
From: "Desmet, Elsie" <elsie.desmet@vlaanderen.be>
To: "bovenlander@scarlet.be" <bovenlander@scarlet.be>
Date sent: Tue, 8 Jan 2013 12:11:27 +0100
Subject: N31 Brugge - Ontwerp van antwoord.

Geachte heer Bovenlander,

Naar aanleiding van uw telefoongesprek met mijn collega, de heer Rik Misseeuw, sturen wij u graag nog eens onderstaande informatie door die wij ontvangen van het Agentschap Wegen en Verkeer.

Op 24 augustus 2011 zijn er inderdaad geluidsmetingen uitgevoerd ter hoogte van de woningen in 't Speelhof en de Jozef Wautersstraat waarbij het windstil was aan het 't Speelhof en een zwakke zuidwestelijke wind heerste bij de Jozef Wautersstraat. Bij meewind (zuidwest) zullen de meetwaarden in 't Speelhof 2 à 3 dB(A) hoger komen te liggen. De relatief hoge meetresultaten zijn te wijten aan de korte afstand tussen de N31 en de woningen en het hoog vrachtwagenpercentage. Tevens is er vrij druk verkeer op de parallelweg N31 (asfaltbeton) waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u. Het verkeerslawaai op deze parallelweg is mee opgenomen in het geluidssignaal, maar er zijn geen verkeerstellingen uitgevoerd.

Tijdens deze geluidsmetingen waren de tunnelwanden en tunnelmonden ter hoogte van de Torhoutsesteenweg (N32) nog niet bekleed met akoestisch absorberende panelen. Dit resulteerde in geluidsreflecties op deze zijwanden, met een hoger omgevingsgeluid tot gevolg. Ondertussen staan nieuwe geluidsmetingen op het meetprogramma om het effect van deze absorberende panelen te evalueren. Op die manier kan worden nagegaan of de geluidsniveaus ter hoogte van 't Speelhof en de Jozef Wautersstraat nog te hoog zijn.

Tijdens deze geluidsmetingen wordt het LAeq,dag opgemeten. Dit is inderdaad een andere beoordelingsparameter dan het Lden in het MER. Zoals u aanhaalt wordt bij het Lden rekening gehouden met het feit dat het geluidsniveau 's avonds en 's nachts meer hinderlijk wordt ervaren dan overdag. Vandaar dat voor de avond- en de nachtwaaarden een straffactor van respectievelijk +5 dB(A) en +10 dB(A) wordt toegekend. Deze straffactoren worden echter niet bij de LAeq,dag-waarde geteld, maar wel bij LAeq,avond en LAeq,nacht.

$$L_{den} = 10 \times \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_{Aeq,day}}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_{Aeq,evening}+5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_{Aeq,night}+10}{10}} \right)$$

Er zijn dus wel degelijk geluidsmetingen nodig 's avond en 's nachts. Een andere mogelijkheid is dat de Lden-waarde wordt berekend. Dit kan aan de hand van een akoestisch rekenmodel en is een benadering van de werkelijkheid. Hiervoor zijn heel wat gegevens nodig zoals verkeersintensiteiten van overdag, 's avonds en 's nachts (met opsplitsing licht, middelzwaar en zwaar verkeer) evenals opmetingen van het terrein e.d. Momenteel zijn deze gegevens niet ter beschikking.

De ervaring van AWV is dat een LAeq,dag-waarde meestal ongeveer 2 à 3 dB(A) lager is dan de overeenstemmende Lden-waarde.

In het kader van bovenstaande heeft het agentschap besloten eveneens een 24-uursmeting uit te voeren ter hoogte van woningen in 't Speelhof of de Jozef Wautersstraat. Voor deze metingen dient het gedurende 24 uur droog te zijn en moet de juiste windrichting en windsnelheid heersen.

Het feit dat de resultaten van uw geluidsmetingen verschillen van de geluidsmetingen uitgevoerd door de afdeling Wegenbouwkunde van AWV kan te wijten zijn aan verschillende factoren zoals;

- het verschil in windkarakteristieken (windsnelheid en windrichting);
- een mogelijk verschil in gebruikte meetapparatuur (bv. op vlak van nauwkeurigheid);
- de meetpositie (open raam t.o.v. buiten op 2 m afstand van de gevel (om reflecties te vermijden));
- het moment van de meting (piekuren/daluren, verkeersintensiteiten, ...)
- ...

In het MER wordt het volgende aangehaald: “Concreet moet in dit geval worden gedacht aan geluidsschermen langs het tracé ten zuiden van de Witte Molenstraat tot aan de Legeweg. Alle woningen met een berekende L_{den} boven 60 dB(A) moeten als zwaar belast worden beschouwd. Bij de referentiesituatie bevinden zich alle belaste gevels binnen 80 m in deze situatie. Voor de geplande situatie wordt, afhankelijk van het scenario, een verhoging van 2 dB(A) verwacht. Hierdoor zouden alle belaste gevels binnen 110 m zich in deze situatie bevinden.” Dit betekent in principe dat over deze zone het geluidsniveau L_{den} niet hoger mag zijn dan 60 dB(A).

In de MER worden de aspecten van de 2 ontwerpvoorstellen beschreven:

- 1) Indien voor *voorstel 1* (basisconcept: geen continue verlaagd niveau tussen de Legeweg en de Koningin Astridlaan) wordt gekozen, wordt concreet gedacht aan geluidsschermen ter hoogte van de woningen:
 - in de Zandstraat (oost- en westzijde)
 - op de Gistelsesteenweg (EVENTUEEL, langs de westzijde, indien de geluidshinder van het verkeer van de Gistelsesteenweg niet groter is dan de geluidshinder van de N31)
 - in Eigen Heerd en de Diksmuidse Heerweg (oostzijde)
 - langs de Diksmuidse Heerweg (westzijde)
 - in de Coppietersdreef, de Doornstraat, de Torhoutsesreenweg tot de Wautersstraat (oostzijde)
- 2) Indien voor *voorstel 2* (sleufconcept: continue verlaagd niveau tussen de Legeweg en de Koningin Astridlaan) wordt gekozen, vermindert de geluidsoverlast aanzienlijk, waardoor geen bijkomende geluidswerende constructies geplaatst moeten worden.

Indien uit de nieuwe geluidsmetingen zou blijken dat het treffen van bijkomende geluidswerende maatregelen nodig is, kunnen geluidswerende constructies gebouwd worden. Toch blijft het onmogelijk om deze woonzones volledig akoestisch af te schermen door het bestaan van het T-kruispunt van de Jozef Wautersstraat met de N31. Gelet op de tunneluitrit (Koningin Astridlaan) zou het geluidsscherm aan de rand van de parallelweg - kant woningen komen te staan, waardoor de afstand tussen het verkeer op de N31 en het scherm vrij groot wordt. Een grote schermafstand is minder efficiënt voor het realiseren van een aanvaardbare geluidsreductie. Om dit te vermijden zouden parallelle schermen moeten geplaatst worden naar analogie met de Velodroomstraat en de Ruitersweg verderop. Het plaatselijk verkeer op de parallelweg N31 zal echter een negatief effect blijven hebben op het geluidsklimaat in deze woonzone. Bovendien blijft, ondanks de overlapping, een akoestisch lek aanwezig. Alleen de woningen in 't Speelhof zouden een goed akoestisch effect ondervinden bij het plaatsen van deze schermen, maar hun aantal is klein wat in een ongunstige kosten/batenanalyse resulteert.

Tenslotte wenst het Agentschap Wegen en Verkeer te benadrukken dat zij het plaatsen van geluidsschermen niet uitsluit, maar in functie van een objectieve beoordeling van het geluidsklimaat in verschillende woonzones in Vlaanderen is de Vlaamse overheid genoodzaakt prioriteiten te stellen. Uit de huidige gegevens moet worden geconcludeerd dat de getroffen woonzone momenteel niet prioritair behandeld kan worden. De Europese richtlijn 2002/49/EG van 25 juni 2002 'inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï (richtlijn omgevingslawaaï)', omgezet in deel 2 van VLAREM II via het Besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 heeft tot doel het omgevingslawaaï en de hieruit voortvloeiende geluidshinder en schadelijke effecten te vermijden, te voorkomen of te verminderen en een goede geluidskwaliteit te bewaren. Volgende maatregelen dienen daarvoor getroffen te worden: opstellen van strategische geluidsbelastingkaarten voor de belangrijke wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties; opmaken van een geluidsplanning en het opstellen van geluidsactieprogramma's op basis van de geluidsbelastingkaarten en voorlichten van het publiek.

Deze maatregelen moeten in het bijzonder gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Elsie Desmet

Kabinetsmedewerkster van Vlaams minister Hilde Crevits

Kabinet Minister Hilde Crevits

Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20 bus 1, 1000 Brussel

Tel.: 02/552 66 26 - GSM: 0478/46 50 29

Fax: 02/552 66 01

elsie.desmet@vlaanderen.be - www.hildecrevits.be

www.hildecrevits.be

www.vlaandereninactie.be

Deze e-mail en al zijn bijlagen zijn uitsluitend voor de geadresseerde bestemd en kunnen vertrouwelijke informatie bevatten. Als u deze boodschap per vergissing toegestuurd kreeg, gelieve de afzender onmiddellijk te verwittigen en de e-mail te vernietigen. Publicatie, reproductie, kopie, distributie of andere verspreiding of gebruik door derden is verboden, tenzij anders vermeld. De afzender kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor enige wijziging van zijn bericht tijdens de elektronische transmissie.

Dit bericht met zijn eventuele bijlage(n) verbindt de minister op geen enkele wijze. Enkel officieel ondertekende briefwisseling kan dat. Noch de minister, noch de auteur van dit bericht kan bijgevolg aansprakelijk worden gesteld voor de inhoud ervan en zijn eventuele bijlage(n)