

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 625
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 4 maart 2020

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

N16 Sint-Niklaas - Willebroek - Geluidsoverlast

De bewoners langs de N16 tussen Sint-Niklaas en Willebroek klagen al langer over het toenemende verkeer en de daarbijhorende geluidsoverlast en de impact op hun gezondheid. Verschillende collega's stelden in het verleden vragen over het toenemende verkeer op deze weg, maar maatregelen leken er nooit te volgen.

Het is wetenschappelijk al geregeld aangetoond dat omgevingslawaai schadelijke effecten heeft op de levenskwaliteit van de omwonenden. Daarom heeft de Vlaamse Regering een geluidsactieplan dat tot doel heeft de schadelijke blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen.

De N16 is in de laatste versie van het plan niet opgenomen. Ook in het ontwerp-GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) 2020 of op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zijn geen maatregelen terug te vinden die de geluidsoverlast van de N16 die omwonenden ervaren, terug te dringen.

1. Werden er sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens metingen gedaan op de N16 om de eventuele toename van vrachtverkeer te meten? Zo ja, kan de minister de resultaten van deze metingen, zo mogelijk per jaar, weergeven? Zijn er significante stijgingen?
2. De N16 ligt niet op het wegennetwerk waarop een kilometerheffing voor vrachtwagens geldt.
Is de minister van plan om het wegennet waarop de kilometerheffing van toepassing is te evalueren en bij te sturen? Zo ja, op welke termijn mogen we die aanpassing verwachten?
3. Het niet respecteren van de maximumsnelheid zorgt voor extra lawaai. De N16 staat niet op de kaart met de (geplande) trajectcontroles.
Denkt de minister dat het zinvol is om via trajectcontrole de snelheidsbeperking op de N16 te handhaven?
4. Zijn er andere maatregelen mogelijk op de N16 om het omgevingslawaai te verminderen? Zo ja, welke zullen worden uitgevoerd en op welke termijn? Indien de minister momenteel geen enkele maatregel plant om het omgevingslawaai langs de N16 te verminderen, welk perspectief kan de minister omwonenden geven op toekomstige verbetering?

ANTWOORD

op vraag nr. 625 van 4 maart 2020
van **BJÖRN RZOSKA**

1. De telgegevens, tussen 2014 en 2019, vertonen een zeer minieme stijging van het daggemiddelde per jaar: de cijfers schommelen tussen 1911 (in 2014) en 2043 (in 2019) voor richting Sint-Niklaas en tussen 2073 (in 2014) en 2237 (in 2019) voor de richting Mechelen. Deze minieme stijging kan niet toegeschreven worden aan de invoering van een tolheffing in 2016 op de E17 en de N70. De kleine daling in 2018 en 2019 is wellicht te wijten aan de werken aan de Temsebrug (zie telgegevens in bijlage 1).
2. Ik wens u te verwijzen naar het jaarlijks monitoringrapport dat voor 2019 weldra aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken zal worden overgemaakt. Het doel van dit rapport is het ontwikkelingsverkeer naar aanleiding van de kilometerheffing voor vrachtwagens te monitoren en op basis van analyse correcte maatregelen te nemen om de impact te milderen. De eerdere monitoringsresultaten hebben betrekking op 2017 en 2018.

De monitoring 2019 bouwt verder op de eerdere rapporteringen en gaat in op de punten uit monitoring die verdere opvolging nodig hadden. Hierbij gaat aandacht naar de zones in de buurt van wegen die naar aanleiding van de monitoring van het ontwikkelingsverkeer aan het betalend netwerk werden toegevoegd.

Voor de eerdere resultaten verwijs ik u naar de website van het Vlaams Parlement: <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1260949>.

3. Er is reeds trajectcontrole tussen kmpt 12,3 en 14,8 op de N16 aanwezig. Deze palen zijn geplaatst op initiatief van de politie.
De overige wegvakken op de N16 tussen Sint-Niklaas en de aansluiting met de A12 komen momenteel niet in aanmerking voor trajectcontrole. Naast het beperkte aantal ongevallen, is er niet meteen een probleem van overdreven snelheid vast te stellen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geeft bovendien mee dat de impact van een snelheidsvermindering op het geluidsniveau vaak kleiner is dan wat men zou verwachten. Wanneer de snelheid bijvoorbeeld gelimiteerd wordt van 120 km/u naar 90 km/u resulteert dit slechts in een reductie van ca. 1 dB(A). Dit is het kleinst waarneembare verschil voor het menselijk oor.

Het kleine verschil is toe te schrijven aan het feit dat vrachtwagens nu al vaak aan een snelheid van 90 km/u rijden. Het zijn net de vrachtwagens die het grootste aandeel van het geluid produceren.

4. In navolging van het 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. In totaal zijn er 86 knelpuntlocaties gedetecteerd. De N16 is niet opgenomen in deze lijst.

AWV heeft op dit moment geen concrete plannen voor het nemen van geluidswerende maatregelen. Bij uitvoeren van werken van structureel onderhoud zal men rekening houden met de Nota Stille Wegverhardingen bij de keuze van het type asfalt voor de toplaag. Op dit moment is geen project in het Investeringsprogramma voorzien.

BIJLAGE

[Overzicht tellingen 2014-2019](#)