

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 81

van **KOEN DANIËLS**

datum: 30 augustus 2019

aan **BEN WEYTS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, BUITENLANDS BELEID, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN

E34 Sint-Gillis-Waas - Geluidswerende maatregelen

In het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 484 van 12 januari 2018 deelde de minister onder meer het volgende mee :

“Op 19 oktober 2017 zijn in de Kluizendijkstraat, Kluizenmolenstraat en Plasstraat geluidsmetingen uitgevoerd. Het verslag met de meetresultaten (22 december 2017) werd aan de betrokken gemeente Sint-Gillis-Waas bezorgd. Het meetverslag is hierbij gevoegd.

De woningen in de bovenvermelde straten zijn minstens 400 meter van de autosnelweg verwijderd, en hebben dus een verwaarloosbaar belang bij de plaatsing van eventuele geluidsschermen. Gezien de werking van een geluidsscherm binnen een straal van 250m t.o.v. van de autosnelweg, worden geluidsmetingen enkel ter hoogte van de dichtstbijzijnde woningen ten opzichte van de autosnelweg uitgevoerd. Om een inschatting van de geluidsbelasting ter hoogte van deze straten te maken, verwijs ik naar de geluidsbelastingkaarten. De woningen, volgens de kaarten, liggen in de zone van 55-59 dB Lden. Gezien de drempel van 65 dB(A) (conform Samenwerkingsovereenkomst IX) nergens overschreden is, en de waarden ver onder andere woonzones langs autosnelwegen ligt, is de afscherming van deze woonzone niet prioritair.

Uit de uitgevoerde metingen bleek dat het geluidsniveau in de woonzone ten noorden van de E34 tussen 62.8 en 64.2 dB(A) schommelt. Voor de woningen in de Kluizendijkstraat is de invloed van het plaatselijk verkeer op het totale geluidsniveau groter dan deze van het verkeer op de E34. Achteraan de woningen in de Kluizendijkstraat is de invloed van het plaatselijk verkeer vrij beperkt.”

Met de uitbreiding van de Haven van Antwerpen (zowel het Deurganckdok recentelijk, als ECA) zal er een toename zijn van het vrachtverkeer en dus ook van de geluidsdruk. Het betrokken viaduct betekent dat de geluidsbron hoger wordt gebracht en dus verder uitwaaiert over de omgeving zowel naar het noorden als naar het zuiden. Als de waarden nu al de 65 dB(A) naderen, zijnde 64,2 dB(A), is het niet denkbeeldig dat deze overschreden zullen worden. De kmo-zone, gelegen ten zuidoosten van deze brug, bevindt zich op minder dan 400 meter van deze brug. In die zone is er ook bewoning vermits het bedrijven zijn waar de eigenaars gekoppeld wonen aan het bedrijf. De werknemers en bewoners van deze bedrijven worden dus mogelijk wel blootgesteld aan geluidsoverlast door het verkeer op de E34.

1. Zijn er ook metingen gebeurd op/aan dit bedrijventerrein? Zo ja, wat was het resultaat? Zo neen, zal dit worden ingepland?
2. Welke mogelijke soorten geluidswering zouden er vanuit technisch oogpunt kunnen worden aangebracht op dit specifiek stuk van de E34, zijnde de brug over de Kluizendijkstraat? Met andere woorden wat kan de constructie van de brug vanuit technisch oogpunt aan?
3. M.b.t. het plaatsen van geluidswering met/door de gemeente Sint-Gillis-Waas:
 - a) Kan de gemeente Sint-Gillis-Waas op eigen houtje geluidswerende maatregelen beslissen en financieren of is hier steeds de goedkeuring door en samenwerking met AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) nodig?
 - b) Welke cofinanciering is er mogelijk en wat zijn de voorwaarden?
4. Bij de werken aan Oosterweel en ECA zal er heel veel grondverzet zijn en zal er ook zeer veel grond "over zijn".

Is het mogelijk om deze grond te gebruiken voor aarden wallen om het geluid te bufferen langs de E34? Hoe hoog en bijgevolg ook hoe breed moet dergelijke constructie zijn en hoe ver mag deze van de snelweg verwijderd zijn om effectief te zijn?

5. Achten de minister het opportuun om in het kader van belendende maatregelen naar aanleiding van de uitbreiding van de haven in bijkomende geluidswering te voorzien langs de E34 ter hoogte van Melsele/Kallo; Beveren; Verrebroek/Vrasene; Sint-Gillis-Waas; Stekene/Kemzeke?

BEN WEYTS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, BUITENLANDS BELEID, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 81 van 30 augustus 2019

van **KOEN DANIËLS**

1. In 2017 zijn geluidsmetingen enkel in de zone ten noorden van de E34, dat ingekleurd is op het Gewestplan als woongebied of woongebieden met landelijk karakter, uitgevoerd. Industriezones en/of bedrijventerreinen komen in principe niet in aanmerking voor het toepassen van geluidsmilderende maatregelen, tenzij de betrokken gemeente de volledige kost wil dragen.
2. Dit zou verder technisch bekeken moeten worden, maar deze brug is wellicht niet gedimensioneerd om geluidsschermen te dragen (de norm voor windbelasting zal niet behaald kunnen worden). Dat kan opgelost worden door bijvoorbeeld het bouwen van een portiek naast de bestaande brug. De vraag blijft echter of deze investering verantwoord is, gezien de te verwachte resultaten (geluidsvermindering).

De kosten-baten verhouding van een project voor het plaatsen van een geluidsscherm ter bescherming van de woningen die op ca 150 m (in vogelvlucht) van de bron van geluid verwijderd zijn, zal echter hoogstwaarschijnlijk negatief zijn. Het effect voor deze woningen zal in het beste geval tussen de 3 en de 5 dB vermindering betekenen ipv de verwachte 10-12 dB.

3. Elke gemeente is vrij om te beslissen om geluidsmaatregelen te financieren. Aangezien een geluidswerende constructie wellicht op het domein van de autosnelweg zal geplaatst worden, zal de aanvrager hiervoor een toestemming van het AWW moeten krijgen en met AWW een samenwerkingsovereenkomst nl de Samenwerkingsovereenkomst IX (<https://www.mobieltvlaanderen.be/overheden/artikel.php?id=1330>) afsluiten waarbij een cofinanciering mogelijk is. Een project 'op eigen terrein' zal echter voor 100% gefinancierd worden door de initiatiefnemer.
4. Los van de vraag of de grond die vrijkomt in het kader van ECA gebruikt kan worden, wordt het bouwen van een aarden wal/grond dam als buffer toegepast op plaatsen waar genoeg ruimte is langsheen de weg. De hoogte en breedte van deze constructie zal op maat, afhankelijk van de concrete locatie, berekend moeten worden. In geval dat deze constructie op het domein van de autosnelweg gebouwd moeten worden, zal de aanvrager toestemming van AWW moeten vragen. Het ontwerp, op vraag van de aanvrager, kan technisch geadviseerd worden.
5. Het nemen van preventieve maatregelen nav de uitbreiding van de haven lijkt mij voorbarig gezien het effect van de geluidstoename door de verkeersintensiteit berekend wordt in een logaritmische schaal (bvb 25% extra verkeer betekent een stijging van het geluidsniveau met 1dB(A), een verdubbeling van het verkeer betekent een stijging van het geluidsniveau met 3 dB(A)). Dat neemt niet weg dat de veranderingen in het geluidsklimaat in de omgeving van de autosnelwegen of de wegen met verhoogde verkeersintensiteit opgevolgd zullen worden.