

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 179
van **ROBRECHT BOTHUYNE**
datum: 20 november 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

R4 Oostakker-Destelbergen-Heusden - Aanpak overlast

Inwoners en mandatarissen van de gemeenten die aan de R4 liggen hebben reeds meerdere malen hun bezorgdheid geuit over de overlast die de R4 met zich meebrengt. Niet alleen de verhoogde verkeersdruk, doch ook geluidshinder en luchtvervuiling zijn legio. Daarnaast is er een discrepantie in de toegelaten snelheid. Op het stuk R4 van Gent-Zeehaven richting Melle is er een toegelaten snelheid van 120 km/u. Alle andere delen van de R4 hebben een maximale snelheid van 90 km/u.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 119 van 15 november 2018 verklaarde toenmalig minister van Mobiliteit Weyts het volgende: "Wat de situatie langsheen 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 AWW beslist om nieuwe geluidsmetingen langsheen de R4 op het grondgebied van deelgemeente Heusden aan te vragen. Eens de metingen uitgevoerd zijn, zullen de meetresultaten besproken worden met de gemeente."

Verder in dat antwoord wordt verwezen naar het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dat een snelheidsvermindering niet nodig zou vinden. Dit zou geen effect hebben op de omgevingsfactoren.

In Nederland nochtans passen ze, in het kader van de stikstofproblematiek, overdag de maximumsnelheid op de autowegen aan naar 100km/u. Door de verlaging worden minder stikstofoxiden uitgestoten. Zo ontstaat ruimte voor onder andere woningbouw en aanleg van wegen.

Tot slot nog dit: 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 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-2018, nr.1506/3).

1. Binnen de goedgekeurde resolutie werd vastgelegd dat het overleg met de buurtbewoners dient verdergezet.

Op welke manier betreft de minister de bewoners/mandatarissen rond de E17 en de R4 in de uitvoering van de goedgekeurde resolutie?

2. Eveneens verwijzend naar die resolutie dient er zo spoedig mogelijk een studie opgezet te worden rond de kosten/baten.

Wanneer zal deze opgezet worden? Hoe ziet de minister de einddatum ervan?

3. De stadbouwmeester heeft als perspectief een verlegging van de drukke viaduct E17 richting R4 als mogelijke oplossing voor dezelfde problematiek als bij de R4 aangehaald wordt. Doch de R4 vraagt nu reeds maatregelen:
 - a) Welke acties op korte termijn zal de minister nemen om de verkeersdrukke, geluidshinder en fijn stof op de R4 te beperken?
 - b) Hoe staat de minister tegenover het subsidiëren of zelfs volledig instaan van het plaatsen van geluidsmuren rond de R4?
 - c) Sinds 2008 werd er geen meetcampagne meer gedaan.

Wanneer zal AWV hier opnieuw een meting uitvoeren? Over welke lengte van de R4?
 - d) Is het, met het Nederlandse voorbeeld in het achterhoofd, niet veeleer wijselijk om de snelheid naar 90 km/u op de gehele R4 door te voeren? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wanneer zal dit geïmplementeerd worden?
4. Een snelheidsbeperking, in combinatie met sluiпасfalt (fluisterasfalt), wordt algemeen aanzien als beperking van geluidshinder.

Welke overweging heeft de minister daarbij?

ANTWOORD

op vraag nr. 179 van 20 november 2019

van **ROBRECHT BOTHUYNE**

1-2 Op 24 mei 2019 besliste de Vlaamse Regering de eerste fase van de procedure Complex Project op te starten voor het Viaduct Gentbrugge, met name de verkenningsfase.

De Werkvennootschap werd aangeduid als initiatiefnemer voor deze verkenningsfase om samen met het Departement Omgeving en andere betrokken entiteiten de eerste fase te coördineren.

In de verkenningsfase zal de initiatiefnemer met de betrokken actoren rond de tafel zitten om tot een eenduidige probleemstelling te komen en de projectdoelstellingen te omschrijven. In deze fase wordt eveneens getracht de grote lijnen van het proces in kaart te brengen. Doelstelling van de verkenningsfase is tot een startbeslissing te komen die door de Vlaamse Regering wordt genomen en waarin een duidelijke projectdefinitie en de scherpe doelstellingen van het complex project worden opgenomen. Eenmaal de startbeslissing is goedgekeurd, kan de onderzoeksfase worden opgestart.

Inmiddels werd een studieteam aangeduid om de verkenningsfase mee te begeleiden. Dit studieteam bestaat uit een ingenieurbureau, een landschapsbureau en een communicatiebureau.

Reeds vroeg in dit proces zal er met experten, lokale besturen, middenveldorganisaties, burgerbewegingen en individuele burgers in dialoog worden gegaan. Eén van de vraagstellingen bij deze gesprekken is het opzetten van een inclusief proces met een zeer diverse groep van stakeholders, waaronder buurtbewoners. Dat proces zal in de periode januari-maart 2020 vorm krijgen en nadien worden uitgerold.

In de verkenningsfase van de procedure Complex Project voor het Viaduct Gentbrugge is een eerste "Strategische" Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) voorzien die de Vlaamse Regering in een latere fase moet toelaten een beleidsafweging te maken. Het is de ambitie om tegen december 2020 de verkenningsfase af te ronden zodat de Vlaamse Regering aansluitend kan overgaan tot het nemen van een startbeslissing.

3. a) De verkeersdrukke of het stijgen van de verkeersintensiteit op de hoofd- en primaire wegen is typerend voor het Vlaamse wegennet. Het probleem met de verkeersdrukke zal echter globaal, voor gans Vlaanderen, aangepakt moeten worden. Dat door o.a. het aanmoedigen van de modal shift.

Een van de doelstellingen van het Agentschap Wegen en Verkeer is voor een performant en veilig wegennet in Vlaanderen te zorgen.

Voor wat de geluidshinder op de R4 te Destelbergen (Heusden) betreft.

In 2016 en 2017 heeft AWV in samenspraak met de gemeente geluidsmetingen langsheen de E17 uitgevoerd. De resultaten van deze metingen zijn ook met de gemeente besproken. Het plaatsen van schermen ten zuiden van de E17, gezien de ligging van de woningen t.o.v. de snelweg, wordt niet aangeraden. Een geluidsscherm ten noorden van de E17 kan de geluidsdruk voor de woningen in de Hanekamlos doen dalen. Om voor deze locatie een project op te starten, is het formele akkoord van de gemeente nodig.

Op vraag van de gemeente heeft AWV op 6 november 2018 geluidsmetingen langsheen de R4, op het grondgebied van deelgemeente Heusden geluidsmetingen aangevraagd. De geluidsmetingen zijn op 23 oktober 2019 uitgevoerd. Op dit

moment worden de resultaten van de metingen verwerkt. Zodra ze klaar zijn (in het eerste kwartaal van 2020) zal AWW de meetresultaten aan de gemeente toelichten.

- b) Voor projecten die langs gewestwegen liggen wordt de samenwerking sinds 1 maart 2013 geregeld via Samenwerkingsovereenkomsten (SO). SO IX betreft de aanleg of de plaatsing van schermen of gronddammen die het wegverkeerslawaai moet verminderen.
 - c) Zie antwoord op vraag 3 a.
 - d) De R4 tussen de John Kennedylaan en het op- en afrittencomplex in Merelbeke (E40) is ingericht als autosnelweg, waar de snelheid, zoals op alle andere snelwegen, op 120 km/uur vastgesteld is. Een aanpassing van de snelheid in de omgeving van bijvoorbeeld grote stedelijke agglomeraties dient eerst onderzocht te worden vooraleer men een aanpassing van de snelheid omwille van bv geluidshinder, verkeersveiligheid, fijn stof etc. in overweging kan nemen.
4. Het plaatsen van een geluidsscherm is op dit moment de meest efficiënte manier om de geluidsoverlast te doen dalen. Het is helaas niet overal mogelijk door gebrek aan ruimte of in de omgeving van een kruispunt (bijvoorbeeld) om een geluidsscherm te bouwen. Naast de oplossing 'geluidsscherm' wordt er meer aan maatregelen gedacht zoals 'alternatieve wegverharding' en al dan niet in combinatie met het verlagen van snelheid (deze optie wordt op het onderliggende wegennet bekeken). Op dit moment werkt het Agentschap Wegen en Verkeer met een "Knelpuntenlijst" (opgemaakt in samenwerking met Departement Omgeving (LNE)). In deze lijst zijn de meest geluidsbelaste wegdelen opgenomen. In totaal werden 86 knelpuntlocaties geselecteerd. Voor het toepassen van de geluidsmilderende maatregelen in de knelpuntzones zal gewerkt worden met een *actief en passief beleid*.
- De *actieve rol* houdt in dat voor het doorvoeren van de maatregelen een specifiek project zal worden opgestart en hiervoor ook de nodige budgetten zullen worden voorzien. De projecten zullen worden opgenomen in het Geïntegreerd investeringsprogramma. Dit geldt voor 20 knelpuntzones waarvan 1 gedeeltelijk onder het beheer van AWW valt.
 - De *passieve rol* houdt in dat bij herstructurering of heraanleg van het weggedeelte in de knelpuntzone geluidsmilderende maatregelen zullen meegenomen worden. Voor het doorvoeren van de geluidsmilderende maatregelen dient geen individueel project opgestart te worden. Dit geldt voor 52 knelpuntzones waarvan 6 gedeeltelijk onder het beheer van AWW vallen.