

Resultaten van de geluids- en trillingsmeetcampagnes in mei 2022 in het kader van het beroep op artikel 10 van de ordonnantie geluidshinder door de omwonenden van de Anderlechtstraat in Brussel

Synthesenota

Leefmilieu Brussel - september 2022

Voorgeschiedenis

- Eerste indiening van een verzoek op grond van artikel 10: augustus 2021
 - o In eerste instantie waren er te weinig handtekeningen, waarna de omwonenden hun verzoek in februari 2022 aanvulden
- Ontvankelijkheidsverklaring van het verzoek: februari 2022
- Perimeter: Anderlechtstraat, 1000 Brussel: van 149 tot 157 en van 146 tot 148
- Aantal handtekeningen: 9
- Voorwerp: geluids- en trillingshinder
- Bronnen van de hinder: geluid en trillingen veroorzaakt door de doortocht van zware voertuigen (vrachtwagens en autobussen) op een vervorming van het wegdek.
- Meetcampagne uitgevoerd in mei 2022.

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 geluid, naar de indicatieve waarden vermeld in het geluidsplan voor het globale geluid en het weggeluid, namelijk de interventiedrempels bepaald op 65 dB(A) overdag, 64 dB(A) 's avonds, 60 dB(A) 's nachts en 68 dB(A) gemiddeld (L_{den});
 - Voor de trillingen, naar de drempels van de norm DIN 4150-2, die betrekking heeft op de effecten op personen in de gebouwen; ter verduidelijking, deze normatieve trillingswaarden hebben in het Brussels Gewest geen bindend karakter. Er bestaat namelijk geen enkele wettekst met betrekking tot trillingen veroorzaakt door het wegverkeer.
3. Statuut van de wegen:
 - De Anderlechtstraat is een gemeenteweg.

Stand van zaken

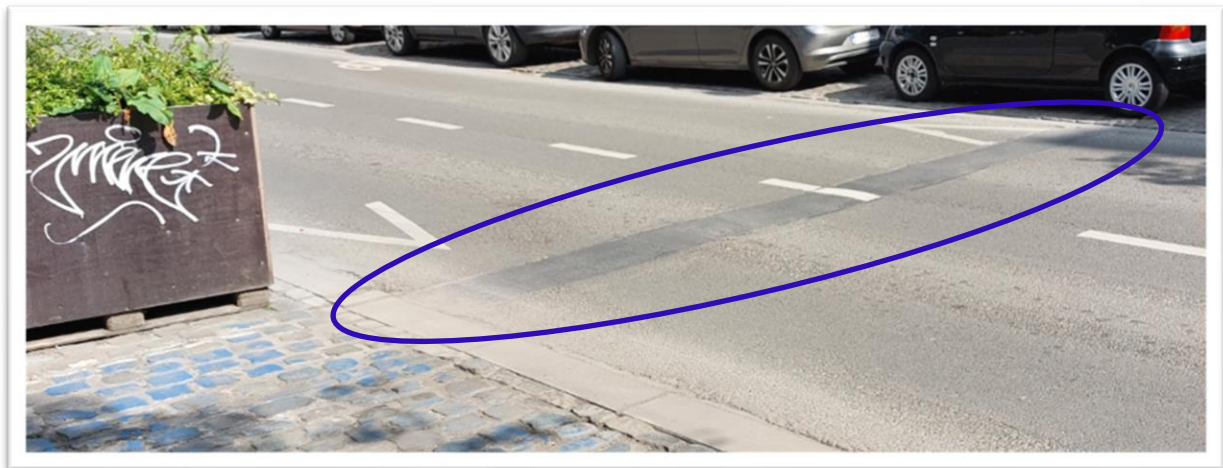
De Anderlechtstraat is geasfalteerd, met tweerichtingsverkeer, zonder helling, met parkeerstroken aan weerszijden. Het meest westelijke deel is ook uitgerust met verkeerskussens.



Het wegverkeer in deze straat is beperkt tot een snelheid van 30 km/u. De buslijn 46 rijdt door de straat. De omwonenden menen dat het verkeer in de straat is toegenomen sinds de boulevards in het hart van de stad autovrij gemaakt zijn. Dit geldt vooral voor de bestelwagens, waarschijnlijk als gevolg van een verplaatsing van het verkeer.

De gebouwen bestaan uit klassieke Brusselse woningen die een doorlopende gevel met een hoogte van G+3 tot G+4 vormen. Vlakbij de locatie in kwestie, van nr. 147 tot nr. 135, staat een nieuw flatgebouw van G+4 met een vliesgevel.

Volgens de perceptie van de omwonenden is de doortocht van zware voertuigen (vrachtwagens en autobussen) over een oude sleuf in de rijbaan bij nr. 147 een bron van hinder, vooral wat trillingen maar ook geluid betreft.



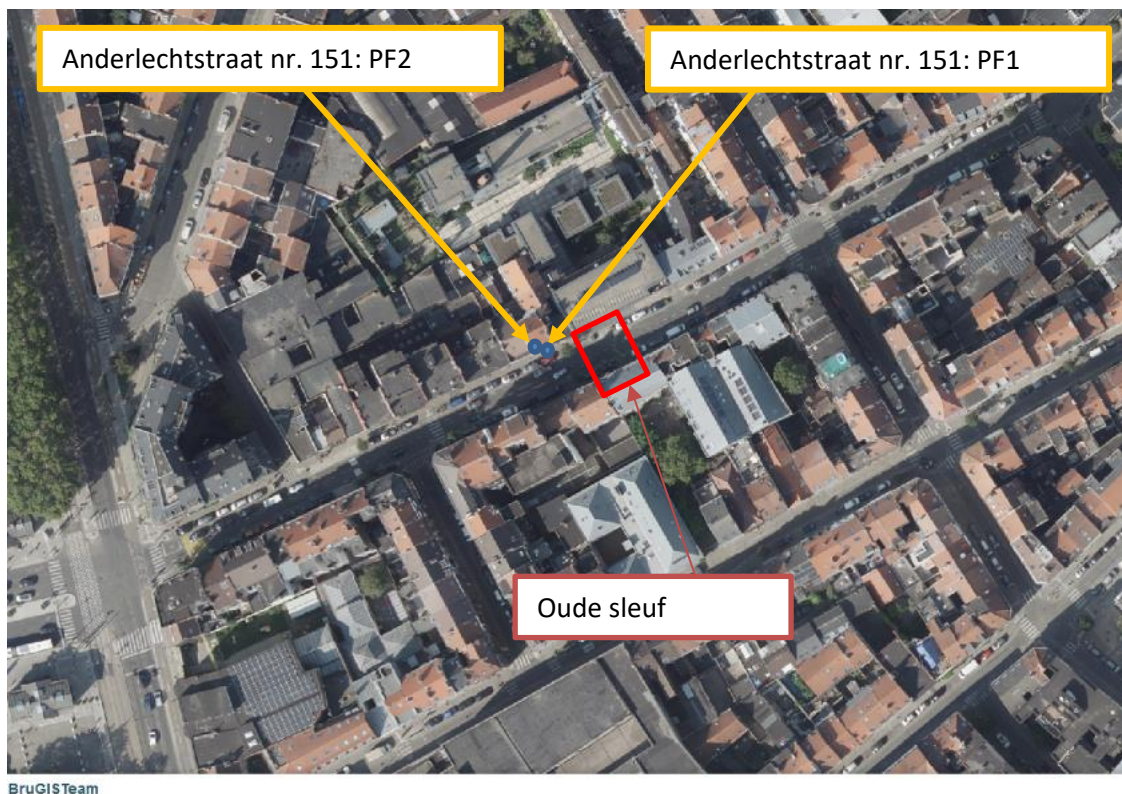
oude sleuf in de rijbaan ter hoogte van nr. 147

Er moet ook worden opgemerkt dat in twee andere zones ter hoogte van nr. 135 het asfalt aangetast is. Dit lijken resten van oude verkeerskussens te zijn.

Meetcampagne

De onderstaande illustratie toont het studiegebied (meetpunten nr. 151; PF1: geluid en PF2: trillingen) en het defect van de rijbaan (de sleuf).





De akoestische meting PF1 werd uitgevoerd van 27/04/2022 tot 05/05/2022 en vond plaats op het balkon van de gevel van nr. 151. Op ditzelfde balkon, onder de geluidsmeter, werd een identificatiesysteem (camera) geplaatst om het geluid van de vrachtwagens en autobussen te isoleren. De trillingsmeting PF2 werd uitgevoerd van 27/04/2022 tot 05/05/2022 in de kamer op de eerste verdieping aan de straatkant van nr. 151.

Vaststellingen

1. Geluid

- De geluidsomgeving wordt voornamelijk gedomineerd door het wegverkeer;
- De gemiddelde geluidsniveaus uit alle bronnen samen liggen op het meetpunt PF1 's avonds en 's nachts boven de interventiedrempel van het plan quiet.brussels;
- De Lden-indicator, het gemiddelde dagelijkse geluidsniveau, overschrijdt systematisch de drempelwaarde van het plan quiet.brussels. De overschrijdingen bedragen 3 tot 5 dB;
- De overige indicatoren per uurperiode, L_d , L_e en L_n , overschrijden eveneens de drempelwaarden van het plan quiet.brussels.

Anderlechtstraat nr. 151	L_d [dB(A)]	L_e [dB(A)]	L_n [dB(A)]	L_{den} [dB(A)]
Drempelwaarden quiet.brussels	65,0	64,0	60,0	68,0
Woensdag 27/04	65,7*	64,8	64,0	70,7
Donderdag 28/04	69,2	69,2	64,0	72,3
Vrijdag 29/04	71,5	66,9	66,3	73,8
Zaterdag 30/04	65,7	67,1	64,5	71,4
Zondag 01/05	67,7	66,2	64,7	71,8
Maandag 02/05 ***	68,7	74,3	63,4	74,0
Dinsdag 03/05	69,6	65,2	62,3	70,8
Woensdag 04/05	70,5	64,6	63,9	71,9



Donderdag 05/05	68,5**	-	-	-
Waarde volledige week zonder 02/05	70,3	66,9	64,4	72,3
Weekendwaarde	66,8	66,7	64,6	71,6

*: aangezien de meting om 17.00 u. begon, zijn deze perioden gedeeltelijk voor deze dag

** : aangezien de meting om 14.00 u. eindigde, zijn deze perioden gedeeltelijk voor deze dag

***: Dag van het Suikerfeest en vuurwerk tussen 22.00 en 23.00 uur

Er werd een specifieke analyse van het geluid van de autobussen en vrachtwagens uitgevoerd voor de periode van woensdag 4 mei om 17.00 u. tot donderdag 5 mei om 14.00 u. Ze geeft aan dat het geluidsniveau dat alleen door bussen en vrachtwagens wordt gegenereerd, onder de geluidsdrempels van het plan quiet.brussels ligt.

Van 04/05 om 17.00 u. tot 05/05 om 14.00 u.	L _d [dB(A)]	L _e [dB(A)]	L _n [dB(A)]	L _{den} [dB(A)]
Drempelwaarden quiet.brussels	65,0	64,0	60,0	68,0
Bussen en vrachtwagens	58,6	54,0	52,4	60,3
Ander geluid (uitgezonderd bussen en vrachtwagens)	69,4	64,2	63,6	71,3
Alle bronnen samen	69,7	64,6	63,9	71,6

2. Trillingen

- Voor alle trillingsbronnen samen geven de metingen uitgevoerd op punt PF2 aan dat aan de criteria van de norm DIN 4150-2, die betrekking heeft op het comfort van de bewoners in de gebouwen, overdag en 's nachts worden nageleefd tijdens de volledige duur van de meting;
- De analyse van de specifieke invloed van bussen en vrachtwagens op de in het gebouw gevoelde trillingsniveaus werd uitgevoerd voor de periode van woensdag 4 mei om 17.00 u. tot donderdag 5 mei om 14.00 u. Uit de resultaten blijkt dat bussen en vrachtwagens geen sterkere trillingen produceren dan andere voertuigen.

Conclusies en voorstellen

De geluidsdrempels van het plan quiet.brussels, voor alle bronnen samen, worden op het meetpunt voor alle meetperiodes samen overschreden, ook voor de gemiddelde L_{den}-waarde. De overschrijdingen bedragen 3 tot 5 dB boven de interventiedrempel van het plan quiet.brussels, voor alle perioden samen. Het geluidsniveau dat alleen door autobussen en vrachtwagens wordt veroorzaakt, ligt onder de geluidsdrempels voor alle bronnen samen.

Wat de trillingsmetingen betreft, worden de criteria van de norm DIN 4150-2 nageleefd voor de hele meetperiode. Het is belangrijk om te onthouden dat de norm DIN4150-2 alleen betrekking heeft op de hinder voor personen, en niet op de stabiliteit van de gebouwen. Uit de gedetailleerde analyse van de metingen over 24 uur blijkt niet dat de autobussen en vrachtwagens de belangrijkste bron van trillingen zijn voor de gemeten waarden.

Niets wijst er dus specifiek op dat de doortocht van autobussen en vrachtwagens over de oude sleuf in de rijbaan de belangrijkste bron is van de trillingen die in het gebouw aan de Anderlechtstraat 151 worden gevoeld.



Gelet op deze elementen zouden de oplossingen die moeten worden geïmplementeerd om de geluidshinder te verminderen, als volgt zijn:

- Vernieuwing van het asfaltwegdek na een controle van de funderingen, met name in de sleuf ter hoogte van nr. 147;
- Beperking van het aantal voertuigen dat door deze straat rijdt;
- Implementatie van maatregelen om een strikte naleving van de snelheidslimiet van 30 km/uur te verzekeren.

Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld worden uitgevoerd in het kader van de studie en implementatie van lokale mobiliteitsplannen.

Deze voorstellen moeten samen met de betrokken infrastructuurbeheerder, in dit geval de Stad Brussel, worden uitgewerkt om hun technische, budgettaire en operationele gevolgen te beoordelen. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor de implementatie ervan.

