

Resultaten van de geluids- en trillingsmeetcampagnes uitgevoerd in april 2018 in het kader van het beroep op artikel 10 van de ordonnantie geluidshinder door de omwonenden van de Vuurkruisenlaan in Brussel

Synthesenota

Leefmilieu Brussel - juni 2018

Voorgeschiedenis

- Indiening van een verzoek op grond van artikel 10: december 2017
- Ontvankelijkheidsverklaring van het verzoek: maart 2018
- Toepassingsgebied bepaald door de bewoners: gebouwen van nummer 7 tot 27 aan de Pagodenlaan en het gebouw 'Domaine Royal' gelegen aan de Vuurkruisenlaan 3-5
- Aantal handtekeningen: 86
- Voorwerp: geluidshinder
- Bronnen van de hinder: geluid veroorzaakt door de passage van het wegverkeer op de Vuurkruisenlaan
- Meetcampagne uitgevoerd in april 2018.

Reglementair en referentiekader

1. De ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving van 17 juli 1997 (gewijzigd op 1 april 2004), bepaalt in artikel 10 dat een derde van de personen, die al dan niet eigenaar zijn, ten minste achttien jaar oud zijn, woonachtig zijn in de door hen bepaalde perimeter en in de aangrenzende huizenblokken, aan het College van burgemeester en schepenen of aan de Regering kunnen vragen om de geluidshinder in hun wijk te onderzoeken en de nodige preventieve maatregelen te treffen om de hinder weg te nemen. Als de aanvraag ontvankelijk is, geeft de bevoegde overheid Leefmilieu Brussel de opdracht om een akoestische studie uit te voeren. Die omvat een beschrijving van het geluidsniveau in de betrokken zone en het opstellen van voorstellen voor concrete acties of werken die de vastgestelde problemen kunnen verhelpen.
2. In het kader van deze klacht werd verwezen:
 - Voor het geluid, naar de indicatieve waarden vermeld in het geluidsplan voor het globale geluid en het weggeluid, namelijk de interventiedrempels bepaald op 65 dB(A) overdag, 64 dB(A) 's avonds, 60 dB(A) 's nachts en 68 dB(A) gemiddeld (L_{den});
3. Statuut van de wegen:
 - De Vuurkruisenlaan is een gewestweg. Het lokale deel en de hoofdas van deze laan zijn in het plan Iris 2 geclassificeerd als buurtwegen. De Van Praetlaan is opgenomen als hoofdstedelijke weg in de richting van de stadsingang. Het is inderdaad een toegangsweg naar het gewest vanaf de A12. De Pagodenlaan is een gemeenteweg, die ook als buurtweg in het plan Iris 2 is



opgenomen. In de praktijk speelt de hoofdas van de Vuurkruisenlaan, naast de Van Praetlaan, de rol van een belangrijke as bij de uitgang van de stad.

Stand van zaken

Vanaf de Pagodenlaan is de Vuurkruisenlaan een geasfalteerde eenrichtingsweg in de richting van de uitgang van de stad. Ze bestaat uit een hoofdweg (met 2 rijstroken) en een zijweg van een enkele rijstrook met een voor fietsers toegelaten tegenrichting, gescheiden door een berm. Op het gedeelte dat de perimeter vormt van de klacht, is parkeren slechts toegestaan aan één zijde, rechts van de zijweg. Het kruispunt met de Pagodenlaan is ook ingericht met een asfaltplateau. Het is in goede staat en lijkt correct gedimensioneerd te zijn. Vóór de Pagodenlaan is de zijweg een tweerichtingsweg om de bewoners van de Pagodenlaan in staat te stellen de Van Praetbrug te bereiken.

Het wegverkeer is beperkt tot 50 km/u op de hoofdweg en 30 km/u op de zijweg.

Met uitzondering van het gebouw gelegen aan de Vuurkruisenlaan 3-5, bestaat de bebouwing uit aangrenzende appartementsgebouwen, die een doorlopende gevel van G+4 vormen, alleen aan de oneven kant. Ze liggen langs een achteruitbouwstrook. Opgemerkt moet worden dat het begin van de Pagodenlaan wordt behandeld als een doodlopende straat met parkeerplaatsen en toegang tot de ondergrondse parkeergarages van de gebouwen.

Volgens de perceptie van de bewoners is de passage van voertuigen op de Vuurkruisenlaan de belangrijkste bron van geluidsoverlast.

Er loopt een tramlijn van de MIVB aan de kant tegenover de bebouwing. Deze geluidsbron wordt niet genoemd in de klachtenbrief van de bewoners.

Meetcampagne

De akoestische meetcampagne werd uitgevoerd van 16/04/2018 tot 23/04/2018 bij nr. 3 van de Vuurkruisenlaan. De geluidsmeter werd bevestigd aan een verkeersbord, dat ongeveer 9 meter van de gevel van het dichtstbijzijnde appartementsgebouw was verwijderd. De microfoon stond dus dicht bij het verkeer, waardoor het mogelijk is om de geluidsbron goed te karakteriseren.

Vaststellingen

- De geluidsomgeving wordt voornamelijk gedomineerd door het wegverkeer;
- De gemiddelde geluidsniveaus op het meetpunt liggen boven de interventiedrempels van het geluidsplan voor alle periodes.
- Overdag en 's avonds bedragen de overschrijdingen ongeveer 5dB(A) in de week en 3dB(A) in de weekends. De overschrijdingen 's nachts bedragen 5dB(A) in de week en het weekend.

Meetpunt tegenover nr. 3 van de Vuurkruisenlaan	L _{day} 7 u.-19 u.	L _{evening} 19 u.-23 u.	L _{night} 23 u.-7 u.	L _{den}
Interventiewaarden BHG	65	64	60	68
Week	70.2	69.5	65.3	73.2
Weekend	67.8	67.0	64.9	72.0

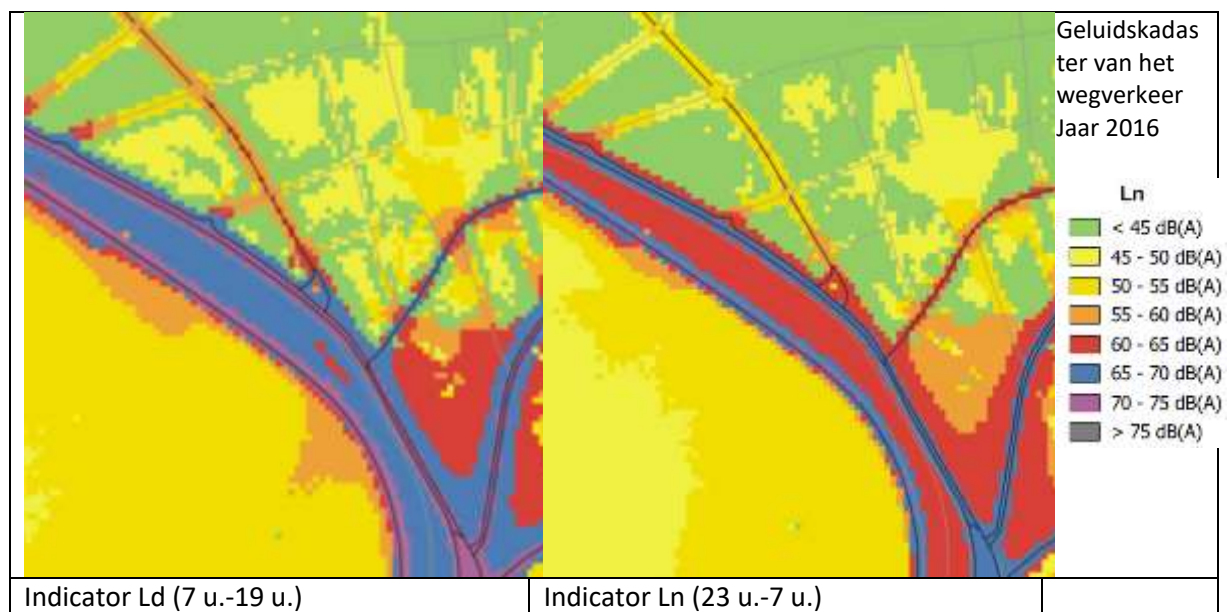
Opmerking: Gezien de positie van de geluidsmeter, zie vorig punt, zou een correctie van -2 tot -3dB(A) kunnen worden toegepast op de waarden in onderstaande tabel indien de meting was uitgevoerd aan



de voorzijde van het gebouw aan de Vuurkruisenlaan 3-5. Maar zelfs als deze correctie in aanmerking wordt genomen, worden de interventiedrempels van het geluidsplan overschreden.

Wat de andere gebouwen betreft die binnen de perimeter van de klacht vallen, blijkt uit de bijkomende metingen van korte duur die door Leefmilieu Brussel op 03/07/2018 zijn uitgevoerd, dat de geluidsniveaus achter een gebouwde gevel aanzienlijk lager zijn, zoals het geval is voor de gebouwen aan de Pagodenlaan 25 en 27. Op die plaats neemt het geluidsniveau af met 10 dB(A). Anderzijds blijven de geluidsniveaus voor de gebouwen op de nummers 7 tot 23 hoog en vergelijkbaar met die op het langetermijnmeetpunt, met 1 tot 2 dB(A) minder, ondanks het feit dat ze van de hoofdweg zijn verwijderd.

De twee onderstaande uittreksels uit het geluidskadaster bevestigen bovenstaande waarnemingen en tonen aan dat het geluidsniveau in de Pagodenlaan, voor de nrs. boven 25, 5 tot 10 dB(A) lager ligt dan in de Vuurkruisenlaan.



Voorstel van oplossingen om de overlast te verminderen

Gezien de overschrijdingen van de verschillende interventiedrempels van het geluidsplan kunnen verschillende opties worden overwogen, afhankelijk van de voor- en nadelen ervan, afzonderlijk of in combinatie.

Opmerking: Voorafgaand aan de heraanleg van de wegen moet een nauwkeurige akoestische modellering in deze wijk het mogelijk maken om de respectieve bijdragen van de verschillende betrokken wegen nauwkeurig in kaart te brengen en dus de meest kritieke weg inzake geluidsoverlast prioritair te behandelen. Deze modellering zou ook tot doel hebben de potentiële voordelen van de verschillende inrichtingsscenario's te beoordelen.

Voorstellen om de overlast te verminderen:



- De algemene principes die in een geval als dit moeten worden aangenomen, zijn in eerste instantie gericht op het verminderen van de geluidsbron, in dit geval het verminderen van de verkeersstroom of de snelheid ervan. Meer concreet:
 - De bouw van een snelheidsremmer, zoals een omweg of een rotonde, op het kruispunt tussen de Heembeekstraat en de Vuurkruisenlaan, zou de snelheid en dus het verkeerslawaaï sterker verminderen dan het huidige kruispunt met verkeerslichten;
 - De installatie van een radar, preventief of repressief binnen de perimeter van artikel 10;
 - Een snelheidsbeperking tot 50 km/uur op de Van Praetlaan. Het geluid van deze laan, waar de snelheid momenteel 70 km/uur bedraagt, is sterk waarneembaar voor de bewoners van de Vuurkruisenlaan;
 - Een globale reorganisatie van het transitverkeer van of naar de A12, zoals de overheveling van het transitverkeer van de Vuurkruisenlaan naar de Van Praetlaan (indien ze een tweerichtingsweg zou worden);
- Wanneer deze maatregelen niet volstaan, of aanvullend, kunnen er ook maatregelen worden overwogen om de verspreiding van het geluid in te dammen of te beperken:
 - De bouw van inrichtingen om de verspreiding van het geluid langs de wegen te beperken, zoals hoge bermen of geluidsschermen langs de Van Praetlaan of tussen de hoofd- en de lokale delen van de Vuurkruisenlaan is mogelijk gezien de beschikbare ruimte en de centrale zone waar de tram rijdt.

Deze voorstellen kunnen ongeacht de gekozen opties worden gecombineerd en moeten worden uitgewerkt en gevalideerd in samenwerking met de infrastructuurbeheerder, in dit geval Brussel Mobiliteit, om de technische, budgettaire en operationele gevolgen ervan te beoordelen. De infrastructuurbeheerder is verantwoordelijk voor de implementatie ervan.

