

## OPSCHRIFT

**Vergadering van:** 24 november 2014

**Nummer:** 2014\_MV\_00148

**Onderwerp:**

**Viadukt E17 Gentbrugge omlegging en snelheidsbeperking vrachtauto's ingediend door gemeenteraadslid Greet Riebbels**

**Raadslid(-leden):**

Greet Riebbels - sp.a

**Bevoegd:**

Filip Watteeuw

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

Tijdens de eerste bespreking 'stedelijk actieplan Geluid' kwam één van de meest geluidshinderlijke stukken weg van Gent ter sprake, namelijk het viaduct van de E17 in Gentbrugge.

De toestand is bekend: het geluidsniveau in de brede buurt zit boven de 75 Db, de voegen in de brug maken het nog erger, het verkeer op de brug, ook het zwaar verkeer, neemt nog toe. De schepen van milieu streeft ernaar om de geluidshinder onder de 70 dB te brengen in Gent.

Een van de mogelijke overlastreducerende maatregelen waar al aan is gedacht is een snelheidsverlaging voor vrachtwagens op de brug, van 90 naar 70 per uur. Een ander scenario, waarvan de Vlaamse dienst Wegen en Verkeer 9 maanden geleden beloofde de haalbaarheid te onderzoeken, is het drastisch omleiden van het vrachtvervoer naar de R4. Een verbod dus voor vrachtwagens om over het E17 viaduct te rijden.

**Vraag:**

- Heeft u als schepen al het resultaat van deze haalbaarheidsstudie gekregen?
  - Zo ja wat staat er in? Zo nee, bent u van plan om aan te dringen op spoed?
  - En stel dat het volgens de studie praktisch mogelijk zou zijn om de vrachtwagens te weren of te dwingen trager te rijden, bent u dan bereid om de daadwerkelijke realisatie te bepleiten bij de Vlaamse overheid?
- 

## ANTWOORD

**25 november 2014**

We hebben de resultaten van die haalbaarheidsstudie inderdaad gekregen. En ik vrees dat uit de

resultaten weinig goed nieuws is te rapen voor de stad en de omwonenden van het viaduct in Gentbrugge.

Vooreerst heeft AWW het effect berekend van een vrachtverbod op het viaduct. Hierbij zou vrachtverkeer dan worden omgeleid via de R4. Op basis van het verkeersmodel Business as usual (BAU) 2020 voorspelt de studie dat bij een vrachtverbod op het viaduct, de vrijgekomen capaciteit quasi onmiddellijk wordt ingevuld door personenwagens. Daardoor is de winst op vlak van verkeer en geluidsemissies op het viaduct relatief klein. In de ochtendspits zou dit zorgen voor een vermindering van 1.7 dB(A), in de avondspits voor een vermindering van 1.8 dB(A). Bovendien zou de verschuiving naar de R4-Oost ervoor zorgen dat de verhouding tussen intensiteit en capaciteit daar boven de 100% zou uitstijgen. In mensentaal betekent dit dat er structurele files op de R4 zouden ontstaan. Voornamelijk de knooppunten Merelbeke, Zwijnaarde en Destelbergen zouden structureel vastlopen. In de berekeningen is ook nog geen rekening gehouden met bochtstralen en hellingen op die knooppunten, waardoor de berekende filevorming wellicht nog een onderschatting is van de werkelijkheid. Tot slot is er ook geen inschatting gebeurd van het effect op de geluidshinder voor de omwonenden van de R4, want uiteraard wordt met deze maatregel het probleem voor een deel verschoven. Dit scenario is dus helaas onhaalbaar.

Een snelheidsverlaging van 90 km/u naar 70 km/u is ook onderzocht. Deze maatregel heeft weinig effect op de verkeersstromen. Het model voorspelt dat door de lagere snelheidslimiet nauwelijks verkeer verschuift naar de R4. Op vlak van geluidsemissies is er een lichte winst te boeken: in de ochtendspits een geluidsreductie van 1.3 dB(A) en in de avondspits 1.2 dB(A). Een verschil van 1 à 2 dB is voor het menselijk oor nauwelijks waarneembaar. AWW is van mening dat deze winst dan ook onvoldoende is om de maatregel te rechtvaardigen. We hebben als stadsbestuur de snelheidslimiet van 70 km/u op het viaduct dan ook niet weerhouden in ons ontwerp-Mobiliteitsplan.

We zijn er als stadsbestuur vooral van overtuigd dat er voor het viaduct van de E17 een structurele oplossing moet komen. We hebben in het memorandum naar de Vlaamse Regering en in ons ontwerp-Mobiliteitsplan duidelijk gesteld dat dit viaduct niet op dezelfde plaats en in dezelfde hoedanigheid kan worden herbouwd op het moment dat een vernieuwing aan de orde is. Ik heb vorige week vrijdag minister Ben Weyts gesproken en onze vraag herhaald om nu reeds te starten met de voorbereidende studies voor de alternatieven, al is AWW van mening dat het viaduct nog 25 à 30 jaar kan blijven staan.

Dit is naar mijn mening echter geen aanvaardbaar perspectief voor de omwonenden van het viaduct.

---