

Algemene beschrijving

Lokalisatie

De perimeter van het zwarte punt betreft het stuk van de spoorlijnen in het station van Schaarbeek, gelegen bij de Lambermontlaan tussen de Teichmannbrug en de Albertbrug op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek. Deze zone valt samen met het laagste gedeelte van de wijk « Monplaisir-Huart Hamoir » en strekt zich uit over een lengte van ongeveer 800 m en een breedte van 400 meter. De zone wordt in het noordwesten begrensd door de Vilvoordelaan, in het zuidwesten door de Lambermontlaan, in het noordoosten door de Anatole Francestraat en in het zuidoosten door de A. Giraudlaan en de J. Jaureslaan.

Bestemming

Er zijn vele woningen bij het station van Schaarbeek maar ook enkele kantoorgebouwen en kleine buurtwinkels, vooral in de G. Rodenbachlaan.

Op vlak van ontwikkelingsperspectief wordt in het G.B.P. in grote lijnen de huidige situatie bevestigd met een huisvestingzone in de Monplaisir laan en gemengde zones in de G. Rodenbachlaan.

Betrokken bevolking

De woningen staan er dicht op elkaar gebouwd en ook erg dicht bij de spoorlijn. Sommige tuinen van de woningen in de G. Rodenbachlaan geven rechtstreeks uit op de sporen. Algemeen is het de eerste huizenrij die hinder ondervindt van het stuk spoorlijn. Naar schatting hindert het treinlawaai ongeveer duizend wijkbewoners bij een bevolkingsdichtheid van 220 inwoners/ha.

Context

Het station van Schaarbeek is een reizigersstation. Er is een ontwerp over een TGV-terminal in de nabijheid van dit station. De spoorlijnen 25, 26, 27, 28, 36 en 161 komen voorbij in het station van Schaarbeek. De toekomstige lijnen R1 (stuk van huidige spoorlijn 36) en R4 (stuk van wat momenteel lijn 25/27 is) van het GEN zullen ook langs dit station voorbijkomen.

Op 24 januari 2001 werd een milieubeleedovereenkomst 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

In de nacht van 7 op 8 november 2002 werden in de straten die loodrecht staan op de G. Rodenbachlaan en de Monplaisir laan tien metingen gedaan van een half uur tot twee uur.

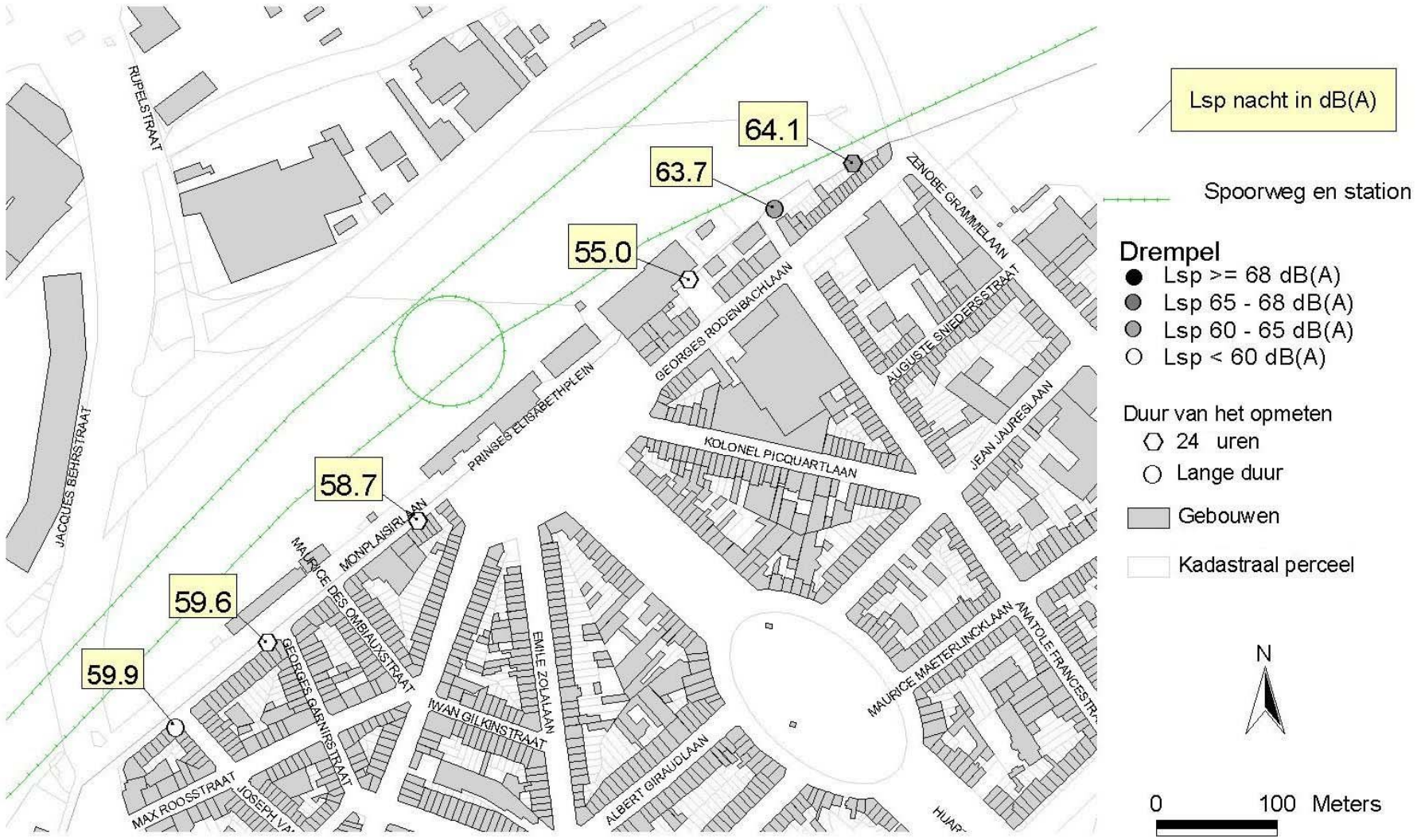
In de nacht van 6 op 7 november werden vier metingen gedaan: Monplaisir laan 57 en 101, G. Rodenbachlaan 70 en in de parking van het commissariaat tussen de nrs. 12 en 20 van diezelfde laan.

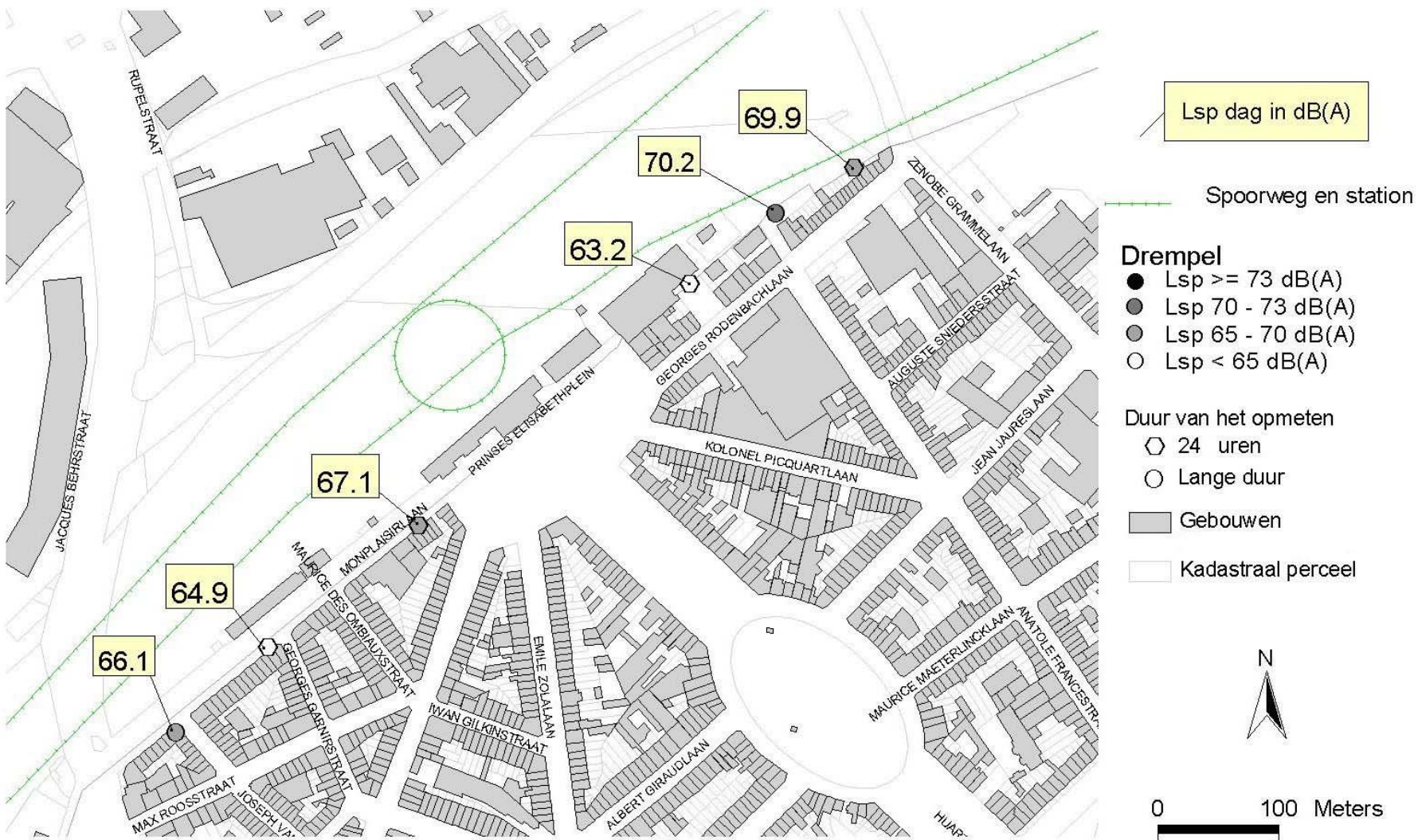
De twee non-stop metingen van lange duur gebeurden tussen 5 en 8 november 2002. Het eerste punt is gelegen in de tuin die grenst aan de woning in de Monplaisir laan 21 en tegenover de spoorlijnen. Het tweede meetpunt bevindt zich in de tuin van de garage Bernaerd in de G. Rodenbachlaan 42.

Vaststellingen

De geluidsniveaus te wijten aan het treinverkeer bereiken 70 dB(A) overdag in de tuinen langs de sporen van de G. Rodenbachlaan (zie kaart hieronder).

Wanneer geen trein voorbijkomt, bedraagt het globale achtergrondlawaai van de wijk 57 dB(A) overdag en 48 dB(A) 's nachts en wordt gedeeltelijk bepaald door het wegverkeer in de omgeving. Deze twee waarden geven aan dat de wijk betrekkelijk rustig zou zijn zonder het lawaai van het treinverkeer. We merken tevens op dat het achtergrondlawaai van de Monplaisir laan gemiddeld 4 dB(A) méér bedraagt dan in de G. Rodenbachlaan.





Validering van het zwarte punt

Vergelijking met de geldende normen

Op basis van de grenswaarden en de vastgelegde waarden voor noodinterventies in de milieubeleidsvereenkomst die werd ondertekend tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS luiden de belangrijkste vaststellingen voor het station van Schaarbeek als volgt:

- De drempelwaarde voor noodinterventie (73 dB(A) overdag en 68 dB(A) 's nachts) is niet bereikt op de vaste meetpunten.
- De drempelwaarde die niet mag worden overschreden (70 dB(A) overdag en 65 dB(A) 's nachts) wordt lichtjes overschreden overdag voor het meetpunt in de G. Rodenbachlaan 42.
- Het maximum geluidsniveau voor voorbijrijdende treinen vastgesteld tijdens de meting bedraagt om en bij de 80 dB(A) wat normaal is voor dit soort van treinverkeer op dat punt.

Ten slotte overschrijden de geluidsniveaus veroorzaakt door treinverkeer doorgaans de drempel voor geluidshinder terwijl ze lager zijn dan de drempels voor interventie die worden bepaald in de milieubeleidsvereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS.

De bestudeerde zone en meer bepaald het laatste stuk van de G. Rodenbachlaan wordt erkend als zwart punt van het spoorwegnet. We herinneren eraan dat deze erkenning niet noodzakelijk een sanering tot gevolg heeft maar wel dat een objectieve en grondige studie moet worden gedaan (opstellen van voorstel voor aanbrengen van geluidswerende installaties).

Factoren die het geluid beïnvloeden

Topografie en profiel van de plaats

Het Prinses Elisabethplein, waar het station zich bevindt, ligt op hetzelfde niveau als de sporen. Het treinlawaai is dus aanzienlijk voor de gebouwen vlakbij het station en langs de sporen.

Parallel met de sporen is er een aanzienlijk niveauverschil aan het uiteinde van de G. Rodenbachlaan waar de straat ongeveer 5 meter hoger ligt dan de sporen. In de Monplaisirlaan is dit niveauverschil geleidelijker en niet méér dan 2m aan het einde van de laan. De lagergelegen sporen aan de grenzen van de wijk worden bijgevolg omgeven door bermen wat de verspreiding van het lawaai naar de gebouwen in deze zones tegengaat.

Ter hoogte van het station en langs de G. Rodenbachlaan lopen een twintigtal sporen over een breedte van ongeveer 100 m.

Bebouwd kader

De wijk rond het station van Schaarbeek bestaat hoofdzakelijk uit eengezinsrijwoningen met 3 verdiepingen uit het begin van vorige eeuw. Op het Prinses Elisabethplein en in de G. Rodenbachlaan zijn enkele handelszaken. In deze laan is ook een commissariaat. De woningen van het laatste stuk van de Monplaisirlaan hebben slechts één verdieping.

De G. Rodenbachlaan is aan beide zijden bebouwd. De huizenrij langs de kant van de sporen is doorlopend, behalve rond garage garage Bernaerd (nr. 42). De meeste voorgevels van de woningen in de Monplaisirlaan kijken rechtstreeks uit op de sporen aangezien deze laan slechts aan één zijde bebouwd is. Deze nagenoeg doorlopende configuratie van woningen tegenover de sporen verhindert dat het treinlawaai zich verder in de achtergelegen wijk kan verspreiden.

Bestaande geluidswerende maatregelen

De bestaande gebouwen zijn voorzien van geen enkele specifieke akoestische bescherming. We merken tevens op dat meer dan de helft van de woningen voorzien zijn van dubbele beglazing.

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

Frequentie en soort verkeer

Op een weekdag komen gemiddeld 450 treinen voorbij overdag. Dit betekent een frequentie van 30 treinen per uur. 's Nachts bedraagt dit 10 treinen per uur met in het totaal 95 treinen. En « slechts » 5 treinen per uur tussen 1 en 5 uur.

Het treinverkeer in het station van Schaarbeek is bijgevolg erg intens ten opzichte van andere punten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het treinverkeer overdag bestaat voor 90 % uit reizigerstreinen. De overige 10% zijn goederentreinen.

De staat van de sporen

De sporen lijken zich niet in slechte staat te bevinden en vertonen geen opvallende afwijkingen. De vele spoorwissels vergroten de geluidsoverlast veroorzaakt door het treinverkeer.

Beginnelsen voor verbetering

Mogelijke oplossing

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.
- Het verkeer dat het meeste lawaai veroorzaakt bij voorkeur langs de zijde van de Vilvoordelaan leiden gezien de industriezone langs voornoemde laan.
- **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, hangt af van de efficiency, kostprijs, haalbaarheid en technische mogelijkheden. Deze maatregel zou vooral nuttig zijn voor het laatste stuk van de G. Rodenbachlaan waar de geluidsoverlast het grootst is.
- De afrastering van het terrein van de NMBS in de Monplaisir laan vervangen door een bakstenen muur. Gezien de hoogte van de woningen in deze laan en het grote aantal sporen op deze plaats, zal deze maatregel slechts een belangrijke impact hebben voor de gelijkvloerse verdiepingen van deze woningen.

Gezien het plan voor heraanleg en uitbreiding van de spoorinfrastructuur, hangt de uitvoering van de meeste maatregelen grotendeels af van de NMBS.