

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 119
van **ROBRECHT BOTHUYNE**
datum: 15 november 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Viaduct E17 Gentbrugge-Ledeberg - Toekomstvisie - Geluidsschermen

Op 25 april 2018 werd in het Vlaams Parlement het voorstel van resolutie betreffende een leefbare toekomst voor de omgeving van het E17-viaduct in Gent (Gentbrugge-Ledeberg) goedgekeurd. Daarin staat dat:

- er uiterlijk in 2020 een grondige renovatie dient te gebeuren;
- er zo snel mogelijk een studie dient opgestart over de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende scenario's voor de vervanging van het E17-viaduct en te zoeken naar een duurzaam alternatief dat verzoenbaar is met de sterke verbetering van de leefbaarheid voor de inwoners;
- het constructieve overleg met de buurtbewoners moet worden voortgezet.

In antwoord op schriftelijke vraag nr. 1436 van 13 september 2018 gaf de minister aan dat de focus voor dit viaduct ligt in het saneren en renoveren ervan. Daarnaast zal er in 2019 een studie met toekomstvisie opgestart worden.

Eveneens meldt de minister dat er middelen vrijgemaakt worden voor de renovatie van bestaande geluidsschermen en kunnen er bijkomende geluidsschermen onderzocht worden in functie van de gemeten geluidshinder.

1. Aangezien de resolutie vermeldt 'zo snel mogelijk' rijst de vraag wanneer de studie volgend jaar zal worden opgestart.

Kan de minister de aanvangsdatum meedelen? Met welke partners zal deze toekomstvisie afgetoetst worden? Wat zijn de initiële uitgangspunten van de studie? Wanneer wordt het eindresultaat verwacht?

2. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft overleg met alle betrokken gemeenten. In het kader van de op te starten studie zal een stakeholdersanalyse worden uitgevoerd en zal een participatiemodel worden opgesteld.

Hoe ziet AWV dit? En de minister? Wat zijn de uitgangspunten van het participatiemodel? Zal ook de gemeente Destelbergen hierbij betrokken worden?

3. Er worden middelen vrijgemaakt voor de renovatie van de bestaande geluidsschermen.

Welke geluidsschermen betreft het? Waar liggen ze? Over hoeveel meter gaat het? Met welk materiaal zullen zij gerenoveerd worden? Wat is de aanvangs- en afwerkingsdatum?

4. Eveneens zal worden onderzocht of er bijkomende geluidsschermen nodig zijn op het tracé van de R4 en het viaduct op de E17 ter hoogte van Gentbrugge.

Wanneer zal dit onderzoek gebeuren? Vele omliggende gemeenten, waarvan de inwoners op enkele meters van de R4 of de op- en afritten ervan wonen, vragen reeds lang bijkomende geluidsschermen.

Waarom werd hier tot op heden niet op ingegaan?

5. Op het stuk R4 dat door Destelbergen loopt, werd tot op heden geen enkele maatregel genomen om de geluidsoverlast voor omwonenden te reduceren.

Zullen hier flankerende maatregelen genomen worden? Zo ja, wanneer en via welke tools? Zo neen, waarom niet?

6. De Europese richtlijn Omgevingslawaaai 2002/49/EG bepaalt dat er geluidskaarten moeten worden opgesteld om de geluidshinder in kaart te brengen van de belangrijkste verkeersaders.

Werd een geluidskaart opgemaakt van het tracé R4 / viaduct E17 Gentbrugge? Zo ja, wat zijn de resultaten/actieplannen? Zo neen, wanneer zal hier een geluidskaart van gemaakt worden?

7. De combinatie van een snelheidsbeperking met de aanleg van sluipasfalt (fluisterasfalt) wordt algemeen beschouwd als een maatregel die een gunstig effect heeft op de geluidshinder. De minister geeft aan dat een snelheidsvermindering van 120km/uur naar 90km/uur weinig tot geen effect heeft op het geluid. Echter de snelheid van vrachtvervoer zou kunnen worden verminderd naar 70km/uur waardoor het geluid wel gedempt wordt.

Welke overweging maakt de minister in dezen?

ANTWOORD

op vraag nr. 119 van 15 november 2018

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

1-2. Er wordt onderzocht welke procedure daarvoor het meeste aangewezen is. Mogelijks gebeurt dit in toepassing van het decreet complexe projecten. Een exacte aanvangsdatum kan nog niet gegeven worden.

Afhankelijk van de gekozen procedure wordt het participatietraject uitgewerkt. Het is evident dat de ruime regio betrokken wordt.

3. Bij de grondige renovatie wordt de geluidsmildering in zijn geheel bekeken. Het gaat dus niet over de renovatie van de bestaande geluidschermen.

4-5. Naar aanleiding van een aantal klachten voor geluidsoverlast komende van de bewoners van gemeente Destelbergen (woningen gelegen langs de E17) heeft AWV in 2016 (25/01) en 2017 (17/03) geluidsmetingen uitgevoerd. De meetverslagen werden toegelicht en overgemaakt aan de gemeente. Indien de gemeente bereid is een samenwerkingsakkoord met het Vlaams Gewest (AWV) af te sluiten, kan ook een project voor het plaatsen van geluidsschermen opgestart worden.

Wat de situatie langs de R4 betreft: De laatste meetcampagne dateert van 16/09/2008. Toen werd het geluidsdrukkniveau in de Klein Driesstraat (nr. 7,8,12,17,19,21) en de Laarnebaan nr. 151 gemeten. Naar aanleiding van een verzoek van de gemeente (18/10/2018) heeft AWV beslist om nieuwe geluidsmetingen langs de R4 op het grondgebied van deelgemeente Heusden aan te vragen. Eens de metingen uitgevoerd zijn, zullen de meetresultaten besproken worden met de gemeente.

6. Ik kan voor het antwoord op deze vraag verwijzen naar de documenten op de website <https://www.lne.be/geluidsbelastingkaarten>.

7. Het verlagen van de snelheid van het vrachtvervoer naar 70 km/uur op bepaalde delen van de autosnelweg wordt niet overwogen door het Agentschap Wegen en Verkeer. Een verlaging van de snelheid mag niet nadelig zijn voor de doorstroming op de autosnelweg.

Alleszins is het doel van de saneringswerken niet enkel om het viaduct een 'onderhoudsbeurt' te geven - die zeker nodig is - maar ook de leefbaarheid in de omgeving sterk te verbeteren.