

OVERWEGINGSDOCUMENT BIJ HET GELUIDSACTIEPLAN 2025-2029 VOOR DE STAD LEUVEN

**in uitvoering van de Europese richtlijn
2002/49/EG inzake de evaluatie en
beheersing van omgevingslawaaï**

Goedgekeurd door het college van
burgemeester en schepenen op
24/10/2025



leuven

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Openbaar onderzoek	4
2.1. Verloop	4
2.2. Overzicht inspraakreacties	4
2.3. Advies van GECORO	4
2.4. Adviezen van FOD mobiliteit en vervoer, Infrabel en NMBS	4
2.5. Antwoorden op adviezen.....	5

1. Inleiding

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaai (2002/49/EG) werd door de stad Leuven een ontwerp van geluidsactieplan 2025-2029 voor de agglomeratie Leuven opgemaakt. De Vlaamse Regering nam kennis van het ontwerp van geluidsactieplan op 13 mei 2025. Overeenkomstig artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM werd het ontwerp van geluidsactieplan voor een termijn van een maand ter inzage gelegd bij de verantwoordelijke instanties. Gedurende deze termijn kon iedereen bezwaren of opmerkingen schriftelijk ter kennis brengen.

Tegelijkertijd met de bekendmaking werd het ontwerp bezorgd aan de GECORO (Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening), die binnen de maand na ontvangst een met redenen omkleed advies kond uitbrengen. Het advies van deze strategische adviesraad is niet bindend.

Een definitief geluidsactieplan wordt opgemaakt rekening houdend met de gegeven adviezen en ingediende bezwaren of opmerkingen.

Voorliggend overwegingsdocument geeft een overzicht van het openbaar onderzoek, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop van de instanties die instaan voor de opmaak van het geluidsactieplan en de aanpassingen aan het geluidsactieplan die daaruit desgevallend voortvloeien.

2. Openbaar onderzoek

2.1. Verloop

Het ontwerp van geluidsactieplan doorliep van 21 mei 2025 tot en met 20 juni 2025 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 21 mei 2025;
- Bekendmaking via inspraakplatform van dep. Omgeving;
- Bekendmaking per e-mail aan NMBS, Infrabel en FOD Mobiliteit en Vervoer;
- Voorstelling op de GECORO van 3 juni 2025;

2.2. Overzicht inspraakreacties

In het kader van het openbaar onderzoek werden er geen inspraakreacties ontvangen.

2.3. Advies van GECORO

Het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 werd toegelicht aan de GECORO tijdens de zitting op 3 juni 2025. De adviesraad bracht een gunstig advies uit. Het advies bevat een aantal algemene aanbevelingen, die hieronder worden weergegeven.

1. Een verduidelijking van enerzijds de getallen voor wegen en industrie ten opzichte van de normering voor dancings en bedrijfsinrichtingen is aangewezen;
2. Mobiliteitsmaatregelen zoals de algemene zone 30 hebben een belangrijk positief effect. De Gecoro adviseert om dergelijke maatregelen nadrukkelijker in het GAP te vermelden. Ook de te verwachten invloed van elektrificatie kan hierin een rol spelen, vermeld in relatie tot de impactberekening;
3. Bij de opmaak van het mobiliteitsplan werd al rekening gehouden met de typologie van straten (bv. in canyons wordt extra ingezet op minder verkeer) en de Gecoro beveelt aan dit verder op te volgen;
4. Het onderscheid tussen continue geluidsbelasting versus piekbelastingen (bv goederentreinen) mag verduidelijkt worden;
5. Het is zinvol om de campagne te linken aan mogelijke gevolgen voor hart- en bloedvaten, en schoolprestaties van kinderen. Dat kan bouwheren motiveren om geluidsisolerende maatregelen te nemen;
6. Een geluidsisolatie-norm kan eventueel opgelegd worden als last aan ontwikkelaars? (Bv bij studentenhuysvesting).

2.4. Adviezen van FOD mobiliteit en vervoer, Infrabel en NMBS

Er waren geen opmerkingen vanwege FOD Mobiliteit en Vervoer en NMBS. Infrabel had één opmerking die hieronder wordt weergegeven.

1. In de tabel in bijlage 1 is de “kans op ernstige hinder (per 100)” vanaf $L_{night} = 67,5$ dB gelijk (wegverkeer: 11,98 % en spoorverkeer 25,7%). Vanaf $L_{night} = 67,5$ dB komen de percentages niet overeen met de formules van bijlage 2.2.4.3. van VLAREM II, bepalingsmethoden voor de schadelijke effecten (voor spoorverkeer, formule 8: AR HSD, spoor). Is er daar een verklaring voor? Het is een eerder principiële vraag aangezien het aantal betrokken personen beperkt is t.o.v. het totaal (zie ook punt 2.3).

2.5. Antwoorden op adviezen

2.5.1 Advies Gecoro

1. Zoals vermeld in het geluidsactieplan (hoofdstuk 3.1) zijn er geen bindende, algemene grenswaarden voor weg- en spoorverkeerslawaaï vastgelegd in Vlaanderen. Voor geluid afkomstig van ingedeelde inrichtingen of activiteiten (cfr. Vlarem) zijn er wel normen vastgelegd. Dit werd nog verder verduidelijkt onder hoofdstuk 3.2 van het geluidsactieplan.
2. Het invoeren van de zone 30 als geluidsmilderende maatregel wordt reeds vermeld onder actie 3 (hoofdstuk 3.3.1) van het geluidsactieplan. De impact van elektrische voertuigen wordt verder verduidelijkt onder ‘aanpak’ van actie 3.
3. Dit betreft een reeds toegepaste maatregel. Zoals vermeld onder actie 9 (hoofdstuk 3.3.3) van het geluidsactieplan zullen de gemodelleerde waarden uit de geluidsbelastingsskaarten afgetoetst worden aan nieuwe geluidsmeeetdata uit projecten zoals De Oorzaak en Nudging Down Night Noise. Hieruit kunnen we belangrijke informatie halen over de effectieve werking van bepaalde maatregelen.
4. Dit werd toegevoegd onder hoofdstuk 2.1 van het geluidsactieplan.
5. Het opzetten van campagnes over de gezondheidseffecten van geluidshinder, is niet het doel van dit geluidsactieplan. Dit wordt niet weerhouden als actie.
6. In Vlaanderen bestaat er geen algemeen akoestische isolatieverplichting voor woningen tegen buitenlawaaï. Conform actie 7 (hoofdstuk 3.3.3) van het geluidsactieplan wordt er nagegaan of er een afwegingskader kan opgemaakt worden voor nieuwe omgevingsvergunningen.

2.5.2 Advies Infrabel

1. Er is een fout gemaakt in de gebruikte rekentabel. Bijlage 1 werd aangepast. Dit heeft een minimale impact op het berekende aantal ‘ernstig slaapverstoorden’ voor wegverkeer (hoofdstuk 2.3 geluidsactieplan).