

Resultaten van de geluidsmeeetcampagnes uitgevoerd in november 2021 in het kader van het beroep op artikel 10 van de ordonnantie geluidshinder door de omwonenden van de Ketelwijk in Anderlecht in Brussel

Synthesenota

Leefmilieu Brussel – februari 2022

Achtergrond

- Ontvangst van het verzoek op grond van artikel 10 bij Leefmilieu Brussel: juni 2021
- Ontvankelijkheidsverklaring van het verzoek: augustus 2021
- Omtrek bepaald door de bewoners: Ketelstraat 98; Boleethoek; Oesterzwammenhoek; Hanenkammenlaan; Eekhoortjesbroodhoek; Morieljeshoek.
- Perimeter van de studie; Boleethoek; Oesterzwammenhoek; Hanenkammenlaan; Eekhoortjesbroodhoek; Morieljeshoek
- Aantal handtekeningen: 53
- Voorwerp: geluidshinder
- Aangeklaagde bronnen: passerende treinen
- Meetcampagne uitgevoerd in november 2021.

Reglementair en referentiekader

1. De ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving van 17 juli 1997 (gewijzigd op 1 april 2004), bepaalt in artikel 10 dat een derde van de personen, die al dan niet eigenaar zijn, ten minste achttien jaar oud zijn, woonachtig zijn in de door hen bepaalde perimeter en in de aangrenzende huizenblokken, aan het College van burgemeester en schepenen of aan de Regering kunnen vragen om de geluidshinder in hun wijk te onderzoeken en de nodige preventieve maatregelen te treffen om de hinder weg te nemen. Als de aanvraag ontvankelijk is, geeft de bevoegde overheid Leefmilieu Brussel de opdracht om een akoestische studie uit te voeren. Die omvat een beschrijving van het geluidsniveau in de betrokken zone en het opstellen van voorstellen voor concrete acties of werken die de vastgestelde problemen kunnen verhelpen.
2. In het kader van deze klacht werd verwezen:
 - Voor het specifieke geluid van treinen, naar de indicatieve waarden van “de uiterste drempels die niet mogen worden overschreden” in de milieuovereenkomst van 24 januari 2001 tussen het Gewest en de NMBS¹ betreffende de geluidshinder en trillingen, namelijk: 70 dB(A) overdag, 69,2 dB(A) 's avonds, 65 dB(A) 's nachts en 73 dB(A) gemiddeld (L_{den}).
 - Merk op dat in 2009 het Brussels Gewest, Infrabel en de NMBS-Holding een milieuovereenkomst hebben ondertekend die specifiek betrekking heeft op het geluid en de trillingen van de treinen op lijn 50A. Hierin worden striktere indicatieve waarden² vastgesteld voor op het ogenblik van de ondertekening bestaande woningen.

¹ Sindsdien en na de privatisering van de Belgische spoorwegen heeft Infrabel, de infrastructuurbeheerder, de milieuovereenkomst overgenomen.

² LAeq.sp.(22-7) van 60 dB(A) voor de nachtperiode en LAeq.sp.(7-22) van 65 dB(A) voor de dagperiode. Deze waarden zijn op grond van Richtlijn 2002/49/EG omgerekend naar 65 dB(A), 64,2 dB(A), 60 dB(A) en 68 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond-, nacht- en L_{den} -periode.

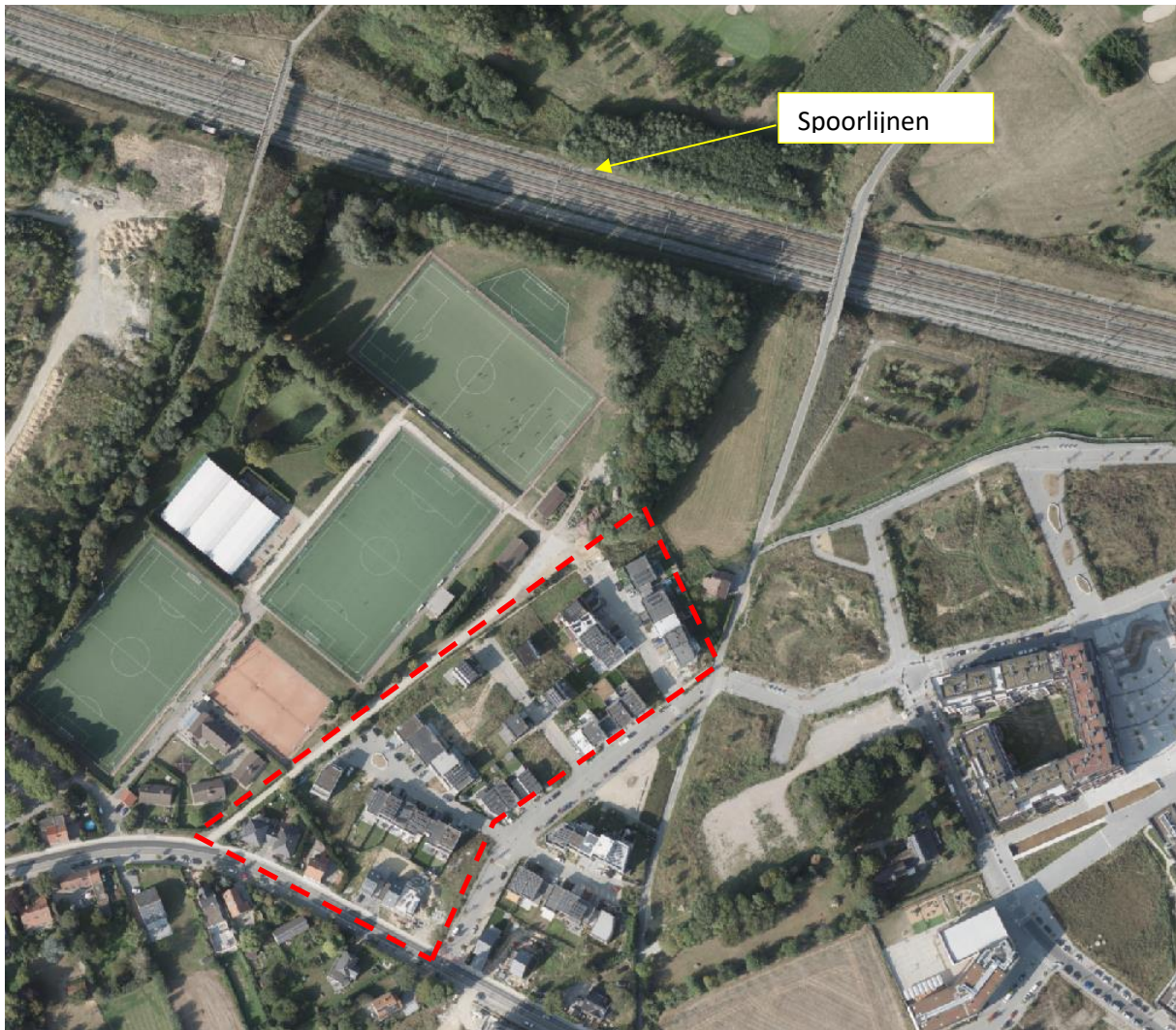


3. Statuut van de sporen:

- Infrabel is de beheerder van de treinsporen.

Plaatsbeschrijving

De Ketelwijk, die het voorwerp uitmaakt van het verzoek op grond van artikel 10, wordt in het noorden begrensd door spoorlijn 50A, in het zuiden door de Lennikse Baan, in het westen door sportvelden en in het oosten door de Ketelstraat.



Locatie van de studieperimeter. Bron: BruGIS 2020

In deze perimeter vinden we eengezinswoningen met twee of drie gevels en G+1 of G+2 verdiepingen. De verstedelijking van deze nieuwe wijk is in 2016 begonnen. De spoorlijn loopt op 130 meter van de grens van de tuinen van de meest noordelijke huizen in de perimeter. De spoorlijn ligt min of meer op grondniveau. Er zijn geen taluds.

Tussen 2012 en 2015 werd lijn 50A uitgebreid naar vier sporen om plaats te bieden aan het toekomstige GEN-verkeer. Toen de stedenbouwkundige vergunning voor deze werkzaamheden werd afgegeven, werden er geen voorwaarden gesteld voor dit lijnvak, dat zich indertijd in een onbebouwd



gebied bevond; in de bewoonde gebieden daarentegen werden strengere waarden voor de periode na de werkzaamheden werden vastgelegd.³

Alle vier de sporen zijn functioneel en in gebruik, maar het GEN-verkeer draait nog niet op maximale capaciteit. Volgens de informatie van Infrabel rijdt de eerste trein om 5.00 uur voorbij in de richting van Brussel centrum en rijdt de laatste trein om 00.40 uur voorbij in de richting van Gent. De maximumsnelheid in de richting van Brussel is 110 km/h en de treinen vertragen over het algemeen op die plaats. De maximumsnelheid richting Gent is 160 km/h en de treinen versnellen.

Volgens de perceptie van de omwonenden veroorzaakt de passage van de treinen geluidsoverlast.

Meetcampagne

De akoestische meetcampagne in het kader van de procedure 'artikel 10' werd uitgevoerd van 15/11/2021 tot 22/11/2021. Het gemiddelde aantal doorrijdende treinen per periode tijdens de week en tijdens het weekend wordt in de volgende tabel gegeven:

Periode	Aantal treinen	
	Week	Weekend
Dag (7-19 u.)	127	93
Avond (19-23 u.)	47	28
Nacht (23-7 u.)	29	21



Locatie van de meetpunten. Bron: BruGIS 2020

³ Met name respectievelijk 65 dB(A), 64,2 dB(A), 60 dB(A) en 68 dB(A) voor de dag-, avond-, nacht- en Lden-periode.



De campagne omvatte één langdurig akoestisch meetpunt, PF1, dat gedurende de zeven dagen in de tuin van de Morieljeshoek nr. 7 was geïnstalleerd. Er waren ook twee kortstondige meetpunten PM1 en PM2 in de Boleethoek. De metingen daar werden op 15/11/2021 tussen 10.20 en 11.05 uur verricht. De meetpunten werden op een hoogte tussen 1,5 en 2 meter van de grond geplaatst. Hun locatie wordt weergegeven op de kaart hieronder.

Vaststellingen

De resultaten van de metingen op het meetpunt dat het dichtst bij de sporen ligt (PF1), volgens de verschillende indicatoren en de verschillende referentieperiodes, worden weergegeven in de volgende tabel. Onder "L_{Aeq} Omgeving" wordt verstaan het omgevingsgeluid dat voor alle geluidsbronnen samen wordt gemeten in het gebied, en onder "L_{Aeq} Residueel" het omgevingsgeluid waaruit het specifieke geluid van de treinen ("L_{Aeq} Treinen") werd verwijderd.

Resultaten van de metingen op het punt PF1										
Periode	L _{Aeq} Omgeving			L _{Aeq} Treinen			L _{Aeq} Residueel			Drempel Treinen
	Week	WE	7 dagen	Week	WE	7 dagen	Week	WE	7 dagen	
Dag (7-19 u.)	56,0	52,5	55,1	53,9	50,6	53,1	51,8	48,0	50,9	70,0
Avond (19-23 u.)	53,9	53,7	53,8	53,3	52,2	53,0	44,9	48,3	46,2	69,2
Nacht (23-7 u.)	47,9	50,3	48,7	46,8	48,9	47,5	41,3	44,9	42,7	65,0

- De richtwaarden van de overeenkomst worden niet overschreden op het meetpunt PF1, waar de Indicator L_{Aeq} Treinen 15 tot 20 dB(A) onder de richtwaarden ligt, zowel tijdens de week als in het weekend, en ook gedurende zeven dagen.
- Uit een vergelijking van de indicatoren voor omgevingsgeluid en restgeluid blijkt dat treinen nog steeds verantwoordelijk zijn voor een toename van het geluidsniveau met ongeveer 4 dB overdag, 5 tot 9 dB 's avonds (afhankelijk van het feit of het een weekdag of een weekend is) en 5 tot 7 dB 's nachts;
- Uit een gedetailleerde analyse van de gegevens blijkt dat voor alle geluidsbronnen (omgevingsgeluid) en ook voor het specifieke geluid van doorrijdende treinen, de nacht van zaterdag op zondag de stilste nacht van de week is. Omgekeerd is de nacht van zondag op maandag de luidruchtigste van de week;
- Afhankelijk van de positie van het meetpunt in de Boleethoek is de door de treinen veroorzaakte geluidbelasting zeer aanwezig (PM1) of gaat zij bijna op in het omgevingsgeluid (PM2);
- In het zuiden van de Ketelwijk (ter hoogte van het meetpunt PM2) wordt de geluidsomgeving hoofdzakelijk gedomineerd door verkeersgeluid vanwege de nabijheid van de Lennikse Baan;
- Merk op dat de gemeten waarden ook de richtwaarden "na sanering" van de milieuovereenkomst niet overschrijden (met name respectievelijk 65 dB(A), 64,2 dB(A), 60 dB(A) en 68 dB(A) voor de periodes dag, avond, nacht en L_{den}-periode).

Conclusies en voorstellen⁴

Gezien de naleving van de niet te overschrijden "grenswaarden" en zelfs van de akoestische richtwaarden van de milieuovereenkomst tussen de NMBS en het BHG, moeten geen bijzondere maatregelen ten aanzien van Infrabel worden overwogen.

⁴ Desgevallend, in geval van overschrijding van de referentiewaarden



Toch moet erop worden gewezen dat deze overeenkomst, overeenkomstig de Europese richtlijn 2002/49 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, slechts gemiddelde waarden over welbepaalde periodes bevat en dat het geluid van doorrijdende treinen dus, ondanks de naleving van deze richtwaarden, duidelijk waarneembaar kan zijn in het noordelijke deel van de Ketelwijk.

Merk ook op dat het verkeer op lijn 50A zal veranderen zodra het GEN volledig operationeel is. Het gebruik van nieuwer en dus akoestisch efficiënter rollend materieel zou de toename van de geluidsniveaus echter moeten beperken.

Om de nieuwe en toekomstige woningen die zich het dichtst bij de spoorlijn bevinden te beschermen, kan het nuttig zijn een geluidwerende voorziening (muur of talud) aan te brengen op de grens van het perceel en aan de rand van het spoorwegdomein, zoals werd overwogen in de in 2005 opgestelde effectstudie voor de opwaardering van lijn 50A naar vier sporen.

