

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

9 mei 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heer Jan Roegiers c.s. –

betreffende een proefproject tot snelheidsbeperking op het E17-viaduct in Gentbrugge

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren, Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Christian Verougstraete, Frans Wymeersch, N.N.;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

664 (2005-2006)

- Nr. 1: Voorstel van resolutie
- Nrs. 2 tot 4: Amendementen

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door de indiener	4
II. Bespreking	4
1. Vergadering van 22 maart 2006	4
2. Vergadering van 28 maart 2006	5
3. Vergadering van 18 april 2006	9
3.1. Toelichting door de minister en een expert	9
3.2. Voortzetting van de bespreking	13
4. Vergadering van 9 mei 2006	15
III. Stemming	17
Tekst aangenomen door de commissie	18

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op 22 maart, 28 maart, 18 april en 9 mei 2006 het voorstel van resolutie van de heer Jan Roegiers c.s. betreffende een proefproject tot snelheidsbeperking op het E17-viaduct in Gentbrugge (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 664/1).

I. TOELICHTING DOOR DE INDIENER

De heer *Jan Roegiers* licht het voorstel toe in naam van de indieners. Mensen die geregeld in Gent rijden, kennen het probleem rond het E17-viaduct in Gentbrugge. Zelfs een blinde of slechtziende medepassagier op weg van Helsinki naar Lissabon weet meteen wanneer hij Gentbrugge passeert. Het geluid is kilometers lang onmiskenbaar: te-doem, te-doem, te-doem, met alle overlast van dien voor de omwonenden. Na de herstelling werd het alleen maar erger. Het wegdek is namelijk zo slecht gelegd dat de voegen tussen de asfaltlagen – die bovendien niet op dezelfde hoogte liggen – centimeters breed zijn. Er zijn tweehonderd van die naden.

Sinds het plaatselijke actiecomité een geding aanspande, worden officiële geluidsmetingen uitgevoerd onder het toezicht van gerechtsdeskundigen. Men stelde een constante geluidsproductie van 67 decibel vast. In het voorstel van resolutie wordt gevraagd de snelheid op het viaduct te verlagen tot 90 kilometer per uur voor personenwagens en 70 kilometer per uur voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Simulaties en berekeningen tonen immers dat op een autosnelweg waarop alleen personenwagens tegen de standaardsnelheden van 90 of 120 kilometer per uur rijden, dit een verschil van 4,1 decibel oplevert. Bij vrachtwagens van 90 naar 70 kilometer per uur is er een verschil van 2,4 decibel. Met een slecht wegdek zou men een verschil kunnen maken van 5 tot 6 decibel voor personenwagens en 4 tot 5 voor vrachtwagens.

De heer Roegiers heeft het standpunt gevraagd van de Spirit-fractie in de Gentse gemeenteraad en van het Gentse college van burgemeester en schepenen. Hij wou immers zo veel mogelijk steun voor dit voorstel van resolutie. De schepenen van Milieu, Groen en Gezondheid laat in een brief weten dat het college voorstander is van een proefproject dat de maximumsnelheid op het viaduct van de E17 in Gentbrugge verlaagt. Het college is van oordeel dat dit voorstel

de leefbaarheid in de buurt rond het viaduct zal verhogen. Het lokale actiecomité steunt dit voorstel eveneens. Nog volgens de spreker dringt VTB-VAB al langer aan op een oplossing.

Gezien de brede maatschappelijke steun vraagt de heer Roegiers dit voorstel van resolutie goed te keuren. Hij beseft dat de snelheid verlagen niet de enige zaligmakende oplossing is. Dit is een proefproject in afwachting dat het viaduct hersteld wordt. Hij heeft al in een aantal schriftelijke vragen aangedrongen op een herstel, maar krijgt steeds als antwoord dat daar geen middelen voor zijn. In zijn voorstel neemt de heer Roegiers de snelheidsbeperkingen over die gelden op het viaduct van Vilvoorde.

Het proefproject moet grondig geëvalueerd worden. Levert het geen resultaat op, dan hoeft het niet verlengd te worden. Op lange termijn moet het wegdek en het volledige viaduct hersteld worden.

II. BESPREKING

1. Vergadering van 22 maart 2006

De heer *Johan Deckmyn* omschrijft het probleem van het viaduct als een ernstig probleem. Hij stelt dat de geluidsoverlast aanzienlijk is gestegen na de heraanleg. Een buurtcomité klaagt dat aan. De oorzaken van de geluidsoverlast zijn de voegen en het ontbreken van een geluidsscherm. De beslissing om een geluidsscherm te plaatsen is afhankelijk van meetresultaten.

Het voorstel van resolutie behandelt volgens de spreker alleen de symptomen en niet de echte oorzaak van het probleem. Zonder politiecontroles zal het proefproject bovendien niet tot merkbare gevolgen leiden. Het Vlaams Belang zal dit voorstel van resolutie goedkeuren, maar vreest dat de situatie niet merkbaar zal verbeteren. Een daling met 5 tot 6 dB stelt niets voor gezien het gemiddelde geluidsniveau van 67 dB.

De spreker pleit daarom voor een grondiger aanpak van de problemen. De fouten bij de heraanleg moeten hersteld worden en er moet een geluidsscherm geplaatst worden.

Mevrouw *Helga Stevens* sluit zich graag aan bij het voorstel van resolutie van de heer Roegiers. Ze

heeft het voorstel van resolutie mee ondertekend maar vroeg zich achteraf af of het voorstel wel sterk genoeg geformuleerd is. Ze kondigt aan dat ze daarom een amendement zal indienen om te onderzoeken welke structurele oplossingen mogelijk zijn voor de slechte staat van het wegdek en de daaruit voortvloeiende veiligheids- en geluidsproblemen.

De oorzaak van de geluidshinder is een constructiefout tijdens de reparaties. De voegen moeten vervangen worden omdat ze los komen. In de pers zijn recentelijk artikelen verschenen over het viaduct. Het viaduct vertoont ter hoogte van de pijlers bovendien barsten en scheuren aan de onderkant. Het oppervlaktebeton is op bepaalde plekken volledig weggescheurd. De afbrokkeling is niet enkel te wijten aan trillingen veroorzaakt door het verkeer.

Het probleem is niet beperkt tot de voegen. Er moet snel een structurele oplossing gezocht worden. De Vlaamse overheid plant de eerste reparaties over een vijftal jaar. Dat is volgens de spreker te laat.

Ze vraagt de stemming over dit voorstel van resolutie uit te stellen zodat ook rekening gehouden kan worden met haar amendement, dat nog niet kant en klaar is en waarvoor ze nog steun zoekt bij andere fracties.

De heer *Eloi Glorieux* steunt het voorstel van resolutie van de heer *Roegiers*. Op Nederlandse ringwegen geldt een algemene maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Zo wil men de geluidsoverlast beperken, minder brandstof verbruiken, de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen en de ringwegen veiliger maken.

De spreker hoopt dat het proefproject een opstap kan zijn voor een veralgemeende invoering van een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur op de ringwegen.

De heer *Jan Peumans* stelt vast dat het probleem niet typisch is voor het viaduct van Gentbrugge. Ook op het viaduct van Kraainem doet dit probleem zich bijvoorbeeld voor. De spreker vraagt zich af hoe het komt dat dit soort problemen niet in andere landen, zoals Frankrijk en Nederland, voorkomt.

Mevrouw *Annick De Ridder* meent dat de indieners van het voorstel van resolutie terecht bezorgd zijn over de toestand van het wegdek in hun regio. Blijkbaar moet er inderdaad dringend iets gebeuren. Dit probleem sleept reeds lang aan.

Mevrouw *De Ridder* vraagt zich echter af of de oplossing die wordt voorgesteld wel ver genoeg gaat. De spreker weet niet in hoeverre dit al onderzocht is. Kunnen fluisterasfalt of het vervolledigen van de geluidswerende muren geen oplossing bieden? De spreker stelt daarom voor om de stemming over dit voorstel van resolutie met een of twee weken uit te stellen, zodat overleg kan gepleegd worden binnen de meerderheid. Het voorstel van resolutie komt voor de spreker nogal plots.

De heer *Johan Deckmyn* repliceert dat het voorstel van resolutie niet echt 'plots' komt. Het stuk dateert van 19 januari 2006. De spreker gaat in op de vraag van de heer *Peumans* waarom dit probleem zich niet voordoet in het buitenland. Afdelingshoofd *De Backer* van de Vlaamse Gemeenschap heeft hierop al geantwoord. Het viaduct werd aangelegd met een dubbele voeg. Bij de heraanleg werd een bepaald soort voeg gebruikt die water doorliet. Dit had een negatieve invloed op de stabiliteit van het viaduct. Daarom moest een en ander anders worden aangepakt. Daardoor is er nu een dubbele klap hoorbaar bij het rijden over het viaduct.

De heer *Jos De Meyer* steunt het verzoek om de behandeling van het voorstel van resolutie een week uit te stellen, zodat het voorstel nog kan worden verbeterd en versterkt.

De heer *Flor Koninckx* merkt op dat er vaak geklaagd wordt over de slagvaardigheid van de politiek. Is het nu zo ingewikkeld om een proefproject op te starten en om binnen enkele maanden de resultaten ervan te evalueren? Het parlementslid wil dat het uitstel beperkt blijft tot ten hoogste één week.

De heer *Jan Roegiers* verklaart dat hij bereid is om de stemming over zijn voorstel van resolutie met één week uit te stellen.

Op verzoek van de meerderheid van de commissie, besluit de voorzitter dat de voortzetting van de bespreking en de stemming over dit voorstel van resolutie tijdens de commissievergadering van dinsdag 28 maart zal plaatsvinden.

2. Vergadering van 28 maart 2006

De heer *Jos De Meyer* herhaalt dat het voor de CD&V-fractie zeer belangrijk is dat er op korte termijn een oplossing gegeven wordt aan het probleem met het viaduct over de E17 in Gentbrugge. Ander-

zijds vindt zijn fractie een voorstel van resolutie niet het geëigende middel om dat probleem aan te kaarten en op te lossen. Dat is gemeld geworden aan de indieners. Zij repliceerden daarop dat ze aanvankelijk een vraag om uitleg wilden indienen, maar dat ingevolge de regeling van de werkzaamheden dergelijke ‘regionale’ problemen moeilijker besproken kunnen worden in deze commissie. Deze werkwijze schept een precedent en kan moeilijk als ideaal beschouwd worden. Er moet eens ernstig nagedacht worden op welke wijze in deze commissie dergelijke problemen, belangrijk voor een regio, wél aan bod kunnen komen. CD&V-fractielid mevrouw Monica Van Kerrebroeck heeft het voorstel mee ondertekend en de CD&V-fractie steunt het voorstel. Persoonlijk vraagt de spreker zich af of de decreetgever snelheidsbeperkingen moet invoeren op sommige plaatsen. Het lijkt verstandiger dit over te laten aan de bevoegde minister. Er was wel de afspraak met de hoofdindieners dat – indien hij bereid was de bespreking met een week uit te stellen – de stemming op 28 maart 2006 gehouden zou worden. Het is aan de hoofdindieners om eventueel een initiatief te nemen in samenspraak met de minister: kan er op een meer efficiënte, snelle en directe wijze een oplossing gegeven worden of wenst men dit op deze zitting te stemmen?

De heer *Jan Roegiers* dankt de fracties die aangedrongen hebben op een bijkomend overleg. Het overleg is constructief verlopen; er is een oplossing gevonden voor de knelpunten die de collega’s naar voren schoven. Dat ging over het structurele karakter van het probleem van het E17-viaduct in Gentbrugge.

Daaraan wordt nu tegemoetgekomen door een amendement van de meerderheidspartijen (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 664/2, amendementen nrs. 1 en 3). In het overwegend gedeelte van het voorstel wordt verwezen naar de recente informatie over de staat van de voegen en de pijlers van het viaduct. Daaruit vloeit het derde punt: met name te onderzoeken welke structurele oplossing geboden kan worden voor de slechte staat van het wegdek en de daaruit voortvloeiende verkeersveiligheids- en geluidsproblemen.

De heer *Jan Roegiers* heeft begrip voor de opmerkingen van de heer *De Meyer*. Het middel van de resolutie is voor discussie vatbaar. Alleen, deze discussie past beter in een regeling van de werkzaamheden waarin nagedacht wordt hoe de commissie lokale problemen – eventueel in een ruimer kader – kan behandelen. Het lid doelt daarmee niet op bepaalde punctuele items zoals een plateau dat aangepast moet

worden. Met de gegeven stand van zaken zagen de indieners geen andere mogelijkheid dan bij middel van een voorstel van resolutie deze vraag aan de regering te stellen.

Moet men snelheidsbeperkingen aan de minister overlaten? Een voorstel van resolutie is volgens de heer *Jan Roegiers* het middel bij uitstek. Een voorstel van resolutie vraagt vanwege het parlement aan de regering het probleem op te lossen en stelt meteen een oplossing voor. Dit is strikter van timing dan het uitwerken van een oplossing aan de regering over te laten. Volgens de indiener kan over het middel ‘voorstel van resolutie’ gediscussieerd worden, maar met de mogelijkheden die in het bereik lagen, is het de minst slechte manier van werken.

De heer *Johan Deckmyn* vindt zich terug in de opmerkingen van de vorige sprekers, vooral in die van de heer *Jan Roegiers* die terecht aandacht vraagt voor de behandeling van lokale problemen van een hogere orde. Ook *Vlaams Belang* heeft vroeger al aandacht gevraagd voor dergelijke lokale problemen. Het E17-viaduct in Gentbrugge is een lokaal probleem van hogere orde, waar ook de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering belangrijk is. Er moet worden nagedacht hoe dergelijke problemen in de toekomst aangekaart kunnen worden in deze commissie.

De heer *Johan Deckmyn* heeft ook twee amendementen ingediend (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 664/2, amendementen nrs. 2 en 4), samen met de heren *Pieter Huybrechts*, *Jan Penris*, *Freddy Van Gaever* en de dames *Agnes Bruyninckx* en *Marleen Van den Eynde*. Hij verwijst naar de opmerkingen die hijzelf maakte tijdens de vorige commissievergadering. Een proefproject maakt weinig kans op reëel resultaat, want er zijn geen afdwingbare maatregelen. Daarom heeft het lid samen met mevrouw *Helga Stevens* aangedrongen op een structurele oplossing (de voegen) en anderszijds op geluidswerende oplossingen. Aan het eerste punt wordt tegemoetgekomen door het amendement van de meerderheid, het tweede punt wordt aangepakt in het amendement van *Vlaams Belang* – zonder dat daaromtrent afspraken werden gemaakt. Op de plaats waar de omwonenden het meeste last ondervinden, ontbreken geluidsschermen over een lengte van 500 meter. *Vlaams Belang* vraagt op die plaats bijkomende geluidsschermen te plaatsen.

Mevrouw *Annick De Ridder* zegt zich namens de VLD-fractie aan te sluiten bij de bekommernissen van het voorstel van resolutie. Buurtbewoners kla-

gen al jarenlang over geluidsoverlast door het slechte wegdek. In eerste instantie vond de VLD-fractie dat in het voorstel te veel gefocust werd op de geluidsoverlast, met als oplossing een snelheidsbeperking. De VLD-fractie vond dat daarmee niet werd geraakt aan de werkelijke problemen. Daarom is de toevoeging van het amendement zeer belangrijk.

Verder sluit het lid zich aan bij de vorige sprekers waar zij stellen dat het mogelijk moet zijn ook lokale problemen aan te kaarten in deze commissie. Dit moet voor het lid misschien niet binnen de agenda van de wekelijkse vergadering.

Ingaand op het amendement van de Vlaams Belangfractie, is mevrouw De Ridder van oordeel dat het plaatsen van geluidswerende schermen deel uitmaakt van de structurele oplossing die de meerderheid vraagt. Wat die juist inhoudt – vernieuwing van viaduct, of verfijning van de voegen, of geluidswerende schermen – is aan de minister om te onderzoeken. Mevrouw De Ridder zegt dat haar fractie het voorstel steunt, temeer omdat het voorstel aansluit bij de bekommernis van de meerderheid in de stad Gent. In haar advies heeft de stad Gent ervoor gepleit om in afwachting van een structurele oplossing minstens een tijdelijke maatregel te treffen, eventueel in de vorm van een snelheidsbeperking. Belangrijk is ook dat dit geëvalueerd wordt. Zo staat het trouwens ook in het voorstel.

De heer *Carl Decaluwe* zegt geen problemen te hebben met de bekommernissen in het voorstel, maar wel met de methodiek om met een resolutie, deels gesteund door de meerderheid van de stad Gent, iets te proberen te forceren. Dit creëert een gevaarlijk precedent. Spreker vindt dat niet de correcte parlementaire methodiek. Anderzijds heeft hij er wel begrip voor, omdat er geen instrument bestaat om een dergelijke problematiek aan te kaarten. Het lid zal het voorstel echter niet goedkeuren omwille van de objectivering van de investeringen in openbare werken. Als er voor elk lokaal of bovenlokaal probleem en cours de route een aantal parlementsleden gevonden worden die bereid zijn hun handtekening onder een bepaalde oplossing te plaatsen, kan men zich afvragen wat de waarde is van de objectivering door de administratie. Dat geldt zeker voor het amendement van Vlaams Belang waardoor het parlement de plaatsing van 500 meter geluidsschermen zou vragen. Het zet de objectivering van openbare werken op de helling; het wordt dan nog een kwestie van lobbying.

De heer Decaluwe vraagt zich overigens af of het uitvoerbaar en controleerbaar is. De voegen zijn een hoogdringend probleem. De vorige minister heeft die ook aangepakt, via een pilootproject; men ziet waartoe het geleid heeft. Het lid geeft de voorkeur aan een engagement van de minister die het probleem erkent, om verschillende maatregelen uit te proberen.

De heer *Johan Deckmyn* stelt vast dat er binnen de meerderheid geen eensgezindheid is over het voorstel. Verder wil hij ingaan op de opmerking van mevrouw Annick De Ridder. In het amendement van de meerderheid wordt niet verwezen naar geluidsschermen als mogelijk deel van een structurele oplossing, zoals mevrouw De Ridder suggereert. Het Vlaams Belangamendement is dus een goede aanvulling. De heer Decaluwe trekt overigens niet aan hetzelfde zeel als mevrouw De Ridder, omdat hij gekant is tegen de plaatsing van 500 meter geluidsschermen.

De heer *Carl Decaluwe* repliceert dat het gaat om de objectivering van investeringen in openbare werken. De heer *Johan Deckmyn* antwoordt daarop dat zijn reactie in ieder geval niet in de lijn ligt van mevrouw De Ridder die beweert dat het plaatsen van geluidsschermen deel uitmaakt van een structurele oplossing.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat het plaatsen van geluidsschermen afhangt van het al of niet ondertekenen van een module. Het is de gemeente die aan geeft of het doorgaat. Dat is natuurlijk ook geen objectivering. De administratie beschikt over genoeg gegevens over de geluidsbronnen. Het is voldoende geweten dat autosnelwegen zware geluidsbronnen zijn. Verder wijst de spreker erop dat het viaduct in Gentbrugge net als de brug van Vilvoorde niet alleen een lokaal gegeven is, maar ook een belangrijke verkeersader voor doorgaand verkeer.

Behalve de maatregel die de indieners voorstellen, is het fundamenteel noodzakelijk een ruimer onderzoek te doen, meent hetzelfde lid. Het is opmerkelijk dat men in Vlaanderen blindelings voelt wanneer men over een viaduct rijdt, terwijl dit onder meer in Frankrijk niet het geval is. Men slaagt er in dit land blijkbaar niet in om goede brugvoeg te ontwikkelen. Het is nodig te onderzoeken wat er structureel mis is met de viaducten in Vlaanderen. Aan de burger moet een eerlijk antwoord gegeven worden. Daaruit voortvloeiend moeten begeleidende maatregelen genomen worden, waaronder de handhaving. Als men een snelheidsbeperking doorvoert, moet men een overeen-

komst hebben om de nodige onbemande flitspalen te plaatsen. Een tweede gevolg zou kunnen zijn dat er bijkomend geluidsschermen geplaatst moeten worden. Dat moet afhangen van het onderzoek.

Tot slot vindt de heer Peumans dat bij geluidsmetingen een referentiekader vooropgesteld moet worden om te weten of men resultaten boekt door snelheidsbeperking. Het lid heeft er vragen bij. Veel hangt af van verschillende omstandigheden, maar het is de moeite waard het te onderzoeken.

De heer Decaluwe had vragen bij de controle en de haalbaarheid van een snelheidsbeperking. De heer *Flor Koninckx* ziet hier geen probleem. Het is mogelijk om de voor vrachtwagens toegelaten snelheid van 90 op 70 kilometer per uur terug te brengen. Daarvoor moeten borden geplaatst worden. Uit gesprekken met ex-collega's blijkt de mogelijkheid tot handhaving ook geen probleem, in eerste instantie met bestaande middelen, in tweede instantie met onbemande camera's.

De heer *Kris Peeters*, Vlaams minister bevoegd voor Openbare Werken, verduidelijkt dat er in mei 2005 geluidsmetingen uitgevoerd werden. De metingen varieerden van 59,3 dB tot 67 dB. Er werd op elf plaatsen gemeten. Ten tweede, volgens het voorstel van resolutie zou men 5 tot 6 dB winnen bij een snelheidsbeperking, afhankelijk of het om vrachtwagens gaat of niet. De minister ontkent dit echter. Een theoretische benadering geeft een reductie van 3 dB. Vanuit die invalshoek is het heel belangrijk de juiste maatregelen te nemen. Er is nog één andere plaats in België waar een dergelijke beperking geldt op een soortgelijke verkeersader en dat is in Brussel. Het betreft een compleet andere situatie: het gaat om een helling en er verdwijnt één rijstrook. De snelheidsverlaging op de E17 tot 70 km/u zal dus een vrij uniek geval zijn, ook in heel Europa. Wat de effecten zullen zijn van die zeer plaatselijke snelheidsbeperking aan het viaduct, kan de minister niet inschatten. De minister wil over het voorstel nadenken, maar het is niet zo eenvoudig. De minister zal het probleem zeker aanpakken en de resolutie vanzelfsprekend au sérieux nemen voor zover ze uitvoerbaar is. De mogelijkheid tot verder onderzoek is dus cruciaal.

Volgens de heer *Jan Roegiers* heeft de minister de perfecte argumentatie gegeven om de titel van het voorstel van resolutie te onderschrijven: het gaat om een proefproject. De vragen die de minister gesteld heeft, kunnen precies tot uiting komen in een proefproject. Als men na een aantal maanden vaststelt dat het geen zoden aan de dijk brengt of veeleer bijko-

mende problemen teweegbrengt, dan moet het proefproject stopgezet worden en naar andere oplossingen gezocht worden.

De heer *Johan Deckmyn* kan zich grotendeels terugvinden in de argumentatie van de minister. Men zal met een snelheidsbeperking altijd boven de 60 decibels blijven, wat door omwonenden nog steeds als hinderlijk ervaren wordt. Het zal dus niet echt zoden aan de dijk brengen. Vandaar het amendement van Vlaams Belang: er moeten geluidsschermen geplaatst worden. Anderzijds moet ook het probleem van de voegen structureel onderzocht en aangepakt worden.

De minister sprak van een theoretische vermindering van 3 dB. Een belangrijker element nog is de specifieke situatie van het viaduct in Gentbrugge, vindt de heer *Carl Decaluwe*. Het risico op ongevallen is reëel; projecten uit het verleden, bijvoorbeeld nabij Sint-Niklaas, hebben dat al aangetoond. Kan men dit simuleren, zodat men een zicht krijgt op de gevolgen? Zal dit bijvoorbeeld leiden tot files en bijkomende luchtvervuiling?

De minister durft zich nu niet uitspreken over de risico's. De mogelijke risico's van het project moeten op voorhand onderzocht worden. De minister wil daarvoor de nodige expertise-adviezen vragen zodat het project op een verkeersveilige manier ingevoerd kan worden. De minister benadrukt dat hij niet graag zou meemaken dat het pilootproject nieuwe verkeersproblemen zou creëren. Hij wil dus op voorhand nagaan wat de veiligheidsrisico's zijn, temeer omdat er in België slechts één ander dergelijk geval van snelheidsbeperking bestaat en het daarbij om een toch verschillende situatie gaat.

De heer *Jan Roegiers* wil daarover geen welles-nietesdiscussie voeren. Hij wil er wel op wijzen dat het viaduct de aanloop is naar het klaverblad in Zwijn-aarde; er is al bijna automatisch een snelheidsbeperking omdat vrachtwagens en wagens moeten wisselen van autosnelweg en daardoor vertragen. Verder is het natuurlijk essentieel de snelheidsbeperking ruim op voorhand aan te kondigen. Het lid merkt verder op dat een dergelijke snelheidsbeperking al her en der in de buurlanden voorkomt.

Wat de decibels betreft, voert het lid verder aan dat een vermindering van 3 tot 5 dB een vermindering van lawaai met factor 4 inhoudt.

De heer *Carl Decaluwe* zegt verkeersveiligheid belangrijker te vinden dan het vermijden van lawaaihinder.

Het lid verwijst naar het geval in Sint-Niklaas. Daar werd de snelheidsvermindering toen ook kilometers op voorhand aangekondigd; toch zijn er verschillende dodelijke ongevallen gebeurd. Als er enkel borden staan en er fysiek niets verandert aan de weg, dan creëert men problemen. Er hangen onvermijdelijk risico's aan vast.

Verder is het duidelijk dat de minister iets wil doen aan de situatie. De heer Decaluwe vraagt of het de bedoeling is een punt te scoren en dit voorstel nu snel goed te keuren, of is het voldoende dat de minister zich nu reeds tot een simulatie engageert, waarbij de resultaten over enkele weken desnoods bij hoogdringendheid kunnen besproken worden in plenaire vergadering. Spreker is er geen voorstander van om nu goed te keuren dat de minister een aantal zaken moet uitvoeren waaraan risico's vasthangen. Hij vindt dat slecht parlementair werk.

De heer *Johan Deckmyn* zegt zich deels terug te vinden in het betoog van vorige spreker, maar tegelijk meent hij dat de heer Decaluwe politieke spelletjes aan het spelen is – hoewel deze dit ontkent. Ingaand op de uitspraak van de heer Roegiers, herhaalt het lid dat een vermindering met 5 dB – ongeacht die factor 4 – onvoldoende is: vanaf 60 dB wordt reeds als hinderlijk ervaren.

De heer Peumans wou terecht de problematiek voor een deel opentrekken naar heel Vlaanderen, zegt hetzelfde lid voorts. Het lid bespeurt enige aarzeling bij de minister over de consequenties van dit voorstel van resolutie. De heer Decaluwe heeft misschien gelijk als hij stelt dat sommigen een punt willen scoren, met de gemeenteraadsverkiezingen in het vooruitzicht. In deze commissie zijn blijkbaar heel verschillende opinies, zowel bij de meerderheid als bij de oppositie. Het lid zegt het eventueel houden van hoorzittingen te zullen steunen.

De heer *Marc Cordeel* wijst op twee feiten. Ten eerste: het wegdek is in orde, de voegen echter niet, en ten tweede is de frequentie zeer storend. Er moeten wel oplossingen mogelijk zijn.

De heer *Freddy Van Gaever* begrijpt niet waarom zoveel belang gehecht wordt aan de gevolgen van een snelheidsbeperking die men niet kent. In Duitsland zijn snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen geen uitzondering. Men kan zijn licht daar eens gaan opsteken.

De heer *Frans Peeters* stelt voor bij de afspraak te blijven om het voorstel van resolutie te stemmen, maar tegelijkertijd aan de minister te vragen binnen een termijn van vier weken aan de commissie te rapporteren over mogelijke gevolgen van een snelheidsbeperking. Sowieso zal het voorstel van resolutie pas begin mei in plenaire vergadering behandeld worden met het paasreces dat ertussen ligt.

De heer *Carl Decaluwe* dringt aan op garanties inzake verkeersveiligheid vooraleer dit proefproject kan goedgekeurd worden.

De heer *Johan Deckmyn* heeft oor naar de geformuleerde opmerkingen. De problematiek van het verkeersviaduct te Gentbrugge is niet specifiek voor deze locatie. Hij is niet gekant tegen een hoorzitting omtrent deze problematiek.

De heer *Jan Peumans* stelt voor dat gebruik zou gemaakt worden van de expertise van het Steunpunt Verkeersveiligheid om dit dossier nader te onderzoeken op vlak van verkeersveiligheid. Hij pleit er wel voor dat men moet zien dat de randvoorwaarden (handhaving) vervuld zijn, als men een proefproject opzet.

De *minister* engageert zich om op vraag van de commissie zeer snel – op 18 april 2006 tijdens een eerstvolgende commissievergadering – de verkeersimpact en de verkeersveiligheid in te schatten op het proefproject.

Na een schorsing stelt de heer *Jan Roegiers* voor dat de minister uiterlijk op de eerstvolgende vergadering op 18 april een toelichting verstrekt over de verkeers-technische repercussies van de voorgestelde maatregel.

De heer *Carl Decaluwe* sluit zich aan bij dit voorstel en stelt voor dat deze resolutie dan bij hoogdringendheid in plenaire vergadering kan besproken en gestemd worden.

De *minister* engageert zich om op 18 april een toelichting te verstrekken omtrent dit verzoek.

3. Vergadering van 18 april 2006

3.1. Toelichting door de minister en een expert

Minister *Kris Peeters* verstrekt samen met de heer Eddy Peetermans, ingenieur en coördinator verkeers-

modellen een toelichting omtrent de snelheidsbeperking op het E17-viaduct in Gentbrugge.

De minister herinnert dat met het oog op een vermindering van de geluidsoverlast in de buurt van het viaduct van Gentbrugge op de E17 wordt voorgesteld een pilootproject op te zetten waarbij de snelheid op dit viaduct beperkt zou worden tot 90km/u voor personenwagens en 70km/u voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. De bedoeling van deze verlaging zou zijn dat er positieve effecten zouden zijn voor de geluidshinder.

Men heeft een ‘quickscan’ verricht omdat de vraag was om de (positieve) effecten op de doorstroming en de verkeersveiligheid vanwege deze maatregel in kaart te brengen.

De minister overloopt de verschillende onderdelen van de nota: de huidige verkeerssituatie, de impact van een snelheidsverlaging tot 70/90 km per uur en de verkeersveiligheid en een samenvatting en een poging tot conclusie.

Wat de huidige verkeerssituatie betreft, leren de telgegevens dat er in normale omstandigheden op het viaduct geen filevorming optreedt. De restcapaciteit is echter vrij laag wat de kwaliteit van de afwikkeling van het verkeer op het netwerk gevoelig maakt voor verstoringen (incidenten, wegenwerken, evenementen).

De minister verduidelijkt dat er ter hoogte van Heusden op twee momenten (2001 en 2003) gemeten werd.

De minister formuleert de conclusie: een geluidsmeting levert intensiteiten tijdens de spitsuren variërend tussen 4500 en 5300 voertuigen per uur. Deze waarden liggen iets hoger dan de bevindingen op basis van de telgegevens uit de historische databank.

De heer *Eddy Peetermans* verduidelijkt de grafieken met betrekking tot de intensiteiten. Er is teruggegrepen naar 2001 omdat er nadien werken werden uitgevoerd en dat in deze periode van de werken, metingen niet relevant waren. Sinds de werken aan het viaduct in 2003 is het meetsysteem gewijzigd van lus naar camera. Aangezien de betrouwbaarheid van lustellingen hoger is dan die van camera's, baseren we ons voor verdere modeldoorrekeningen enkel op de lustellingen. Er is een vergelijking gemaakt tussen 2001 en 2005. Manuele tellingen in 2006 bevestigen de cijfers van deze tellingen: het aandeel van vrachtverkeer in

de spits is groter dan 30%. Uit meer gerichte tellingen blijkt dat we in het vak voor en het vak na Heusden respectievelijk 27 en 26% op dagbasis zwaar verkeer hebben: tijdens de spits zou men dan op 20% vrachtverkeer uitkomen. Wat de snelheid betreft voor deze twee periodes (2001 en 2005), kan men vaststellen dat de gemiddelde snelheid in beide richtingen schommelt rond de 120 km per uur op dagbasis. De typische situatie vandaag is er één van vlot verkeer met af en toe een kort incident.

Minister *Kris Peeters* verduidelijkt dat de gemiddelde snelheid op het viaduct niet veel afwijkt van de wettelijke limiet van 120km/u. We hebben dus meestal te maken met een ‘free-flow’ regime.

Wat de categorieën betreft, zijn er ook geluidsmetingen met opsplitsing naar zwaar en licht verkeer gebeurd waaruit blijkt dat ook een verkeerstelling werd gedaan. Hierbij werd een percentage van meer dan 30% zwaar verkeer gedurende elk spitsuur vastgesteld.

Op een vraag van de heer *Jan Roegiers* naar verduidelijking omtrent de gemiddelde snelheid, verduidelijkt de heer *Peetermans* dat het gaat over gemiddelde snelheden van de twee linkse rijstroken (meestal doorgaand personenvervoer). De gegevens over het rechterrijvak wijzen uit dat de gemiddelde snelheid schommelt rond de 90 kilometer per uur.

Wat de impact van een snelheidsverlaging tot 70/90 km per uur betreft, verklaart de *minister* dat gezien de intensiteit vrij hoog is, er weinig moet gebeuren of er ontstaan problemen naar restcapaciteit. Dergelijke problemen kunnen ontstaan omwille van incidenten, wegenwerken of andere. De capaciteit van een wegdoorsnede op een autosnelweg hangt in eerste instantie niet af van de toegelaten snelheden, wel van de volgtijden die de voertuigen in acht nemen. Als vuistregel wordt hierbij een gemiddelde volgtijd van 2 seconden gehanteerd, wat neerkomt op een capaciteit van 1800 voertuigen per uur per rijstrook. In de praktijk varieert de volgtijd naargelang voertuigtype en rijstrook, typische waarden zijn 1,5 sec voor de meest linkse rijstrook op een snelweg met 3 rijstroken en 2,4 sec voor de rechtse rijstrook van een snelweg met veel vrachtverkeer. In de praktijk wordt voor normale omstandigheden een gemiddelde volgtijd van 2,4 sec voor vrachtverkeer en 1,7 sec voor personenverkeer aangehouden.

Voor een wegvak met 30% vrachtwagens komt de capaciteit dan op 5600 voertuigen per uur.

Wat betreft de verlaging van snelheden wijst de minister op het onderscheid tussen personenwagens en vrachtverkeer.

De vraag is wat er gebeurt wanneer men die snelheden voor vrachtwagens naar 70 en voor personenwagens naar 90 km reduceert.

De heer Peetermans wil vooraf een aantal misverstanden over capaciteit uit de weg ruimen.

Op basis van een grafiek van de verkeersafwikkeling in de Kennedytunnel (tweede rijstrook richting Gent) kan men drie situaties onderkennen.

Bij zogenaamde 'free-flow' (groen) vlot verkeer krijgt men een *vrije doorstroming*. Bij druk verkeer wordt de snelheid bepaald door de traagste verkeersdeelnemers.

Bij files (rood op de grafiek) krijgt men een *gedwongen doorstroming*. De doorstroom wordt beperkt door probleem stroomafwaarts. Men mag dit niet verwarren met capaciteit. File en capaciteit zijn twee verschillende zaken.

In de derde situatie (*maximale doorstroming*) tussen vrije en gedwongen doorstroming wordt de capaciteit bepaald door de zwakste schakel, stroomopwaarts krijgt men file of schokgolven.

Het blijkt dat er ongeveer 2000 voertuigen per rijstrook kunnen passeren. Dat is de harde grens die bepaald wordt door de volgtijd, niet door de snelheid.

De aanbeveling voor veiligheid luidt 2 seconden met je voorganger. Dat betekent dat er elk uur 1800 voertuigen per rijstrook kunnen passeren. In de praktijk, op werkdagen (geoeffend fileverkeer) neemt men iets meer risico (volgtijd van 1,5 sec op de linker rijstrook, gemiddeld 1,7 sec). Dit levert een resultaat van 2100 voertuigen per uur per rijstrook.

Voor de rechterrijstrook waar we vooral met vrachtverkeer geconfronteerd worden, zitten we met de wettelijke maximum snelheid van 90 km/u en een wettelijke minimum volgafstand: 50m en een gemiddelde voertuiglengte van 10m resulteert in een gemiddelde volgtijd van 2,4 seconden. Dit levert 1500 voertuigen per uur voor de rechterrijstrook.

Voor het viaduct Gentbrugge met 30% vrachtwagens komt de capaciteit dan op 5600 voertuigen per uur. In de thesis van 20% vrachtwagens – wat hier meer aanvaardbaar is – komt men tot een capaciteit van 5900 voertuigen per uur. Voor een snelweg met drie rijstroken wordt 6000 als vuistregel gehanteerd. Dit aantal wordt verder bepaald door het percentage vrachtverkeer.

Een piek van 5300 voertuigen, zoals waargenomen tijdens de manuele tellingen, geeft dan in normale omstandigheden in de spits vlot verkeer. Er is een beperkte restcapaciteit en derhalve zeer incidentgevoelig. Uit ervaring weten we dat er per maand 20 tot 30 incidenten zijn op dat viaduct waardoor de snelheid gedurende een tiental minuten naar beneden gaat.

Wat gebeurt er als men de snelheid beperkt? Voor het personenverkeer verandert er niets. De volgtijd blijft onveranderd, capaciteit blijft hetzelfde.

Voor het vrachtverkeer moet men rekening houden met de maximum snelheid: 70 km/u, de wettelijke minimum volgafstand van 50m en de gemiddelde voertuiglengte: 10m. Dat resulteert in een volgtijd van 3,1 sec wat een doorstroming geeft van 1170 voertuigen per uur.

Voor het viaduct van Gentbrugge levert een snelheidsbeperking voor vrachtverkeer gereduceerd tot 70km/u in de hypothese van 1/3 vrachtverkeer: 4870 voertuigen per uur (-13%), in de hypothese van 1/5 vrachtverkeer: 5450 voertuigen per uur (-8%).

In vergelijking met het huidig spitsverkeer (4500 tot 5300 voertuigen per uur) wordt de capaciteit dus regelmatig bereikt tot overschreden. De incidentgevoeligheid zal dus toenemen en men zal regelmatig files krijgen.

In de hypothese van 1/3 vrachtverkeer zal dit aanleiding geven tot een wachttijd van 6 minuten. Bij ongunstige weersomstandigheden zal vooral de volgtijd van het personenverkeer oplopen. Op basis van een volgtijd van 2 seconden kan de hoger vermelde wachttijd oplopen tot 12 minuten.

De *minister* benadrukt dat het vierde luikje de verkeersveiligheid betreft.

Het cijfermateriaal is afkomstig uit de ongevallendatabank van het NIS en een daarvan afgeleide subset van gelokaliseerde ongevallen. We beschikken over gelokaliseerde ongevalgegevens van 1996 tot en met 2001. Deze databank bevat enkel letselongevallen.

	Doden	Zwaar gewonden	Licht gewonden	Totaal
Richting Kortrijk	3	2	7	12
Richting Antwerpen	0	1	10	11

Hieruit leren we dat ter hoogte van het viaduct Gentbrugge niet meer ongevallen gebeuren dan gemiddeld.

De vraag is wat het effect is op de verkeersveiligheid als de snelheid verlaagd wordt.

De minister verklaart dat deze vraag aan het Steunpunt Verkeersveiligheid werd gesteld.

De heer Peetermans verklaart dat het Steunpunt vooral algemene studies naar verkeersveiligheid doet en geen detailstudies maakt. Het rapport van Steunpunt moet in die zin geïnterpreteerd worden.

Men heeft twee scenario's onderzocht. Bij een goede naleving van snelheidslimieten komt men tot 44% minder letselongevallen. Bij een gedeeltelijke naleving van snelheidslimieten (-7,5km/u personenwagens, -5km/u vrachtwagens) komt men tot 13% minder letselongevallen.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid voerde op basis van deze ongevalgegevens een analyse uit rond de relatie tussen het aantal letselongevallen en de kenmerken van de weg. Er wordt in deze studie geen aantoonbare verlaging van de ongevallen waargenomen bij lokale verlaging van het snelheidsprofiel.

Op bestaande vakken met verlaagde snelheid (viaduct van Vilvoorde (R0), Antwerpse ring (R1)) ligt het ongevallenrisico zelfs hoger dan gemiddeld.

Een ander probleem zijn mogelijke complicaties. Bij slechte naleving: grotere spreiding snelheden waardoor de kans op ongevallen verhoogt en ook de ernst van de ongevallen verhoogt.

Algemeen wordt aangenomen dat een continue verlaging van de snelheid en beperking van de snelheidsverschillen tussen de verschillende verkeersdeelnemers zowel de kans op ongevallen als de ernst van de ongevallen verlagen. De discontinuïteit van het snelheidsbeeld daarentegen verhoogt het risico op kop-staartbotsingen in de aanloop op de snelheidsbeperking. Dit risico wordt nog groter wanneer het verkeersaanbod de capaciteit benadert. Kleine verstoringen van de volgafstand, zoals wisselen van rijstrook of invoegen van een oprit, kunnen dan aanleiding geven tot schokgolven die zich stroomopwaarts versterken.

De *minister* concludeert dat de verkeersafwikkeling op het viaduct van Gentbrugge in normale omstandigheden filevrij verloopt. Tijdens de spitsuren is de restcapaciteit beperkt en kleine incidenten of ongunstige weersomstandigheden kunnen dan file veroorzaken.

Een snelheidsbeperking geeft voor de personenwagens niet direct een probleem maar voor het vrachtverkeer stelt er zich wel een probleem. De doorstroomcapaciteit voor het vrachtverkeer vermindert daardoor van 1500 voertuigen per uur per rijstrook naar 1167 voertuigen per uur per rijstrook. Dit geeft ook in normale omstandigheden op werkdagen aanleiding tot congestie tijdens de spits. De vertraging kan, op basis van de huidige verkeerssamenstelling, geraamd worden op gemiddeld drie minuten tot maximaal zes minuten voor een voertuig dat zich in de spits bevindt. Bij minder gunstige weersomstandigheden kunnen deze waarden verdubbelen. De afwikkeling van uitzonderlijke files waarbij rijstroken geblokkeerd worden, wijzigt niet door deze snelheidsreductie.

Ten derde is er de problematiek van de letselongevallen en de verhoogde kans op kop-staartbotsingen.

De minister concludeert dat hij erg veel belang hecht aan resoluties van het Vlaams Parlement maar hij wenst wel dat dergelijke resoluties met kennis van zaken goedgekeurd worden.

3.2. Voortzetting van de bespreking

De heer *Jan Roegiers* wenst de minister en de heer *Peetermans* te danken voor de verduidelijking. Hij vindt het moeilijk om nu onmiddellijk de gepaste conclusies te trekken. Hij heeft op geen enkel ogenblik gehoord dat het geen goede maatregel zal zijn behalve die zes minuten vertraging die het vrachtverkeer zou kunnen oplopen. Is de conclusie juist dat

men eigenlijk niet goed kan inschatten wat de te verwachten effecten zijn?

De heer *Peetermans* verklaart dat het niet zo is dat het personenvervoer vlot doorrijdt en het vrachtverkeer stilstaat. De lagere doorstroming van het vrachtverkeer beperkt de doorstroming van het personenvervoer. Die zes en twaalf minuten gelden voor alle vormen van vervoer: de file is voor iedereen gelijk.

De *minister* is van oordeel dat deze maatregel die nu voorligt, kan verbeterd worden. Hij wil graag tegemoet komen aan de verzuchtingen van de omwonenden: er zijn andere maatregelen mogelijk alhoewel deze viaduct gelegd is volgens de regels van de kunst en het gevolg is van een techniek die is toegepast. De minister oppert dat een veralgemening van de snelheid tot 90 km per uur voor iedereen (vracht- en personenvervoer) de moeite waard is om met een proefproject uit te testen. De minister is van mening dat een dergelijk proefproject eerder wenselijk is om kop-staartbotsingen te vermijden.

De heer *Jan Roegiers* verklaart dat hij over deze suggestie van de minister wil nadenken. Het uitgangspunt van deze resolutie was de geluidsoverlast voor de omwonenden op te lossen. Hij stelt vast dat de gemiddelde snelheid van het vrachtverkeer op het rechterrijvlak 90 km per uur bedraagt. In het voorstel dat de minister formuleert, verandert voor het vrachtverkeer voor de omwonenden niets in vergelijking met de huidige situatie.

De heer *Peetermans* repliceert dat in het voorstel van resolutie wordt gesteld dat een snelheidsverlaging van personenwagens van 120 naar 90 km een aantal dB winst oplevert. Men mag niet zeggen dat er niets gebeurt. De heer *Roegiers* repliceert dat er niets verandert voor het vrachtverkeer terwijl het vrachtverkeer wel met meer dan 33% op dat viaduct toenam (antwoord van minister *Peeters* op een schriftelijke vraag van september 2005 van de heer *Roegiers*).

De *minister* repliceert dat hij geen probleem wil oplossen door er een ander te creëren. Als er elke dag een file ontstaat met een wachttijd van zes minuten, dan zal men ook reageren. De minister benadrukt dat een snelheidsverlaging niet de enig mogelijke oplossing kan zijn voor dit probleem. Hij is akkoord om een proefproject op te zetten maar verzet zich tegen een project waarvan uit deze studie blijkt dat er een file zal gerealiseerd worden met effecten van kop-staart-

botsingen. Hij wenst te evalueren wat dan de effecten zijn op vlak van geluidsoverlast.

De heer *Jan Peumans* benadrukt dat het basisprobleem de geluidsoverlast is. De heer *Peetermans* heeft het facet van de verkeersafwikkeling geschetst. Er moet gekeken worden of die verkeersafwikkeling een effect heeft op de geluidsoverlast. Hij benadrukt dat ook moet onderzocht worden welke constructiefouten er gemaakt zijn bij de constructie van deze viaduct in Gentbrugge. Dit is al het tweede viaduct na Vilvoorde. Er is een derde viaduct in Kraainem waar de snelheidsbeperingen niet toegepast worden en het handhavingsbeleid onbestaande is.

Hij vreest dat het 'rolgeluid' op het viaduct identiek blijft als de vrachtwagens 90 km mogen rijden. Hij pleit voor metingen voor en na het project en hetzelfde lid verwijst naar expertise terzake in Nederland.

Minister *Kris Peeters* repliceert dat zijn administratie deskundig genoeg is om geluidsmetingen te doen. Hij benadrukt dat het niet zijn voorstel is om de snelheid te verlagen om zo de geluidsoverlast te verminderen. Het zijn de indieners van dit voorstel van resolutie die daarvoor pleiten. De minister engageert zich tot een proefproject om één en ander uit te testen maar hij vindt het oorspronkelijk voorstel van de resolutie niet aangewezen. Daarom formuleert hij het voorstel van een veralgemening van de snelheid tot 90 km per uur. Hij wil laten onderzoeken wat daarvan de gevolgen zijn voor de geluidsoverlast.

De heer *Frans Peeters* is van oordeel dat de studie van de heer *Peetermans* uitwijst dat men dicht tegen de maximumcapaciteit van doorstroming aanzit. Het vrachtverkeer is de bepalende factor. Voor het personenvervoer heeft een snelheidsverlaging geen invloed op de capaciteit, maar wel op de verkeersveiligheid. Het voorstel dat de minister lanceert om te komen tot een proefproject, vindt het lid het overwegen waard. Dan kan ook geëvalueerd worden welke effecten dit oplevert voor de geluidsoverlast. Hetzelfde lid vraagt zich op basis van studies af of de cijfers die geciteerd worden in de memorie van de resolutie wel realistisch zijn. Hij pleit ervoor om deze resolutie in die zin te amenderen.

De heer *Johan Deckmyn* blijft sceptisch omtrent de haalbaarheid van een proefproject. Hij voelt zich gesterkt door de toelichting van vandaag. Het lid stelt vast dat er een structureel probleem is met dit viaduct: er waren voor de heraanleg veel minder klach-

ten dan na de heraanleg. Een proefproject is enkel 'Kurieren am Symptom'. De heer *Johan Deckmyn* is van oordeel dat een verlaging met een aantal decibels ruim onvoldoende is omdat de omwonenden klagen omwille van een geluidsoverlast van meer dan 60 dB. Hij heeft zijn twijfels of een verlaging van de snelheid een effectieve maatregel is om tegemoet te komen aan het probleem van de geluidsoverlast. Hij pleit voor structurele oplossingen en verwijst naar zijn amendement om de ontbrekende geluidsmuur aan te brengen.

De heer *Deckmyn* concludeert op basis van de studie van de heer *Peetermans* dat de mogelijkheid van files en incidentgevoeligheid zal verhogen. Dit zal ook leiden tot economische verliezen (files en tijdverlies voor het bedrijfsleven).

De suggestie van de minister om een proefproject met een veralgemening van de snelheid tot 90 km per uur op te zetten, kan het lid ondersteunen maar uiteindelijk blijft hij erbij dat enkel een structurele oplossing een wezenlijke verbetering zal opleveren voor de geluidsoverlast.

Mevrouw *Vera Dua* vindt het een goede zaak dat de heer *Roegiers* via deze resolutie deze problematiek scherp heeft gesteld omdat de omwonenden serieus last hebben van het lawaai. Zij is van oordeel dat maatregelen zowel voor personen- als vrachtvervoer moeten genomen worden. Zij stelt vast dat de minister zelf niet kan inschatten wat het effect van een dergelijk proefproject zal zijn voor de lawaaihinder. Het lid benadrukt dat er duidelijk iets mis is met het wegdek van dit viaduct: dat is de essentie van het probleem. Zij pleit voor een structurele oplossing voor het wegdek en het uitbreiden van de geluidsschermen.

Minister *Kris Peeters* repliceert dat wat het viaduct zelf betreft, men geopteerd heeft voor een bepaald procédé om het probleem op te lossen. Hij gaat ervan uit dat dit volgens de regels van de kunst gebeurd is. De vraag blijft of men inderdaad andere technieken had moeten aanwenden. Maar de minister gaat ervan uit dat binnen het toenmalig concept de juiste werken uitgevoerd werden.

Mevrouw *Vera Dua* repliceert dat de omwonenden het probleem gesignaleerd hebben na de heraanleg en het daarmee gepaard gaande geluid.

Minister *Kris Peeters* verklaart dat hij open staat voor elke informatie dat deze werken niet goed uitgevoerd werden. Hij herhaalt dat een verlaging van de snel-

heid voor personenwagens volgens de resolutie goed is voor een verlaging van 4 dB en de verlaging van de snelheid voor vrachtwagens resulteert in een verlaging van 2,4 dB. Er is dus wel winst bij het voorstel van algemene snelheidsverlaging tot 90 km per uur.

De heer *Jan Roegiers* verklaart dat hij met het gevoel zit dat men uitgaat van de hypothese dat er geen vrachtvervoer zal bijkomen. Alle cijfers gaan uit van een constant aandeel van het vrachtvervoer terwijl iedereen weet dat dit zal toenemen. Files zijn dus binnen afzienbare tijd onvermijdbaar. Dat is nu het argument van de minister om niet in te gaan op het voorstel van snelheidsverlaging voor vrachtwagens.

Wat de veiligheid betreft, citeert het lid uit de conclusie van de studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid (Lokale snelheidsverlaging op autosnelwegen). De maatregel levert vermoedelijk voordelen op voor de verkeersveiligheid staat er te lezen.

De heer *Roegiers* verwijst naar een brief van professor *Van Bogaert* (aangesteld als gerechtsdeskundige in de zaak tussen het E17-actiecomité en de wegbeheerder) die op 28 maart naar de rechtbank van eerste aanleg geschreven werd. De gerechtsdeskundige formuleert een consensusvoorstel teneinde het probleem op te lossen. De eerste stap kan erin bestaan dat een snelheidsbeperking wordt ingesteld met een maximumsnelheid voor voertuigen van meer dan 3,5 ton tot 70 km en voor lichtere voertuigen tot 90 km per uur. De gerechtsdeskundige besluit dat een dergelijke snelheidsbeperking in dit verband geen merkbare nadelige gevolgen voor het wegverkeer heeft.

Het lid verkondigt dat hij bereid is om in te gaan op het voorstel van de minister om de 90 km per uur zowel voor vrachtverkeer als personenvervoer in te voeren. Dit moet wel gepaard gaan met regelmatige geluidsmetingen. Hij nodigt de meerderheid uit om in die zin een amendement te schrijven. Hij pleit echter ook voor een handhavingsbeleid op dat viaduct in Gentbrugge.

Mevrouw *Vera Dua* steunt dit voorstel van de heer *Jan Roegiers* maar pleit daarnaast voor structurele maatregelen. Dat heeft weliswaar budgettaire implicaties: zij dringt aan op een tegemoetkoming van het Vlaamse Gewest om iets te doen aan de constructie van dit viaduct (de voegopeningen en de aanpassing van het wegdek). Een dergelijke keuze is een betere oplossing dan een proefproject. Volgens hetzelfde lid ligt daar de essentie en de sleutel van oplossing voor de lawaaihinder.

Mevrouw *Helga Stevens* verklaart dat zij eveneens een amendement (amendement nr. 3) ingediend heeft om te onderzoeken welke structurele oplossingen geboden kunnen worden voor de slechte staat van het wegdek. Dat is de kern van het probleem. Een proefproject is een goede oplossing op korte termijn maar het lid pleit eveneens voor een structurele oplossing via het herstellen van de voegen. Zij vernam van het afdelingshoofd Wegen en Verkeer dat er barsten zijn in de bovenste laag van het beton en dat het gewapend beton misschien aan het roesten is. Zij vraagt de steun voor haar amendement.

De heer *Johan Deckmyn* verwijst naar zijn amendement (amendement nr. 2) waarin hij ervoor pleit geluidsschermen over een afstand van 500 meter te plaatsen. Hij stelt vast dat mevrouw *Dua* daar ook voor pleit, hij hoopt dat zij zijn amendement zal steunen.

4. Vergadering van 9 mei 2006

De heer *Jan Roegiers* licht het nieuwe amendement van de meerderheid (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 664/3, amendement nr. 5) toe. Er werd geopteerd voor één amendement dat de ganse tekst van het voorstel van resolutie vervangt. De indieners vragen de Vlaamse Regering:

- 1° een proefproject op te zetten op het viaduct van Gentbrugge waarin de snelheid beperkt wordt tot 90 km/u;
- 2° gedurende het proefproject op regelmatige basis geluidsmetingen uit te voeren;
- 3° er bij de bevoegde instanties op aan te dringen een coherent handhavingsbeleid met betrekking tot de snelheidsbeperking te voeren;
- 4° het proefproject in samenspraak met de buurtbewoners te evalueren en desgewenst over te gaan tot een permanente maatregel;
- 5° te onderzoeken welke structurele oplossing kan geboden worden voor de slechte staat van het wegdek en de daaruit voortvloeiende verkeersveiligheids- en geluidsproblemen.

De heer *Jan Roegiers* verklaart dat de amendementen nrs. 1 en 3 van de meerderheid (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 664/2) ingetrokken worden.

Mevrouw *Vera Dua* dient ter zitting een amendement in (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 664/4, amendement nr. 6).

De heer *Johan Deckmyn* verklaart dat een snelheidsbeperking geen structureel antwoord is op de geluidsoverlast; het verhoogt bovendien het risico op ongevallen als gevolg van de staat van het wegdek. Het lid stelt dat dit voorliggend voorstel van resolutie geen oplossing biedt om de problematiek ten gronde op te lossen. Het nieuwe amendement van de meerderheid is bovendien een verzwakking van het oorspronkelijke voorstel van resolutie omdat de heer Roegiers geen draagvlak vond bij de meerderheid voor zijn initieel voorstel. Het Vlaams Belang zal de vraag voor een proefproject steunen alhoewel dit ten gronde het probleem niet aanpakt. Hij pleit voor structurele oplossingen gekoppeld aan het plaatsen van geluidsschermen. De heer Deckmyn beweert dat het lokale buurtcomité het niet eens is met het voorstel van de meerderheid om “het proefproject in samenspraak met de buurtbewoners te evalueren en desgewenst over te gaan tot een permanente maatregel” (hetgeen in het amendement van de meerderheid gevraagd wordt). Hij vraagt zich af op welke wijze de minister dat overleg met de buurtbewoners zal opvolgen.

Hetzelfde lid stelt dat als de meerderheid het vijfde onderdeel van de resolutie goedkeurt waarbij gevraagd wordt “te onderzoeken welke structurele oplossing kan geboden worden voor de slechte staat van het wegdek en de daaruit voortvloeiende verkeersveiligheids- en geluidsproblemen” zulks impliceert dat de meerderheid toegeeft dat de heraanleg van de verkeersviaduct op een foute manier is gebeurd. De heer Deckmyn verwijst naar de discussie die in deze commissie over de foute heraanleg van deze viaduct plaatsgreep. Hij concludeert dat deze visie haaks staat op het standpunt dat de minister tijdens een vorige vergadering vertolkt had: er is een tegenspraak tussen de visie van de minister en hetgeen nu voorligt in dat nieuw amendement van de meerderheid. De heer Deckmyn verwijst terzake ook naar een persartikel van 2005 waarin de verantwoordelijken van AWV beweren dat de heraanleg van het viaduct op een juiste manier verlopen is. Is de minister thans bereid om toe te geven dat er wel fouten gebeurd zijn bij de heraanleg van het viaduct?

Met betrekking tot het amendement uitgaande van mevrouw Dua verklaart de heer Deckmyn dat hij verheugd is dat zij na een maand hetzelfde initiatief

van het Vlaams Belang volgt. Het verschil is wel dat Groen! wenst dat het Vlaamse Gewest deze geluidsschermen betaalt. Voor de lokale bevolking speelt het geen enkele rol wie deze schermen zal betalen. Hij vraagt zich af of het realistisch is dat het Vlaamse Gewest voor 100 % zal betalen.

Mevrouw *Vera Dua* sluit zich inzake het wegdek aan bij de bekommernissen van de vorige spreker. Zij is niet gekant tegen een proefproject maar stelt zich wel vragen bij de reële gevolgen voor de geluidsoverlast. Zij benadrukt dat er fundamenteel iets mis is met het wegdek: daar moet aan gesleuteld worden. Deze herstellingen moeten op kosten van de ‘prutser’ die deze foutieve heraanleg gerealiseerd heeft, gebeuren. Dat is de kern van het probleem. Op korte termijn moet een geluidsscherm soelaas bieden. Zij heeft begrepen dat dit een probleem is voor de andere overheden om daar een bijdrage aan te leveren. Dat is de reden waarom zij van oordeel is dat het Vlaamse Gewest zijn verantwoordelijkheid moet nemen en niet de stad Gent moet opdraaien voor de kosten.

De heer *Carl Decaluwe* verklaart dat hij volledig het amendement van de meerderheid kan steunen maar dat hij gekant is tegen het amendement van mevrouw Dua. Hij noteert dat Groen! wel voor een proefproject is maar tegelijkertijd eist dat het Vlaamse Gewest schuld bekent én opdraait voor de volledige financiering van geluidsschermen. Het lid vraagt zich af waarom men een onderscheid maakt tussen Gent en Kortrijk. Als er geluidsschermen moeten geplaatst worden, moet er gemeten worden en wordt er beslist aan de hand van tabellen in functie van decibels wie voor welk percentage zal bijdragen.

De heer *Jan Peumans* merkt op dat er toch geluidsmetingen gebeurd zijn. Hij wil graag vernemen of bij de aanleg van geluidsschermen in alle gevallen sprake is van een stuk participatie van de gemeente? In het kader van de evaluatie van de mobiliteitsconvenanten hebben hijzelf en collega Frans Peeters gepleit voor een afschaffing van die bepaalde modules. Het is immers de verantwoordelijkheid van het gewest om te betalen voor het lawaai veroorzaakt door een gewestweg. Hij blijft dit standpunt verdedigen: als er geluidsschermen moeten komen, moet de minister die voor 100% betalen.

De heer *Carl Decaluwe* repliceert dat hij dan op een zelfde manier vanuit Kortrijk 20 km geluidsschermen kan vragen voor locaties met evenveel geluidslawaai. Hij klaagt aan dat in deze commissie enkel Ant-

werpse en Gentse problemen aan bod komen en dat beide grootsteden reeds meer dan hun deel krijgen. Hij kant zich tegen het amendement van mevrouw Dua.

Minister *Kris Peeters* verklaart dat de heer Peumans met zijn opmerking over de convenanten en geluidsschermen gelijk heeft: dit dossier moet opnieuw bekeken worden vanuit een Europees perspectief. In de praktijk blijkt dat de gemeenten en steden niet met geld over de brug konden komen. De minister is van oordeel dat deze resolutie op een verstandige wijze aangepast is. Hij stelt dat wat het viaduct zelf betreft, men een onderscheid moet maken. De vraag is of het juiste concept weerhouden is en of hetgeen dat weerhouden werd, juist werd uitgevoerd? Het zou kunnen zijn dat andere concepten die niet weerhouden werden, minder hinder zouden meegebracht hebben. Maar dit betekent niet dat datgene dat weerhouden is, slecht uitgevoerd werd. Er is geen discussie dat er geluidshinder is maar men mag daaruit niet concluderen dat de heraanleg van het viaduct daarom slecht werd uitgevoerd. Alles hangt af van de keuze van de techniek die wellicht correct werd uitgevoerd. De vraag stelt zich of men niet had moeten opteren voor een andere techniek? De minister engageert zich om deze resolutie volledig uit te voeren. Hij meldt dat er ook een gerechtelijke zaak aanhangig is.

De heer *Johan Deckmyn* hoort de minister suggereren dat één van de oplossingen die aangereikt is, niet goed zou uitgevoerd zijn. Als het lid teruggrijpt naar dat artikel over AWV blijkt dat AWV categoriek ontkent dat er sprake is van fouten bij de heraanleg.

De *minister* herhaalt dat het niet gaat over de uitvoering van een concept maar dat de vraag dient gesteld te worden of men niet had moeten opteren voor een ander concept met andere technieken. Hij benadrukt met klem dat hij niet gezegd heeft dat een bepaald concept slecht uitgevoerd werd.

Mevrouw *Vera Dua* vraagt zich af of er op andere locaties ook voor zo'n concept gekozen werd?

De heer *Marc van den Abeelen* verklaart dat de heer Marc Cordeel daaromtrent in een vorige vergadering enige verduidelijking gaf.

De heer *Freddy Van Gaever* wijst erop dat hij zelf als ervaringsdeskundige moet vaststellen dat het viaduct van Gentbrugge uniek is in Europa: er zijn honderden bruggen in Europa maar dat is de enige brug die

hij kent waar men geconfronteerd wordt met zo'n wegdek. Dat moet dan de enige brug zijn waar men dit bepaald concept heeft toegepast.

III. STEMMING

Het amendement van mevrouw Vera Dua wordt met 8 stemmen tegen 5 verworpen.

De amendementen van het Vlaams Belang worden met 8 stemmen tegen 5 verworpen.

Het amendement van de meerderheid waarbij het volledige voorstel van resolutie van de heer Jan Roegiers c.s. betreffende een proefproject tot snelheidsbeperking op het E17-viaduct in Gentbrugge (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 664/1*) vervangen wordt, wordt met 13 stemmen aangenomen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABEELLEN

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° de geluidsmetingen in de omgeving van het viaduct van Gentbrugge die een gemiddelde waarde van 67 dB geven;
- 2° de toename van het wegverkeer in het algemeen en op het viaduct van Gentbrugge in het bijzonder;
- 3° het hoge percentage vrachtwagens in verhouding tot het totale wegverkeer op het viaduct van Gentbrugge;
- 4° het standpunt van het college van burgemeester en schepenen van de stad Gent;
- 5° recente informatie over de staat van de voegen en de pijlers;

– overwegende dat:

- 1° er aanhoudende klachten zijn van de buurtbewoners over geluidsoverlast door het voorbijrazende verkeer;
- 2° een snelheidsbeperking een vermindering van de geluidshinder kan genereren;

– vraagt de Vlaamse Regering:

- 1° een proefproject op te zetten op het viaduct van Gentbrugge waarin de snelheid beperkt wordt tot 90 km/u;
- 2° gedurende het proefproject op regelmatige basis geluidsmetingen uit te voeren;
- 3° er bij de bevoegde instanties op aan te dringen een coherent handhavingsbeleid met betrekking tot de snelheidsbeperking te voeren;
- 4° het proefproject in samenspraak met de buurtbewoners te evalueren en desgewenst over te gaan tot een permanente maatregel;

5° te onderzoeken welke structurele oplossing kan geboden worden voor de slechte staat van het wegdek en de daaruit voortvloeiende verkeersveiligheids- en geluidsproblemen.
