

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 963
van **RITA MOORS**
datum: 29 maart 2021

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

E313 Geneiken (Lummen) - Geluidsoverlast door aanpassingswerken

Aangezien de E313 als het ware recht door het Lummense gehucht Geneiken loopt, is er voor deze buurt altijd al een mate van geluidshinder geweest door de autosnelweg. Wat betreft geluidsoverlast zaten de testresultaten in 2014 dicht bij de toegestane limiet, maar de buurtbewoners legden zich neer bij de situatie die over het algemeen 'doenbaar' was. Er werden negen metingen uitgevoerd met resultaten tussen de 58,1 dB(A) en 73 dB(A).

De situatie is echter veranderd door de aanpassingen aan de E313 ter hoogte van Geneiken, die werden doorgevoerd in 2018. Hoewel de aanpassing aan de E313 in 2018 werd aangekondigd als een kleine ingreep, is de leefbaarheid van de omgeving voor de buurtbewoners sterk afgenomen. Hoewel de testresultaten voor de ingreep al dicht bij de toegestane limiet zaten en door de aanpassing in 2018 de snelweg nu is uitgebreid van vier naar zes rijstroken, waardoor deze dichterbij de buurtbewoners komt te liggen, werd het voorstel van de gemeente Lummen om geluidswerende maatregelen voor alle omwonenden als absolute voorwaarde op te nemen voor de realisatie van dit dossier, niet beantwoord. Voorafgaand aan deze werken werd er door het adviesbureau Arcadis een studie opgeleverd om de impact van de uitbreiding in kaart te brengen. Er werden tien ambulante meetpunten en één vast meetpunt in kaart gebracht:

- Resultaten ambulante meetpunten:
 - Bestaande toestand: 4 van de 10 woningen > 65dB(A).
 - Toekomstige toestand: 7 van de 10 woningen > 65dB(A).
- Resultaat vast meetpunt:
 - Gemiddeld geluidsniveau LA50: tussen 05.00h en 22.00h >drempel van 65dB(A).

Conclusie adviesbureau Arcadis 2017:

- De aanleg van de spitsstrook zal ertoe leiden dat de rand van de E313 iets dichterbij de woningen zal liggen.
- Dit effect, samen met de nieuwe wegverharding op sommige wegsegmenten, leidt ertoe dat het wegverkeersgeluid slechts max. 1dB(A) zal stijgen.
- Op basis van de overdrachtsberekeningen voor de huidige situatie is wel gebleken dat de gedifferentieerde referentiewaarden voor Lden op een aantal plaatsen overschreden is en ter hoogte van sommige woningen zelfs beduidend.
- Hoewel het project op zich een verwaarloosbaar effect heeft, is de eindscore toch -1 omdat momenteel het wegverkeersgeluid voor een aantal woningen al hoger is dan Lden = 70 dB(A)

- Het is wenselijk om voor de woningen waar er nu een overschrijding is van de $L_{den} = 70\text{dB(A)}$ milderende maatregelen te nemen, maar dat is niet dwingend.

Gezien de huidige overlast, werd de actiegroep E313 Geneiken in het leven geroepen. Ze eisen maatregelen zodat de negatieve (milieu-)effecten worden vermeden, gemilderd, verholpen of gecompenseerd. Het burgerinitiatief vraagt zich af waarom er langs deze strook geen geluidsmuren staan. Ze gaan er niet mee akkoord dat de geluidsmuren die zijn geïnstalleerd aan de verkeerswisselaar in Lummen abrupt tot hun eind komen waar Geneiken begint.

Verder argumenteert het burgerinitiatief dat gezien de materiële wijzigingen aan de E313 ter hoogte van Geneiken, er geen sprake meer kan zijn van een "bestaande weg". Gezien de uitbreiding van vier naar zes rijstroken en gezien de uitbreiding van de stroken richting woongebieden, rijdt er nu op kortere afstand van de woonhuizen verkeer tegen 120 km voorbij, en dit occasioneel met zes voertuigen tegelijkertijd. Een dergelijke situatie was voor de aanpassing in 2018 aan de E313 niet mogelijk. In de praktijk kan dus beargumenteerd worden dat er sprake is van een gewijzigde situatie.

Al op 19 december 2017 gaf het college van burgemeester en schepenen van Lummen het volgende advies:

"We stellen vast dat in de Project MER-screening geen melding gemaakt wordt van de uitvoerige meetcampagne waarvan we reeds een samenvattend verslag ontvangen hebben op 8 juli 2015. Ook daaruit is gebleken dat bij verschillende woningen in de buurt van dit project de geluidsdrempel van 65 dB(A) reeds overschreven werd. Als we dit vergelijken met de beperkte meting in 2017 zien we in de Sint Sebastiaenstraat een aanzienlijke stijging tussen 2015 en 2017. Deze is enkel te verklaren door een stijging van de verkeersintensiteit. Wij vrezen dus dat de extrapolatie van het verkeer naar 2025, die toegepast werd in de screeningsnota, onvoldoende is. Bijgevolg pleiten wij ervoor om de conclusie van het rapport onder punt 3.3.3, waarin gesteld wordt om milderende maatregelen te nemen, uit te breiden tot alle woningen waarbij de geplande L_{den} 65 dB(A) overschrijdt."

Het standpunt van de gemeente Lummen werd alweer niet gevolgd door de argumentatie dat er wel degelijk een voorafgaandelijk onderzoek gebeurd was naar de bijkomende geluidsbelasting. Uit de project-MER-screening bleek dat de plannen (uitbreiding spitsstrook) betreffende geluid geen aanzienlijk effect hebben voor de omgeving en dat derhalve geen maatregelen moeten worden genomen. Wel werd in de conclusie een niet-dwingend advies opgenomen om, voor de woningen waar er een overschrijding optreedt door de nieuwe situatie, milderende maatregelen te nemen. Deze werden niet genomen waardoor we momenteel een situatie hebben waarbij de hinder voor omwonenden toch aanzienlijk groot blijkt.

Later werd er beslist om voor de aanleg van spitsstroken op de E313 tussen Lummen en Beringen een project-MER op te stellen en daarin ook de al bestaande spitsstroken van Geneiken op te nemen. Betreffende dat project-MER gaf het college van burgemeester en schepenen van Lummen op 15 september 2020 het volgende advies:

"Op 12-02-2018 werd reeds de omgevingsvergunning afgeleverd aan Gijs Moors, namens AWV Limburg voor de aanleg van spitsstroken op de E313 tussen Lummen en Beringen. Het college is toch verbaasd dat er nu een ProjectMER werd ingediend voor werken die in Lummen reeds vergund en uitgevoerd werden. Sinds het openstellen van de spitsstroken werden reeds verschillende klachten over stijgende geluidshinder ontvangen op de gemeente. Het college heeft een jaar geleden dan ook aan AWV gevraagd hier bijkomende metingen uit te voeren in de buurt. Vandaag een jaar later hebben we nog steeds geen metingen ontvangen. Bovendien wil het college melden dat zij bij de omgevingsvergunningsaanvraag voor de spitsstroken in Lummen in haar toenmalig advies

van 19 december 2017 reeds opgenomen had dat zij twijfels had over de aannames die er toen gebeurd zijn i.v.m. de geluidsoverlast. Binnen de Project MER- screening van de omgevingsvergunningsaanvraag werd destijds geen melding gemaakt van de uitvoerige meetcampagne waarvan reeds een samenvattend verslag ontvangen werd op 8 juli 2015. Ook daaruit is gebleken dat bij verschillende woningen in de buurt van dit project de geluidsdrempel van 65 dB (A) reeds overschreden werd. Als we dit vergelijken met de beperkte meting in 2017 zien we in de Sint Sebastiaenstraat een aanzienlijke stijging tussen 2015 en 2017.

Onze vrees in 2017 dat de extrapolatie van het verkeer naar 2025 (die toegepast werd in de screeningsnota) onvoldoende was, blijkt dus vandaag terecht te zijn. Echter werd het advies van het college binnen de beoordeling van de omgevingsvergunningsaanvraag volledig weerlegd. Om deze reden wil het college voor haar advies over de ProjectMER opnieuw haar advies van 2017 hernemen en vragen om milderende maatregelen te nemen en uit te breiden tot alle woningen waarbij de geplande Lden 65 dB(A) overschrijdt. Tevens wil het college vragen dat de ProjectMER wordt aangevuld met de bijkomende metingen die reeds een jaar geleden werden gevraagd uit te voeren door AWV."

In het 'Geluidsactieplan 2019-2023 voor belangrijke wegen', goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 7 juni 2019, wordt het woongebied Geneiken/Lummen op de goedgekeurde 'Geluidsbelastingskaart' volledig ingekleurd als:

- Rood 70 - 75 dB(A);
- Donkerrood: ≥ 75 dB(A).

Ondanks deze hoge resultaten is Lummen niet opgenomen in het Actieplan wegverkeerslawaaï 2de fase of de prioriteitenlijst voor geluidswerende maatregelen.

1. Staat de minister nog steeds achter de resultaten van de project-MER-screening, uitgevoerd door Arcadis in 2017, die aantonen dat er wegens de uitbreiding met spitsstroken en pechhavens aan de E313 ter hoogte van Geneiken geen aanzienlijke effecten zouden zijn betreffende geluid en dat derhalve geen maatregelen genomen dienden te worden? Zo ja, hoe verklaart de minister dan de toegenomen hinder voor de buurtbewoners?
2. Wat betreft het vergelijken van de geluidshinder voor de aanpassingen aan de E313 ter hoogte van Geneiken met de geluidshinder na de aanpassingen, werd er enkel aan de oostkant van de E313 gemeten. Ook was er op de dag van de meting een zwakke wind; het verslag geeft zelfs aan dat er niet voldaan werd aan de meetvoorwaarden. Een dergelijke geluidsmeting werd niet beloofd tijdens de MER-infoavond, waar verzekerd werd dat metingen (tijdens het najaar van 2020) in elke mogelijke omstandigheid zouden gebeuren betreffende weertype, windrichting, diverse locaties etc.

Wat is de reactie van de minister op deze vaststelling?

3. In een correspondentie aan één van de trekkers van de actiegroep E313 Geneiken geeft de minister mee dat er nog metingen aan de westkant van de E313 (Sacramentstraat, Tuinstraat, Oudestraat) zullen gebeuren in 2021.

Kan de minister dat bevestigen? Wanneer zullen die metingen plaatsvinden? Welke exacte meetpunten zullen daarbij gebruikt worden?

4. Wat betreft het document "MER-screening spitsstroken" wordt er zowel bij de Sacramentstraat als bij de Oudestraat geen meetdatum weergegeven. Dit betreft net het gedeelte waar er door de bewoners overmatig geluidsoverlast wordt ervaren, met name de westkant van de E313 t.h.v. Geneiken.

Kan de minister verklaren waarom er voor de resultaten van de project-MER-screening geen metingen gebeurden in de Sacramentstraat en de Oudestraat?

5. Wat is het resultaat van het advies van het college van burgemeester en schepenen van Lummen van 19 december 2017 om de geluidswerende maatregelen naar alle omwonenden als absolute voorwaarde voor de realisatie van dit dossier te behouden? Op welke manier werden/worden deze geluidswerende maatregelen omgezet naar de woonomgeving? Op basis van welke argumentatie werd dit advies niet gevolgd?
6. Wordt er voor de situatie m.b.t. de aanpassingswerken aan de E313 ter hoogte van Geneiken rekening gehouden met de referentiewaarden voor nieuwe wegen?
7. Zal de minister nagaan welke milderende maatregelen mogelijk zijn?
8. Kan de minister cijfers m.b.t. de verkeersdrukke op de E313 ter hoogte van Lummen voor de periode van 2012-2020 bezorgen? Graag een geannualiseerd overzicht, met opsplitsing tussen personenwagens en vrachtverkeer.
9. Op vandaag staat Lummen niet opgenomen in het indicatief programma van het geluidsactieplan, goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Kan de minister verklaren waarom Lummen niet is opgenomen in het Actieplan wegverkeerslawaaai 2de fase? Zal de minister bekijken of Lummen alsnog kan worden opgenomen?

ANTWOORD

op vraag nr. 963 van 29 maart 2021

van **RITA MOORS**

1. De conclusie dat het effect van de opening van de weefstrook geschat wordt op een gemiddelde toename van ongeveer 1 dB(A) blijft geldig. De toename is het gevolg van hogere snelheden, een toename in verkeersintensiteiten en de kortere afstand tot de woningen. Tijdens de spitsuren zal het verschil groter zijn dan 1 dB(A) omdat er minder filevorming is waardoor er sneller gereden wordt. Tijdens de overige uren zal het verschil kleiner zijn.

De geplande meetcampagnes (zie hieronder) zullen meer duidelijkheid brengen over de absolute waarde van de geluidsniveaus.

2. De geluidsmetingen worden uitgevoerd volgens de eisen van ISO 1996-2 (2017), nl. meewind, waarbij de wind van de weg naar de woning waait, een minimum windsnelheid van 2 m/s, een luchttemperatuur tussen 0°C en 30°C en zonder regen of sneeuw. Verder is ook een vlotte verkeersdoorstroom noodzakelijk.

Enkel ter hoogte van 2 meetpunten, Sint-Sebastiaanstraat nr.19 en Gestelstraat nr.1, was niet voldaan aan de meetvoorwaarden uit de norm ISO 1996-2. De windsnelheid lag iets te laag. Bij een correcte windsnelheid zou het geluidsniveau LAeq voor deze meetpunten iets hoger liggen. Bij de overige meetpunten was voldaan aan de meetvoorwaarden.

3. De metingen aan de westkant staan op de planning ter hoogte van de volgende meetpunten:
 - Sacramentstraat 32
 - Geneikenstraat 52A
 - Oudestraat 33
 - Ijzerstraat 2
 - Sint-Sebastiaanstraat 21
 - Sint-Sebastiaanstraat 23
 - Sint-Sebastiaanstraat 27
 - Rekhovenstraat 70
 - Rekhovenstraat 65
 - Laambeekstraat 5

De metingen worden afgewerkt volgens het FIFO (First In First Out)-principe op voorwaarde dat aan de vereiste condities volgens ISO 1996-2 (zie antwoord 2) voldaan is (bv. correcte windrichting en -snelheid, vlotte verkeersdoorstroom,...). De metingen worden ook uitgevoerd op weekdays en buiten de vakantieperiodes.

Momenteel staan de metingen in deze zone op een tweede plaats om uit te voeren bij een ONO-wind.

Een exacte of richttiming geven wanneer metingen juist zullen worden uitgevoerd, is echter niet mogelijk. Weersvoorstellingen worden dagelijks bekeken maar zijn maar precies en correct genoeg op een korte periode (1 à 2 dagen) voor de eigenlijke dag. ONO wind komt niet zo vaak voor. Het kan dus al gauw enkele weken duren vooraleer er een ONO wind waait en het niet regent.

4. De akoestische studie en geluidsmetingen zijn uitgevoerd door een erkend MER-deskundige geluid en trillingen. Er worden dan een aantal metingen uitgevoerd om de bestaande situatie te beoordelen en het model van de huidige situatie te kalibreren. De erkend MER-deskundige beslist waar er meetpunten worden voorzien. Sowieso wordt er steeds een akoestische modellering (berekeningen) uitgevoerd van de huidige en toekomstige situatie. De effectbeoordeling van de toekomstige situatie gebeurt dan ook op basis van deze berekeningen. Er kunnen immers geen metingen uitgevoerd worden van de toekomstige situatie.
5. De uitgevoerde geluidsmmeetcampagne ten oosten en de geplande geluidsmmeetcampagne ten westen zijn het resultaat van het advies.

Binnen het beleid van AWV kunnen geluidsmilderende maatregelen onderzocht worden indien:

- de woonzone is opgenomen in de prioriteitenlijst geluid (meer uitleg zie antwoord 9);
- de woonzone deel uitmaakt van de knelpuntenlijst (meer uitleg zie antwoord 9);
- voor de woonzone een samenwerkingsovereenkomst IX van het Mobiliteitsconvenant wordt afgesloten.

en er voldaan is aan volgende voorwaarden:

- Er kan een wooncluster van minstens 5 woningen gevormd worden;
 - o Een wooncluster is een groep woningen binnen de 100 m van de rand van de weg, die maximaal 30 m uit elkaar liggen en waarbij een overschrijding van de geluidseisen wordt berekend. Meerdere woonclusters kunnen gegroepeerd worden indien de woningen onderling maximaal 70 m van elkaar verwijderd zijn of het begin of einde van een scherm een woning of nieuwe wooncluster virtueel kruist.
- Er worden minimum vijf woningen in de wooncluster blootgesteld aan een geluidsniveau $L_{Aeq,dag}$ groter dan 60 dB(A), waarvan minstens één woning blootgesteld wordt aan een geluidsniveau $L_{Aeq,dag}$ groter dan 65 dB(A).
- We kunnen het geluidsniveau ter hoogte van alle woningen in de wooncluster laten dalen tot onder 60 dB(A) waarbij we voor de woningen die (daarenboven moet de efficiëntie per halve meter scherm meerhoogte minstens 1 dB(A) zijn):
 - o tot 30 meter van de rand van de weg liggen, een geluidsreductie van minstens 12 dB(A) kunnen realiseren;
 - o tot 50 meter van de rand van de weg liggen, een geluidsreductie van minstens 10 dB(A) kunnen realiseren.
- Er moet voldoende ruimte zijn om de schermen fysiek te plaatsen waarbij bovendien de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft. Om het geluidsniveau voldoende te kunnen doen dalen, mogen er bovendien geen onderbrekingen zijn in het geluidsscherm en moet het voldoende ver kunnen worden doorgetrokken. Locaties in de buurt van kruispunten komen daarom bijvoorbeeld niet in aanmerking.

Conclusie ten oosten: de woonzone is niet opgenomen in de prioriteitenlijst geluid en de knelpuntenlijst. De 65 dB(A)-drempel uit de samenwerkingsovereenkomst IX wordt ter hoogte van 2 woningen overschreden maar er bevinden zich te weinig woningen binnen 100 m afstand van de snelweg om een wooncluster te vormen.

De metingen ten westen staan nog op de planning (zie ook het antwoord op vraag 3).

6. De gedifferentieerde referentiewaarden in het richtlijnenboek geluid en trillingen maken een onderscheid tussen nieuwe en bestaande wegen, waarbij de gedifferentieerde referentiewaarde voor bestaande wegen 10 dB(A) minder streng is

dan die voor nieuwe wegen. In dit project gaat het om een bijkomende spitsstrook van een bestaande autosnelweg, en hoort dus thuis in bestaande wegen.

In afwachting van een officieel toetsingskader werden door het Team MER van de Vlaamse Overheid eenzijdig "gedifferentieerde referentiewaarden" in het richtlijnenboek naar voor geschoven voor wegverkeer. Deze zijn terug te vinden als bijlage bij het richtlijnenboek discipline geluid en trillingen.

Voor de bepaling van de significantie van de effecten wordt daarom de MER nieuwsbrief van 15/12/2015 gevolgd:

"Indien de huidige geluidsbelasting voornamelijk bepaald wordt door (een) andere bestaande weg(en) of het is niet duidelijk of het geplande project als een nieuwe/bestaande weg moet beschouwd worden, dan zijn volgende referentiewaarden van toepassing:

- Indien de huidige geluidsbelasting lager is dan de referentiewaarden voor nieuwe situaties (60 dB Lden en 50 dB Lnight): de referentiewaarden voor nieuwe situaties.
- Indien de huidige geluidsbelasting tussen de referentiewaarden voor nieuwe situaties en deze voor bestaande situaties ligt: waarde van de huidige geluidsbelasting
- Indien de huidige geluidsbelasting hoger is dan de referentiewaarden voor bestaande situaties (70 dB Lden en 60 dB Lnight): onder de referentiewaarde voor bestaande situaties"

De beoordeling en milderende maatregelen worden hierop afgestemd.

7. Ja, zodra een samenwerkingsovereenkomst IX wordt afgesloten en rekening houdende met de voorwaarden zoals opgenomen in het antwoord op vraag 5.

8.

Jaar	Aantal Vrachtwagens	Aantal Niet- vrachtwagens	Totaal
2012	15.105	61.682	76.817
2013	15.398	62.370	77.813
2014	15.595	64.039	79.668
2015	16.023	66.135	82.200
2016	16.015	68.705	84.762
2017	16.315	69.619	85.977
2018	16.113	68.410	84.562
2019	17.091	71.395	88.531

2020	16.740	57.570	74.353
Totaal	144.395	589.925	734.683

In bovenstaande tabel zijn:

- Niet-vrachtwagens voertuigen korter dan 6.9m (personen- en bestelwagens)
- Vrachtwagens voertuigen langer dan 6.9m (ongelede en gelede vrachtwagens of bussen)

9. In de geluidsactieplannen zijn verschillende acties opgenomen: meer algemene maar ook acties op bepaalde locaties zoals de prioriteitenlijst geluid 'TOP' en de knelpuntenlijst. De woonzones in Lummen zijn niet opgenomen in beide lijsten, omdat ze niet voldoen aan de gestelde voorwaarden.

Begin 2022 worden er nieuwe geluidskaarten opgemaakt, waaraan nieuwe geluidsactieplannen gekoppeld worden. Indien er voldaan is aan de gestelde randvoorwaarden zal Lummen mee opgenomen worden.