

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1265
van **WILLEM-FREDERIK SCHILTZ**
datum: 1 juni 2015

aan **BEN WEYTS**

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

A12 Berendrecht/Zandvliet - Geluidsoverlast

Sinds in 2011 het fluisterasfalt van de A12 ter hoogte van Berendrecht en Zandvliet is vervangen door asfalt, geven omwonenden aan dat zij geluidsoverlast ondervinden.

In antwoord op schriftelijke vragen van toenmalig parlementslid Liesbeth Homans aan minister van Mobiliteit Hilde Crevits schreef minister Crevits dat ondanks het feit dat de limiet van 65 decibel licht werd overschreden bij metingen, geluidsschermen ter hoogte van Berendrecht en Zandvliet niet als prioritair werden gezien om financieel tegemoet te komen.

De verontwaardiging bij de inwoners van Berendrecht en Zandvliet is te begrijpen toen ze te weten kwamen dat er voor het nabijgelegen geplande natuurgebied wel geluidsschermen geplaatst zullen worden.

1. Kent de minister de problemen van de inwoners in Berendrecht en Zandvliet? Zo ja, hoe evalueert de minister de bovenstaande situatie?
2. Van wanneer dateren de laatste metingen op de A12 ter hoogte van Berendrecht en Zandvliet?
3. Is de minister van plan nieuwe metingen uit te voeren in het geval deze niet van het laatste jaar zijn?
4. Is de minister van plan het besluit van minister Crevits te herzien indien er wederom een overschrijding van de toegestane limiet is?

ANTWOORD

op vraag nr. 1265 van 1 juni 2015

van **WILLEM-FREDERIK SCHILTZ**

1. In het najaar van 2010 is de zeer open asfaltverharding (ZOA) vervangen door de geluidsvriendelijke splitmastiekasfalt met fijne korrel, nl. SMA-D. Uit de CPX (Close Proximity) rolgeluidsmetingen van 17 april 2013 blijkt dat de SMA-D 1,3 dB(A) stiller is dan de referentieverharding SMA-C, een asfaltverharding met een normale korrel. Uit geluidsmetingen blijkt dat een ZOA verharding bij aanleg een lagere geluidsemissie heeft dan dichte asfaltverhardingen zoals SMA-C of D, omdat de open poriën het geproduceerde geluid absorberen. Het is echter bekend dat de poriën na verloop van tijd dichtslibben, waardoor het gunstige akoestisch effect na enkele jaren verdwijnt. Bovendien is het wintergedrag ongunstig: er moet meer strooizout worden gebruikt omdat dit gedeeltelijk in de poriën verdwijnt. Om die redenen wordt de aanleg van ZOA niet meer aanbevolen door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en is voor de A12 gekozen voor de ook geluidsvriendelijke SMA-D.

De resultaten van gevelbelastingsmetingen van 2002 (ZOA) en 2011 (SMA-D) tonen aan dat het geluidsniveau met gemiddeld 2 dB(A) was toegenomen. Dit was enerzijds te wijten aan een verkeerstoename, wat een verhoging van 1 dB(A) tot gevolg had. Anderzijds leidde de hogere windsnelheid tijdens de meetcampagne van 2011 voor de verder gelegen woningen tot hogere meetwaarden dan in 2002. Het overige minimale verschil was te wijten aan de gewijzigde wegverharding.

Wat het natuurgebied betreft: het gaat hierbij niet om geluidsschermen maar om een verhoging van het talud naast de snelweg door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. In het kader van het Gewestelijk Ruimteluik Uitvoeringsplan (GRUP) Zeehaven Antwerpen Rechteroever werd een compensatiegebied aangelegd, waarbij het bestaande talud werd verhoogd teneinde het nieuwe natuurgebied van de snelweg af te schermen. Er worden in geen geval geluidswerende schermen op deze plaats voorzien.

2. De gevelbelastingsmetingen dateren van 3 mei 2011. De CPX (Close Proximity) rolgeluidsmetingen van de wegverharding dateren van 17 april 2013.
3. Meetresultaten zijn minstens vijf jaar geldig. Bij grote wijzigingen (andere wegverharding, grote toename verkeersintensiteiten, ...) kunnen nieuwe metingen worden uitgevoerd. Daarbij wil AWV opmerken dat een toename van het verkeer met 10% slechts een verhoging van 0,4 dB(A) tot gevolg heeft. Een verschil in geluidsniveau van minder dan 1 dB(A) is niet waarneembaar voor het menselijk gehoor. Er zijn bijgevolg momenteel geen nieuwe metingen voorzien.
4. De middelen voor het plaatsen van geluidsschermen worden prioritair aangewend voor locaties met een geluidsbelasting die ver boven de drempelwaarde ligt en voor de locaties die op de prioriteitenlijst staan. In dit geval wordt de drempelwaarde voor het LAeq uit de samenwerkingsovereenkomst IX slechts nipt overschreden, wat maakt dat de afscherming niet als prioritair wordt beschouwd.