

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1156
van **RITA MOORS**
datum: 28 april 2022

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

Next Generation Concrete Surface (NGCS) en wegverharding met een geluidsarme toplaag (AGT) - Impact

Het materiaal dat gebruikt wordt voor de aanleg van wegen heeft vanzelfsprekend een grote invloed op de duurzaamheid ervan. Daarnaast heeft het ook een aanzienlijke invloed op de geluidsreproductie en de ervaringen inzake geluidsoverlast voor omwonenden van drukke wegen.

Zo wordt er steeds meer en verder onderzoek gedaan naar innovatieve technieken om wegverkeerslawaaï te milderen. Een wegverharding in asfalt met een geluidsarme toplaag of Next Generation Concrete Surface is bijvoorbeeld het resultaat van zo'n recent onderzoek.

1. Hoeveel bedraagt de geluidsreductie bij implementatie van Next Generation Concrete Surface?
2. Op hoeveel plaatsen wordt reeds gebruikgemaakt van de techniek NGCS om een geluidsreductie van wegverkeerslawaaï te verkrijgen?
3. Hoe wordt het gebruik van de techniek NGCS geëvalueerd?
4. Hoeveel bedraagt de geluidsreductie bij de implementatie van een wegverharding in asfalt met een geluidsarme toplaag?
5. Op hoeveel plaatsen wordt reeds gebruikgemaakt van een wegverharding in asfalt met een geluidsarme toplaag om een geluidsreductie van wegverkeerslawaaï te verkrijgen?
6. Hoe wordt het gebruik van een wegverharding in asfalt met een geluidsarme toplaag geëvalueerd?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 1156 van 28 april 2022

van **RITA MOORS**

1. De gemiddelde reductie wordt begroot op ca. -2,1 dB(A) t.o.v. de akoestische referentiewegverharding SMA-C, maar de initiële geluidsreductie ligt doorgaans hoger. Het effect hangt vooral af van de akoestische prestaties van de aanwezige wegverharding voor het toepassen van een Next Generation Concrete Surface (NGCS).
2. In Vlaanderen zijn er momenteel twee. Eén op de N44 te Maldegem waar een proefproject werd uitgevoerd (2 x 100 m 1 rijrichting) en één op de R1 te Antwerpen (1,1 km beide rijrichtingen).
3. Dit gebeurt aan de hand van rolgeluidsmetingen. Er wordt een meting gedaan door over het bestaande wegdek te rijden en het rolgeluid te registreren. Na aanleg wordt deze meting herhaald op de nieuwe wegverharding. Door beide resultaten te vergelijken bekomen we het lokale effect van de ingreep.
4. Dit hangt af van het type. Een wegverharding in SMA-D is gemiddeld ca. 2,0 dB(A) stiller dan de akoestische referentiewegverharding SMA-C. Terwijl een AGT gemiddeld ca. 3,2 dB(A) stiller is dan de akoestische referentiewegverharding SMA-C. Ook hier is de initiële geluidsreductie groter dan dit gemiddelde.
5. De AGT-mengsels zijn terug te vinden op de E313 te Hasselt, de N382 te Waregem en op de N19 te Kasterlee (proefproject). Wegverhardingen in SMA-D worden tegenwoordig zeer vaak aangelegd. SMA-D is op heden de standaardkeuze, terwijl dit vroeger SMA-C was.
6. Dit gebeurt op dezelfde manier als bij het NGCS, aan de hand van rolgeluidsmetingen voor en na aanleg.