



Milieubrief

sint-denijs-westrem / afsnee

Lokale nieuwsbrief van W.M.V., Werkgroep voor Milieu en Verkeer, f.v.
Verschijnt minstens tweemaal per jaar - jaargang 15 - januari 2017 - nr 65

Beste lezer en lezeres,

Vooraf, aan alle leden en niet-leden, de beste wensen voor een goed 2017 in een beter milieu !

34.278 TREINEN per jaar en MILJOENEN VOERTUIGEN (E40) door St-Denijs-Westrem : AANPAK van OMGEVINGSLAWAAI en MILIEU in het algemeen, is echt dringend (DEEL 1)

In een eerste artikel gaan we dieper in op het exterieure lawaai dat wereldwijd een van de belangrijkste oorzaken van allerlei kwalen blijkt te zijn. Het aanpakken van de geluidsbelasting afkomstig van luchthavens, spoor- en wegverkeer, van industrie e.d. is een zaak geworden van volksgezondheid, milieuhygiëne, woonklimaat en leefkwaliteit. Dat is niet niks en verdient dus ons aller aandacht. De interieure of interne hoge geluidsbelasting in woningen, bedrijven, dancings, enz. is ook schadelijk, maar daar staan we deze keer even niet bij stil. Dit hoofdartikel loopt dus minstens over 2 edities.

Bekijk op een wegenkaart waar St-Denijs-Westrem (SDW) ligt en je begrijpt meteen waarom we zo bezorgd zijn. Te meer dat de arme burger tegen dat extern lawaai op het openbaar domein weinig vermag want hij kan enkel maar ingrepen doen rond zijn eigen leef- en werkplek. Anderzijds kan de lawaaiverwekker zelf, aan de bron, ertoe gedwongen worden en/of ervoor zorgen dat de lawaaiverspreiding enigszins of geheel verdwijnt (Dat heet men in de officiële aanpak 'algemene maatregelen'). Zo kan bv. de Stad en bv. het Gewest ervoor zorgen dat het rollawaai respectievelijk bij stadswegen en snelwegen flink vermindert door wegrenovatie met het nieuwste, duurzame wegdek materiaal. Aldus heeft de Stad plannen in SDW waarop we later terugkomen. Maar verkeersstromen in een volgebouwde agglomeratie verplaatsen is vaak niet de goede oplossing: want benevens het lawaai wordt de stank, het stof, het fijnstof, het gevaar, enz. gewoon verplaatst. Het is immers gebleken dat op vlak van lawaai het wegverkeer de grote boosdoener is, vooral in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Dat geldt in SDW stellig bij primaire wegen zoals de snelweg E40, de Kortrijksesteenweg N43 en de ringwegen R4, en in iets mindere mate bij onze drukste dorpsstraten.

Uit het *Integraal Geluidsactieplan voor de Gentse Agglomeratie* leidt men af dat de Stad (dus) meer aandacht besteedt aan het lawaai bij wegverkeer (dé boosdoener!) dan bij het spoorverkeer, wat WMV deed steigeren. Zij vernam immers dat in de Gentse agglomeratie circa **38.000 Gentenaars** echt te lijden hebben van het lawaai van weg- én spoorverkeer. Dit is **15%** van de Gentse bevolking, wat zoveel is als een stad als Waregem of Ninove. Die vele duizenden medeburgers groeiden op of kwamen terecht in zones waar gaandeweg minstens 70 decibel omgevingslawaai werd gemeten. Onder hen telt men zo'n **2.600 Gentenaars** die in geluidszones leven bij spoorwegen, waarvan honderden in SDW. Ook de gewenning aan dat verkeerslawaai is schadelijk en mag dus niet worden onderschat !

WMV is van oordeel, aangezien de overheid moet zorgen voor een beter milieu en voor de volksgezondheid van ALLE Gentenaars, dat ook naar deze groep belastingbetalers, de volste aandacht moet gaan. Dus, WMV wil in Gent niet weten van twee maten en twee gewichten en vraagt **tevens en meteen** de aanpak van de spoorgeluidshinder. Dat zal zij in de Gentse Milieuraad -- een officieel stedelijk adviesorgaan -- met klem bepleiten.

De Europese Raad heeft al in 2002 een reglement uitgevaardigd waarbij in alle lidstaten, op een zelfde wijze, het omgevingslawaai dient te worden aangepakt afkomstig van wegverkeer, spoorverkeer, bedrijven en luchthavens. Deze regel of directieve moest eerst in elke lidstaat in een eigen wetgeving worden gegoten (zoals de Vlaamse). Ze richt zich hier met name op de agglomeraties van Antwerpen, Gent en Brugge. Logisch werd er eerst het geluid gemeten (voor het Vlaamse Gewest via het departement LNE), vooral bij de primaire wegen en bij belangrijke spoorwegen, en ook werden de resultaten ervan meteen in kaarten vastgelegd. Dit leidde tot het afbakenen van prioritair zones van aanpak. Dat lokale plan van geluids aanpak werd goedgekeurd door de Gentse Gemeenteraad eind 2014. Dit kadert overigens in het Vlaamse Milieubeleidsplan 2011-2015. Als burger kon je reageren op dat dossier tussen 8 juni en 31 juli 2015. (Hierop wordt in het volgend artikel teruggekomen). Het plan werd vervolgens door de Vlaamse Regering in juni 2016 goedgekeurd (d.i.

14 jaren na 2002 !). Op dit moment ligt in Brussel nog *het Ontwerp Actieplan voor Spoorweglawaai* op het Departement LNE. Dat betreft de 'belangrijke spoorwegen met meer dan 30.000 treinbewegingen per jaar'.

Deze aanpak onder druk van het erop toeziende 'Europa' werd opgevat in twee rondes. Thans zit men volop in de 2^{de} ronde (2016, 2017,...). Men spreekt van 'bijzondere maatregelen' zoals bv geluidsschermen, maar, zoals al gezegd, ook van 'algemene maatregelen' zoals het geruislozer maken van bruggen, sporen en wegdekken, de aanpak van treinstellen en rails, enz. De 1^{ste} ronde betrof de aanpak van verkeerswegen met minstens 3.000.000 voertuigen per jaar, zoals o.a. de E17 in Gentbrugge/Ledeberg/Zwijnaarde en van spoorlijnen met minstens 60.000 treinpassages per jaar.

WMV heeft recentelijk vernomen dat de spoorlijn n°75 Gent -- Kortrijk in 2015 **34.278 passages** liet noteren zodat ook *deze lijn, dwarsdoor St-Denijs-Westrem, thuishoort op de Oost-Vlaamse lijst van spoorwegen met aan te pakken omgevingslawaai*. Weet daarbij dat de uitgevoerde geluidsmetingen al dateren uit 2011 terwijl op 5 jaar tijd niet alleen het spoorverkeer veranderde o.a.. door heel wat interportuair verkeer via spoor, en door het gemoduleerd spoorverkeer, maar ook door een veranderde economie. WMV en ook de Milieuraad zullen de Stad ook hierop wijzen en verwachten dat, als voortvloeisel van de EG-richtlijn 2002/49, ook langsheen deze spoorlijn n°75 in SDW, 'bijzondere maatregelen' door Infrabel zullen worden getroffen. Dit moet dan over ca. 3.000 m, tzt. tussen de Ringvaart en de Hemelrijkbrug, langsheen de St-Camilluswijk en de Vennewijk, de J.B. de Ghellincklaan en het St-Camillusinstituut, de Soenenswijk en het gehucht Hemelrijk. Weet dat men in de Soenenswijk, al meer dan 75 dB(A) heeft gemeten! Logisch dus dat WMV wil weten waar, hoe en wanneer die *maatregelen* er zouden komen. Ze deed hierover navraag (ondanks beperkte budgetten). Het is het zelfde verhaal ten aanzien van de E40, dé snelweg, ook al dwars doorheen St-Denijs-Westrem, en helaas ook weer deels op een verhoogd niveau. Hierbij zijn betrokken: de bewoning en de kantoren er langsheen, een deel van SDW-dorp, weer het St-Camillusinstituut, het Pleispark, twee onderwijsinstellingen en o.a. een sociale woonwijk. Zo'n lijst kan ook worden opgemaakt in het naburige Zwijnaarde. Tenslotte verdienen de Kortrijksesteenweg (met nu al vertraagd verkeer doch te weinig groen) enerzijds, én de beide R4-ringwegen (met nog te vertragen verkeer) anderzijds, ook een plaats op de lijst van drukke wegen waar omwille van te hoge geluidswaarden, ook dient te worden ingegrepen. Dit alles komt helaas rijkelijk laat. Dat verdient zeker opvolging maar ook informatie naar de burger toe. Immers Europa stelde in 2002 dat de burger daarbij dient te worden gehoord en voorgelicht. Daarom vond, zoals al gemeld, alvast een eerste openbaar onderzoek plaats wat leidde, alleen al in SDW, tot **72** ingediende bezwaren en suggesties op **86** Gentse reacties. Is dit niet veelzeggend? Reacties kwamen o.a. alweer vanwege WMV, het Pleispark en tal van particulieren. (Lees hierover ook in volgend n°66). Hierop volgde door het Dept. LNE (Brussel) de verdere behandeling ervan tot de actieplannen, zoals het Gentse.

Terloops: Naast geluid ontving WMV ook klachten over ernstige bouwschade ten gevolge van bodemtrillingen afkomstig van het treinverkeer. Dat is eveneens een milieuprobleem, maar geniet kennelijk geen aandacht. Dus, ook dat nog.

WMV deelt bovendien, recent, ook de bezorgdheid van de Goedingenaars (d.i. in Afsnee) omtrent o.a. de te vrezende lawaaihinder bij het nieuw aan te leggen knooppunt van de E40 met de Deinsteenweg N466, bij Baarle/Leie. WMV komt ook hierop nog terug want ze volgt ook dit complexe dossier op.

De aanpak van het omgevingsgeluid is een erg ingewikkelde en kostelijke kwestie. WMV nam daarom contact op met diverse instanties (zelfs de Parkbos-projectgroep) in een poging dit alles voor de lezer wat te kunnen kaderen. Met Openbare Werken (AWV) is WMV nog in overleg, terwijl alweer op vraag van WMV dit ook binnenkort gebeurt tussen de provinciale kern van het Parkbosproject en o.a. de Stad. En, nog op vraag van WMV, zal de Gentse Milieuraad deze ernstige zaak, zoals gemeld, dus aanklaarten bij de Stad met de vraag hierover te willen onderhandelen met andere bevoegde instanties o.a. inzake het reduceren van het geluid van het spoorverkeer.

Het moge duidelijk zijn dat individuele reacties, in dit hele verhaal, niets uithalen, maar dat gerekend moet worden op een ter zake goed opgevolgd, informerend en geluid-aanpakkend beleid dat samenwerkt met de burger, met erkende werkgroepen en instanties. Uiteraard wordt gerekend op (lokale) politici die de ernst van deze milieusituatie inzien en echt begaan zijn met de volksgezondheid en met het toch zo kostbare milieu. WMV komt dus in n°66 op dat alles terug.

WMV - VARIA

- **WMV-vergaderingen:** Op **ma. 9/1**, **ma 13/3** en **ma 15/5** in SDW, telkens om 19u30 voor publieke vragen en suggesties, en om 20u voor het bestuur met alle wijkvertegenwoordigers of -vervangers. Waar? -> In SDW: Zaalje achter café 'In het gemeentehuis', Gemeenteplein. (Toegang via poort).
- De WMV-leden wordt gevraagd hun (nieuw) **emailadres** te willen doorgeven aan de secretaris:
- **Wordt lid** van WMV door een simpele bijdrage van minstens 15 € per jaar, waarvoor alvast welgemeende dank.
- Tot slot wat anders: Weet dat 2017 officieel het jaar is van het lievevrouwebeestje en het lieveheersbeestje.