

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 557
van **JORIS VANDENBROUCKE**
datum: 8 februari 2019

aan **BEN WEYTS**

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

R4 Gent - Snelheidsbeperking

Gezien de vele incidenten met vallende brokstukken onder het E17-viaduct van Gentbrugge, woedt reeds geruime tijd het debat over de toekomst van dit viaduct. In dit parlement is vorig jaar een resolutie aangenomen die uitdrukkelijk vraagt om "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". De minister heeft intussen ook bevestigd dit studietraject op te starten.

In Gent groeit de consensus dat een ondertunneling het beste scenario is ter vervanging van het viaduct. Andere mogelijkheden zijn om een deel van het E17-tracé om te leiden via de R4 of vrachtverkeer te weren uit een tunnel en over de R4 te sturen. Dit stuit echter op protest, zowel vanwege een bewonersgroep uit Gentbrugge (Viadukaduk) als 'Geen2deR17' die omwonenden uit de gemeenten Destelbergen, Heusden en omstreken vertegenwoordigt. Zij wijzen erop dat de R4 nu reeds verzadigd is en al veel vrachtverkeer te slikken krijgt.

1. De laatste geluidsmetingen rond de woongebieden langs de R4 dateren uit 2008.

Kan de minister aangeven of er recentelijk nog nieuwe geluidsmetingen werden gedaan dan wel of er gepland staan? Kunnen de resultaten hiervan aan het antwoord op deze vraag worden toegevoegd?

2. Is de minister in het bezit van cijfers over het aantal personenwagens en vrachtwagens dat dagelijks over de R4 (of een deel ervan) rijdt? Zo ja, kan dit eveneens aan het antwoord worden toegevoegd?
3. Op het hele tracé van de R4 geldt een snelheidsbeperking van 90km/u, behalve op het stuk van Gent-Zeehaven tot en met Melle. Dit stuk staat als enige nog genoteerd als 'autosnelweg' waarop de maximumsnelheid van 120km/u van toepassing is.

Kan de minister duiden waarom dit het geval is?

4. Bij een beperking van de snelheidslimiet van 120 naar 90km/u is er een significante verbetering van geluidsoverlast en luchtkwaliteit.

Overweegt de minister om de snelheidslimiet ook op het tracé tussen Gent-Zeehaven en Melle te beperken tot 90km/u zodat er een uniform snelheidsregime is op heel de R4? Zo neen, waarom niet?

5. Kan de minister aangeven welke tijdelijke maatregelen zullen worden genomen tijdens de geplande sanering van het E17-viaduct in Gentbrugge, waarbij telkens een rijrichting wordt afgesloten? Zal verkeer en/of vrachtverkeer worden omgeleid en langs welk traject?
6. Kan de minister meer duiding geven bij de opzet van het studiewerk ter vervanging van het E17-viaduct? Worden hier een aantal mogelijke scenario's tegen elkaar afgewogen? Zo ja, welke zijn dit?

ANTWOORD

op vraag nr. 557 van 8 februari 2019

van **JORIS VANDENBROUCKE**

1. In 2019 zullen nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd worden
2. De gegevens van de verkeersintensiteiten op de gewestwegen worden bijgehouden in de databank van het Vlaams Verkeerscentrum. Via de hierna volgende link zijn deze gegevens beschikbaar:
<http://indicatoren.verkeerscentrum.be/vc.indicators.web.gui/indicator/index#/presentation-tab-table>
3. Beide stukken van de R4 zijn niet vergelijkbaar. Op de R4 oost en West zijn nog steeds lichtgeregelde kuispunten aanwezig. Het stuk van de R4 tussen Gent Zeehaven en Merelbeke is ingericht als autosnelweg, waarbij geen gelijkgrondse kruisingen mogelijk zijn. Vandaar dat daar zoals bijvoorbeeld op de E17 en op E40 de maximale toegelaten snelheid 120 km/u is.
4. De vraag voor een snelheidsbeperking in die regio is mij bekend. Momenteel overweeg ik echter niet om hier een snelheidsbeperking in te voeren omdat zowel de effecten op vlak van geluidsoverlast als wat betreft luchtkwaliteit niet eenduidig zijn.

Het effect van een snelheidsbeperking van 90 km/u t.a.v. de geluidsoverlast bedraagt ongeveer 1 dB(A). Het menselijk oor kan nauwelijks het verschil van 1 dB(A) waarnemen.

Voor wat het effect van een snelheidsbeperking t.a.v. de luchtkwaliteit betreft, moet ook het verplaatsingseffect in kaart gebracht worden. Momenteel werkt het departement omgeving aan een tool om die verplaatsingseffecten in kaart te brengen zodat hier een beter zicht op is en alle gevolgen van dergelijke beslissingen correct ingeschat kunnen worden. Zodra die tool er is, zal mijn administratie de eventuele impact van een snelheidsbeperking op dit traject bekijken.

5. Momenteel is mijn administratie volop bezig met het voorbereidende studiewerk voor de renovatie. Daarnaast zal in het voorjaar van 2019 ook het overleg opgestart worden met alle betrokkenen over de mobiliteitsmaatregelen die genomen moeten worden tijdens de werken aan het viaduct in de periode 2020-2021.
6. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op schriftelijke vraag 417 van 15 januari 2019.