aan het aantal blootgestelden, kunnen we ook bij heraanleg van straten systematisch bepalen hoeveel inwoners worden blootgesteld aan een minder hoog geluidsniveau.

- Leefbaarheidsonderzoek

De Stad Gent voert om de 3 jaar een leefbaarheidsonderzoek uit. Via een schriftelijke enquête worden Gentenaars bevraagd over een aantal deelaspecten van leefbaarheid (bv. kwaliteit van woonomgeving, veiligheid, aanwezigheid van voorzieningen) en ook expliciet over diverse vormen van hinder.


- Hinderinventaris

Jaarlijks maakt de Dienst Milieutoezicht een hinderinventaris op. Op basis van de hinderinventaris en knelpuntanalyse worden doelstellingen en prioriteiten bijgesteld.

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG moeten er geluidsbelastingskaarten worden opgemaakt voor alle agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners. In bijlage 1 vindt u de geactualiseerde kaarten voor de agglomeratie Gent.

Deze kaarten worden opgemaakt a.h.v. een geluidsmodel en volgens de EU-regels (bv. voor industrie worden enkel de GPBV-bedrijven in rekening gebracht).

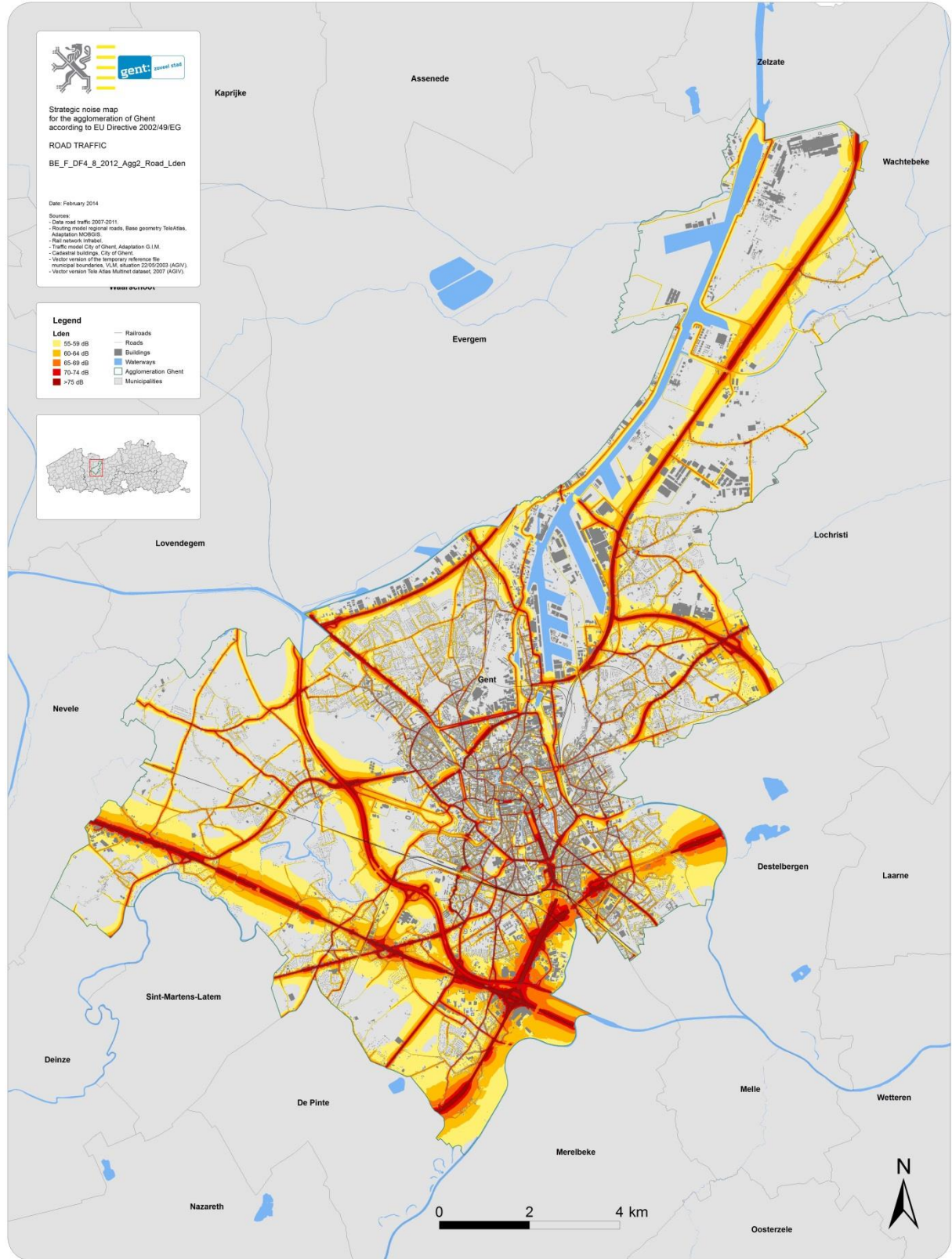
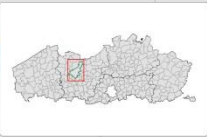
De kleurcode op de kaart vertelt u meer over de geluidsbelasting op een bepaalde locatie.


  
**Strategic noise map for the agglomeration of Ghent according to EU Directive 2002/49/EG**
  
**ROAD TRAFFIC**
  
**BE\_F\_DF4\_8\_2012\_Agg2\_Road\_Lden**
  
 Date: February 2014

**Sources:**
  
 - Data road traffic 2007/2011
   
 - Routing model regional roads, Base geometry TeleAtlas, Adaptation MOBGIS
   
 - Rail network Infrabel
   
 - Traffic model City of Ghent, Adaptation G.I.M.
   
 - Cadastral buildings, City of Ghent
   
 - Vector version of the temporary reference for municipal boundaries, V.M. situation 22/05/2003 (AGIV)
   
 - Vector version Tele Atlas Multinet dataset, 2007 (AGIV)

**Legend**

<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 55-59 dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 60-64 dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 65-69 dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: darkred; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 70-74 dB</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> &gt;75 dB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Railroads</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Roads</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: gray; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Buildings</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Waterways</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> Agglomeration Ghent</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> Municipalities</li> </ul>
--	--



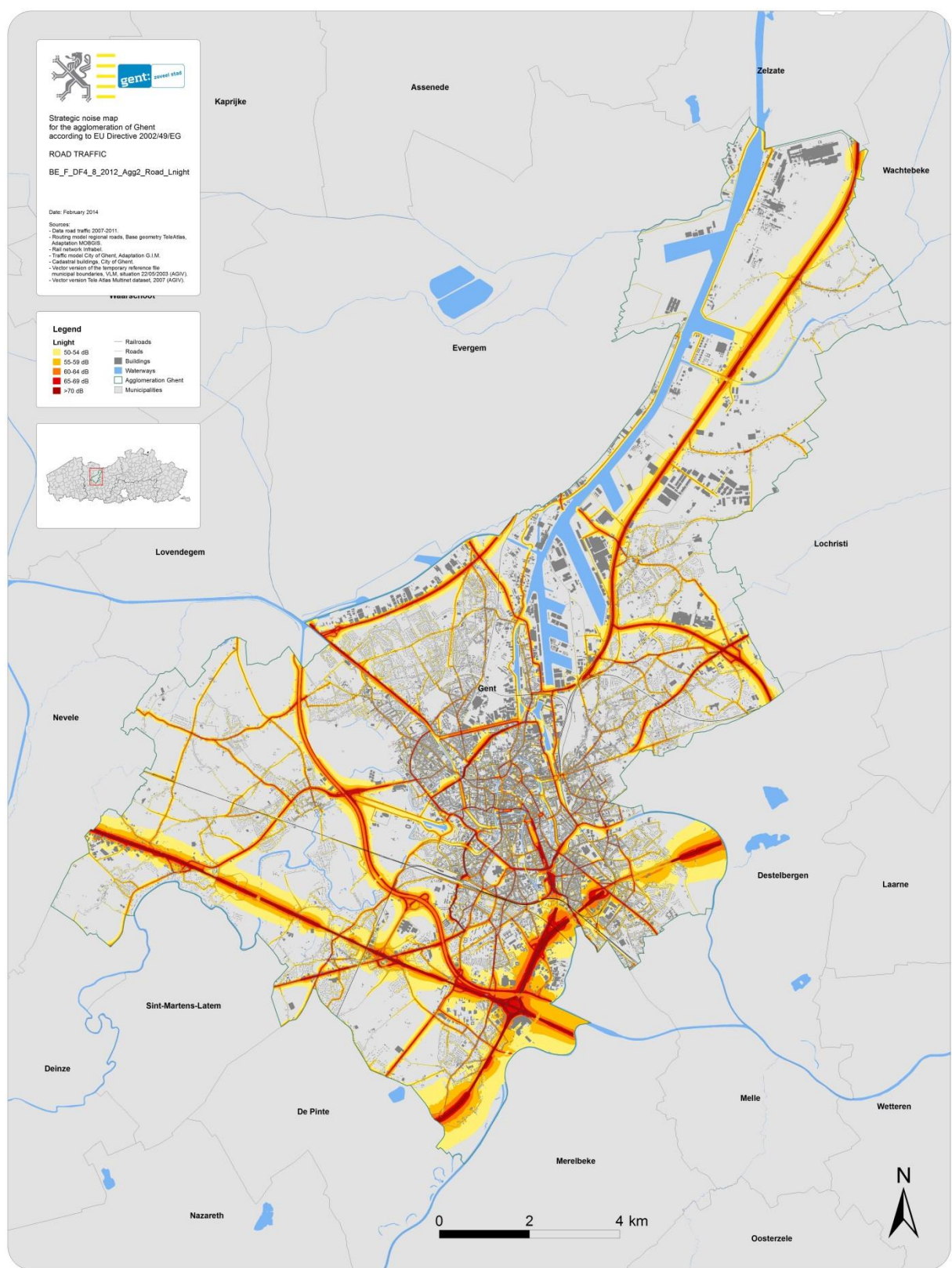
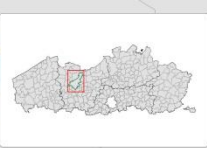


Strategic noise map  
for the agglomeration of Ghent  
according to EU Directive 2002/49/EG  
ROAD TRAFFIC  
BE\_F\_DF4\_8\_2012\_Agg2\_Road\_Lnight

Date: February 2014  
Sources:  
- Data road traffic 2007-2011.  
- Routing model regional roads, Base geometry TeleAtlas, Adaptation MOBGIS.  
- Rail network InterRail.  
- Traffic model City of Ghent, Adaptation G.I.M.  
- Cadastral buildings, City of Ghent.  
- Vector version of the temporary reference for municipal boundaries, V.M. situation 22/05/2003 (AGIV).  
- Vector version Tele Atlas Multinet dataset, 2007 (AGIV).

**Legend**

50-54 dB	Railroads
55-59 dB	Roads
60-64 dB	Waterways
65-69 dB	Agglomeration Ghent
>70 dB	Municipalities



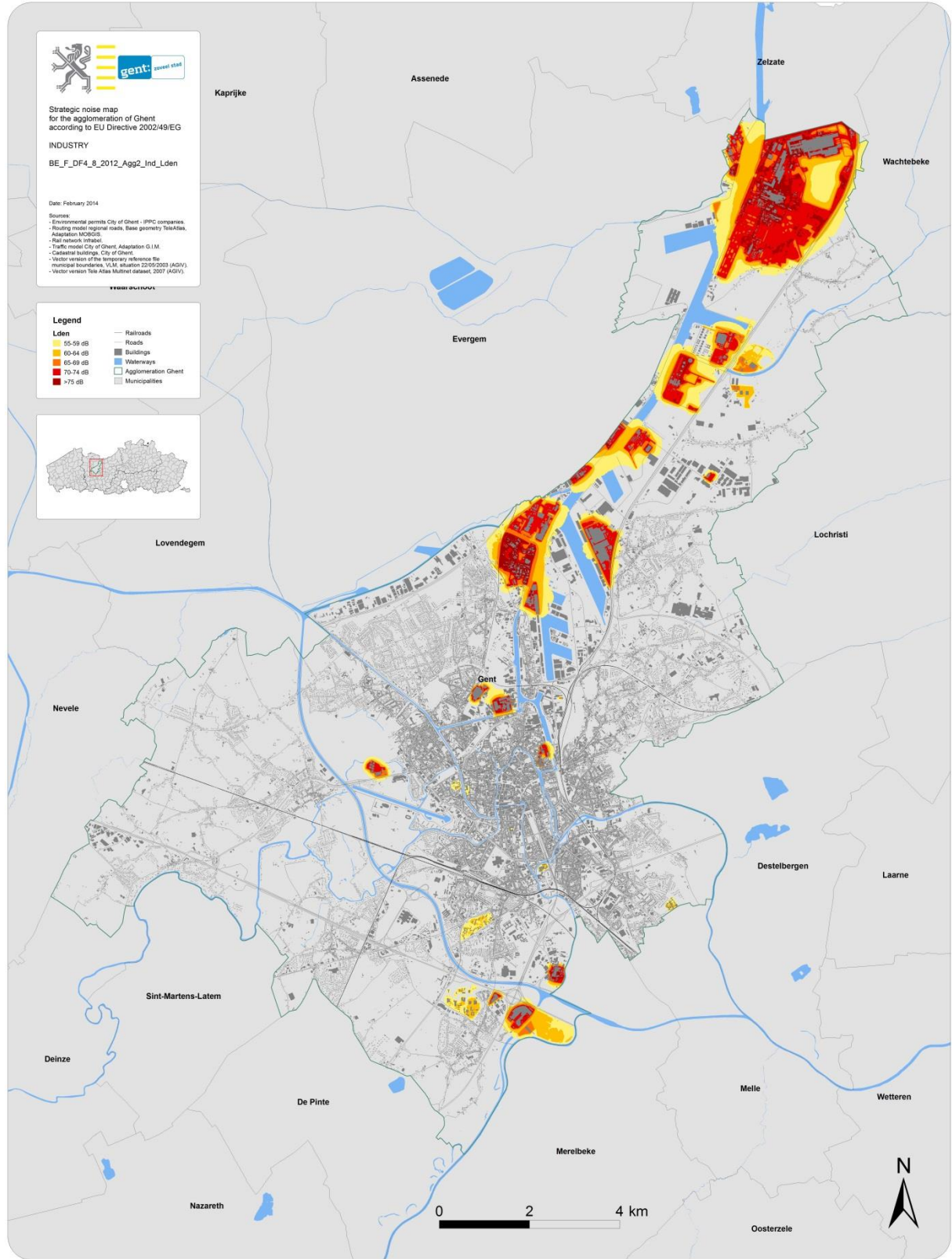
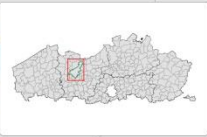


Strategic noise map  
for the agglomeration of Ghent  
according to EU Directive 2002/49/EG  
INDUSTRY  
BE\_F\_DF4\_8\_2012\_Agg2\_Ind\_Lden

Date: February 2014  
Sources:  
- Environmental permits City of Ghent - IPPC companies  
- Routing model regional roads, Base geometry TeMAss, Adaptation MOBGIS  
- Rail network InterRail  
- Traffic model City of Ghent, Adaptation G.I.M.  
- Cadastral buildings, City of Ghent  
- Vector version of the temporary reference for municipal boundaries, V.M. situation 22/05/2003 (AGV)  
- Vector version TeMAss Multinet dataset, 2007 (AGV)

**Legend**

55-59 dB	Railroads
60-64 dB	Roads
65-69 dB	Buildings
70-74 dB	Waterways
>75 dB	Agglomeration Ghent
	Municipalities





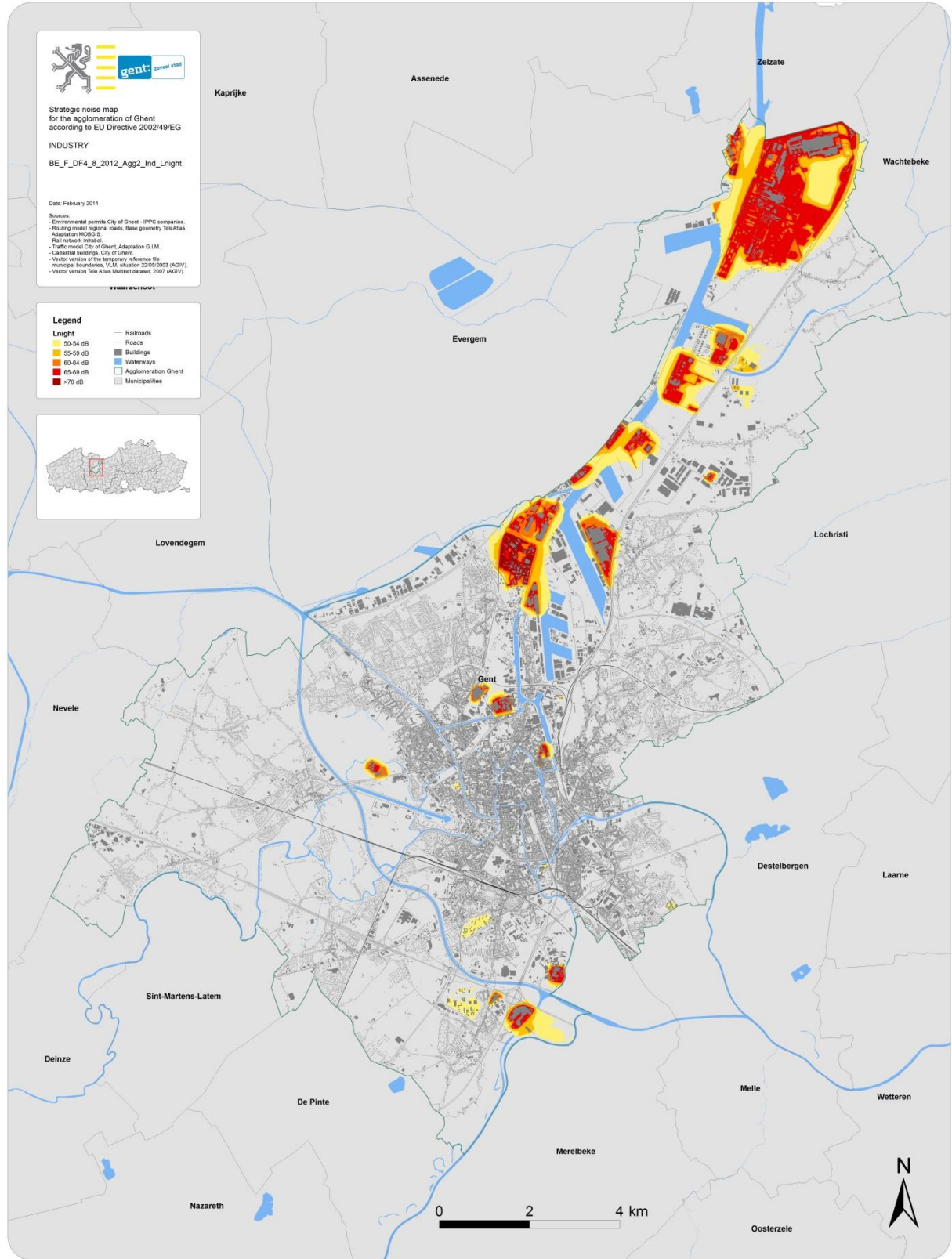
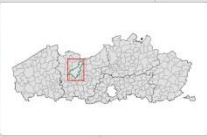


Strategic noise map  
for the agglomeration of Ghent  
according to EU Directive 2002/49/EG  
INDUSTRY  
BE\_F\_DF4\_8\_2012\_Agg2\_Ind\_Lnight

Date: February 2014  
Sources:  
- Environmental permits City of Ghent - IPPC companies  
- Routing model regional roads, Base geometry TeMAss, Adaptation MOBGIS  
- Rail network InterRail  
- Traffic model City of Ghent, Adaptation G.I.M.  
- Cadastral buildings, City of Ghent  
- Vector version of the temporary reference for municipal boundaries, V.M. situation 22/05/2003 (AGV)  
- Vector version TeMAss Multinet dataset, 2007 (AGV)

**Legend**

50-54 dB	Railroads
55-59 dB	Roads
60-64 dB	Buildings
65-69 dB	Waterways
>70 dB	Agglomeration Ghent
	Municipalities



0 2 4 km





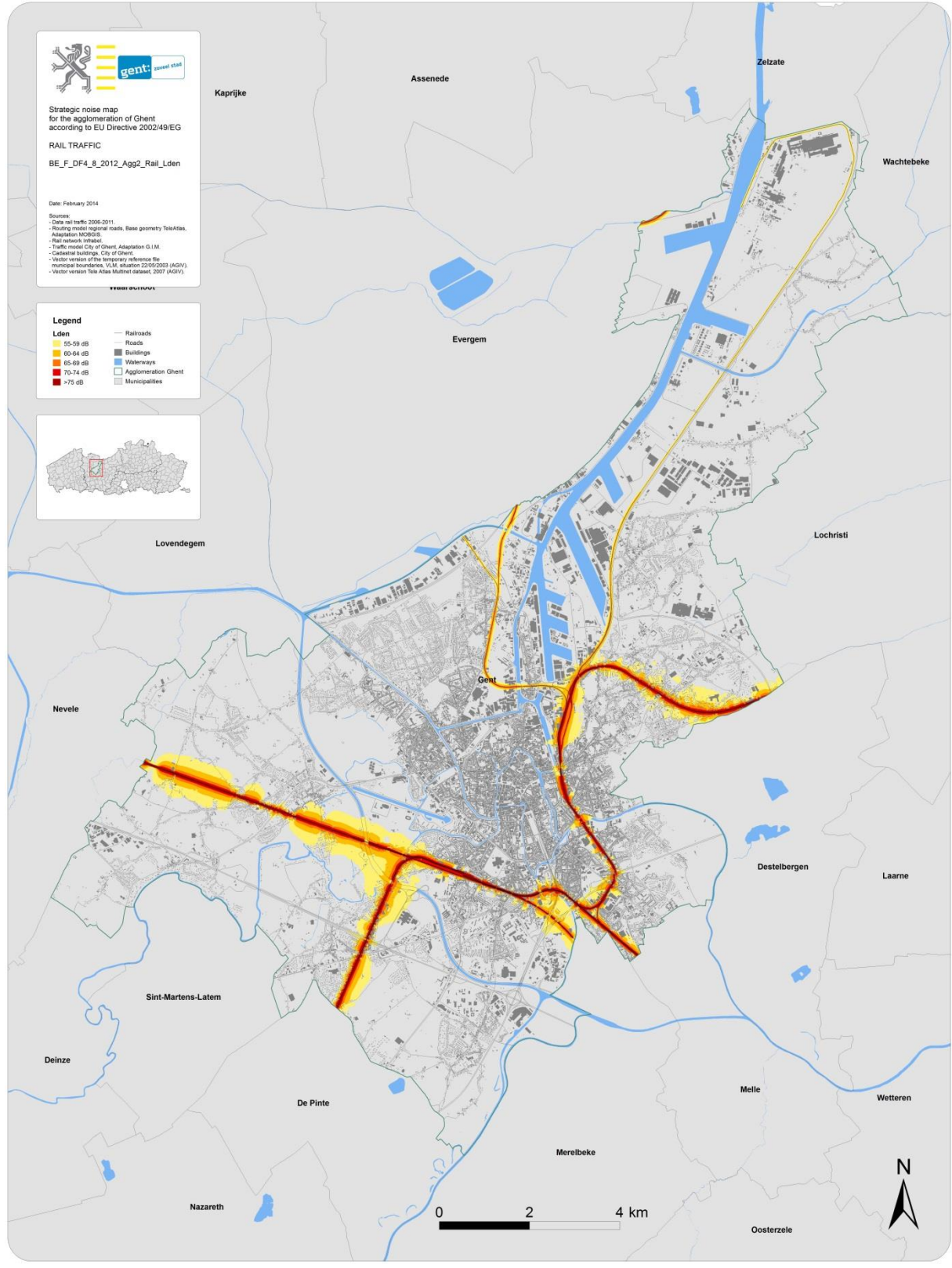
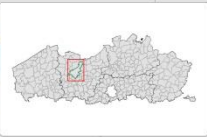
Strategic noise map  
for the agglomeration of Ghent  
according to EU Directive 2002/49/EG

RAIL TRAFFIC  
BE\_F\_DF4\_8\_2012\_Agg2\_Rail\_Lden

Date: February 2014  
Sources:  
- Data rail traffic: 2006-2011  
- Routing model regional roads, Base geometry TeleAtlas, Adaptation MOBGIS  
- Rail network InRoads  
- Traffic model City of Ghent, Adaptation G.I.M.  
- Cadastral buildings, City of Ghent  
- Vector version of the temporary reference for municipal boundaries, V.M. situation 22/05/2003 (AGIV)  
- Vector version Tele Atlas Multinet dataset, 2007 (AGIV)

**Legend**

55-59 dB	Railroads
60-64 dB	Roads
65-69 dB	Buildings
70-74 dB	Waterways
>75 dB	Agglomeration Ghent
	Municipalities





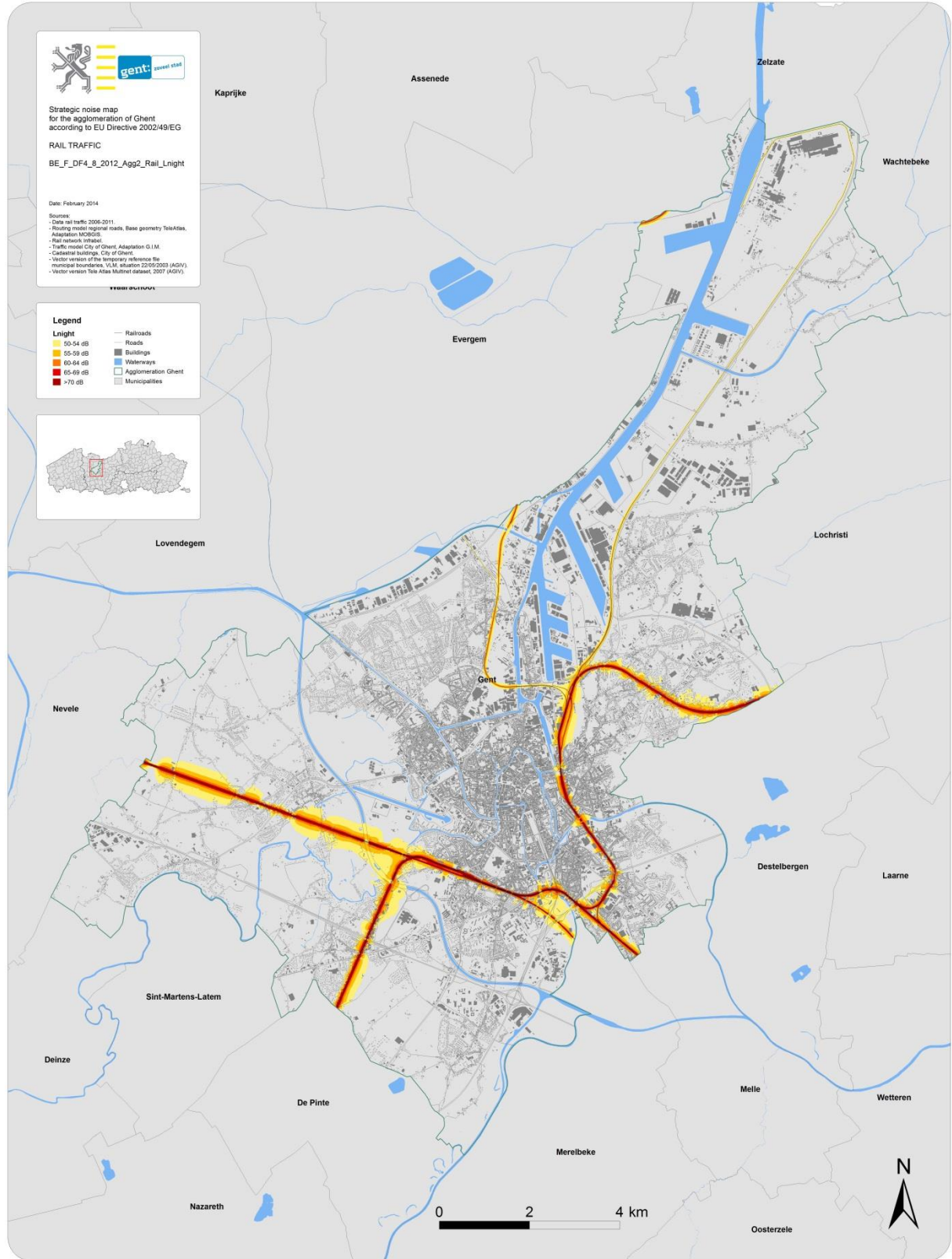
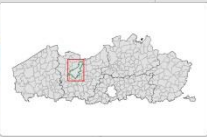
Strategic noise map  
for the agglomeration of Ghent  
according to EU Directive 2002/49/EG

**RAIL TRAFFIC**  
BE\_F\_DF4\_8\_2012\_Agg2\_Rail\_Lnight

Date: February 2014

Source:  
- Data rail traffic: 2006-2011  
- Routing model regional roads, Base geometry TeleAtlas, Adaptation MOBGIS  
- Rail network InterRail  
- Traffic model City of Ghent, Adaptation G.I.M.  
- Cadastral buildings, City of Ghent  
- Vector version of the temporary reference for municipal boundaries, V.M. situation 22/05/2003 (AGIV)  
- Vector version Tele Atlas Multinet dataset, 2007 (AGIV)

Legend	
	50-54 dB
	55-59 dB
	60-64 dB
	65-69 dB
	>70 dB
	Railroads
	Roads
	Buildings
	Waterways
	Agglomeration Ghent
	Municipalities



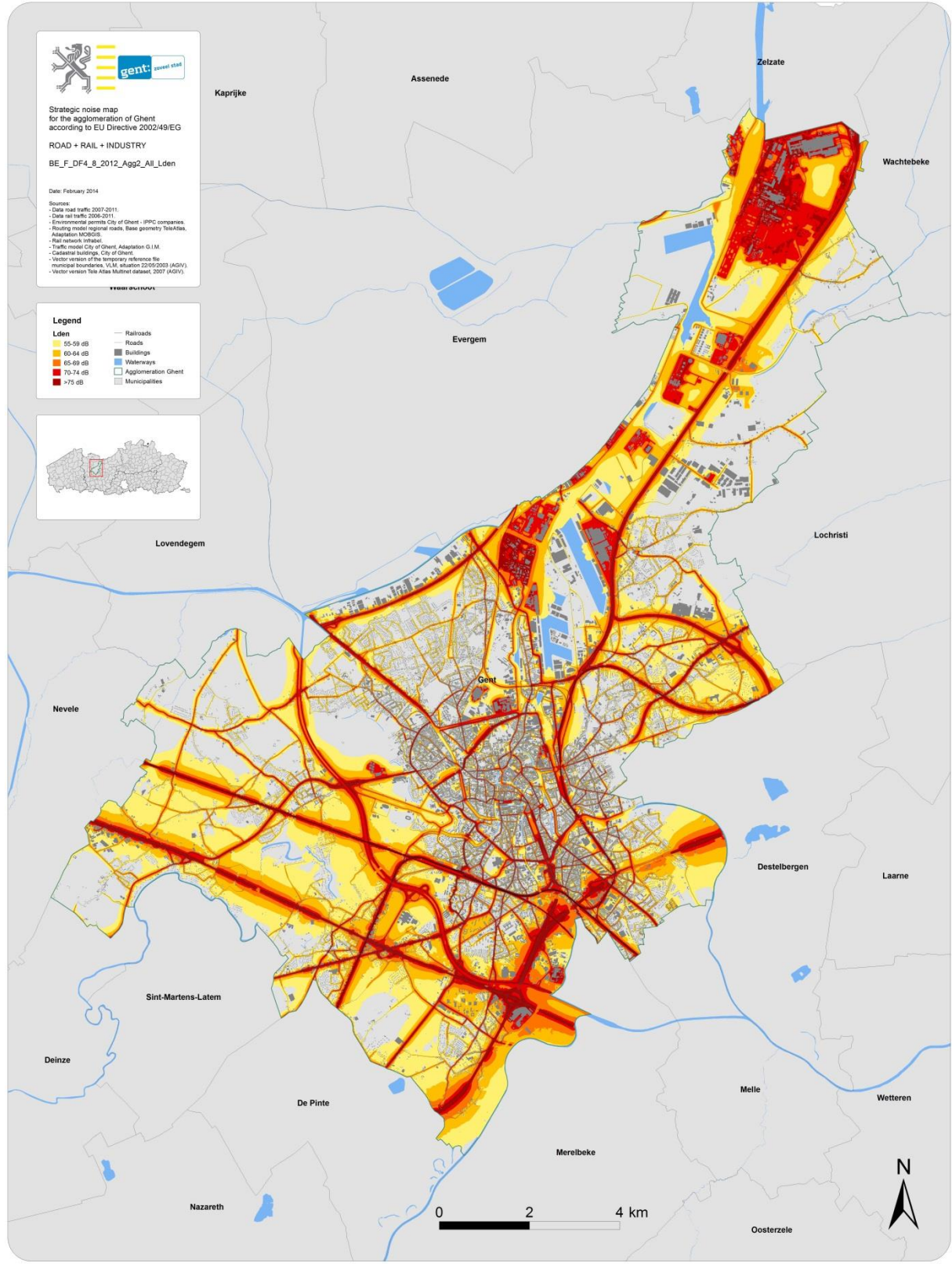
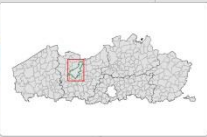


Strategic noise map  
for the agglomeration of Ghent  
according to EU Directive 2002/49/EG  
ROAD + RAIL + INDUSTRY  
BE\_F\_DF4\_8\_2012\_Agg2\_All\_Lden

Date: February 2014  
Sources:  
- Data road traffic 2007-2011  
- Data rail traffic 2008-2011  
- Environmental permits City of Ghent - IPPC companies  
- Routing model regional roads, Base geometry TeleAtlas, Adaptation MOBGIS  
- Rail network InterRail  
- Traffic model City of Ghent, Adaptation G.I.M.  
- Cadastral buildings, City of Ghent  
- Vector version of the temporary reference file municipal boundaries, V.M. situation 22/05/2003 (AGIV)  
- Vector version Tele Atlas Multinet dataset, 2007 (AGIV)

**Legend**

55-59 dB	Railroads
60-64 dB	Roads
65-69 dB	Buildings
70-74 dB	Waterways
>75 dB	Agglomeration Ghent
	Municipalities



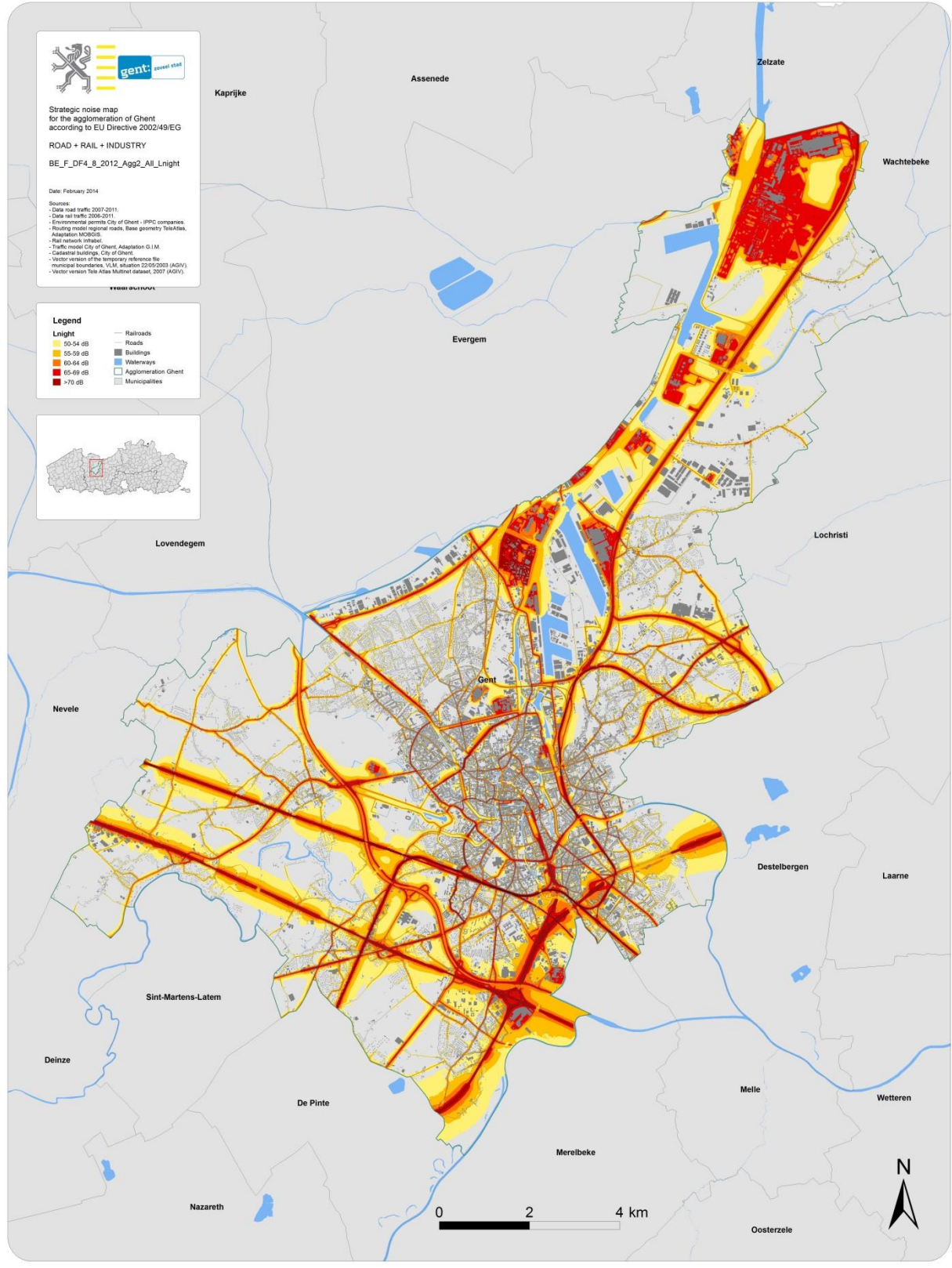
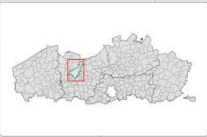


Strategic noise map  
for the agglomeration of Ghent  
according to EU Directive 2002/49/EG  
ROAD + RAIL + INDUSTRY

BE\_F\_DF4\_8\_2012\_Agg2\_All\_Lnight  
Date: February 2014  
Sources:  
- Data road traffic 2007-2011  
- Data rail traffic 2008-2011  
- Environmental permits City of Ghent - IPPC companies  
- Routing model regional roads, Base geometry TeleAtlas, Adaptation MOBGIS  
- Rail network InterRail  
- Traffic model City of Ghent, Adaptation G.I.M.  
- Cadastral buildings, City of Ghent  
- Vector version of the temporary reference file municipal boundaries, V.M. situation 22/09/2003 (AGIV)  
- Vector version Tele Atlas Multinet dataset, 2007 (AGIV)

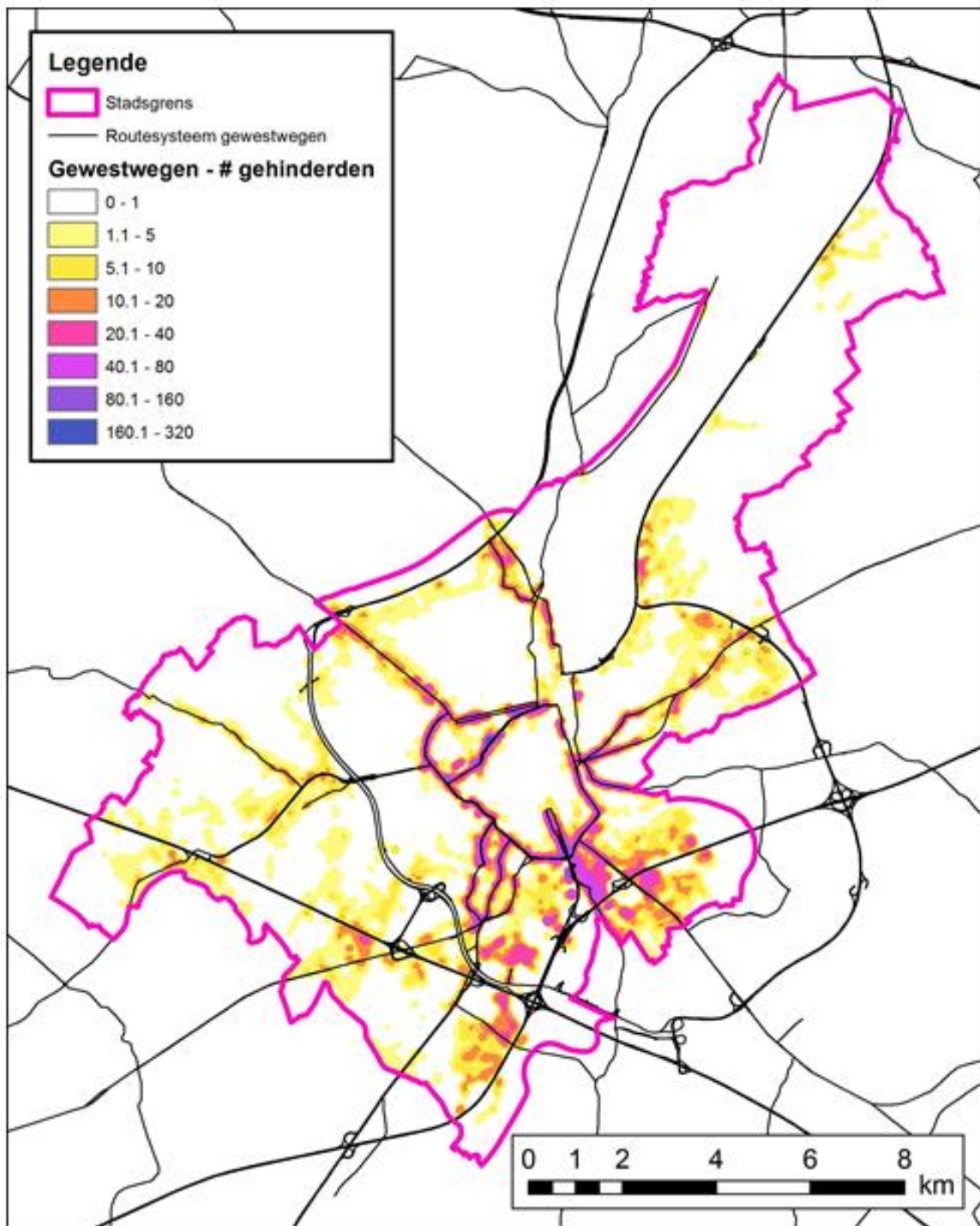
**Legend**

50-54 dB	Railroads
55-59 dB	Roads
60-64 dB	Buildings
65-69 dB	Waterways
>70 dB	Agglomeration Ghent
	Municipalities

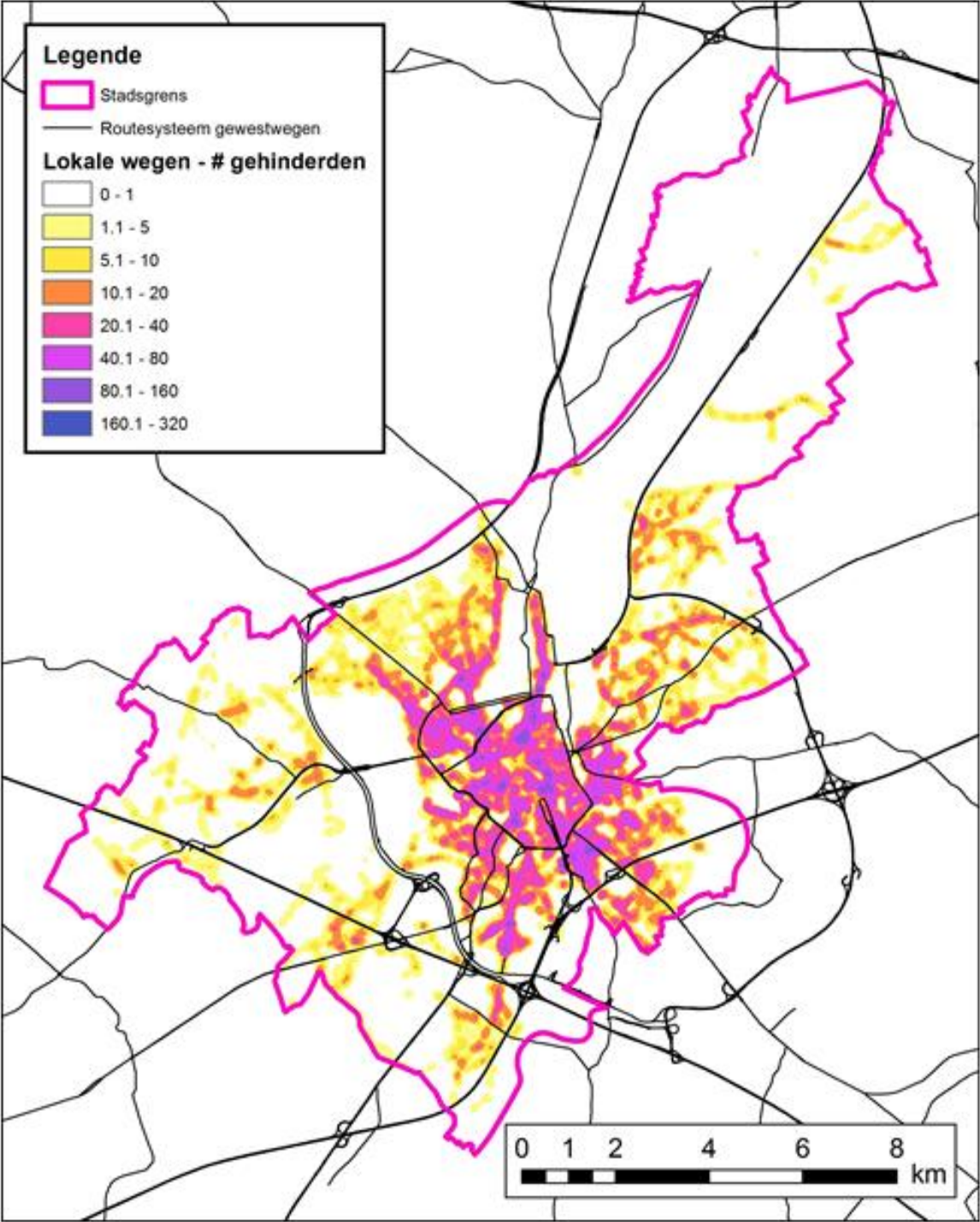


Om meer in detail na te gaan in welke zones hoge geluidsniveaus (van de geluidskarten, zie bijlage 1) samengaan met een hoge bevolkingsdichtheid werden hotspotkaarten opgemaakt.

Hotspotkaart gewestwegen



Hotspotkaart lokale wegen



Hotspotkaart spoorwegen

