

HET DUBRUCQPARK EN HET TOEKOMSTIGE THURN EN TAXISPARK

Fiche 17 - Ligging van de potentiële comfortzones

1. KENMERKEN VAN DE OMGEVING

Gemeente: Brussel-Stad en Sint-Jans-Molenbeek

Oppervlakte: 20 hectare, 4 zones

Bestemming: multifunctionele openbare groene ruimte: ecologische wandeling, sport- en spelactiviteiten, ontspanning/picknicks en evenementen.

Kenmerken: De inrichting van het park volgt het principe van een "park in evolutie", dat in fasen wordt ontwikkeld (over 10 tot 15 jaar), afhankelijk van het gebruik en de functies van de ruimte.

Ligging:

- Noordwestelijke zone: het Dubrucqpark ligt langs de oude spoorlijn L28 (2 ha, 3 a);
- Noordoostelijke zone: de groene verbinding bevindt zich tussen L28, de Jubelfeestbrug en het Bockstaelplein (27.151 m²);
- Centrale zone: het toekomstige T&T-park ligt bij het gebouw van Leefmilieu Brussel;
- Zuidelijke zone: Materialenkaai.

Voorzieningen: Een speeltuin en sportfaciliteiten voor jongeren in de noordwestelijke zone.

Toegangen: Op dit moment zijn de enige toegangen tot de site een kleine metalen poort in het noorden, de T&T-parking aan de Havenlaan in het zuiden en de "bewaakte" openingen aan de magazijnen langs de westelijke zijde (Picardstraat). Weinig toegangen op vlakke grond en geen enkele die echt uitnodigt om het park te betreden. Een eerste structureel element om de toegang en het onthaal van het publiek te verzekeren is de ontwikkeling van zichtbare openingen en een begaanbaar pad doorheen de hele site, tot aan de Havenlaan.

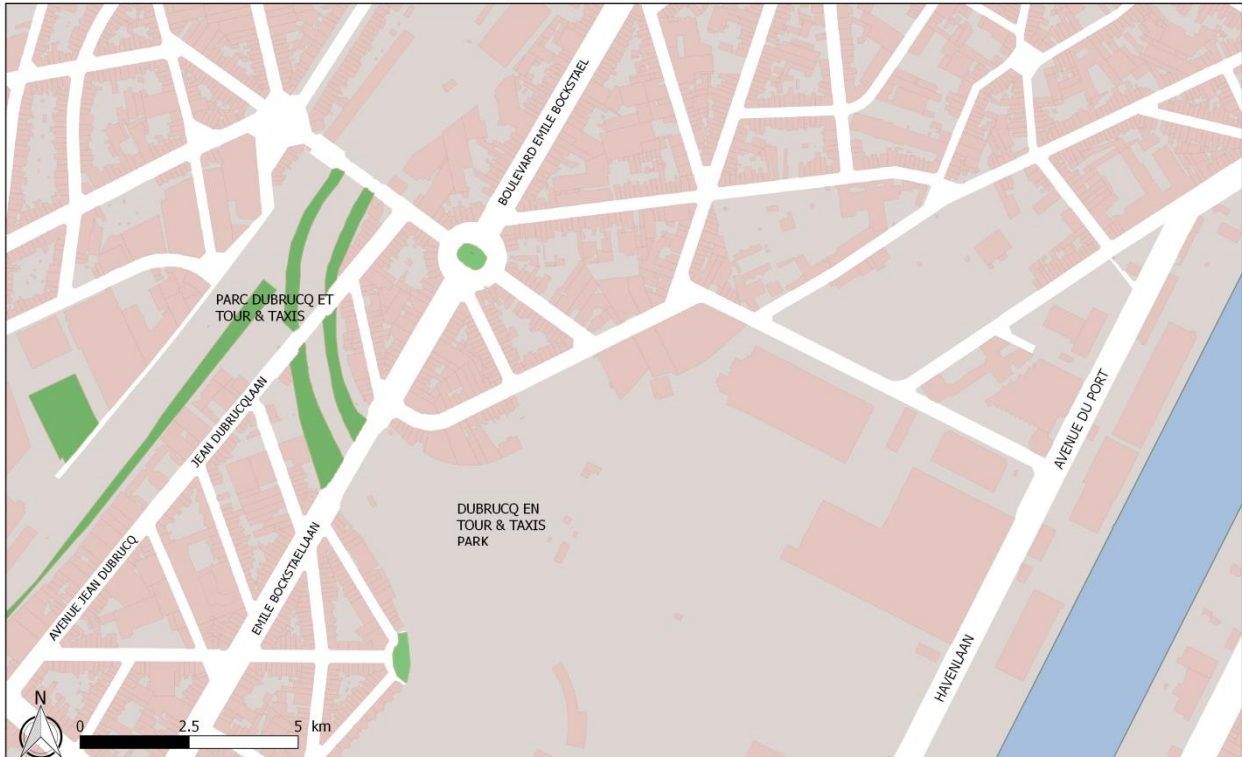
Bevolking: De bevolkingsdichtheid van de omgeving van de site is vrij variabel: tussen 80 en 250 inwoners/ha.

Statuut: -

Beheerder: Leefmilieu Brussel

Eigenaar:

- Infrabel en B-Holding voor de noordoostelijke zone
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest + gemeente Molenbeek voor de noordwestelijke zone
- *T&T project* voor de centrale en zuidelijke zone



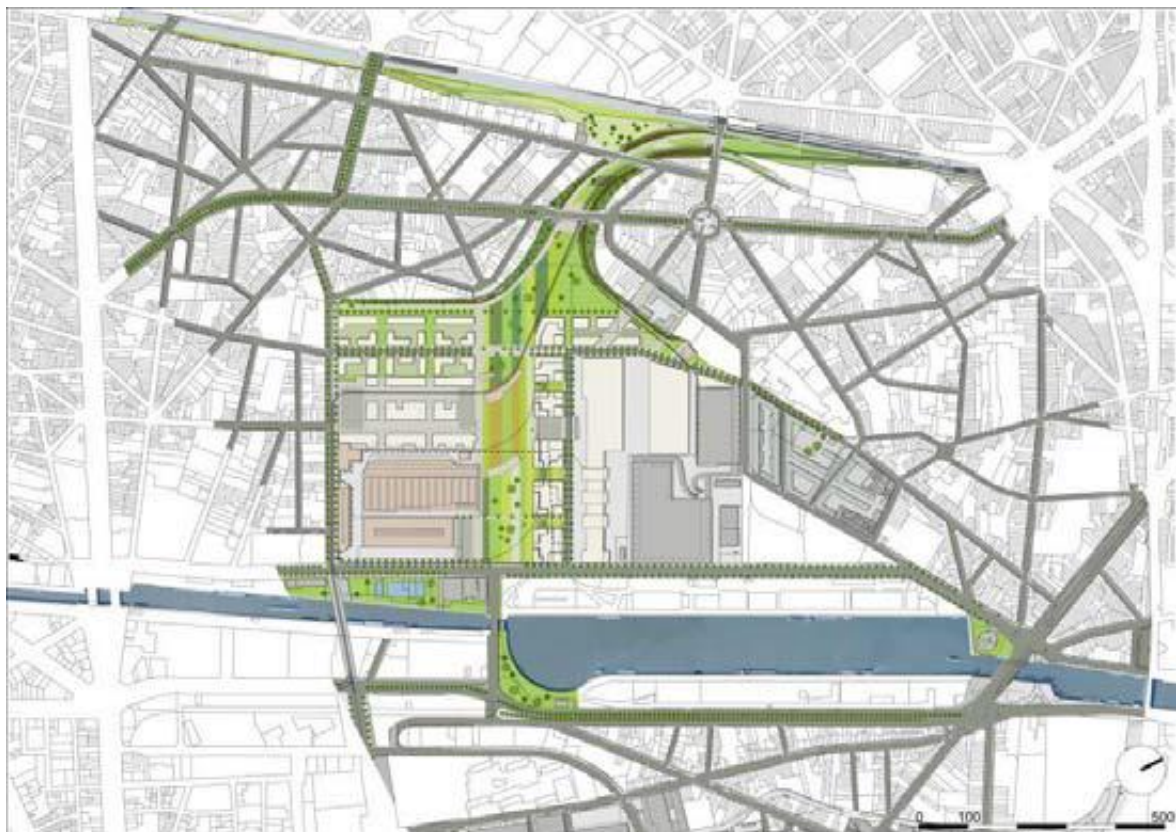
Legenda

- Water
- Groene ruimten



Réalisé avec / Verwezenlijkt door middel van Brussels UrbIS
Distribution / Verspreiding & Copyright CIRE-CIBS
Fond de plan / Achtergrond : © IGN-HCI

Afbeelding 1: Lokalisatie van de zone. Bron: Leefmilieu Brussel, 2015



Afbeelding 2: Ligging van het Dubrucqpark en het toekomstige Thurn en Taxispark Bron: Leefmilieu Brussel, 2015

2. AKOESTISCHE SITUATIE

Opmerking: De akoestische studie werd enkel uitgevoerd voor de noordelijke zone (de groene strook langs de sporen van de MIVB en de NMBS).

2.1. MEETPUNTEN

Studiebureau: ACOUSTIC TECHNOLOGIES N.V.

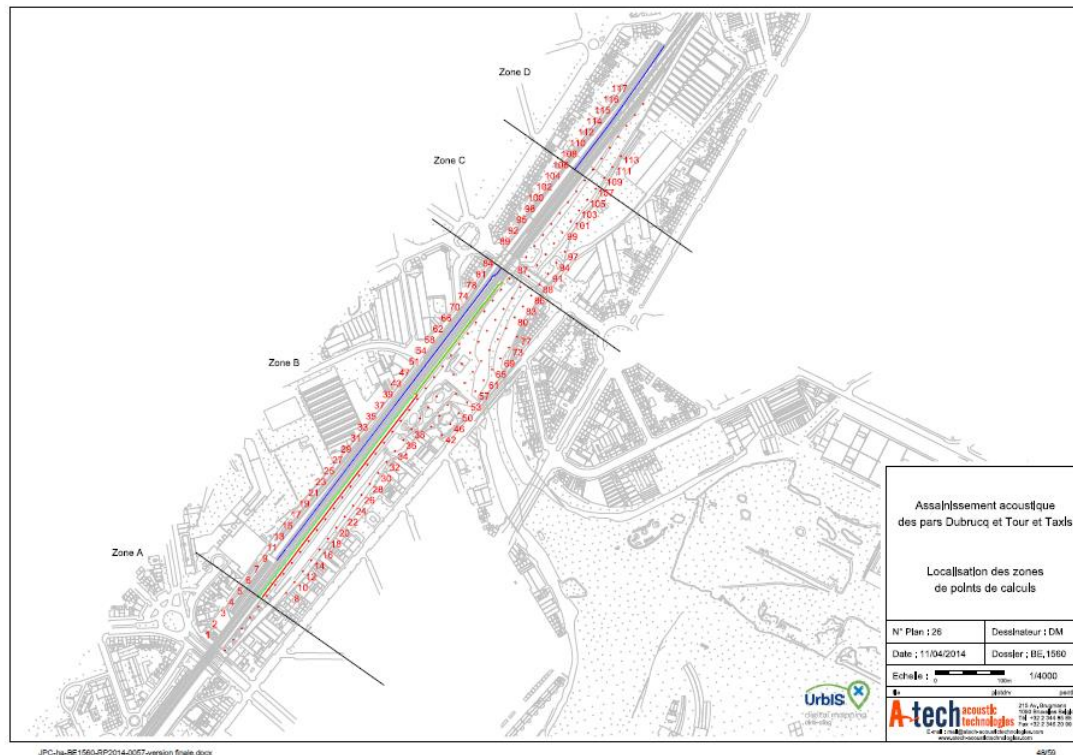
Datums van de campagne: 10 maart 2014

Types metingen: 12 meetpunten

Weersomstandigheden: Temperatuur 10 °C, vochtigheidsgraad 70%

2.2. VASTSTELLINGEN

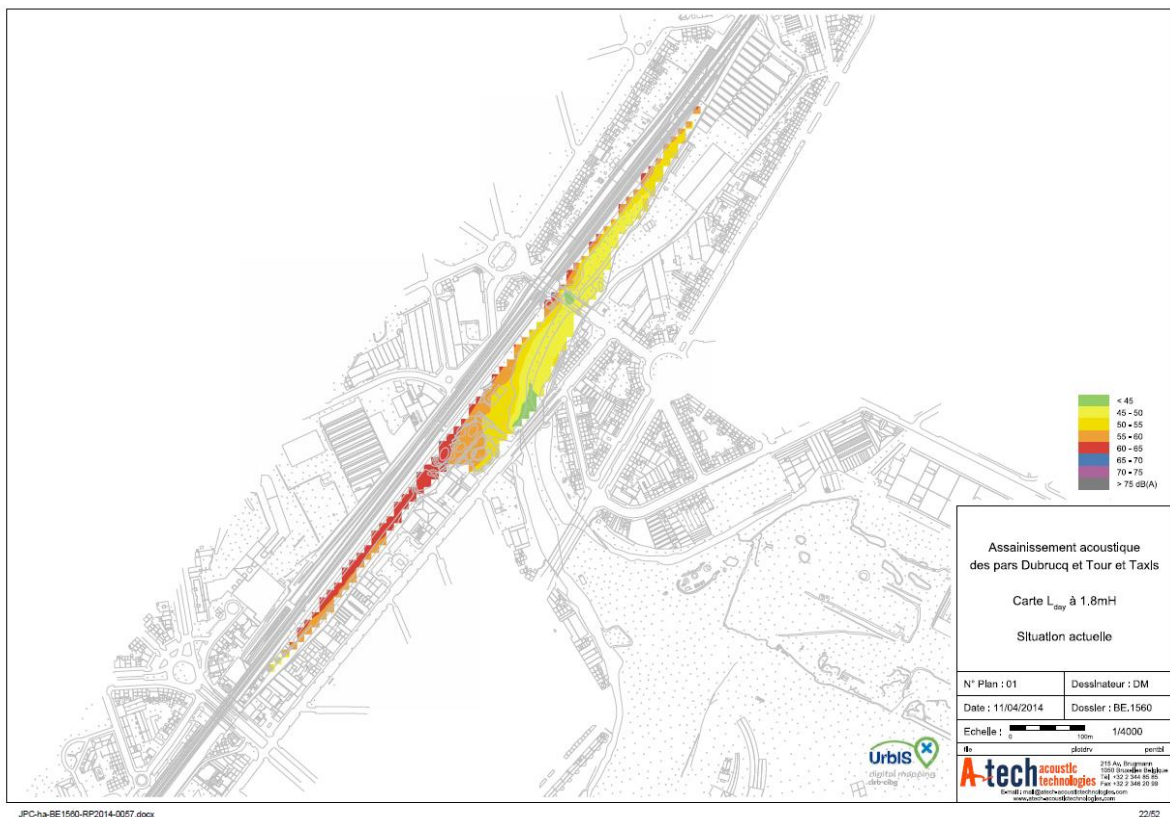
De site wordt opgesplitst in vier zones (A, B, C en D) volgens onderstaand plan. De interpretatie wordt besproken voor de huidige en de toekomstige situatie.



Afbeelding 3: Opsplitsing van de site in 4 zones
Bron: ACOUSTIC TECHNOLOGIES N.V., 2014

Huidige situatie overdag

- De in zone A geregistreerde geluidsniveaus variëren van 43 tot 47 dB(A).
- In zone B wordt de site blootgesteld aan metroverkeer; het station "Belgica" vermindert het metrogeluid sterk, de site wordt verderop meer blootgesteld aan lawaai:
 - o In het eerste deel liggen de geluidsniveaus tussen 56 en 62 dB(A). De nabijheid van de gebouwen langs de Jean Dubrucq laan beperkt de verspreiding van het lawaai.
 - o In het tweede deel verbreedt het park zich naar het T&T-domein; het stedelijke weefsel is veel opener en het oude tracé onder de Jean Dubrucq laan zorgt voor een rustiger gebied (tot 44 dB(A)), terwijl de maximumniveaus in de directe nabijheid van de sporen hoog blijven (65 dB(A)).
- In zone C bevindt zich het station "Pannenhuis", dat de metrolijn volledig overdekt; langs de NMBS-sporen is al een aarden wal aanwezig en de wandelpaden liggen vrij laag onder de spoorbedding: de niveaus kunnen dalen tot 43 dB(A). De maximale niveaus in de directe nabijheid van de sporen blijven hoog (61 dB(A)).
- In zone D loopt de aarden wal verder langs de sporen van de NMBS. Het station "Pannenhuis" schermt de metro niet langer af, maar de topografie blijft haar beschermende rol spelen: de huidige niveaus variëren van 50 tot 61 dB(A).



Afbeelding 4: Geluidsniveaus Lday dB(A) – 2014 overdag
Bron: ACOUSTIC TECHNOLOGIES N.V., 2014

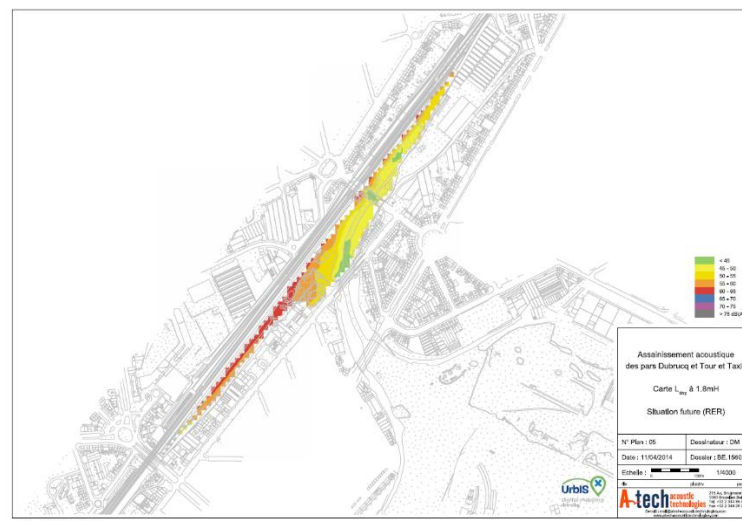
Toekomstige situatie (GEN) overdag

Voor de toekomstige situatie werden door het bureau A-Tech 13 types bescherming bestudeerd om de geluidsomgeving van het park te verbeteren. Uiteindelijk werden 3 oplossingen geselecteerd en in detail bestudeerd. Het gaat om de volgende oplossingen:

- V3: Schermen (hoogte 1,4 m) langs de gemeenschappelijke omheining van het park/de NMBS;
- V7: Schermen (hoogte 1,4 m) zo dicht mogelijk bij de sporen van de MIVB, met inachtneming van de veiligheidsvereisten van de MIVB;
- V8: V7 + V1. V1 komt overeen met schermen (hoogte 1 m) langs de gemeenschappelijke omheining van het park/de NMBS.

Globaal gezien blijft het effect van de toekomstige situatie (GEN) beperkt tot minder dan 1,6 dB(A) en zal het daarom bijna niet merkbaar zijn.

- In zone A is geen installatie van geluidsschermen voorzien omdat er grote keermuren aanwezig zijn.
- In zone B zijn de schermen wel degelijk aanwezig en wordt hun effect interessant. De invloed van één enkel scherm langs de sporen van de NMBS (V3) blijft echter beperkt (van ongeveer 0 tot 6 dB) gezien de hoge geluidsniveaus van de metrolijn. Anderzijds hebben de oplossingen V7 en V8 een grotere invloed (van ongeveer 1 tot 9 dB) en bieden ze een homogene verdeling van de effectiviteit over het hele gebied.
- In zone C bevindt zich het metrostation "Pannenhuis", dat de metrolijn volledig overdekt. Langs de sporen van de NMBS is reeds een aarden wal aanwezig. Om deze twee redenen zijn er geen geluidsschermen gepland: de impact van de verschillende versies is beperkt.
- In zone D loopt de aarden wal verder langs de sporen van de NMBS: we hebben er geen schermen voorzien. Het V7-scherm tussen de sporen van de MIVB en de NMBS zorgt daarentegen voor een verbetering van 0,7 tot 4,1 dB.



Afbeelding 5: Geluidsniveaus Lday dB(A) – 2014 overdag (zonder varianten in de projecties)
Bron: ACOUSTIC TECHNOLOGIES N.V., 2014

2.3. VALIDATIE VAN HET ZWARTE PUNT

In dit stadium heeft het BRAT nog geen akoestische studie uitgevoerd om de prioriteit van de zwarte vlek te valideren.

3. FACTOREN DIE HET GELUID BEÏNVLOEDEN

3.1. TOPOGRAFIE EN PROFIEL VAN DE LOCATIE

Het noordelijke deel langs de spoor- en metrolijnen vormt een smalle en lange groene strook. Het centrale deel verbreedt zich naar het T&T-domein, waardoor het stedelijk weefsel veel opener is en er een rustiger gebied gecreëerd wordt.

De site heeft een gevarieerde topografie met delicate locaties zoals de nauwe verbinding tussen het Bockstaelplein en de groene strook, gezien het hoogteverschil van 8 meter (ter hoogte van de metro- en reïnsporten nabij het Bockstaelplein).

Op sommige plaatsen speelt de topografie een beschermende rol:

- Het terrein in zone A dat boven de NMBS-sporten ligt, wordt weinig blootgesteld aan geluidshinder.
- In de zones C en D is er een aarden wal aanwezig langs de sporen van de NMBS, de wandelpaden bevinden zich lager dan de spoorbedding.

In zone A en C zorgen de gebouwen van de stations "Belgica" en "Pannenhuis" voor een vermindering van de geluidsniveaus.

3.2. NABIJGELEGEN WEGEN EN SPOORWEGEN

Voor het noordelijke deel is de belangrijkste geluidshinder afkomstig van de spoorweginfrastructuur (metro, trein en toekomstig GEN) die langs de gehele lengte van het terrein loopt. Zoals hierboven vermeld, speelt de topografie van de site echter een beschermende rol.

Voor het deel dat naar de T&T-site afloopt, kunnen we ons afvragen hoeveel lawaai wordt veroorzaakt door de brug op de Jean Dubrucqiaan en de Jubelfeestbrug. Toch is het stedelijke weefsel er veel breder, waardoor dit een rustiger gebied is.