

# LIJN 26 : STUK TUSSEN DE WAHISLAAN EN DE BORDETLAAN IN EVERE EN SCHAARBEEK

## Algemene beschrijving

### Lokalisatie

De perimeter van het betreffende zwarte punt heeft betrekking op een stuk van spoorlijn 26 gelegen op het grondgebied van de gemeenten Evere en Schaarbeek tussen de Generaal Wahislaan en de Jules Bordetlaan. Deze spoorwegzone strekt zich uit over een lengte van ongeveer 2 km en een breedte van 150 m in het zuidelijke deel en 25 m in het noordelijke punt. De zone wordt in het noorden begrensd door de Bordetlaan, in het zuiden door de Wahislaan, in het westen door de Charles Gillisquetlaan, de H. Consciencelaan, de Jan Van Ruusbroeckstraat en de L. Pierardlaan en in het oosten door de Leopold III-laan. Het zuidelijke deel van deze zone is beter bekend als de «Josaphat »-wijk.

### Bestemming

Op deze plaats zijn er langs spoorlijn 26 voornamelijk huisvestingzones. Centraal in de Josaphatwijk liggen aan oostelijke zijde ook een groot bedrijfsterrein en een sport- en recreatiezone. Langs de Leopold III-laan zijn er kantoren en commerciële gebouwen. Op vlak van ontwikkelingsperspectief wordt in het G.B.P. in grote lijnen de huidige situatie bevestigd met uitzondering van de grootwarenhuizen « Carrefour » en « Delhaize » die zich in een administratieve zone bevinden en voor een deel van de Josaphatwijk die deel uitmaakt van een Gebied van Gewestelijk Belang (GGB).

### Betrokken bevolking

De perimeter van dit zwarte punt is een erg dicht bebouwde woonzone. Er zijn vele gebouwen met een tiental etages. Naar schatting ondervinden ongeveer 5000 bewoners hinder van dit stuk spoorlijn 26.

### Context

Dit stuk spoorlijn 26 heeft een spoor in elke rijrichting. Ter hoogte van het breedste deel van de Josaphatwijk, in het zuiden, zien we meerdere sporen met perron, overblijfselen van het oude rangeerstation dat nu niet meer wordt gebruikt.

Op termijn zal het bestudeerde stuk spoorlijn ook gebruikt worden voor de toekomstige GEN-lijnen R3, R7 en R8. Deze wijziging in het treinverkeer zal geen noemenswaardige wijzigingen vereisen van de infrastructuur.

De zwarte wegverkeerpunten « Leopold III » en « Wahis » liggen erg dicht bij dit zwarte punt van het spoorweganet.

De Josaphatwijk is een Gebied van Gewestelijk Belang (GGB), wat inhoudt dat de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de aanleg ervan ondergeschikt maakt aan de uitwerking van een BBP gekoppeld aan een gecoördineerde reflectie over het globale Gewest. De meest recente plannen voor dit GGB voorzien de ondergrondse aanleg van het toekomstige GEN-station en van enkele sporen. De doodlopende sporen van het oude rangeerstation zullen verdwijnen.

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 drempels vastgelegd die niet mogen worden overschreden evenals waarden voor een noodinterventieplan. (zie inleiding).



## Huidige akoestische situatie

### Meetcampagne

Tussen 4 november en 18 december 2003 zijn drie non-stop metingen uitgevoerd. Het eerste punt is gelegen in de tuin van de Languedocwandelingen 56. Het tweede punt is gelegen in de tuin van de Provencewandeling 41b. Het laatste meetpunt bevindt zich in het midden van de tuin op de Gillisquetlaan 113.

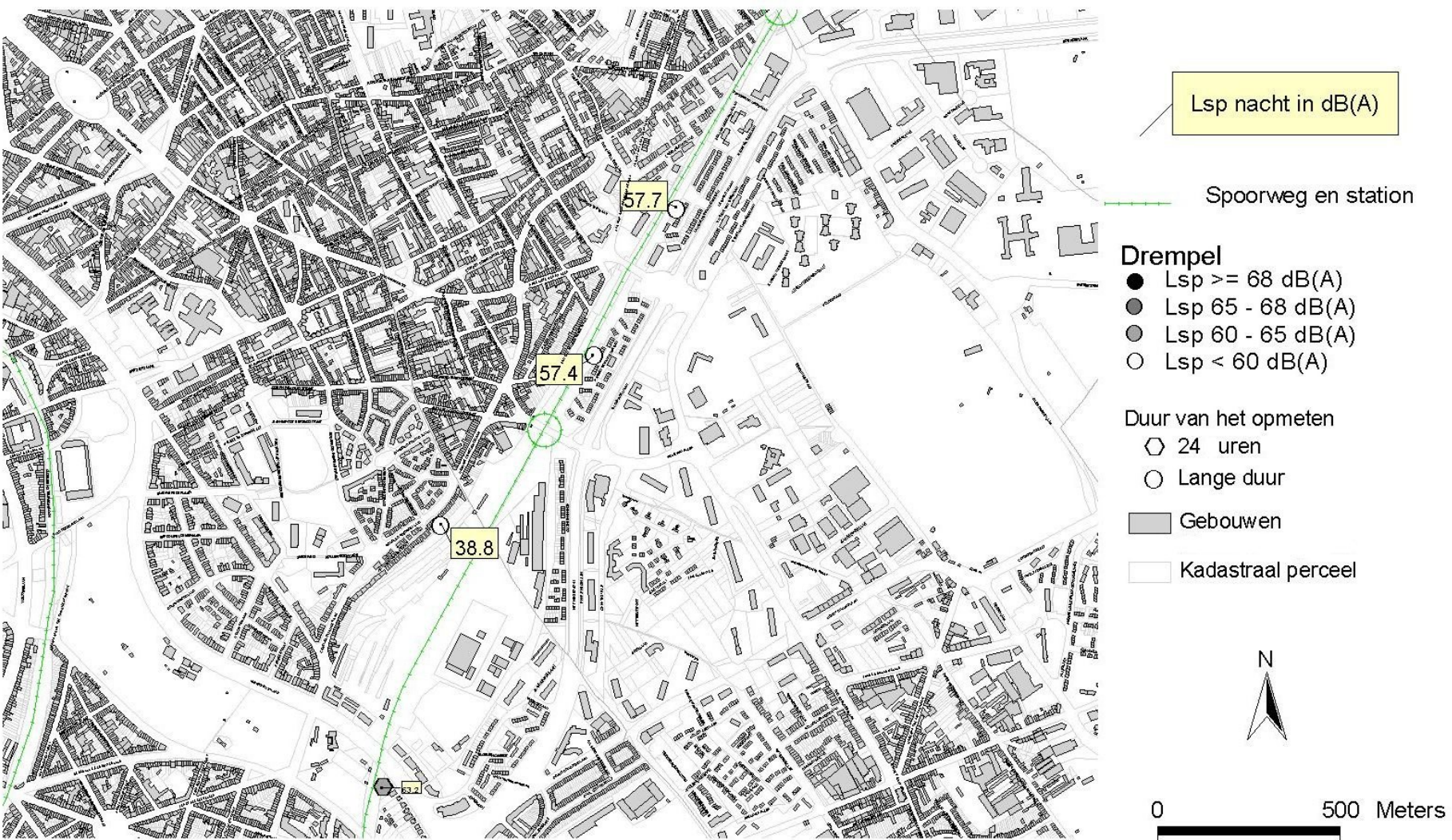
In diezelfde periode werden langs dit stuk spoorlijn 13 korte metingen uitgevoerd van minimum één uur.

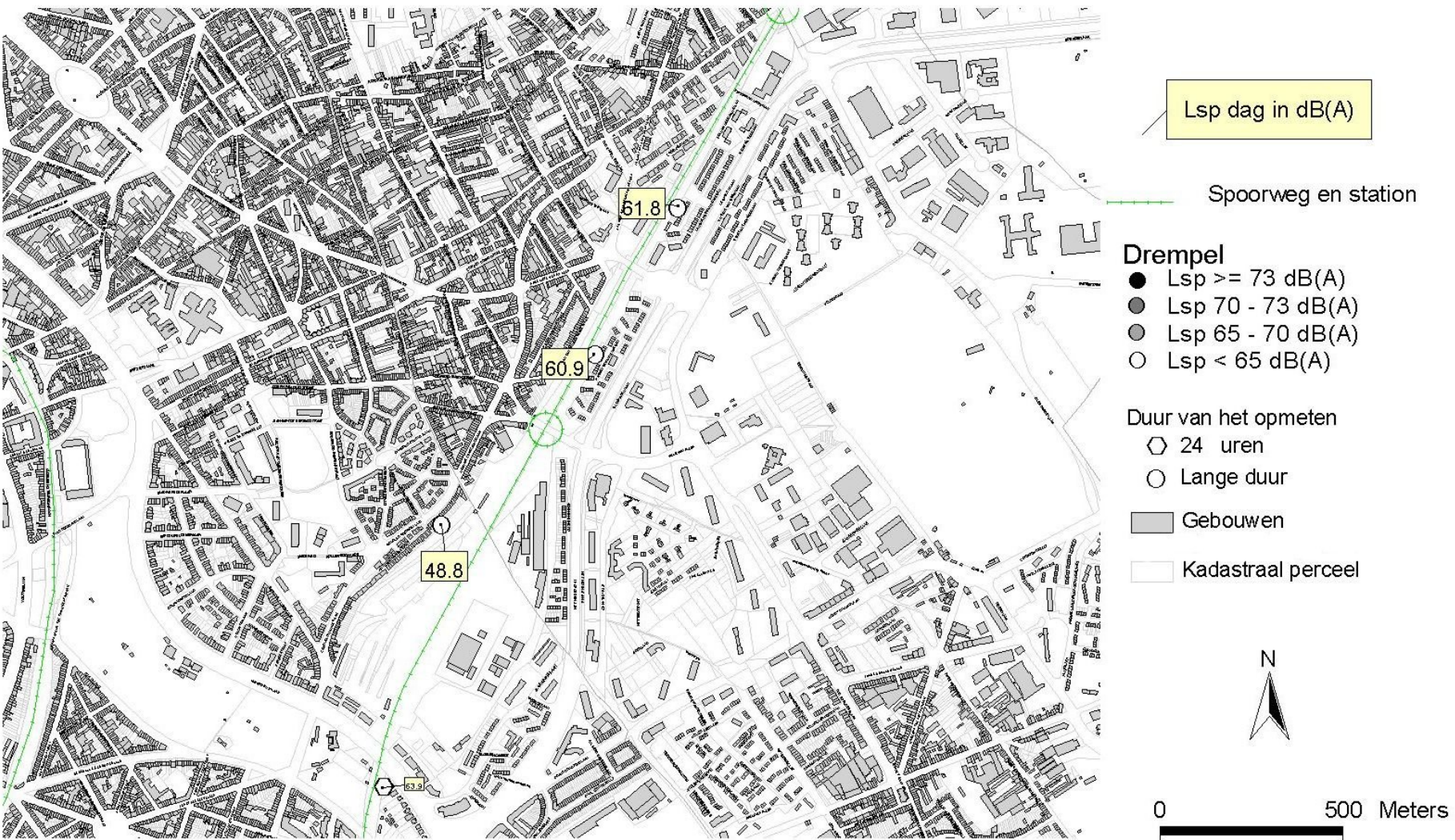
### Vaststellingen

Van alle meetpunten kan worden opgemerkt dat de geluidsniveaus met betrekking tot het spoorweglawaai niet buitensporig zijn en niet de niveaus bereiken van « overlast » (60 dB(A) 's nachts en 65 dB(A) overdag).

De vermindering van het treinlawaai 's nachts is weinig uitgesproken (van -4 tot -10 dB(A)) want het goederenverkeer blijft 's nachts onverminderd doorgaan.

Wanneer geen trein voorbijkomt, bereikt het achtergrondlawaai ter hoogte van de meetpunten 50 dB(A) overdag en 40 dB(A) 's nachts.





## 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 dit stuk van 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) ).

Deze geluidsniveaus zijn doorgaans lager dan het niveau van geluidsoverlast en ook lager dan de interventiewaarden die werden vastgelegd in de milieubeleidsvereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS.

## Factoren die het geluid beïnvloeden

### Topografie en profiel van de plaats

De betreffende lepelvormige spoorwegzone is plus minus vlak en doorkruist de bestudeerde wijken in een kunstmatig aangelegd dal dat 6 tot 8 meter lager ligt dan de natuurlijke omgeving. Het dal is 25 meter breed in het noordelijke punt en wordt stelselmatig breder om in het zuiden een breedte te bereiken van 500 m.

Aangezien de treinen door een dal rijden, kan het treinlawaai zich minder goed verspreiden naar de omliggende woningen. Deze topografie is dan weer niet gunstig voor de hoge gebouwen langs de sporen.

---

### Bebouwd kader

De wijken langs het bestudeerde stuk spoorlijn 26 bestaan voornamelijk uit woningen die dateren uit de jaren '60. We onderscheiden twee soorten woningen: eengezinswoningen met 1 of 2 verdiepingen en hoge gebouwen. Het westelijke gedeelte van de bestudeerde zone heeft een meerderheid van rijwoningen waardoor het spoorweglawaai zich moeilijk kan verspreiden in het stadswefsel. Het oostelijke gedeelte bevat heel wat hoge gebouwen en anderzijds ook per vier gegroepeerde woningen van het 'tuinwijk-type' uit de jaren '60, die vaak zelfs loodrecht georiënteerd staan op de sporen. Deze laatste configuratie evenals de vele ruimte tussen de verschillende gebouwen maken dat het spoorweglawaai zich verder kan verspreiden naar de achtergelegen wijken.

---

### 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.

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.
- **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. We merken tevens op dat gebouwen met een andere bestemming dan huisvesting én een aaneensluitende bebouwing langs de sporen in de Josaphatwijk eveneens erg doeltreffend zouden zijn om de verspreiding tegen te gaan van het treinlawaai.
- 

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