

Resultaten van de geluids- en trillingsmeetcampagnes van september 2014 in het kader van het beroep op artikel 10 van de ordonnantie geluidshinder door de omwonenden van de Lannostraat

Synthesenota

Leefmilieu Brussel - november 2014

Retroacta

- Indiening van de aanvraag van artikel 10: 20 mei 2013
- Ontvankelijkheidsverklaring van de aanvraag: juli 2013
- Perimeter: nr. 1, 2, 4 en 6 van de Lannostraat + 54, 55 en 56b Vleurgatsesteenweg
- Aantal handtekeningen: 17
- Betreft: geluids- en trillingshinder
- Met de vinger gewezen bronnen: geluid en trillingen veroorzaakt door de passage van het wegverkeer (auto's, vrachtwagens en bussen) op het plateau aan het kruispunt.
- Meetcampagne op verzoek van de omwonenden uitgesteld naar 2014 als gevolg van de herstelling van het plateau door de wegbeheerder eind 2013.

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. Indien de vraag ontvankelijk is, belast de overheid aan wie het verzoek is gericht, Leefmilieu Brussel met de realisatie van een geluidsstudie. Die omvat een beschrijving van het geluidsniveau van de betrokken zone en de opstelling van voorstellen van acties die de geïdentificeerde geluidshinder kunnen verhelpen.
2. In het kader van onderhavige klacht, werd verwezen:
 - Wat betreft het geluid, rekening houdend met het feit dat het niet mogelijk was om de bussen te onderscheiden van de rest van het wegverkeer omwille van de intensiteit van het verkeer, het groot aantal geluidsgenererende evenementen en de afwezigheid van overschrijdingen van het geluidsdrukkniveau bij buspassages, naar de indicatieve waarden die zijn vermeld in het geluidsplan voor globaal geluid en weggeluid, met name de interventiedrempels die werden bepaald op 65 dB(A) overdag, 64 dB(A) 's avonds, 60 dB(A) 's nachts en 68 dB(A) gemiddeld (L_{den});
 - Wat betreft de trillingen, naar de indicatieve waarden opgenomen in de milieu-overeenkomst van 29 februari 2008 tussen het Gewest en de MIVB met betrekking tot lawaai en trillingen van bussen, met name de drempels die werd bepaald door de norm DIN 4150-2 aangaande de effecten op personen in gebouwen (uitgedrukt in KB_f (t) of maximale gewogen trillingsamplitude);



	DAG (6 – 22u00)			NACHT (22 – 06u00)		
	KB _{Fmax} Au	KB _{Fmax} Ao	KB _{FTr} Ar	KB _{Fmax} Au	KB _{Fmax} Ao	KB _{FTr} Ar
Gebouwen gesitueerd in volledig of hoofzakelijk residentiële zones	0,15	3	0,07	0,1	0,2	0,05

- We noteren dat de norm DIN 4150-3 met betrekking tot effecten op gebouwen niet is opgenomen in de overeenkomst en dat de hierna opgemeten waarden ter informatie worden gegeven.

3. Status van de wegen:

- De Vleurgatsesteenweg is een gewestweg
- De Lannostraat is een gemeenteweg

Plaatsbeschrijving

De Lannostraat wordt door het wegverkeer gebruikt in één enkele richting vanaf de Vleurgatsesteenweg en door fietsers in de twee richtingen. De Vleurgatsesteenweg wordt, naast het wegverkeer in beide richtingen, ook door de MIVB-buslijnen 38 en 60 gebruikt.

De omwonenden vinden de passage van voertuigen, vooral bussen, op het plateau een bron van heel wat geluidsoverlast. De geringe hoogte van het plateau, de slechte staat ervan, de bestrating in klinkers en de snelheid van de voertuigen zijn elementen die bijdragen tot deze toestand.

De configuratie van de weg (smal, ononderbroken gebouwgevels G+2 of G+3) is niet meteen gunstig voor een gematigde geluidsomgeving. Het geluid zit als het ware in de val in deze U-vormige straat.

Meetcampagnes

De meetcampagne werd gerealiseerd van maandag 15/09/2014 tot dinsdag 23/09/2014. De apparatuur om het geluid (nr. LD01) en de trillingen (nr. VIB01 & nr. VIB02) te meten, werd geplaatst ter hoogte van het nummer 4 van de Lannostraat. We vermelden nog dat gedurende de 1^e helft van de meetcampagne een container aanwezig was in de Vleurgatsesteenweg, in bergopwaartse richting. Deze container heeft er vast en zeker voor gezorgd dat de snelheid van het verkeer in de Vleurgatsesteenweg werd teruggebracht. Omdat er geen specifieke codering van het wegverkeer kon worden gerealiseerd, was het onmogelijk om te bepalen of de doortocht van bussen voor meer overlast zorgt dan de rest van het verkeer.

Vaststellingen

1. Geluid

- De geluidsomgeving wordt in hoofdzaak gedomineerd door het wegverkeer;
- De bijdrage van het gebruik van het plateau door het verkeer tot de geluidshinder, kan op zich niet worden becijferd. De onregelmatigheden in de bestrating ervan en de snelheid van de voertuigen zijn elementen die bijdragen tot de gemeten geluidsniveaus;
- De geluidsniveaus van het punt LD01 overschrijden lichtjes de norm (van 0,4 tot 1,2 dB (A)) in vergelijking met de interventiedrempel van het plan ter bestrijding van het geluid overdag en 's avonds in de week en 's avonds en 's nachts gedurende het weekend;
- De aanwezigheid van de bar-restaurant in de buurt van het meetpunt beïnvloedt naar alle waarschijnlijkheid de avondlijke geluidsniveaus tijdens het weekend;



Punt	L _{day} 7u-19u	L _{evening} 19u-23u	L _{night} 23u-7u	L _{den}
Interventiewaarden BHG	65	64	60	68
LD01 week	65,5	64,5	58,7	67,6
LD01 we	63,9	64,4	61,2	68,5

2. Trillingen

- De volgende tabel geeft de resultaten die werden verkregen voor de totale duur van de meetperiode van 15/09 17u30 tot 21/09 middernacht. De trillingsniveaus die de norm DIN 4150-2 niet respecteren, staan in het rood. Deze evaluatie gebeurt aan de hand van de factoren KBF_{max}, het maximum van alle KB-factoren voor de periode overdag (6 uur tot 22 uur) en de periode nacht (22 uur - 6 uur), en KBF_{Tr}, het equivalent van een gemiddelde over de beschouwde periode (dag/nacht) van de KB-factoren die werden geëvalueerd voor elke cyclus van 30s.

DAG	KB _{Fmax}			KB _{FTr}		
	X	Y	Z	X	Y	Z
Grenswaarde	3			0,070		
15/9	0,219	0,116	0,700	0,037	0,011	0,202
16/9	0,216	0,216	0,653	0,027	0,016	0,159
17/9	0,347	0,193	0,676	0,029	0,015	0,167
18/9	0,320	0,398	0,661	0,037	0,025	0,174
19/9	0,221	0,157	0,638	0,036	0,019	0,165
20/9	0,327	0,251	0,684	0,031	0,016	0,168
21/9	0,237	0,229	0,550	0,019	0,011	0,111

NACHT	X	Y	Z	X	Y	Z
Grenswaarde	0,2			0,05		
15/9	0,120	0,129	0,394	0,017	0,015	0,118
16/9	0,302	0,254	0,700	0,025	0,018	0,099
17/9	0,178	0,197	0,543	0,018	0,014	0,095
18/9	0,248	0,158	0,661	0,020	0,014	0,095
19/9	0,186	0,15	0,596	0,019	0,016	0,086
20/9	0,257	0,556	0,692	0,022	0,023	0,104
21/9	0,176	0,186	0,684	0,019	0,020	0,085

- De referentiewaarden van de norm DIN 4150-2 die mikt op het comfort van de inwoners, worden zowel overdag als 's nachts overschreden voor de richting Z;
- Ter informatie: de norm DIN 4150-3 (effecten op gebouwen) wordt gerespecteerd aan het meetpunt.



Voorstel van oplossingen om de hinder te beperken

Rekening houdend met de niet-naleving van de norm DIN 4150-2 en van de referentie-geluidsniveaus van het plan ter bestrijding van het geluid, is het aan de overheden om de toe te passen oplossingen te bestuderen en voor te stellen. Om dat doel te bereiken, zijn verschillende pistes mogelijk op grond van hun voor- en nadelen, en dit los van elkaar of gecombineerd.

Oplossingen om de hinder op lange termijn te beperken:

- Algemene herstelling van de weg met integratie van andere systemen om de snelheid te vertragen of toepassing van een ander wegprofiel om de snelheidsbeperking van 50 km/u te doen naleven.
- De volledige vernieuwing van het plateau, in het bijzonder de funderingen + aangepaste bedekking

Oplossingen om de hinder op korte termijn te beperken:

- Herstellen van het plateau: bekleding in asfalt op het hele plateau

Deze voorstellen moeten worden uitgewerkt met de beheerders van de betrokken infrastructuur, met name in onderhavig geval met Brussel Mobiliteit voor de Vleurgatsesteenweg en de gemeente Elsene voor de Lannostraat, om de implicaties ervan te evalueren op technisch, budgettair en exploitatievlak. De uitvoering ervan is voor de beheerders van de infrastructuur.

Ter informatie: een project voor de heraanleg van de Vleurgatsesteenweg, tussen het Flageyplein en de Louizalaan, met integratie van een busstrook, werd reeds uitgewerkt door Brussel Mobiliteit en voorgelegd aan de gemeente Elsene. In dit stadium werd, wat dit project betreft, nog geen consensus bereikt tussen de partijen.

