



Participatie voor het milieueffectenrapport voor de spitsstroken E313 tussen Lummen en Ham

**Rapport van de info- en luistersessies
op 13 en 14 oktober 2020**

Inhoudstafel

Inhoudstafel	2
1. Communicatie, inschrijvingen en deelnemers	3
2. Aanpak van de sessies	4
3. Verslag	4
3.1 Vragen en reacties mobiliteit	5
3.2 Vragen en reacties geluid	7
3.2 Vragen en reacties andere disciplines	9
Bijlage: Alle vragen per sessie	10

1. Communicatie, inschrijvingen en deelnemers

De enquête met inschrijvingen voor de info-momenten liep **van 28 september tot 12 oktober**.

Op 28 september opende minister Peeters de spitsstroken tussen Lummen en Beringen. Bij die gelegenheid hoorde een persmoment. De Minister kondigde ook de MER-studie aan en de participatie.

In de loop van de maand augustus werden de gemeenten gecontacteerd in verband met de communicatie van de MER-aanmelding en de participatie-momenten naar de adviesraden en burgers.

Op 25 september kregen alle betrokken gemeenten alle informatie om de MER-aankondiging, de info- en luistermomenten en de digitale inschrijving te verdelen.

Alle gemeenten hebben de informatie verspreid via verschillende kanalen, en dit zowel naar adviesraden, bedrijven en naar de burgers via hun brede kanalen.

VOKA Limburg heeft de enquête ook verspreid naar hun leden in de respectievelijke gemeenten.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft daarnaast op maandag 28 september een mailing gedaan naar iedereen in Lummen, Beringen, Tessenderlo en Ham die zich ingeschreven heeft voor nieuws.

135 mensen vulden de online bevraging in; 32 mensen schreven zich in voor één van de 4 opties voor een digitaal info- en luistermoment. Omdat er voor woensdag 14/10 minder inschrijvingen waren, werd de sessie 's avonds geannuleerd en werden de inschrijvers gevraagd om bij een van de andere sessies aan te sluiten.

Een overzicht van de uiteindelijke deelnemers:

Sessie 1

Dinsdag 13 oktober 15:00 - 16:30

12 inschrijvingen

9 effectieve deelnemers

Sessie 2

Dinsdag 13 oktober 19:30 - 21:00

9 inschrijvingen

6 effectieve deelnemers

Sessie 3

Woensdag 14 oktober 17:00 - 18:30

5 inschrijvingen

6 effectieve deelnemers

2. Aanpak van de sessies

De 3 sessies verliepen digitaal. De agenda was:

- Introducties (presentatie)
- Voorstelling project spitsstroken (presentatie)
- Het Project-MER (presentatie)
- Mobiliteit
 - Presentatie resultaten bevraging
 - Presentatie MER-aanpak
 - Uitwisseling: vragen en reacties*
- Leefbaarheid
 - Presentatie resultaten bevraging
 - Presentatie MER-aanpak
 - Uitwisseling: vragen en reacties*
- Milieu-impact
 - Presentatie resultaten bevraging
 - Presentatie MER-aanpak
 - Uitwisseling: vragen en reacties*

3. Verslag

Voor het verslag van de presentatie verwijzen we naar de presentatie zelf.

Hier volgt een synthese van de vragen en antwoorden, per onderwerp en voor de 3 sessies samen. Het detail van elke sessie vind je in bijlage.

De vragen of reacties van burgers staan in schuine druk.
De antwoorden van het projectteam staan in gewone tekst.

3.1 Vragen en reacties mobiliteit

Tussen Lummen en Beringen is beton gebruikt voor de wegbedekking. Waarom geen geluiddempend asfalt ? Welke wegbedekking zal toegepast worden tussen Beringen en Ham ? Waarom wordt er kennelijk beton gebruikt in deze regio in vergelijking met andere regio's?

De E313 is een belangrijke transportas op dat stuk, met heel veel zwaar verkeer met hoge asbelasting. Daarom is beton de enige mogelijkheid op dat stuk. Asfalt is minder geschikt, economisch niet verantwoord omdat het te snel slijt en aan vervanging toe is.

Als VOKA vragen we ook in Tessenderlo liever 3 volwaardige rijstroken, eerder dan te werken met spitsstroken. We pleiten daarvoor op de hele E313. We vrezen dat de cijfers waar men zich op baseert voorbijgestreefd zijn en pleiten voor volwaardige rijstroken.

De optie om de spitsstrook als 3de rijstrook te gebruiken wordt ook in de MER studie onderzocht. We moeten eerst de impact daarvan kennen vooraleer we daarover een uitspraak kunnen doen.

Complex 25 Ham

Wanneer wordt er gestart aan de werken aan complex 25 Ham en hoe lang gaan die werken duren?

Complex Ham zit momenteel nog in voorontwerp, een vroege fase waar verschillende varianten onderzocht worden. De juiste variant die zal uitgevoerd worden en nog niet op budget. Bijgevolg geen zicht op termijn van uitvoering. We onderzoeken de effecten al wel mee in dit MER. Het MER kan dan ook wel sturend zijn voor het ontwerp van Ham.

We moeten nu al per verschillend Dc @ Nike een kwartier vroeger of later starten om de verkeersdrukke aan de rotonde te Ham te ontlopen, dus er moet zo snel mogelijk werk gemaakt worden van deze afrit te Ham.

Gaan we zeker doen, we zijn ons daarvan bewust. Absoluut. Nike is mee betrokken als partner in dit project. Nike gaf al aan dat ze spelen met begin- en einduren omwille van de drukke.

Zal er geen groot fileprobleem ontstaan als er drukke verkoopdagen zullen zijn bij Floralux ? Bij de openingsdagen van Floralux was er file tot op de autostrade.

Zit ook mee in de studie van het complex Ham. Het ontwerp ervan is een ander project. Het MER

Op de rotonde van complex 25 is het middeneiland een heuvel die het overzicht belemmert. We zien de auto's uit de tegenliggende richting heel moeilijk. Het zwaar verkeer heeft het moeilijk op op de rotonde te geraken waardoor er een file komt te staan. Je moet steeds snel reageren en dat is best gevaarlijk.

Goede opmerking. We nemen het mee.

“Ik woon op de Staatsbaan tussen de 2 rotondes. Denkt men eraan om de verkeersdruk op deze weg te ontlasten. Sinds de NIKE site erbij gekomen is, is er veel bijkomende verkeer.”

Zit momenteel niet in het project. Het zou kunnen blijken uit het mobiliteitsluik van de MER-studie dat daar een ingreep nodig is; als dat zo is dan zullen we een voorstel doen. We hebben niet onbepaald financiële middelen, we doen maximaal wat we kunnen. De Staatsbaan zit wel mee in het onderzoek rond de ovonde bij complex 25.

Complex 25a Tessenderlo

Waarom wordt de oprit richting Antwerpen niet geleidelijk uitvoegen op het complex 25a om dan in te voegen naar de E313 met één bocht zoals de afrit, in plaats van een haakse aansluiting met 2 bochten?

De haakse afsluiting is er om verkeer dat van over de E313 komt toe te laten om linksaf te slaan naar de oprit. Als we de mogelijkheid willen behouden om hier linksaf te slaan, dan moeten we het haaks uitvoeren.

We zullen de optie om niet haaks aan te sluiten mee overwegen, want er zal inderdaad niet veel verkeer zijn dat van Antwerpen komt en opnieuw richting Antwerpen wil.

Zijn er plannen om de N73 verder te trekken richting links of richting Leopoldsbuurg?

Dat is buiten de scope van dit project. Er zijn op dit moment geen plannen.

“Bij het complex 25a zien jullie twee opritten en één oprit bij complex 25, dus je krijgt 3 opritten op 1 kilometer. Zie ik dat goed? Is dat veilig? Want er zijn dus heel wat op- en afritten op korte afstand?”

Er zijn voorschriften voor de minimale afstand tussen discontinuïteiten (op- en afritten) en deze worden mee in rekening gebracht. Het kan zijn dat de oprit van het tankstation nog meer zuidwaarts wordt geplaatst dan nu op de schets getoond. Het wordt in ieder geval mee in rekening gebracht en het zal bij de verkeersveiligheidsaudit besproken worden.

Men vroeg om de rotonde te behouden bij complex 25a. Wat is daar de reden voor?

In de bevraging hoorden we de volgende bezorgdheden over een T-kruispunt in plaats van een ovonde:

- ❑ Over de aansluiting van de Dijkstraat: Helemaal geen rond punt meer dan? Mij lijkt Floralux op een T kruispunt nogal tricky... Op drukke dagen dan.
- ❑ Het verkeer dat uit de Dijkstraat (ook verkeer van Flora Lux) komt zal verkeer N171 moeten kruisen als ze richting autostrade rijden. Het zal daar moeilijk invoegen worden met een T-kruispunt. Nu al heel druk. Nu kan men daar via rotonde gewoon in rijrichting meerijden.
- ❑ Een rotonde lijkt veiliger dan een kruispunt.

3.2 Vragen en reacties geluid

Wat is de te verwachten evolutie van het geluidsniveau, en vanaf welk niveau zijn geluidsschermen nodig? Het wettelijk niveau van maximum geluidsdruk lijkt me veel te hoog te liggen.

Het referentiekader met de maximale wettelijke normen staat in de MER-aanmelding, het is 70 dB overdag en 60 dB 's nachts. Dat zijn wettelijke normen waar wij mee werken.

Maar weet wel wat er rekening wordt gehouden met wat de geluidsdruk momenteel is en hoeveel de geluidsdruk zou stijgen.

We gaan het referentiekader aanpassen om er meer rekening mee te houden met het aspect geluid.

In hoeverre wordt de mogelijkheid voor geluidsschermen al meegenomen in het budget en in de plannen?

Is er geld voor geluidsschermen? Dit is een vraag die al langer gesteld is door de gemeente aan AWW. Maar tot zover was het antwoord dat er geen budget voor was.

We maken altijd een plan op lange termijn en het hangt af van wat er goedgekeurd wordt binnen wat er op jaarbasis mogelijk is. De bedoeling is wel dat we rekening houden met de maatregelen in de MER studie. Ook de dienst MER moet daar een goedkeuring geven en dat vormt de basis voor de omgevingsvergunning die wordt ingediend.

Waar gaan de geluidsmetingen uitgevoerd worden?

Ik woon in Geneiken. Positief dat deze sessie wordt ingelast, maar voor ons in Geneiken is het te laat. Wij hebben al impact van de 6 rijstroken, beton, geen geluidsmuren. Ik vind het onbegrijpelijk dat er hier geen metingen gedaan worden. Lummen, Geneiken en omstreken ervaren al de impact van 6 rijstroken. Na de aanpassingen was het verschil heel groot. Voordien werd er ons ook verteld dat het geluid zou meevallen, maar 6 rijstroken is dag en nacht verschil.

Het is belangrijk goed te begrijpen dat we een geluidsmodel uitwerken voor de hele zone, niet enkel voor de punten waar we meten.

De metingen zullen enkel dienen om het model te verifiëren. Het model maakt een geluidssituatie in functie van verkeersdruk, groen, hoogte en vorm gebouwen, etc. De metingen worden eerder gebruikt om de verifiëren of het model correct is. Het is dus niet zo dat we het geluid niet bestuderen op punten waar er niet gemeten wordt.

De geluidskundige stelt voor om op basis van de feedback van de mensen in Geneiken om de meetpunten nog eens te bekijken en misschien toch ook een meting uit te voeren ter hoogte van Geneiken.

Wanneer worden de metingen gedaan? Wellicht in de winter, maar mijn indruk is dat er in de zomer meer lawaai is.

De metingen zullen inderdaad in de winter gebeuren, maar de modellen geven geluidsprofielen op andere momenten via rekenmodellen indien nodig.

“Tijdens lockdown was er veel minder last van het lawaai. Hoe zit dat dan met het vertekend beeld dat eruit voort zou komen wat betreft de metingen?”

Als er effectief een heel groot verschil zou zijn in het verkeer, dan zou het beter zijn dat we onze metingen uitstellen. Dit heeft natuurlijk ook een effect op de timing van het project.

Het geluidsmodel wordt ook wel gekoppeld aan de te verwachten verkeersstromen, het geluidsmodel kan dus wel de invloed van een hogere verkeers-intensiteit in kaart brengen op basis van metingen bij mindere drukte.

Sinds bijkomende rijstroken (6 rijstroken) inderdaad veel meer overlast. Ik denk dat de snelheid ook een grote invloed heeft op het geluid. Er wordt nu sneller gereden, het gaat bergop en de auto's geven vol gas. Kunnen we daar niets aan doen? In het buitenland mag je ter hoogte van bewoonde gebieden minder snel rijden (Lärmschutz).

We nemen de opmerkingen zeker mee. We wachten de geluidsstudies af en op basis daarvan kunnen we de juiste maatregelen nemen.

Ik doe dagelijks het traject tussen Lummen en complex 26. Het valt mij op dat de geluidsproductie van de spitsstrook totaal anders is dan van de andere rijvlakken.

Deze opmerking wordt meegenomen. De vernieuwing is in hetzelfde materiaal uitgevoerd dus dit moet onderzocht worden.

6 rijstroken in plaats van 4: zijn die bijkomende 2 rijstroken geen 'nieuwe wegen'? Het verkeer komt dichterbij en het verkeer gaat sneller. Op dit moment is het onleefbaar.

We gaan het MER team hierover een uitspraak laten doen. Het MER team is onafhankelijk van ons. Wij moeten ook een vergunning indienen en verdedigen.

“Asfalt slijt, maar wij slijten ook. Wij slapen niet meer.”

Deze opmerking wordt meegenomen in het MER.

Krijgen wij uiteindelijk de resultaten te zien van de geluidsmetingen?

Het MER is een openbaar document dat je te zien zal krijgen. Er zal ook een kaart tussen zitten. Dus ook Geneiken zal erop staan.

“De nieuwe afrit aan complex 25, tussen Floralux en Dovy Keukens: wordt dat een brug of een berm? In geval van een brug komt er veel meer lawaai: kloppen bij overgang tussen de secties. En een klankkast eronder die het geluid nog versterkt.”

Het zal geen brug worden, maar een berm.

3.2 Vragen en reacties andere disciplines

De impact van luchtkwaliteit en gezondheid: wordt die ook bekeken over de hele E313?

Ja, net zoals voor geluid wordt dit over hetzelfde hele traject bekeken.

Aan de afrittencomplexen ligt er veel zwerfvuil. Misschien eens een camera zetten om de mannen van zwerfvuil te betrappen?

We nemen het mee.

Ter hoogte van afrittencomplex 25a is veel industrie ontstaan, veel grote daken en klinkerbedekkingen, wat maakt dat de waterhuishouding sterk zal veranderen. Wordt er rekening mee gehouden? Al het water gaat nu naar de beek maar de beek wordt dan te klein? Het is een ander project maar wordt er naar de invloed op elkaar gekeken?

We kijken in deze MER enkel naar de effecten van ons eigen project. Wanneer een ander project aangevraagd wordt, moet er ook een studie uitgevoerd worden om aan de hemelwaterverordening te voldoen. Alles wordt dan ook nagekeken. Iedereen moet verantwoorden hoe ze hun regenwater laten insijpelen of bufferen. Als er op een beek wordt aangesloten, moet dat verantwoord worden.

Zou het mogelijk zijn om via jullie weg Geneiken en Genebos nog groener te maken? De strook tussen de E313 en het Albertkanaal wordt steeds meer geïndustrialiseerd. Er zijn wel enkele groene longen, maar zouden deze nog groener kunnen worden. Er zijn nog ruimtes braakliggende grond dat zou kunnen dienen voor de captatie van geluid en stof (GROEN). Bomen zetten is nooit niet slecht.

Het ligt een beetje buiten het bereik van dit project, maar terechte opmerking. In de mate dat het hier relevant is, nemen we het mee in het MER.

Hoe gaat het nu verder qua timing?

Het is de bedoeling voor het kerstverlof het MER in te dienen, dan volgen er twee maanden van advies en nadien zal er terug een participatiemoment georganiseerd worden.

Bijlage: Alle vragen per sessie

Dinsdag 13/10/2020:

(1) Workshop 15u:

Vragenronde 1 - Mobiliteit:

- Vraag van Romain Willems in chat:
Tussen Lummen en Beringen is beton gebruikt voor de wegbedekking. Waarom geen geluiddempend asfalt ? Welke wegbedekking zal toegepast worden tussen Beringen en Ham ? Waarom wordt er kennelijk beton gebruikt in deze regio in vergelijking met andere regio's?
 - De E313 is een belangrijke transportas op dat stuk, met heel veel zwaar verkeer met zware asbelasting. Daarom is beton de enige mogelijkheid op dat stuk. Asfalt is minder geschikt, economisch niet verantwoord omdat het te snel slijt en aan vervanging toe is.
- Vraag Philippe Reyners in chat / mondeling:
Ook in Tessenderlo liever 3 volwaardige rijstroken dan te werken met spitsstroken. We pleiten daarvoor op de hele E313. We vrezen dat de cijfers voorbijgestreefd zijn en pleiten voor volwaardige rijstroken.
 - Begrijpelijke vraag, is meegenomen in de MER studie. We moeten eerst de impact daarvan kennen vooraleer we daarover een uitspraak kunnen doen, maar het is meegenomen in de studie.
- Vraag Johan in chat:
Wanneer wordt er gestart aan de werken complex Ham en hoe lang gaan die werken duren?
 - Complex Ham zit momenteel nog in voorontwerp, een te vroege fase dus nog geen zicht op de juiste variant die zal uitgevoerd worden en nog niet op budget. bijgevolg geen zicht op termijn van uitvoering.
- Vraag Dimitri:
"Ik woon op de Staatsbaan tussen de 2 rotondes. Denkt men eraan om de verkeersdruk op deze weg te ontlasten. Sinds de NIKE site erbij gekomen is, is er veel bijkomende verkeer."
 - Zit momenteel niet in het project. Het zou kunnen blijken uit het mobiliteitsluik van de MER-studie dat daar een ingreep nodig is; als dat zo is dan zullen we een voorstel doen. We hebben niet onbeperkt financiële middelen, we doen maximaal wat we kunnen. De Staatsbaan zit wel mee in het onderzoek rond de ovonde bij complex 25.
- Vraag Romain Willems in chat:
"Zal er geen groot fileprobleem ontstaan als er drukke verkoopdagen zullen zijn bij Floralux ? Bij de openingsdagen van Floralux was er file tot op de autostrade."

- Zit ook mee in de studie van het complex Ham.
- Vraag Johan in chat:

“We moeten nu al per verschillend Dc @ Nike een kwartier vroeger of later starten om de verkeersdrukte aan de rotonde te Ham te ontlopen, dus er moet zo snel mogelijk werk gemaakt worden van deze afrit te Ham.”

 - Gaan we zeker doen, we zijn ons daarvan bewust. Absoluut. Nike is mee betrokken als partner in dit project. Nike gaf al aan dat ze spelen met begin- en einduren omwille van de drukte.

Vragenronde 2 - Geluid:

- Vraag van Romain Willems:

“Wat is de te verwachten evolutie van het geluidsniveau, en vanaf welk niveau zijn geluidsschermen nodig? Het wettelijk niveau van maximum geluidsdruk lijkt me veel te hoog te liggen. In hoeverre wordt de mogelijkheid voor geluidsschermen al meegenomen in het budget en in de plannen?”

 - De geluidskundige weet meer de hoogte van de geluidsdrempel, maar weet wel wat er rekening wordt gehouden met wat de geluidsdruk momenteel is en hoeveel de geluidsdruk zou stijgen. We gaan het referentiekader aanpassen om er meer rekening mee te houden. Ook is het zo dat we in het ontwerp proactief zijn, zo vroeg mogelijk noodzakelijke maatregelen meenemen en plaats houden voor eventueel verdere geluidsschermen.

“Wanneer worden de metingen gedaan? Wellicht in de winter, maar mijn indruk is dat er in de zomer meer lawaai is.”

 - De metingen zullen inderdaad in de winter gebeuren, maar de modellen geven geluidsprofielen op andere momenten via rekenmodellen indien nodig.
- Vraag Dimitri:

Waar gaan de geluidsmetingen uitgevoerd worden?

 - Geluidskundige stelt voor de metingen nog eens te bekijken en misschien toch ook een meting uit te voeren ter Geneiken. De meetpunten gaan nog eens bekeken worden of het op andere plaatsen beter kan. We gebruiken ook voor luchtkwaliteit wel degelijk meetgegevens.

Verder dienen de metingen ook enkel om het model te verifiëren. Het model maakt een geluidssituatie in functie van verkeersdruk, groen, hoogte gebouwen, etc. De metingen worden eerder gebruikt om de verifiëren of het model correct is. Het is dus niet zo dat we het geluid niet bestuderen op punten waar er niet gemeten wordt.

“Worden er metingen gedaan van de luchtkwaliteit?”

 - Wij geen zelf geen metingen doen, want er zijn beschikbare meetresultaten van de VMM. We baseren ons dus wel op meetgegevens.

Vragenronde 3 - Andere disciplines:

- Vraag Romain:
“Aan de afrittencomplexen ligt er veel zwerfvuil. Misschien eens een camera zetten om de mannen van zwerfvuil te betrappen?”
 - We nemen het mee.

- Vraag Romain:
“Ter hoogte van afrittencomplex 25a is veel industrie ontstaan, veel grote daken en klinkerbedekkingen, wat maakt dat de waterhuishouding sterk zal veranderen. Wordt er rekening mee gehouden? Al het water gaat nu naar de beek maar de beek wordt dan te klein? Het is een ander project maar wordt er naar de invloed op elkaar gekeken?”
 - We kijken enkel naar de effecten van ons eigen project. Wanneer een project aangevraagd wordt, moet er ook een studie uitgevoerd worden om aan de hemelwaterverordening te voldoen. Alles wordt dan ook nagekeken. Iedereen moet verantwoorden hoe ze hun regenwater laten insijpelen of bufferen. Als er op een beek wordt aangesloten, moet dat verantwoord worden.

- Vraag Romain Willems in chat:
“Ik mag hopen dat de drempelwaarde die er bestaat niet verhoogd wordt in functie van het budget. Kan de drempelwaarde op voorhand al gecommuniceerd worden?”
 - Jan laat de drempelwaarde zien. Romain vindt het heel hoog, in literatuur wordt soms 50 dB vooropgesteld. Hanne zegt dat het geen normen zijn die zij zelf vastleggen maar het zijn wettelijke richtlijnen waaraan ze zich moeten houden. Ben licht toe dat ze de normen zelf niet uitvinden. De MER deskundige opereert onafhankelijk en moet zijn goedkeuring hierover geven. Het is een onafhankelijke partij, los van AWV.

Einde:

- Vraag Philippe Reyners:
Hoe gaat het nu verder qua timing?
 - Het is de bedoeling voor het kerstverlof het MER in te dienen, dan volgen er twee maanden van advies en nadien zal er terug een participatiemoment georganiseerd worden.

(2) Workshop 19u30:

Vragenronde 1 - Mobiliteit:

- Vraag van Chris in chat:
“Waarom niet geleidelijk uitvoegen op het complex 25a om dan in te voegen naar de E313 in plaats van een haakse aansluiting?”
 - Als je van links op het plannetje komt, dan moeten deze mensen ook nog kunnen inrijden. Die zouden een veel te scherpe bocht moeten nemen (bijna 180°). Het verkeer komende van de N73 zouden een te gevaarlijke bocht moeten nemen.
 - Is er daar geen middenberm? Het moet normaal mogelijk zijn. Het wordt waarschijnlijk niet veel gebruikt, enkel voor de mensen die van Antwerpen komen en terug willen keren richting Antwerpen. Maar puur voor het kruispunt is het aangeraden om zo haaks mogelijk aan te sluiten om alle bochtstralen goed te kunnen nemen.
 Als we de mogelijkheid willen behouden om hier linksaf te slaan, dan moeten we het haaks uitvoeren.

- Vraag Bart Claes in chat:
“Wanneer is het complex rotonde Ham definitief als ontwerp?”
 - Ham is nog in een voorontwerpfase, een vroege fase. Er worden nog verschillende configuraties onderzocht. We onderzoeken de effecten al wel mee in dit MER. Het MER kan dan ook wel sturend zijn voor het ontwerp van Ham.

- Vraag Chris Ribus:
Zijn er plannen om de N73 verder te trekken richting links of richting Leopoldsburg?
 - Nee, momenteel niet. Richting de Leopoldsbrug ook niet.
 - Het is een mooi afrittencomplex maar de secundaire wegen worden daar wat verzadigd. Vooral als je naar het noorden rijdt, als je voorbij die woonkernen komt, duur het even voor je op een deftige rijbaan komt.
 - Het is natuurlijk een keuze maken. We zijn ons bewust dat er nog andere problemen zijn. Financieel zijn er niet onbeperkt middelen om alles te realiseren.
 - Er zijn in die regio ook veel natuurgebieden waardoor het moeilijker en veel kostelijker is om meer infrastructuur aan te leggen.

- Vraag Bart:
Eventuele groenbuffer... Wordt er ook gedacht aan geluidsschermen?
 - Dat zijn we momenteel aan het onderzoeken. Geluid is een onderdeel van het MER en op basis daarvan gaan we kijken welke maatregelen we kunnen nemen.

Vragenronde 2 - Geluid:

- Vraag van Patrick (gemeentebestuur Ham):
Als de MER studie gaat uitwijzen dat er geluidsoverlast is, heeft dit dan een invloed op het uitvoeren van de spitsstroken? Is er geld voor geluidsschermen? Dit is een vraag die al langer gesteld is door de gemeente aan AWV. Maar tot zover was het antwoord dat er geen budget voor was.
 - We maken altijd een plan op lange termijn en het hangt af van wat er goedgekeurd wordt binnen wat er op jaarbasis mogelijk is. De bedoeling is wel dat we rekening houden met de

maatregelen in de MER studie. Ook de dienst MER moet daar een goedkeuring geven en dat vormt de basis voor de omgevingsvergunning die wordt ingediend.

“De buurt is bezorgd over het feit dat er geen geld is voor geluidschermen maar dat de uitvoering wel doorgaat. Met meer geluid tot gevolg.”

- Vraag Bart Claes:
Zelfde vraag als Patrick; we moeten de MER studie afwachten om dan te zien welke acties er kunnen genomen worden.”
 - De MER studie moet worden afgewacht. Door op bepaalde plaatsen te meten hebben we in ieder geval objectieve gegevens. De bedoeling is dat we over heel de zone de geluidsklimaat gaan modelleren. Niet enkel op de punten waar we meten. De metingen dienen als controle van het model.
- Vraag Chris Ribus:
“Ik doe dagelijks het traject tussen Lummen en complex 26. Het valt mij op dat de geluidsproductie van de spitsstrook totaal anders is dan van de andere rijvlakken.”
 - Deze opmerking wordt meegenomen. De vernieuwing is in hetzelfde materiaal uitgevoerd dus dit moet eens nagevraagd worden. Misschien omdat de twee rijstroken meer gebruikt zijn dan de voormalige pechstrook?

Vragenronde 3:

Geen vragen.

Einde:

- Brent: Opmerkingen van Chris in verband met de al dan niet haakse aansluiting van de oprit nemen we zeker mee. Het is een piste die we verder gaan meenemen in het onderzoek.
- Hanne: Geen opmerkingen.
- Ben: Bedanking. Opmerkingen worden meegenomen.

Geen verdere opmerkingen van de gasten.

Woensdag 14/10/2020:**(3) Workshop 15u30:**Vragenronde 1:

- Vraag van Sven Schuer:
“Bij het complex 25a zien jullie twee opritten en één oprit bij complex 25, dus je krijgt 3 opritten op 1 kilometer. Zie ik dat goed? Is dat veilig? Want er zijn dus heel wat op- en afritten op korte afstand?”
 - Er zijn voorschriften die aangeven hoeveel afstand er tussen discontinuïteiten (op- en afritten) moet zijn en deze worden mee in rekening gebracht. Het kan zijn dat de oprit van Total nog meer zuidwaarts wordt geplaatst, het is hier zo maar even ingetekend om het te laten zien. Het wordt in ieder geval mee in rekening gebracht en het zal bij de verkeersveiligheidsaudit opgenomen worden.
- Vraag Maarten Blomme:
Men vroeg om de rotonde te behouden bij complex 25a. Wat is daar de reden voor?
 - Er stond niet iets expliciet bij, maar we gaan het bekijken en het antwoord komt in het verslag.

Aanvulling na de vergadering: De volgende opmerkingen werden gemaakt m.b.t. een T-kruispunt versus rotonde:

- Over de rotonde an sich: Een rotonde lijkt me nog steeds veiliger dan een kruispunt met al dan niet verkeerslichten.
- Over de aansluiting van de Dijkstraat: Helemaal geen rond punt meer dan? Mij lijkt Floralux op een T kruispunt nogal tricky... Op drukke dagen dan.
- Het vervoer dat uit de Dijkstraat (ook verkeer van Flora Lux) komt zal verkeer N171 moeten kruisen als ze richting autostrade rijden.Het zal daar moeilijk invoegen worden. Nu al heel druk. Nu kunt ge daar via rotonde gewoon in rijrichting meerijden.

Vragenronde 2 - Geluid:

- Vraag C Nelissen:
“ Ik woon in Geneiken. Positief dat deze sessie wordt ingelast, maar voor ons in Geneiken is het te laat. Wij hebben al impact van de 6 rijstroken, beton, geen geluidsmuren. Ik vind het onbegrijpelijk dat er hier geen metingen gedaan worden. Lummen, Geneiken en omstreken ervaren al de impact van 6 rijstroken. Na de aanpassingen was het verschil heel groot. Voordien werd er ons ook verteld dat het geluid zou meevallen, maar 6 rijstroken is dag en nacht verschil.”
 - We hebben deze vraag gisteren ook gekregen, maar de geluidsmetingen die we uitvoeren zijn alleen maar ter referentie van het model dat we aan het opmaken zijn. We doen dus niet enkel de geluidsmetingen voor een specifieke plek, maar maken een simulatie van het hele traject.

“De reden waarom ik die vraag stel is omdat hier de situatie al zo is, dat er al 6 rijstroken zijn”.

 - Het stuk tussen Lummen en Beringen nemen we ook bewust mee in dit MER.

- Vraag van Sven Schuer:

Waarom beton en geen asfalt? We wonen hier 22 jaar. Toen de asfalt verdween er en beton kwam was er heel veel lawaai. 's Zomers moeten we om 3:30 de ramen sluiten omwille van het lawaai.

 - De reden waarom we beton toepassen, is omdat de E313 op dat punt een zware belasting ondergaat en asfalt is daarvoor niet geschikt. Het slijt veel te snel.

- Vraag van Sven Schuer:

"Tijdens lockdown was er veel minder last van het lawaai. Hoe zit dat dan met het vertekend beeld dat eruit voort zou komen wat betreft de metingen?"

 - Als er effectief een groot verschil zou zijn in het verkeer, dan zou het beter zijn dat we onze metingen uitstellen. Dit heeft natuurlijk ook een effect op de timing van het project. Het geluidsmodel wordt ook wel gekoppeld aan de te verwachten verkeersstromen, het geluidsmodel kan dus wel de invloed van een hogere verkeers-intensiteit in kaart brengen op basis van metingen bij mindere drukte.

- Vraag van Peter Vanhees:

Sinds bijkomende rijstroken (6 rijstroken) inderdaad veel meer overlast. Ik denk dat de snelheid ook een grote invloed heeft op het geluid. Er wordt nu sneller gereden, het gaat bergop en de auto's geven vol gas. Kunnen we daar niets aan doen? In het buitenland mag je ter hoogte van bewoonde gebieden minder snel rijden (lärmschutz).

 - We nemen de opmerkingen zeker mee. We wachten de geluidsstudies af en op basis daarvan kunnen we de juiste maatregelen nemen.

- Vraag van Willy De Hondt:

"Hier voor mijn deur (Robijnstraat, Genebosstraat) waren er metingen van 67 dB, waar ligt de grens? Als jullie het verkeer dichterbij brengen moeten jullie ook schermen voorzien? Wij kunnen wanneer het heet is niet met de ramen open slapen. Waarom kan je geen geluidsschermen plaatsen als de weg toch helemaal open gaat? Iedereen die hier woont weet dat het elk jaar erger wordt, waar gaat het ooit stoppen? Geeft beton niet meer trillingen in de buurt?"

 - Ik dacht dat er een grens was van 70 dB overdag en 60 dB 's nachts. Dit zijn de normen. De geluidsdeskundige gaat op basis van zijn metingen bepalen waar de geluidsschermen of andere maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de normen.
 - Een kleine nuance: Het enige wat we gaan doen als bijkomende aanpassing is het plaatsen van pechhavens. De spitsstrook die erbij komt is de pechstrook die er al ligt.
 - Over de vraag: Bij de werken die nog moeten komen, kunnen er dan tegelijk geen geluidsschermen geplaatst worden? We nemen het mee. Waarom we meten: Meten is weten. Dan hebben we een referentie. Dan kijken we welke maatregelen er nodig zijn.
 - Beton geeft niet meer trillingen, wel meer geluid.

- Vraag van C Nelissen:

6 rijstroken in plaats van 4 → zijn die bijkomende 2 rijstroken geen 'nieuwe wegen'? Het verkeer komt dichterbij en het verkeer gaat sneller. Op dit moment is het onleefbaar.

 - We gaan het MER team hierover een uitspraak laten doen. Het MER team is onafhankelijk van ons. Wij moeten ook een vergunning indienen en verdedigen.

“Asfalt zou te rap slijten, maar de mensen slijten sneller. Er moeten oplossingen komen zoals geluidsschermen.” Wij klagen bij de gemeente Lummen maar de gemeente verwijst continu naar dit MER.

- Vraag van Sven Schuer:
Geluidsschermen doortrekken tot voorbij floralux. Zeker tot aan de nieuwe afrit die er misschien gaat kopen. Het bos voor onze deur is enorm uitgedund wat voor meer geluid heeft gezorgd. Een natuurlijke berm is voor ons ook goed, maar het moet effectief zijn.
 - Het is duidelijk en een paar keer herhaald, dus het wordt zeker meegenomen.

“Asfalt slijt, maar wij slijten ook. Wij slapen niet meer.”

Vragenronde 3 - Andere disciplines:

- Vraag van Sven Schuer:
“De nieuwe afrit aan complex 25, tussen Floralux en Dovy Keukens: wordt dat een brug of een berm? In geval van een brug komt er veel meer lawaai: kloppen bij overgang tussen de secties. En een klankkast eronder die het geluid nog versterkt.”
 - Het zal geen brug worden, maar een berm.
- Vraag C Nelissen:
De impact van luchtkwaliteit en gezondheid: wordt die ook bekeken over de hele E313?
 - Ja, net zoals voor geluid wordt dit over hetzelfde hele traject bekeken.
- Vraag van Sven Schuer:
Op de rotonde van complex 25 staat momenteel een berg. We zien de auto's uit de tegenliggende richting heel moeilijk. Het zwaar verkeer heeft het moeilijk op op de rotonde te geraken waardoor er een file komt te staan. Je moet steeds snel reageren en dat is best gevaarlijk. Het middeneiland is te hoog. Je hebt geen overzicht.
 - Goede opmerking. We nemen het mee.
- Vraag van Sven Schuer:
Nabij het complex 25 komt ook een hotel. Gaan die werken allemaal samenvallen?
 - Dat wordt bekeken, we houden er rekening mee wat betreft de timing.

Einde:

- Vraag van C Nelissen:
Wat is er gezegd in de vorige gesprekken?
 - Zeer gelijkaardig. Geluid is de gevoelige kwestie.
 - Mensen van Geneiken en Genebos zijn voornamelijk degene die een opmerking lijken te hebben.

“Vooral de vraag of het hier niet gaat om een nieuwe weg zou ik graag beantwoord zien.”
We zullen de vraag zeker meenemen.
- Vraag van Sven Schuer:
Zou het mogelijk zijn om via jullie weg Geneiken en Genebos nog groener te maken? De strook tussen de E313 en het Albertkanaal wordt steeds meer geïndustrialiseerd. Er zijn wel enkele groene longen, maar zouden deze nog groener kunnen worden. Er zijn nog ruimtes braakliggende grond dat zou kunnen dienen voor de captatie van geluid en stof (GROEN). Bomen zetten is nooit niet slecht.

- Het ligt een beetje buiten het bereik van dit project, maar terechte opmerking.
- Vraag van C Nelissen:
Krijgen wij uiteindelijk de resultaten te zien van de geluidsmetingen?
 - Het MER is een openbaar document dat je te zien zal krijgen. Er zal ook een kaart tussen zitten. Dus ook Geneiken zal erop staan.