



Laure Jacquemin • 32 jaar • Audioloog verbonden aan de UA en het Universitair Ziekenhuis Antwerpen • Gespecialiseerd in tinitus en hyperacusis • Maakt als onderzoeker deel uit van het team achter De Oorzaak	Cedric Vuye • 48 jaar • Gespecialiseerd in akoestiek en wegenbouw • Afgestudeerd als industrieel ingenieur bouwkunde • Behaalde een doctoraat in de ingenieurswetenschappen aan de VUB • Projectleider van De Oorzaak
---	--

‘Samen uitzoeken wat jouw associaties zijn met het geluid en of daar iets aan te doen is, is meestal een waardevolle stap’

LAURE JACQUEMIN
PROFESSOR AUDIOLOGIE

als politici doof blijven voor klachten over objectief gemeten te luide niveaus, is dat onaanvaardbaar. Misschien moeten zij eens een week op zo’n locatie wonen. Ik denk dat zij vaak niet beseffen wat dat doet met een mens.”

Jullie onderzoek toont aan dat natuurgeluiden positief worden ervaren. Kunnen steden lawaaihinder aanpakken door decibels te dempen met meer natuur?

Vuye: “Op probleemlocaties zal enkele bomen aanplanten niet volstaan. Maar de stad stiller doen aanvoelen dankzij meer natuur is zeker een interessante piste, ook omdat meer natuur de stad beter bestand maakt tegen hitte.”

Kan wie niet op een te luide plek woont, maar toch hinder ervaart zijn tolerantie voor geluid vergroten?

Jacquemin: “Vaak wel. Daarom ben ik me als audioloog gaan specialiseren in cognitieve gedragstherapie. Dat gaat om beseffen dat je gevoeligheid te maken kan hebben met hoe je hersenen bepaalde geluiden zijn gaan interpreteren. Wanneer bijvoorbeeld het minste normale geluid van de burens bij jou alle alarmbellen doet afgaan, gaan we na of je misschien eens met die burens kan spreken. Dat kan al enorm helpen.

“Ik beweer niet dat ik geluidsoverlast kan wegtoveren, maar samen uitzoeken wat jouw associaties zijn met het geluid, hoe dat komt en of daar iets aan te doen is, is meestal een waardevolle stap.”

Wat hopen jullie dat De Oorzaak teweegbrengt?

Vuye: “Dat beleidsmakers geluid hoger op de agenda zetten en dat dit project mensen bijbrengt wat geluid en geluidshinder precies zijn. En dat sommigen, door de geluidskaarten van hun stad te zien, beseffen dat ze onterecht klagen en eigenlijk in een stille zone wonen.”

Jacquemin: “De resultaten tonen beleidsmakers in de drie steden duidelijk waar de problemen zich bevinden. Daarmee kunnen ze aan de slag. Het mooiste resultaat zou zijn dat de communicatie sterk verbetert. Beleidsmakers zouden duidelijk moeten maken wat ze wel en niet kunnen oplossen. Burgers begrijpen dan beter dat het niet zo evident is om geluidshinder aan te pakken en dat ze er misschien zelf ook iets aan kunnen doen.

“Je kan nagaan of je aan de achterkant van je huis kan slapen, of dat de hinder die je ervaart mogelijk te maken heeft met andere stressfactoren of met verwachtingen over en relaties met de geluidsbron. Geluidshinder is niet altijd iets wat je passief moet ondergaan.”

Laure Jacquemin en Cedric Vuye: ‘Geluidshinder is niet altijd iets wat je passief moet ondergaan.’
© WOUTER VAN VOOREN

“Al spelen er soms hardnekkige zaken. Zo kan ook een gebrek aan vertrouwen in de overheid ervoor zorgen dat technische ingrepen niet succesvol zijn. Een gevoel bij omwonenden van ‘de overheid, dat zijn prutsers’, leidt er dan toe dat die investeringen de omgeving niet stiller doen aanvoelen.”

Zegt u nu dat dat subjectieve element het bijna onmogelijk maakt voor overheden om lawaai aan te pakken?

Vuye: “Nee. Het maakt het uitdagend, maar ik vind het zeker geen reden om niets te doen. Ons onderzoek toont dat sommige stedelingen op objectief gemeten onaanvaardbaar luide plekken wonen. Daar moet de stad sowieso iets aan doen. Helaas zijn ook de ingrepen die decibel-niveaus aanzienlijk doen zakken niet evident in onze dichtbevolkte regio. Weg- en luchtverkeer minderen is om economische en praktische redenen meestal niet haalbaar. Spreidingsplannen verleggen het probleem vaak naar een andere wijk. “Wat steden volgens mij zeker zouden moeten doen, is meer stil openbaar vervoer voorzien. In Zürich, waar ik onlangs was, heb ik geen enkele piepende tram

gehoord. Waarom zou dat hier niet mogelijk zijn?”

In welke mate zal de elektrificatie van het wagenpark onze omgeving stiller maken?

Vuye: “In beperkte mate, afhankelijk van de snelheid. Bij lage snelheden zijn elektrische voertuigen stiller omdat dan het motorgeluid meer doorweegt dan het rolgeluid van de banden en de motoren van elektrische wagens nauwelijks geluid maken. Maar bij snelheden hoger dan 30 à 40 kilometer per uur wordt het rolgeluid van de banden dominant en vervalt dat voordeel. Dan primeert het rolgeluid en ik durf te stellen dat elektrische wagens bij

hogere snelheden meer rolgeluid produceren omdat ze zwaarder zijn.”

Uit sommige getuigenissen blijkt dat steden klachten over geluidshinder soms niet serieus nemen, juist omdat bekend is dat er ook een subjectief aspect zit aan hoe we geluid beleven. Wie op een luide plek woont, wordt dan toch weggezet als overgevoelige klager.

Vuye: “Dankzij De Oorzaak hebben die mensen in de drie onderzochte steden nu objectieve metingen in handen. Met meerdere burens klacht indienen in plaats van als individu, kan mogelijk helpen. Het komt wel voor dat mensen klagen over geluid dat met moeite meetbaar is. Maar

‘Als het gaat over geluidshinder, ben ik ervan overtuigd dat niet alleen stress in het algemeen meespeelt, maar ook een gebrek aan verdraagzaamheid’

CEDRIC VUYE
PROFESSOR AKOESTIEK