



Vlaams  
Parlement

ingediend op **1506** (2017-2018) – Nr. 1  
1 maart 2018 (2017-2018)

## **Voorstel van resolutie**

van Joris Vandenbroucke, Mathias De Clercq,  
Elke Sleurs, Björn Rzoska en Valerie Taeldeman

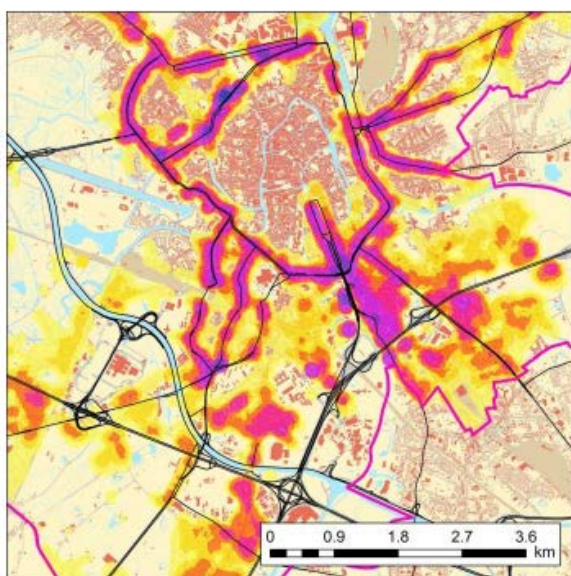
betreffende een leefbare toekomst  
voor de omgeving van het E17-viaduct  
in Gent (Gentbrugge-Ledeberg)

## TOELICHTING

**1. Viaduct Gentbrugge-Ledeberg: hotspot van geluid en fijn stof**

Het viaduct van Gentbrugge bezorgt heel wat omwonenden in de dichtbevolkte gemeenten Gentbrugge en Ledeberg al jaren kopzorgen. Het viaduct heeft al jaren een negatieve impact op de woonkwaliteit in de omgeving. Sinds de herstellingswerken aan het viaduct in 2004 zorgt een nieuw type voegen voor een aanhoudend 'gebonk' dat tot ver in de omtrek te horen is.

Die geluidsoverlast wordt aangestuurd door steeds méér wegverkeer op het viaduct. Het aantal voertuigen steeg van 12.000 per dag in 1970 naar ongeveer 120.000 per dag in 2014. Het aandeel zware vrachtwagens is vooral de laatste vijftien jaar enorm gestegen. Uit het 'hotspotonderzoek' van de stad Gent, waarin werd nagegaan in welke zones hoge geluidsniveaus samengaan met een hoge bevolkingsdichtheid, blijkt de omgeving van het viaduct E17 in Gentbrugge een van de belangrijkste hotspotlocaties voor wegverkeerslawaai op de gewestwegen.<sup>1</sup> In zijn Jaarverslag 2014 ging de Vlaamse ombudsman uitgebreid in op de pro-

**Hotspotlocaties gewestwegen**

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

blematiek van het wegverkeerslawaai. Zo poneert hij "dat er maar weinig mensen gehinderd worden door wegverkeerslawaai, zolang het gemiddelde jaarlijkse geluidsniveau op de buitengevel onder 50 decibels (dB) blijft. Stijgt het niveau tot 60 dB, dan zal een significant deel van de omwonenden gehinderd worden. Bij nog hogere niveaus, 65 à 70 dB, neemt de hinder in ernst toe en wordt ook het risico op gezondheidseffecten groter. 's Nachts komt verstoring van de slaap al voor vanaf geluidsniveaus rond 50 dB en kan het een ernstig probleem worden bij toename tot 55 dB of meer."<sup>2</sup>

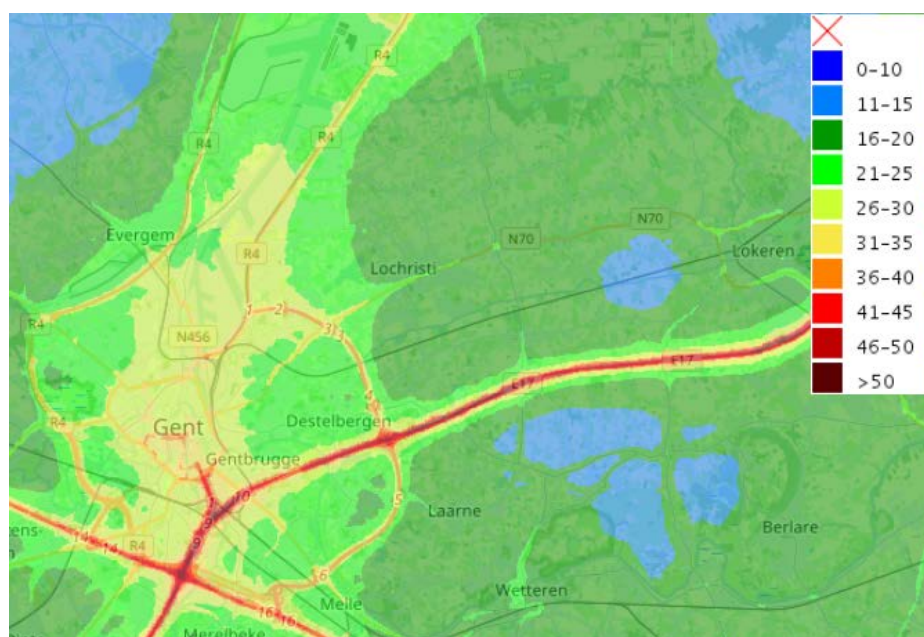
<sup>1</sup> Dat hotspotonderzoek maakt deel uit van het Stedelijk Actieplan Geluid (2014-2019) van de stad Gent en is raadpleegbaar op <https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/uitvoering-van-het-beleid/natuur-milieu/geluidsactieplan>.

<sup>2</sup> Jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst 2014, *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 41/1, p. 15.

geluidsbelasting in decibel	geluidskwaliteit in de leefomgeving
<40	stillegebiedkwaliteit
41-45	zeer goed
46-50	goed
51-55	redelijk
56-60	matig
61-65	slecht
66-70	zeer slecht
>70	abominabel

Meetonderzoek van de Vlaamse overheid zelf in de omgeving van het viaduct geeft aan dat het geluidsniveau ter hoogte van alle opgemeten woningen rond 65 dB(A) schommelt. Buurtbewoners worden dus continu blootgesteld aan een kritiek niveau van geluidshinder en dat blijft helaas niet zonder gevolgen. Het is intussen wetenschappelijk aanvaard dat aanhoudend wegverkeerslawaai leidt tot een scala aan gezondheidsproblemen: slaapverstoring leidt via stressreacties tot een verhoogde bloeddruk en daarmee samenhangende hart- en vaatziekten. Uit een recent verschenen studie blijkt dat mensen die blootgesteld worden aan chronische geluidshinder, 6 procent meer kans hebben om een hoge bloeddruk te ontwikkelen.

Buurtbewoners liggen niet alleen wakker van het aanhoudende lawaai, maar ook van de hoge concentraties fijn stof. De kaart van Atmosys<sup>3</sup> toont het jaargemiddelde in 2013 van de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)<sup>4</sup> op 1,5 meter hoogte. De Europese regelgeving schrijft voor dat de gemiddelde jaarconcentratie NO<sub>2</sub> onder de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> moet blijven.<sup>5</sup> Voor gezinnen in Gentbrugge en Ledeborg is dat alvast niet het geval.



<sup>3</sup> Atmosys is een project van drie overheidsinstellingen: de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) en de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu (IRCEL). Op basis van metingen, verkeersdata en geografische en meteorologische informatie maken computermodellen de verschillende vormen van luchtvervuiling nauwkeurig zichtbaar.

<sup>4</sup> Stikstofdioxide is een goede indicator voor de aanwezigheid van roet en ultrafijn stof.

<sup>5</sup> Richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa.

De luchtvervuiling is op die plaats extra problematisch omdat de E17 woonkernen van Gentbrugge en Ledeberg over een lengte van 2,5 kilometer tot vlak tegen de bebouwing doorsnijdt. In de buurt van het E17-viaduct liggen dus de woningen van duizenden gezinnen, scholen, crèches, binnen- en buitenspeeltuinen, sportterreinen enzovoort.

## 2. De zoektocht naar milderende maatregelen

Al sinds 1986 heeft de wegbeheerder verschillende ingrepen doorgevoerd om verschillende, vastgestelde gebreken te verhelpen.<sup>6</sup> Helaas is het uitgerekend door herstellingswerken in 2004 dat de problematiek van het lawaai nog verder is toegenomen. Geconfronteerd met de slechte verkeersleefbaarheid, hebben buurtbewoners zich geëngageerd om het probleem op de politieke agenda te houden. Samen met de verschillende overheden ijveren ze voor een toekomstgerichte, leefbare en constructieve oplossing voor de verschillende betrokken partijen.

In de loop der jaren is er steeds opnieuw protest gekomen uit de buurt. Bij de bouw in de jaren zestig waren er al protesten. De actiegroep E3-lawaai in de jaren tachtig heeft de bouw van de geluidschermen verkregen. Na 2004 heeft een actiegroep een zaak aangespannen tegen het Vlaamse Gewest in verband met de slecht uitgevoerde herstellingswerken. De huidige bewonersgroep ViaduKaduk bouwt sinds 2013 aan een sterk lokaal en politiek draagvlak voor een betere leefbaarheid en een echt alternatief.

## 3. Van grondige sanering naar een duurzame toekomstvisie

De kunstwerken, gebouwd in de jaren zestig en zeventig, werden in principe met een levensduur van minimum 75 jaar ontworpen. Het viaduct Gentbrugge werd in 1969 gebouwd en in 1970 opengesteld voor verkeer. Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als minister Ben Weyts heeft aangegeven dat het viaduct dus normaal gezien tot ongeveer 2045 kan meegaan, op voorwaarde dat er geen fouten gemaakt zijn tijdens de bouw. Om die levensduur te bereiken is het echter essentieel dat het viaduct goed onderhouden wordt. AWV zal daarom de volgende jaren de nodige voorbereidingen treffen voor een grondige sanering van het viaduct in Gentbrugge tegen 2020.

Voor de indieners van dit voorstel van resolutie moet bij die geplande, grondige sanering van het viaduct maximale aandacht gaan naar maatregelen die de geluidshinder voor de omwonenden (verder) kan beperken. Het succesvolle proefproject op de E17 in Zwijnaarde over de volledige lengte van het viaduct lijkt daarbij alvast een van de te nemen 'quick wins'. De indieners van dit voorstel van resolutie vragen echter aan de Vlaamse Regering om intensief verder te blijven zoeken naar innovatieve oplossingen die de geluidsoverlast kunnen doen dalen en daarover in dialoog te gaan met de buurtbewoners. Voor die oplossingen moet zeker ook naar goede voorbeelden in het buitenland worden gekeken.

Tegelijk vragen de indieners van dit voorstel van resolutie aan de Vlaamse Regering om in het kader van het mobiliteitsplan Vlaanderen te onderzoeken welke mogelijkheden en alternatieven er bestaan voor de internationale hoofdweg E17.

Joris VANDENBROUCKE  
Mathias DE CLERCQ  
Elke SLEURS  
Björn RZOSKA  
Valerie TAELEMAN

<sup>6</sup> Nota Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) nr. 0598, 2014, viaduct Gentbrugge toekomstvisie.

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
  - 1° het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 (*Parl.St.* VI.Parl. 2014, nr. 31/1), waarin het voornemen staat om de leefbaarheid te verbeteren door het nemen van geluidsmilderende maatregelen;
  - 2° het geluidsactieplan voor de agglomeratie Gent, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 13 mei 2016, en het Gentse Stedelijk Actieplan Geluid 2014-2019;
- overwegende dat:
  - 1° de verkeersdrukke op het E17-viaduct de afgelopen jaren substantieel is toegenomen en de buurtbewoners continu worden blootgesteld aan wegverkeerslawaaï en fijn stof;
  - 2° het wetenschappelijk bewezen is dat leven, slapen, studeren en werken met een continue geluidsbelasting van 60 tot 70 dB nefast is voor de gezondheid;
  - 3° het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een grondige renovatie van het viaduct tegen 2020 voorbereidt;
  - 4° de toepassing van technieken die zijn uitgetoetst tijdens het proefproject in Zwijnaarde of van andere nieuwe technieken die de geluidsoverlast kunnen beperken, deel zal uitmaken van de saneringswerkzaamheden die op middellange termijn zijn gepland;
  - 5° de Vlaamse Regering werk maakt van een nieuw Beleidsplan Ruimte en een Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- vraagt de Vlaamse Regering:
  - 1° uiterlijk in 2020 werk te maken van een grondige renovatie van het viaduct, waarbij maximaal wordt gebruikgemaakt van de best beschikbare innovatieve technieken om de geluidshinder voor omwonenden tot een minimum te beperken, en onverkort in te zetten op maatregelen die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren;
  - 2° in het kader van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte en het Mobiliteitsplan Vlaanderen zo snel mogelijk een studie op te starten over de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende scenario's voor de vervanging van het E17-viaduct in Gentbrugge-Ledeberg, en daarbij te zoeken naar een duurzaam alternatief dat verzoenbaar is met de sterke verbetering van de leefbaarheid voor de inwoners van Gentbrugge;
  - 3° het constructieve overleg met de buurtbewoners voort te zetten, en hen actief te blijven betrekken en te informeren zodat ze, zowel op korte als op lange termijn, mee kunnen nadenken over de toekomst van de snelwegtracés rond Gent en de alternatieven voor het E17-viaduct.

Joris VANDENBROUCKE  
Mathias DE CLERCQ  
Elke SLEURS  
Björn RZOSKA  
Valerie TAELEDMAN