

2004-0316	Wegen en Verkeer Antwerpen BAM Vlaamse Regering
rapportdatum: 27 oktober 2009	

SAMENVATTING FEITEN

- De verzoeker woont vlakbij het viaduct van Merksem aan de Antwerpse Ring. In 2003 heeft de verzoeker al klachten geuit bij Wegen en Verkeer Antwerpen over de ernstige en aanhoudende geluidshinder die de Ring ter plaatse veroorzaakt.
- In september 2003 worden geluidsmetingen uitgevoerd in de Laarbekestraat in Merksem. In april 2004 heeft de verzoeker nog geen feedback gekregen over de resultaten van die metingen. Ook weet hij nog altijd niet of er al dan niet geluidswerende schermen geplaatst zullen worden ter hoogte van het viaduct in Merksem.
- De Vlaamse overheid blijft volgens de verzoeker ernstig in gebreke bij de hinderbestrijding.

SAMENVATTING KLACHT

Ernstige en aanhoudende geluidshinder door de Antwerpse Ring aan het viaduct van Merksem.

SAMENVATTING ONDERZOEK

2003

- Op 17 september 2003 zijn er geluidsmetingen uitgevoerd ter hoogte van de woning van de verzoeker. Het geluidsniveau L_{Aeq} bedroeg op de 2 meetplaatsen (terras en gazon) respectievelijk 59,0 en 57,7 dB(A). De metingen werden uitgevoerd bij een zwakke zuidelijke wind, wat betekent dat in het meest nadelige geval van een westelijke wind, het werkelijke geluidsniveau enkele dB(A) hoger zou zijn. In ieder geval blijft het geluidsniveau in de Laarbekestraat onder de drempel van 65dB(A) zoals bepaald in de module nummer 5 van het mobiliteitsconvenant. Dat betekent dat de lokale overheid 100% van de investeringskosten van een geluidsscherm moet dragen.

2004

- Wegen en Verkeer Antwerpen wijst er in september 2004 op dat in het kader van de renovatie van de R1 in 2004 ingrijpende onderhoudswerken worden uitgevoerd aan het viaduct, inclusief een vernieuwing van het wegdek en de voegen. Een verlaging van het geluidsniveau zou hiervan het gevolg zijn. Bovendien worden er in het kader van de aanleg van de Oosterweelverbinding bijkomende werken aan het viaduct uitgevoerd. Bij de aanleg van die verbinding zullen de gepaste maatregelen ter bescherming van de omwonenden worden getroffen. Het is daarom sowieso niet mogelijk en zinvol om in 2004 en de meteen daarop volgende jaren geluidsschermen te plaatsen.

2005

- De verzoeker meldt begin 2005 dat de vernieuwing in 2004 van het wegdek aan een kant van de ring geen positieve invloed heeft gehad op het geluidsniveau. Er zijn volgens de verzoeker slechts twee mogelijkheden voor de Vlaamse overheid: ofwel slaagt de overheid erin de geluidshinder aanzienlijk te verhinderen, ofwel subsidieert ze de omwonenden om hun woning beter te isoleren.
- De verzoeker vraagt dat, na de vernieuwing van het wegdek, opnieuw metingen worden uitgevoerd bij slechte en nadelige weersomstandigheden. Metingen van decibels worden afgezet tegen een logaritmische schaal, zodat een verschil van "maar enkele decibels" een aanzienlijk verschil in geluidshinder betekent. Ook wijst de verzoeker erop dat de windrichting van invloed is als de meetplaats niet vlakbij de geluidsbron ligt maar iets verder, zoals het geval is bij de woning van de verzoeker. De verzoeker stelt een meting voor bij zuidwestelijke wind en vochtig weer, tijdens het spitsuur.
- De verzoeker stelt ten slotte vast dat in verschillende landen van de Europese Unie het maximale geluidsniveau lager ligt dan 65 dB(A). Voor het geluid 's nachts ligt dat maximale geluidsniveau in de meeste oudere lidstaten een flink stuk onder de 65 dB(A).
- Nieuwe metingen kunnen volgens Wegen en Verkeer Antwerpen pas zinvol uitgevoerd worden nadat alle werken aan de Ring in de loop van 2005 volledig beëindigd zijn. Het verkeer zal dan ook weer zijn normale afwikkeling kennen. Die metingen zullen uitgevoerd worden in de gevraagde omstandigheden: zuidwestelijke windrichting bij vochtig weer.
- De subsidiëring van de isolatie van woningen hoort niet tot de bevoegdheid van Wegen en Verkeer. Hierover dient te worden beslist op het niveau van de regering. Het beperken van de geluidshinder behoort wel tot de mogelijkheden, maar het Vlaamse Gewest subsidieert

pas als de drempel van 65 dB(A) voor de LAeq is overschreden, wat bij de verzoeker niet het geval was bij de laatste metingen. De plaatsen langs de snelwegen waar er wel schermen staan, voldoen allemaal aan de regel van 65 dB(A) voor de LAeq.

- Uit een vergelijking van een tabel van de toegelaten waarden in de buurlanden blijkt dat er landen zijn waar de norm hoger ligt en landen waar de norm lager ligt. Het is de bedoeling van de Europese Richtlijn Omgevingslawaai 2002/49/EG om tot een eengemaakte norm te komen. Die waarde moet nog worden bepaald. Tot dan is de nationale wetgeving van kracht. Naast de bepaling van nieuwe drempelwaarden voorziet de nieuwe norm ook in een andere meettechniek. Voortaan zal een statistisch jaargemiddeld geluidsniveau worden bepaald waarbij voor de avond en nacht geluidsniveauwaarden en straffactoren van respectievelijk 5 en 10 dB(A) zullen worden gehanteerd vanwege de grotere behoefte aan stilte voor de omwonenden in die perioden. In het kader van de omzetting van de richtlijn zal waarschijnlijk ook een afzonderlijke drempelwaarde voor 's nachts worden bepaald.

2006

- De nieuwe metingen in de Laarbekestraat zijn uitgevoerd op 19 september 2006, maar nu bij minder gunstige weersomstandigheden. Er werd een LAeq gemeten van 63,9 dB(A) (5 m hoogte) en 64,6 dB(A) (7 m hoogte). Over het hele meetgebied (11 metingen) werd op een aantal plaatsen de 65 dB(A)-drempel overschreden. Het geluidsmilieu in deze omgeving wordt gekenmerkt door een zeer stabiel aanhoudend lawaai dat, ook al wordt door het LAeq niet overal de 65 dB(A)-drempel overschreden, door de omwonenden als storend kan worden ervaren.
- De metingen hebben nog geen aanleiding gegeven tot verdere acties of plannen. Het Oosterweelverbindingproject is immers gepland, waarbij ook grote aanpassingswerken aan het viaduct van Merksem zullen gebeuren. Het lijkt de Vlaamse overheid niet opportuun om nu nog zware financiële inspanningen te doen in afwachting van deze werken.

2007

- Begin 2007 spitste het dossier zich toe op de werken voor de Oosterweelverbinding. De afdeling Wegen en Verkeer verwijst hiervoor door naar de bouwheer, de nv BAM, Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel. Vanaf dan verloopt de communicatie van de Vlaamse Ombudsdienst met de BAM.
- Volgens de BAM sluit de Oosterweelverbinding aan op de Antwerpse ring aan de noordkant van het viaduct van Merksem. Het bestaande viaduct wordt hiervoor aangepast en zal ongeveer verdubbelen in breedte omdat er naast de bestaande ring ook een Stedelijke Ringweg komt. Die Stedelijke Ringweg is specifiek bedoeld om het lokale verkeer op te vangen. De verbreding van het bestaande viaduct van Merksem situeert zich aan de westkant, de kant van het Lobroekdok.
- Voor de Oosterweelverbinding en de Stedelijke ringweg wordt er heel wat aandacht besteed aan het beperken van de geluidshinder. Vanuit diezelfde bezorgdheid wordt in het plan ook het viaduct van Merksem (bestaande en nieuwe gedeelte) uitgerust met de nodige geluidsschermen. Voor het viaduct van Merksem vermelden de bestekeisen (2007) zeer duidelijk de plaatsing van die schermen. Uiteindelijk zal in de eventuele bouwvergunning de finale detaillering van de uitvoering van deze geluidsschermen opgenomen worden, hierbij rekening houdend met de bevindingen van het milieueffectenrapport op projectniveau. Er worden ook nog andere geluidwerende maatregelen gepland.

2009

- Op 27 maart 2009 werden de geluidskaarten (eerste fase) – in uitvoering van de EU-richtlijn – voor wegverkeer, spoorverkeer en de luchthaven door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Daarin is de Antwerpse ring opgenomen. In een tweede stap worden, op basis van de geluidskaarten, actieplannen opgesteld die gericht zijn op het oplossen van de prioritaire problemen die blijken uit de geluidskaarten.
- Op 4 mei 2009 heeft de BAM een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag ingediend voor de Oosterweelverbinding. Het openbaar onderzoek liep tot 25 juni 2009.
- In het kader van het stedelijk advies over die bouwvergunningsaanvraag heeft de stad Antwerpen bijkomend onderzoek laten uitvoeren. Op het referendum van 18 oktober 2009 volgt een negatief advies van de stad Antwerpen voor de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.
- Op 21 oktober 2009 kondigt de minister-president van de Vlaamse Regering de oprichting van een ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit aan. Dat zal bestaan uit de

viceminister-presidenten, de bevoegde vakministers van Openbare Werken, Financiën en Ruimtelijke Ordening, en de minister-president. De BAM wordt gereorganiseerd en de Vlaamse Regering trekt het dossier van de Oosterweelverbinding naar zich toe. Het ministerieel comité zal zeven werkgroepen oprichten. Zo is er een werkgroep 'reorganisatie van de nv BAM en de nv Liefkenshoektunnel'. Er komen ook werkgroepen over de financiering van het masterplan voor de Antwerpse mobiliteit, de overeenkomst met het aannemersconsortium voor de Lange Wapper, de vergunningen, de verbetering van het gebruik van de Liefkenshoektunnel, de communicatie en de leefbaarheid.

- Deze evolutie houdt in dat een oplossing voor het dossier gevonden moet worden binnen het door de Vlaamse Regering geconcipeerde ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit en de daaraan gekoppelde werkgroepen. De Vlaamse Ombudsdienst zal dit ombudsdossier bezorgen aan de Vlaamse Regering.

KWALIFICATIE EN NORMEN

Gegrond en nog te herstellen

De problematiek van de geluidshinder langs de Antwerpse ring in Merksem en het nemen van geluidswerende maatregelen, maakt deel uit van de plannen en werken die in opdracht van de Vlaamse overheid worden uitgevoerd in het kader van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Er is tot nu toe nog geen haalbare oplossing uitgewerkt om de geluidshinder merkbaar te verminderen.

Goede uitvoeringspraktijk en administratieve nauwkeurigheid (11)

De verwachting dat het nieuwe wegdek, aangelegd in 2004, ook voor een reductie van het omgevingslawaai zou zorgen, bleek niet gegrond. De administratie heeft niet snel en op eigen initiatief nieuwe geluidsmetingen – als kwaliteitscontrole – uitgevoerd.

Op basis van de geluidsmetingen van september 2006 zijn investeringen in geluidswerende maatregelen nodig en die werden ook opgenomen in de gemaakte ontwerpen. Door de evolutie van het dossier zijn de ingrepen nog niet gebeurd.

VOORSTEL TOT BEMIDDELING / AANBEVELING

Door de oprichting van een ministerieel comité Duurzame Antwerpse Mobiliteit, ondersteund door zeven werkgroepen, is de Vlaamse Regering zowel beheerder als eindverantwoordelijke voor de initiatieven inzake de mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen. Hierbij moet maximaal aandacht besteed worden aan het nemen van geluidswerende maatregelen langs de Antwerpse ring in Merksem.

Titel: Ernstige geluidshinder door de Antwerpse Ring aan het viaduct van Merksem

Samenvatting: De verzoeker klaagt over de ernstige geluidshinder die hij ondervindt van de Antwerpse Ring aan het viaduct Van Merksem. Hij begrijpt niet waarom de overheid geen maatregelen neemt.

De klacht is gegrond en nog te herstellen.