

LIJN 26 : STUK TUSSEN PLASKYSQUARE EN DE GENERAAL WAHISLAAN IN SCHAARBEEK

Algemene beschrijving

Lokalisatie

De perimeter van het zwarte punt betreft een stuk van spoorlijn 26 in open lucht, gelegen voorbij de Eugène Plaskysquare op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek. Deze noord-zuid as van ongeveer 700 m loopt voorbij het Generaal Meiserplein en het Vaderlandsplein. Ten zuiden wordt de lijn begrensd door de Generaal Wahislaan en ten zuiden door de Topaaslaan. De lijn wordt gekruist door de Ernest Cambierlaan, de Rogierlaan en de Leuvensesteenweg.

Bestemming

Op deze plaats zijn er langs spoorlijn 26 voornamelijk huisvestingzones maar langs de Leuvensesteenweg en bij het Meiserplein ook zones met een gemengd karakter. In het noorden is er langs de Ernest Cambierlaan een sportterrein. Op vlak van ontwikkeling definieert het GBP de eilanden ten noorden van de Rogierlaan als huisvestingzone en deze ten zuiden van deze verkeersader als gemengde zones. Er zijn ook twee groene/recreatieve zones ten westen van het noordelijke deel van het bestudeerde stuk spoorlijn. Tussen de Topaaslaan en de Leuvensesteenweg ligt een eiland met een sterk gemengd karakter.

Betrokken bevolking

Naar schatting ondervinden 1500 bewoners hinder van dit stuk spoorlijn, bij een bevolkingsdichtheid van ongeveer 128 inwoners per ha.

Context

Een van de GEN-lijnen zal langs dit stuk van spoorlijn 26 worden geleid.

Dit stuk van spoorlijn 26 vormde het voorwerp van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning vanwege het ministerie van Transport met het oog op het maken van de verbinding tussen lijn 161 en lijn 26 via de Schuman- Josaphat tunnel. Deze tunnel zal aansluiting vinden op de bestaande tunnel van spoorlijn 26.

Op 24 januari 2001 werd een milieubeleidovereenkomst ondertekend tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS. Deze overeenkomst bepaalt de doelstellingen op lange termijn voor de beoogde akoestische kwaliteit. Er worden ook grenzen vastgelegd die niet mogen worden overschreden evenals waarden voor een noodinterventieplan. (zie inleiding).



Huidige akoestische situatie

Meetcampagne

Tussen 5 en 7 november 2002 werden acht metingen gedaan van een half uur tot twee uur, aan beide zijden van het betreffende stuk spoorlijn.

Tussen 4 en 8 november 2002 werden ook vier metingen gedaan van telkens 24 uur aan beide zijden van het stuk spoorlijn in kwestie. Dit was hun lokalisatie: Generaal Wahislaan 3, Distelstraat 29, Milcampsiaan 162 en Luzernestraat 53.

De twee non-stop metingen van lange duur werden uitgevoerd tussen 31 oktober en 12 november 2002. Het eerste punt is gelegen in de tuin van de Ernest Cambierlaan 89/2 waar de sporen 6 m lager liggen. Het tweede punt is gelegen in de Luzernestraat 53 waar de sporen eveneens 6 m lager gelegen zijn.

Vaststellingen

De geluidsniveaus veroorzaakt door treinen zijn niet buitensporig hoog en overschrijden slechts lichtjes het niveau van overlast van 60 dB(A) 's nachts voor de twee noordelijkste meetpunten.

Wanneer er geen treinverkeer is, bereikt het achtergrondlawaai in de wijk 54 dB(A) overdag en 48 dB(A) 's nachts. Het lawaai wordt deels bepaald door het wegverkeer in de omgeving. Deze waarden tonen aan dat het centrale gedeelte van de eilanden langs dit stuk spoorlijn relatief rustig zou zijn zonder het treinlawaai.





LIJN 26 : STUK TUSSEN PLASKYSQUARE EN DE GENERAAL WAHISLAAN IN SCHAARBEEK

Validering van het zwarte punt

Vergelijking met de geldende normen

Op basis van de grenswaarden en de vastgelegde waarden voor noodinterventies in de milieudeclaratie die werd ondertekend tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS luiden de belangrijkste vaststellingen voor het betreffende stuk spoorlijn 26 als volgt:

- De drempelwaarde voor noodinterventie (73 dB(A) overdag en 68 dB(A) 's nachts) is niet bereikt op de vaste meetpunten.
- Hetzelfde werd vastgesteld voor de drempelwaarde die niet mag worden overschreden overdag (70 dB(A) en 's nachts (65 dB(A)).
De drempels die na de sanering niet mogen worden overschreden, zijn bereikt op de meetpunten van de Generaal Wahislaan en de Enest Cambierlaan.
Het maximum geluidsniveau voor treinverkeer ter hoogte van de meetpunten bereikt 90 dB(A).

De geluidsniveaus veroorzaakt door het treinverkeer zijn hier weinig hinderlijk in de woningen en liggen onder de interventiedrempels zoals deze werden bepaald in de milieuconventie tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS. De geluidshinder kan echter groter zijn voor de woningen die erg dicht bij de sporen gelegen zijn.

Factoren die het geluid beïnvloeden

Topografie en profiel van de plaats

De sporen zijn min of meer vlak en lopen doorheen een klein kunstmatig dal dat 6 tot 8 meter lager gelegen is dan de natuurlijke omgeving en dat gemiddeld 40 meter breed is. Het feit dat de treinen door een dal rijden, gaat de geluidsverspreiding tegen naar de omliggende woningen.
Het bestudeerde stuk van spoorlijn 26 heeft een spoor in elke rijrichting. De sporen worden begrensd door begroeide spoorwegbermen.

Bebouwd kader

In het zuiden bestaan de wijken gelegen langs de spoorlijn voornamelijk uit appartementsgebouwen met 3 of 4 verdiepingen. Langs de Leuvensesteenweg zijn heel wat handelszaken. De woningen tussen de Ernest Cambierlaan en de Genraal Wahislaan zijn allemaal herenhuizen die dateren uit de eerste helft van vorige eeuw. Langs het noordwestelijke deel van de spoorlijn vinden we ten slotte nog een park en een recreatief centrum.

Algemeen beschouwd, vormen de achtergevels van de woningen (tuinzijde) een nagenoeg aaneensluitend front, wat de geluidsverspreiding tegengaat. Slechts een dertigtal woningen grenzen met hun tuin rechtstreeks aan de spoorwegberm.

Bestaande geluidswerende maatregelen

Afgezien van de dubbele beglazing zijn de bestaande gebouwen niet uitgerust met een aangepaste akoestische bescherming.

Er is geen geluidswerende muur langs het stuk spoorlijn in kwestie.

Frequentie en soort verkeer

Globaal genomen wordt het treinverkeer langs dit stuk van spoorlijn 26 als "gemiddeld" beschouwd, met ongeveer 150 treinen per dag.

Gemiddeld komen er op een weekdag 125 treinen voorbij, wat neerkomt op ongeveer 7,8 treinen per uur. 's Nachts zijn dat er 2,7 per uur met een totaal van 25 treinen. De verkeersintensiteit op deze lijn is dus "gemiddeld".

Het treinverkeer overdag bestaat voornamelijk uit reizigerstreinen maar ook uit een twintigtal goederentreinen.

Het nachtelijke treinverkeer bestaat voornamelijk uit goederentreinen.

De staat van de sporen

De sporen lijken zich niet in slechte staat te bevinden en vertonen geen opvallende afwijkingen.

Beginnelsen voor verbetering

Mogelijke oplossing

De akoestische vaststelling wees erop dat de bereikte geluidsniveaus een interventie van het Gewest en/of de NMBS noodzakelijk maken.

De belangrijkste factoren die de geluidsbron van een trein beïnvloeden zijn:

- De soort en de kenmerken van het rollend materieel
- De frequentie van de voorbijrijdende treinen
- De snelheid van de treinen
- De staat van de sporen

De belangrijkste factoren die de verspreiding beïnvloeden van het geluid veroorzaakt door treinen zijn:

- De kenmerken van de woningen (in het bijzonder wanneer het lage woningen zijn die niet aansluitend zijn gebouwd)
- De topografie en de plaats van de sporen ten opzichte van de woningen

In het kader van een verbetering van het akoestische kader kunnen echter de volgende **oplossingen** worden **overwogen** om aldus de geluidsoverlast te beperken:

- **Verbetering van de kwaliteit van het rollend materieel.** Erop toezien dat voor het nieuwe rollend materieel de akoestische normen worden nageleefd zoals deze worden opgelegd door de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit in het kader van de Europese richtlijn terzake.
- **Regelmatig onderhoud van de sporen** om oneffenheden te voorkomen op de rails en regelmatige controle van de meest luidruchtige technische installaties (verzetten van de wissels, treindetectors). Deze twee onderdelen veroorzaken heel wat lawaai wanneer de trein voorbijkomt.
- De stedenbouwkundige vergunning afgeleverd aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, voor de uitvoering van de spoorwegverbinding Shuman-Josaphat en de wijziging van het stuk Meiser-Josaphat, bepaalt dat na uitvoering van dit project, de geluidsdrempels van 65 dB(A) overdag en 60 dB(A) 's nachts moeten worden gerespecteerd.

Gezien de voorschriften vermeld in de stedenbouwkundige vergunning van voornoemd project, hangt de uitvoering van deze maatregelen af van de NMBS.

Een andere mogelijke oplossing voor minder geluidsoverlast bestaat uit het plaatsen **van geluidswerende obstakels**, in de nabijheid van de geluidsbron. Deze oplossing kadert in het licht van de **reeds ondernomen permanente acties** op bepaalde stukken spoorlijn. Het soort van obstakel, geluidsmuren of overdekking, hangt af van de efficiency, kostprijs, haalbaarheid en technische mogelijkheden.