



Addendum: Overwegingsdocument

Geluidsactieplan

Agglomeratie Antwerpen

2025-2029

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaï (2002/49/EG)

Inhoud

Inleiding	3
Verloop van het openbaar onderzoek	3
Overzicht van de inspraakreacties	4
Manier van verwerking van inspraakreacties	5
Advies van Klimaatraad en GECORO	6
Adviezen van FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel, NMBS	7
Aanpassingen als gevolg van aanpassingen in de Vlaamse geluidsactieplannen	7
Antwoorden op inspraakreacties.....	8
Fiche 1 – Monitoring geluid(shinder) – geluidskaarten en evaluatie	8
Fiche 2 – Toepassingsgebied – Borsbeek.....	12
Fiche 3 – Ambitieniveau en prioritaire zones	13
Fiche 4 – Modal shift en deelmobiliteit	16
Fiche 5 – Concentreren of spreiden van verkeer.....	18
Fiche 6 – Uitrol woonerven en schoolstraten	18
Fiche 7 – Stiller wegverkeer – elektrificatie	19
Fiche 8 – Busverkeer	20
Fiche 9 – Snelheidsregime	22
Fiche 10 – Doorstroming en verkeerslichten	24
Fiche 11 – Vrachtverkeer, logistiek en bedrijvigheid.....	24
Fiche 12 – Onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen	25
Fiche 13 – Wegverharding en heraanleg lokale wegen	28
Fiche 14 – Grote wegen en spoorwegen	31
Fiche 15 – Leefbaarheidsmaatregelen Antwerpse Ring	36
Fiche 16 – Sirenes prioritaire voertuigen	38
Fiche 17 – Tramverkeer	43
Fiche 18 – Luchtverkeer.....	44
Fiche 19 – Technische installaties.....	45
Fiche 20 – Werven	47
Fiche 21 – Stads- en groenbeheer	48
Fiche 22 – Stadsontwikkeling en ruimtelijke planning	49
Fiche 23 – Geluidsisolatie	50
Fiche 24 – Een netwerk van kwaliteitsvolle luwteplekken en publieke ruimte met een aangenaam geluidsklimaat	52
Fiche 25 – Horeca, feesten, dansgelegenheden.....	57
Fiche 26 – Sport- en speelterreinen.....	63
Fiche 27 – Communicatie & participatie	65
Fiche 28 – Uitvoering geluidsactieplan.....	66
Fiche 29 – Budgetten districten.....	69
Fiche 30 – Bijlage “Historiek en realisaties” bij het geluidsactieplan	70

Inleiding

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaï (2002/49/EG) werd door de stad Antwerpen een ontwerpgeluidsactieplan 2025-2029 voor de agglomeratie Antwerpen opgemaakt. Het college van burgemeester en schepenen nam kennis van het ontwerpgeluidsactieplan op 28 maart 2025. Overeenkomstig artikel 2.2.4.4.1. §8 van titel II van VLAREM werd over het ontwerp van geluidsactieplan een publieksconsultatie georganiseerd voor de duur van een maand. Gedurende deze termijn kon iedereen bezwaren, opmerkingen of suggesties schriftelijk of via mail indienen bij het bestuur.

Tegelijkertijd met de bekendmaking, werd het ontwerp bezorgd aan de Klimaatraad en de GECORO van Antwerpen en Borsbeek die binnen de maand na ontvangst een met redenen omkleed advies konden uitbrengen. Het advies van deze strategische adviesraden is niet bindend. Het ontwerpgeluidsactieplan werd verder ook ter advies voorgelegd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en NMBS zoals is voorzien overeenkomstig bijlage 2.2.4.7 van titel II van VLAREM.

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

In voorliggend overwegingsdocument worden de adviezen en inspraakreacties die werden ontvangen tijdens de publieksconsultatie besproken en afgewogen. Het doel van dit document is om het publiek en belanghebbenden in te lichten over deze inspraakreacties en adviezen, waarom welke keuzes worden gemaakt en welke aanpassingen aan het geluidsactieplan daaruit desgevallend voortvloeien. Dit helpt het proces van besluitvorming doordat alle relevante informatie en overwegingen duidelijk worden gepresenteerd.

Intussen zijn de [definitieve Vlaamse geluidsactieplannen 2025-2029](#) voor belangrijke wegen en spoorwegen goedgekeurd. Ook hiermee is rekening gehouden bij de opmaak van het definitieve Antwerpse geluidsactieplan.

Voorliggend document wordt als addendum toegevoegd bij het definitieve geluidsactieplan voor de agglomeratie Antwerpen.

Verloop van het openbaar onderzoek

Het ontwerp van geluidsactieplan doorliep van 10 april 2025 tot en met 11 mei 2025 een openbaar onderzoek dat op de volgende wijze werd ingericht:

- Bekendmaking bij [uittreksel in het Belgisch Staatsblad van 7 april 2025](#);
- Bekendmaking via [webpagina openbare onderzoeken Klimaat en Leefmilieu](#) van de stad Antwerpen tijdens looptijd openbaar onderzoek;
- [Persbericht 'Stad werkt aan nieuw geluidsactieplan'](#) op 3 april 2025;
- Bericht 'Openbaar onderzoek: nieuw geluidsactieplan' in Antwerpen voor Klimaat-nieuwsbrief op donderdag 3 april 2025.

Het ontwerpgeluidsactieplan werd tevens per e-mail bekend gemaakt aan leden van de Vlaamse 'Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaï' en aan de tien Antwerpse districten.

Overzicht van de inspraakreacties

Er werden in totaal 51 inspraakreacties ontvangen:

- 38 particuliere inspraakreacties (36 verschillende particulieren dienden een inspraakreactie in, twee personen stuurden twee keer een inspraakreactie in).
- 3 adviesraden (GECORO Antwerpen, GECORO Borsbeek, Antwerpse Klimaatraad) brachten een gezamenlijk advies uit.
- 9 districten (Berendrecht-Zandvliet-Lillo, Merksem, Wilrijk, Borgerhout, Deurne, Borsbeek, Hoboken, Berchem en Ekeren) gaven input op het plan.
- 1 belangenvereniging (Recht op Lucht vzw) diende een reactie in.

In onderstaande tabel zijn alle inspraakreacties genummerd en is een verwijzing opgenomen naar de fiche(s) waarin wordt ingegaan op deze reacties. Om het voor particulieren gemakkelijker te maken hun inspraakreactie terug te vinden, werd de tabel aangevuld met twee kolommen waarin – indien bekend – het district en de straat worden vermeld.

Tabel 1 – Overzicht inspraakreacties

Reactie	Indiener	District	Straat	Fiche(s)
1	particulier	Antwerpen	Leopold de Waelplaats	12
2	particulier	niet bekend	niet bekend	14
3	particulier	Antwerpen	Harmoniestraat	16, 17, 20, 25, 26
4	particulier	Antwerpen	Grote Markt	25
5	particulier	Wilrijk	Klaproosstraat	14
6	particulier	Ekeren	Hoogpadlaan	14
7	particulier	Antwerpen	Indiëstraat	12, 13
8	particulier	niet bekend	niet bekend	12, 25
9	particulier	Berchem	Van Vaerenberghstraat	9, 14
10	particulier	Antwerpen	Marnixplaats	25
11	particulier	Antwerpen	Madrasstraat	12, 13
12	particulier	niet bekend	niet bekend	21
13	particulier	Borgerhout	niet bekend	12, 16
14	particulier	Deurne	Menegemlei	11, 13
15	particulier	Antwerpen	Oude Beurs	25
16	particulier	Antwerpen	Vlagstraat	3, 9, 13
17	particulier	Antwerpen	Mechelsesteenweg	17
18	particulier	Deurne	Menegemlei	12, 13
19	particulier	Antwerpen	Leopold de Waelplaats	13
20	particulier	Berchem	Borsbeeksebrug, Rodekruislaan	3, 15
21	particulier	Antwerpen	Quellinstraat	8, 16, 19, 24, 25, 26
22	particulier	Deurne	Menegemlei	13
23	particulier	Antwerpen	Frankrijklei	16
24	particulier	Antwerpen	op Linkeroever	19, 25
25	particulier	Antwerpen	Quinten Matsijslei	8, 25
26	particulier	Borgerhout	niet bekend	12
27	particulier	Antwerpen	Frankrijklei	12
28	particulier	niet bekend	niet bekend	12

Reactie	Indiener	District	Straat	Fiche(s)
29	particulier	Antwerpen	A. Verhoevenlaan	25
30	particulier	Antwerpen	buurt Stadspark	8, 10, 12, 16, 25, 26
31	District Berendrecht-Zandvliet-Lillo	Berendrecht-Zandvliet-Lillo	Nvt	3, 14
32	particulier	Antwerpen	Quinten Matsijslei	8, 12, 16, 18, 19, 24, 25, 26
33	particulier	Antwerpen	op Linkeroever	25
34	particulier	Antwerpen	Quinten Matsijslei	8, 12, 16, 18, 19, 24, 25, 26, 28
35	particulier	Antwerpen	Italiëlei	16
36	Adviesraad Antwerpse Klimaatraad	nvt	Nvt	1, 3, 4, 5, 15, 16, 19, 20, 22, 24, 27, 28
37	Adviesraad GECORO Antwerpen	nvt	Nvt	1, 3, 4, 5, 15, 16, 19, 20, 22, 24, 27, 28
38	Adviesraad GECORO Borsbeek	nvt	Nvt	1, 3, 4, 5, 15, 16, 19, 20, 22, 24, 27, 28
39	particulier	Antwerpen	niet bekend	12, 21, 25, 26
40	particulier	Antwerpen	Amerikalei	4, 5, 7, 16, 23
41	particulier	Antwerpen	Rubenslei	16, 25, 26
42	particulier	Berchem	Grotesteenweg	12, 20, 21, 24, 25
43	Belangenvereniging Recht op Lucht vzw	nvt	Nvt	1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 15, 24, 27, 28, 30
44	District Merksem	Merksem	Nvt	11, 15, 15, 17
45	District Wilrijk	Wilrijk	Nvt	1, 3, 4, 8, 11, 13, 14, 17, 18, 23, 24, 27, 29
46	District Borgerhout	Borgerhout	Nvt	4, 6, 9, 15, 22, 29
47	District Deurne	Deurne	Nvt	9, 12, 13, 14, 15, 24
48	District Borsbeek	Borsbeek	Nvt	14
49	District Hoboken	Hoboken	Nvt	8, 11, 14, 17, 29
50	District Berchem	Berchem	Nvt	9, 12, 14, 15, 17, 18, 22, 24, 28, 29
51	District Ekeren	Ekeren	Nvt	14

Manier om inspraakreacties te verwerken

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, werd deze op onderstaande manier aangepakt.

- Er is voor gekozen om de inspraakreacties zo integraal mogelijk over te nemen. Omwille van de leesbaarheid werden bv. schrijffouten wel aangepast. Tekstdelen die zouden kunnen leiden tot de identificatie van de indiener van een reactie (zoals huisnummer of detailinformatie over de locatie) werden geweerd.
- Alle in de inspraakreacties aangedragen elementen werden gegroepeerd in 30 categorieën.
- Per categorie werd een fiche samengesteld, waarin de opmerkingen werden samengevat en waarin een standpunt werd geformuleerd als reactie op deze opmerkingen. Tevens werd aangegeven of de reacties aanleiding gaven tot een aanpassing aan het ontwerpgeluidsactieplan, en indien dat het geval is, op welke wijze.
- In de fiches wordt per aangedragen element een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie, volgens de nummering van tabel 1.

Tabel 2 - Indeling per categorie van de ontvangen inspraakreacties

Fiche	Naam
1	Monitoring geluid(shinder) – geluidskaarten en evaluatie
2	Toepassingsgebied – Borsbeek
3	Ambitieniveau en prioritaire zones
4	Modal shift en deelmobiliteit
5	Concentreren of spreiden van verkeer
6	Uitrol woonerven en schoolstraten
7	Stiller wegverkeer – elektrificatie
8	Busverkeer
9	Snelheidsregime
10	Doorstroming en verkeerslichten
11	Vrachtverkeer, logistiek en bedrijvigheid
12	Onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen
13	Wegverharding en heraanleg lokale wegen
14	Grote wegen en spoorwegen
15	Leefbaarheidsmaatregelen Antwerpse Ring
16	Sirenes prioritaire voertuigen
17	Tramverkeer
18	Luchtverkeer
19	Technische installaties
20	Werven
21	Stads- en groenbeheer
22	Stadsontwikkeling en ruimtelijke planning
23	Geluidsisolatie
24	Een netwerk van kwaliteitsvolle luwteplekken en publieke ruimte met een aangenaam geluidsklimaat
25	Horeca, feesten en dansgelegenheden
26	Sport- en speelterreinen
27	Communicatie & participatie
28	Uitvoering geluidsactieplan
29	Budgetten districten
30	Bijlage “Historiek en realisaties” bij het geluidsactieplan

Advies van Klimaatraad en GECORO

Het ontwerp geluidsactieplan 2025-2029 werd toegelicht aan de GECORO Antwerpen, GECORO Borsbeek en leden van de Klimaatraad tijdens een gezamenlijke zitting op 3 april 2025. De drie adviesraden brachten een gezamenlijk [gunstig advies](#) uit. Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland onthoudt zich van het advies. Het advies bevat een aantal algemene aanbevelingen, die hieronder worden samengevat. De volledige tekst is opgenomen in de fiches.

De adviesraden vragen om in te zetten op een betere monitoring van de langetermijnevolutie van omgevingslawaai en van maatregelen en hun effect. Om de knelpuntstraten prioritair aan te kunnen pakken, zouden meer en efficiënte maatregelen kunnen opgenomen worden. Het opnemen van strengere WHO-advieswaarden als doelstelling zou een krachtigere aanpak mogelijk maken in dossiers zoals de Ring en de luchthaven.

De adviesraden stellen voor om naast geluidsmilderende maatregelen ook specifieke, organisatorische acties op te nemen die de stadsbrede doorwerking van deze maatregelen (bv. in de districten) garanderen. Communicatie en participatie zijn belangrijk.

Metingen van initiatieven zoals De Oorzaak kunnen verwerkt en geïntegreerd worden in nieuwe geluidskaarten en toekomstige actieplannen. Ook laagfrequent geluid verdient aparte aandacht en maatregelen met betrekking tot politievoertuigen kunnen uitgebreid worden naar prioritaire voertuigen in bredere zin.

Verder adviseren de raden om maatregelen te nemen die niet enkel leiden tot een relatieve modal shift maar ook tot een absoluut lager aantal gemotoriseerde verplaatsingen. De overkapping van de Antwerpse Ring zou in het plan een hoofdlijn moeten zijn om de geluidsoverlast in de stad te verminderen, ook al wordt die overkapping niet gerealiseerd voor 2029. Alle noodzakelijke voorbereidingen situeren zich wel in dit tijdsperspectief.

Door de fusie van Antwerpen met Borsbeek dienen een aantal beleidsdocumenten geactualiseerd te worden. Hierbij wordt voorgesteld om de normen rond warmtepompen uit de bouwcode Antwerpen en uit de bouwcode Borsbeek te integreren in de nieuw op te maken bouwcode en te verwijzen naar de desbetreffende actie uit het geluidsactieplan. Het SRA dat in 2025-2026 wordt geactualiseerd, zou dan ook beleidskaders -zoals deze opgenomen in het geluidsactieplan- moeten omvatten, waarop RUP's en verordeningen zich in de toekomst kunnen enten.

Wat betreft geluidsarme mobiele machines bij werven, kramen en evenementen dient het geluidsactieplan voldoende ruimte te laten voor andere duurzame en innovatieve oplossingen als alternatief voor aansluiting op het elektriciteitsnet.

Tot slot vragen de adviesraden om te werken aan verbindingen tussen de luwteplekken en te zorgen voor de creatie van grotere en aaneengesloten groene zones waar zowel natuur als luwte aan bod komen. Afstemming van het SRA is noodzakelijk als ruimtelijke kapstok. Ook kan er meer ingezet worden op echte natuurgeluiden in de stad door de biodiversiteit te versterken.

Adviezen van FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel, NMBS

Er waren geen opmerkingen vanwege FOD Mobiliteit en Vervoer, Infrabel en NMBS. Deze instanties bezorgden hun opmerkingen tijdens de publieksconsultatie van de Vlaamse geluidsactieplannen. Deze opmerkingen zijn verwerkt in de definitieve Vlaamse geluidsactieplannen voor de belangrijke (spoor)wegen; en waar nodig doorgezet naar het geluidsactieplan Antwerpen (zie volgende hoofdstuk).

Aanpassingen als gevolg van aanpassingen in de Vlaamse geluidsactieplannen

De geluidsactieplannen voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal werden op 18 juli 2025 definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering. De documenten zijn raadpleegbaar via volgende link:

[Geluidsactieplannen 2025-2029 voor belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en de luchthaven Brussel-Nationaal | Vlaanderen.be](#)

Verwijzingen naar de Vlaamse maatregelen in het Antwerpse ontwerp geluidsactieplan waren gebaseerd op de ontwerpversie van de Vlaamse geluidsactieplannen. Om het Antwerpse geluidsactieplan in overeenstemming te brengen met de definitieve Vlaamse actieplannen werden volgende aanpassingen doorgevoerd:

- Toevoeging verwijzing naar hoofdstuk 3 van de Vlaamse actieplannen voor meer duiding over de Europese, federale en Vlaamse beleidscontext.

- Onder maatregel 4.3.1 'Booggeluid vanwege tramverkeer wordt beperkt door smering, onderhoud of aangepaste snelheid' is een verwijzing toegevoegd naar de nieuwe Vlaamse maatregel SPOOR-2021-06 'De geluidsimpact van de traminfrastructuur wordt beperkt door regelmatig onderhoud': De Lijn staat in voor de uitvoering van regelmatig onderhoud van de traminfrastructuur; de stad dient hiervoor de nodige toelatingen toe te kennen. De titel van 4.3.1 is overeenstemmend aangepast (zie fiche 17).
- Onder maatregel 4.6.3 'Blootstelling aan omgevingslawaai beperken bij kinderen' is een verwijzing toegevoegd naar de bijkomende Vlaamse maatregel OMG-2021-10 'Bij de opmaak, renovatie of uitbreiding van scholen, kinderdagverblijven en residentiële zorginstellingen wordt rekening gehouden met weg- en spoorverkeerslawaai' (zie fiche 22).
- Onder maatregel 4.6.5 'Antwerpenaren informeren over geluidswerende maatregelen bij bouw en renovatie van woningen' is een verwijzing toegevoegd naar de bijkomende sensibiliseringsacties voor akoestische gevelisolatie voor mildering van weg- en spoorverkeerslawaai onder de Vlaamse maatregel OMG-2021-04 'Kennispromotie en -verspreiding milderende maatregelen m.b.t. ruimtelijke ordening en stedenbouw' (zie fiche 23).
- Actualisering van het maatregelenoverzicht in bijlage 3 'Overzicht maatregelen, acties en flankerend beleid in de Vlaamse geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen'.
- In bijlage 4 'Verwachte impact van de geluidsactieplannen' werd onder 4.1 verduidelijkt dat er naast het berekende absolute verschil in het aantal blootgestelden per geluidsklasse er nog bijkomend inwoners zijn die een verlaging van de geluidsbelasting zullen ervaren door individuele verschuivingen binnen en tussen de geluidsklassen. Deze aanpassing werd uitgevoerd in functie van de rapporteringsverplichtingen aan de Europese Commissie en het daarvoor verplicht te hanteren formaat.

Antwoorden op inspraakreacties

In dit deel worden de adviezen en inspraakreacties per fiche besproken en wordt het standpunt van het bestuur hierbij geformuleerd.

Fiche 1 – Monitoring geluid(shinder) – geluidskaarten en evaluatie

	Opmerking	Reactie
a.	De Klimaatraad en GECORO adviseren om in te zetten op een betere monitoring van de lange termijnevoluitie van omgevingslawaai en op het opnieuw doorrekenen van geluidskaarten van voorgaande jaren, inclusief grondgebied van het district Borsbeek, volgens de nieuwe methodologie om vergelijking tussen jaren mogelijk te maken, zodat de impact van opeenvolgende geluidsactieplannen beter opgevolgd kan worden.	36, 37, 38
b.	De Klimaatraad en GECORO adviseren om meer aandacht te besteden aan de monitoring van de maatregelen en hun effect met het oog op het schrijven van gerichte acties bij de opmaak van het volgende geluidsactieplan en bij tussentijdse evaluaties van het huidige GAP.	36, 37, 38
c.	De Klimaatraad en GECORO adviseren om de metingen van De Oorzaak te verwerken en mee te nemen bij opmaak van de nieuwe geluidsbelastingsskaarten en toekomstige geluidsactieplannen.	36, 37, 38
d.	De Klimaatraad en GECORO adviseren om in het geluidsactieplan ook aandacht te besteden aan de monitoring en aanpak van laagfrequent geluid.	36, 37, 38
e.	Recht op Lucht vzw heeft als opmerking dat de geluidskaarten weinig accuraat zijn en eist een actualisering en/of een gecorrigeerd model dat onder- en overschattingen expliciet compenseert. De geluidsbelastingsskaarten die aan de basis liggen van dit actieplan dateren van 2021, een uitzonderlijk jaar waarin mobiliteit door lockdowns, telewerk en beperkingen tijdelijk kelderde. Uit metingen van De Oorzaak (UA) blijkt ook dat de voorliggende kaarten voor (het tweede deel van) de Lange Beeldekenstraat een onderschatting zijn. Dat wijst erop dat - net zoals bij de modellering rond luchtkwaliteit - de verkeersintensiteiten ook in andere straat	43

	Opmerking	Reactie
	canyons onderschat zijn. Ook op de modellering van de luchtkwaliteit zijn de resultaten van de reële metingen (met passieve samplers door VMM), in de Lange Beeldekensstraat, véél slechter dan de modellen aangeven. Dat is bij de verschillende diensten ook geweten - er wordt momenteel gewerkt aan een meer correcte inschatting. Die 'onzekerheden' van de gemodelleerde kaarten worden ook benoemd in het actieplan. Echter: gek genoeg zijn er wel heel wat controlemetingen gedaan buiten woongebied (de haven), maar amper in de stad zelf (zie volgende printscreens). Er zijn al helemaal géén metingen gebeurd in street canyons met veel (sluip)verkeer zoals pakweg de Lange Beeldekensstraat, Borsbeekstraat of Pothoekstraat. Meer zelfs: in heel Antwerpen Noord en Borgerhout binnen de spoorweg, het meest dense woongebied van de stad, is er blind vertrouwen in het computermodel, een projectie. Er werd geen enkele (!) controlemeting uitgevoerd. Nochtans zouden afwijkingen tussen model- en controlemetingen van meer dan 7 dB reden tot voorzichtigheid moeten zijn. Als de geluidskaarten een vertekend beeld geven, dan zijn alle daarop gebaseerde vaststellingen, conclusies en maatregelen gebaseerd op een fictieve stad. Wij eisen een actualisering en/of een gecorrigeerd model dat onder- en overschattingen expliciet compenseert.]	
f.	District Wilrijk stelt volgende wijzigingen voor inzake monitoring en evaluatie: - Maak gedetailleerde geluids – en luwte kaarten per district op en niet enkel in vlekken voor de hele stad; - Zorg voor een jaarlijkse actualisatie van geluidskaarten; - Ga voor opvolging van hinderklachten per type bron; - Organiseer een effectmeting van maatregelen na drie jaar via bewonersbevraging en metingen.	45

Inhoud van de opmerkingen

- Verbeter de langetermijnmonitoring van omgevingslawaai en de effectmeting van maatregelen om de impact van de geluidsactieplannen beter te kunnen opvolgen en ze te kunnen bijsturen:
 - Maak geluidskaarten ook van voorgaande jaren volgens de nieuwe methodologie en inclusief Borsbeek. Maak gedetailleerde geluids – en luwtekaarten per district op. **(a, f)**
 - Voer tussentijdse evaluaties uit met een tussentijdse opmaak van geluidskaarten (jaarlijks) en metingen en bewonersbevragingen (na drie jaar). Voer effectmeting van maatregelen uit en stuur de geluidsactieplannen bij op basis van de resultaten. Ga voor een opvolging van hinderklachten per type bron. **(b, f)**
- Recht op Lucht vzw heeft als opmerking dat de geluidskaarten weinig accuraat zijn en eist een actualisering en/of een gecorrigeerd model dat onder- en overschattingen expliciet compenseert. Als de geluidskaarten een vertekend beeld geven, dan zijn alle daarop gebaseerde vaststellingen, conclusies en maatregelen gebaseerd op een fictieve stad. **(e)**
 - Ze zijn gebaseerd op de situatie in 2021, een jaar met een uitzonderlijke daling in verkeersintensiteit omwille van de corona-gerelateerde maatregelen.
 - Er zijn te weinig controlemetingen uitgevoerd in de binnenstad. Vastgestelde afwijkingen tussen model- en controlemetingen zouden een reden tot voorzichtigheid moeten zijn. Er is geen enkele controlemeting gedaan in street canyons met veel (sluip)verkeer.
 - De geluidskaarten onderschatten het verkeersgeluid in drukke street canyons (omwille van onderschatte verkeersintensiteiten) net zoals bij de luchtkwaliteitskaarten het geval is. Geluidsmetingen van De Oorzaak (UA) in (het tweede deel van) de Lange Beeldekensstraat wijzen daarop.
- Verwerk en neem de metingen van De Oorzaak mee bij opmaak van de nieuwe geluidsbelastingenkaarten en toekomstige geluidsactieplannen. **(c)**
- Besteed in het geluidsactieplan ook aandacht aan de monitoring en aanpak van laagfrequent geluid. **(d)**

Reactie op de opmerkingen

1. In overeenstemming met de verplichtingen die zijn opgenomen in de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai worden strategische geluidsbelastingkaarten om de 5 jaar opgesteld.
 - Er wordt voortdurend gewerkt aan de verbetering van de rekenmodellen en de kwaliteit van de invoergegevens. Bij elke uitvoeringsronde is de methodiek voor de opmaak van de geluidsbelastingkaarten dus anders, wat vergelijking tussen de rondes bemoeilijkt. Door de invoering van de nieuwe verplichte rekenmethode EU-CNOSSOS zijn de kaarten van deze vierde ronde zeer moeilijk vergelijkbaar met de voorgaande rondes; vergelijking tussen lidstaten wordt daardoor wel makkelijker. Het geluidsactieplan bevat als streefdoel een daling van 30% van het aantal ernstig gehinderde inwoners ten opzichte van 2017. Om deze doelstelling te kunnen evalueren, zal in de vijfde en volgende uitvoeringsronde met eenzelfde methodiek een geluidsmodellering uitgevoerd worden voor zowel 2017 als voor 2026, en dit voor heel het grondgebied, inclusief Borsbeek. De geluidskaarten, luwtekaarten, en blootstellingsberekeningen worden daarbij ook per district gemaakt, voor zover het beschikbare budget dit toelaat. Dit is verduidelijkt in het actieplan.
 - Een jaarlijkse opmaak van geluidskaarten is niet kostenefficiënt. Het verzamelen en verwerken van de invoerdata, de opmaak van het geluidsmodel en de berekeningen zijn complex en hebben een lange doorlooptijd, en de opdracht moet worden uitbesteed aan een gespecialiseerd bureau. Anderzijds wijzigt de geluidsbelasting stadsbreed niet zo snel, wat maakt dat jaarlijkse geluidskaarten weinig meerwaarde zouden hebben ten opzichte van de vijfjaarlijkse. In [Stad-in-cijfers](#) wordt wel een jaarlijkse blootstellingsberekening opgenomen op basis van de jaarlijkse bevolkingsgegevens en de vijfjaarlijkse geluidskaarten. Deze cijfers zijn onder meer beschikbaar op wijk- en districtsniveau, en bevatten eveneens statistieken over de beschikbaarheid van luwteplekken en blootstelling van kwetsbare doelgroepen. Ook statistieken over vele andere relevante indicatoren zijn daarin beschikbaar, zoals de modal shift. De geluidskaarten en de blootstellingsberekeningen (aantal gehinderden en slaapverstoorden) worden per type geluidsbron gemaakt. Via de Antwerpse monitor wordt jaarlijks gepeild naar lokale geluidshinder door verkeer. De luchthaven van Deurne voert jaarlijks een evaluatie uit op basis van metingen, geluidsmodellering en klachten; deze wordt besproken binnen de overlegcommissie waarin omwonenden vertegenwoordigd zijn. Bij de uitvoering van lokale geluidsmaatregelen, bv. de plaatsing van een geluidsscherm, worden geluidsmetingen en/of geluidsmodelleringen uitgevoerd voor en na de ingreep om het effect te evalueren. Voor de belangrijke wegen en spoorwegen is een tussentijdse evaluatie voorzien van de Vlaamse geluidsactieplannen in maatregel OMG-2021-09 van de Vlaamse geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen. In 2028 is een Burgerbevraging Leefomgevingskwaliteit voorzien in de Vlaamse maatregel OMG-2021-05.
2. De geluidsbelasting op een geluidsbelastingkaart is het resultaat van een berekening met een zorgvuldig samengesteld geluidsmodel. Deze berekening is gebaseerd op verschillende invoergegevens zoals verkeersintensiteit, type verkeer, type wegdek, maximaal (toegelaten) snelheid, geometrie van de omgeving en aanwezigheid van afschermende of reflecterende objecten. De nauwkeurigheid van deze berekening is o.m. afhankelijk van de rekenmethode, de beschikbare invoergegevens en de verwerking hiervan. De strategische geluidsbelastingkaarten werden berekend met de verplicht te gebruiken rekenmethode volgens de Europese richtlijn omgevingslawaaai.

De nauwkeurigheid van de geluidsbelastingkaarten is gericht op de inschatting van de geluidsblootstelling van de bevolking op een strategisch niveau. Het is een terechte bezorgdheid dat voorzichtigheid nodig is bij de interpretatie van de kaarten op straatniveau. De stad beschikt over eigen geluidsexperten om de stedelijke diensten zoals ruimtelijke planners en vergunningverleners te ondersteunen bij de interpretatie. Geluidsmetingen kunnen helpen bij de interpretatie van de kaarten, en de modellen te verbeteren, maar verschillen tussen metingen en kaarten wijzen niet per definitie op onnauwkeurige kaarten. Geluidsmetingen hebben namelijk ook beperkingen; de meetresultaten zijn onder meer afhankelijk van het meettoestel, de meetlocatie, de weersomstandigheden en de duur van de metingen. Geluidsmetingen gebeuren zelden gedurende een volledig jaar, dus het Lden-geluidsniveau dat op basis van geluidsmetingen wordt berekend, is een benadering. Het is ook niet haalbaar om overal langdurig te meten, dus de geluidskaarten zijn ondanks hun beperkingen een waardevol instrument om stadsbreed inzicht te verkrijgen in de geluidsbelasting van de bevolking.

- In het geluidsmodel werden de best beschikbare verkeersintensiteiten gebruikt, van het jaar 2016 voor de belangrijke wegen, en van 2017 voor de lokale wegen. Op basis van de voertuigprestaties van 2017-2020 werd een groeifactor berekend waarmee de intensiteiten uit 2016 en 2017 geëxtrapoleerd werden om tot een waarde voor 2021 te komen. Er is dus geen effect van de coronapandemie op de strategische geluidbelastingkaarten 2021 voor wegverkeer.
- De geluidskaarten gaven systematisch hogere geluidsniveaus dan de controlemetingen, en geven dus eerder een overschatting dan een onderschatting. De grootste afwijkingen treden op in een open omgeving op grotere afstand van de geluidsbron; op korte afstand van de weg zijn de afwijkingen klein. Er is een controlemeting gebeurd in een drukke *street canyon* (Lange Nieuwstraat), en daar werd slechts een klein verschil vastgesteld tussen de kaart en de meting. Voor dit meetpunt heeft wegverkeer de belangrijkste bijdrage. Het verschil tussen de kaart en meting was niet meer dan 0,5 dB voor wegverkeer en 0,2 dB voor de gecumuleerde geluidskaart.
- Bij straten met dichte en hoge bebouwing aan weerszijden (*street canyons*), kan geluidsversterking optreden door opeenvolgende weerkaatsingen van het geluid tegen overstaande gevels, waardoor het geluidsniveau kan toenemen (*street canyon-effect*). Geluidskaarten geven het berekende geluidsniveau weer op 4 meter hoogte, en geven dus geen zicht op eventuele geluidsversterking naar andere hoogtes. Bij de berekening van de kaarten wordt echter wel rekening gehouden met geluidsreflecties tegen de gebouwen.

De verkeersintensiteiten zijn redelijk goed gekend op wijkniveau. In het geluidsmodel worden deze 'gespreid' over de straten in een wijk in verhouding tot de 'belangrijkheid' van de weg in de weghiërarchie. Verschillen tussen geluidskaarten en geluidsmetingen zijn dus inderdaad mogelijk indien de aangenomen spreiding van het verkeer over de wijk in de realiteit anders is. Dit is echter geen *street canyon-effect*, want dit kan in alle straten voorkomen waar de verkeersintensiteit minder goed gekend is, ook in wijken met lage of verspreide bebouwing. Een actualisering of verbeterd rekenmodel zal de geluidskaarten voor dergelijke straten niet nauwkeuriger maken. Hiervoor zijn meer nauwkeurige data nodig over verkeersintensiteit in alle straten van de stad, in een vorm die geschikt is voor geluidsmodellering; daar wordt inderdaad aan gewerkt (onder meer in het project CityTRAQ waarin de stad samen met de Vlaamse Milieumaatschappij via lokale verkeerstellingen inzet op een kwaliteitsverbetering van het Flomovia verkeerspropagatiemodel van de Vlaamse overheid).

3. De stad is geen eigenaar van de meetresultaten van het burgerwetenschapsproject De OORzaak, maar heeft de geluidsbelastingskaarten ter beschikking gesteld aan de Universiteit Antwerpen bij de wetenschappelijke verwerking van de meetresultaten. Voor de volgende uitvoeringsronde zal onderzocht worden op welke manier de meetresultaten het beste kunnen meegenomen worden. In de Vlaamse geluidsactieplannen (maatregel OMG-2021-08) is specifiek voor het burgerwetenschapsproject De Oorzaak opgenomen dat op basis van de verzamelde data verder onderzoek zal worden uitgevoerd ter ondersteuning van het nemen van beleidsmaatregelen ter hoogte van aan infrastructuurlawaai gevoelige gebouwen (o.a. scholen).
4. Volgens de Richtlijn Omgevingslawaai is het niet verplicht om op laagfrequent geluid te focussen. Laagfrequent geluid is een moeilijk af te zwakken geluid. De huidige aanpak bestaat erin om bij concrete hinderklachten de bron op te sporen en een oplossing op maat uit te werken. Bij de vergunningverlening voor industrie geluid en bij milieueffectenrapportering is er aandacht voor trillingen. In de volgende uitvoeringsronde zal onderzocht worden op welke manier laagfrequent geluid beter kan meegenomen worden bij de inschatting van de algemene blootstelling en de aanpak ervan. Dit is toegevoegd als actie bij 4.1.3 van het actieplan.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Toevoegingen bij 4.1.1 'Opmaken geluidskaarten en monitoring geluid(sbeleving)': De stad maakt de strategische geluidsbelastingskaarten op voor de agglomeratie Antwerpen voor de jaren 2017 en 2026, en valideert deze aan de hand van geluidsmetingen.... Ze worden niet alleen voor het volledige grondgebied opgesteld, inclusief Borsbeek, maar ook per district voor zover mogelijk binnen het beschikbare budget.

Toevoeging actie bij 4.1.3 'Innovatie opvolgen en stimuleren': ... de stad onderzoekt hoe laagfrequent geluid beter kan meegenomen worden bij de opmaak van het volgende geluidsactieplan.

Fiche 2 – Toepassingsgebied – Borsbeek

	Opmerking	Reactie
a.	Recht op Lucht vzw heeft als opmerking dat Borsbeek (sinds 1 januari 2025 een officieel Antwerps district) in dit plan niet voorkomt in de knelpuntstraten en er worden geen maatregelen voor haar inwoners voorzien tot minstens 2029. Bekende probleemzones zoals de Frans Beirenslaan en Herentalsebaan worden wel halvelings benoemd, maar blijven alsnog vier jaar beleidsblind. Bovendien grenst dit district aan de startbaan van de luchthaven, het niet meenemen in de analyses rond verkeersgeluid is dan ook weinig ernstig. De vzw eist dat Borsbeek volwaardig wordt opgenomen in het plan: met geluidskaarten, knelpuntanalyse en concrete acties.	43

Inhoud van de opmerkingen

Het nieuwe district Borsbeek moet volwaardig worden opgenomen in het geluidsactieplan, met geluidskaarten, knelpuntanalyse en concrete acties. **(a)**

Reactie op de opmerkingen

Het geluidsactieplan 2025-2029 betreft de vierde uitvoeringsronde van de Europese richtlijn omgevingslawaai. Hierbij dient uitgegaan te worden van de situatie in 2021. Het ruimtelijke toepassingsgebied van de strategische geluidsbelastingsschema's en geluidsactieplan voor de agglomeratie Antwerpen is daarom vastgelegd op de situatie in 2021, namelijk het grondgebied van de stad zonder Borsbeek. Dat kan in dit stadium niet meer gewijzigd worden. Bij de vijfde uitvoeringsronde (op basis van de situatie in 2026) zal Borsbeek wel in het toepassingsgebied worden opgenomen.

Er is echter wel geluidsbeleid van toepassing in Borsbeek in de periode tot en met 2029:

Het Vlaamse geluidsactieplan voor belangrijke wegen 2025-2029 is van toepassing voor de gewestwegen in Borsbeek, en deze zijn bij de knelpuntanalyse voor dat actieplan beschouwd geweest (zoals ook de gewestwegen elders in Antwerpen).

Wat betreft het Antwerpse geluidsactieplan zijn vele maatregelen niet gericht op de aanpak van een bepaalde knelpuntzone, maar hebben ze een verspreide impact zodat ze het geluidsklimaat in de hele stad verbeteren, dus automatisch ook in Borsbeek. Enkel voor de maatregelen waar een lokale interpretatie van de geluidskaarten nodig is, kan dit nog niet overal in Borsbeek. De opmaak van nieuwe kaarten inclusief Borsbeek is reeds voorzien in dit actieplan.

- Hoofdstuk 4.1 inzake beleidsmaatregelen is generiek en dus integraal van toepassing.
- De Antwerpse mobiliteitsmaatregelen in hoofdstuk 4.2 'Stiller wegverkeer' zijn automatisch van toepassing in heel de stad en/of vervoerregio.
- Voor zover relevant zijn de maatregelen onder hoofdstuk 4.3 'Stiller spoorverkeer' ook van toepassing in Borsbeek.
- Hoofdstuk 4.4 met maatregel 4.4.1 'Beperken van geluidshinder vanwege de luchthaven van Deurne', is integraal van toepassing aangezien deze maatregel bestaat uit de geluidsgelateerde elementen uit de exploitatievergunning van de luchthaven. Bij de opmaak en uitvoering ervan wordt de volledige omgeving van de luchthaven beschouwd, inclusief Borsbeek. Betrokkenheid van omwonenden in Borsbeek en het districtsbestuur is voorzien en dat staat los van het geluidsactieplan.
- Borsbeek valt onder de politiezone Antwerpen, zodat ook alle geluidshinderbeperkende bepalingen in het politiereglement van toepassing zijn (hoofdstukken 4.2.7 en 4.5). VLAREM is eveneens van toepassing aangaande geluidshinder vanwege industrie en technische installaties (4.5).
- Voor de belangrijkste geluidsbronnen zijn de geluidscontouren ook beschikbaar voor Borsbeek, namelijk voor de gewestwegen en voor het luchtverkeer. Daardoor kunnen de maatregelen onder hoofdstuk 4.6 aangaande ruimtelijk en stedenbouwkundig beleid ook in Borsbeek worden toegepast. Vanaf dat de volgende geluidskaarten zijn opgemaakt (voor het jaar 2026), kan dit voor heel het grondgebied. Om een coherent ruimtelijk beleid te voeren wordt deze legislatuur ook werk gemaakt van de uitbreiding van het Strategisch Ruimteplan en de integratie van de bouwreglementen van Antwerpen en Borsbeek.
- Hoofdstuk 4.7 inzake het luwtebeleid en inrichting publieke ruimte zijn tot slot eveneens van toepassing in Borsbeek.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

De inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassingen in het geluidsactieplan. De scope van het geluidsactieplan wat betreft Borsbeek is reeds vermeld in hoofdstuk 1.2 'Beschrijving van de agglomeratie'.

Fiche 3 – Ambitieniveau en prioritaire zones

	Opmerking	Reactie
a.	De Pothoekstraat wordt op de strategische geluidsbelastingskaarten aangeduid met een hoge Lden-waarde (boven de 65 dB), wat wijst op een aanzienlijke blootstelling aan omgevingslawaai. Nochtans is de straat niet opgenomen in Bijlage 1 – de lijst van knelpuntstraten waar de gevelbelasting door wegverkeer groter is dan 70 dB Lden. Dit is vermoedelijk te verklaren doordat grote delen van de straat worden ingenomen door voorzieningen zoals onderwijsinstellingen en ziekenhuizen, waar weinig mensen zijn gedomicilieerd. Toch verblijven er dagelijks veel mensen, waaronder kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en patiënten. De impact van geluid op deze bevolkingsgroepen verdient specifieke aandacht, conform de principes vermeld in hoofdstuk 2.2 en maatregel 4.6.3 van het ontwerpplan. Opvallend is dat heel Antwerpen-Noord een relatief hoge geluidsblootstelling kent in vergelijking met andere stadsdelen.	16
b.	Met aandacht heb ik jullie studie gelezen. Heb hier ook de beschouwde knelpuntstraten opgemerkt. Blijkbaar komen hier de appartementsblokken Borsbeeksebrug 3/5/6 (150 appartementen) en deze van de Rodekruislaan niet in voor. Nochtans is deze omgeving zeer onderhevig aan geluidsoverlast van de Ring (R1). (gemiddelde Lden 73 en Lnight 66, [Resultaten De OORzaak bijgevoegd]). Bovendien wordt het lawaai van het verkeer extra weerkaatst door het recent gebouwde PostX politiecomplex waar, in tegenstelling tot de aanbevelingen, geen geluidsabsorberende wanden werden gebruikt aan de kant van de R1 ring. Is het mogelijk deze omgeving in jullie knelpuntstratenplan op te nemen en de nodige info te bezorgen over de geplande geluidsminderende maatregelen?	20
c.	Het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo streeft naar een leefomgeving waar het goed wonen, werken en ontspannen is. Als districtsbestuur onderschrijven we dan ook de ambities en voorgestelde (beleids)maatregelen van het ontwerp-geluidsactieplan dat de stad Antwerpen op dit ogenblik ter inzage legt voor het openbaar onderzoek.	31
d.	De Klimaatraad en GECORO adviseren omtrent doelstellingen en plandrempel: De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) zijn strenger dan de gehanteerde normen. Het zou beter zijn om deze waarden op te nemen als doelstelling van het Geluidsactieplan. Zo kan er scherper geageerd worden in dossiers zoals de Ring en de luchthaven, met name wat betreft de effectieve realisatie van de overkapping van de Ring en de afbouw van de luchthaven.	36, 37, 38
e.	Recht op Lucht vzw heeft als opmerking dat de streetcanyons niet erkend worden als kritieke zone en eist een erkenning van street canyons als aparte categorie met bijhorende urgente maatregelen. "In dichtbebouwde straten met hoge huisgevels weerkaatst geluid tussen de gebouwen. Deze 'canyon'-effecten zijn uiteraard bekend in akoestische wetenschappelijke literatuur maar krijgen in dit actieplan geen enkele aandacht. Ter illustratie: in het laatste Luchtbeleidsplan benoemt men street canyon 20 keer, in dit actieplan komt het 0 keer voor. Hoewel de geluidsdruk in deze street canyons structureel hoger én schadelijker is, toch worden deze zones niet apart geanalyseerd en zijn de maatregelen generiek, zelfs vrijblijvend. Meer nog: in de bijlagen wordt geschreven dat in tegenstelling tot bij hoofdwegen "op wegen met lage snelheden [...] de geluidsniveaus ten gevolge van het lokale verkeer sowieso lager zijn". Dit insinueert verkeerdelijk dat snelheid de enige bepalende factor is, terwijl in street canyons de context - smalle straten, hoge stenen gevelwanden, vaak veel beton en extreme autodruk - zorgt voor onophoudelijk lawaai, ook bij lagere snelheden. Dergelijke uitspraken minimaliseren de impact in precies die straten waar de gezondheidsrisico's hoog zijn, nog versterkt door de slechte isolatie van woningen in deze vaak arme wijken.	43

	Opmerking	Reactie
	We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat street canyons bewust niet worden besproken. De problemen zijn het stadsbestuur goed bekend, de broodnodige ingrepen liggen politiek echter gevoelig. Op die manier laat dit actieplan de ergst getroffen bewoners in de steek, terwijl zij dag en nacht aan de hoogste belasting worden blootgesteld, enkel en alleen om de manifeste politieke onwil niet te moeten benoemen. Wij eisen een erkenning van street canyons als aparte categorie met bijbehorende urgente maatregelen, zoals dat ook het geval is in het Luchtbeleidsplan.”	
f.	Het district Wilrijk ziet als belangrijke doelstelling dat zoveel als mogelijk Wilrijkenaars niet worden blootgesteld aan geluid boven 65 dB. Belangenafweging is hierbij steeds een actief aandachtspunt.	45

Inhoud van de opmerkingen

1. De Pothoekstraat is niet opgenomen in de lijst knelpuntstraten, vermoedelijk wegens het lage aandeel woningen. Nochtans is dit ook nodig wegens het grote aandeel gebouwen voor kwetsbare functies. **(a)**
2. Ring ter hoogte van Borsbeeksebrug en Rodekruislaan: vraag om als knelpuntstraat op te nemen (geluidsmeting De OORzaak wijst op 73dB Lden en 66dB Lnight aan appartementsgebouwen) en vraag naar informatie over de geplande geluidsmilderende maatregelen. **(b)**
3. District Berendrecht-Zandvliet-Lillo onderschrijft de ambities en voorgestelde (beleids)maatregelen van het ontwerp-geluidsactieplan. **(c)**
4. Het zou beter zijn om de strengere advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) op te nemen als doelstelling van het geluidsactieplan. Zo kan er scherper geageerd worden in dossiers zoals de Ring en de luchthaven, met name wat betreft de effectieve realisatie van de overkapping van de Ring en de afbouw van de luchthaven. **(d)**
5. Recht op Lucht vzw heeft als opmerking dat de *street canyons* niet erkend worden als kritieke zone en eist een erkenning van *street canyons* als aparte categorie met bijhorende urgente maatregelen, zoals dat ook het geval is in het Luchtbeleidsplan. **(e)**
6. Het district Wilrijk ziet als belangrijke doelstelling dat zoveel als mogelijk Wilrijkenaars niet worden blootgesteld aan geluid boven 65 dB. Belangenafweging is hierbij steeds een actief aandachtspunt. **(f)**

Reactie op de opmerkingen

1. De Pothoekstraat is inderdaad een straat met een hoge geluidsbelasting, maar de berekende gevelbelasting was bij de meeste woningen lager dan 70 decibel, waardoor deze straat niet in de lijst is opgenomen. Dit was ook het geval bij de gebouwen voor kwetsbare functies, dus het had geen verschil gemaakt indien deze wel waren beschouwd bij de knelpuntenanalyse. Vele verkeersgerichte maatregelen in het actieplan zijn echter generieke maatregelen die ook in de Pothoekstraat gelden. Bovendien worden onder maatregel 4.6.3 geluidsmilderende acties reeds vanaf 60 decibel geadviseerd voor scholen en kinderopvang.
2. Zie antwoord in fiche 15 Leefbaarheidsmaatregelen Antwerpse Ring.
3. Geen reactie vereist.
4. Zoals het geluidsactieplan stelt heeft de stad de ambitie om tegen 2050 in samenwerking met andere beleidsniveaus een gezond stedelijk geluidsklimaat te creëren. Impliciet wordt hiermee de ambitie gesteld om te streven naar de gezondheidkundige aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dit zal stapsgewijs en vanuit alle bestuursniveaus als een gezamenlijke ambitie gerealiseerd moeten worden, en zal enkel maar lukken als er wordt doorgedruwd in de transitie die zijn ingezet op vlak van mobiliteit en ruimte. De aanbevelingen van de WHO zijn niet te beschouwen als normen of wettelijke waarden, want ze houden geen rekening met technische, economische of maatschappelijke afwegingen. Ze zijn enkel per bron beschikbaar, en niet voor industriegekluid, tramgeluid of voor de gecumuleerde situatie. In de filosofie van de richtlijn omgevingslawaai is het daarenboven verdedigbaar om prioritair aandacht te geven aan de meest belaste zones, en aanvullend ook via generieke maatregelen een impact te realiseren in minder geluidbelaste zones. Voor de bronnen waarvoor advieswaarden van de WHO bestaan, namelijk voor wegverkeer, treinverkeer en luchtverkeer, is de geluidsdruk in deze vierde ronde wel reeds berekend vanaf deze advieswaarde. Dit biedt voor het eerst informatie over de blootstelling aan geluidsniveaus boven deze waarden. Ook bij de volgende uitvoeringsronde zullen de geluidsbelastingskaarten vanaf

de WHO-advieswaarden worden opgemaakt. Dit is verduidelijkt in het actieplan. Het is een terechte bemerking dat de Ring, en andere snelwegen, in belangrijke mate bijdragen aan overschrijding van de WHO-advieswaarden voor wegverkeer, vooral aan de achtergevels van woningen en tijdens de nacht. Aan de voorgevels is het lokale verkeersgeluid meestal overheersend. Met de geplande maatregelen aan de Ring zal dit deels worden aangepakt. De uitvoering van het Toekomstverbond inclusief verdere overkapping zijn noodzakelijk om de langetermijnambitie van het actieplan te realiseren (zie maatregel 4.2.10). Wat betreft de geluidsblootstelling vanwege luchtverkeer is er reeds rekening gehouden met de WHO-blootstelling in het MER wat heeft geleid tot aangepaste bepalingen in de exploitatievergunning (maatregel 4.4), maar de WHO-advieswaarden blijven overschreden in een ruim gebied rond de luchthaven. In maatregel 4.6.4 van het actieplan is reeds voorzien dat verhoogde akoestische isolatie van de bouwschil wordt geadviseerd in het kader van vergunningen op locaties die onderhevig zijn aan omgevingslawaaï van luchtverkeer boven de WHO-advieswaarde voor Lden.

5. Het is een terechte opmerking dat in *street canyons* geluidsversterking kan optreden, maar niet alleen daar. Dit is overal een aandachtspunt waar gebouwen naast druk verkeer gesitueerd zijn, bv. ook langs een snelweg. Bovendien kan een zeer groot aandeel van de stedelijke straten beschouwd worden als een *street canyon* (volgens de definitie 'de hoogte van de bebouwing aan weerszijden is groter dan de breedte van de straat'). Anderzijds treedt ook hinderlijke geluidsheersching op op plaatsen zonder verkeer, bv. op pleintjes tussen hoge bebouwing. In het ontwerp geluidsactieplan is er daarom voor gekozen om *street canyons* niet als prioritaire zone te benoemen maar de problematiek ruimer te integreren in de andere maatregelen. Onder maatregel 4.6.2: 'Voorkomen en beperken geluidshinder bij het ontwerp, de materialisatie en de programmering van stadsontwikkelingsprojecten' is voorzien om hiermee rekening te houden via de actie 'ongewenste geluidsreflectie voorkomen'. Ook bij de heraanleg van *street canyons*, en andere projecten in het openbaar domein, wordt ernaar gestreefd om de gevelbelasting van woningen te beperken; dit is voorzien in maatregel 4.7.2. Voor een gevelontwerp dat geluidsheersching tegengaat, kunnen ontwerpers beroep doen op Bouwsteen 7 'Gevels vormgeven' van de 'Leidraad luwte- en geluidsplanning' (zie hoofdstuk 4.7 in het actieplan). Ter verduidelijking zijn bij deze maatregelen een aantal aandachtssituaties toegevoegd in het actieplan, waaronder *street canyons*.

Het is niet wenselijk om de *street canyon*-problematiek inzake luchtkwaliteit volledig door te trekken naar omgevingsgeluid. Er is een groot verschil tussen lucht en geluid in de manier waarop ze zich gedragen in een smalle straat met hoge bebouwing. De aanpak is ook niet vergelijkbaar. Een voorbeeld is de aanwezigheid van bomen wat tegelijk kan leiden tot ophoping van de luchtverontreiniging en vermindering van het geluid.

6. Volgens stad-in-cijfers was in 2021 ongeveer 25% van de bevolking in Wilrijk blootgesteld aan geluidsniveaus van meer dan 65 decibel. Deze cijfers zijn gebaseerd op een GIS-analyse waarbij alle inwoners van een gebouw toegewezen zijn aan de hoogste gevelbelasting van dat gebouw. In de volgende ronde zal de geluidsblootstelling per district meer gedetailleerd berekend worden bij de opmaak van de geluidsbelastingskaarten (zie fiche 1 Monitoring geluid(shinder)).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Toevoegingen bij 4.1.1 'Opmaken geluidskaarten en monitoring geluid(sbeleving)': 'De stad maakt de strategische geluidsbelastingskaarten op voor de agglomeratie Antwerpen voor de jaren 2017 en 2026, en valideert deze aan de hand van geluidsmetingen.... *De geluidsbelasting wordt berekend vanaf de WHO-advieswaarden voor de bronnen waarvoor die bestaan. ...*'

Toevoeging bij 4.6.2 'Voorkomen en beperken geluidshinder bij het ontwerp, de materialisatie en de programmering van stadsontwikkelingsprojecten': '...ongewenste geluidsreflectie voorkomen. *Bijzondere aandacht gaat hierbij naar street canyons, grote bouwvolumes en hoogbouw.*'

Toevoeging bij 4.7.2 'Inrichten en beheren van de publieke ruimte met aandacht voor luwte, geluidskwaliteit en geluidsblootstelling van woningen': '... Bij de (her)aanleg of (her)inrichting van de publieke ruimte (straten, pleinen, parken, waterkanten, begraafplaatsen, sport- en speelterreinen ...) wordt rekening gehouden met luwte en geluidskwaliteit in de publieke ruimte, en met het verminderen van de geluidsblootstelling in de aangrenzende gebouwen tijdens de verschillende projectfasen (projectdefinitie, ontwerp, uitvoering ...). *Het voorkomen van geluidsversterking door weerkaatsing is hierbij een aandachtspunt, bijvoorbeeld in drukke street canyons of op bruisende pleintjes. ...*'

Fiche 4 – Modal shift en deelmobiliteit

	Opmerking	Reactie
a.	De Klimaatraad en GECORO adviseren om ook maatregelen te nemen die niet enkel leiden tot een relatieve modal shift maar ook leiden tot een absoluut lager aantal gemotoriseerde verplaatsingen.	36, 37, 38
b.	Er wordt doorheen de tekst gesproken over een modal shift, maar zijn de bewoners van Antwerpen hier vragende partij voor? Ik hoor vooral het tegenovergestelde, dat familie en vrienden in het centrum niet meer kunnen parkeren in de buurt sinds het nieuwe parkeerbeleid in voege is getreden, maar ook dat vakmannen van buiten het centrum gewoon niet meer willen komen werken omdat er te veel gedoe is. Ik ben niet overtuigd dat het merendeel van de Antwerpenaren voorstander is van zulk beleid. Mijn grootmoeder is 92 en kan slecht stappen, wanneer zij op bezoek komt met mijn ouders moeten zij in de zeer nabije buurt van mijn woonst kunnen parkeren. De mensen willen gewoon met de auto door de stad kunnen rijden, en willen ook geen asociaal beleid door het mensen van buiten de stad moeilijk te maken waardoor zij zich niet meer welkom voelen. De zeer grote, maar vooral heel erg lege, parking op Linkeroever is daar een goed voorbeeld van. Dit is complete geldverspilling.	40
c.	Wat betreft het STOP-principe zoals vermeld in 4.2.6: ik vind dat de werknemers van de Stad zich moeten kunnen verplaatsen zoals zij dat zelf verkiezen. Ik ben als bewoner vooral geïnteresseerd in een Stad die capabele werknemers kan aantrekken, en het is zeer de vraag hoeveel mensen zich nog aangetrokken zullen voelen als er te veel restricties worden opgelegd.	40
d.	Recht op Lucht vzw geeft als bezwaren bij de bijlage “Historiek en realisaties” (fiche 30): Het vermelde aantal deelwagens is gigantisch opgeblazen: 2 van de 4 aanbieders (GreenMobility en Miles) zijn ondertussen namelijk gestopt en ook de deelbakfietsen zijn volledig verdwenen uit het Antwerpse straatbeeld. Dat fundamentele gegeven wordt verzwegen. Ook de modal shift-cijfers worden wel erg selectief gepresenteerd: de cijfers van Antwerpenaren zelf zijn relatief gunstig, maar de enorme dominantie van de wagen bij bezoekers wordt niet getoond.	43
e.	District Wilrijk: Bevorder de zachte mobiliteit (fiets en voetganger).	45
f.	District Borgerhout: Bij het vergroten en diversifiëren van het aanbod deelmobiliteit doordachte keuzes maken (meerwaarde bepaald modi, bijv. scooters, vaste staanplaatsen deelauto's).	46

Inhoud van de opmerkingen

1. Bevorder de zachte mobiliteit (fietsers en voetgangers). **(e)**
2. Zet niet enkel in op een relatieve modal shift maar ook op een absolute daling van het aantal gemotoriseerde verplaatsingen. **(a)**
3. Voeg correcte modal shift-cijfers toe in de bijlage “Historiek en realisaties”, ook voor bezoekers en pendelaars, en correcte cijfers m.b.t. deelwagens en deelbakfietsen. **(d)**
4. Maak doordachte keuzes bij het vergroten en diversifiëren van het aanbod deelmobiliteit (bv. meerwaarde van bepaalde modi zoals scooters, vaste staanplaatsen voor deelauto's). **(f)**
5. Inzetten op een modal shift (inclusief parkeerbeleid) mag niet leiden tot een slechtere bereikbaarheid van het stadscentrum voor o.a. vakmannen en mensen die slecht te been zijn. Park-and-rides zoals deze op Linkeroever worden weinig gebruikt en zijn geldverspilling. **(b)**
6. Het STOP-principe voor werknemers van de stad mag er niet toe leiden dat capabele werknemers zich niet meer aangetrokken zouden voelen om voor de stad te werken. **(c)**

Reactie op de opmerkingen

1. De stad zet de komende jaren verder in op het bevorderen van zachte mobiliteit, meer bepaald van fietsers en voetgangers. Het geluidsactieplan verwijst daarvoor o.a. naar de verdere uitrol van het Routeplan 2030 en het fietsprogramma 2023-2025, en de opmaak van een voetgangersprogramma.
2. Het Routeplan 2030 heeft als doelstelling een modal split van 50% duurzame modi en 50% gemotoriseerd verkeer in de vervoerregio Antwerpen. Het routeplan 2030 en het mobiliteitsplan van

de stad bevatten geen doelstelling over het aantal voertuigkilometers op het grondgebied van de stad, o.a. wegens een gebrek aan betrouwbare cijfers. In het kader van de monitoring van het Klimaatplan 2030 (met de jaarlijkse publicatie van een emissie-inventaris) wordt de evolutie van het aantal voertuigkilometers wel jaarlijks berekend, en zetten de stad en de Vlaamse overheid in op een betere monitoring naar de toekomst toe. Bij concrete mobiliteitsprojecten worden soms wel doelstellingen met betrekking tot een afname van de verkeersintensiteiten opgenomen.

3. Tweejaarlijks organiseert stad Antwerpen verschillende mobiliteitsbevragingen. Eén daarvan spitst zich specifiek toe op bezoekers van de stad. Hieruit blijkt dat in 2024 47% van de bezoekers Antwerpen met de auto bezoekt, en 53% op een duurzame manier. Uit de werknemers enquête van 2024 blijkt dat de modal shift voor het woon-werkverkeer 43% autoverkeer bedraagt en 57% duurzame modi voor Antwerpenaren en niet-Antwerpenaren samen. Bij het woon-werkverkeer van de Antwerpenaren alleen is de verdeling 37% autoverkeer versus 63% duurzame modi in 2024.

De bijlage 'Historiek en realisaties' van het ontwerp geluidsactieplan geeft volgende cijfers m.b.t. deelwagens: 'Het aantal autodeellocaties en het aantal autodelers nemen stelselmatig toe. Begin 2020 waren er 19.120 actieve Antwerpse abonnees en 431 deelwagens, op 1 januari 2024 waren deze aantallen toegenomen tot 63.338 autodelers en 1.487 deelwagens'. Het aantal commerciële deelauto's nam de voorbije jaren jaarlijks toe tot 1.531 op 1 januari 2025. Ondanks het vertrek van Green Mobility in 2024 steeg het aantal deelwagens ten opzichte van 1 januari 2024. Sinds het vertrek van MILES Mobility in 2025 zijn er momenteel ca. 1.200 deelwagens actief in Antwerpen.

De bijlage 'Historiek en realisaties' van het ontwerp geluidsactieplan vermeldt volgende cijfers met betrekking tot deelbakfietsen in Antwerpen: 'In juni 2022 werden de eerste 120 elektrische deelbakfietsen geïntroduceerd in de stad.' In de loop van 2024 heeft deze aanbieder Antwerpen verlaten. Geïnteresseerde aanbieders van deelbakfietsen kunnen een vergunning aanvragen bij de stad.

4. Voor deelmobiliteit (zowel deelsteps, deelfietsen, deelscooters als deelwagens) heeft de stad een [vergunningenbeleid voor deelvoertuigen](#) om de openbare orde en veiligheid te kunnen garanderen, een overaanbod aan deelsystemen te vermijden en een kwalitatief aanbod ter beschikking te stellen. Omwille van de snel evoluerende markt hanteert de stad een limiet van het aantal aanbieders en voertuigen, waarbij het gebruik wordt gemonitord. Zo kan er blijvend worden ingespeeld op de vraag en nood in de stad. Met betrekking tot deelscooters komen enkel bromfietsen klasse A of B die duurzaam worden aangedreven door alternatieve brandstoffen zoals elektriciteit, brandstofcel (FC), waterstof, CNG... in aanmerking voor een vergunning voor deelvoertuigen. Om autodelen te ondersteunen werkt de stad met slimme autodeelplaatsen. Dat zijn locaties aangeduid met een E9-bord en onderbord 'autodelen' waar alle autodelers hun deelwagen mogen parkeren indien ze een geldige autodeelvergunning hebben voor die bewonerszone (met uitzondering van gesloten autodeelgroepen met minder dan 4 leden of die niet zijn aangesloten bij een erkende particuliere autodeel-organisatie).
5. In haar parkeerbeleid houdt de stad rekening met de noden van ondernemers en mensen die minder goed te been zijn. Ondernemers kunnen een [parkeervergunning voor ondernemers](#) aanvragen. Voor mensen met een handicap werd recent de applicatie [Handypark](#) gelanceerd voor een efficiëntere opvolging en ontzorging van bezoekers met een fysieke barrière. Het percentage bezetting van de park-and-rides Linkeroever, Luchtbal en Merksem is gestegen van 10% in 2022 naar 43% in 2024.
6. Voor dienstreizen en woon-werkverplaatsingen hanteert de stad het STOP-principe: werknemers worden gestimuleerd zich bij voorkeur te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen voor het werk. De stad voorziet vergoedingen voor woon-werkverplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer, en bij arbeidsongeschiktheid in bepaalde gevallen ook voor de auto of scooter. Werknemers zijn vrij om te kiezen hoe zij zich naar het werk verplaatsen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Actualisatie van cijfers met betrekking tot modal shift en deelmobiliteit in bijlage 'Historiek en realisaties' van het geluidsactieplan:

- Fietsdelen groeide fors de voorbije jaren. Met de uitbreiding naar de districten zijn er nu in totaal 4.300 Velo stadsdeelfietsen beschikbaar in 307 stations, en 1.200 andere deelfietsen. Er werd gestart met de uitrol van een elektrisch deelfietsensysteem in de hele Antwerpse vervoerregio. ~~In juni 2022 werden de eerste 120 elektrische deelbakfietsen geïntroduceerd in de stad.~~

- Het gebruik van geluidsarme vervoermiddelen nam de voorbije jaren toe (Figuur 2). Vooral het fietsaandeel steeg sterk. In 2017 nam 33,6% van de Antwerpenaren de fiets naar het werk. In 2023 groeide dit aandeel tot 39,8%. *In 2024 bezocht 47% van de bezoekers Antwerpen met de auto, en verplaatste 53% van de bezoekers zich naar Antwerpen op een duurzame manier. Uit de werknemers enquête van 2024 blijkt dat de modal shift voor het woon-werkverkeer 43% autoverkeer bedraagt en 57% duurzame modi voor Antwerpenaren en niet-Antwerpenaren samen.* In 2019 bekleedde Antwerpen de vierde plaats op de Copenhagenize Index van fietsvriendelijke steden wereldwijd.

Fiche 5 – Concentreren of spreiden van verkeer

	Opmerking	Reactie
a.	De Klimaatraad en GECORO: Om de knelpuntstraten prioritair aan te pakken zijn momenteel een veeleer beperkt aantal maatregelen opgenomen in het Geluidsactieplan. Om deze straten effectief aan te pakken zouden meer en efficiënte maatregelen, zoals bijvoorbeeld het herbekijken van de circulatie in die straten, opgenomen kunnen worden in het Geluidsactieplan en gesuggereerd worden als aandachtspunt bij de opmaak van mobiliteitsplannen.	36, 37, 38
b.	De tekst stelt in 4.2.2 dat verkeer maximaal moet geconcentreerd worden op de hoofdassen. Ik ben hier niet mee akkoord, omdat op de hoofdassen ook mensen wonen. Het is m.i. beter om het verkeer te spreiden, en op deze manier ook de gehele stad makkelijk bereikbaar te houden met de wagen voor iedereen. Dit is ook eerlijker naar de bewoners toe.	40

Inhoud van de opmerkingen

Zet in op circulatiemaatregelen en spreiding van het verkeer om knelpuntstraten te ontlasten bij de opmaak van mobiliteitsplannen. (a, b)

Reactie op de opmerkingen

Het mobiliteitsplan van de stad zet enerzijds in op een hiërarchie van stedelijke ontsluitingswegen waarlangs de grootste stromen van autoverkeer en openbaar vervoer worden georganiseerd, en anderzijds op de afbakening van woonzones met veilige straten met overwegend ‘traag’ bewonersverkeer en woonerven. Ook geluidstechnisch verdient het de voorkeur om geluidsbronnen, met name gemotoriseerd verkeer, te clusteren in plaats van te spreiden. Op die manier kunnen stillere woonwijken worden gecreëerd, maar is het wel belangrijk om gerichte maatregelen te nemen om de geluidsblootstelling langs de ontsluitingswegen te verminderen. Circulatiemaatregelen kunnen wel zinvol zijn om het geluidsniveau te verlagen wanneer ze leiden tot een significante afname van de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 6 – Uitrol woonerven en schoolstraten

	Opmerking	Reactie
a.	Recht op Lucht vzw: De “uitrol van voetgangersgebieden, woonerven en mooie pleinen” wordt voorbehouden tot de 16de-eeuwse toeristische zone. Bewoners van Borgerhout of Antwerpen-Noord blijven achter met lawaaierige sluipverkeer-assen zonder perspectief op verbetering [...]. Recht op Lucht vzw geeft als bezwaren bij de bijlage “Historiek en realisaties” (fiche 30): Het hoofdstuk zwijgt ook over het uitblijven van woonerven of verkeersluwe ingrepen in de dichtstbewoonde wijken met het meeste geluidsoverlast (zoals Antwerpen-Noord). Ook het nieuwe bestuursakkoord voorziet enkel een uitrol van nieuwe woonerven in het rijke toeristische centrum, niet in de wijken waar de nood het hoogst is.	43
b.	Recht op Lucht vzw geeft als bezwaren bij de bijlage “Historiek en realisaties” (fiche 30): Wat overblijft, zijn enkele schoolstraten die grofweg een halfuur per dag autovrij zijn. Buiten die korte momenten blijft autoverkeer dominant aanwezig, en blijft de geluidsbelasting quasi onveranderd. In tegenstelling tot steden als Parijs, waar schoolomgevingen structureel heringericht worden tot volwaardige verblijfsruimtes, kiest	43

	Antwerpen voorlopig voor een tijdelijke, symbolische maatregel met nauwelijks meetbaar effect op geluidshinder of leefkwaliteit.	
c.	District Borgerhout: Consequent keuze hanteren rond stiller verkeer in woonwijken (o.m. woonerven).	46

Inhoud van de opmerkingen

1. Kies consequent voor stiller verkeer in woonwijken, o.a. via woonerven, niet enkel in het toeristische centrum, maar ook in dicht bewoonde wijken met veel geluidsoverlast, zoals Borgerhout of Antwerpen-Noord. **(a, c)**
2. Richt schoolomgevingen structureel in als volwaardige verblijfsruimtes (bv. Parijs). **(b)**

Reactie op de opmerkingen

1. Hoofdstuk 4.2.2 'Stiller wegverkeer in woonwijken' beschrijft verschillende maatregelen die bijdragen aan minder wegverkeerslawaaï in woonwijken, zoals de 'verdere uitrol van woonerven, fietsstraten, schoolstraten en trage wegen'. Het Kaderplan Woonerven beschrijft de verdere uitrol van woonerven in de historische binnenstad. Ook buiten het historisch centrum worden woonerven aangelegd. Daarbij wordt gekeken naar de context en opportuniteiten bij heraanleg- of verkeersveiligheidsprojecten.
2. Het bestuursakkoord 2025-2030 bevat verschillende resoluties om de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit in schoolomgevingen te verbeteren. Schoolomgevingen worden beter in beeld gebracht door markeringen en aanpassingen van de infrastructuur (bv. groene SCHOOL-banners op het wegdek). Daarnaast wordt ook ingezet op verkeersveilige schoolomgevingen met aandacht voor adequate markeringen, drempels, zichtbaarheid, en het vermijden van zwaar verkeer. Tot slot wordt er ook geïnvesteerd in de verblijfskwaliteit rond scholen om de functie als ontmoetingsplek te versterken.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 7 – Stiller wegverkeer – elektrificatie

	Opmerking	Reactie
a.	Wat betreft de geluidsoverlast door gemotoriseerde voertuigen: hier moet geen plan voor worden opgesteld noch moeten hier maatregelen genomen worden, daar dit een probleem is dat zichzelf met de tijd volledig vanzelf oplost door de elektrificatie van het wagenpark.	40

Inhoud van de opmerkingen

Geluidsoverlast van gemotoriseerde voertuigen zal in de toekomst worden opgelost door de elektrificatie van het wagenpark. **(a)**

Reactie op de opmerkingen

Elektrische wagens produceren nauwelijks motorgeluid in vergelijking met voertuigen met een verbrandingsmotor. Wat betreft rolgeluid – dat ontstaat door interactie tussen de banden en het wegdek – is er daarentegen geen verschil, of produceren elektrische wagens zelfs meer rolgeluid door een groter gewicht en bredere banden. Bij zeer lage snelheden (<20 à 30 km/u) is een elektrische auto stiller dan een auto met een verbrandingsmotor omdat er geen motorgeluid is. Bij hogere snelheden is het rolgeluid echter dominant ten opzichte van het motorgeluid en zal er dus geen geluidsafname zijn (zie figuur 16 in het geluidsactieplan).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 8 – Busverkeer

	Opmerking	Reactie
a.	Buurtbewoner stadspark. Is het mogelijk om bussen die langs het stadspark op de Q. Matsijslei staan te verplichten hun luide (en vervuilende) motoren uit te schakelen. Er zijn namelijk altijd parkerende bussen (in pauze, op- en afladen) op Quinten Matsijslei (De Lijn, Flix, Blabla, reisagentschap bussen) - deze bussen staan daar nagenoeg altijd met ronkende motoren want in de zomer willen ze de airco en in de winter de verwarming.	21
b.	Buurtbewoners stadspark (hoek Quellinstraat en Q. Matsijslei). In het algemeen ontvangt ons kruispunt ook extreem veel bussen die niet alleen geluidhinder veroorzaken door de motoren, maar ook omdat hun draaicirkel niet aangepast is aan het kruispunt en de manoeuvres die ze willen doen; dat blokkeert dan het kruispunt met toeteren van alle gebruikers. De constante verkeersopstoppen en het bijbehorende getoeter veroorzaken dagelijks aanzienlijke geluidsoverlast en frustratie voor alle weggebruikers en omwonenden. Wij vragen de stad om de routes en de wendbaarheid van de bussen die door het stadscentrum rijden te evalueren. Mogelijk zijn er aanpassingen aan de infrastructuur van het kruispunt nodig, of moeten bepaalde buslijnen omgeleid worden om de overlast te verminderen. Horen zoveel bussen wel thuis in het stadscentrum?	21
c.	Bewoner van de Quinten Matsijslei. De staanplaatsen van de bussen (De Lijn, allerlei reisbussen): ze staan met draaiende motoren (tussen 6 u en 24 u). Van 2 "bushaltes" (GEEN RUSTPLAATSEN) zijn we naar 8-9 bus plaatsen gegaan: halte en rust plek. 3-4 jaar geleden is ons beloofd op kabinet van Koen Kennis dat de situatie tijdelijk zou zijn (oplossing thv Park spoor Oost). Nog steeds staan de bussen daar te draaien (geluidsoverlast voor mens en dier, extra uitlaatgassen) toeristen hebben niet voldoende vuilbakken om hun afval in te deponeren, en vermits er geen toilet is ...wordt er weer wild geplast... Deze bussen nemen ook veel parkeerplaatsen in, niet iedereen heeft een garageplek. Een halteplaats voor de lijn op de hoek Rubenslei Quinten Matsijslei is uiteraard geen probleem.	25
d.	Rond het park in de Quellinstraat de hinder van de parkerende bussen zoals de Flixbussen, Blablabussen, reisagentschapbussen.....met ronkende motoren.	30
e.	Quinten Matsijslei als parking voor reisbussen: Halve straat, parkzijde, heden voorbehouden voor reisbussen: in- en uitladen nabije hotelgasten, rust- en pauzeplekken voor De Lijn, Flixbussen, Blablacars, luchthavenvervoer (die initiële laad en loszone hebben op Astridplein). De meeste bussen is een komen en gaan van parkeren en vertrekken, en laten motor draaien (voor verwarming of airco). Dit heeft impact op park wandelaars en omwonenden die ramen niet kunnen openen of hun slaapkamer aan de straatkant hebben (is reeds vanaf 5u in de ochtend) en er wakker van worden. Ook het parcours van oa. Flixbussen en Blabla Bussen richting Rooseveltplaats is onhoudbaar. Op de Rooseveltplaats vertrekt elke 10 minuten, 2 van deze reisbussen. De straten rondom het park zijn visueel gevuld met deze bussen die blijkbaar nu dwars door deze wijk richting autostrade gaan. Het veroorzaakt ook vele verkeersopstoppen op de kruispunten (ze moeten bijvoorbeeld uiterst links gaan staan op het rijvak om een bocht naar rechts te kunnen maken) met al het nodige bijkomende geclaxonner als gevolg. Oplossing: deze bussen dienen buiten het stadscentrum te staan, en al zeker niet aan de rand van een park, hoorbaar in het park. Parcours wijzigingen.	32
f.	Quinten Matsijslei fungeert als permanente parking voor reisbussen (De Lijn, Flixbus, luchthavenvervoer), met draaiende motoren vanaf 5u 's ochtends. Dit veroorzaakt ernstige geluidsoverlast en luchtvervuiling. Waarom worden deze bussen niet buiten het stadscentrum geparkeerd, zeker niet aan de rand van een park? Worden alternatieve routes en locaties onderzocht?	34
g.	District Wilrijk: Ga voor een volledige elektrificatie van het busvervoer en elektrificeer (lokaal) versneld lijn 17, 21, 32, 33 en 500.	45
h.	District Hoboken: Het district vraagt verder om extra in te zetten op bussen die geluidsarm rijden.	49

Inhoud van de opmerkingen

Beschrijving van de problematiek:

- Geluidshinder vanwege halte-, rust- en pauzeplaatsen en routes voor lijnbussen en reisbussen, o.a. ten gevolge van stationair draaiende motoren, en veelvuldige aankomst- en vertrekbewegingen van 5u tot 24u. Bijkomend hinder van getoeter ten gevolge van verkeersopstoppen doordat bussen het kruispunt blokkeren (kruispunt niet aangepast aan draaicirkel van bussen).
- Geluidshinder voor omwonenden (inclusief slaapverstoring) en gebruikers van de publieke ruimte.
- Vermelde locaties: Quinten Matsijslei, Quellinstraat (omgeving Stadspark en Rooseveltplaats).

Voorgestelde maatregelen:

1. Elektrificeer het busvervoer volledig, en zet in op bussen die geluidsarm rijden. Het district Wilrijk vraagt een versnelde elektrificatie van lijn 17, 21, 32, 33 en 500. **(g, h)**
2. Verplaats halte- en rustplaatsen voor reisbussen (Flixbussen, Blablabussen, luchthavenvervoer ...) naar de rand van de stad. Vermijd halte- en rustplaatsen voor reisbussen nabij parken. Pas routes van reisbussen aan in functie van het verminderen van de geluidsblootstelling. Verplicht stilstaande en geparkeerde bussen hun motor uit te schakelen. **(a, b, c, d, e, f)**
3. Pas het kruispunt Quellinstraat – Quinten Matsijslei aan aan draaicirkels van bussen of wijzig busroutes langs kruispunten aangepast aan draaicirkels van bussen. **(b, e)**

Reactie op de opmerkingen

1. Het geluidsactieplan bevat een actie over de elektrificatie van de bussen van De Lijn (hoofdstuk 4.2.3 'Elektrificatie van voertuigen stimuleren'): 'Tegen 2028 rijden alle bussen van De Lijn in de agglomeratie Antwerpen elektrisch'. De Lijn vervangt stelselmatig dieselbussen door hybride- of elektrische bussen, en bouwt laadinfrastructuur aan stelplaatsen. De stad is daarbij vragende partij voor een versnelde elektrificatie van de Lijnbussen in Antwerpen in het algemeen, en niet specifiek voor bepaalde lijnen of districten.
2. Momenteel zijn er 4 internationale busparkings verspreid over Antwerpen: Borsbeeksebrug, Rooseveltplaats, Park-and-ride Linkeroever en Park-and-ride Luchtbal. Reisbussen hebben vaste routes naar de bestaande parkings om de overlast in de nabijheid tot een minimum te beperken. Via regelmatig overleg staat de stad ook in nauw contact met de operatoren om hinderproblematieken te bespreken, o.a. ten gevolge van stationair draaiende motoren (het laten draaien van de motor van een voertuig als het niet in beweging is).
Het Antwerpse bestuursakkoord 2025-2030 voorziet een aantal maatregelen om de hinder van busverkeer in de stad te verminderen (zie resoluties 41, 50, 59). Zo wil de stad voor toeristische bussen een geclusterde busparking met faciliteiten voorzien buiten het centrum van de stad. De bussen mogen toeristen in de stad afzetten en ophalen op afgesproken locaties. Voor de internationale reisbussen wil het bestuursakkoord haltes met goede verbindingen naar de stad en kwalitatieve wachtmogelijkheden aan de rand van de stad voorzien zodat niet alle bussen tot aan de Rooseveltplaats moeten rijden. Daarnaast wil de stad in overleg gaan met De Lijn om stelplaatsen van De Lijn die niet volstaan en gelegen zijn in woonwijken op geschiktere locaties onder te brengen. Door de versterking van het metro- en tramnet kan er bovendien worden overgestapt op tram of metro, en moeten niet alle bussen het centrum inrijden.
3. De afslagbeweging voor bussen vanuit de Quellinstraat rechtsaf richting Maria-Theresialei is niet mogelijk. Op dit kruispunt heeft De Lijn enkel routes van de Quellinstraat naar de Quinten Matsijslei, waar de draaicirkels ruim genoeg zijn voor bussen. Ook aan de internationale busoperatoren is duidelijk gecommuniceerd dat de enige toegelaten route vanaf de Rooseveltplaats via de Van Ertbornstraat, Quellinstraat en Quinten Matsijslei is. Wanneer chauffeurs toch rechtsaf slaan van de Quellinstraat naar de Maria-Theresialei worden de operatoren hierover aangesproken. Een herinrichting van het kruispunt om het draaien van bussen naar de Maria-Theresialei mogelijk te maken is niet wenselijk omwille van de verkeersveiligheid.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Volgende actie wordt toegevoegd bij hoofdstuk 4.2.2 'Stiller wegverkeer in woonwijken':

- De stad gaat op zoek naar nieuwe locaties voor parkings en kwalitatieve wachtmogelijkheden aan de rand van de stad voor internationale reisbussen en toeristische bussen. De stad gaat in overleg met De

Lijn om stelplaatsen die niet volstaan en gelegen zijn in woonwijken op geschiktere locaties onder te brengen.

Volgende actie wordt toegevoegd bij hoofdstuk 4.2.7 'Handhaven bij geluidsoverlast door onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen':

- De stad zal in overleg met sectororganisaties bepaalde actoren, zoals e-commerce- en taxibedrijven *en busmaatschappijen*, sensibiliseren om hun motor stil te leggen wanneer het voertuig langdurig stilstaat of geparkeerd is.

Fiche 9 – Snelheidsregime

	Opmerking	Reactie
a.	Hierbij voorstel tot beperking van snelheid tot 50 km/u van het druk verkeerspunt ter hoogte van de kruising: Singel en Posthoflei (hoogte station Antwerpen - Berchem), waar er sprake is van verschillende residentiële gebouwen, woningen, hotels, kantoren,... om zo de geluidsoverlast aanzienlijk te verminderen [plan in mail]. Het aantal verkeersongevallen zou op dezelfde manier drastisch verminderd kunnen worden.	9
b.	De Pothoekstraat ligt midden in een dichtbevolkte woonwijk, maar is vandaag nog steeds geen zone 30. Dit is moeilijk te verantwoorden, zeker aangezien de straat in het Mobiliteitsplan van de stad gekwalificeerd wordt als "Stadsstraat – Hoofdstraat", waarvoor een snelheidsregime van 30 km/u geldt, tenzij zwaarwegende motieven anders vereisen. Nu het bovengronds openbaar vervoer in de Pothoekstraat verdwijnt en het Stuivenbergziekenhuis werd gesloten, zijn er geen evidente redenen meer om deze straat te blijven behandelen als uitzondering op de zone 30-regel. Er dringt zich bijgevolg een herziening op bij de op til zijnde heraanleg. De inrichting van een straat bepaalt het geluidsklimaat voor de komende decennia (zie maatregel 4.7.2). In die optiek is het belangrijk dat bij de heraanleg van de Pothoekstraat een snelheidsregime van 30 km/u wordt gehanteerd, in combinatie met maatregelen ter bevordering van de oversteekbaarheid en de toegang tot luwteplekken. Deze aanbevelingen sluiten aan bij de doelstellingen van het ontwerp-Geluidsactieplan, onder meer op het vlak van leefkwaliteit, gezondheid en de integratie van geluidsbeleid in ruimtelijke en mobiliteitsbeslissingen.	16
c.	Recht op Lucht vzw: De stad voert een snelheidsbeleid met zone 30 "waar passend", i.p.v. als stedelijke norm. De "verdere uitrol van een snelheidsremmende weginrichting" waarvan sprake in het actieplan vinden we niet terug in het bestuursakkoord. De herinrichting van de Turnhoutsebaan (nummer 1 knelpuntstraat) krijgt op vraag van de stad een verhoging (!) van de maximumsnelheid in de voor lawaai cruciale nacht- en avonduren. Ook de bewering [in de bijlage Historiek en realisaties, fiche 30] dat alle woonwijken 30km/uur zijn geworden, behalve grote verkeersassen, klopt niet. Straten als de Kerkstraat, waar zelfs vrachtwagens 50km/uur mogen rijden naast de kerk - tussen basketpleintje en speeltuin - zijn allerminst 'grote verkeersassen'.	43
d.	District Borgerhout: Rolgeluid op Antwerpse Ring en E313 bijkomend verlagen door verlaagd snelheidsregime.	46
e.	District Deurne: Geluid, en vooral de overlast die het veroorzaakt, is een veelal miskend probleem in een sterk stedelijke context zoals Deurne, dat gekneld ligt tussen het Albertkanaal, de Ring, de E313 en de luchthaven. Op de lijst van de 10 belangrijkste knelpuntstraten met het grootste aantal inwoners die in een gebouw wonen, met een berekende gevelbelasting groter dan 70 dB Lden ten gevolge van wegverkeerlawaai, prijken 3 Deurnse straten: Bisschoppenhoflaan, Herentalsebaan en Boterlaarbaan. In de top 100 staan daarnaast ook de Ten Eekhovellei, de August van de Wielelei, de Turnhoutsebaan (Deurne), De Gryspeerstraat, Cogelsplein en de Van Heystveltstraat (bij die laatste gaat dit vooral om geluidsoverlast veroorzaakt door verkeer op de Bisschoppenhoflaan). Een gepaste snelheid op een aantal van die straten draagt bij tot de vermindering van geluidsoverlast. Wij vragen dan ook (opnieuw) om de snelheid op de Van Strydoncklaan, tussen de	47

	Opmerking	Reactie
	Boterlaarbaan en de Autolei, te verlagen tot 50 kilometer per uur. Wij dringen (opnieuw) aan om de snelheid op de Bisschoppenhoflaan, tussen de Brug van den Azijn en de Deurnesteenweg (Wijnegem), te verlagen tot 50 kilometer per uur.	
f.	District Berchem vraagt om bij de bevoegde overheden aan te dringen op een heraanleg van de grote radialen op de stad, onder andere de Grote Steenweg intramuros én extramuros. Hierbij kunnen de geluidseffecten bekeken worden, bijvoorbeeld ... snelheid verminderen,...	50

Inhoud van de opmerkingen

1. Zet in op een algemene invoering van zones 30 in woonwijken als stedelijke norm, en een verdere uitrol van een snelheidsremmende weginrichting in zones 30. **(c)**
Concrete voorstellen:
 - o Pothoekstraat: max. 30 km/u **(b)**
 - o Kerkstraat: max. 30 km/u **(c)**
2. Verlaag de maximumsnelheid in knelpuntstraten en grote invalswegen (radialen) om de geluidsblootstelling aan hoge geluidsniveaus (meer dan 70 dB) te verminderen. **(e, f)**
Concrete voorstellen:
 - o Bisschoppenhoflaan, tussen Brug van den Azijn en Deurnesteenweg (Wijnegem): max. 50 km/u **(e)**
 - o Grotesteenweg: verlaagd snelheidsregime **(f)**
 - o Van Strydoncklaan, tussen Boterlaarbaan en Autolei: max. 50 km/u **(e)**
 - o Turnhoutsebaan: ook 's nachts max. 30 km/u **(c)**
 - o Kruispunt Singel en Posthoflei ter hoogte van station Antwerpen-Berchem: max. 50 km/u **(a)**
3. Verlaag het rolgeluid op de Antwerpse Ring en E313 bijkomend door het snelheidsregime te verlagen. **(d)**

Reactie op de opmerkingen

1. In hoofdstuk 4.2.4 'Een gepaste snelheid op elke weg' van het geluidsactieplan is volgende maatregel met betrekking tot een gepaste snelheid in woonwijken opgenomen: "In alle Antwerpse woonwijken is een zone 30 ingevoerd. De stad zet in op een verbeterde handhaving van de snelheid in woonwijken door de verdere uitrol van een snelheidsremmende weginrichting." De uitrol van een snelheidsremmende weginrichting in zones 30 gebeurt standaard bij heraanleg van straten of bij quick wins / aanpak van gevaarlijke punten door toepassing van het Draaiboek Publieke Ruimte.
 - o Sinds 2020 zijn alle straten met wegcategorie 'woonwijk' zone 30. Voor straten met een hogere wegcategorie, zoals de Kerkstraat of de Pothoekstraat (wegcategorie 'hoofdstraat') is dat niet het geval.
 - o Er is nog geen goedgekeurd concept voor de heraanleg van de Pothoekstraat, die gepland is vanaf de tweede helft van 2027. Zie ook fiche 13 (Wegverharding en heraanleg lokale wegen).
2. Verschillende grote invalswegen en radialen zijn belangrijke geluidsknelpunten (zie Lijst knelpuntstraten 2021 als bijlage 1 bij het geluidsactieplan). Met betrekking tot snelheidsverlagingen op grote invalswegen en radialen is in vele gevallen de Vlaamse overheid (AWV) bevoegd. De stad overweegt een evaluatie van de snelheidsregimes op haar grondgebied bij de volgende actualisatie van het stedelijke mobiliteitsplan en gaat hierover indien nodig in dialoog met de Vlaamse overheid.
3. In hoofdstuk 4.2.4 'Een gepaste snelheid op elke weg' van het geluidsactieplan is volgende maatregel met betrekking tot het snelheidsregime op de Antwerpse Ring en aanliggende snelwegen opgenomen: 'In het kader van het Toekomstverbond en het Routeplan 2030 participeert de stad in het besluitvormingsproces over het toekomstige snelheidsregime op de Antwerpse Ring en de aanliggende snelwegsegmenten.'

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 10 – Doorstroming en verkeerslichten

	Opmerking	Reactie
a.	Bewoner omgeving stadspark. De dagelijkse files voor de rode lichten die slecht afgesteld zijn	30
b.	Recht op Lucht vzw geeft als opmerking bij de bijlage “Historiek en realisaties” (fiche 30): Zo wordt beweerd dat de verkeerslichtenregeling geoptimaliseerd werd - maar in praktijk is dat uitsluitend gebeurd ten voordele van autoverkeer, ten koste van fietsers en voetgangers die nu vaker rood krijgen en (véél) langer wachten. Op heel wat plaatsen, óók binnen de ring, zijn de roodtijden voor actieve weggebruikers niet (meer) conform met het handboek “Ontwerp verkeerslichtenregelingen” van AWW.	43

Inhoud van de opmerkingen

1. Optimaliseer de verkeerslichtenregeling ten voordele van alle modi, en beperk roodtijden voor actieve weggebruikers conform het handboek ‘Ontwerp verkeerslichtenregelingen’ van AWW. **(b)**
2. Stem verkeerslichten in de omgeving van het stadspark beter af om files en geluidshinder ten gevolge van slecht afgestelde lichten te vermijden. **(a)**

Reactie op de opmerkingen

1. Het geluidsactieplan bevat onderstaande maatregel m.b.t. het verbeteren van de doorstroming voor alle verkeersdeelnemers (modi) (hoofdstuk 4.2.4 ‘Een gepaste snelheid op elke weg’): ‘De stad werkt aan een vlottere doorstroming van alle vervoersmodi door een verdere optimalisatie van de verkeerslichtenregeling.’
Sinds 2018 zijn alle verkeerslichten aangesloten op de nieuwe verkeerslichtencomputer en werd de lichtenregeling samen met AWW en de verkeerspolitie ingesteld. Er werd een beslissingsboom opgemaakt die rekening houdt met alle modi bij het opmaken van een nieuwe lichtenregeling. De stad bekijkt voor de kruispunten in het beheer van de stad periodiek welke optimalisaties aan de lichtenregelingen mogelijk zijn.
2. Alle kruispunten in de omgeving van het stadspark kregen de voorbije jaren een nieuwe, herziene verkeerslichtenregeling met in vele gevallen ook een aangepaste kruispuntindeling, met als doel verkeersveiligheid en efficiëntie te verzoenen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 11 – Vrachtverkeer, logistiek en bedrijvigheid

	Opmerking	Reactie
a.	Het district Merksem adviseert de stad om speciale aandacht te hebben voor de industriezone langs het Albertkanaal in Merksem aangezien deze dicht bij woongebied ligt. Het district denkt aan volgende maatregelen: - Het realiseren van een duidelijk vrachtrouten netwerk om de geluidsoverlast van vrachtverkeer te mijden in woongebieden. -Inzetten op vrachtvervoer op water. -Strengere voorwaarden blijven hanteren voor bedrijvigheid die dicht aansluit bij woonclusters.	44
b.	District Wilrijk: Stimuleer nog meer het vrachtverkeer om te rijden via de hoofdwegen.	45
c.	Het district Hoboken adviseert ook om in overleg te gaan met de overheid in de gemeente Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht rond de geluidsoverlast van de daar aanwezige bedrijven aan de Schelde.	49

Inhoud van de opmerkingen

1. Geluidshinder ten gevolge van vrachtverkeer. Realiseer een duidelijk vrachtrouten netwerk om de geluidsoverlast van vrachtverkeer te mijden in woongebieden. Stimuleer vrachtverkeer nog meer om te rijden via de hoofdwegen. Zet in op vrachtvervoer op water. Knelpuntlocaties: industriezone langs het Albertkanaal (Merksem), district Wilrijk. **(a, b)**

2. Geluidshinder ten gevolge van bedrijvigheid. Blijf strenge voorwaarden hanteren voor bedrijvigheid die dicht aansluit bij woonclusters. Knelpuntlocaties: industriezone langs het Albertkanaal (Merksem), district Hoboken vanwege bedrijven aan de Schelde in Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht. **(a, c)**

Reactie op de opmerkingen

1. Het geluidsactieplan bevat verschillende acties met betrekking tot stillere logistiek en vrachtverkeer in hoofdstuk 4.2.5 'Stillere logistiek', waaronder:
 - o 'De stad werkt verder aan haar Sustainable Urban Logistics Plan (SULP) en voert dit uit. De leidende principes van dit plan zijn: (1) vermijden of consolideren van vervoersstromen; (2) verschuiven naar meer duurzame modi; (3) verschonen van de resterende vloot; (4) (slim) verbinden van stromen en stakeholders; en (5) verkeersveiligheid.'
 - o 'In het kader van het Europese Horizon 2020 project SCALE-UP wordt een dynamische vrachtrouteplanner uitgerold om de passage van zwaar verkeer door woon- en schoolomgevingen te beperken. De stad werkt aan de integratie van het vrachtroutenetwerk in de routeplanner van Slim naar Antwerpen.'

De vrachtrouteplanner werd intussen geïntegreerd in de routeplanner van Slim naar Antwerpen. Via een widget kan de vrachtrouteplanner ook worden overgenomen door bedrijven.
2. Onder maatregel 4.5.1 voorziet het geluidsactieplan dat geluidshinder vanwege bedrijvigheid onder meer wordt voorkomen door het opleggen van voorwaarden in het kader van de omgevingsvergunning. De vergunningverlener blijft zich hierbij baseren op de bepalingen in het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvvergunning. De maatregel voorziet ook dat meldingen over geluidsoverlast kunnen gemeld worden en worden behandeld door de bevoegde instantie.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Actualisatie van maatregel 4.2.5 met betrekking tot de vrachtrouteplanner:

'In het kader van het Europese Horizon 2020 project SCALE-UP wordt een dynamische vrachtrouteplanner uitgerold om de passage van zwaar verkeer door woon- en schoolomgevingen te beperken. ~~De stad werkt aan de integratie van het vrachtroutenetwerk in de routeplanner van Slim naar Antwerpen.~~ Het vrachtroutenetwerk werd geïntegreerd in de routeplanner van Slim naar Antwerpen.'

Fiche 12 – Onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen

	Opmerking	Reactie
a.	Geluidsoverlast op de Leopold de Waelplaats. Wanneer de avond valt rijden "cowboys" heen en weer met brommende motoren alleen maar om op te vallen. De indiener vraagt om hierop controle uit te voeren.	1
b.	Ik woon in een appartement op straatniveau in de Indiëstraat, gelegen in de Cadix-wijk (Eilandje). De straat is versmald, aangelegd met ouderwetse kasseien, en is een zone 30 — al wordt deze snelheidsbeperking helaas vaak genegeerd.	7
c.	Geluidsoverlast van wagens die rondjes rijden in de buurt (Zuid), vaak met knalpotten en/of luide muziek. De indiener vraagt om hier meer werk van te maken. Er wordt verwezen naar het beleid van steden zoals Gent en Parijs .	8
d.	Inwoner Cadixwijk: Helaas wordt de snelheidslimiet van 30 in onze wijk vaak niet gerespecteerd (vooral 's nachts) waardoor het rolgeluid het motorgeluid duidelijk overstijgt.	11
e.	Brommers en luide knalpotten: elke avond en nacht hoor je wel ergens brommertjes of auto's rondrijden met een absurd hoog geluidsniveau. Erom gedaan om op te vallen! Kunnen die dan echt eens niet vaker gecontroleerd worden door de rondrijdende politieagenten / kan er niet meer (proactief) op gewerkt worden om die uit het verkeer te houden? Dit is storend voor de nachtrust van iedereen die aan het slapen is in een wijk waar zo een geluidsterrorist doorknalt.	13
f.	Ik woon in de Menegemlei aan het kruispunt met de Gouverneur Holvoetlaan. Door de werken in de Drakenhoflaan is er een enorme passage van verkeer doorheen de Menegemlei van auto's die vaak ook 50km/u of sneller rijden (ondanks de toegestane 30 km/u), wat in combinatie met de verzakkingen in de kasseiweg leidt tot een enorm lawaai of zelfs	18

	Opmerking	Reactie
	trillingen in het gebouw zelf. Ik woon hier zelf nog maar enkele maanden dus heb geen referentie van voor de werken maar ik vermoed dat het lawaai niet veel zal verminderen na de werken. Ik denk voornamelijk dat de combinatie van de verzakkingen, de grote passage van auto's en de overdreven snelheid leidt tot deze hoeveelheid lawaai. Het wegnemen van enkele van deze oorzaken zou zeker leiden tot de vermindering in trillingen/lawaai in het gebouw.	
g.	Ik stuur dit bericht 's nachts, vanuit een rustige woonwijk Borgerhout extra muros. Het zijn de eerste warme dagen...de rust wordt hier dus 's avonds en zelfs 's nachts, zonet nog, regelmatig aan flarden gescheurd door brullende motoren, vooral op de omliggende hoofdwegen maar dus ver te horen. Geen brommers maar 'zwaarder spul' in dit geval. Deze geluidsterreur moet écht dringend eens grondig besproken en aangepakt worden! Kan daar nu echt niet op geverbaliseerd worden...veel van die kerels rijden *vooral* rond met de bedoeling zich te laten horen...en dus andere mensen te ambeteren...daar zou toch iets aan moeten gedaan kunnen worden.	26
h.	Als bewoner van de Frankrijklei ben ik blij te lezen dat de ambitie is om oa. in te zetten op elektrificatie van voertuigen. Eén van de meest storende bronnen van zwaar geluidsoverlast zijn zeer luide motorfietsen. Ik kan volledig begrijpen dat sommige mensen genieten van het geluid van zo'n motorfiets, maar dat kan perfect buiten de stad. Het zou dus een erg grote meerwaarde voor het geluidsactieplan zijn om te beslissen dat soort luidruchtige motorfietsen van 600 cc of meer via een toegangsverbod uit de binnenstad te weren.	27
i.	Ik heb het ontwerp geluidsactieplan doorgenomen. Er staan een hoop goede initiatieven in, echter het geluid dat mij het meest opvalt/stoort wordt over het hoofd gezien. Zoals zeer veel Antwerpenaren, woon ik in een relatief rustige straat in een zone 30. De meeste wagens die passeren zijn binnenshuis niet of nauwelijks hoorbaar. Om de paar minuten passeert er echter een wagen die hard optrekt en/of iemand met een getuned auto die bewust aangepast werd om veel lawaai te maken. Deze "uitzonderingen" hebben een grote impact op de geluidsbeleving. Kan dit aangepakt worden? We hebben LEZ ingevoerd om de wagens met een buitensporige uitstoot uit de stad te weren, waarom doen we dat niet voor geluid? Handhaving van de zone 30 kan helpen (zelfs als je handhaaft op 50km/u zou dat al een groot verschil maken, het hoeft geen heksenjacht te zijn op wie eens 35km/u rijdt...). Kan er een geluidsnorm voor wagens ingevoerd worden?	28
j.	Bewoner omgeving stadspark. Het autoverkeer met het machogedrag van de brommers.....	30
k.	Rondom het stadspark wordt hard gereden (vaak show optrekken). Enkel Van Eycklei heeft een flitspaal voor snelheid. Oplossing: ook rondom het park flitspalen: Rubenslei, Quinten Matsijslei, Quellinstraat, alle straten rondom het park en scholen. Politiecontrole ad hoc.	32
l.	Huwelijksceremonies door andere culturen: Bij trouwpartijen, is het gebruikelijk om door gans de stad in karavaan met auto's te rijden, met non-stop geclaxonneer. Oplossing: politieoptreden, boetes, sensibilisering in gemeenschappen.	32
m.	Het plan spreekt over stiller wegverkeer, maar voorziet men bijkomende flitspalen, snelheidsbeperkende maatregelen en structurele politiecontroles rond het stadspark (Rubenslei, Quinten Matsijslei, Quellinstraat)? Enkel Van Eycklei heeft momenteel een flitspaal.	34
n.	Voer regels in voor de hoeveelheid geluid die een brommer, motorfiets... mag maken. Er lijken geen regels voor te zijn en het resultaat is dat steeds meer brommers en motorfietsen constant door de stad zigzaggen om eten te bezorgen of gewoon macho- en antisociaal gedrag vertonen. Er zou onderzoek moeten worden gedaan naar de toename van dergelijke voertuigen in de stad en de negatieve gevolgen hiervan voor de gezondheid van de inwoners.	39
o.	Knetterende brommers en scheurende auto's horen in de stad echt niet thuis! Handhavingsbeleid lijkt hier nauwelijks te bestaan.	42
p.	District Deurne: Bij het nakende ontwerp van de Boterlaarbaan/Van Strydoncklaan moet rekening gehouden worden met de bevindingen van dit onderzoek: een gepaste snelheid,	47

	Opmerking	Reactie
	handhaving van onaangepast rijgedrag en luide voertuigen, geluidsmilderende maatregelen (bomen) en een geschikt en kwaliteitsvol wegdek (fluisterasfalt).	
q.	District Deurne: Wij vernamen dat De Lijn in de nabije toekomst werk wil maken van de heraanleg van De Gryspeerstraat. Ook hier vragen we aandacht voor een kwaliteitsvol wegdek (quid kasseien), handhaven bij onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen en aandacht voor de modal shift naar minder gemotoriseerd verkeer.	47
r.	Het district Berchem vraagt aan het college om op sommige plekken knalpotterreure te onderzoeken en hoe dit kan worden aangepakt.	50

Inhoud van de opmerkingen

1. Zet in op een versterkte handhaving tegen onaangepaste snelheid, luide muziek en knalpotten van wagens, motorfietsen en brommers, door asociaal rijgedrag, en door getoeter bij sommige huwelijksceremonies, zowel overdag als 's avonds en 's nachts. Het hierdoor veroorzaakte geluid is extra storend, en heeft een grote impact op de geluidsbeleving. **(a, b, c, d, e, f, g, i, j, k, l, m, o, p, q, r)**
Vermelde probleemlocaties: Leopold de Waelplaats, Antwerpen Zuid, Frankrijklei, Borgerhout extra muros, omgeving Stadspark, Boterlaarbaan/Van Strydoncklaan, De Gryspeerstraat, Menegemlei, Cadixwijk, district Berchem:
 - Voer meer en proactieve controles en handhaving uit tegen asociaal rijgedrag en te luide voertuigen.
 - Verbeter de handhaving van zones 30 en bij snelheidsovertredingen, o.a. structurele politiecontroles en meer snelheidscamera's in probleemzones (o.a. omgeving stadspark).
 - Breng probleemlocaties in kaart en werk een aanpak op maat uit.
 - M.b.t. getoeter bij huwelijksceremonies: zet in op handhaving door de politie en sensibilisering in gemeenschappen.
 - Volg het voorbeeld van steden zoals [Gent](#) (inbeslagname luide voertuigen door de politie, en meer controles) en [Parijs](#) (onderzoek naar het inzetten van geluidsflitscamera's).
2. Voer een geluidsnorm in voor wagens, motorfietsen en bromfietsen. **(i, n)**
3. Voer snelheidsbeperkende maatregelen in. **(m)**
4. Zet in op de elektrificatie van voertuigen. **(h)**
5. Weer luidruchtige voertuigen en motorfietsen (van 600 cc of meer) via een toegangsverbod uit de binnenstad (cfr. LEZ). **(h, i)**
6. Monitor de evolutie van het aantal luidruchtige voertuigen in de stad en de gezondheidseffecten. **(n)**

Reactie op de opmerkingen

1. Verschillende van de voorgestelde maatregelen zijn opgenomen in hoofdstuk 4.2.7 'Handhaven bij geluidsoverlast door onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen' van het geluidsactieplan:
 - Een efficiëntere en gerichtere bestraffing van beperkte snelheidsovertredingen via GAS-boetes in snelheidsregime 30 km/u en 50 km/u waarbij men niet meer dan 20 km/u te snel rijdt.
 - Een prioritaire handhaving op onaangepast rijgedrag via de verkeerswetgeving en bestuurlijke inbeslagnames van voertuigen (de noodzaak om de openbare veiligheid te garanderen, maakt dat het gebruiksrecht aan de bestuurder onttrokken kan worden door de politie).
 - Handhaving bij geluidsoverlast door voertuigen op basis van de Antwerpse politiecodel¹ (bundeling van de bestaande politieregels in Antwerpen) en de koninklijke besluiten over de technische eisen waaraan auto's en bromfietsen moeten voldoen (zie ook reactie 2 hieronder).
 - De politie volgt ook de recente ontwikkelingen rond geluidsoverlast op de markt op.
2. Er bestaan reeds geluidsnormen voor motorvoertuigen: de maximale geluidsproductie van voertuigen en uitlaten is opgenomen in het 'Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebereiden moeten voldoen' (artikel 40), en het 'Koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op

¹Politiecodel: 'artikel 286. Het is verboden de openbare rust te verstoren door elke geluidshinder, voortgebracht door een voertuig. De bestuurder van het voertuig is aansprakelijk voor de overtreding. Als de bestuurder van het voertuig niet gekend is, is de eigenaar aansprakelijk.'

de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen' (artikel 9 en 10). Mogelijkheden om geluidsmetingen op het terrein uit te voeren om deze maximale geluidsproductie ter plaatse te controleren en handhaven worden onderzocht door Politiezone Antwerpen (controlemetingen om de maximale geluidsproductie van voertuigen te handhaven moeten namelijk voldoen aan specifieke voorwaarden opgenomen in de koninklijke besluiten die op het terrein moeilijk haalbaar zijn).

Op basis van de politiecodel (art. 286) kan er ook geverbaliseerd worden zonder over te gaan tot controle via geluidsmetingen.

3. Hoofdstuk 4.2.4 'Een gepaste snelheid op elke weg' zet in op een verbeterde handhaving van de snelheid in woonwijken door de verdere uitrol van een snelheidsremmende weginrichting, zoals het plaatsen van verkeersdrempels.
4. Hoofdstuk 4.2.3 'Elektrificatie van voertuigen stimuleren' zet in op het stimuleren van een verdere elektrificatie van voertuigen.
5. Op dit moment zijn alle motorfietsen en bromfietsen toegelaten in de lage-emissiezones in Vlaanderen. Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2019-2030 gaat wel uit 'van het principe dat in de toekomst ook scooters en bromfietsen in het toepassingsgebied van een LEZ moeten worden opgenomen'. Het weren van de meest vervuilende tweewielers uit de LEZ kan bijkomend ook een positief effect hebben op het verminderen van omgevingslawaai van motorfietsen en brommers.
6. Meldingen in verband met geluidshinder gerelateerd aan luidruchtige voertuigen worden niet afzonderlijk geregistreerd door de politie. Dergelijke meldingen zijn vaak onderdeel van bredere klachten en verwijzen regelmatig naar fenomenen zoals overdreven snelheid, tuning, straatracen, onverantwoord rijgedrag en knalpotterreur. Omdat er geen specifieke categorie bestaat voor dit type meldingen, wordt de evolutie ervan niet systematisch opgevolgd.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 13 – Wegverharding en heraanleg lokale wegen

	Opmerking	Reactie
a.	Ik woon in een appartement op straatniveau in de Indiëstraat, gelegen in de Cadix-wijk (Eilandje). De straat is versmald, aangelegd met ouderwetse kasseien, en is een zone 30 — al wordt deze snelheidsbeperking helaas vaak genegeerd. De combinatie van deze kasseien en het voorbijrijdende verkeer zorgt voor een aanzienlijke geluidsoverlast, zelfs wanneer voertuigen zich aan de snelheidslimiet houden. De geplande elektrificatie van voertuigen zal vermoedelijk weinig soelaas bieden, aangezien elektrische wagens doorgaans zwaarder zijn dan voertuigen op fossiele brandstoffen, wat het geluidsprobleem niet noodzakelijk vermindert. Een mogelijke oplossing, allicht ingrijpend, is het vervangen van de huidige kasseien door "afgezaagde" of "afgeplatte" varianten. In enkele andere straten is dit reeds succesvol toegepast — zo denk ik spontaan aan de Cogels-Osylei of de stadslus. Deze suggestie zou de Stad kunnen opnemen in haar toekomstige beleidsplan, om zo niet meer voor klassieke kasseien te kiezen meer eerdere "platte" varianten.	7
b.	Wij wonen een drietal jaar in de recent ontwikkelde (en nog steeds in ontwikkeling zijnde) wijk Cadix. De straten werden heraangelegd met gewone kasseien, platte kasseien of een combinatie van de twee (een fietsstrook links en rechts met platte kasseien en een middenstrook met gewone kasseien). Helaas ervaren we erg veel overlast van het wegverkeer dat over de gewone kasseien rijdt, vooral tijdens onze nachtrust. We merken in onze wijk ook op dat het verschil tussen de gewone kasseien en de platte kasseien substantieel is. De platte kasseien zijn veel minder luid dan de gewone kasseien. Wij hebben echter pech dat onze straat (Madrasstraat) een combinatie van beide kasseien bevat (cf. supra fietsstroken + middenstrook), waardoor gemotoriseerde voertuigen steeds (deels) op de gewone kasseien moeten rijden. Uiteraard is asfalt nog stiller dan platte kasseien, maar we begrijpen dat dat in onze wijk omwille van historische en/of esthetische redenen mogelijks niet haalbaar is.	11

	Opmerking	Reactie
	Verder lees ik dat in zones 30, zoals in onze wijk van toepassing, het motorgeluid luider is dan het rolgeluid en het type wegdek er dan minder toe doet. Toch twee opmerkingen die ook hier de noodzaak van platte kasseien en idealiter asfalt aantonen: -Helaas wordt de snelheidslimiet van 30 in onze wijk vaak niet gerespecteerd (vooral 's nachts) waardoor het rolgeluid het motorgeluid duidelijk overstijgt. -De overschakeling naar elektrische voertuigen is bezig en onvermijdelijk. Elektrische voertuigen hebben geen (klassiek) motorgeluid en dus een belangrijk voordeel m.b.t. geluidsoverlast, tenzij een hoog rolgeluid door de interactie van de banden met een bepaald type wegdek dit voordeel zou teniet doen! Bovendien zijn elektrische voertuigen door hun batterijpakket verhoudingsgewijs zwaarder dan hun fossiele voorgangers én krijgen ze daarom standaard grotere banden met meer wegcontact aangemeten, waardoor ze verhoudingsgewijs ook meer rolgeluiden produceren. Ten slotte nog twee algemene opmerkingen: -Ik lees in de pers dat er in de Cadixwijk, in vergelijking met andere stadswijken, veel minder gezinnen met jonge kinderen wonen (daarom dat het stadsbestuur projectontwikkelaars de ontwikkeling van gezinsvriendelijke woonprojecten oplegt). En ruimer dan onze wijk, neemt ze maatregelen om de stadsvlucht van jonge gezinnen tegen te gaan (voldoende aanbod van ruime woningen, groene plekken, speeltuinen, kinderopvang, scholen ...). Een goede nachtrust door minder geluidsoverlast kan een belangrijk bijkomend argument zijn om deze doelstellingen te verwezenlijken! -Bovendien zullen fietsers erg dankbaar zijn met meer platte kasseien en (idealiter) asfalt! Ik lees in het ontwerp dat er meer zal worden ingezet op platte kasseien en indien mogelijk asfalt. Wij kunnen dit alleen maar toejuichen en zijn overtuigd dat dit de leefbaarheid in onze wijk aanzienlijk zal verbeteren!	
c.	Ik ben een paar maanden geleden verhuisd naar Deurne en woon in de Menegemlei. Op momenten komt hier echt heel veel verkeer door de straat en door de klinkers komt het lawaai fel binnen (ramen opzetten langs de voorzijde doe ik niet omwille van het lawaai). Ik hoop dat deze straat mee opgenomen kan worden en dat er iets aan het wegdek gedaan kan worden op korte termijn.	14
d.	Een van de strategische doelstellingen van het plan is het realiseren van een netwerk van kwaliteitsvolle luwteplekken en een aangenaam geluidsklimaat in de publieke ruimte (maatregel 4.7). De Pothoekstraat, met haar hoge verkeersintensiteit en barrièrewerking, vormt een belemmering voor deze doelstelling. Het verbeteren van de oversteekbaarheid en leefkwaliteit van deze straat is noodzakelijk om de bereikbaarheid van stilte- en luwteplekken te verhogen, zoals onderbouwd in maatregel 4.7.1. Het plan toont aan dat een verlaging van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u resulteert in een significante daling van de geluidsbelasting (maatregel 4.2.4). Bovendien wordt in het plan gesteld dat in alle Antwerpse woonwijken een zone 30 van kracht is (maatregel 4.2.4). Antwerpen-Noord verdient een ambitieuze aanpak waarbij ook "blinde vlekken" zoals de Pothoekstraat de nodige aandacht krijgen. Precies omdat het een Hoofdstraat is in een dichtbevolkte en lawaaiëriëke wijk én nog steeds een zone 50 betreft, lijkt het aangewezen om dit in het Geluidsactieplan expliciet te preciseren, zodat bij de eigenlijke heraanleg het standpunt vanuit geluidsbeleid duidelijk is.	16
e.	Ik woon in de Menegemlei aan het kruispunt met de Gouverneur Holvoetlaan. Door de werken in de Drakenhoflaan is er een enorme passage van verkeer doorheen de Menegemlei van auto's die vaak ook 50km/u of sneller rijden (ondanks de toegestane 30 km/u), wat in combinatie met de verzakkingen in de kasseiweg leidt tot een enorm lawaai of zelfs trillingen in het gebouw zelf. Ik woon hier zelf nog maar enkele maanden dus heb geen referentie van voor de werken maar ik vermoed dat het lawaai niet veel zal verminderen na de werken. Ik denk voornamelijk dat de combinatie van de verzakkingen, de grote passage van auto's en de overdreven snelheid leidt tot deze hoeveelheid lawaai. Het wegnemen van enkele van deze oorzaken zou zeker leiden tot de vermindering in trillingen/lawaai in het gebouw.	18

	Opmerking	Reactie
f.	Woonplaats: Leopold de Waelplaats. Misschien een oplossing vinden voor geluid van wagens op kasseien.	19
g.	Ik verblijf op de Menegemlei, 2100 Deurne. Dit is een straat met kasseien waar heel veel verkeer doorkomt ook 's nachts. Het raam openzetten van de slaapkamer tijdens de nacht is niet mogelijk, dan slaap je niet door het lawaai. Hoeveel decibel dit verkeer produceert dat weet ik niet. Zou het mogelijk zijn om de straatbedekking te veranderen op termijn? Zijn er nog buurtbewoners die hierover klagen?	22
h.	District Wilrijk: Versnel het werken - én de heraanleg - met geluidsreducerend asfalt op drukke(re) wegen;	45
i.	District Deurne: Wij vernamen dat De Lijn in de nabije toekomst werk wil maken van de heraanleg van De Gryspeerstraat. Ook hier vragen we aandacht voor een kwaliteitsvol wegdek (quid kasseien), handhaven bij onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen en aandacht voor de modal shift naar minder gemotoriseerd verkeer.	47

Inhoud van de opmerkingen

- Een wegdek van klassieke kasseien veroorzaakt veel overlast (lawaai en soms trillingen), vooral bij nachtelijk verkeer. Het lawaai wordt versterkt door verzakkingen in het wegdek, toenemende passage (Menegemlei) en door voertuigen die de snelheidslimiet niet respecteren (Cadix-wijk, Menegemlei). Er wordt overlast signaleerd in volgende straten:
 - Cadix-wijk (Indiëstraat, Madrasstraat). Vraag om bolle kasseien te vervangen door bij voorkeur asfalt en als dat niet kan door platte kasseien. Er wordt vaak sneller gereden dan de toegelaten 30 km/u. **(a, b)**
 - Leopold de Waelplaats. Vraag voor aanpak geluidshinder door kasseien. **(f)**
 - Menegemlei: de combinatie van kasseien, verzakkingen in het wegdek, de grote passage van auto's en de overdreven snelheid leidt tot veel lawaai en zelfs trillingen in gebouwen, ook 's nachts. **(c, e, g)**
- Vraag voor geluidsmilderende maatregelen bij heraanleg van lokale straten:
 - Ga bij de heraanleg van de Pothoekstraat voor een snelheidsregime van 30 km/u, in combinatie met maatregelen ter bevordering van de oversteekbaarheid om de toegang tot luwteplekken te verbeteren. Het lijkt aangewezen om dit te preciseren in het geluidsactieplan. **(d)**
 - District Deurne vraagt om bij de heraanleg van De Gryspeerstraat aandacht te hebben voor een kwaliteitsvol wegdek zonder kasseien, handhaving bij onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen, en voor de modal shift naar minder gemotoriseerd verkeer. **(i)**
- Rolgeluid, en dus het vermijden van kasseien, wordt belangrijker naarmate het aandeel elektrische voertuigen toeneemt. Elektrische voertuigen zijn zwaarder dan wagens met een klassieke verbrandingsmotor en hebben bredere banden, waardoor het rolgeluid toeneemt. Dit doet het voordeel van een stillere motor teniet. **(a, b)**
- District Wilrijk vraagt om sneller werk te maken van de heraanleg van drukke(re) wegen en van de aanleg van geluidsreducerend asfalt op deze wegen. **(h)**

Reactie op de opmerkingen

- In hoofdstuk 4.2.8 'Inzetten op een geschikt en kwaliteitsvol wegdek' wordt de aanpak van de stad toegelicht. Zo vervangt de stad bij heraanleg van wegen bij voorkeur kasseien door asfalt, in het bijzonder in straten met veel verkeer of met snelheden van meer dan 30 km/u. In straten waar het behoud van kasseien gewenst is omwille van het historische karakter of esthetische redenen, wordt tegenwoordig zoveel mogelijk geopteerd voor platte (afgevlakte) kasseien die minder geluidshinder veroorzaken.
 - Voor het **Eilandje** (Cadix-wijk, Indiëstraat, Madrasstraat) werd een beeldkwaliteitsplan opgemaakt waarbij de kasseien een verwijzing waren naar het historische karakter van het Eilandje. Daarin werd opgenomen om de straten op deze manier te voorzien.
 - De kasseien op de **Leopold de Waelplaats** maken deel uit van het historische beeld in de omgeving en werden in de omgevingsvergunning als beeldkwaliteitsbepalend opgenomen.

- In de **Menegemlei** werden recent de fietspaden voorzien van asfalt. Een herstelling of heraanleg staat voorlopig niet op het programma. De afgelopen tijd zijn er een aantal omleidingen via de Menegemlei geweest, onder meer door de werken in de Drakenhoflaan. Hierdoor was er meer passage. De werken in de Drakenhoflaan werden in de zomer van 2025 afgerond.

Naarmate de snelheid toeneemt, neemt ook het rolgeluid van de banden en het windgeruis toe en nemen deze geluiden de bovenhand boven het motorgeluid. Het is dus belangrijk dat de snelheidslimieten gerespecteerd worden, zeker in woonwijken of andere geluidsgevoelige gebieden. In fiche 12 wordt verder ingegaan op geluidsoverlast door te hoge snelheid en de handhaving hierop.

2. Bij de (her)aanleg van straten en openbaar domein dient rekening gehouden te worden met tal van aspecten zoals het gewenste gebruik van de publieke ruimte, veiligheid, mobiliteit, esthetiek, vrijwaring van het historische karakter, kostenefficiëntie (aanleg-, onderhoudskosten, levensduur), (technische) uitvoerbaarheid, klimaatbestendigheid, luchtkwaliteit, geluid(shinder) enzovoort. In het geval van straten spelen verkeersdoorstroming en -snelheid ook een rol. De doelstelling is om een doordacht en evenwichtig concept (ontwerp en materialen) te realiseren dat aansluit bij de noden van bewoners, gebruikers en de omgeving en dat rekening houdt met de diverse randvoorwaarden. Bij belangrijke projecten wordt een inspraaktraject georganiseerd, zodat omwonenden en gebruikers mee kunnen nadenken over de invulling van hun leefomgeving. De vermelde straten zijn lokale straten en vallen onder de bevoegdheid van het stadsbestuur:
 - De **Pothoekstraat** is aan vernieuwing toe. Het district Antwerpen startte in 2024 een inspraaktraject op, om de bevindingen en wensen van de buurtbewoners te bevragen. De resultaten van het inspraaktraject worden meegenomen voor de opmaak van een concept. Over dit concept kan de buurt vervolgens in dialoog gaan met het ontwerpteam. De start van de werken is gepland in de tweede helft van 2027. Voor meer info over de Pothoekstraat wordt verwezen naar fiche 3 (Ambitieniveau en prioritaire zones) en fiche 9 (Snelheidsregime).
 - De **Gryspeerstraat**. De Lijn voorziet vernieuwing van de tramsporen in 2028. De keuze voor de wegverharding en het straatontwerp zullen gemaakt worden in overleg tussen de stad, het district, De Lijn en Water-link. De straat staat gemarkeerd als een Groene nerf naar de Ringparken toe, dit betekent dat bijkomende vergroening in de straat wordt verwacht op middellange termijn. Voor meer info over modal shift en onaangepast rijgedrag wordt verwezen naar fiches 4 en 12.
3. Het is een terechte opmerking dat rolgeluid, en dus het wegdek, belangrijker wordt naarmate het aandeel elektrische voertuigen toeneemt. Bij zeer lage snelheden (<20 à 30 km/u) is een elektrische auto stiller dan een auto met een verbrandingsmotor omdat er geen motorgeluid is. Bij kasseien zal dit verschil teniet gedaan worden, en al bij lage snelheden zal een zwaardere elektrische auto luider zijn dan een gemotoriseerde auto.
4. Een extra stil asfalttype is niet zinvol in de binnenstad gezien het vele wringende verkeer (afslaan, parkeermanoeuvres...) en de lage(re) snelheid (maximum 50 km/u). Stillere asfalttypes vinden wel hun toepassing op autosnelwegen en drukke verbindingswegen met een hoge verkeersintensiteit. Voor deze wegen is het Agentschap Wegen en Verkeer verantwoordelijk (zie ook maatregel 4.2.9).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 14 – Grote wegen en spoorwegen

	Opmerking	Reactie
a.	Kan er m.b.t. luchtkwaliteit en geluidshinder onderzocht worden hoe er minder wagens de R11 zouden kiezen? Deze weg en omgeving zijn absoluut niet aangelegd om zo veel auto's te behappen en er is allerminst een vlotte doorstroming.	2
b.	Bewoners in de Service residentie Elsdonck (Klaproosstraat te Wilrijk) hebben reeds jaren last van geluidshinder van het verkeer op de autostrade naar Brussel die op minder dan 400 m gelegen is. Met uw voorstel zou er een oplossing aan deze geluidshinder kunnen gegeven worden. Nemen jullie dit geval in overweging?	5

	Opmerking	Reactie
c.	Het proefproject met de gleuven op de Ring heeft een positief resultaat heeft gegeven. Wij zijn inwoners van Ekeren (wijk Donk / Sint Lucas), dat is ook Antwerpen maar wij worden precies vergeten. Heel onze wijk kent problemen. Dag en nacht. Wij horen bijna constant het geraas van het vervoer op de ring, geluidshinder dus. Het is slechts zelden, als de wind uit de andere richting komt dat wij de stilte mogen ervaren. Wanneer kunnen jullie iets voor ons doen? Waarom worden wij vergeten?	6
d.	Het aanbrengen van een geluidsmuur op het einde van de Van Vaerenberghstraat in Berchem ter hoogte van kruispunt met de Posthoflei/ Posthofbrug [Foto bezorgd] om zo de geluidsoverlast door treinen en doorgaand verkeer van de Singel (die ongetwijfeld de norm van <70db overschrijdt), op het einde van de Van Vaerenberghstraat aanzienlijk te verminderen. De illegale doorgang van scooters via dit punt zou op dezelfde manier kunnen worden teruggedrongen zonder de doorgang volledig te moeten afsluiten voor fietsers en voetgangers. Er kan geopteerd worden voor een groene muur waardoor het zicht niet als onaangenaam zal worden ervaren.	9
e.	Specifiek voor het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo wenst het districtcollege het belang te benadrukken van geluidsmilderende maatregelen voor woonzones langs grote wegen (bv. geluidsafscherming, geluidsarmer wegdek,...). Het ontwerp-geluidsplan beschrijft, terecht, dat het Vlaamse Gewest bevoegd is voor deze geluidsmilderende maatregelen, via acties voorzien in het Vlaamse geluidsactieplan. Het ontwerp-geluidsactieplan stelt dat de stad het infrastructuurproject De Nieuwe Rand opvolgt en een snelle uitvoering zal bepleiten van geluidsmaatregelen die in de milieueffectenrapportage worden aanbevolen. Indien in het kader van De Nieuwe Rand geluidsafscherming wordt aangelegd langs de noordelijke A12 in Berendrecht en Zandvliet stellen de stad en het havenbedrijf aan AWW voor om gelijktijdig de geluidsbuffer aan te leggen zoals voorzien in artikel R18.5 van de stedenbouwkundige voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Zeehavengebied Antwerpen. Voor het districtsbestuur kan en moet de ambitie op dit vlak scherper gesteld worden: 'indien' moet hierboven dan ook gelezen en begrepen worden als 'wanneer'. Als district zullen we er bij het verder verloop van het project De Nieuwe Rand dan ook blijven over waken dat de ambities op dit vlak worden gerealiseerd, en we vragen aan het stadsbestuur om dit evenzeer actief op te nemen binnen het project(team).	31
f.	-Het district Wilrijk vindt het stedelijke geluidsactieplan een duidelijke opportuniteit om via onder meer geïntegreerd beleid geluidshinder te reduceren en zo bij te dragen aan een gezondere en aangename leefomgeving. Vroegtijdige samenwerking tussen Agentschap Wegen en Verkeer, stad en district is cruciaal voor de slaagkansen ervan. Op basis van recente geluidskarten stelt het district Wilrijk voor volgende zones prioritair te bekijken: • Wegverkeer: Vooral de A12, de R11 en de E19 zorgen voor verhoogde geluidsniveaus; • Prioritair zijn onderstaande zones die gelegen zijn aan voormelde drukke verkeersaders • Schoolomgevingen en kinderopvang; • Ziekenhuizen/zorgsites. -District Wilrijk adviseert m.b.t. planningsinitiatieven/snelwegen: • Maak zo snel als mogelijk werk van (een studie m.b.t.) de ondertunneling van de A12. We hebben begrepen dat naast dit actieplan momenteel door AWW een grondige studie wordt gemaakt die de impact van snelheid op geluid, doorstroming,... op de A12 in kaart zal brengen. Betrek alleszins tijdig het district Wilrijk bij dit lopende onderzoek. • Voorzie in nog meer geluidschermen of leg alleszins (extra) groenbuffers aan langs drukke wegen, maak werk van de ontbrekende geluidschermen op de A12 en moderniseer alvast de oude geluidsschermen (waar mogelijk, ..); • Pak desgevallend ondertussen ook de groeven aan, tussen de betonplaten op de brug, die zorgen immers voor veel geluid.	45
g.	District Deurne: Bij het nakende ontwerp van de Boterlaarbaan/Van Strydoncklaan moet rekening gehouden worden met de bevindingen van dit onderzoek	47

	Opmerking	Reactie
	[=ontwerpgeluidsactieplan]: een gepaste snelheid, handhaving van onaangepast rijgedrag en luide voertuigen, geluidsmilderende maatregelen (bomen) en een geschikt en kwaliteitsvol wegdek (fluisterasfalt).	
h.	District Borsbeek: In het ontwerpplan worden verschillende straten in Antwerpen geïdentificeerd als "knelpuntstraten" wat betreft geluidsoverlast. De twee Borsbeekse gewestwegen, de Frans Beirenslaan en de Herentalsebaan, behoren tot deze categorie, aangezien zij de norm van 70 dB overschrijden. Om de geluidshinder te reduceren, worden er maatregelen uitgewerkt rond zeven pijlers, waaronder het stiller maken van het wegverkeer. Cruciaal voor de bevordering van de leefkwaliteit springen twee punten in het oog, namelijk stiller wegverkeer in woonstraten en een geschikt en kwaliteitsvol wegdek. Graag zouden wij willen vragen of er extra aandacht besteed kan worden voor de herinrichting van onze drukke gewestwegen. Deze gewestwegen staan niet in het stedelijk programma, maar mogen wij voorstellen om dit vanuit het college op de agenda te zetten om te bespreken met het Agentschap Wegen en Verkeer. Het is van groot belang dat er maatregelen worden genomen om de geluidsnorm te doen dalen tot onder de 70 dB tegen 2030. Dit zal niet alleen bijdragen aan een betere leefkwaliteit voor onze inwoners, maar ook aan een gezondere en aangename leefomgeving.	48
i.	District Hoboken: Verder vraagt het district om voor de Sint-Bernardsesteenweg in overleg te gaan met het Vlaams gewest voor een heraanleg die maximaal geluidreducerende maatregelen voorziet.	49
j.	District Berchem vraagt om bij de bevoegde overheden aan te dringen op een heraanleg van de grote radialen op de stad, onder andere de Grote Steenweg intramuros én extramuros. Hierbij kunnen de geluidseffecten bekeken worden, bijvoorbeeld afstand tussen huizen en het wegdek vergroten, stiller wegdek leggen, snelheid verminderen,...	50
k.	District Berchem vraagt de stad om mee aan te dringen bij NMBS/Infrabel voor geluidsdempingsmaatregelen, railpads en stillere treinen...	50
l.	Het district Ekeren wordt omgeven en doorsneden door snelweg- en spoorinfrastructuur zoals de A12, E19, spoorlijn 4 (hoge snelheidslijn Antwerpen-Amsterdam), spoorlijn 11 (goederenvervoer haven) en spoorlijn 12 (goederen- en personenvervoer Nederland). De geluidsbelasting van deze infrastructuren heeft een impact op de omliggende Ekerse wijken. Het district Ekeren vraagt daarom om er bij de bevoegde infrastructuurbeheerders op aan te dringen dat er voldoende geluidsbuffering wordt voorzien bij de bestaande weg- en spoorweginfrastructuur en dat bijkomende geluidsbuffering wordt opgelegd bij toekomstige verkeersinfrastructuurprojecten zoals de Nieuwe Rand. Daarnaast vraagt het districtsbestuur bijzondere aandacht voor de gebieden Bospolder en Muisbroek. Deze groengebieden hebben niet enkel een grote ecologische en recreatieve waarde maar zijn daarnaast ook belangrijke rust-en luwtegebieden. Uit de geluidskaarten blijkt evenwel dat beide gebieden sterk belast worden. Het district vraagt dat er bijkomende geluidsbuffering komt voor de gebieden Bospolder en Muisbroek zodat deze gebieden aanzien kunnen worden als luwte-en stiltegebied.	51

Inhoud van de opmerkingen

Aangaande geluidshinder langs spoorwegen, grote verbindingswegen en snelwegen zijn volgende voorstellen ingediend:

1. Vraag voor onderzoek om de verkeersintensiteit op de R11 te verminderen. **(a)**
2. Vraag voor een oplossing voor geluidshinder ter hoogte van de Klaproosstraat langs de E19. **(b)**
3. Vraag voor een oplossing voor geluidshinder in de wijk Donk/Sint-Lucas in Ekeren. Suggestie om de NGCS-techniek (Next Generation Concrete Surface) toe te passen op de snelweg ter hoogte van die wijk. **(c)**
4. Vraag voor aanbrengen geluidsmuur op het einde van de Van Vaerenberghstraat ter hoogte van het kruispunt met de Posthoflei/ Posthofbrug (Berchem) om geluidsoverlast door treinen en doorgaand verkeer van de Singel te verminderen. **(d)**

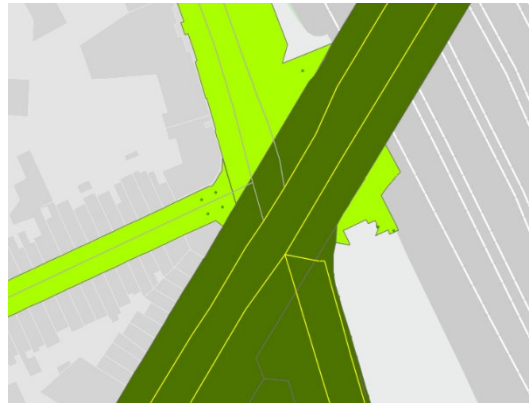
5. Het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo vraagt geluidsafscherming langs de A12 ter hoogte van de woonzones in het district en dat de stad bepleit dat de ambities op dit vlak in het kader van het project De Nieuwe Rand in elk geval worden uitgevoerd. **(e)**
6. Het district Wilrijk vraagt prioritair geluidsoverlast vanwege wegverkeer op de A12, R11 en E19 (Wilrijk) aan te pakken, in het bijzonder nabij scholen, kinderopvang, ziekenhuizen en zorgsites. Bij de A12 vraagt het district om snel werk te maken van (een studie m.b.t.) de ondertunneling, en om tegelijk zo snel als mogelijk werk maken van (onderzoek naar) kortetermijnmaatregelen zoals reparatie en modernisering van de bestaande schermen, aanpassing van de toegelaten snelheid, en aanpak van de groeven tussen de betonplaten op de brug die veel geluid veroorzaken. Vraag om nog meer geluidschermen of extra groenbuffers te voorzien langs drukke wegen. Vraag naar vroegtijdige samenwerking tussen AWW, stad en district omdat dit cruciaal is voor de slaagkansen van projecten. **(f)**
7. Het district Deurne vraagt om bij het ontwerp van de Boterlaarbaan/Van Strydoncklaan rekening te houden met de realisatie van een gepaste snelheid, handhaving van onaangepast rijgedrag en luide voertuigen, geluidsmilderende maatregelen (bomen) en een geschikt en kwaliteitsvol wegdek (fluisterasfalt). **(g)**
8. Het district Borsbeek vraagt om aandacht te besteden aan de herinrichting van de Borsbeekse knelpuntstraten (Frans Beirenslaan en de Herentalsebaan) om de geluidsoverlast terug te dringen. **(h)**
9. Het district Hoboken vraagt een heraanleg van de Sint-Bernardsesteenweg die maximaal geluidreducerende maatregelen voorziet. **(i)**
10. Het district Berchem vraagt een heraanleg van de grote radialen op de stad, o.a. de Grote Steenweg intramuros én extramuros, waarbij rekening wordt gehouden met geluidreducerende maatregelen, bijvoorbeeld vergroten afstand tussen huizen en het wegdek, stiller wegdek leggen, snelheid verminderen. **(j)**
11. Het district Berchem vraagt om aan te dringen bij NMBS/Infrabel voor geluidsdempingsmaatregelen, railpads en stillere treinen... **(k)**
12. Het district Ekeren vraagt dat er voldoende geluidsbuffering wordt voorzien bij de bestaande weg- en spoorweginfrastructuur en dat bijkomende geluidsbuffering wordt opgelegd bij toekomstige verkeersinfrastructuurprojecten zoals de Nieuwe Rand. Het district vraagt specifiek dat er bijkomende geluidsbuffering komt voor de gebieden Bospolder en Muisbroek zodat deze gebieden aanzien kunnen worden als luwte-en stiltegebied. **(l)**
13. Vraag van verschillende districten om de gevraagde maatregelen aan te kaarten bij het Vlaamse Gewest en AWW. **(f, h, i, j, k, l)**

Reactie op de opmerkingen

1. Het Vlaamse Gewest is bevoegd voor geluidsmilderende maatregelen langs gewestwegen en snelwegen (zie 4.2.9). Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is de verantwoordelijke wegbeheerder van de vernoemde wegen. De stad maakt de vraag aan hen over. Het is onduidelijk welk deel van de R11 wordt bedoeld. Het meldpunt 'meldpuntwegen.be' is het geschikte platform om een melding over een concrete hindersituatie in te dienen.
2. De stad heeft in december 2023 aan AWW gevraagd om geluidsmetingen uit te voeren in de Klaproosstraat langs de E19 en te bekijken of er een geluidsscherm zou kunnen komen. AWW liet weten dat een geluidsscherm (langs de E19 en langs de oprit) niet zo veel effect zal hebben. De reden hiervoor is dat de woongelegenheden meer dan 100 meter ver van de oprit en de E19 gelegen zijn en zich deels op een hogere verdieping bevinden. Op de [website van AWW](https://www.awv.be) kan je nalezen onder welke voorwaarden AWW investeert in geluidswerende constructies. Eén van de voorwaarden is dat er minstens 5 woningen in een wooncluster binnen de 100 meter van de rand van de betrokken hoofdweg gelegen zijn (waarbij er een overschrijding van geluidseisen berekend wordt). Tot 100 meter kan een reductie van ca. 5 dB verwacht worden. Vanaf 100 meter neemt het effect verder af en is het effect snel niet meer merkbaar.
3. De NGCS-techniek waarbij groeven in het wegdek worden geslepen om het rolgeluid te verminderen, is enkel toepasbaar bij een betonnen wegverharding. Ter hoogte van de wijk Donk/Sint Lucas heeft de snelweg een wegdek in asfalt, en is de NGCS-techniek dus niet toepasbaar. Rolgeluid bij een wegdek in asfalt is doorgaans echter niet luider dan een betonnen wegdek met groeven. Elke vijf jaar worden nieuwe geluidskaarten en geluidsactieplannen opgemaakt voor heel het grondgebied van de stad Antwerpen, met inbegrip van deze woonwijk. De stad is niet bevoegd voor snelwegen en belangrijke spoorwegen, zelfs indien deze de agglomeratie Antwerpen doorkruisen. Voor lawaai komende van deze

infrastructuren zijn in hoofdzaak de Vlaamse geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en spoorwegen van toepassing.

4. Het kruispunt van de Van Vaerenberghstraat en de Posthofbrug is een lokale bevoegdheid (lichtgroen), maar sluit aan op de gewestweg Singel (donkergroen). De stad is bevoegd voor de voetpaden op de gewestwegen. Het plaatsen van een constructie tussen de gebouwen zal het meest doeltreffend zijn. Dat ligt volledig op grondgebied Berchem. De stad zal het voorstel in overweging nemen in overleg met het district Berchem en AWW, in uitvoering van maatregel 4.7.2 (Inrichten en beheren van de publieke ruimte met aandacht voor luwte, geluidskwaliteit en geluidsblootstelling van woningen) van het actieplan.



5. De ambitie van het infrastructuurproject De Nieuwe Rand betreft niet enkel mildering van de effecten van het project maar ook vermindering van bestaande geluidsoverlast in de woonkernen in de omgeving, onder meer in Berendrecht en Zandvliet. Binnen het project worden, op basis van geluidsmodellering, geluidsmaatregelen overwogen langsheen de snelweg ter hoogte van Berendrecht en Zandvliet. De stad volgt het project actief op en bepleit de realisatie van de ambities.
 6. De stad maakt de gevraagde maatregelen en aanbevelingen van het district Wilrijk over aan AWW. Wat betreft de A12 zijn de voorgestelde onderzoeken reeds lopende.
 7. AWW voert een studie uit naar een volledige herinrichting van de Boterlaarbaan (N116) van gevel tot gevel, tussen de Herentalsebaan en de R11. AWW bekijkt de weginrichting, vervangt het wegdek van de rijbaan en richt nieuwe, comfortabele fietspaden in. De stad en het district worden betrokken bij de heraanleg en kunnen advies geven tijdens de planfase.
 8. De stad maakt de inspraakreactie van het district Borsbeek over aan AWW.
 9. De stad maakt de inspraakreactie van het district Hoboken over aan AWW.
 10. De stad maakt de inspraakreactie van het district Berchem over aan AWW.
 11. Het Vlaamse actieplan voor de belangrijke spoorwegen is van toepassing op alle treinsporen nabij woningen in de agglomeratie Antwerpen (zie maatregelen 4.3.3 en 4.3.4). Daarin zijn de gevraagde maatregelen reeds voorzien en deels uitgevoerd.
 12. De stad maakt de inspraakreactie van het district Ekeren over aan AWW en het Vlaamse departement Omgeving. De stad volgt het project De Nieuwe Rand actief op en bepleit de realisatie van de ambities, waaronder onderzoek naar geluidsmilderende maatregelen ter hoogte van Ekeren. Nieuwe infrastructuurprojecten zoals De Nieuwe Rand zijn MER-plichtig. In het betreffende MER wordt geluidsmilering onderzocht en indien nodig uitgevoerd als deel van het project. Omdat geluidsafscherming een grote investering vraagt, wordt er doorgaans prioriteit gegeven aan woonzones boven natuurgebieden. Het gebied Bospolder-Muisbroek is bovendien grotendeels gelegen op meer dan 100m van de snelweg, zodat geluidsafscherming enkel in de rand van het gebied tot een geluidsreductie kan leiden; deze reductie is naar schatting onvoldoende om dit gebied tot een stilte- of luwtegebied om te vormen. Anderzijds is uit metingen gebleken dat de nieuwe verplichte rekenmethode de geluidsniveaus overschat op grotere afstand van de weg in open gebieden; vermoedelijk zijn de geluidsniveaus dus lager in Bospolder-Muisbroek dan wat de geluidskaarten tonen.
 13. De stad gaat in overleg met AWW aangaande de gevraagde maatregelen en aanbevelingen.
- Opmerkingen over een gepaste snelheid worden behandeld in fiche 9 en over handhaving in fiche 12.

Aanpassingen in het geluidsactieplan
Geen aanpassingen.

Fiche 15 – Leefbaarheidsmaatregelen Antwerpse Ring

	Opmerking	Reactie
a.	Met aandacht heb ik jullie studie gelezen. Heb hier ook de beschouwde knelpuntstraten opgemerkt. Blijkbaar komen hier de appartementsblokken Borsbeeksebrug 3/5/6 (150 appartementen) en deze van de Rodekruislaan niet in voor. Nochtans is deze omgeving zeer onderhevig aan geluidsoverlast van de Ring (R1) (gemiddelde Lden 73 en Lnight 66 [Resultaten De OORzaak bijgevoegd]). Bovendien wordt het lawaai van het verkeer extra weerkaatst door het recent gebouwde PostX politiecomplex waar, in tegenstelling tot de aanbevelingen, geen geluidsabsorberende wanden werden gebruikt aan de kant van de R1 ring. Is het mogelijk deze omgeving in jullie knelpuntstratenplan op te nemen en de nodige info te bezorgen over de geplande geluidsminderende maatregelen?	20
b.	De Klimaatraad en GECORO adviseren over de leefbaarheidsmaatregelen Antwerpse Ring: Lokale maatregelen zoals geluidsschermen en -bermen volstaan niet als enige maatregel. De overkapping van de Antwerpse Ring zou in het GAP een hoofdlijn moeten zijn om de geluidsoverlast in de stad te verminderen, ook al wordt die overkapping niet gerealiseerd voor 2029. Alle noodzakelijke voorbereidingen situeren zich wel in dit tijdsperspectief.	36, 37, 38
c.	Recht op Lucht vzw heeft als opmerking dat de toekomstige verkeersgroei en het sluipverkeer tijdens de Oosterweelwerken worden genegeerd en eist dat het actieplan in overeenstemming wordt gebracht met het MER bypass, inclusief modellering van de verwachte toename van verkeer en geluidsbelasting in dichtbebouwde wijken. “Volgens het Rekenhof moet het aantal Scheldekrusingen, om de rekeningen te laten kloppen, stijgen van 61 miljoen naar 87 miljoen per jaar: een toename van bijna 50% autoverkeer. Ook het MER bypass voor de Oosterweelverbinding voorziet significant meer (sluip)verkeer door woonwijken. Toch wordt deze toekomstige realiteit volledig genegeerd in het geluidsactieplan. Wij wijzen erop dat de uitspraak in het actieplan “Ook tijdens de werken worden minder-hindermaatregelen genomen om sluipverkeer in de woonwijken tegen te gaan en verkeersgeluid af te schermen” niet strookt met de feiten zoals beschreven in het MER bypass. Dit document voorziet net een significante toename van verkeer in woonwijken, en rekent hierbij nog niet eens mee dat de premetrotunnel gedurende lange tijd onbruikbaar zal zijn. In plaats van minder hinder komt er dus meer sluipverkeer, meer lawaai en meer druk op kwetsbare buurten. Dit citaat uit het actieplan is dan ook niet alleen misleidend, maar ontnemt bewoners het recht op een eerlijke inschatting van wat hen te wachten staat.”	43
d.	Het district Merksem adviseert om voldoende aandacht te besteden aan de rol van de toekomstige Ringparken en de overkapping van de Ring in kader van geluidsoverlast en groen- en luwteplekken.	44
e.	District Borgerhout: Rolgeluid op Antwerpse ring en E313 bijkomend verlagen door verlaagd snelheidsregime.	46
f.	District Deurne: Tenslotte danken wij stad Antwerpen, de hogere overheden en de burgerbewegingen voor de inspanningen die zij leveren voor de Oosterweelverbinding en de overkapping van de Antwerpse Ring. Voor de buurten Kronenburg, Conforta, Ten Eekhove en Deurne-Dorp zijn deze plannen in de toekomst een meerwaarde.	47
g.	District Berchem vraagt de maximale uitrol van Ringpark Groene Vesten met diens geluidswallen en -muren en geluidsluwe parken, als opstap naar volledige overkapping.	50

Inhoud van de opmerkingen

1. Ring ter hoogte van Borsbeeksebrug en Rodekruislaan: vraag om als knelpuntstraat op te nemen (geluidsmeting De OORzaak wijst op 73dB Lden en 66dB Lnight aan appartementsgebouwen) en vraag naar informatie over de geplande geluidsmilderende maatregelen. **(a)**
2. Lokale maatregelen zoals geluidsschermen en -bermen volstaan niet als enige maatregel. De overkapping van de Antwerpse Ring zou in het GAP een hoofdlijn moeten zijn om de geluidsoverlast in de stad te verminderen, ook al wordt die overkapping niet gerealiseerd voor 2029. **(b)**
3. Recht op Lucht vzw maakt de opmerking dat het actieplan onvoldoende rekening houdt met de verwachte toename in verkeersgroei en sluipverkeer door woonwijken als gevolg van de tijdelijke omleiding van de Ring (bypass) tijdens de Oosterweelwerken (volgens het MER bypass) en de werken

aan de premetrotunnel. Opmerking dat de minder-hindermaatregelen te positief worden voorgesteld. Vraag om het actieplan in overeenstemming te brengen met het MER bypass, inclusief modellering van de verwachte toename van verkeer en geluidsbelasting in dichtbebouwde wijken. (c)

4. De districten Merksem, Deurne, en Berchem onderstrepen het belang van de geplande overkappingen en ringparken voor het verbeteren van de leefbaarheid in de omliggende buurten, zowel voor het verminderen van de geluidsoverlast als voor de creatie van geluidsluwe parken. Vraag voor maximale uitvoering van de Ringparken als opstap naar een volledige overkapping. (d, f, g)
5. District Borgerhout pleit voor het verlagen van de toegelaten snelheid op de Ring en de E313 als aanvullende maatregel. (e)

Reactie op de opmerkingen

1. In het stedelijke actieplan is ervoor gekozen om geen snelwegen op te nemen in de knelpuntstratenlijst omdat die buiten de stedelijke bevoegdheid vallen. Hiervoor is het Vlaamse geluidsactieplan voor belangrijke wegen van toepassing, met inbegrip van de knelpuntenanalyse voor die wegen. De stad Antwerpen en de Vlaamse overheid beschouwen de Ring en de aansluitende snelwegen als prioritaire zone voor geluidsmilderende maatregelen. De grote investeringen in overkappingen, geluidsafscherming en andere geluidsmilderende maatregelen tonen dit aan. Omwille van het belang dat eraan wordt gegeven, zijn de leefbaarheidsmaatregelen aan de Ring opgenomen als aparte maatregel (4.2.10) in het geluidsactieplan. Een overzicht van de maatregelen is hier te vinden: [De Grote Verbinding](#); zie Ringpark Groene Vesten voor de geplande maatregelen ter hoogte van Borsbeeksebrug en Rodekruislaan. De groeven die in het wegdek van de Ring zijn geslepen (figuur 19 in het geluidsactieplan), zorgden reeds voor een geluidsverlaging in die zone van 3,5 tot 4 dB(A) ter hoogte van de woningen. De geplande geluidsafscherming is niet geschikt om het geluidsniveau van hoger gelegen appartementen te verminderen. Studiewerk wordt verricht in voorbereiding van een toekomstige overkapping van de zuidelijke Ring en het knooppunt Antwerpen-Oost - waar de E313 en Antwerpse Ring (R1) samenkomen (Knoop Oost).
2. Wat de Ring betreft, worden geluidsmaatregelen bepaald binnen het Toekomstverbond. Binnen het geluidsactieplan wordt geen voorafname gedaan aan wat in het kader van dat proces wordt beslist. Het actieplan beperkt zich daarom tot de voorziene stappen met focus op de planperiode 2025-2029. Het is een terechte opmerking dat lokale maatregelen als geluidsschermen niet volstaan als enige maatregel. De realisatie van overkappingen is echter nog niet voorzien in de planperiode. Wel vermeldt het actieplan dat in het Toekomstverbond is afgesproken om de Ring te overkappen waar dit kan, dat de Oosterweelwerken (inclusief maximale overkapping noordelijke Ring) in uitvoering zijn, en dat studiewerk lopende is ter voorbereiding van de overkapping van de zuidelijke Ring en Knoop Oost. De Ring is onmiskenbaar een belangrijke bron wat betreft omgevingslawaaï maar zelfs bij een volledige overkapping van de Ring is nog steeds een groot aantal woningen onderhevig aan meer dan 70 decibel. Volgens de geluidsbelastingkaarten zijn lokale wegen de oorzaak bij ongeveer de helft van de inwoners die wonen bij meer dan 70 decibel. Bij meer dan 65 decibel is dit bij meer dan 70% van de inwoners veroorzaakt door lokale wegen. Daarom zijn de andere maatregelen aangaande wegverkeer in het actieplan evenzeer belangrijk.
3. Het in kaart brengen van geluidseffecten van een MER-plichtige ontwikkeling en het bepalen van de nood aan milderende maatregelen moeten in het MER gebeuren. Het geluidsactieplan is niet de plaats om die analyse (opnieuw) te doen. Het MER Bypass berekende slechts een beperkte toename van fileopbouw op het onderliggende wegennet tijdens de ochtend- en avondspits (score 0). Op basis van het MER Bypass zijn in het kader van de vergunning maatregelen opgelegd en genomen om het sluipverkeer in woonwijken tegen te gaan. Deze zijn vooral maatregelen om de modal shift te ondersteunen zoals betere en nieuwe fietspaden en het promoten van de park-and-rides. Daarnaast wordt ingezet op het optimaliseren van de capaciteit van de ring en op verkeerssturing om het werfverkeer en sluipverkeer uit de woonwijken te weren. De verkeersdrukte op het onderliggende wegennet wordt gemonitord en indien nodig worden bijkomende maatregelen uitgewerkt. Wat betreft het afremmen van de verkeersgroei in het algemeen, vermeldt het Antwerpse actieplan onder hoofdstuk 4.2.1 een reeks maatregelen om het gebruik van duurzame en stillere vervoermiddelen te stimuleren en bij te dragen aan een duurzame *modal shift* naar minder gemotoriseerd vervoer in de Antwerpse regio. Het Vlaamse actieplan bevat een gelijkaardige maatregel WEG-2021-03 'Beheersing van de verkeersgroei – personenverkeer en goederenverkeer'.

Om hinder te beperken tijdens de werken aan de Scheldekruisingen 2025-2026 zijn minder-hindermaatregelen in voorbereiding, waaronder:

- Verhogen frequentie en uitbreiden veerdienst
 - Inleggen van pendelbussen Waaslandtunnel en Kennedytunnel
 - Tramomleiding (voor lijnen 3 & 15, 5 & 9) en frequentieverhoging (tram 11)
 - Optimaliseren van gebruik Kennedyfietstunnel en Sint-Annatunnel
 - Versterken treinaanbod
 - Geïntegreerd tarief en ticketing
 - Tijdig informeren én begeleiden van alle stakeholders, zowel fysiek als digitaal
 - Versterken van voorzieningen op Linkeroever
4. Alle maatregelen aangaande de ringparken en geluidsmilderende maatregelen die in het geluidsactieplan vermeld zijn in de planperiode 2025-2029 zullen worden uitgevoerd, behoudens grote budgettaire onvoorzienigheden.
5. Het snelheidsregime op de Ring en de E313 is een Vlaamse bevoegdheid. In maatregel 4.2.4 'Een gepaste snelheid op elke weg' van het stedelijke actieplan is reeds opgenomen: 'In het kader van het Toekomstverbond en het Routeplan 2030 participeert de stad in het besluitvormingsproces over het toekomstige snelheidsregime op de Antwerpse Ring en de aanliggende snelwegsegmenten.'

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 16 – Sirenes prioritaire voertuigen

	Opmerking	Reactie
a.	Buurtbewoner Harmoniepark. Vele sirenes van de drukke as Belgiëlei-Mechelsesteenweg-Jan Van Rijswijklaan.	3
b.	Ik lees over stillere sirenes. Kan niet bekeken worden met de hulpdiensten om voornamelijk met zwaailichten te werken na pakweg middernacht? Dan is er vaak nog heel weinig verkeer op de baan - en is het donker, dus zwaailichten goed te zien. Als ze dan aan een iets minder hoge snelheid door het rood gaan moet dat toch veilig kunnen, met miniem tijdsverlies? Denk hier maar eens over na: wat is de gezondheidskost van de duizenden stedelingen die in hun slaap worden gestoord door al die sirenes midden in de nacht? Ik woon niet zo heel ver bij een groot kruispunt en niet heel ver van een ziekenhuis. Het is hier quasi elke nacht prijs, die sirenes weerkaatsen ook zo lekker op de grote blokken hier in de buurt.	13
c.	Bewoner omgeving stadspark. Wij begrijpen dat het gebruik van sirenes essentieel is voor de veiligheid en de snelle interventie van politie en spoeddiensten. Echter, wij ervaren dat er met name tijdens de late avond- en nachturen soms sprake is van overmatig en mogelijk onnodig gebruik van sirenes op momenten dat de kruispunten vrij zijn. Wij vragen of er richtlijnen of sensibiliseringscampagnes mogelijk zijn om het gebruik van sirenes in deze situaties te beperken, zonder de efficiëntie van de hulpdiensten in gevaar te brengen.	21
d.	Kan er iets gedaan worden om het geluid van sirenes te verminderen. Ik weet dat men verplicht is in bepaalde omstandigheden die sirenes te gebruiken maar ik vraag mij toch af of dit altijd nodig is. Wij wonen op het Operaplein en daar kan het vreselijk hinderlijk zijn.	23
e.	Bewoner omgeving Stadspark. Geluidsoverlast van de sirenes van de politiewagens, ziekenwagens die meer dan dagelijks over de weg scheren laat staan de overlast dat ze bezorgen midden in de nacht als er geen kat in de straat is.	30
f.	Sirenes in de stad door hulpdiensten: Het is echt ongelooflijk hoeveel politiesirenes hier dag en nacht gaan. In Parijs en New York hoor je zelfs minder politie dan hier in Antwerpen. Hier worden sirenes echt voor alles opgezet: een bareel te openen in de Diamantwijk, om even snel door het rood licht te kunnen rijden, om met 20 combi's tegelijkertijd naar één oproep te gaan kijken etc. Er is ook duidelijk cowboygedrag bij politieagenten, je kan soms haast raden dat het weer dezelfde zijn die een late shift hebben of weekenddienst. Sirenes worden hier niet gebruikt in functie van dringende feiten, maar ifv de cowboy agent die achter het stuur zit. Ook ambulancediensten niet dringend vervoer, vertonen dit gedrag (ziekenvervoer	32

	Opmerking	Reactie
	tussen ziekenhuizen, naar onderzoeken etc). Oplossing: verbieden, opleiding, her-sensibiliseren, overleg politie korpschef en niet-dringend vervoer.	
g.	Sirenes van hulpdiensten en niet-dringend vervoer. Het frequent gebruik van sirenes, ook bij niet-dringende interventies, veroorzaakt disproportionele hinder. Wordt er opleiding of sensibilisering van politie en ambulancediensten voorzien? Is er overleg met de korpschef gepland om het gebruik van sirenes te rationaliseren?	34
h.	Wij zijn recent verhuisd naar de Italiëlei, tussen Paardenmarkt en Franklin Rooseveltplaats/Operaplein. Alhoewel we in een modern gebouw (bouwjaar 2011) met dubbele beglazing wonen, zijn we enorm geschrokken van de geluidsoverlast van sirenes van prioritaire voertuigen. Wat ons vooral verbaasd heeft, is het feit dat zowat alle prioritaire voertuigen, een paar uitzonderingen niet te na gesproken, hun sirene continu laten opstaan, ook tijdens de nacht en vroege ochtend wanneer er zeer weinig tot geen verkeer is én deze prioritaire voertuigen de trambedding gebruiken op de Leien waar op die tijdstippen zelfs geen trams rijden. Dat sirenes worden opgezet bij het naderen van kruispunten en als er verkeer is, is volkomen terecht en noodzakelijk, maar dat dit ook gebeurt als er geen verkeer is, begrijpen wij niet (en houdt ons uit onze slaap). De praktijk in Brussel/Elsene, waar ik voordien woonde, is volkomen anders: daar worden de sirenes onderbroken (of op een lager volume gezet) als er geen verkeer is en er vrije baan is voor het prioritaire voertuig. Waarom kan dit niet in Antwerpen? Het zou ons verheugen indien hier aandacht aan zou kunnen geschonken worden en maatregelen kunnen worden genomen (bv. versneld invoeren van stillere nachtsirenes), want zoals u weet, treft dit heel wat bewoners langs de Leien.	35
i.	De Klimaatraad en GECORO adviseren om ook maatregelen te nemen rond prioritaire voertuigen in de bredere zin, momenteel lijken deze beperkt tot politievoertuigen.	36, 37, 38
j.	Geluidsoverlast door sirenes op de Amerikalei en in de Stad in het algemeen: 1. Ik merk op dat de Amerikalei op het huidig ontwerp onder punt 2.1 donkerrood kleurt op de kaarten voor zowel geluidsoverlast zowel overdag als 's nachts. 2. Prioritaire dienstvoertuigen (politie, ziekenwagen, brandweer) gebruiken op de Amerikalei quasi exclusief het rijvak op de middenberm, welke voorbehouden is voor deze prioritaire dienstvoertuigen en openbaar vervoer (tram en bus). 3. Wij ondervinden een grote impact op onze slaapkwaliteit en mentale gezondheid door sirenes van prioritaire voertuigen op de Amerikalei, zowel overdag als 's nachts. 4. Wij ondervinden nauwelijks hinder van personenwagens of tram op de Amerikalei. Een buurvrouw merkt op dat er veel minder overlast is van claxonneren dan vroeger. Het lijkt ons dan ook geen correcte en waarheidsgetrouwe weerspiegeling om in de metingen zoals op de kaarten in 2.1 en de tabel in 2.2 zowel personenwagens als prioritaire voertuigen onder dezelfde categorie "Weg" te classificeren. Er staat bovendien onder punt 2.2 vermeld: "Wegverkeer blijft de belangrijkste bron wat betreft blootstelling." Dit laat foutief uitschijnen dat personenwagens het probleem zijn, terwijl dat niet zo is. De tram is dat overigens evenmin. Wij ondervinden geen geluidsoverlast van de tram. Slechts wanneer men de metingen apart zou doen voor de geluidsoverlast van gewoon doorgaand verkeer, en de geluidsoverlast van sirenes van prioritaire voertuigen, kan men hier conclusies uit trekken. 5. Voorgaand punt wordt verder in punt 4.2.1 herhaald: "Gemotoriseerd wegverkeer is de belangrijkste bron van omgevingslawaaï in de stad." Er zou duidelijk moeten aangegeven worden of de metingen waarop deze statements betrekking hebben inclusief of exclusief sirenes van prioritaire voertuigen zijn. 6. De geluidsoverlast door sirenes van prioritaire voertuigen is een zeer urgent probleem. Onder punt 2.2 van de tekst wordt meer in het algemeen ook bevestigd: "De woning van meer dan 80% van alle inwoners is onderhevig aan geluidsniveaus die hoger zijn dan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie". 80% is een getal dat zorgen baart. 7. Op basis van federale wetgeving worden sirenes 's nachts ook op kruispunten gebruikt, om ongevallen te vermijden. Dit is een zeer kortziende redenering. Volgens Bijlage 1 zijn de Leien knelpuntstraten, goed voor enkele duizenden bewoners. Wanneer deze duizenden	40

	Opmerking	Reactie
	bewoners een slechte nachtrust hebben, en de volgende ochtend zonder goede nachtrust met hun wagen de weg op gaan (of bv. gevaarlijke machines bedienen in een fabrieksomgeving), dan is het risico dat daaruit voorkomt veel hoger dan het risico door een aanrijding van een prioritair voertuig. Uiteraard is het laatste geval makkelijker te meten, en schreeuwt men in het federaal parlement moord en brand wanneer sporadisch een ongeval gebeurt met een prioritair voertuig. Men zou meer rekening moeten houden met de indirecte schade door bewoners die een verslechterde nachtrust en mentale gezondheid hebben door het probleem van geluidsoverlast zoals sirenes. 8. Er bestaat nochtans een voor de hand liggende oplossing (als de wetgever wil meewerken). Ik heb vroeger lang in een grote stad (> 1,5 miljoen inwoners) in het buitenland gewoond. Op een bepaald moment besliste men daar om 's nachts enkel nog zwaailichten te gebruiken, en geen sirenes meer. De evaluatie was extreem positief, en er werden geen toegenomen ongevallen op de weg met prioritaire voertuigen waargenomen. Dit is ergens ook logisch: wanneer de zwaailichten fel genoeg zijn, zijn deze net zo effectief opdat andere weggebruikers zich bewust zijn van de aanwezigheid van het prioritair voertuig. En uiteraard is het voor bewoners makkelijk om hun woningen te isoleren tegen licht door goede gordijnen te plaatsen. Het akoestisch isoleren van een woning is echter zeer duur en quasi onmogelijk. 10. Er wordt opgemerkt dat de brandweer 's nachts op systematische wijze geen enkele poging van goede wil onderneemt om de sirenes uit te schakelen tussen kruispunten, waar hier door politie en ziekenwagens wel relatief goed rekening mee wordt gehouden. De brandweer laat m.a.w. de sirenes permanent aanstaan, zowel overdag als 's nachts. Wij houden hiervan opnames bij ter staving en zullen hier een ingebrekestelling voor sturen naar de brandweerdiensten. 11. Het uitzetten van de sirenes wanneer de prioritaire voertuigen zich niet op kruispunten bevinden, heeft echter maar een beperkt positief effect. Het intermitterend aan- en uitzetten van de sirenes is op zich storend, en induceert bij sommigen een angstgevoel. Soms doet dit zelfs meer kwaad dan goed, want vaak komt men al bij het volgende kruispunt aan voor men de sirenes heeft kunnen uitschakelen, en de korte uit-tijd maakt de aanwezigheid van het geluid vaak zelfs meer waarneembaar dan een continu geluid. 12. Er stelt zich in het bijzonder een probleem met de sirenes van de brandweervoertuigen. Deze zijn extreem luid, en veel luider vergeleken met politie en ziekenwagens. Wanneer men op straat wandelt en er een brandweerwagen voorbijrijdt, geeft dit werkelijk pijn aan de oren. Dit is toch te absurd voor woorden. 13. De Stad Antwerpen heeft een groot perceptieprobleem met geluidsoverlast door sirenes van prioritaire voertuigen. In De Tijd werd vorig jaar nog gerapporteerd¹ in een artikel dat zolang Antwerpen niets doet aan haar geluidsoverlastprobleem door sirenes, de Stad geen interessante optie is "voor een meer welvarend publiek". Ik heb zelf in verschillende steden in Europa gewoond, en nergens zo'n absurde situatie meegemaakt als in Antwerpen. Voor mij persoonlijk zal dit waarschijnlijk een reden zijn om Antwerpen in de volgende jaren te verlaten. 14. Het is niet correct om te stellen dat de Stad hier enkel afhankelijk is van federale wetgeving. Zij kan zelf veel doen, zoals restricties opleggen aan het geluidsniveau van de sirenes, de brandweer verplichten stillere sirenes te installeren, de brandweer te aanmanen om de sirenes 's nachts zo veel als wettelijk toegelaten uit te schakelen, etc. 15. Verder zou een goed idee zijn om de federale wetgeving, die het gebruik van sirenes overdag en 's nachts regelt, te analyseren om te kijken of er mogelijkheden zijn om gebruik te maken van het speciale karakter van rijvakken zoals de middenberm op de Amerikalei. Dit rijvak is immers goed afgeschermd en mag niet gebruikt worden door personenwagens. Misschien staat de wetgeving toe om hier geen sirenes te gebruiken, ook niet overdag, omdat er toch geen risico is op aanrijdingen met personenwagens. Dit kan mogelijk een interessante piste zijn om op te nemen. 16. Het is positief dat in 4.2.7 vermeld wordt dat "Nieuwe prioritaire voertuigen worden, net zoals bij de brandweer, standaard uitgerust met stillere nachtsirenes om de hinder voor	

	Opmerking	Reactie
	omwonenden 's nachts te beperken.". Cf. supra, is de nood aan stillere sirenes, ook overdag, bij de voertuigen van de brandweer zodanig groot, dat het op kortere termijn vervangen van deze sirenes door stillere exemplaren een significante verbetering van de situatie zou geven. Verder is het mij niet duidelijk wat "nachtsirenes" zijn, daar er, zeker in het geval van de brandweer, ook nood is aan stillere sirenes overdag. 17. Op een recent feestje met enkele bewoners van de Stad werd over voorgaand punt gesproken, en er was consensus dat men dit echt al merkt en dat dit een zeer goede evolutie is.	
k.	Bewoners van de Rubenslei (buurt stadspark): geluidsoverlast is sinds een jaar enorm toegenomen door sirenes van politie (dag en nacht).	41

Inhoud van de opmerkingen

1. Geluidshinder van sirenes van prioritaire voertuigen, in de eerste plaats 's nachts maar ook overdag, en de daarmee gepaard gaande slaapverstoring en gezondheidsimpact. Hinder wordt ervaren van sirenes van zowel politievoertuigen, ziekenwagens als brandweerwagens. Overmatig gebruik van sirenes, ook wanneer het niet noodzakelijk is. 'Cowboygedrag' van sommige bestuurders van prioritaire voertuigen. **(a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k)**
Knelpuntzones: omgeving van ziekenhuizen, Leien (Amerikalei, Italiëlei, Operaplein ...), omgeving stadspark (Rubenslei ...), Belgiëlei-Mechelsesteenweg-Jan Van Rijswijklaan. Antwerpen in het algemeen wordt ervaren als een knelpunt in vergelijking met andere steden.
Voorgestelde maatregelen:
 - o Aanpakken van het geluid van prioritaire voertuigen in brede zin, niet enkel van politievoertuigen.
 - o Opleiding en sensibiliseren van bestuurders van prioritaire voertuigen m.b.t. gebruik van sirenes + controle en sanctionering bij niet correct gebruik van sirenes.
 - o Restricties opleggen m.b.t. het maximale geluidsniveau van sirenes. Versneld invoeren van stillere nachtsirenes. Rationaliseren sirenegebruik, met duidelijke richtlijnen o.a. vanuit de korpschef.
 - o 's Nachts (inclusief late avond en vroege ochtend) geen gebruik maken van sirenes, maar enkel van zwaailichten. Zwaailichten zijn 's nachts voldoende zichtbaar.
 - o Enkel gebruik maken van sirenes wanneer het echt noodzakelijk en verplicht is, bv. bij het naderen van kruispunten (ook het intermitterend aan- en uitzetten van sirenes kan echter als storend worden ervaren), en niet wanneer een prioritaire voertuig op een apart baanvak voor openbaar vervoer en prioritaire voertuigen rijdt, of wanneer er geen verkeer is. Voorbeeld Brussel/Elsene: sirenes worden onderbroken en enkel opgezet bij veel verkeer of wanneer een prioritaire voertuig een kruispunt nadert.
 - o Geen gebruik maken van sirenes bij niet-dringende opdrachten, zoals niet dringend vervoer door ambulances.
2. Niet-correcte weergave van sirenegeluid van prioritaire voertuigen op de geluidsbelastingsskaarten. **(j)**

Reactie op de opmerkingen

1. Speciale geluidstoestellen (sirenes) zijn noodzakelijk voor de veiligheid bij het uitvoeren van prioritaire opdrachten, maar kunnen ervaren worden als geluidshinder. Zo blijkt uit een [bevraging door Leefmilieu Brussel](#) in 2017 dat het geluid van sirenes de derde belangrijkste bron van geluidshinder is voor Brusselaars, na lawaai veroorzaakt door het weg- en luchtverkeer.
Het ontwerp geluidsactieplan bevat volgende maatregel m.b.t. geluid van prioritaire voertuigen (§ 4.2.7): 'Nieuwe prioritaire voertuigen [van politiezone Antwerpen] worden, net zoals bij de brandweer, standaard uitgerust met stillere nachtsirenes om de hinder voor omwonenden 's nachts te beperken'. Intussen zijn alle interventiecombi's van Politiezone Antwerpen uitgerust met een nachtsirene.
Het gebruik van sirenes en zwaailichten wordt geregeld in de wegcode (het document waarin de Belgische verkeersregels zijn vastgelegd). Volgens de wegcode (art. 37)² moet de bestuurder van een

²Wegcode artikel 37.3: 'Het speciaal geluidstoestel mag slechts gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert'.

prioritair voertuig dat een dringende opdracht uitvoert gebruik maken van de blauwe knipperlichten. Het speciaal geluidstoestel (sirene) mag slechts gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht³ uitvoert. Het gebruik van het speciale geluidstoestel is verplicht wanneer het prioritaire voertuig een rood verkeerslicht voorbijrijdt. Het onrechtmatige gebruik van het geluidstoestel – bijvoorbeeld bij niet dringende opdrachten – is een overtreding en kan worden gesanctioneerd.

Volgens artikel 38 van de wegcode moeten weggebruikers slechts de weg vrijmaken en voorrang verlenen aan prioritaire voertuigen wanneer het speciaal geluidstoestel wordt gebruikt⁴. Volgens de rechtsleer en rechtspraak verleent het gebruik van de blauwe zwaailichten alleen, aan de bestuurder van een prioritair voertuig geen enkel recht. Voorrang en vrije doorgang moeten pas worden verleend als ook het speciale geluidstoestel in werking is. Deze verplichting om voorrang te verlenen en te stoppen, bestaat vanaf het ogenblik dat het signaal kan gehoord worden. Het geluid moet dus vanaf een voldoende afstand kunnen worden gehoord. Daarnaast rust op bestuurders van prioritaire voertuigen een zorgvuldigheidsplicht. Men moet zich er bijvoorbeeld van vergewissen dat de weg over een voldoende afstand vrij is om alle gevaar voor ongevallen te vermijden.

Voor de brandweer en de civiele bescherming is bovendien de ‘ministeriële omzendbrief van 9 juli 2013 inzake de technische specificaties van de speciale geluidstoestellen (sirenes) voor de voertuigen van de openbare brandweerdiensten en de civiele bescherming’ van kracht. Deze bepaalt dat prioritaire voertuigen van de brandweer en de civiele bescherming uitgerust moeten zijn met een speciaal daggeluidstoestel en een speciaal nachtgeluidstoestel⁵. Het speciaal nachtgeluidstoestel wordt gebruikt tussen 22.00 uur 's avonds en 6.00 uur 's ochtends, behalve indien wegens plaatselijke omstandigheden het gebruik van het speciaal daggeluidstoestel noodzakelijk wordt geacht. Alle prioritaire voertuigen van Brandweer Zone Antwerpen zijn intussen uitgerust met een stiller nachtgeluidstoestel.

2. De methodiek voor opmaak van de geluidsbelastingskaarten is vastgelegd via de Europese Richtlijn Omgevingslawaai. Het geluid van sirenes van prioritaire voertuigen moet niet in rekening worden gebracht bij opmaak van de geluidsbelastingskaarten. Het gebruik van sirenes is immers zeer variabel en onvoorspelbaar.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

§ 4.2.7 ‘Handhaven bij geluidsoverlast door onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen’:

‘Waar de operationaliteit het toelaat wordt door ~~Een deel van de voertuigen~~ politiezone Antwerpen en Brandweer Zone Antwerpen ~~zijn reeds~~ meer ingezet op elektrische voertuigen (bv. wijkwerking, verkeerspolitie, preventieopdrachten). Er wordt eveneens meer ingezet op gebruik van (elektrische) fietsen en openbaar vervoer. Nieuwe prioritaire voertuigen van politiezone Antwerpen en Brandweer Zone Antwerpen worden, ~~net zoals bij de brandweer,~~ standaard uitgerust met stillere nachtsirenes om de hinder voor omwonenden 's nachts maximaal te beperken.’

De maatregelen met betrekking tot geluidshinder van sirenes en politievoertuigen worden verplaatst van § 4.2.7 ‘Handhaven bij geluidsoverlast door onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen’ naar § 4.5.4 ‘Inzetten van stille technieken bij stads- en groenbeheer’, waarvan de titel wordt aangepast naar ‘*Inzetten van stillere voertuigen en technieken bij stadsbeheer, groenbeheer en hulpdiensten*’.

Wegcode artikel 37.4: ‘Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt, het rood licht voorbijrijden met een gematigde snelheid en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert’.

³Het begrip ‘dringende opdracht’ wordt niet gedefinieerd in de wegcode. De rechtsleer verwijst hierbij naar een opdracht die een hoger belang betreft dan het normale verloop van het verkeer in normale omstandigheden. Dit is dus veel ruimer dan het begrip ‘noodtoestand’. Zowel politie als brandweer hanteren richtlijnen om te bepalen welke interventie dringend is en welke niet.

⁴Wegcode artikel 38: ‘Zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritair voertuig aankondigt, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen; zo nodig moet hij stoppen’.

⁵Het speciaal daggeluidstoestel moet ofwel pneumatisch zijn en conform de Belgische norm NBN 549, ofwel elektronisch met een minimum geluidsniveau van 110 dB(A) op 3,5 meter afstand. Het speciaal nachtgeluidstoestel moet een geluidsniveau hebben van 95 dB(A) met een tolerantie van ± 5 dB(A) op 3,5 meter afstand.

Fiche 17 – Tramverkeer

	Opmerking	Reactie
a.	Buurtbewoner Harmoniepark: piepende trams die hun bocht maken aan halte Harmonie.	3
b.	Als inwoner van een appartement gelegen aan de Mechelsesteenweg over het Koning Albert Park en over tramhalte Harmonie zou ik graag de geluidshinder van de tramsporen willen melden. De trammen op zich zijn niet de oorzaak, wel het krijgende geluid van de tramsporen in de bochten. Dit zorgt toch voor geluidshinder in het park en voor de buurt. Daarom als dit mogelijk is zou ik dit graag terug willen zien in het plan.	17
c.	Het district Merksem adviseert om sneller aan te dringen bij De Lijn inzake onderhoud van de tramsporen.	44
d.	District Wilrijk: Leg toekomstige tramverbindingen zoveel als mogelijk - waar mogelijk en aangewezen - aan in een eigen bedding met groen, dat geluiddempend werkt;	45
e.	District Hoboken: Het district vraagt De Lijn om geluidsluwe keerlussen te plaatsen alsook bijkomend onderhoud te voorzien aan de tramsporen om geluidsoverlast te verminderen.	49
f.	District Berchem vraagt om mee aan te dringen bij De Lijn voor een stiller tramverkeer	50

Inhoud van de opmerkingen

Er is geluidshinder vanwege tramverkeer, in het bijzonder waar er bochten zijn in de sporen. De stad dient meer aan te dringen bij De Lijn voor het nemen van de nodige maatregelen voor stiller tramverkeer. Aandachtszone: Koning Albertpark – Harmoniepark. Voorgestelde maatregelen zijn:

- o Extra onderhoud van de tramsporen **(c, e)**
- o Groene trambeddingen **(d)**
- o Geluidsluwe keerlussen en bochten **(a, b, e)**

Reactie op de opmerkingen

In bochten kan de wrijving van de tramwielen tegen de sporen een hoog en snerpnd geluid veroorzaken, dat soms zeer luid en hinderlijk kan zijn. Ook bij ruwheden in het oppervlak van sporen is hinderlijk geluid mogelijk. Hinderlijk geluid kan gedeeltelijk voorkomen worden door smering van het contactoppervlak tussen wiel en spoor of door extra onderhoud of slijpen van de sporen. Ook een groene bedding van de tramsporen werkt geluiddempend. Deze voorgestelde maatregelen zijn reeds voorzien in volgende hoofdstukken van het Antwerpse en Vlaamse geluidsactieplan:

4.3.1 'Booggeluid vanwege tramverkeer wordt beperkt door smering, onderhoud of aangepaste snelheid', met daarin onder meer een verwijzing naar de Vlaamse maatregelen SPOOR-2021-04 'Het booggeluid van trams wordt beperkt door smering' en SPOOR-2021-06 'De geluidsimpact van de traminfrastructuur wordt beperkt door regelmatig onderhoud'.

4.3.2 'Bij de planning, het ontwerp en de aanleg van tramsporen wordt hinder door geluid en trillingen zoveel mogelijk voorkomen'.

De Lijn streeft naar goed onderhoud en beheer waarbij wordt ingezet op een preventief onderhoudsprogramma waarbij o.a. de sporen worden opgelast en geslepen. De mate waarin dit kan gebeuren hangt samen met de budgettaire mogelijkheden.

In het bijzonder voor locaties met hinder, of bij een heraanleg, gaat de stad in dialoog met De Lijn voor de toepassing van milderende maatregelen. Bijvoorbeeld, De Lijn is nauw betrokken bij de hertekening van de tramsporen aan de halte Harmonie in het kader van de vernieuwing van het Albertpark en flankerende straten en kruispunten. Waar er geen kruisend wegverkeer is, zullen de tramsporen zoveel mogelijk in een groene bedding worden gelegd. Scenario's met scherpe bochten in de tramsporen worden zoveel mogelijk vermeden, en waar er toch bochten zijn, worden waar mogelijk automatische smeerinstallaties voorzien. Dergelijke installaties zijn echter niet altijd effectief, vooral bij kruisend wegverkeer omdat het smeermiddel uit de sporen wordt gereden. Er is ook een conflict met veiligheid omdat het smeermiddel gladheid kan veroorzaken voor fietsers. Ook zonder automatisch smeerinstallatie aan de sporen wordt er echter smering toegepast omdat sinds 2025 bijna alle tramvoertuigen in Antwerpen zelf over een smeerinstallatie beschikken.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

In de maatregel 4.3.1 'Booggeluid vanwege tramverkeer wordt beperkt door smering, onderhoud of aangepaste snelheid' is een verwijzing toegevoegd naar de Vlaamse maatregel die na het openbaar onderzoek is toegevoegd aan het Vlaamse geluidsactieplan:

Vlaamse maatregel SPOOR-2021-06 'De geluidsimpact van de traminfrastructuur wordt beperkt door regelmatig onderhoud': De Lijn staat in voor de uitvoering van regelmatig onderhoud van de traminfrastructuur; de stad dient hiervoor de nodige toelatingen toe te kennen.

Fiche 18 – Luchtverkeer

	Opmerking	Reactie
a.	Geluidsoverlast Quinten Matsijlslei – stadspark. Vliegtuigen hoor je tot hier opstijgen in Deurne, reeds vanaf 6u, je hoort de daver van de motoren en wordt er wakker van. Dit is eerder naargelang de windrichting, eerder bij oostelijke wind. Landen van vliegtuigen over het stadspark en de wijk. Geluid is wel minder tav opstijgende vliegtuigen. Oplossing: latere vluchten, vluchtroutes weg van de stad, niet over de stad.	32
b.	Geluidsoverlast Quinten Matsijlslei – stadspark. Vliegtuigen van Deurne zijn tot in het stadspark hoorbaar, vooral bij oostelijke wind. Worden latere vluchttijden en alternatieve routes onderzocht, weg van dichtbevolkte wijken?	34
c.	District Wilrijk: Neem ook helikopters mee als bron van geluid. Met de ziekenhuizen en een profclub voetbal in de omgeving zorgt dit geregeld voor geluidsoverlast, m.b.t. voetbal zou dit meer vermijdbaar moeten kunnen zijn.	45
d.	District Wilrijk: Hou rekening met nieuwe aanvliegroutes voor de luchthaven van Deurne, waarbij sinds kort blijkbaar ook stevast vliegtuigen over de wijk Neerland vliegen.	45
e.	District Wilrijk: En maak werk van het elektrisch vliegen.	45
f.	District Berchem vraagt aan de stad om aan te dringen bij de luchthaven voor een stiller luchtverkeer.	50

Inhoud van de opmerkingen

1. Voer latere vluchttijden in, en vermijd vluchten 's ochtends vroeg vanop de luchthaven van Deurne. **(a, b)**
2. Houd rekening met nieuwe aanvliegroutes voor de luchthaven van Deurne in functie van het vermijden van geluidshinder in woonwijken (bv. wijk Neerland, wijk Stadspark). Onderzoek alternatieve vluchtroutes weg van dichtbevolkte wijken en het stadscentrum. **(a, b, d)**
3. Maak werk van elektrisch vliegen. **(e)**
4. Dring vanuit stad Antwerpen aan bij de luchthaven voor een stiller luchtverkeer. **(f)**
5. Neem ook helikopters mee als bron van geluid. Het district Wilrijk signaleert hinder van helikopter geluid, o.a. door aanwezigheid van ziekenhuizen en een profclub voetbal. **(c)**

Reactie op de opmerkingen

1. Met betrekking tot geluidshinder van de luchthaven van Deurne verwijst het geluidsactieplan (§ 4.4.1 Beperken van geluidshinder vanwege de luchthaven van Deurne) in de eerste plaats naar de omgevingsvergunning van 22 juli 2024 voor de uitbating van de luchthaven. In de vergunning worden verschillende voorwaarden opgelegd om de geluidshinder voor de omwonenden te verminderen. De vergunning bepaalt dat vanaf 1 juni 2025 het vliegveld van 23u00 tot 7u00 is gesloten voor alle luchtverkeer met uitzondering voor urgente medische vluchten en landende vliegtuigen met vertraging, waarvoor jaarlijks maximum 30 extensies kunnen verleend worden.
2. De stad gaat in overleg met Skeyes, het autonoom overheidsbedrijf dat instaat voor de veiligheid van het luchtverkeer in het Belgische luchtruim, over de mogelijkheid om hinder boven woongebied te beperken bij het bepalen van vluchtroutes.
3. De omgevingsvergunning van de luchthaven van Deurne van 22 juli 2024 bepaalt dat Antwerp Airport tegen 1 januari 2026 een masterplan elektrificatie met een duidelijke fasering opgemaakt en ingediend moet worden bij de Vlaamse overheid (zie geluidsactieplan § 4.4.1 Beperken van geluidshinder vanwege de luchthaven van Deurne).
4. Stad Antwerpen bewaakt mee de naleving van de voorwaarden van de omgevingsvergunning via deelname aan een monitoringscommissie en overlegcommissie die door de luchthaven worden georganiseerd volgens de bepalingen van de omgevingsvergunning en waarin de voortgang over de uitgevoerde en nog uit te voeren milderende maatregelen worden meegedeeld. Ook de districten Berchem, Deurne en Borsbeek worden uitgenodigd op de overlegcommissie (zie geluidsactieplan § 4.4.1 Beperken van geluidshinder vanwege de luchthaven van Deurne).

5. Om geluidshinder van politiehelikopters tot een minimum te beperken maakt politiezone Antwerpen zoveel mogelijk gebruik van drones voor luchtsteun. In tegenstelling tot drones kunnen helikopters echter opereren over een veel groter gebied. De politie zet enkel helikopters in bij dringende opdrachten (opsporen van vermiste personen, heterdaad vaststellingen ...), noodplanning (reddingsoperaties, blussen van branden, gezamenlijke trainingen met brandweer en civiele bescherming ...), en risicovoetbalwedstrijden (in totaal negen helikoptervluchten tijdens het voetbalseizoen 2024-2025). Politiehelikopters zijn uitgerust met een NOTAR (no tail rotor)-systeem waardoor de toestellen veiliger en stiller zijn.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 19 – Technische installaties

	Opmerking	Reactie
a.	Buurt stadspark. Van de achterkant van ons gebouw kijken we op de Diamantwijk met vele kantoorgebouwen met airco's en warmtepompen die we tot bij ons op het terras horen; ik begrijp dat men lokalen wil koelen / verwarmen, maar is dit ook nodig (met dezelfde intensiteit) 's avonds en in het weekend? De stad zou kunnen onderzoeken of er richtlijnen of verordeningen mogelijk zijn die het gebruik van airco's en warmtepompen buiten de gangbare kantooruren beperken, bv. door het instellen van timers of het verplichten van isolatie om de noodzaak tot koelen/verwarmen te verminderen. In deze tijd van dure energie en focus op duurzaamheid moeten zowel de stad als de gebruikers daar toch gevoelig voor zijn...	21
b.	Overlast beheren door warmtepompen. Ook airco's worden overal neergepoot, zonder naar de geluidsoverlast voor de burens te kijken.	24
c.	Ventilatoren en airco's in Diamantwijk + Lange/Korte Herentalsestraat: Zware airco's op het dak met koel- en verwarmingsfunctie, ventilatiesystemen op kantoorgebouwen en hotel Astoria ea. Vermoedelijk ook warmtepompen. Slapen met ramen open wordt moeilijk zonder oordoppen. Oplossing: geluidsmeting, controle, sanctionering	32
d.	Onvoldoende aandacht voor technische installaties en industriële bronnen. Lawaai van airco's, ventilatoren en warmtepompen op kantoorgebouwen en hotels (o.a. Astoria) in de Diamantwijk wordt niet structureel gemonitord. Worden er systematische geluidsmetingen en sancties voorzien voor installaties die de normen overschrijden?	34
e.	De Klimaatraad en GECORO: integreer normen rond warmtepompen uit de Bouwcode Antwerpen en uit de Bouwcode Borsbeek in de nieuw op te maken bouwcode en verwijst naar deze actie in het GAP.	36, 37, 38

Inhoud van de opmerkingen

- Geluidshinder in woningen vanwege airco's, ventilatoren en warmtepompen van nabijgelegen woningen, kantoorgebouwen en hotels. Aandachtszone: Diamantwijk, onder meer Korte en Lange Herentalsestraat, hotel Astoria.
 - Bij plaatsing is er te weinig aandacht voor eventuele geluidshinder voor de burens. **(a, b, c, d)**
 - Zet meer in op handhaving bij grote installaties, via geluidsmetingen, systematische controle, sanctionering bij overschrijden geluidsnormen. **(c, d)**
 - Onderzoek of er richtlijnen of verordeningen mogelijk zijn die het gebruik van airco's en warmtepompen buiten de gangbare kantooruren beperken, bv. door het instellen van timers of het verplichten van isolatie om de noodzaak tot koelen/verwarmen te verminderen. **(a)**
- Integreer normen rond warmtepompen uit de Bouwcode Antwerpen en uit de Bouwcode Borsbeek in de nieuw op te maken bouwcode en verwijst naar deze actie in het GAP. **(e)**

Reactie op de opmerkingen

- De reglementering voor airco's, ventilatoren en warmtepompen is afhankelijk van het type toestel en het elektrische vermogen (drijfkracht). De reglementering in het VLAREM (het Vlaams Reglement

betreffende de Milieuvergunning) is prioritair. Pas vanaf een elektrisch vermogen van 5 kW moeten warmtepompen voldoen aan de geluidsbepalingen in het VLAREM. Van 5 tot 200 kW is enkel een melding nodig. Enkel voor de grootste warmtepompen (vanaf 200 kW elektrisch vermogen) is een VLAREM-vergunning nodig. Om aan de VLAREM-normen te voldoen, moeten alle noodzakelijke maatregelen worden genomen. Bij de vergunningsaanvraag wordt dit geëvalueerd en bij twijfel of aan de VLAREM-geluidsnormen zal voldaan kunnen worden, vraagt de stad om dit aan te tonen. Indien nodig worden vergunningsvoorwaarden opgelegd of wordt de vergunning geweigerd. Bij een elektrisch vermogen van minder dan 5 kW zijn warmtepompen vrijgesteld, wat betekent dat de geluidsnormen in het VLAREM niet gelden voor de buitenunits van de meeste residentiële warmtepompen, namelijk die met een lage tot gemiddelde warmteafgifte (nominaal vermogen). Op de tweede plaats zijn de bepalingen in de gemeentelijke bouwreglementen van toepassing voor alle toestellen (zie punt 2).

- Bij klachten is het vaak moeilijk en duur om in te grijpen. Daarom is het zeer belangrijk welke installaties worden gekozen, en waar en hoe ze worden geïnstalleerd, en dat milderende maatregelen ineens mee worden voorzien. De initiatiefnemer kan zich hiervoor baseren op de bepalingen in de Antwerpse bouwcode en in de Vlaamse code van goede praktijk. Buitenunits voor toestellen die uitsluitend koelen (airco's), worden niet meer toegelaten.
 - Naleving van de normen kan worden gecontroleerd door de handhavingsdiensten. Bij geluidsklachten vanwege technische installaties wordt best een melding gedaan bij de stad zodat bij de melder geluidsmetingen kunnen worden uitgevoerd, en eventueel maatregelen kunnen worden opgelegd. Periodieke controles zijn meestal minder zinvol; de maximale geluidsproductie hangt af van de installatie en de afschermingsmaatregelen en zal dus doorgaans niet wijzigen doorheen de tijd.
 - De VLAREM-normen zijn strenger gedurende de avond- en nachturen, zodat bij de grotere installaties reeds vaak beperkingen worden toegepast. Bij overschrijding van de normen kunnen maatregelen worden opgelegd, bijvoorbeeld het verplicht stilleggen van de installaties tijdens de nacht. Om veiligheidsredenen is dit echter niet altijd mogelijk (bv. bij brandgevaar door oververhitting IT-materiaal). Warmtepompen worden doorgaans pas ingezet nadat het gebouw energetisch is geïsoleerd. Bij grote ontwikkelingen gaat de stad in dialoog met de initiatiefnemer om de nood aan koeling te onderzoeken en te beperken, bv. door kleinere ramen te voorzien aan de zuidzijde.
2. Sinds 15 juli 2024 zijn nieuwe bepalingen aangaande technische installatie van kracht volgens de vernieuwde [bouwcode van Antwerpen](#). De Antwerpse **Bouwcode** is nog niet van kracht op het grondgebied van het nieuwe district Borsbeek, maar wel de [stedenbouwkundige verordening tot het bewaken van de woonkwaliteit](#). Het is voorzien om beide reglementen te integreren tot een nieuwe bouwverordening voor het volledige grondgebied van de stad. Hierbij zullen onder meer de bepalingen aangaande technische installaties worden herwerkt tot een uniforme bepaling. Dit is toegevoegd aan het actieplan. Tot die tijd gelden er dus andere bepalingen voor Borsbeek dan voor de andere districten:

Antwerpse bouwcode:

Voor lucht/water en lucht/lucht warmtepompen met eventuele koelfunctie bepaalt de bouwcode dat het geluidsvermogen van de buitenunit (inclusief eventuele geluidswerende omkasting) maximaal 40 dB(A) mag zijn indien de perceelsgrens of het dichtst bij zijnde raam van een verblijfsruimte, zowel van de eigen woning als van de aanpalende, zich op 1 meter afstand bevindt. Dit geluidsvermogen mag vermeerderd worden met 6 dB(A) per verdubbeling afstand. Het geluidsvermogen wordt bepaald op basis van het geluidsvermogen op het energielabel (<https://eprel.ec.europa.eu/screen/product/spaceheaters>), op voorwaarde van correcte installatie om geluidsreflectie en trillingen zoveel mogelijk te vermijden en op voorwaarde dat ook aan de VLAREM geluidsnormen is voldaan voor ingedeelde installaties.

Borsbeekse verordening:

Klimaatbeheersingstoestellen worden op minstens 2 meter van de perceelgrenzen geplaatst; de geluidsterkte van het klimaatbeheersingstoestel mag niet meer dan 43dB bedragen aan de perceelgrens.

De bepalingen van de bouwverordeningen zijn vooral van belang voor het beperken van burenhinder vanwege de kleinere installaties, beneden 5 kW elektrisch vermogen, die vrijgesteld zijn van de normen in het VLAREM (zie punt 2). De bepaling in de Antwerpse bouwcode zal daarenboven ook geluidshinder in de eigen woning beperken (terwijl VLAREM enkel geluidshinder bij de burens beschouwt).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Aanpassing van volgende actie onder maatregel 4.5.2 'Stillere technische installaties':

- De stad Antwerpen beperkt geluidshinder vanwege technische installaties via de vergunningverlening op basis van het VLAREM, de 'Antwerpse bouwcode' en de '[Stedenbouwkundige verordening tot het bewaken van de woonkwaliteit](#)' van Borsbeek. Volgens de Antwerpse bouwcode zijn buitenunits van HVAC-systemen die enkel bedoeld zijn om gebouwen te koelen (airco's) ~~zijn~~ niet toegelaten ~~volgens de bouwcode~~. Voor buitenunits van warmtepompen is de toegelaten plaatsing afhankelijk van het geluid dat de buitenunit produceert en het elektrische vermogen van de warmtepomp. In Borsbeek moeten klimaatbeheersingstoestellen op minstens 2 meter van de perceelgrenzen worden geplaatst en mag de geluidsterkte van het klimaatbeheersingstoestel niet meer dan 43dB bedragen aan de perceelsgrens.

Toevoeging van volgende actie onder maatregel 4.5.2 'Stillere technische installaties':

- Bij de nieuw op te maken bouwcode, naar aanleiding van de fusie met Borsbeek, zullen de bestaande bepalingen aangaande beperking van geluidshinder door technische installaties van de [Antwerpse bouwcode](#) en de [stedenbouwkundige verordening tot het bewaken van de woonkwaliteit](#) van Borsbeek worden herwerkt tot een uniforme bepaling.

Fiche 20 – Werven

	Opmerking	Reactie
a.	Buurtbewoner Harmoniepark. Buurt heeft laatste tijd veel last ondervonden van grote bouwprojecten zoals afbraak en heropbouw provinciegebouw, nieuwe gebouwen AZ Monica campus Harmonie, grote bouwprojecten Schulstraat.	3
b.	De Klimaatraad en GECORO adviseren om in het Geluidsactieplan ruimte te laten voor andere duurzame en innovatieve oplossingen als alternatief voor aansluiting op het elektriciteitsnet.	36, 37, 38
c.	Gebruik van werfradio's wordt verboden (werven maken meestal reeds voldoende lawaai om als storend te ervaren, daarbij nog eens muziek is echt niet nodig).	42
d.	Werven mogen ten vroegste om 08.00 u van start gaan (de bevolking van de stad vergrijst, zij bestaat echt niet overwegend uit mensen die om 07.00 u uit bed moeten om te gaan werken).	42

Inhoud van de opmerkingen

- Grote bouwprojecten veroorzaken geluidshinder (bijvoorbeeld recent in de omgeving van het Harmoniepark). **(a)**
- Laat in het geluidsactieplan ruimte voor andere duurzame en innovatieve oplossingen als alternatief voor aansluiting op het elektriciteitsnet. **(b)**
- Verbied het gebruik van werfradio's. **(c)**
- Laat werven ten vroegste om 08.00 u van start gaan. **(d)**

Reactie op de opmerkingen

- Voorwaarden bij de vergunning beperken hinder zoveel mogelijk, maar hinder tijdens bouwprojecten is vaak onvermijdbaar.
- Er is ruimte voorzien voor stille, duurzame en innovatieve oplossingen als alternatief voor aansluiting op het elektriciteitsnet. Dit is verduidelijkt in het actieplan (4.5.3 'Geluidsarme mobiele machines bij werven, kramen en evenementen').
- Het gebruik van werfradio's wordt behandeld als burenhinder. De Antwerpse politiecodex bevat een aantal bepalingen om de rust in de openbare ruimte te bewaren:
 - Artikel 285. Elk soort geluid of soort lawaai dat de rust van de inwoners kan verstoren en dat niet noodzakelijk is, is verboden, tenzij een afwijking schriftelijk toegelaten is door de burgemeester.
 - Artikel 287. Zonder schriftelijke en voorafgaande toestemming van de burgemeester, is het verboden muziekinstrumenten, luidsprekers of andere geluidsinstallaties te gebruiken op de openbare ruimte, openbare plaatsen en in openlucht...

4. Volgens de geluidnormering in het VLAREM is de dagperiode van 07u tot 19u. Ook andere factoren spelen een rol, zoals mobiliteit (vermijden van de spits), zoveel mogelijk werken bij daglicht, vermijden van de heetste momenten van de dag.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Toevoeging aan maatregel 4.5.3: ... Generatoren voor tijdelijke elektriciteitsproductie kunnen zelfs helemaal worden vermeden indien kan worden aangesloten op het vaste stroomnet, *eventueel via de inzet van een batterij. De stad wil het gebruik van stille, duurzame en innovatieve alternatieven stimuleren.*

Fiche 21 – Stads- en groenbeheer

	Opmerking	Reactie
a.	In de regeringsverklaring jan 2021 door de heer Jan Jambon, staat vermeld dat bladblazers op fossiele brandstoffen moeten verdwijnen. We zijn 2025, en iedere morgen worden wij, bij het ontbijt gestoord door uw machinaal veegmachine, dat bewoners aanrijdt, en bladblazers op fossiele brandstoffen. Mocht dit nuttig zijn omdat zij werkelijk, iets weg te blazen hadden, maar neen hoor, er ligt niets. Bezigheidstherapie, irriteren, hoe meer lawaai hoe beter, ikke wakker de rest ook wakker. Oplossing, verplicht de bezitters van een terras om hun terrassen te kuisen en niet bij de buur te vegen, maar oprapen. Geen veegmachine nodig, kostenbesparend. Geef onze sorteerstraten terug. Geen gepiep (lawaaihinder, verblindende lichten) van 4 opeenvolgende vuilniswagens, geen huizen met beschadigde voorgevels, laat ze maar staken, geen hinder voor niemand, propere straten, nooit zijn de straten zo vuil dan wanneer de vuilkar is langs geweest, geen voetpaden vol met achtergelaten vuilbakken. En vooral de bewoners kunnen hun vuil wegbrengen wanneer het hun past. Broodroof? Totaal niet, er zal eindelijk kunnen gehandhaafd worden. Alle medewerkers van de vuilnis kunnen ingezet worden om de bewoners op hun gedrag te wijzen. Geen sigarettenpeuken op de grond, terrassen moet er pico bello bij liggen, de ganse dag. Terrassen binnen de terrasnagels, illegale terrassen verbaliseren, bakker Ludo geefsstraat. Besparing, zij die vertrekken bij de vuildienst niet meer vervangen, uitdoving. Ik kan hier nog lang doorgaan, u weet het allemaal want Bart leest onze mails, wat we ook merken op de vergaderingen. Nu is het handelen! Ik heb meegedaan met de oorzaak. De lawaaihinder is nog veel erger dan je denkt, we kunnen gewoon niet slapen. Ik kijk uit naar de maatregelen.	12
b.	Stop het gebruik van bladblazers op straat in de stad. Ze maken enorm veel lawaai en bereiken weinig – zelfs als de straten schoon zijn nadat deze bladblazers zijn gepasseerd, liggen ze binnen een paar uur alweer vol met zwerfvuil. Soms rijden deze bladblazers tussen de vuilnisophalers door, wat een zinloze oefening is. Een boete voor zwerfvuil zou efficiënter zijn en ook gunstiger voor de stadsbegroting.	39
c.	Schoonmaakmedewerkers van de stad moeten worden gevraagd om niet hard te telefoneren of naar muziek op luidsprekers te luisteren terwijl zij de straten schoonmaken.	39
d.	De schoonmaakauto's van de stad Antwerpen zouden moeten worden verzocht hun motor niet onnodig te laten draaien. Ook zouden ze niet achteruit mogen rijden in straten die eenrichtingsverkeer zijn, wat het luide piep-piep-piep-geluid veroorzaakt dat zo onaangenaam en luid is.	39
e.	De stad zelf dient uiteraard het goede voorbeeld te geven: daarom bijv. geen radio's, geen bladblazers bij het onderhoud van de parken (in Duitsland laat de overheid het gebruik van bladblazers enkel nog toe 'waar het niet anders kan')	42

Inhoud van de opmerkingen

1. Maak geen gebruik van bladblazers bij reiniging of onderhoud van straten (bv. Duitsland: gebruik van bladblazers enkel toegelaten 'waar het niet anders kan'). **(a, b, e)**
2. Zet in op een versterkte handhaving bij het achterlaten van zwerfvuil of sluikestort, en sanctionering via boetes, zodat de straten minder geveegd of schoon geblazen moeten worden. Verplicht bezitters van (horeca)terrassen zelf hun terras te vegen. Rol sorteerstraten verder uit om verkeerslawaai van vuilniswagens te verminderen. **(a, b)**

3. Vermijd stationair draaien of achteruitrijden met waarschuwingssignaal van voertuigen bij stadsbeheer. Verbied het gebruik van versterkte muziek of luid telefoneren bij onderhoud van parken of straten. (c, d, e)

Reactie op de opmerkingen

1. Het geluidsactieplan bevat volgende maatregelen met betrekking tot het inzetten van stille technieken bij stads- en groenbeheer (§ 4.5.4):
 - ‘De stad zet in op geluidsarme technieken bij groen- en stadsbeheer, en vermijdt of beperkt lawaaierige activiteiten.’ Het gaat o.a. om extensief groenbeheer waarbij gras minder vaak wordt gemaaid en bladeren zoveel mogelijk blijven liggen, het gebruiken van stillere technieken zoals harken of vegen, of het uitrollen van sorteerstraten in specifieke wijken. De stad heeft de intentie om in te tekenen op de campagne ‘Laat ze liggen’, waardoor in de parken enkel de wegen en fietspaden bladvrij geblazen zullen worden (Bestuursakkoord 2025-2030, resolutie 132).
 - ‘De stad kiest bij aankoop, huur en gebruik zoveel mogelijk voor geluidsarme voertuigen en machines voor groen- en stadsbeheer. Bij onderhoudsmachines zoals bladblazers, bladzuigwagens, handveegmachines, heggenscharen of kettingzagen wordt waar mogelijk gekozen voor stillere accu-gedreven modellen. Hierbij wordt aandacht besteed aan de bewustmaking van het eigen personeel. De stad gebruikt reeds stillere voertuigen, zoals cargofietsen, huisvuilwagens op CNG of waterstof, bestelwagens en lichte vrachtwagens op CNG of elektriciteit, en elektrische minitrucks die worden ingezet bij afvalophaling in parken.’
2. De stad zet in op een preventieve aanpak en handhaving van zwerfvuil en sluikestort, o.a. via communicatie- en sensibiliseringscampagnes, het ondersteunen en begeleiden van [straatvrijwilligers](#), en een strenge aanpak van sluikesters. Zie ook punt 1 hierboven m.b.t. geluidsarme voertuigen en machines bij stadsreiniging.
3. In overeenstemming met art. 8 uit de Wegcode (het document waarin de Belgische verkeersregels zijn vastgelegd) is het stationair laten draaien van de motor (het laten draaien van de motor van een voertuig als het niet in beweging is) niet toegelaten; dit geldt ook bij stads- of groenbeheer. Bij groen- en stadsbeheer wordt in de regel geen versterkte muziek gebruikt tijdens het werk. Moest dit in specifieke gevallen toch gebeuren, dan kan dit worden gemeld via het stedelijk contactcenter (info@antwerpen.be, tel. 03 22 11 333). Achteruitrijden gebeurt enkel waar het niet anders kan. Vanaf eind 2025 zullen alle huisvuilwagens van stad Antwerpen bovendien uitgerust zijn met een slim en stiller achteruitrijsignaal.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Aanvullingen bij hoofdstuk 4.5.4:

- De stad zet in op geluidsarme technieken bij groen- en stadsbeheer, en vermijdt of beperkt lawaaierige activiteiten. Zo kiest de stad om bladeren vaker te laten liggen en gras minder te maaien (“gewild gras”). Wanneer mogelijk wordt gebruik gemaakt van stillere technieken zoals harken of vegen, of het inzetten van grazers. Bladblazen en maaien worden indien mogelijk beperkt tot een aantal geconcentreerde acties.
- De stad gebruikt reeds stillere voertuigen, zoals cargofietsen, huisvuilwagens op CNG, ~~of~~ waterstof ~~of elektriciteit~~, bestelwagens en lichte vrachtwagens op CNG of elektriciteit, en elektrische minitrucks die worden ingezet bij afvalophaling in parken. *Vanaf eind 2025 zullen alle huisvuilwagens uitgerust zijn met een slim en stiller achteruitrijsignaal.*

Fiche 22 – Stadsontwikkeling en ruimtelijke planning

	Opmerking	Reactie
a.	De Klimaatraad en GECORO adviseren m.b.t. maatregel 4.6.4 rekening te houden met omgevingslawaaï bij opmaak RUP's en verordeningen, als hefboom voor de doorwerking in vergunningverlening: RUP's en verordeningen worden opgemaakt in uitvoering van het SRA. Het SRA dat in 2025-2026 wordt geactualiseerd (omwille van de fusie met Borsbeek) moet dan ook beleidskaders -zoals deze opgenomen in het Geluidsactieplan- omvatten waarop RUP's en verordeningen zich in de toekomst kunnen enten.	36, 37, 38

	Opmerking	Reactie
b.	District Borgerhout: In het kader van maatregel P4M1 (rekening houden met geluidshinder bij nieuwe stadsontwikkeling- en stadsvernieuwingsprojecten) bij het ontwikkelen van de Erasmussite bijzondere aandacht te besteden aan het geluidsafschermend effect van het huidige Erasmus-ziekenhuisgebouw in belang van de achterliggende wijken.	46
c.	District Berchem vraagt om rekening te houden met omgevingslawaai bij ruimtelijke planning, en geluidshinder te voorkomen bij ontwerp en programmatie van stadsontwikkelingsprojecten.	50

Inhoud van de opmerkingen

1. Het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (SRA) dat in 2025-2026 wordt geactualiseerd (omwille van de fusie met Borsbeek) moet beleidskaders -zoals deze opgenomen in het geluidsactieplan- omvatten waarop RUP's en verordeningen zich in de toekomst kunnen enten. **(a)**
2. District Borgerhout vraagt om bij de ontwikkeling van de Erasmussite rekening te houden met het geluidsafschermende effect van de huidige bebouwing ten aanzien van de achterliggende woonwijken. **(b)**
3. District Berchem vraagt om rekening te houden met omgevingslawaai bij ruimtelijke planning, en geluidshinder te voorkomen bij ontwerp en programmatie van stadsontwikkelingsprojecten. **(c)**

Reactie op de opmerkingen

1. Stad Antwerpen stelt in het huidige SRA als centrale ambitie dat ze de meest leefbare stad van Vlaanderen wil zijn met een hoge levenskwaliteit in sterke wijken. Volgens de visie Levendige Woonstad van het SRA streeft de stad daarom naar gezonde en betaalbare woningen met een gezond binnenklimaat in een aangename, gezonde woonomgeving met een goede geluidskwaliteit. De stad ambieert ook een divers aanbod van woningen. Om deze ambitie te realiseren is het noodzakelijk om reeds bij de ruimtelijke planning rekening te houden met omgevingsgeluid. Het SRA vormt aldus een beleidskader voor de principes aangaande ruimtelijke planning die in het geluidsactieplan zijn opgenomen. Bij de actualisatie van het SRA zullen die ambities behouden blijven.
2. De Erasmussite zal de komende vijf jaar tijdelijk ingevuld worden. Een effectieve herontwikkeling wordt pas ten vroegste binnen tien jaar verwacht.
3. Het geluidsactieplan bevat reeds als maatregel dat rekening wordt gehouden met omgevingslawaai bij ruimtelijke planning (4.6.1) en bij het ontwerp en de programmatie van stadsontwikkelingsprojecten (4.6.2) om geluidshinder te voorkomen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

- Toevoeging van volgende actie onder maatregel 4.6.1 'Rekening houden met omgevingslawaai bij ruimtelijke planning':
Bij de actualisatie van het SRA (omwille van de fusie met Borsbeek) worden de ambitie en visie behouden aangaande de geluidskwaliteit in woningen en in de woonomgeving.
- Onder maatregel 4.6.3 'Blootstelling aan omgevingslawaai beperken bij kinderen' is een verwijzing toegevoegd naar de nieuwe Vlaamse maatregel:
De stad evalueert het beoordelingskader naar aanleiding van de recentste advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Hierbij stemt de stad af met de Vlaamse departementen Omgeving en Zorg in het kader van de Vlaamse maatregel OMG-2021-10 'Bij de opmaak, renovatie of uitbreiding van scholen, kinderdagverblijven en residentiële zorginstellingen wordt rekening gehouden met weg- en spoorverkeerslawaai'.

Fiche 23 – Geluidsisolatie

	Opmerking	Reactie
a.	Verder moet er opgemerkt worden dat het akoestisch isoleren van woningen verder bemoeilijkt wordt door wetgeving die ventilatieroosters in ramen verplicht. Zelfs als deze "gesloten" zijn, laten deze toch nog lucht door, en dus ook geluid.	40
b.	District Wilrijk: Maak werk van voldoende (financiële) impulsen voor particulieren om geluidsisolatie bij nieuwbouw of renovatieprojecten te voorzien.	45

Inhoud van de opmerkingen

1. De akoestische isolatie van woningen wordt bemoeilijkt door wetgeving die ventilatieroosters in ramen verplicht. Ventilatieroosters zijn geluidslekken, zelfs in gesloten toestand. **(a)**
2. District Wilrijk vraagt om werk te maken van voldoende (financiële) impulsen voor particulieren om geluidsisolatie bij nieuwbouw of renovatieprojecten te voorzien. **(b)**

Reactie op de opmerkingen

1. Ventilatieroosters zetten inderdaad een bovengrens op de akoestische isolatiewaarde die kan gerealiseerd worden. In de meeste straten is het echter mogelijk om bij gebruik van raamroosters voldoende akoestisch isolerend schrijnwerk te plaatsen waarbij tegelijk voldaan wordt aan de ventilatieverplichtingen. Er zijn reeds ventilatieroosters verkrijgbaar met een zeer hoge geluidsisolatiewaarde. Ook alternatieve verluchtingsmechanismen, -openingen en/of een doordachte plaatsing ervan kunnen een oplossing bieden zolang maar voldaan is aan het vereiste ventilatiedebiet (de hoeveelheid lucht die verplaatst dient te worden door een ventilatiesysteem). De knelpunten in de regelgeving en de aanpak ervan zullen verder onderzocht worden in overleg met het Vlaamse Energie- en Klimaatagentschap.
2. Financiering die specifiek gericht is op geluidsisolatie is niet voorzien in het geluidsactieplan. De bestaande [financiering](#) (o.m. de Mijn VerbouwPremie) voor energetische renovatie kan wel ingezet worden voor renovatiewerken die de geluidsisolatie verbetert, bv. schrijnwerk dat bovendien geluid isoleert. Deze gecombineerde aanpak heeft de voorkeur bij dergelijke investeringswerken, en wordt geadviseerd in het kader van het renovatieadvies van de stad (maatregel 4.6.5).

Aanpassingen in het geluidsactieplan

1) Toevoeging aan maatregel 4.6.5 'Antwerpenaren informeren over geluidswerende maatregelen bij bouw en renovatie van woningen' op basis van de inspraakreacties en de aanpassing aan de Vlaamse geluidsactieplannen na het openbaar onderzoek:

De stad wil daarom inwoners en bouwheren informeren over geluidswerende maatregelen bij bouw en renovatie van woningen. *Ook de Vlaamse geluidsactieplannen voorzien sensibilisering voor akoestische gevelisolatie.*

- o Het Loket Wonen en Energie in het EcoHuis, de Woonkantoren en de stedelijke dienst omgevingsvergunningen informeren Antwerpenaren over geluidsisolatie bij bouw en renovatie van woningen op locaties met veel omgevingslawaaï. *Extra aandacht wordt hierbij gegeven aan de combinatie van geluidsisolatie en ventilatie.*
- o Tevens helpt de stad burgers met advies en premies omtrent ontharding en vergroening van de woonomgeving. Door harde, geluidsreflecterende oppervlakken te vervangen door vegetatie, groendaken en gevelgroen wordt geluid sneller gedempt. Het advies omvat ook tips om geluidshinder te vermijden vanwege technische installaties (zie maatregel 4.5.2) en mobiele machines (zie maatregel 4.5.3).
- o De Vlaamse maatregel OMG-2021-04 'Kennispromotie en -verspreiding milderende maatregelen m.b.t. ruimtelijke ordening en stedenbouw' bevat sensibiliseringsacties voor akoestische gevelisolatie voor mildering van weg- en spoorverkeerslawaaï.

2) Toevoeging aan maatregel 4.1.3 'Innovatie opvolgen en stimuleren': De stad onderzoekt hoe gevelgeluidsisolatie beter kan gecombineerd worden met de verplichtingen aangaande gebouwventilatie, ter versterking van haar advieswerking (maatregel 4.6.5).

Fiche 24 – Een netwerk van kwaliteitsvolle luwteplekken en publieke ruimte met een aangenaam geluidsklimaat

	Opmerking	Reactie
a.	Ik woon zelf aan het Stadspark (omgeving hoek Quellinstraat en de Quinten Matsijslei) en hoewel het Stadspark een oase van rust zou moeten zijn, ervaar ik dat niet altijd zo. We hebben een terras en kunnen daar eigenlijk door geluidsoverlast maar beperkt van genieten, en verbeteringen aan de hieronder geciteerde zaken [zie andere fiches] zouden mijn leefomgeving (en met name de ervaring op mijn terras) duidelijk verbeteren en meer in overeenstemming brengen met wat ik vind dat de omgeving van het Stadspark zou moeten zijn. Het gaat natuurlijk niet alleen om de hinder voor mezelf en de bewoners van de buurt, maar ook om de vele gebruikers van het Stadspark.	21
b.	In elk geval heeft Antwerpen weinig of haast geen parken. Stadspark is een centrale long op de kaart, een centraal punt van rust, te midden van een druk stads- en werklevens. Geluidsdempende en -werende maatregelen zouden best wel mogen rondom het park in een bepaalde periscoop. Anders vind je nooit en nergens rust.	32
c.	Algemeen: het stadspark als noodzakelijke luwteplek. Antwerpen heeft weinig parken. Het stadspark is een essentiële rustplek. Het actieplan belooft luwteplekken binnen 400 meter van elke woning, maar hoe wordt dit concreet gerealiseerd rond het stadspark, waar de druk op de leefkwaliteit het grootst is? “De stad mag bruisen, maar je moet er ook je rust kunnen vinden. Onder meer op de plekken waar veel kinderen en jongeren zijn zoals kinderdagverblijven, scholen en jeugdorganisaties moeten we voldoende rust kunnen bieden.”	34
d.	De Klimaatraad en GECORO adviseren m.b.t. maatregel 4.7 Een netwerk van kwaliteitsvolle luwteplekken en publieke ruimte met een aangenaam geluidsklimaat: Beperk het goed en aangenaam geluidsklimaat niet tot luwteplekken, werk aan verbindingen tussen de luwteplekken en onderzoek ook alternatieve maatregelen die dit effect uitspreiden over heel de stad. Afstemming van het SRA is noodzakelijk als ruimtelijke kapstok.	36, 37, 38
e.	De Klimaatraad en GECORO adviseren: Zorg voor de creatie van grotere en aaneengesloten groene zones waar zowel natuur als luwte aan bod komen. Integreer ook hier met het SRA	36, 37, 38
f.	De Klimaatraad en GECORO adviseren: Zet in op meer echte natuurgeluiden in de stad door de biodiversiteit te versterken.	36, 37, 38
g.	Mensen - dus ook de inwoners van Antwerpen - hebben behoefte aan stilte. Ook in een stad moet voldoende stilte beschikbaar zijn. Niet alleen in het buitenland, maar ook in nabije steden als Mechelen en Leuven, worden 'stilteplekken' gecreëerd: parken waar geen muziek is toegelaten, geen luide gesprekken, geen smartphones of andere geluidsbronnen. Dat moet ook in Antwerpen toch mogelijk zijn? Een concreet voorbeeld: binnenkort wordt het voormalige vredegerecht in Berchem in gebruik genomen als districtshuis. De tuin ervan - omgeven door woningen - leent zich perfect tot zo'n 'stiltegebied'.	42
h.	Recht op Lucht vzw: Op het eerste zicht lijken extreem dense wijken zoals Borgerhout en Antwerpen-Noord goed bediend in de officiële kaart met bereik- en tekortzones “Publiek toegankelijke stillere plekken 2021”. Vreemd genoeg in tegenstelling tot een wijk als bijvoorbeeld Groenenhoek, waar er uit de kaart wél een tekort blijkt. Maar die score is het resultaat van een misleidend statistisch effect, geen leefbare realiteit. In deze wijken wonen vele duizenden mensen op een zakdoek, vaak zonder tuin of terras. Eén theoretisch stil betonnen pleintje in de buurt volstaat dan misschien op papier maar niet in realiteit. Wij eisen dat zogenaamde “bereikzones” niet langer op kaart berekend worden vanuit abstracte bereikbaarheid, maar geëvalueerd worden op basis van échte (in plaats van gemodelleerde) stilte, gebruikskwaliteit en sociale noden.	43
i.	Recht op Lucht vzw geeft als voorbeeld dat de auto in het bestuursakkoord structureel voorrang krijgt op de leefkwaliteit: Verbod op het schrappen van parkeerplaatsen op het openbaar domein, waardoor het de facto onmogelijk wordt om nieuwe stilte- en luwteplekken in te richten in reeds eerder vermelde dichtbevolkte wijken.	43
j.	Recht op Lucht vzw geeft als bezwaren bij de bijlage “Historiek en realisaties” (fiche 30): De stelling dat bij heraanleg van straten al rekening gehouden werd met de geluidskwaliteit	43

	Opmerking	Reactie
	van de publieke ruimte is minstens misleidend: het zou kunnen dat dit soms gebeurt, maar het is geenszins de courante praktijk. Ook de info rond gerealiseerde acties in het kader van “innovatietraject luwte- en geluidsplanning” doet de waarheid toch wat geweld aan: het vorige bestuur trok namelijk de stekker uit het project rond de Stuivenbergsite - de ontwikkeling staat sindsdien on hold.	
k.	District Wilrijk: -Zet nog meer in op het versterken van bestaande luwteplekken of door creatie van nog meer luwteplekken op buurtniveau, waar aangewezen. Voorzie alleszins in afdoende middelen voor de districten om hier verdere stappen in te kunnen zetten; -Laat ons alleszins verder constructief samenwerken aan de opgestarte uitrol van de luwte-as doorheen het centrum van Wilrijk.	45
l.	District Deurne: We waarderen de inspanningen van stad Antwerpen tot ontpitting in de wijk Kronenburg en vragen dat dit in andere wijken van het district ook bekeken kan worden.	47
m.	District Deurne: Bij woonuitbreidingsprojecten vragen we aandacht voor geluidsluwe plekken.	47
n.	District Berchem wil graag meewerken aan alle innovatieve projecten/maatregelen die geluidsreductie kunnen stimuleren en wil graag samenwerken aan nieuwe proefprojecten die geluidsreductie en/of geluidsmaskering bevorderen. Zo wenst het district onder andere in te zetten op een natuurmuur waarbij stadsnatuur de aandacht kan afleiden van het drukke stedelijke leven.	50
o.	District Berchem vraagt aan het college om een netwerk van geluidsluwe groene verbindingen en extra geluidsluwe plekken te realiseren en verzoekt om de medewerking van de Stad Antwerpen hierbij.	50

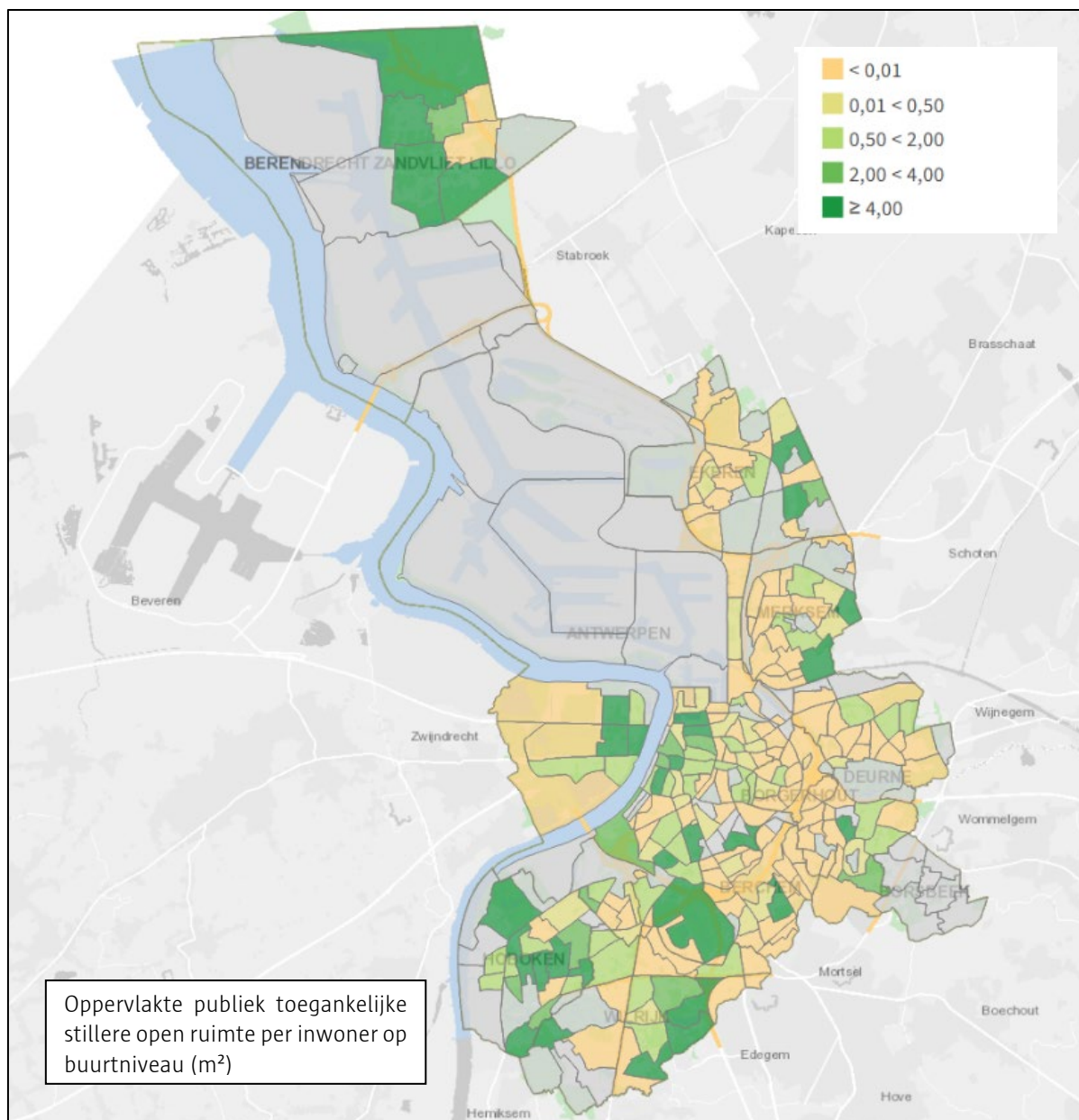
Inhoud van de opmerkingen

1. Zet meer in op het versterken van bestaande luwteplekken en de creatie van nieuwe geluidsluwe plekken en luwteplekken op buurtniveau waar aangewezen, en op het realiseren van een netwerk van geluidsluwe groene verbindingen. Beperk een aangenaam geluidsklimaat niet tot luwteplekken, maar werk ook aan verbindingen tussen luwteplekken, en doe onderzoek naar alternatieve maatregelen om een aangenaam geluidsklimaat te realiseren in de hele stad. **(d, k, o)**
2. De kaart met bereik- en tekortzones ‘Publiek toegankelijke stillere plekken 2021’ geeft een vertekend beeld, doordat dichtbevolkte wijken zoals in Borgerhout en Antwerpen-Noord niet als tekortzone worden weergegeven van zodra er één klein stil toegankelijk plekje is, onafhankelijk van het aantal inwoners, sociale noden van de buurt, en de gebruikskwaliteit van de plek. Evalueer bereikzones van stillere publieke ruimte op basis van échte (in plaats van gemodelleerde) stilte, gebruikskwaliteit en sociale noden, in plaats van een theoretische berekening op basis van abstracte bereikbaarheid. **(h)**
3. Stem af met het SRA als ruimtelijke kapstok. **(d)**
4. Creëer grotere en aaneengesloten groene zones waar zowel natuur als luwte aan bod komen, en integreer hiervoor met het SRA. **(e)**
5. Betrek de districten bij innovaties en proefprojecten rond geluidsreductie en/of geluidsmaskering. Voorzie afdoende middelen en ondersteuning voor de districten om bestaande luwteplekken te versterken en nieuwe luwteplekken en luwe verbindingen te creëren. **(k, n, o)**
Concrete voorstellen:
 - o Zet in op ontpitting van woonwijken in het district Deurne, naar het voorbeeld van de wijk Kronenburg. **(l)**
 - o Werk verder samen met het district Wilrijk aan de uitrol van de luwte-as doorheen het centrum van Wilrijk. **(k)**
 - o Creëer een stilteplek in de tuin van het toekomstige districtshuis van Berchem. **(g)**
 - o Werk samen met het district Berchem voor het creëren van een natuurmuur waarbij stadsnatuur de aandacht afleidt van het drukke stedelijke leven. **(n)**
6. Door het stedelijke verbod op het schrappen van parkeerplaatsen wordt het de facto onmogelijk om nieuwe stilte- en luwteplekken in te richten in dichtbevolkte wijken. **(i)**
7. Heb aandacht voor geluidsluwe plekken bij woonuitbreidingsprojecten. **(m)**

8. Zet in op meer echte natuurgeluiden in de stad door de biodiversiteit te versterken. (f)
9. Parken (zoals het Stadspark) worden onvoldoende ervaren als rustplekken. Het geluidsactieplan belooft luwteplekken binnen 400 meter van elke woning, maar hoe wordt dit concreet gerealiseerd rond het stadspark? Zet in op geluidsdempende en -werende maatregelen rondom het Stadspark. (a, b, c)
10. Creëer stilteplekken (zoals parken) waar geen muziek is toegelaten, geen luide gesprekken, geen smartphones of andere geluidsbronnen, zoals in het buitenland en in steden zoals Mechelen of Leuven. (g)
11. Bijlage 'Historiek en realisaties' aanpassen: 'Bij de heraanleg van straten en pleinen is rekening gehouden met de geluidskwaliteit van de publieke ruimte en de geluidsblootstelling in de aangrenzende gebouwen': het zou kunnen dat dit soms gebeurt, maar het is geenszins de courante praktijk. (j)
12. Bijlage 'Historiek en realisaties' aanpassen: 'Via het innovatietraject luwte- en geluidsplanning werden verschillende pilootprojecten m.b.t. semipublieke of private ruimte ondersteund: site Stuivenbergziekenhuis, bouwblok Moorkens, oud klooster Copernicussite, Lageweg': de ontwikkeling Stuivenbergsite staat on hold. (j)

Reactie op de opmerkingen

1. Verschillende van de voorgestelde maatregelen zijn opgenomen in het geluidsactieplan in hoofdstuk 4.7 'Een netwerk van kwaliteitsvolle luwteplekken en publieke ruimte met een aangenaam geluidsklimaat':
 - Uitbouwen van een netwerk van groene verbindingen via de uitrol van het waterplan, groenplannen, wijkplannen water en groen, tuinstraten, trage wegen, nerven, speelweefselnetwerken en zilveren linten (§ 4.7.1).
 - Inrichten en beheren van de publieke ruimte met aandacht voor luwte, geluidskwaliteit en geluidsblootstelling van woningen (§ 4.7.2).
 - Ondersteunen van de uitrol van luwteplekken op (semi)privaat domein (§ 4.7.3).
 2. Volgens de doelstellingen van het geluidsactieplan streeft de stad ernaar dat er zich een toegankelijke en kwaliteitsvolle luwteplek bevindt op maximaal 400 meter van elke woning, met een minimum van 4 m² luwteplek per inwoner binnen een straal van 400 meter van de woning. Er wordt dus niet enkel gestreefd naar een luwteplek op wandelafstand, maar ook naar voldoende oppervlakte aan luwteplekken in functie van het aantal inwoners, en naar verblijfskwaliteit.
- Figuur 7 (Publiek toegankelijke stillere plekken 2021: bereik- en tekortzones) en 8 (Oppervlakte publiek toegankelijke stillere open ruimte per inwoner op buurniveau) uit het geluidsactieplan vormen slechts een eerste aanzet om de huidige situatie in kaart te brengen, waarbij enkel rekening werd gehouden met publieke toegankelijkheid en geluidsniveau (de kaarten spreken enkel over stillere plekken, niet over luwteplekken). Uit figuur 8 blijkt dat dichtbevolkte wijken zoals Borgerhout of Antwerpen-Noord een groot oppervlakte tekort hebben aan luwteplekken.
- Het geluidsactieplan voorziet bijkomende acties om het bestaande en potentiële netwerk van luwteplekken en luwe verbindingen verder in kaart te brengen via GIS-analyse (o.a. rekening houdend met verschillende basiskwaliteiten van luwte-oases), en voor het ontwikkelen van een aanpak voor het wegwerken van tekortzones met maximale afstemming met het stedelijke koelteplekkenbeleid (§ 4.7.1).



3. Bij opmaak van het geluidsactieplan werd maximaal afgestemd met het Strategisch Ruimteplan Antwerpen (SRA) met betrekking tot het creëren van luwteplekken en een aangenaam geluidsklimaat. Zo draagt het versterken van het luwtenetwerk bij tot het vervullen van het fijnmazige groenblauwe netwerk uit het SRA. Het SRA geeft ook aan dat bij de inrichting van de publieke ruimte differentiatie aan ontmoetingsplekken – waaronder voldoende rustgelegenheden – in functie van alle gebruikers nodig is. Daarnaast voorziet het SRA dat groene binnengebieden deels een semipubliek of publiek karakter kunnen krijgen en daarmee als speelruimte, luwte- of koelteplek bijdragen aan de woonkwaliteit van de ruimere omgeving.
4. Het geluidsactieplan streeft in de eerste plaats naar voldoende oppervlakte aan luwteplekken op wandelafstand in het woon-werkweefsel, zodat mensen hier dagdagelijks gebruik van kunnen maken. Het creëren van grotere en aaneengesloten groene zones is geen doelstelling in het geluidsactieplan, maar is wel opgenomen in het SRA (o.a. versterken van de groenblauwe hoofdstructuur met verschillende superparken). Het creëren of versterken van aaneengesloten groene en luwe zones of het stiller en luwer maken van bestaande grote groengebieden draagt bij aan het realiseren van de doelstelling van het geluidsactieplan om een toegankelijke en kwaliteitsvolle luwteplek te realiseren op maximaal 400 meter van elke woning, met een minimum van 4 m² luwteplek per inwoner binnen een straal van 400 meter van de woning.

5. Het geluidsactieplan zet in op samenwerking met en ondersteuning van de districten bij het realiseren van luwteplekken, luwe verbindingen en een publieke ruimte met een aangenaam geluidsklimaat (zie maatregel 4.7.1: 'De stad ondersteunt de districten bij het uitbouwen van een lokaal netwerk van luwteplekken en luwe verbindingen'; en maatregel 4.7.2: 'De stad stimuleert de districten om in te zetten op de realisatie van luwteplekken in de publieke ruimte en op de heraanleg van knelpuntstraten'). Een financiële ondersteuning van de districten wordt meegenomen bij de opmaak van de meerjarenbegroting voor de periode 2026-2031. De stad voorziet ook inhoudelijke advisering over luwte- en geluidsplanning bij publieke ruimteprojecten door interne en externe experts, en zet nieuwe pilootprojecten op en experimenteert verder met soundscaping en geluidsmaskering. Ook hier zal samenwerking met de districten worden opgezet, en zullen de districten geconsulteerd worden bij de selectie van nieuwe pilootprojecten. Daarbij zullen ook voorstellen zoals de verdere uitrol van de luwte-as in het centrum van Wilrijk, het creëren van een natuurmuur in Berchem, het creëren van een luwteplek in de tuin van het nieuwe districtshuis van Berchem, of verdere ontpitting in wijken in Deurne mee in overweging genomen worden (voor het ontpitten van binnengebieden zie ook punt 7 hieronder).
6. Het creëren van voldoende luwteplekken om de doelstellingen van het geluidsactieplan te behalen zal niet in alle wijken realiseerbaar zijn via ingrepen in de publieke ruimte alleen. Zeker in dichtbevolkte wijken met een grote druk op de publieke ruimte (niet enkel voor parkeren en andere verkeersfuncties, maar ook voor andere verblijfsfuncties zoals sport, spel en ontmoeting) moet ook worden ingezet op gedeeld gebruik of openstelling van luwteplekken op (semi)privaat domein om nieuwe toegankelijke groene buitenruimte beschikbaar te maken. Het geluidsactieplan zet daarop in via maatregel 4.7.3 'Luwteplekken op (semi)privaat domein'. Door via de Bouwcode in te zetten op 'parkeren op eigen terrein' bij de bouw van nieuwe of vernieuwde gebouwen en door te werken aan buurtparkings streeft de stad naar een vermindering van de parkeerdruk op het openbaar domein.
7. Bij (semi)private ontwikkelingen, zoals woonuitbreidingsprojecten of het ontpitten van binnengebieden, zet de stad waar relevant stedenbouwkundige instrumenten (bouwcode, stedenbouwkundige last, Transformatieleidraad) in voor het creëren van (semi)publiek toegankelijke luwteplekken op privaat domein. De stad ondersteunt ook (semi)private actoren om buitenruimtes met luwtepotentieel te ontwikkelen en/of open te stellen als semipublieke luwteplek door middel van financiële ondersteuning, advies en begeleiding, en het opzetten van samenwerkingen (zie maatregel 4.7.3).
8. De stad experimenteert verder met soundscaping en geluidsmaskering, bijvoorbeeld via fonteinen en natuurgeluiden, om het geluidsklimaat lokaal te verbeteren (zie maatregel 4.7.2 van het geluidsactieplan). Soundscaping van natuurgeluiden gebeurt door gericht in te zetten op meer biodiversiteit, zoals vogelvriendelijke, meerlaagse, extensieve en bloemrijke beplanting. Daardoor kunnen bijvoorbeeld zangvogels en zoemende insecten zoals bijen en hommels worden aangetrokken, die een positieve bijdrage leveren aan het stedelijke geluidlandschap. Het is daarentegen niet de bedoeling om natuurgeluiden af te spelen via luidsprekers.
9. Op basis van de analyse van stilte- en luwteplekken in Antwerpen (zie geluidsactieplan § 2.4) blijkt dat slechts 10,6% van de totale oppervlakte toegankelijk gebruiksgroen (o.a. parken) in Antwerpen wordt blootgesteld aan voldoende lage geluidsniveaus ten gevolge van omgevingslawaaï (minder dan 55 dB Lden) om als luwte- of rustplek te kunnen fungeren.

In het Stadspark zijn de geluidsniveaus volgens de geluidsbelastingsskaarten overal hoger dan 55 dB. Volgens figuur 7 van het geluidsactieplan wordt de doelstelling om een toegankelijke en kwaliteitsvolle luwteplek te realiseren op maximaal 400 meter van elke woning dan ook niet gehaald in de omgeving van het stadspark. Enerzijds worden er maatregelen genomen om het geluidsklimaat in en rond het stadspark te verbeteren, o.a. met betrekking tot geluidshinder door het busverkeer (voor de bespreking van concrete geluidsmaatregelen in de omgeving van het stadspark, zie fiches 8 (busverkeer), 10 (doorstroming en verkeerslichten), 12 (onaangepast rijgedrag en te luide voertuigen), 16 (sirenes prioritaire voertuigen), 18 (luchtverkeer), 19 (technische installaties), 25 (horeca, feesten, dansgelegenheden) en 26 (sport- en speelterreinen)). Anderzijds zet de stad in op de realisatie van bijkomende toegankelijke luwte- en koelteplekken in de omgeving van het stadspark, o.a. in het kader van het wijkplan water en groen voor de zone rond het Stadspark.
10. De Antwerpse politiecodex bevat een aantal bepalingen om de rust in de openbare ruimte te bewaren:

- Artikel 285. Elk soort geluid of soort lawaai dat de rust van de inwoners kan verstoren en dat niet noodzakelijk is, is verboden, tenzij een afwijking schriftelijk toegelaten is door de burgemeester.
- Artikel 287. Zonder schriftelijke en voorafgaande toestemming van de burgemeester, is het verboden muziekinstrumenten, luidsprekers of andere geluidsinstallaties te gebruiken op de openbare ruimte, openbare plaatsen en in openlucht...

Deze bepalingen gelden voor alle openbare ruimtes, en niet enkel voor stilte- of luwteplekken. Smartphones of luide gesprekken zijn niet verboden in de openbare ruimte. Artikel 101ter (§ 3) van de politiecodex voorziet daarnaast de mogelijkheid om op specifieke uren in delen van de openbare ruimte, zoals parken, pleinen en binnenplaatsen, bepaalde hinderlijke activiteiten, die op deze plaats en op deze tijdstippen de openbare rust verstoren, te verbieden.

11. In specifieke dossiers werd tijdens de vorige planperiode bij de heraanleg van straten en pleinen advies gegeven met betrekking tot omgevingsgeluid (bijvoorbeeld Turnhoutsebaan, Astridplein, Meir, driehoek Albertpark). Via het innovatietraject luwte- en geluidsplanning heeft de stad ook kennis en ervaring opgebouwd over het integreren van geluidskwaliteit bij het ontwerp van de publieke ruimte.
12. In de pilootprojecten luwte- en geluidsplanning werd onderzocht en in de praktijk uitgetest hoe ontwerp, programmatie en beheer kunnen bijdragen aan een aangenaam geluidsklimaat en meer luwteplekken in de stad, met aandacht voor verschillende schaalniveaus. Voor de site van het voormalige Stuivenbergziekenhuis werd bv. het luwtepotentieel van de verschillende deelzones in kaart gebracht, en werden verschillende luwe binnentuinen voorzien in het schetsontwerp. In afwachting van een finale herbestemming van de Stuivenbergsite (zie Bestuursakkoord Antwerpen 2025-2030, resolutie 17) is een deel van de tuinen momenteel al toegankelijk als groene ontmoetingsplek.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Toevoeging in bijlage 'Historiek en realisaties' § 5.7.2 'Inrichten en beheren van de publieke ruimte met aandacht voor luwte, geluidskwaliteit en geluidsblootstelling van woningen':

Bij de heraanleg van straten en pleinen is *in toenemende mate* rekening gehouden met de geluidskwaliteit van de publieke ruimte en de geluidsblootstelling in de aangrenzende gebouwen (*bijvoorbeeld Turnhoutsebaan, Astridplein, Meir, driehoek Albertpark*).

Fiche 25 – Horeca, feesten, dansgelegenheden

	Opmerking	Reactie
a.	Buurtbewoner Harmoniepark. Steeds meer toenemende activiteiten van de stad die gepaard gaan met luide muziek zoals Brassband battle, zumba lessen, speeldagen. Alle stadsactiviteiten gaan steeds gepaard met luide muziek: Antwerpen zingt, proeft, 10 Miles, Marathon, noem maar op.	3
b.	Hierbij wil ik graag melding maken van erge geluidsoverlast in hartje Antwerpen. Als geboren en getogen Antwerpenaar ben ik trots op mijn stad en geniet ik van het wonen in het centrum.. echter.. sinds november is Café [naam verwijderd] overgenomen en veranderd naar Café [naam verwijderd]. Overdag is het een bruine kroeg en is er geen geluidsoverlast, maar op donderdag, vrijdag en zaterdag is er een live dj van 22u- tot in de vroege uurtjes. Dat mag je letterlijk nemen want de muziek stopt pas om 5u 's morgens. Deze week was het ook op dinsdag en woensdag prijs. Meerdere malen contacteerde mijn huisgenoot en ik de blauwe lijn, maar tot hiertoe zonder veel succes. Wij begrijpen dat we in het stadscentrum wonen en dat er al eens een feestje kan zijn of wat muziek, maar dat mijn hart uit mijn lijf klopt door de geluidsoverlast en we al weken geen oog dicht doen, is nefast voor mijn mentale gezondheid. Concreet gaat het over: veel te luide decibels, geen isolatie, en geen respect naar burens toe. Locatie: Torfbrug. [huisnummer verwijderd] Wij wonen zelf op de Grote Markt [huisnummer bekend]. Ik hoop op uw begrip en kordate aanpak.	4
c.	Geluidsoverlast door mensen die uit de horecazaken komen (Leopold de Waelplaats) en dan (al dan niet met een glaasje op) luidkeels over straat lopen of ruzie maken. Het is een levendige buurt, maar een bewustmakings-campagne naar horeca en horecabezoekers toe zou enorm verwelkomd worden.	8

	Opmerking	Reactie
d.	Marnixplaats en Vrijheidstraat. Na COVID zijn tijdelijke terrassen toegestaan. Cafés op de Marnixplaats zijn open tot 3 uur 's nachts en het geluidsniveau kan 's nachts oplopen tot wel 70 decibel. Het is goed om na te denken over het verkeer, treinen, trams, ... maar denkt er ook iemand aan de impact die de horeca heeft op de omwonenden? Er zijn veel klachten binnengekomen, maar de politie komt niet eens meer. We hebben deelgenomen aan de oorzaakmetingen, waaruit bleek dat de situatie onacceptabel is. Kunt u helpen? [metingen als bijlage bij mail]	10
e.	Wij zijn sinds 2015 woonachtig in het historisch hartje van Antwerpen, meer bepaald de Oude Beurs [huisnummer bekend]. Wij wonen hier zeer graag maar we merken ook dat er de voorbije jaren steeds meer geluidsoverlast is. Sinds december 2024 is de nachtclub [naam verwijderd] (Kaasrui) open. Hoewel er hiervoor een karaokebar was, hadden wij hier weinig geluidsoverlast van. Het is momenteel moeilijk om te slapen als de nachtclub open is. [zin verwijderd omwille van privacy indiener] Ook aan de voorzijde van ons huis merken we de laatste jaren ook dat er 's nachts steeds meer en meer geluidsoverlast is. Dronken en roepende mensen en zelfs geweld van tijd tot tijd, waar wij ook wakker van worden. Wij merken zeker een aantal fijne doelstellingen in het plan. Toch merken we dat horeca en meer bepaald het nachtleven er niet aan toegevoegd is. Dit is spijtig want we horen dat dit ook bij onze burens voor geluidsoverlast zorgt waardoor onze buurt minder leefbaar is geworden. Hopelijk zijn dit enkele waardige toevoegingen. Zo kunnen we samen voor een leefbare stad gaan.	15
f.	Bewoner omgeving stadspark. Is het mogelijk de uitbating van horeca [namen verwijderd] in overeenstemming te brengen met de rustige omgeving die het Stadspark zou moeten zijn en, indien nodig, maatregelen te nemen om de geluidsoverlast veroorzaakt door horeca [namen verwijderd] te beperken bijvoorbeeld door het beperken van het volume van muziek op het terras na een bepaald uur, het verbieden van luide muziekbboxen op het terras, en het reguleren van de frequentie en het geluidsniveau van privéfeesten. De huidige activiteiten van horeca [namen verwijderd] staan namelijk in schril contrast met de voorstelling als een rustig buurtcafé of bistro en verstoren significant de beoogde rust van de Stadspark-omgeving door zeer frequente privéfeesten met dj en muziekbboxen op het terras) en weekendactiviteiten tot in de zeer vroege uurtjes met luide bonkende muziek.	21
g.	Ik las de punten van het geluidsactieplan. Ik vind echter nergens iets terug over geluidsoverlast door feesten en dansgelegenheden. Reeds jaren heeft linkeroever regio Plage , Esmoreitlaan tot August Vermeylenlaan te kampen met geluidsoverlast van luide muziek en optredens. Meestal komt deze overlast van ofwel de Plage. Maar veel en veel vaker van de gelegenheden van over het water op rechteroever. De loodsen op Rijnkaai [naam verwijderd]. Vaak op weekavonden, vooral bij goed weer en vaak tot 2:00 's nachts. Het gaat dan niet om een uitzonderlijk vergund festival. Maar om structurele activiteiten en feesten van bars en of clubs, meestal aan de overkant van het water. Het water versterkt de geluidgolven en draagt de muziek en ook soms het roepen door de microfoon enorm. Kan u geluidsoverlast door muziek en feesten ook bekijken aub?	24
h.	Bewoner van Quinten Matsijlslei. Geluidsoverlast door horeca [naam verwijderd]: zowel overdag als 's nachts dj sets (op terras). Overdag galmt de luide muziek over de speeltuin: ondertussen spelen de kinderen met luide beats op de voor/achtergrond. Dit zijn blijkbaar privé feestjes (zaterdag, zondag, 1 mei, Pasen...). In het verleden was café [naam verwijderd] een restaurant /café waar je overdag terecht kon om koffie te drinken of iets te eten. Zijn de concessievoorwaarden veranderd? Nu zijn ze amper open, en als ze open zijn, zijn het privé dansfeestjes. Daardoor kan ook het toilet niet gebruikt worden door parkbezoekers, iets wat de stad als alternatief heeft aangeboden wegens het gebrek aan openbaar toilet in het park. Gevolg: overal wildplassers (kinderen, volwassenen). De club die er 's nachts is, geeft ook geluidsoverlast (muziek, taxi's om 5 u 's morgens) en overlast door wildplassen en druggebruik. Kan er aub controle uitgevoerd worden door de stad op de concessie voorwaarden ??	25
i.	Als inwoner van de stad Antwerpen wil ik graag mijn waardering uitspreken voor het ontwerp van het Geluidsactieplan 2025-2029. Het is bemoedigend om te zien dat de stad de	29

	Opmerking	Reactie
	leefkwaliteit en gezondheid van haar inwoners centraal stelt in haar geluidsbeleid, en werk maakt van een systematische aanpak van verkeers-, spoor- en industrieel lawaai. Toch zou ik graag een aandachtspunt aanreiken dat in het plan momenteel weinig of geen aandacht krijgt: geluidshinder afkomstig van horeca-inrichtingen, zoals cafés, bars en terrassen – in het bijzonder tijdens de avond- en nachturen, alsook geluidshinder afkomstig van grote evenementen zoals die in Antwerpen-Linkeroever, waar ik woon, toch geregeld georganiseerd worden. Voor omwonenden kan deze vorm van omgevingslawaai een grote bron van hinder zijn, zeker wanneer het zich herhaaldelijk voordoet of samengaat met nachtlawaai op straat. Ik begrijp dat het actieplan zich in de eerste plaats richt op structurele bronnen van lawaai, zoals verkeer en industrie, maar ik zou toch willen suggereren om in het definitieve plan ook ruimte te voorzien voor maatregelen ten aanzien van horeca gerelateerde geluidsoverlast. Enkele mogelijke voorstellen die ik hierbij graag meegeef: • Het uitvoeren van geluidsmetingen op locatie na herhaalde klachten over nachtlawaai (bijvoorbeeld na 22 uur). • Het versterken van handhavingsmogelijkheden, o.a. door middel van proportionele GAS-boetes bij aanhoudende of zware overlast, of zelfs het opleggen van een sluitingsuur wanneer de uitbater volhardt in de boosheid. • Het integreren van geluidsnormen en akoestische richtlijnen in de vergunningsvoorwaarden voor uitbaters, inclusief verplichtingen inzake gevelsluiting na een bepaald uur. • Een meldpunt of laagdrempelig systeem waarbij burgers geluidsoverlast op een transparante manier kunnen melden. Momenteel zijn wij hiervoor aangewezen op de Blauwe Lijn, maar laat de opvolging en terugkoppeling nog veel te wensen over. Ik ben ervan overtuigd dat een evenwichtig beleid mogelijk is waarin het levendige karakter van de stad behouden blijft, maar waarbij de leefbaarheid in woonstraten beter wordt beschermd.	
j.	Bewoner rond Stadspark. Geluidsoverlast door privéfeestjes in café [naam verwijderd] die uit de hand lopen. Die feestjes gebeuren vaak ondanks de klachten van de buurt.	30
k.	Geluidsoverlast Quinten Matsijlslei – stadspark. Horeca [namen verwijderd]: Privéfeesten (met open deuren), fuiven met outside deck (dj en draaitafel, muziekbboxen op hun terras), in het park, kant speeltuin. Heden decibel pieken tot 114 HZ. Vaak vanaf 14 u tot 6u in de ochtend. De bassen en muziek zijn zelfs hoorbaar met gesloten ramen en deuren, boven het geluid van je televisietoestel. Een park dient een oase van rust te zijn, waar men stilte en ontspanning opzoekt. Oplossing: verbieden, andere locatie, sloturen, zeker geen bovengrondse muziek, vergunning herbekijken -aanpassen, sanctionering niet naleven vergunning, herlocatie club, actieve metingen. Blauwe Lijn bellen is altijd al gebeurt maar haalt niet uit, is de grote buurtfrustratie > reorganisatie Blauwe Lijn.	32
l.	Bij het overlopen van de inhoudstabel geluidsactieplan viel me op dat er een – voor sommige buurten - grote bron van geluidshinder ontbreekt, namelijk die van horeca, evenementen, entertainment. Hoe kan en wil Antwerpen inzetten op een bruisend stadsleven waarbij de nacht- en weekendrust van haar inwoners niet onder druk komt te staan? Exemplarisch (ik vermoed dat er nog andere Antwerpse buurten zijn waar dit speelt): de bewoners van de linkerscheldeboord hebben van mei tot en met september/oktober het ene openlucht-event na het andere te verdragen: de decibels en bassen van talloze events op de aantrekkelijke rechteroever (Droogdokkenpark, Rijnkaai [namen verwijderd], Steenplein, etc) worden via het water versterkt en bereiken zonder enige blokkades van gebouwen onze woonwijk waardoor slapen vaak onmogelijk is en de weekenddagen van 's middags tot 's avonds gevuld zijn met “geboenk”. Daarnaast wordt de open ruimte op linkeroever gretig gebruikt om het ene event na het andere te organiseren. Het cumulatief effect van linker- en rechteroever maakt van de lente/zomer een zeer geluidsstresserend seizoen.	33

	Opmerking	Reactie
	Dus heel graag maatregelen om: -Organisatoren te verplichten technologische vernieuwing in te zetten om geluid zeer lokaal te houden bij een vergunning voor het overschrijden van de geluidsnormen (deze bestaat). -Een betere spreiding van geluidsbelastende initiatieven te garanderen (ja, de scheldeboorden zijn leuk om te feesten, maar ja, hier wonen de mensen die ook recht hebben op ontspanning en rust en niet noodgewongen hun weekend in een openluchtdisco willen doorbrengen). -Om nauwgezet toe te zien op het respecteren van de toegestane geluidsnormen: uit gesprekken die hebben plaatsgevonden met de dienst evenementen en de ombudsvrouw blijkt dat er een groot probleem ligt bij de handhaving van de normen: er is niet genoeg mankracht bij de (milieu-)politie en er zijn niet genoeg meettoestellen. Of de politie komt eraan en de organisatoren draaien het volume lager om het na vertrek van de patrouille eenvoudigweg terug omhoog te draaien (dit hebben we regelmatig mogen vaststellen). Het is anno 2025 bijzonder eenvoudig om organisatoren een permanente registratie van decibels te laten doen en live door te laten sturen naar bevoegde diensten. Hiervoor hoeft geen politiepatrouille met geluidsmeter langs gestuurd te worden.	
m	Gebrek aan concrete handhaving en evaluatie van bestaande hinderbronnen. De huidige geluidshinder door horeca [namen verwijderd], privéfeesten en openluchtactiviteiten in het stadspark is structureel en leidt tot decibelpieken tot 114 Hz, hoorbaar tot diep in de nacht, zelfs met gesloten ramen. Blauwe Lijn-interventies blijken onvoldoende. Welke bindende maatregelen en handhavingsmechanismen worden voorzien om dit soort structurele overlast effectief aan te pakken? Worden vergunningen herzien of aangepast bij herhaaldelijke overtredingen? -Hoe worden bestaande klachten en meldingen van buurtbewoners meegenomen in de prioritering van maatregelen? -Worden er onafhankelijke geluidsmetingen uitgevoerd op structurele hinderlocaties, en zijn de resultaten publiek raadpleegbaar? -Welke concrete sancties volgen bij niet-naleving van geluidsnormen door exploitanten, bedrijven en evenementen?	34
n.	Neem maatregelen tegen mensen die zich verzamelen voor plaatsen zoals nachtwinkels, shishabars, zonnebanken, kapperszaken en moskeeën. Mijn ervaring is dat deze plaatsen groepen mensen aantrekken die de neiging hebben om overdag, 's avonds én 's nachts, lang en luidruchtig rond te hangen en respectloos te zijn. Ook trekken deze plaatsen mannen aan die graag pronken op superluide motoren, die ze lang laten doordraaien en tientallen minuten laten draaien zonder zich ook maar iets aan te trekken van de rust in de buurt. Hetzelfde geldt voor mensen die deze plaatsen verlaten om te bellen, waarbij ze de speakers aanzetten en vergeten dat er andere mensen in de buurt zijn – zelfs rond middernacht.	39
o.	Bewoners van Rubenslei. Geluidsoverlast door [Naam verwijderd]: tijdens het weekend reeds van de middag tot ochtend luide muziek. Er worden nu zelfs tijdens de dag privéfeesten gehouden met luide muziek van op hun terras.	41
p.	Geen elektronisch versterkte muziek op terrassen (dat staat reeds vermeld in het politiereglement, maar is in de praktijk dode letter). In het buitenland valt het mij steeds op dat er op terrassen weinig of helemaal geen muziek te horen valt.	42
q.	Geen dakterrassen in de onmiddellijke nabijheid van woningen of appartementsgebouwen	42

Inhoud van de opmerkingen

Er is geluidsoverlast door muziek en/of bezoekers in de buurt van horecazaken, feesten, evenementen, dansgelegenheden en allerhande (stads)activiteiten... in het bijzonder 's avonds en 's nachts. **(a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, o, p, q)** Vraag naar bindende maatregelen en handhavingsmechanismen om structurele overlast effectief aan te pakken. Klachten en meldingen van geluidsoverlast via de Blauwe Lijn hebben vaak onvoldoende resultaat (onvoldoende structurele handhaving).

Vermelde locaties: Buurt van Leopold de Waelplaats (c), Grote Markt (b), Marnixplaats en Vrijheidstraat (d), Oude Beurs / Kaasrui (e), Stadspark (f, h, j, k, m, o), Harmoniepark (a), Linkeroever (regio Plage) (g, i, l), Rechteroever (Droogdokkenpark, Rijnkaai, Steenplein) (g, l).

1. Geluidsoverlast gerelateerd aan horeca, nachtleven, feesten, evenementen... toevoegen aan het geluidsactieplan. (d, e, g, i)
2. Reglementering en maatregelen:
 - opleggen van voorwaarden en maatregelen om geluidshinder te beperken. (b, d, e, f, g, h, i, k, l, m, n, o, p)
 - Geluidsmetingen en monitoring m.b.t. respecteren toegelaten geluidsnormen. (i, k, l, m)
 - Organisatoren verplichten technologische vernieuwing in te zetten om geluid zeer lokaal te houden. (l)
 - Tijdelijke terrassen en dakterrassen. (d, q)
 - Een betere spreiding van geluidsbelastende initiatieven. (g, i, l, m)
 - Voorwaarden concessieovereenkomst (h)
3. Een meldpunt of laagdrempelig systeem waarbij burgers geluidsoverlast op een transparante manier kunnen melden. Momenteel aangewezen op de Blauwe Lijn. (b, d, i, j, k, m)
4. Handhaving en sancties bij overtreding. (b, d, h, i, j, k, l, m, n, o, p)
5. Bewustwordingscampagne naar horeca en leefbaarheid buurt. (b, c, d, e)

Reactie op de opmerkingen

Tijdens het openbaar onderzoek werden geluidsklachten ingediend met betrekking tot specifieke inrichtingen en activiteiten. Deze geluidsklachten werden doorgestuurd naar de politie en betrokken stedelijke afdelingen (omgevingsvergunningen, milieutoezicht, horecamanager, evenementencel). Meldingen achteraf zijn echter onvoldoende om handhavend op te treden, aangezien er dan geen objectieve vaststellingen meer mogelijk zijn. Wanneer burgers overlast ervaren, wordt aangeraden om onmiddellijk de Blauwe Lijn te contacteren. Enkel bij vaststellingen ter plaatse door de politie kan overlast officieel geregistreerd en aangepakt worden.

In dit overwegingsdocument wordt toegelicht hoe in het algemeen wordt omgegaan met geluidsklachten en wordt het standpunt van het bestuur toegelicht. Er wordt niet ingegaan op individuele klachten. Een dossier kan nog lopende zijn of de informatie is niet meer actueel op het moment dat dit overwegingsdocument aan het college van burgemeester en schepenen wordt voorgelegd. Expliciet vermelde namen van horecazaken en huisnummers werden in hoger vermelde inspraakreacties geschrapt.

1. Geluidskaarten en geluidsactieplannen worden opgemaakt in uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaaier. Het toepassingsgebied van de geluidskaarten is beperkt tot geluidshinder afkomstig van wegverkeer, spoorverkeer (trein en tram), luchtvaart en industriële activiteiten. De geluidsactieplannen richten zich in de eerste plaats op het aanpakken van deze structurele geluidsbronnen en de prioritaire knelpunten die op basis van de geluidskaarten worden vastgesteld. Geluidsoverlast door horeca, het uitgaansleven, evenementen en andere activiteiten is meestal onregelmatig en tijdelijk van aard en vergt een andere aanpak. De overlast is bovendien niet altijd rechtstreeks toe te schrijven aan de activiteit of inrichting zelf, maar soms ook aan bezoekers die zich luidruchtig, al dan niet met storend gedrag, in de openbare ruimte (straten, pleinen, parken) begeven. Het verstoren van de openbare rust wordt aangepakt op basis van de politiecodel. Het spelen van elektronisch versterkte muziek is gereguleerd in de VLAREM-wetgeving. De maatregelen in het geluidsactieplan zijn niet gericht op de aanpak van deze bronnen van geluidsoverlast. Er zijn wel enkele raakvlakken: namelijk wat betreft het gebruik van mobiele machines zoals stroomaggregaten (maatregel 4.5.3) en het ruimtelijke beleid wat betreft het vermijden van luidruchtige terrassen/activiteiten in binnengebied om de rustige achtergevels van woningen te beschermen (maatregel 4.6.2).
2. Muziek en geluid zijn onlosmakelijk gekoppeld aan evenementen, horeca-activiteiten en het uitgaansleven. In een stedelijke context is er een spanningsveld tussen levendigheid en leefbaarheid en vormt het een uitdaging om een gezond evenwicht te vinden. De [politiecodel](#) stelt regels om geluidsoverlast in de stad te beperken en is steeds van toepassing. De VLAREM-wetgeving is van toepassing op publieke muziekactiviteiten waarbij elektronisch versterkte muziek wordt gespeeld en hanteert het principe: hoe luider de muziek, hoe strenger de maatregelen die de organisator moet nemen om geluidsoverlast te voorkomen. Ook is het van belang of het gaat

om een occasionele of frequente activiteit. Het [stroomschema VLAREM-regelgeving](#) geeft aan of er een toelating van het college, melding (klasse 3-inrichting) of vergunning (klasse 2-inrichting) nodig is. Naar gelang de impact van de muziekactiviteiten op de omgeving worden door het college voorwaarden opgelegd in de toelating of vergunning. De voorwaarden kunnen betrekking hebben op het maximaal toegelaten geluidsniveau, beperken van het aandeel zware bastonen, aanstellen van een geluidsverantwoordelijke, tijdsbepaling (einduren, beperking aantal dagen of frequentie van evenement...), enzovoort. In VLAREM staat ook beschreven wanneer en hoe [geluidsmetingen](#) dienen te gebeuren door een organisator of exploitant in een openbare inrichting. Een uitgebreide toelichting over de VLAREM-regelgeving voor muziekactiviteiten vind je in de negen delen van de [publicatie 'Geluidsnormen voor muziekactiviteiten'](#) van de Vlaamse overheid.

Nieuwe technologieën waarbij het geluid als het ware lokaal gehouden wordt in een soort 'geluidsbubbel' worden niet opgelegd in de vergunning. Er zijn vaak nog heel wat onzekerheden en te weinig praktijkervaringen in vergelijkbare contexten waardoor voorzichtig moet omgegaan worden om dit als verplichting op te leggen.

Tijdens de coronaperiode werden tijdelijke terrassen toegestaan. Dit is niet meer het geval. Sinds 2024 is er een nieuw terrasreglement. In artikel 4 staat dat de aanvraag van een horecaterras steeds beoordeeld wordt in functie van de plaatselijke omstandigheden. Er dient hierbij rekening te worden gehouden met het algemeen belang waaronder de leefbaarheid en de openbare orde. In sommige gevallen wordt een weigering gegeven voor een terras. In geval van overlast kan een sluitingsuur opgelegd worden. De dienst toelatingen neemt dit dan op in de terrastoelating.

Voor muziekactiviteiten op dakterrassen van horecazaken wordt door het college geen geluidstoelating of vergunning gegeven omdat dit zeer snel tot geluidsoverlast voor de buurt leidt.

De stad probeert evenementen zoveel als mogelijk te spreiden over verschillende locaties en tijdstippen in functie van de aard van de activiteit. De stad Antwerpen zoekt steeds een balans tussen een leefbare en een bruisende stad. Alle bevoegde stadsdiensten worden bij elke aanvraag via een brede adviesronde betrokken voor er een officiële toelating door het college wordt geven. Op basis van die adviezen, worden er voorwaarden opgelegd. Er wordt zeer zelden afgeweken van de standaard VLAREM-geluidsnorm. De organisator van het evenement ontvangt een toelatingsdocument met daarin de voorwaarden. Indien blijkt dat voorwaarden niet nageleefd worden, kan dit ook gevolgen hebben voor volgende edities van een evenement, specifiek het opleggen van extra beperkingen of het weigeren van een toelating.

Voorwaarden in een concessieovereenkomst met een horecazaak zijn vaak algemeen. Uiteraard moet de zaak altijd voldoen aan de wetgeving, geldende voorschriften naleven en overlast beperken. Bij klachten wordt de problematiek aangekaart. Bij herhaalde en ernstige inbreuken, en na officiële ingebrekestelling, kan de concessieovereenkomst ontbonden worden.

3. Klachten over geluidshinder kunnen gemeld te worden via de [Blauwe Lijn](#). De Blauwe Lijn is 24/7 telefonisch bereikbaar op het gratis nummer 0800 123 12. Of je kan op elk moment van de dag een mailtje sturen naar pz.antwerpen.ilp.blauwelijn@police.belgium.eu. Het opzetten van een nieuw meldpunt is niet aangewezen, aangezien een 24-uurs permanentie vereist is.

Wanneer een melding over geluidsoverlast binnenkomt bij de Blauwe Lijn, wordt, afhankelijk van de beschikbaarheid van de interventieploegen, een ploeg aangestuurd voor vaststellingen op het terrein. Geluidsoverlast kan enkel officieel worden vastgesteld als er objectieve vaststellingen op het terrein gebeuren. Oproepen die betrekking hebben op levensbedreigende of ernstige gevaarsituaties (ongevallen, misdrijven, brand...) hebben een hogere prioriteit dan klachten rond geluidshinder. Hierdoor is het mogelijk dat er geen onmiddellijke tussenkomst kan plaatsvinden, en dat de geluidsoverlast niet meer kan worden vastgesteld bij aankomst.

4. Indien een overtreding vastgesteld wordt, kan een GAS-pv (proces-verbaal voor een gemeentelijke administratieve sanctie) opgemaakt worden op basis van de politiecodex. Meldingen van overlast door storend en luidruchtig gedrag worden in eerste instantie door de wijkteams van de politie opgevangen. De opvolging van geluidsoverlast met betrekking tot evenementen en inrichtingen (cafés, dancings...) is een taak van de Lokale Recherche (LR) leefmilieu. De LR Leefmilieu werkt nauw samen met de diensten omgevingsvergunningen, milieutoezicht, evenementen en horecamanagers, om na te gaan of de nodige toelatingen of vergunningen aanwezig zijn en voorwaarden gerespecteerd worden. Op basis van geluidsmetingen en andere officiële vaststellingen kan een dossier verder uitgebouwd worden en kunnen verdere stappen en maatregelen genomen worden.

De politie kan overtredingen bestraffen met geldboetes. Andere sancties om overlast te bestrijden, zijn schorsing en intrekking van gemeentelijke toelatingen, intrekking of wijziging van voorwaarden van de vergunning, en tijdelijke of definitieve sluitingen van inrichtingen. Bij aanhoudende overlast kunnen verregaande maatregelen genomen worden zoals verplichte sluitingsuren in een volledige wijk. Het college van burgemeester en schepen beslist over deze sancties.

5. Indien overlast voor veel ergernis zorgt, kan er ook beroep gedaan worden op de [buurtregisseur](#) van een wijk. Een buurtregisseur werkt rond diverse vormen van overlast, onveiligheidsgevoelens en samenlevingsproblemen en richt zich op het verbeteren van de leefbaarheid. Deze kan optreden als bemiddelaar en kan zorgen voor een betere uitwisseling van informatie en afstemming tussen de betrokkenen. De horeca zelf neemt ook acties om mensen te sensibiliseren (bv. posters met gedragscode 'denk aan onze burens').

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 26 – Sport- en speelterreinen

	Opmerking	Reactie
a.	Buurtbewoner Harmoniepark. Toenemende geluidsoverlast vnl. aan het trapveldje ter hoogte van Harmoniestraat [huisnummer gekend]. Reeds jaren vragen wij als buurt om de metalen goals te vervangen door netten, die misschien minder duurzaam zijn maar minder lawaai maken. Ook maken de spelers steeds meer lawaai door hun enthousiasme wordt er veel geroepen. Tijdens de verlofperiodes begint het lawaai rond 10u en gaat door tot 23-24u. Het trapveld is ingesloten en rondom staan hoge gebouwen, het is dus een klankkast. In de zomer kunnen wij onze ramen niet openen, 's nachts ook niet omwille van alle geroep en geschreeuw. Wij hebben als bewoners alle begrip dat jonge mensen nood hebben aan een plek om samen te kunnen voetbal spelen maar wat nu aan het gebeuren is niet meer sportief. Overal vuil door gebrek aan vuilbakken, steeds meer vandalisme, er wordt veel gedeald, jongere groepen gaan met elkaar op de vuist. Is het een park niet een plek om tot rust te komen? Graag nodig ik jullie uit om een dag bij mij thuis in het appartement geluidsopnames te komen maken. Recentelijk kijk ik TV met een koptelefoon om de geluidshinder van buiten te verhinderen.	3
b.	Buurtbewoner stadspark. Bij het skatepark in het stadspark is er met name last van het galmen en lawaai van de skateborden op het beton, maar ook door de muziekboxen door gebruikers. Zou het mogelijk zijn om een geluidsabsorberende coating op het beton aan te brengen? Daarnaast zou de stad de openingstijden kunnen herzien, met name tijdens de avonduren. Ook het gebruik van muziekboxen door individuele gebruikers zou aan banden gelegd kunnen worden.	21
c.	Bewoners rond stadspark. Geluidsoverlast door het skatepark: leuk voor de gebruikers maar storend voor de bewoners die een appartement bewonen en er rechtover wonen. Zeker in de zomer en ze skaten tot midden in de nacht! Is geen rekening gehouden in de bouw van het skatepark van het park. Dit is constant en vervelend geluid.	30
d.	Skatepark in Stadspark: Skaten op zich maakt lawaai, te horen tot in de hoogste appartementen omgeving Quinten Matsijlei, Rubenslei en Quellinstraat (geluid stijgt). Hierbij nog muziekboxen van hangjongeren. Oplossing: geluidsdempend beton, geluidsmuren, zoeken naar indoor oplossingen, of daar waar geen last wordt veroorzaakt (bijvoorbeeld naast een spoorlijn, in leegstaande centers), handhaving, controle.	32
e.	Geluidshinder door skatepark en spontane muziek in het stadspark. Het skatepark veroorzaakt structurele hinder tot in de hoogste appartementen. Worden geluidswerende maatregelen (dempend beton, geluidsmuren) overwogen of wordt relocatie naar minder gevoelige zones onderzocht? Geldt er een verbod op muziekboxen in het park en wordt dit gehandhaafd?	34

	Opmerking	Reactie
f.	Jeugdorganisaties zoals Habbekrats in de Prekersstraat zijn helaas ook geluidsbronnen, omdat de jonge jongens die zich daar verzamelen in groepjes buiten in de omgeving rondhangen en luidruchtig en respectloos zijn.	39
g.	Bewoners van de Rubenslei (buurt stadspark): geluidsoverlast door skatepark vooral bij het droge weer. Tot 's avonds laat muziek van de gebruikers.	41

Inhoud van de opmerkingen

In het Stadspark veroorzaakt het skatepark geluidshinder in het park zelf en in woningen en appartementen in de omgeving (Quinten Matsijslei, Rubenslei en Quellinstraat). De betonnen ondergrond zorgt voor galmend en hard geluid van skateboards. Daarnaast zorgt ook het gebruik van muziekboxen door (hang)jongeren, vaak tot laat in de avond of nacht voor overlast. Volgende maatregelen worden voorgesteld: plaatsing van geluidsmuren, gebruik van geluidsdempend beton of een geluidsabsorberende coating, onderzoek naar verplaatsing van het skatepark naar een andere locatie (bv. nabij spoorlijnen of indoor), herziening van openingsuren (vooral 's avonds), verbod op muziekboxen en actieve handhaving hiervan. **(b, c, d, e)**

In de buurt van het Harmoniepark is er geluidshinder door het trapveldje (metalen goals, roepende jongeren). Het trapveldje is omgeven door hoge gebouwen waardoor het een klankkast is. Vervang de metalen goals door geluidsarme alternatieven. **(a)**

Er is geluidshinder door verzamelde groepjes luidruchtige jongeren in de buurt van jeugdorganisaties (bv. Habbekrats in de Prekersstraat). **(f)**

Reactie op de opmerkingen

Sportterreinen, speelpleintjes, of andere locaties waar jongeren zich uitleven, kunnen soms (geluids)overlast creëren en aanleiding geven tot hinder bij buurtbewoners. In een stad dienen verschillende functies verenigd te worden. Jongeren zoeken ruimte voor expressie, zoals bij een skatepark, terwijl andere bewoners in de omgeving net behoefte hebben aan rust en een stille omgeving. Het is een uitdaging om verschillende functies in balans te brengen.

De inspraakreacties aangaande sport- en speelterreinen zijn doorgestuurd naar de stedelijke sport- en jeugddienst. Omdat deze bronnen niet tot de scope van het geluidsactieplan behoren, worden in dit overwegingsdocument enkel de algemene principes toegelicht:

- Bij het inplannen van sport- en speelterreinen streeft de stad ernaar om deze op een locatie te situeren waar ze zo min mogelijk overlast veroorzaken voor omwonenden. Beschikbare locaties zijn beperkt en zijn ook gegeerd voor invulling van andere functies. Een herlocatie van een skatepark is niet evident.
- Een geluidsmuur werkt goed langs een verkeersweg. Bij skateparken wordt geluid geproduceerd op verschillende locaties en hoogtes. Geluid dat boven of om de muur heen gaat, kan nog voor overlast zorgen, zeker als de muur niet lang of hoog genoeg is. Een geluidsmuur heeft een ruimtelijke en esthetische impact en kan bijvoorbeeld niet binnen het geklasseerde Stadspark.
- Gebruik van geluidsdempend beton of een geluidsabsorberende coating is niet mogelijk op een skateterrein. De ondergrond van een skateterrein heeft een specifieke samenstelling voor een betere rol van de wieltjes. Dit kan niet gecombineerd worden met een geluidsabsorberende coating.
- Vervanging van metalen goals door alternatieven, of het aanbrengen van geluidsabsorberende bekleding op omliggende gevels kunnen onderzocht worden.
- Er is geen expliciet verbod op muziekboxen. Luidruchtige samscholingen en storend gedrag in parken of op het openbaar domein kunnen aangepakt worden op basis van de politiecodel, en eventueel het parkreglement. Klachten van overlast kunnen gemeld worden via de Blauwe Lijn (0800/123.12). Samenlevingsproblemen en overlast kunnen ook gesignaleerd worden bij de [Buurtregie](#). Buurtregisseurs kunnen een constructieve dialoog opzetten tussen verschillende partijen (buurtbewoners en bezoekers) om te komen wederzijds begrip en aanvaardbare oplossingen.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 27 – Communicatie & participatie

	Opmerking	Reactie
a.	De Klimaatraad en GECORO adviseren om ruimte te maken in het geluidsactieplan voor communicatie en participatie. Veel oorzaken van geluidsoverlast zijn lokaal, daarom is het belangrijk om burgers te betrekken bij het signaleren en aanpakken van deze problemen om zo samen aan oplossingen te werken en de doelstellingen van het plan te bereiken.	36, 37, 38
b.	Recht op Lucht vzw heeft als opmerking dat participatie oppervlakkig blijft en eist dat bewoners structureel betrokken worden bij het vormgeven van maatregelen in hun buurt. Niet na, maar voor de beleidsbeslissing. De vzw eist structurele participatie op wijkniveau: bewoners moeten mee kunnen bepalen waar geluidsmaatregelen komen en hoe ze eruitzien. Bewoners worden bevraagd, zoals verplicht in de richtlijn omgevingslawaaai, maar krijgen geen zeggenschap over de maatregelen. Er is geen wijkgerichte participatie, geen transparantie over resultaten en geen betrokkenheid bij het bepalen van prioriteiten. De Antwerpse monitor en de Burgerbevraging Leefomgevingskwaliteit Vlaanderen tonen dat bewoners ernstige hinder ondervinden van (verkeers)lawaai. Toch krijgen burgers in dit plan geen actieve stem, noch beslissingsruimte. Er wordt geluisterd, maar niet gehandeld naar de vragen van de burgers.	43
c.	District Wilrijk adviseert m.b.t. communicatie & Participatie: • Organiseer geluidswandelingen en workshops met bewoners; • Zorg voor jaarlijkse monitoring en rapportage van geluidsbelasting per wijk.	45

Inhoud van de opmerkingen

Bewoners worden bevraagd bij de opmaak van het geluidsactieplan, zoals verplicht in de Richtlijn Omgevingslawaaai, maar worden niet actief betrokken bij het signaleren en aanpakken van lokale geluidshinder.

1. Maak in het geluidsactieplan ruimte voor communicatie en structurele betrokkenheid van bewoners bij het signaleren van lokale hinder en het vormgeven en beslissen van maatregelen in hun buurt. **(a, b)**
2. Het district Wilrijk adviseert om in te zetten op geluidswandelingen en workshops met bewoners. **(c)**
3. Het district Wilrijk adviseert een jaarlijkse monitoring en rapportage van geluidsbelasting per wijk. **(c)**

Reactie op de opmerkingen

1. Er wordt reeds ingezet op lokale communicatie en participatie bij concrete projecten met een impact op het geluidsklimaat. Deze hebben tot concrete aanpassingen geleid bij de besluitvorming en het ontwerp van maatregelen, zoals bij het ontwerp van de Ringparken, (piloot)projecten luwte- en geluidsplanning, heraanleg van straten en pleinen, buurtinformatiemomenten tijdens de Oosterweelwerken. Lokale geluidshinder vanwege wegverkeer en spoorverkeer kan gemeld worden via het meldplatform meldingen.antwerpen.be. Ook in de Vlaamse geluidsactieplannen is een maatregel voorzien voor de inhoudelijke en financiële ondersteuning van burgerwetenschapsprojecten: OMG-2021-08 'Bewustzijn verhogen en kennis opbouwen rond blootstelling aan en gezondheidseffecten van omgevingslawaaai via burgerwetenschapsprojecten'. Voorbeelden van lopende projecten die worden ondersteund zijn [De OORzaak](#) en burgermonitoring in het kader van infrastructuurproject De Nieuwe Rand. Enkele toevoegingen aan het actieplan verduidelijken dit (zie verder).
2. De [leidraad luwte- en geluidsplanning](#) bevat verschillende participatieve methodieken die in het kader van concrete projecten gebruikt kunnen worden om omwonenden en andere betrokkenen te bevragen en betrekken specifiek m.b.t. geluid en/of luwte, zoals geluidswandelingen, het in kaart brengen van het luwtepotentieel van een plek, of geluidssimulaties. Deze methodieken werden uitgetest tijdens het innovatietraject luwte- en geluidsplanning (bv. luistersessie fonteingeluiden Brilschanspark, workshop luwteplekken wijk Molenveld Wilrijk). De stad voorziet actieve interne en externe communicatie over deze methodieken bij uitvoering van de maatregelen onder 4.7 'Een netwerk van kwaliteitsvolle luwteplekken en publieke ruimte met een aangenaam geluidsklimaat'.
3. Zie fiche 1 (over monitoring geluid(shinder))

Aanpassingen in het geluidsactieplan

a) Toevoegingen in maatregel 4.1.1 Opmaken geluidskaarten, monitoring geluids(beleving)

- ...
- Meldingen over lokale geluidshinder kunnen steeds gemeld worden op het meldplatform van de stad: meldingen.antwerpen.be. Meldingen worden geregistreerd en beantwoord en sturen mee het beleid van de stad.
- De Vlaamse overheid voert jaarlijks geluidsmetingen uit langs de Antwerpse Ring (Vlaamse maatregel OMG-2021-06). *De stad overweegt bijkomende geluidsmetingen elders in de stad.*
- ...

b) Toevoeging nieuwe maatregel 4.1.4 Communicatie en participatie

De stad wil burgers actief betrekken bij beslissingen over geluidsmilderende maatregelen, in het bijzonder bij het ontwerp van de publieke ruimte. Voorbeelden zijn de burgerbetrokkenheid in het ontwerp van de Ringparken of het Astridplein. De Vlaamse overheid wil ook (burger)wetenschapsprojecten ondersteunen die waardevolle informatie kunnen opleveren over geluidsblootstelling, geluidsbeleving, geluidshinder en gezondheidseffecten. Dergelijke projecten zorgen niet enkel voor veel bijkomende gegevens die het beleid en de keuze van concrete milderende maatregelen mee helpen onderbouwen, maar dragen eveneens bij aan een breder bewustzijn over omgevingslawaaï en de gevolgen ervan.

- De stad zet in op communicatie en participatie bij de beslissing en het ontwerp van geluidsmilderende maatregelen en de publieke ruimte. Inspraakreacties worden geregistreerd en sturen mee het beleid van de stad.
- De Vlaamse overheid voorziet inhoudelijke en financiële ondersteuning van burgerwetenschapsprojecten in maatregel OMG-2021-08 'Bewustzijn verhogen en kennis opbouwen rond blootstelling aan en gezondheidseffecten van omgevingslawaaï via burgerwetenschapsprojecten'.

Fiche 28 – Uitvoering geluidsactieplan

	Opmerking	Reactie
a.	Is er een tijdslijn en budget voorzien voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen, en hoe wordt de voortgang geëvalueerd? Hoe garandeert de stad een transparante terugkoppeling naar de buurtbewoners over de opvolging van hun opmerkingen?	34
b.	De Klimaatraad en GECORO: Neem naast de geluidsmilderende maatregelen ook specifieke, organisatorische acties op in het plan die de stadsbrede doorwerking van deze maatregelen (bijvoorbeeld in de districten) garanderen.	36, 37, 38
c.	Recht op Lucht vzw heeft als opmerking dat het grote beloften zijn, maar uitvoering onmogelijk is binnen het huidige bestuursakkoord en eist dat elk knelpunt en elke maatregel gekoppeld wordt aan een uitvoeringsschema: met deadline, verantwoordelijke actor en indicatief budget. Daarnaast vraagt de vzw dat het plan expliciet benoemt welke maatregelen conflicteren met het bestuursakkoord, zodat bewoners weten wat politiek haalbaar is en wat niet. Het actieplan schuift doelstellingen naar voren waar wij als bewonersvereniging volledig achter staan: daling van het aantal gehinderden, een modal shift, meer luwteplekken en beperking van geluid aan de bron. Maar vrijwel alle voorgestelde maatregelen zijn vrijblijvend, onverankerd in een begroting en juridisch of politiek afhankelijk van andere beleidsniveaus. Er is weinig garantie op doorwerking in de uiteindelijke projecten die op de projecttafel komen te liggen, waar dan toch weer andere belangen gaan spelen. Dat lijkt het geluidsactieplan ook te erkennen: "Het Antwerpse geluidsactieplan staat niet op zich. Het bundelt de visies en doelstellingen van andere beleidsplannen van de stad [...] Al deze plannen streven naar een gezonde en aangename leef- en woonomgeving." Tegelijk is dat natuurlijk het zonlicht ontkennen. Het Antwerpse mobiliteitsbeleid is net de óorzaak van de onleefbaarheid van sommige wijken. En verschillende doelstellingen uit het voorliggende plan staan haaks op het huidige Antwerpse bestuursakkoord. Het actieplan benoemt verder wel de noodzaak tot 'nauwe samenwerking tussen de stad en de Vlaamse overheid' om geluidsknelpunten aan te pakken, maar laat na om uit te	43

	Opmerking	Reactie
	leggen hoe dat concreet in z'n werk zal gaan. Ook hoe de samenwerking met dienst mobiliteit zal vormgegeven worden blijft onduidelijk - hoe zal gegarandeerd worden dat er in tegenstelling tot tot op heden met verkeerslawaaï wél rekening gehouden wordt? Dat bestuursakkoord 2025–2030 maakt een duidelijke beleidskeuze: de auto krijgt structureel voorrang op leefkwaliteit, ook en vooral in dichtbevolkte wijken. Enkele voorbeelden: - De “uitrol van voetgangersgebieden, woonerven en mooie pleinen” wordt voorbehouden tot de 16de-eeuwse toeristische zone. Bewoners van Borgerhout of Antwerpen-Noord blijven achter met lawaaierige sluipverkeer-assen zonder perspectief op verbetering. -Verbod op het schrappen van parkeerplaatsen op het openbaar domein, waardoor het de facto onmogelijk wordt om nieuwe stilte- en luwteplekken in te richten in reeds eerder vermelde dichtbevolkte wijken. -Een snelheidsbeleid met zone 30 "waar passend", i.p.v. als stedelijke norm. De “verdere uitrol van een snelheidsremmende weginrichting” waarvan sprake in het actieplan vinden we niet terug in het bestuursakkoord. -De herinrichting van de Turnhoutsebaan (nummer 1 knelpuntstraat) krijgt op vraag van de stad een verhoging (!) van de maximumsnelheid in de voor lawaai cruciale nacht- en avonduren. Het actieplan laat fundamentele zaken onbeantwoord: wie voert welke maatregel uit, tegen wanneer, met welk budget en op basis van welk mandaat? Er is geen verankering via tijdslijnen, geen toewijzing van verantwoordelijkheid en geen systeem voor opvolging of bijsturing. In zo'n context blijven doelstellingen vrijblijvend. Wat het plan ambitie noemt, blijft in de praktijk promotiepraat.	
d.	Het district Berchem vraagt aan het college om ook voor lokale projecten af te stemmen met de bovenlokale stadsdiensten omtrent geluidsreductie.	50

Inhoud van de opmerkingen

1. Hoe garandeert de stad een transparante terugkoppeling naar de buurtbewoners over de opvolging van hun opmerkingen? **(a)**
2. Het geluidsactieplan voorziet geen *governance*-luik om het plan uit te voeren: het specificeert geen budgetten, termijnen, verantwoordelijke actoren of systemen voor opvolging of bijsturing. **(a, b, c, d)**
 - o Koppel knelpunten en maatregelen aan een uitvoeringsschema met deadline, verantwoordelijke actor en indicatief budget. **(a, c)**
 - o Het geluidsactieplan specificeert niet hoe er zal worden samengewerkt tussen verschillende bevoegde stadsdiensten (o.a. mobiliteit, districten ...) om het geluidsactieplan te realiseren. Neem specifieke, organisatorische acties op in het geluidsactieplan die de stadsbrede doorwerking van de maatregelen (bijvoorbeeld in de districten) garanderen. Voorzie afstemming tussen districten en stadsdiensten m.b.t. geluidsreductie bij projecten op districtsniveau. **(b, c, d)**
 - o Het actieplan benoemt wel de noodzaak tot ‘nauwe samenwerking tussen de stad en de Vlaamse overheid’ om geluidsknelpunten aan te pakken, maar laat na om uit te leggen hoe dat concreet in z'n werk zal gaan. **(c)**
 - o Vrijwel alle voorgestelde maatregelen zijn daardoor vrijblijvend, onverankerd in een begroting, en juridisch of politiek afhankelijk van andere beleidsniveaus. Er is weinig garantie op doorwerking in de uiteindelijke projecten die op de projecttafel komen te liggen, waar dan toch weer andere belangen gaan spelen. **(c)**
3. De uitvoering van het geluidsactieplan conflicteert met het Bestuursakkoord van de stad. Benoem in het plan expliciet welke maatregelen conflicteren met het bestuursakkoord. **(c)**

Reactie op de opmerkingen

1. Terugkoppeling over de opvolging van de opmerkingen gebeurt via voorliggend overwegingsdocument en via het hoofdstuk ‘historiek en realisaties’ die publieke bijlagen zijn bij het actieplan. Voor lokale projecten wordt via de overlegstructuur van het betreffende project, via een informatiemoment, of via

brief gecommuniceerd of teruggekoppeld. Voor vragen over concrete hindersituaties kan de stad gecontacteerd worden via meldingen.antwerpen.be.

2. Het Antwerpse geluidsactieplan staat niet op zich. Het bundelt maatregelen die reeds lopende of voorzien zijn in de stedelijke diensten en externe instanties, elk met hun eigen bestuur, organisatie, tijdslijn, budget, opvolging en rapportering. Deze inbedding in bestaand en beslist beleid bevordert de uitvoering van de maatregelen. Op deze manier geeft het actieplan een zo volledig mogelijk beeld van relevante maatregelen voor de agglomeratie Antwerpen, maar voor vele maatregelen heeft de stad geen bevoegdheid waardoor een overkoepelende *governance*-structuur vanuit de stad niet wenselijk is. Een overkoepelende organisatiestructuur in het kader van het actieplan biedt ook weinig meerwaarde wat betreft de uitvoering. Er is voor gekozen de complexe en uitgebreide organisatiestructuur niet uit te werken in het actieplan om het plan bondig en actueel te houden.
 - Vele maatregelen met stedelijke bevoegdheid zijn principieel of doorlopend van toepassing, waardoor een eigen timing, budget of deadline niet aan de orde is. Ze passen binnen de reguliere werking. Ze gaan vaak pas bij concrete situaties in uitvoering, bv. bij een locatieadviesvraag of een vergunningsaanvraag. Andere maatregelen zijn lopende en geplande projecten van de betreffende diensten met elk hun eigen *governance*; daarvan is vermeld wat effectief zal gerealiseerd worden in de planperiode.
 - De stedelijke dienst Klimaat & Leefmilieu (K&L) coördineert het stedelijke actieplan en neemt vanuit die rol de nodige initiatieven voor de integratie van de maatregelen en principes van het geluidsactieplan in de werking van de andere stedelijke diensten en districten. In het kader van concrete projecten gebeurt dit via de advieswerking van K&L.
 - Afstemming met externe instanties gebeurt zoveel mogelijk binnen bestaande overlegstructuren, bijvoorbeeld het periodieke overleg tussen de stad en AWV of De Lijn. Voor projecten waarbij Vlaanderen betrokken is, gebeurt de afstemming binnen de Vlaamse werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaai (WUROL), zoals reeds vermeld in het actieplan, aangevuld met projectgerelateerde samenwerking. Het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid, als coördinerende instantie voor de uitvoering van de richtlijn omgevingslawaaai, organiseert deze WUROL twee keer per jaar. Hierin zijn de instanties vertegenwoordigd die bij beslissing van de Vlaamse Regering aangewezen zijn als bevoegde instantie voor het opmaken van geluidskaarten en actieplannen (o.a. het Agentschap Wegen en Verkeer, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de steden Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven). Daarnaast zijn ook instanties die een adviesbevoegdheid hebben met betrekking tot de uitvoering van de richtlijn omgevingslawaaai (NMBS, Infrabel, Brussels Airport Company) of die een belangrijke bijdrage leveren voor het opmaken van geluidskaarten of het formuleren van maatregelen in actieplannen (De Lijn, FOD Mobiliteit en Vervoer, de Haven van Antwerpen-Brugge, North Sea Port, ...) in deze werkgroep vertegenwoordigd. Tijdens dit overleg wordt o.a. de opmaak en actualisatie van de actieplannen en geluidskaarten besproken. Daarenboven staat de werkgroep in voor de monitoring en opvolging van de acties die in de actieplannen zijn opgenomen. Voor de belangrijke wegen en spoorwegen is een tussentijdse evaluatie voorzien van de Vlaamse geluidsactieplannen in maatregel OMG-2021-09.
 - Elke situatie is anders. Keuzes die positief zijn inzake omgevingslawaaai, zijn dit vaak niet inzake andere thema's, bijvoorbeeld luchtkwaliteit of veiligheid. Daarom is het niet altijd wenselijk dat de ambities en principes van het actieplan rechtstreeks doorwerken. Een afweging ten opzichte van andere belangen is nodig op basis van een gemotiveerd advies omgevingslawaaai. Er wordt hierbij steeds gestreefd naar optimalisering van de voordelen voor alle thema's en naar de realisatie van leefbare en gezonde woonomgeving en woningen in het kader van het Strategisch Ruimteplan Antwerpen. Het geluidsactieplan bevat de principes die bij de adviesvorming gehanteerd worden zodat alle woningen zoveel mogelijk evenwaardig worden behandeld.
3. Het grootste deel van de maatregelen is gekoppeld aan een bestuursakkoord, een beslist beleidsplan, een toegekende vergunning, of heeft een wettelijke basis. Resolutie 152 in het Bestuursakkoord 2025-2030 voorziet de opmaak van een geluidsactieplan en de uitvoering van maatregelen daarin. Concrete opmerkingen m.b.t. tegenspraak tussen het geluidsactieplan en het Bestuursakkoord 2025-2030 worden behandeld in andere thematische fiches, met name:

- De uitrol van voetgangersgebieden, woonerven en mooie pleinen wordt voorbehouden tot de 16de-eeuwse toeristische zone: zie fiche 6.
- Verbod op het schrappen van parkeerplaatsen op het openbaar domein maakt het onmogelijk om nieuwe stilte- en luwteplekken in te richten in dichtbevolkte wijken: zie fiche 24.
- Een snelheidsbeleid met zone 30 "waar passend", i.p.v. als stedelijke norm. De "verdere uitrol van een snelheidsremmende weginrichting" staat niet in het bestuursakkoord: zie fiche 9.
- De herinrichting van de Turnhoutsebaan (nummer 1 knelpuntstraat) krijgt op vraag van de stad een verhoging van de maximumsnelheid tijdens de nacht- en avonduren: zie fiche 9.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Toevoeging bij Maatregel 4.1.2 en overeenkomstig is de titel gewijzigd naar '*Beleidsontwikkeling en samenwerking*'.

'Het is van belang voor de stad om op de hoogte te blijven van alle wetgeving en evoluties op het vlak van omgevingslawaaï. Tevens kan de stad door proactief overleg met de andere overheden ertoe bijdragen dat de beslissingen op Europees, Vlaams en federaal niveau het stedelijke beleid rond geluidshinder ondersteunen en maatregelen op elkaar afgestemd worden. Daarnaast is het ook nuttig inzicht te krijgen in het beleid rond geluidshinder in andere steden en ervaringen uit te wisselen. *Omwille van de diversiteit aan beleidsdomeinen waarbinnen maatregelen voorzien zijn, is ook een goede interne afstemming nodig tussen de stedelijke diensten en met de districten.*

- De stad onderhoudt een actieve samenwerking met de Vlaamse overheid, relevante instanties zoals Infrabel en het Agentschap Wegen en Verkeer, andere Vlaamse steden, en de Haven van Antwerpen-Brugge, onder meer via deelname aan de Vlaamse 'Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaaï'.
- De stad volgt het Europese beleid met betrekking tot omgevingslawaaï op en onderhoudt een actieve samenwerking met andere Europese steden via deelname aan de Working Group Noise van het samenwerkingsverband Eurocities.
- De stad zet in op een goede afstemming tussen de relevante stedelijke diensten zodat de principes uit het actieplan geïntegreerd worden in hun reguliere werking en projecten.'

Fiche 29 – Budgetten districten

	Opmerking	Reactie
a.	District Wilrijk: Versnel het werken - én de heraanleg - met geluidsreducerend asfalt op drukke(re) wegen en voorzie in voldoende middelen voor de districten hiervoor;	45
b.	Het district Borgerhout voelt zich aangesproken om bij te dragen aan de maatregelen door: -Stiller wegverkeer in woonstraten -Een geschikt en kwaliteitsvol wegdek. -Een netwerk van luwe verbindingen -Inrichten en beheren van publieke ruimte met aandacht voor luwte en geluidskwaliteit -Luwteplekken op (semi)privaat domein. Om de investeringen hiervoor te kunnen uitvoeren vraagt het district aan de stad om een substantiële verhoging van de investeringsbudgetten en daaraan gekoppelde exploitatiebudgetten in de dotatie van het district te voorzien. Hiermee kan het district bijdragen aan de realisatie van het geluidsactieplan, evenals aan de nodige vergroening en verblauwing van het district.	46
c.	District Hoboken: Het district wenst bij te dragen aan de voorgestelde maatregelen van het geluidsactieplan door o.a. bij de heraanleg van straten en pleinen waar mogelijk luwteplekken, snelheidsremmende weginrichting en stillere wegbedekking te voorzien. Het district vraagt de stad om een aangepaste verhoging van de investeringsbudgetten, in de dotatie van het district in de nieuwe meerjarenplanning, om zo in staat te zijn deze bijkomende investeringen uit te voeren.	49
d.	District Berchem vraagt aan het college een afdoende budget om zoveel mogelijk kasseistraten in Berchem te asfalteren met een aanzienlijke geluidsreductie tot gevolg en een verhoging van de leefbaarheid in de Berchemse wijken.	50

Inhoud van de opmerkingen

Verschillende districten geven aan te willen bijdragen aan de realisatie van acties van het geluidsactieplan (a, b, c, d):

- Een netwerk van luwteplekken op publiek en (semi)privaat domein.
- Stillere wegdekken en vervangen van kasseistraten door asfalt.
- Stiller wegverkeer in woonstraten.
- Een snelheidsremmende weginrichting.

De districten vragen een verhoging van de dotatiebudgetten om deze maatregelen te kunnen uitvoeren.

Reactie op de opmerkingen

De beslissing over de dotatiebudgetten van de districten zal gebeuren bij vastlegging van de meerjarenplanning en -budgetten 2026-2031 van de stad.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Geen aanpassingen.

Fiche 30 – Bijlage “Historiek en realisaties” bij het geluidsactieplan

Opmerking	Reactie
a. Recht op Lucht vzw eist dat de rubriek “Historiek en realisaties” volledig herschreven wordt op basis van feitelijke, controleerbare gegevens, inclusief vermelding van afgevoerde of gestaakte projecten, correcte modal shift-cijfers (ook voor bezoekers en pendelaars), en een eerlijke evaluatie van de realiteitswaarde van ingrepen zoals schoolstraten, woonerven en verkeerslichtenregeling. Publieke communicatie in een beleidsplan moet voldoen aan de principes van transparantie, volledigheid en accuraatheid - geen gemaskeerde reputatiemarketing. De bijlage “Historiek en realisaties” leest als een opgeblazen reclamebrochure die meer verhuult en misleidt dan ze aantoonst. Zo wordt beweerd dat de verkeerslichtenregeling geoptimaliseerd werd - maar in praktijk is dat uitsluitend gebeurd ten voordele van autoverkeer, ten koste van fietsers en voetgangers die nu vaker rood krijgen en (véél) langer wachten. Op heel wat plaatsen, óók binnen de ring, zijn de roodtijden voor actieve weggebruikers niet (meer) conform met het handboek “Ontwerp verkeerslichtenregelingen” van AWW. Het vermelde aantal deelwagens is gigantisch opgeblazen: 2 van de 4 aanbieders (GreenMobility en Miles) zijn ondertussen namelijk gestopt en ook de deelbakfietsen zijn volledig verdwenen uit het Antwerpse straatbeeld. Dat fundamentele gegeven wordt verzwegen. Ook de modal shift-cijfers worden wel erg selectief gepresenteerd: de cijfers van Antwerpenaren zelf zijn relatief gunstig, maar de enorme dominantie van de wagen bij bezoekers wordt niet getoond. Het hoofdstuk zwijgt ook over het uitblijven van woonerven of verkeersluwe ingrepen in de dichtst bewoonde wijken met de meeste geluidsoverlast (zoals Antwerpen-Noord). Ook het nieuwe bestuursakkoord voorziet enkel een uitrol van nieuwe woonerven in het rijke toeristische centrum, niet in de wijken waar de nood het hoogst is. De stelling dat bij heraanleg van straten al rekening gehouden werd met de geluidskwaliteit van de publieke ruimte is minstens misleidend: het zou kunnen dat dit soms gebeurt, maar het is geenszins de courante praktijk. Ook de info rond gerealiseerde acties in het kader van “innovatietraject luwte- en geluidsplanning” doet de waarheid toch wat geweld aan: het vorige bestuur trok namelijk de stekker uit het project rond de Stuivenberg site - de ontwikkeling staat sindsdien on hold. Ook de bewering dat alle woonwijken 30km/uur zijn geworden, behalve grote verkeersassen, klopt niet. Straten als de Kerkstraat, waar zelfs vrachtwagens 50km/uur mogen rijden naast de kerk - tussen basketpleintje en speeltuin - zijn allerminst ‘grote verkeersassen’. Wat overblijft, zijn enkele schoolstraten die grofweg een halfuur per dag autovrij zijn. Buiten die korte momenten blijft autoverkeer dominant aanwezig, en blijft de geluidsbelasting quasi onveranderd. In tegenstelling tot steden als Parijs, waar	43

	Opmerking	Reactie
	schoolomgevingen structureel heringericht worden tot volwaardige verblijfsruimtes, kiest Antwerpen voorlopig voor een tijdelijke, symbolische maatregel met nauwelijks meetbaar effect op geluidshinder of leefkwaliteit. Deze 'realisaties' geven een vals beeld van vooruitgang en maskeren het feit dat Antwerpen op vlak van duurzaam mobiliteitsbeleid internationaal steeds meer achterophinkt. Dat er moet uitgepakt worden met een plaats uit de Copenhagenize index van vele jaren geleden toont vooral aan hoe weinig recente verwezenlijkingen er zijn om op terug te vallen, in tegenstelling tot steden om ons heen.	

Inhoud van de opmerkingen

De bijlage 'Historiek en realisaties' geeft geen correcte weergave van de realiteit. Herschrijf de bijlage op basis van feitelijke, controleerbare gegevens, inclusief vermelding van afgevoerde of gestaakte projecten, correcte modal shift-cijfers (ook voor bezoekers en pendelaars), en een eerlijke evaluatie van de realiteitswaarde van ingrepen zoals schoolstraten, woonerven en verkeerslichtenregeling. **(a)**

Reactie op de opmerkingen

Concrete opmerkingen worden behandeld in andere thematische fiches, met name:

- De verkeerslichtenregeling werd in de praktijk enkel geoptimaliseerd ten voordele van autoverkeer, ten koste van fietsers en voetgangers: zie fiche 10.
- 2 van de 4 aanbieders van deelwagens (GreenMobility en Miles) zijn ondertussen gestopt en ook de deelbakfietsen zijn verdwenen uit het Antwerpse straatbeeld: zie fiche 4.
- Modal shift-cijfers worden selectief gepresenteerd: enkel de cijfers van Antwerpenaren zelf worden getoond, niet de minder gunstige cijfers van bezoekers: zie fiche 4.
- De uitrol van woonerven of verkeersluwe ingrepen blijft beperkt tot het historische centrum, en blijft uit in dichtbewoonde wijken met veel geluidsoverlast zoals Antwerpen-Noord: zie fiche 6.
- Bij heraanleg van straten werd niet standaard rekening gehouden met de geluidskwaliteit van de publieke ruimte: zie fiche 24.
- De ontwikkeling van de Stuivenbergsite – één van de pilootprojecten luwte- en geluidsplanning – staat sinds de vorige bestuursperiode on hold: zie fiche 24.
- Niet alle woonwijken zijn 30km/uur geworden: bv. Kerkstraat: zie fiche 9.
- Schoolstraten zijn ongeveer een halfuur per dag autovrij, daarbuiten blijft autoverkeer dominant aanwezig, en blijft de geluidsbelasting quasi onveranderd. Schoolomgevingen worden in Antwerpen niet structureel heringericht tot volwaardige verblijfsruimtes (in tegenstelling tot bv. Parijs): zie fiche 6.

Aanpassingen in het geluidsactieplan

Zie de bovenvermelde fiches.