

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1574

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 13 juli 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Next Generation Concrete Surface (NGCS) - Proefproject Antwerpse ring

De 'Next Generation Concrete Surface'-techniek brengt groeven aan in een betonnen wegdek met als doel het rolgeluid tussen banden en wegoppervlak te verminderen. Na een kleinschalig maar succesvol testproject in Maldegem, is er in oktober 2021 een grootschalig proefproject op de Antwerpse ring opgezet. Tussen Posthofbrug en Borgerhout is de techniek toegepast en werden de resultaten geanalyseerd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) deed geluidsmetingen van rolgeluid, gevelbelasting en geluid aan het ringfietspad. Na de toepassing van de NGCS-techniek werden nieuwe metingen uitgevoerd om het verschil te vergelijken. Qua rolgeluid werd een gemiddelde afname van 4,5 dB(A) vastgesteld terwijl bij de andere twee factoren een afname van 3,5 dB(A) tot 4,5 dB(A) gemeten werd. Ter referentie: een afname van 5 dB(A) zorgt voor ongeveer drie keer minder geluid, wat goed waarneembaar is door het menselijke oor.

Het nadeel van deze techniek is echter dat de verwachte levensduur van het gehanteerde materiaal (beton) vermindert, aangezien de groeven slijten en er na ongeveer vijftien jaar nieuwe groeven in het wegdek getrokken moeten worden. Alsook werkt deze techniek enkel op beton, asfaltwegen worden dus niet opgenomen in de oefening.

Alle informatie overschouwd, lijkt het een zeer goede en efficiënte manier om de geluidslast in drukbevolkte gebieden te verminderen. Aangezien er in het sterk verstedelijkte Vlaanderen vele gebieden gebaat kunnen zijn met deze techniek, stel ik graag de volgende vragen aan de minister.

1. Hoe evalueert de minister het proefproject op de Antwerpse ring?
2. Zal de NGCS-techniek in de toekomst als vaste maatregel worden toegepast om geluidshinder te voorkomen? Waarom wel/niet?
3. Zijn er al toekomstige plannen om het NGCS-systeem te gebruiken? Zo ja, Waar? Wat is de timing van deze projecten? Zo niet, waarom niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 1574 van 13 juli 2022

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Het proefproject op de Antwerpse Ring wordt positief beoordeeld.
2. Deze maatregel is opgenomen in het Standaard Bestek 250 waardoor het mogelijk is om deze toe te passen op andere locaties. De techniek van Next Generation Concrete Surface (NGCS) is enkel mogelijk op bestaande betonnen wegverhardingen in goede staat en het meest interessant bij de luidere types beton. De verwachte geluidsreducties zijn een paar dB(A) maar dit hangt af van de akoestische prestatie van de bestaande verharding. In vergelijking met de akoestische referentieverharding SMA-C wordt de gemiddelde reductie begroot op ca. -2,1 dB(A), maar de initiële geluidsreductie ligt doorgaans hoger. Omwille van bovenstaande dient project per project, locatie per locatie, overwogen te worden waar deze techniek kan toegepast worden en waar deze techniek de beste resultaten oplevert.
3. De techniek zal door AWV Limburg toegepast worden op de E313 t.h.v. Beringen. De techniek wordt niet alleen op de spitsstrook toegepast, maar ook op de andere rijstroken als ook op de op- en afritten. Op de afbeelding hieronder is in het blauw weergegeven waar de NGCS zal aangebracht worden. Er is grondig bekeken waar NGCS het meest efficiënt kan worden ingezet, nl. vooral ter hoogte van de woonzones en niet ter hoogte van de industriezones.