

**GEMEENTERAAD**

**STAD MECHELEN**

**SCHRIFTELIJK ANTWOORD OP SCHRIFTELIJKE VRAAG BUITEN DE  
GEMEENTERAADSZITTING**

**2020/081**

Indiener: H. Riffi

Datum indiening: 1 oktober 2020

**Vraag:** Geluidsschermen E19

Coördinator: Directie Integraal Stedelijk Beleid

Bevoegd collegelid: schepen De Bie

**Antwoord college**

Tijdens de infoavond in oktober 2019 zijn volgende maatregelen besproken om geluidshinder te beperken (presentaties als bijlage):

**Bronmaatregelen**

Bij voorkeur worden er maatregelen aan de bron getroffen omdat dit in vele gevallen het meest kostenefficiënt is. Bronmaatregelen kunnen een effect hebben op het motorgeluid of op het rolgeluid. Het motorgeluid is het geluid dat wordt geproduceerd vanwege het motorblok en de uitlaat van een voertuig. Het rolgeluid is het geluid dat ontstaat door het contact tussen de banden en het wegdek.

In het stadsverkeer, waar de snelheden relatief laag zijn en wel veel optrekken en afremmen voorkomt, is vaak het motorgeluid duidelijk overheersend. Dit geldt zowel voor personenauto's als voor vrachtwagens. Naarmate de snelheden groter worden, neemt vooral het rolgeluid toe. Bij de grotere snelheden is dit in de beide categorieën de belangrijkste geluidsbron. Bij personenauto's is dit al het geval bij lagere snelheden dan bij vrachtwagens. Bij hogere snelheden zoals op autosnelwegen en belangrijke doorgangswegen overheerst zowel bij personenauto's als vrachtverkeer het rolgeluid. Hoewel bij veel vrachtwagens op autosnelwegen het motorgeluid toch nog een zeer belangrijke bijdrage levert. Het rolgeluid wordt geproduceerd door het contact van de banden met de wegverharding. Factoren die het rolgeluid bepalen zijn de snelheid, het type wegverharding en het type banden.

De Europese Unie speelt een belangrijke rol in het nemen van geluidsreducerende maatregelen aan de bron. Zo is de Europese Unie namelijk bevoegd voor het bepalen van het toegestane geluidsniveau van motorvoertuigen en worden de normen aangaande de beperkingen van het rolgeluid vastgelegd in Europese wetgeving. Daarnaast is het volgens Europese wetgeving ook verplicht dat alle nieuwe banden voorzien worden van een bandenlabel met informatie over niet enkel het brandstofverbruik en het gedrag bij regenweer, maar ook over de geluidsprestaties.

Door de aanleg van een stillere wegverharding worden er reducties van enkele dB's bekomen, de grootte van de reductie is afhankelijk van een aantal factoren: welk type wegverharding er initieel was aangelegd, de snelheid van het verkeer en het aandeel zwaar verkeer. Het geluidsreducerend effect van het invoeren van een snelheidsverlaging wordt in belangrijke mate bepaald door zwaar verkeer. De verwachte daling van de geluidsemisatie van personenwagens is 2 dB bij een daling van de rijsnelheid van 120 km/h naar 90 km/h. Als het aandeel van het vrachtverkeer echter nagenoeg ongewijzigd blijft, zal de reductie op het totale geluidsniveau slechts +/- 1 dB bedragen. Dit is het kleinst waarneembare verschil voor het menselijk oor. Deze kleine reductie is te wijten aan het feit dat vrachtwagens vaak al aan een snelheid van 90 km/u rijden en het zijn net de zware voertuigen die het grootste aandeel van het geluid produceren. Bij een snelheidsverlaging worden ook vooral piekgeluiden gereduceerd terwijl het totale geluidsniveau nagenoeg niet wijzigt.

### Overdrachtsmaatregelen

Naast bronmaatregelen worden er ook maatregelen genomen om te verhinderen dat het geproduceerde geluid de ontvanger bereikt. Een voorbeeld hiervan is het plaatsen van een geluidsscherm. Het plaatsen van een geluidsscherm is niet in elke situatie voldoende effectief, dit is sterk afhankelijk van de lokale situatie. Hoe dichter de woningen bij de weg liggen, hoe effectiever de plaatsing van een geluidsscherm kan zijn. Door het voor belangrijke wegen pagina 45 van 100 plaatsen van een scherm moet het geluid immers een langere weg afleggen om tot bij de ontvanger te geraken. Als de woningen ver van de weg liggen, is de omweg ten gevolge van het geluidsscherm beperkt in verhouding tot de directe weg. Bij woningen die op meer dan 250 m van de weg liggen heeft een scherm geen effect meer. Verder is het effect van een geluidsscherm nog afhankelijk van andere factoren zoals de geometrie van de omgeving (hoogte van de bron en de ontvanger), de aard van het geluid (laagfrequent geluid wordt minder goed afgeschermd dan hoogfrequent geluid), ...

### Maatregelen bij de ontvanger

Naast maatregelen bij de bron en overdracht kunnen er ook maatregelen worden genomen bij de ontvanger. Dit zijn maatregelen inzake woonontwikkelingen en gebouwen (bv. akoestische gevelisolatie).

Welke Plannen zijn er om met die maatregelen aan de slag te gaan?

De Stad Mechelen is enkel bevoegd voor het nemen van geluidsbeperkende maatregelen op de lokale wegen.

Wat niet wegneemt dat bij AWV de mogelijkheid zal aangekaart worden voor een verlaging van de snelheid voor vrachtvervoer op de gewestwegen.

In opdracht van AWV werd recent nog tijdens het structureel onderhoud van het wegdek van de E19 van Antwerpen Richting Brussel er een toplaag van het type SMA-D2 (3cm) geplaatst, een toplaag die gunstige eigenschappen heeft voor geluidsreductie.

De stad beschikt ook over een aantal relevante bevoegdheden, o.m. het lokale beleid inzake milieu, mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Zo staan een verhoogde verkeersleefbaarheid en -veiligheid centraal, met als uitgangspunt een selectieve bereikbaarheid voor auto's (autoluw centrum) gecombineerd met een verhoogde inzet op alternatieve vervoersmiddelen (fiets & voetganger en openbaar vervoer). Dit alles vormde ook de basis voor het mobiliteitsplan.

Daarnaast zetten we als stad ook in op verkeersveiligheid en snelheidsbeheersing. De trajectcontroles die gehouden worden op verschillende wegen, moeten bijdragen aan minder geluidshinder, snelheidsovertreders en daarmee gepaard minder ongevallen.


Belangrijk is ook het voorkomen van nieuwe geluidsknelpunten door een goede ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid. Zo zal zorgen voor een goede ruimtelijke ordening op termijn een grote invloed hebben op het verplaatsingsgedrag van de Mechelaars. We moeten de ruimte zo organiseren dat het aantal (lange) verplaatsingen afneemt.

Mechelen, 12 oktober 2020

Opdracht burgemeester wd.  
van 21.10.2019, in toepassing  
van artikel 280 decreet lokaal bestuur



Erik Laga  
Algemeen directeur



M. De Bie  
Schepen