

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 572
van **JORIS NACHTERGAELE**
datum: 18 februari 2020

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

N459 Oudenaarde-Kruishoutem - Wegdek

De N459 (Deinzestraat), een belangrijke verbindingsweg tussen Oudenaarde en Kruishoutem, bestaat voor een gedeelte van om en bij de drie kilometer (km 0,9 tot km 3,925) uit opeenvolgende betonplaten. De ruimte tussen de betonplaten zorgt niet alleen voor geluidsoverlast voor de omwonenden, maar is daarnaast ook een doorn in het oog van de bestuurders omwille van oncomfortabele rijomstandigheden.

Bij eerdere vragen over de geluidshinder gaf het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) aan dat de betonplaten kunnen worden gedempt door het overlagen met asfalt, maar stelde dat hier eerst een onderzoek moet gebeuren naar de meest duurzame techniek waarop deze hinder kan worden opgelost.

1. Heeft AWV ondertussen een onderzoek uitgevoerd naar de beste techniek om de geluidsoverlast op een duurzame manier op te lossen? Zo ja, wat was het besluit dienaangaande? Zo niet, wanneer staat dit onderzoek gepland?
2. Ligt er al een timing vast voor de aanpassingswerken aan de Deinzestraat (km 0,9 tot km 3,925)? Zo ja, welke? Zo neen, wanneer zou dit het geval zijn?

ANTWOORD

op vraag nr. 572 van 18 februari 2020

van **JORIS NACHTERGAELE**

1. Ja.

Op 12 maart 2019 heeft de afdeling wegenbouwkunde op vraag van de territoriale afdeling Wegen Oost-Vlaanderen valgewichtmetingen uitgevoerd om de krachtsoverdracht van de betonplaten te meten. Uit dit onderzoek blijkt duidelijk dat de krachtsoverdracht slecht en centrale deflectie te hoog is.

Verder werd ook nagegaan of een overlaging met asfalt het probleem kan oplossen. Dit is inderdaad een mogelijkheid.

Echter uit een vergelijkend raming van de kosten tussen een overlaging met asfalt en een nieuwe wegkoffer in asfalt (m.a.w. volledig opbraak rijweg tot en met onderfundering) blijkt dat een volledig nieuwe wegkoffer goedkoper is en dat met een duurzamer en technisch nog beter resultaat. De kost voor het vernieuwen van de wegkoffer wordt geraamd op ca 920.000€ (excl btw) en een overlaging op ca 1.030.000€ (excl btw).

Reden dat de kosten hoger zijn is omdat bij een overlaging ook straatgoten, straatkolken, wegbermen, etc. mee moeten vernieuwd worden. Door een overlaging uit te voeren zal de verharding immers minstens 10cm hoger komen te liggen ten opzichte van de straatgoten en tussenbermen. Dat is een onwenselijke en gevaarlijke situatie.

Een zeer tijdelijke maatregel is het affrezen van de trappen. Dit is echter een allerm minst duurzame oplossing en zal binnen afzienbare tijd hetzelfde probleem geven daar men ermee de zwakke krachtsoverdracht niet verbetert en bovendienodeloos schade toebrengt aan een structureel goed beton wat ook de kans op putten en andere schade zal vergroten.

In navolging van het Vlaams geluidsactieplan **2de fase** is een knelpuntenlijst opgesteld. Voor wegen met meer dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar werden in deze lijst de meest geluidsbelaste weggedelen weerhouden en onderzocht naar de best mogelijke aanpak.

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 meerjarenprogramma. 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.

De N459 is echter niet opgenomen in de knelpuntenlijst (weinig bebouwing langsheen de weg). Voor deze gewestweg zijn voorlopig geen geluidsmilderende maatregelen voorzien.

2. De timing voor het bijwerken van het wegvak N459 tussen referentiepunten 0,9 tot 3,925 is nog niet gekend. Het beton zelf is in goede staat. De betonplaten liggen echter in trapvorm waardoor geluids- en trillingshinder optreedt. Deze zone is echter weinig bebouwd en maakt geen deel uit van de knelpuntenlijst (zie ook vraag 1).