

Algemene beschrijving

Lokalisatie De perimeter van het zwarte punt betreft een stuk van de Haachtsesteenweg op het grondgebied van de gemeente Evere, tussen de Lindestraat en de Onthaalquare in het westen (gemeentegrens) en de Houtweg in het oosten. Deze zone strekt zich uit over een lengte van ongeveer 1.300 meter en een breedte van 50 meter, rekening houdend met het eerste bebouwde front aan beide zijden van de steenweg.

Bestemming Op deze plaats vertoont de steenweg diverse bestemmingen: woningen, handelszaken, KMO's, typisch voor dit type weg maar de huisvesting primeert toch nog. Op de kruispunten met de belangrijkste dwarswegen zijn enkele buurtwinkels (Linde-Vandevelde in de richting van de Helmetwijk in Schaarbeek en Henri Conscience in de richting van Evere centrum). Met het oog op de ontwikkeling plant het GBP aan beide zijden van de steenweg woongebieden behalve voor de twee huizenblokken met gemengd karakter in de omgeving van de Onthaalsquare en een huizenblok met sterk gemengde functie aan het kruispunt met de Houtweg. De Haachtsesteenweg wordt als structurerende as beschouwd.

Bevolking De bevolkingsdichtheid in dit stuk van de steenweg schommelt tussen 25 en 50 inw/ha. De betreffende zone telt ongeveer 500 woningen.

Context De Haachtsesteenweg is een gewestelijke weg. Zoals typisch is voor de oude toegangswegen tot de stad, loopt de weg over het grondgebied van verschillende Brusselse gemeenten, meer bepaald Evere, Schaarbeek en Sint-Joost over iets minder dan 7,5 km. Het bestudeerde stuk krijgt in het GewOP het statuut van **Interwijkenweg**.

Kaart vier van het GewOP met betrekking tot de verbetering van het levenskader bevestigt de gewestelijke doelstelling om iets te doen aan het probleem van geluidshinder door het lawaai op de steenweg. In het kader van de **ontwikkeling van de integratie van de structurerende ruimten in de omgeving** in het stedelijke gedeelte van de steenweg (tot aan de Houtweg), is het aanbevolen om het autoverkeer te matigen in functie van de specialisatie van de bestudeerde weg. In het raam van de ontwikkeling van de woonfunctie geldt voor de Haachtsesteenweg een lint van akoestische interventie (met uitzondering van het stuk tussen de Koningsstraat en de Middaglijnstraat).

Een ander stuk van de Haachtsesteenweg werd ook als zwart punt in het wegverkeer aangegeven. Het betreft het stuk tussen de Rogierlaan en het Poggeplein op grondgebied van de gemeente Schaarbeek.



Huidige akoestische situatie

Meetcampagne De metingen van korte duur (10 minuten) werden gehouden op 4 december 2002 tussen 16.00 en 17.00 uur, op 5 verschillende mobiele punten, op een hoogte van ongeveer 1,5 m.

De metingen van langere duur werden gerealiseerd op drie vaste punten, op ongeveer 1,6 meter boven de balkonvloer van de eerste verdieping:

- Een 24H punt in de Haachtsesteenweg 1066 (van 30 mei 02 om 15.00 u. tot 31 mei 02 om 16.00 u.)
- Een LD1 punt in de Haachtsesteenweg 980 (van 30 mei 02 om 17.00 u. tot 4 juni 02 om 17.00 u.)
- Een LD2 punt in de Haachtsesteenweg 1160 (van 30 mei 02 om 17.00 u. tot 4 juni 02 om 17.00 u.)

Om de geluidsindexen van de korte metingen te kunnen bijstellen, werden de geluidsniveaus eveneens permanent geregistreerd op dezelfde plaats als het eerste LD meetpunt tussen 16.00 en 17.00 uur op 4 december 2002, dit wil zeggen tijdens de hele duur van de korte metingen. Dit meetpunt wordt het referentiepunt genoemd.

Vaststellingen Voor de vaste meetpunten bedraagt de L_{DEN} index (gemiddelde index voor weekdays) 65,7 dB(A) voor punt 24H, 63,5 dB(A) voor punt LD1 en 67,6 dB(A) voor punt LD2.

HAACHTSESTEENWEG IN EVERE (TUSSEN DE LINDESTRAAT EN DE HOUTWEG)



Validering van het zwarte punt

Vergelijking met de geldende normen

Op basis van de hinder- en interventiedrempels die werden bepaald in het Geluidsplan 2000-2005 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, luiden de belangrijkste vaststellingen als volgt:

- De interventiedrempel van 65 dB(A) overdag wordt overschreden op de gelijkvloerse verdiepingen over het volledige stuk van de steenweg tussen de Lindestraat en de Houtweg, op de stukken van doorlopend verkeer. De waarden opgetekend op de balkons van de 1ste verdieping van de gebouwen langs de steenweg zijn nog hoger.
- Wanneer het profiel onderbroken is, bv. ter hoogte van een loodrechte straat (meetpunt in de Haachtsesteenweg 980) zijn de niveaus iets lager dan de interventiedrempel maar hoger dan de hinderdrempel (55 dB(A) overdag). Deze situatie die werd opgetekend op de 1ste verdieping van het gebouw doet vermoeden dat de geluidsniveaus op de benedenverdiepingen nog lager zullen zijn.

's Nachts bedraagt de index $L_{Aeq,nacht,8h}$ respectief 47,6 en 52,3 dB(A) voor de meetpunten LD1 en LD2 en 47,9 dB(A) voor meetpunt 24H, met andere woorden niveaus die hoger liggen dan de hinderdrempel (45 dB(A) 's nachts), maar lager dan de interventiedrempel (60dB(A) 's nachts).

Factoren die het geluid beïnvloeden

Topografie en profiel van de plaats

Het bestudeerde stuk van de Haachtsesteenweg vertoont een stedelijk profiel met een variabele breedte tussen 12 en 13,5 meter. Met uitzondering van de ruimten gecreëerd aan de Onthaalsquare, het kruispunt met de H. Consciencelaan en het kruispunt met de Houtweg, is de bebouwing aaneensluitend (tussenbebouwing) en zonder bouwvrije strook behalve dan erg plaatselijk ter hoogte van het kruispunt met de L. Pierardlaan. Het U-profiel van de weg is dan ook uitgesproken aanwezig. Het lengteprofiel is weinig variabel met een lichte afdaling naar de periferie.

Bebouwd kader

De bebouwing langs dit stuk van de steenweg is erg gevarieerd qua typologie en bouwjaar. Naast werkplaatsen op binnenterreinen van huizenblokken, zijn er op bepaalde stukken kleine traditionele woningen van het type R+1 ou R+2 die dateren van het begin van de 20ste eeuw. Andere plaatsen, in het bijzonder het kruispunt met de H. Consciencelaan of de omgeving van de Onthaalsquare werden gerenoveerd na de jaren '60 en bestaan uit huurwoningen of appartementsgebouwen van een hoger type (R +4)

Bestaande geluidswerende maatregelen

Op het moment van de akoestische vaststelling bestond er geen enkele maatregel met het oog op een akoestische bescherming, behalve dan de vervanging van de wegbedekking door een asfaltlaag met erg krachtige geluidswerende eigenschappen (zie volgend punt).

Wegbedekking

De rijweg van het betreffende stuk steenweg is in Microville asfalt 0-7, van de familie van split-mastix. Er dient te worden opgemerkt dat het asfalt werd vernieuwd na de vaststelling in het geluidsplan 2000-2005. Na een snelle observatie op het terrein kon worden vastgesteld dat de wegbedekking weinig beschadigingen of sporen vertoont. Het wegdek is helaas niet altijd homogeen, vooral ter hoogte van wegdektoebereiden (tankdeksels, inspectieluiken, enz). De nieuwe asfaltlaag werd boven op de oude wegbedekking gegoten (enkel de slijtlaag werd verwijderd). Hierdoor wordt het wegniveau verhoogd terwijl het niveau van alle toebehoren gelijk blijft. Rond deze plaatsen zijn er dan ook oneffenheden die extra geluidshinder kunnen veroorzaken wanneer voertuigen aan hoge snelheid voorbijrijden.

De dwarsstraten zijn eveneens in asfalt met uitzondering van de Bauwensstraat die onlangs opnieuw werd aangelegd in natuurstraatstenen (porfier) en de L. Pierardlaan waar betonstraatklinkers werden gelegd.

Organisatie van het verkeer

Het verkeer in de Haachtsesteenweg verloopt over één rijstrook van telkens ongeveer 3 meter breed in elke richting. Er kan slechts aan één zijde worden geparkeerd over bijna de volledige lengte van het betreffende stuk steenweg. Er zijn geen parkeermarkeringen op het wegdek wat ervoor zorgt dat er vaak onwettig wordt geparkeerd op voetpaden en tegenover parkeerzones.

Het betreffende stuk van de Haachtsesteenweg heeft het statuut van een interwijkenweg. Deze typische oude toegangsweg tot de stad krijgt niet alleen plaatselijk maar ook veel doorgaand verkeer te verwerken. Tellingen uitgevoerd tijdens de spitsuren 's ochtend en 's avonds in het kader van de effectenstudie voor een tunnelproject aan de Leopold III-laan (2001) vormen een aanwijzing voor de verkeersstroom ter hoogte van het kruispunt met de Houtweg. Er werden ongeveer 1.000 EPW/u (equivalent privé-wagen per uur) geregistreerd 's ochtends en 1.200 EPW/u 's avonds (2 richtingen).

Op de drie grootste kruispunten zijn verkeerslichten (Houtweg/Bordet, H. Conscience/Paris en Linde). Op de andere kruispunten met W. Van Perck-, P. Van Obberghen-, A. Vandemaale-, F. Pepermans-, J.B. Desmeth-, Van Leeuw-, J.B. Bauwens-, L. Pierard-, Vliegplein-, Sint-Vincent- en Winkelhaakstraat -geldt de voorrangregel. Dit zorgt voor vlotter maar ook sneller verkeer.

De maximum toegelaten snelheid van 50 km/u wordt zelden overschreden gezien de configuratie van de plaats en het drukke verkeer. Het verkeer verloopt er vlot behalve in de spitsuren in de omgeving van de kruispunten.

Dit stuk van de steenweg wordt ook over de hele lengte gebruikt voor vijf buslijnen van De Lijn (BM, BZ, BK, BH, 270) en tussen de Houtweg en de Parijsstraat door buslijn 45 van de MIVB. Er zijn twee bushaltes: Vandevelde (vlakbij de Onthaalsquare) en Oud Kappelleke (ter hoogte van de H. Consciencelaan). Er is geen specifieke uitrusting voorzien voor dit openbaar vervoer. Kaart 6 van het GewOP geeft aan dat de frequentie van het openbaar vervoer langs dit stuk van de steenweg minstens 10 bussen/uur bedraagt gedurende de spitsuren.

Er is een belangrijk vrachtverkeer naar de stad vanuit de periferie, met het oog op de bediening van de vele activiteiten langs de steenweg. In het licht hiervan werd de Haachtsesteenweg in het GewOP opgenomen als weg verboden voor vrachtwagens met meer dan twee assen, met uitzondering van plaatselijke bediening. Het perifere stuk van de steenweg, voorbij de Houtweg, bevindt zich in een zone waar de wegen toegankelijk zijn voor alle vrachtverkeer.

Ten slotte is er ook nog spoorlijn 26 die de Haachtsesteenweg kruist onder het kruispunt met de Bordetlaan evenals een tramlijn die zich op hetzelfde niveau bevindt als de weg maar een eigen baan heeft.

Beginnelsen voor verbetering

Oplossing

De meetcampagne heeft bevestigd dat de belangrijkste bron van geluid het autoverkeer was op de Haachtsesteenweg. Ook het aandeel van het busverkeer op dat stuk van de steenweg moet in beschouwing worden genomen.

Op de stukken van doorlopend verkeer (buiten de kruispunten) worden de toegelaten geluidsdrempels reeds op de benedenverdiepingen overschreden.

In de zoektocht naar oplossingen moet rekening worden gehouden met de volgende factoren:

- Het dwarse U-profiel van de weg en de beperkte afstand tussen de woningen en de geluidsbron
- Het statuut van interwijkenweg dat de Haachtsesteenweg heeft op dat stuk
- De activiteiten langs dit stuk van de steenweg
- De aanwezigheid van vrachtverkeer, 6 buslijnen
- Het aaneensluitende karakter van de bebouwing dat ervoor zou moeten zorgen dat er achter deze gebouwen, in de tuinen en binnenplaatsen minder geluidshinder is.

Op basis van het onderzoek van de potentiële oorzaken van het lawaai, is het aangewezen om een **interventie aan de geluidsbron** en op vlak van de emissievoorwaarden te overwegen.

- De **vervanging van het wagenpark** door stillere wagens is op dit ogenblik nog **irrealistisch** zelfs al wordt hierover vandaag aan onderzoek gedaan. De verbetering van zware of halfzware vrachtwagens die de wijk zullen blijven aandoen, is nog minder realistisch. Sinds enkele jaren wordt voor het rollend materieel van de MIVB echter wel rekening gehouden met het criterium van geluid. Alle acties in die richting moeten worden aangemoedigd.
- Gezien het type asfalt dat reeds werd gebruikt, valt er weinig te verwachten van een **vervanging van de wegbedekking**. Het is echter van primordiaal belang te waken over het onderhoud van het wegdek en de blijvende goede staat ervan. Er moet ook iets worden gedaan aan de oneffenheden ter hoogte van de wegtoebehoren (tankdeksels en inspectieluiken van diverse aard). Bij een volgende vernieuwing van het asfalt moet overwogen worden om een dikkere laag te verwijderen alvorens het nieuwe asfalt te gieten of om de deksels in het wegdek te verhogen.
- Een **wijziging van het verkeersstelsel** op de Haachtsesteenweg vormt **geen oplossing op erg korte termijn**. Uit analyse van de bestaande situatie blijkt dat de verkeersstromen en -snelheden conform zijn aan het statuut van een interwijkenweg. Toch kan elke **snelheidsbeperkende** maatregel een akoestische verbetering meebrengen van 5 dB(A) wanneer een snelheid op gewoon asfalt wordt teruggebracht van 50 tot 30 km/u. Deze maatregel van snelheidsbeperking moet worden beoordeeld in het raam van een gemeentelijk mobiliteitsplan of een "zone 30"-plan. Concreet kan deze maatregel bestaan uit een vernauwing van de rijweg, het voorzien van permanente parkeerzones met parkeervakken, hier en daar verbreden van de voetpaden ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers. Dit alles om de automobilisten ertoe aan te sporen minder snel te rijden.
- Een andere mogelijke piste is **de wijziging van het soort wegverkeer**. Zo kan het vrachtwagenverkeer worden beperkt. Hier moet echter worden vermeld dat dit al gebeurt op dit stuk van de steenweg maar dat zwaar verkeer uitsluiten onmogelijk is met het oog op de activiteiten in de omgeving. Er kan ook worden ingegrepen op vlak van het openbaar vervoer. Het tramverkeer is uiteraard een vast gegeven maar er kan werk worden gemaakt van goede funderingen, een permanent onderhoud en een aangepast rijgedrag (beperkte snelheden) om de geluidshinder te beperken.

De plaatsing van geluidswerende obstakels in de nabijheid van de geluidsbron is hier niet aan de orde aangezien de gevels van de gebouwen zich vlakbij de weg bevinden. Het aaneensluitende karakter van de bebouwing laat evenmin toe om het optrekken van andere gebouwen dan woningen te overwegen om aldus een geluidswerend scherm te creëren.

De **akoestische bescherming van de gebouwen** is een oplossing die pas in allerlaatste instantie moet worden overwogen aangezien hierbij enkel de binnenkant van de woningen wordt beschermd. Wanneer een zone wordt erkend als lint voor akoestische interventie kunnen particulieren in het raam van een besluit van 13 juni 2002 en wanneer ze voldoen aan bepaalde voorwaarden premies krijgen om isolatiewerken aan hun woning (die moet dateren van vóór 1945) te laten uitvoeren. De akoestische isolatie van de gevels als aanvullende maatregel en in het kader van een door het Gewest gesubsidieerde woningrenovatie is dan ook perfect te overwegen. Een laatste oplossing bestaat erin de woningen op die manier in te delen dat de ruimten waar wordt uitgerust zich aan de achterzijde bevinden en dat de ruimten waar geluid niet echt hinderlijk is, voorzien worden aan de straatzijde.

Plan

Momenteel worden meerdere concrete plannen van heraanleg van de wegen bestudeerd. Het betreft de volledige renovatie door het BUV van de Haachtsesteenweg (van de Kruidtuin tot aan de gewestgrens). De uitweg van de H. Consciencelaan en Oude Kapelleke wordt bestudeerd door de gemeente Evere.

Het principe dat op dit ogenblik ter tafel ligt voor de algemene heraanleg van de steenweg voorziet in een stedelijk stuk (tussen Konings en Bordet) met een asfalt rijweg van 6 meter en een perifeer stuk (tussen Bordet en Diegem) met een asfalt rijweg van 5,8 meter + een eigen busbaan van 3 meter in asfalt en een fietspad. Er wordt gezorgd voor parkeervakken evenals voor uitstekende voetpaden terwijl de straten die loodrecht uitgeven op de steenweg meestal voorzien worden van oversteekplaatsen. Met deze wijzigingen kan het doel van snelheidsbeperking worden bereikt.