

Algemene beschrijving

Lokalisatie

De perimeter van het betreffende zwarte punt heeft betrekking op een stuk van spoorlijn 50 ter hoogte van het station Sint-Agatha-Berchem, gelegen op het grondgebied van diezelfde gemeente. Het gebied waarin de akoestische vaststelling werd gedaan vormt een rechthoek van 600 m lang, langs de sporen en van 300 meter breed met centraal hiervan het station. Deze zone wordt begrensd door de Technologiestraat in het noordwesten, door de Nestor Martinstraat in het noordoosten, de Eilandenhoutstraat in het zuidoosten, de Keizer Karellaan in het zuiden en de Steenweg op Zellik in het zuidwesten. De Gentsesteenweg loopt in het uiterst zuidwestelijke deel van de bestudeerde zone.

Bestemming

Op deze plaats liggen er langs het stuk spoorlijn 50 hoofdzakelijk industriële en commerciële terreinen. Langs de Gentsesteenweg ter hoogte van het station liggen enkele woningen. Wat de ontwikkeling betreft van deze site voorziet het GBP een ontradingssparking en vermeldt de bestudeerde zone als onderdeel van het GGB nr. 14 "Stadspoort". Deze zone is bestemd voor woningen, kantoorgebouwen, winkels, productieve activiteiten, openbare instellingen of diensten en voor een multimodale transportpool rond het G.E.N.-station en de transitparking. Het BBP van dit GGB werd reeds opgemaakt.

Betrokken bevolking

De bestudeerde zone kent een beperkte huisvesting. Slechts weinig woninggevels geven rechtstreeks uit op de sporen. Langs het bestudeerde stuk spoorlijn liggen hoofdzakelijk opslagplaatsen en kantoren. De bevolkingsgroep die hinder ondervindt van dat stuk spoorlijn telt ongeveer 100 personen voor een kleine bevolkingsdichtheid.

Context

Op middenlange termijn is geen enkele wijziging voorzien van de infrastructuur van dit stuk spoorlijn. In het besluit waarin het GGB wordt bepaald, wordt echter een G.E.N.-station gepland op dit punt. Het richtplan van dit GGB voorziet onder meer op lange termijn de afschaffing van de overwegen.

Op 24 januari 2001 werd een milieubeleidovereenkomst 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).

We merken op dat de Gentsesteenweg en de Keizer Karellaan zwarte punten zijn voor wat betreft het wegverkeer.



Huidige akoestische situatie

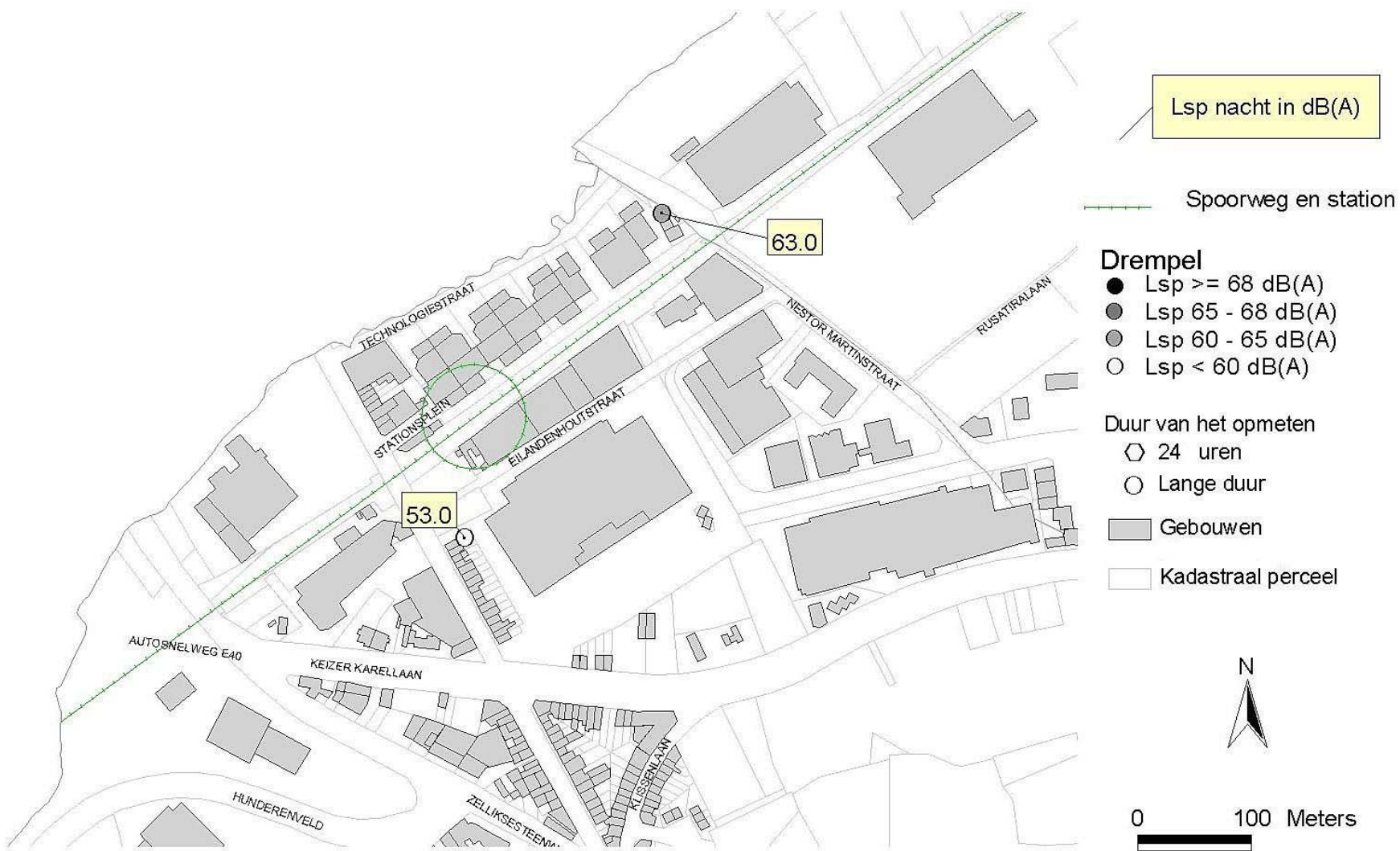
Meetcampagne

Een non-stop meting van lange duur werd gedaan tussen 7 en 11 november 2002 en tussen 13 en 14 november 2002 ter hoogte van de N. Martinstraat 323. De tweede non-stop meting van lange duur gebeurde van 8 tot 12 november in de tuin van de woning in de Gentsesteenweg 1377.

Vaststellingen

De geluidsniveaus te wijten aan het treinverkeer bedragen in de Gentsesteenweg gemiddeld 65 dB(A) overdag en 63 dB(A) 's nachts. De resultaten van dit laatste meetpunt zijn toe te schrijven aan een slechte lokalisatie waardoor het treinverkeer moeilijk/verkeerd werd geregistreerd.

Wanneer geen trein voorbijkomt, bedraagt het achtergrondlawaai in de wijk, in de nabijheid van de spoorlijn ongeveer 60 dB(A) overdag en 55 dB(A) 's nachts. Dit lawaai wordt gedeeltelijk veroorzaakt door het wegverkeer in de omgeving.





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 betreffende stuk spoorlijn 50A als volgt:

De drempel voor noodinterventie van (73 dB(A) overdag en 68 dB(A) 's nachts werd niet bereikt op de 2 vaste meetpunten.

De vaststelling is dezelfde voor de drempelwaarde die niet mag worden overschreden (70 dB(A) overdag en 65 dB(A) 's nachts).

Ten slotte kan worden gesteld dat de geluidsniveaus in dit geval doorgaans weinig hinderlijk zijn in de woningen en kantoren en zich onder de drempelwaarden bevinden bepaald in de milieubeleidsvereenkomst die werd ondertekend tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS.

Factoren die het geluid beïnvloeden

Topografie en profiel van de plaats

De sporen van het stuk spoorlijn 50 in kwestie liggen op dezelfde hoogte als de natuurlijke omgeving, behalve in de N. Martinstraat waar ze iets hoger liggen.

De topografie verhindert dus niet dat het lawaai van voorbijrijdende treinen zich verspreidt.

Het bestudeerde stuk spoorlijn 50 bevat een spoor in elke richting met een overweg ter hoogte van de Gentsessteenweg en een andere aan de Nestor Martinstraat.

Bebouwd kader

90 % van de gebouwen rond het station van Sint-Agatha-Berchem bestaat uit commerciële opslagplaatsen en kantoorgebouwen. Langs de Gentsessteenweg, in de nabijheid van het station staan slechts enkele appartementsgebouwen R+2 of R+3. Bij de overweg aan de Nestor Martinstraat staan ook twee woningen. De bebouwing langs de spoorlijn 50 is globaal genomen erg ondoorlopend. Dit zorgt ervoor dat het lawaai van het spoorverkeer zich behoorlijk ver kan verspreiden.

Bestaande geluidswerende maatregelen

De bestaande gebouwen zijn voorzien van geen enkele specifieke akoestische bescherming. Slechts enkele woningen zijn voorzien van dubbele beglazing.

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

Frequentie en soort verkeer

Gemiddeld komen er op een weekdag 80 treinen voorbij, wat neerkomt op 5 treinen per uur. 's Nachts zijn dat 1,5 treinen per uur met in het totaal 15 voorbijrijdende treinen. 2/3 hiervan stopt in het station. Treinen die moeten stoppen, gaan langzamer rijden maar sommige ervan maken lawaai bij het remmen.

De intensiteit van het treinverkeer hier kan als zwak worden gekwalificeerd binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Met slechts 8 goederentreinen overdag en 4 's nachts kan worden gesteld dat het treinverkeer op deze lijn hoofdzakelijk uit reizigerstreinen bestaat.

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 toonde aan dat de bereikte geluidsniveaus geen interventie vereisen van het Gewest en/of de NMBS om deze niveaus terug te brengen.

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 voorschriften van stedenbouw voor de realisatie van het GGB zouden ervoor moeten zorgen dat de woonzones zich zo ver mogelijk van de sporen bevinden en dat er geen onbebouwde zones zijn langs de sporen.
- 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 rollende 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.

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