

# GENTSESTEENWEG IN SINT-AGATHA-BERCHEM (TUSSEN KEIZER KARELLAAN EN MIRTENLAAN)

## Algemene beschrijving

<b>Lokalisatie</b>	De perimeter van het zwarte punt heeft betrekking op een stuk van de Gentseseenweg op het grondgebied van de gemeente Sint-Agatha-Berchem, tussen de Keizer Karellaan in het noordwesten en de Mirtenlaan in het zuidoosten (gemeentegrens). Deze zone strekt zich uit over een lengte van ongeveer 1.600 meter en een breedte van 50 meter, rekening houdend met het eerste bebouwde front aan beide zijden van de steenweg.
<b>Bestemming</b>	Op deze plaats wordt de steenweg voornamelijk begrensd door woongebieden met een zwakke tot gemiddelde gemengde functie, behalve in de omgeving van de Zelliksesteenweg waar deze vermenging sterker is en rondom het Dr. A Schweizerplein waar zich een handelskern bevindt. Algemeen gezien is het residentiële karakter meer uitgesproken in het zuidelijke gedeelte van het stuk steenweg dan in het noordelijke gedeelte, voorbij het Dr. A Schweizerplein. Met het oog op de ontwikkeling bevestigt het GBP in grote lijnen de bestaande situatie. De Gentseseenweg staat geregistreerd als een structurerende as.
<b>Bevolking</b>	De bevolkingsdichtheid in deze wijken schommelt tussen de 80 à 100 inw/ha. Ongeveer 500 woningen ondervinden van ver of van dichtbij hinder van dit stuk rijweg.
<b>Context</b>	<p>De Gentseseenweg 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 Sint-Agatha-Berchem en Sint-Jans-Molenbeek terwijl zij langs de gemeente Koekelberg loopt over een afstand van ongeveer 5 km. Het bestudeerde stuk wordt vermeld in het GewOP als <b>Interwijkenweg</b>.</p> <p>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 <b>ontwikkeling van de integratie van structurerende ruimten in de omgeving</b>, 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 Gentseseenweg een <b>lint van akoestische interventie</b>, met uitzondering van het stuk voorbij de Zelliksesteenweg en tussen het Dr. A. Schweizerplein en de Basilieklaan waar toch <b>geprobeerd wordt de geluidshinder te beperken door snelheidsbeperkingen en maatregelen met betrekking tot de wegbedekking in bewoonde zones</b> (woongebieden met residentieel karakter, typische woongebieden, gemengde gebieden en sterk gemengde gebieden van het GBP).</p> <p>Ten slotte worden nog drie andere zwarte punten gelokaliseerd in de nabijheid van de Gentseseenweg. Het zijn de Keizer Karellaan, de groene ruimte Zavelenberg en het stuk van de spoorlijn 50 bij het station van Berchem.</p>

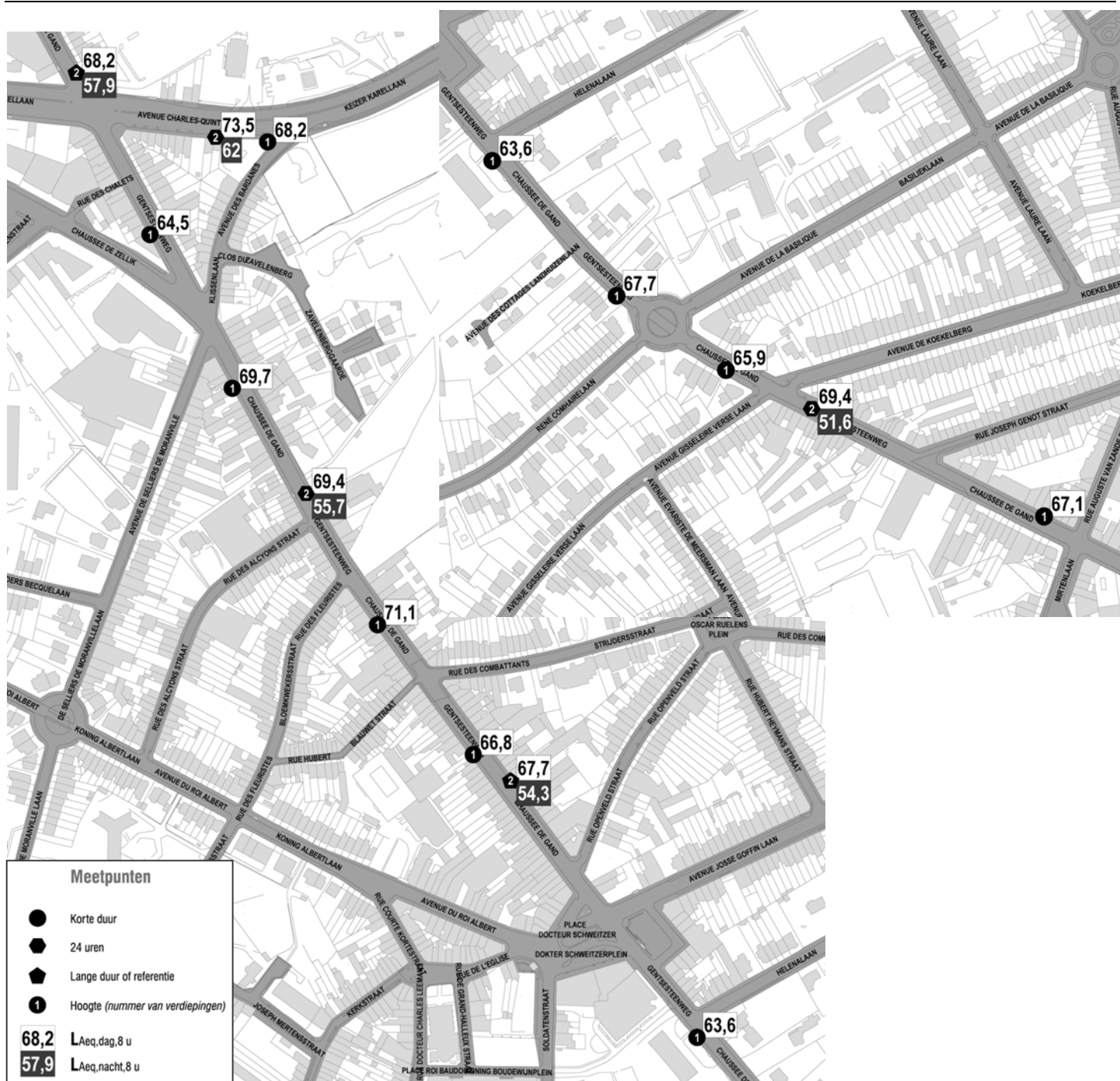


## Huidige akoestische situatie

<b>Meetcampagne</b>	<p>De metingen van korte duur (10 minuten) werden uitgevoerd op 06 juni 2003 tussen 14.00 en 16.00 uur, op 8 verschillende punten en ongeveer 1.5 meter boven de grond.</p> <p>De metingen van lange duur werden gedaan op drie vaste punten op een hoogte van ongeveer 1.6 meter op de balkons van de eerste verdieping. Een overzicht:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- een 24H/1 punt in de Gentseseenweg 1302 (van 4 juni 2003 15.00 u. tot 5 juni 2003 15.00 u.)</li><li>- een 24H/2 punt in de Gentseseenweg 1076 (van 5 juni 2003 18.00 u. tot 6 juni 2003 18.00 u.)</li><li>- een LD1 punt in de Gentseseenweg 1357 (van 3 juni 2003 14.00 u. tot 11 juni 2003 om 11.00 u.)</li><li>- een LD2 punt in de Gentseseenweg 1194 (van 2 juni 2003 14.00 u. tot 11 juni 2003 10.00 u.)</li></ul> <p>De twee laatste meetpunten werden ook als referentiepunt genomen om de akoestische indexen van de korte metingen bij te stellen.</p>
---------------------	---

<b>Vaststelling</b>	Voor de vaste meetpunten bedraagt de $L_{DEN}$ index (gemiddelde index voor wekdagen) 69,1 dB(A) voor punt 24H/1, 68,1 dB(A) voor punt 24H/2, 67,8 dB(A) voor punt LD1 en 67 dB(A) voor punt LD2.
---------------------	---

# GENTSESTEENWEG IN SINT-AGATHA-BERCHEM (TUSSEN KEIZER KARELLAAN EN MIRTEENLAAN)



## Valideren 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 (65 dB(A) overdag) wordt overschreden op 10 van de 12 meetpunten en dus over bijna de volledige lengte van het bestudeerde stuk steenweg.
- Het niveau 70 dB(A) wordt zelfs overschreden tussen de Oud-Strijderslaan en de Bloemkwekersstraat.
- Op de overige punten, tussen de Keizer Karellaan en de Zelliksesteenweg en tussen het Dr. A. Schweitzerplein en de Landhuizenlaan, overschrijden de geluidsniveaus ruimschoots de hinderdrempel (60dB(A) overdag).

's Nachts bedraagt de index  $L_{Aeq,nuit,8h}$  respectief 55,71 en 51,6 dB(A) voor de meetpunten 24H/1 en 24H/2 en 57,9 dB(A) en 54,3 dB (A) voor de meetpunten LD1 en LD2, met andere woorden niveaus die hoger liggen dan de hinderdrempel (45 dB(A) 's nachts) maar lager dan de interventiedrempel (60 dB(A) 's nachts).

# GENTSESTEENWEG IN SINT-AGATHA-BERCHEM (TUSSEN KEIZER KARELLAAN EN MIRTENLAAN)

## Factoren die het geluid beïnvloeden

### Topografie en profiel van de plaats

Op het grondgebied van de gemeente Sint-Agatha-Berchem vertoont de Gentssteenweg twee verschillende profielen aan elke zijde van het Dr. A Schweitzerplein. In het stuk tussen de Keizer Karellaan en het plein is de bebouwing voornamelijk aaneensluitend en hier en daar iets achter de rooilijn. Het kruispunt met de Zelliksteenweg en het Dr. A Schweitzerplein vormen de belangrijkste open ruimten in deze sectie. Voorbij het plein, meer naar het centrum toe, zien we een meer open weefsel met gebouwen die vaak centraal op een stuk grond werden opgetrokken en vaak ook een heel stuk achter de rooilijn. De wegbreedte tussen de rooilijnen bedraagt ongeveer 18 meter over het volledige bestudeerde stuk. Het lengteprofiel varieert weinig, met als hoogste punt op het Dr. A Schweitzerplein. Vanaf dat punt daalt de steenweg gevoelig tot aan de Keizer Karellaan.

### Bebouwd kader

Langs dit gedeelte van de steenweg staan gebouwen met erg wisselende stijl en bouwjaar. In het stedelijke stuk in de omgeving van het Dr. A Schweitzerplein staan voornamelijk traditionele Brusselse woningen van het type R+2 of R+3, met een winkel op de benedenverdieping. Recentere en hogere gebouwen (appartementengebouwen) en oude, gerestaureerde woningen wisselen elkaar af. Tussen de Keizer Karellaan en het plein is de bebouwing bescheidener. We zien er vele KMO's gevestigd of bel-etages. Voorbij het Dr. A Schweitzerplein zijn de woningen in hoofdzaak villa's uit het begin van de 19de eeuw of grote herenhuizen met brede aangeplante voortuinen.

### Bestaande geluidswerende maatregelen

Op het moment van de akoestische vaststelling bestond er geen enkele maatregel met het oog op een akoestische bescherming.

### Wegbedekking

De steenweg is in asfaltbeton of in gietasfalt. Na een snelle observatie op het terrein kon worden vastgesteld dat de wegbedekking weinig beschadigingen of sporen vertoont en relatief homogeen is gebleven. Over de hele lengte stellen we echter wel behoorlijk wat onregelmatigheden of opgelapte stukken vast ter hoogte van de tramsporen.

### Organisatie van het verkeer

Het verkeer op de Gentssteenweg verloopt meestal over één strook van 4 meter breed in elke richting. Er is parkeergelegenheid aan beide zijden over bijna de volledige lengte van het stuk in kwestie. Enkel ter hoogte van een tramhalte kan niet worden geparkeerd. Er zijn geen bijzondere wegmarkeringen aangebracht.

De Gentssteenweg heeft het statuut van interwijkenweg. Deze typische oude toegangsweg tot de stad krijgt niet alleen plaatselijk (in de omtrek van het Dr. A. Schweitzerplein) maar ook veel doorgaand verkeer te verwerken (meer dan 100 voertuigen per uur in de twee richtingen).

Enkel de kruispunten met de Keizer Karellaan en het Dr. A Schweitzerplein en Rogier worden geregeld door verkeerslichten. Het kruispunt met de Basilieklaan is een rotonde, voor de andere kruispunten geldt de voorrangregel. Dit veroorzaakt vaak een grote verkeersdruk. Naast de Keizer Karellaan en de Josse Goffinlaan ter hoogte van het Dr. A Schweitzerplein, kruist de Gentssteenweg op het betreffende stuk vele andere wegen; Zellik (erg breed en gevaarlijk kruispunt), Klissen, Selliers de Moranville, Alcyons, Bloemkwekers, Blauwet/Oud-strijders, Openveld, Helene, Landhuizen, Basiliek/Comhaire, Gisseleire Verse/Koekelberg, Genot, Mirten en Van Zande.

De maximum snelheid van 50 km/u wordt zelden overschreden gezien de configuratie van de plaats en het drukke verkeer (vele kruispunten, handelskern in de omgeving van het plein.). Het verkeer verloopt er wel vlot behalve tijdens de spitsuren in de omtrek van het kruispunt van het Dr. A Schweitzerplein.

Dit stuk steenweg wordt over de hele lengte ook gebruikt door drie tramlijnen (82, 83, 85). Er zijn vijf tramhaltes: Berchem Shopping, Alcyons, A Schweitzer, Genot en Van Zande. Er zijn geen speciale uitrustingen of voorzieningen met het oog op dit openbaar vervoer. Kaart 6 van het GewOP geeft aan dat het een te verbeteren stuk tramlijn betreft. Ter hoogte van het Dr. A Schweitzerplein kruisen de tramlijnen elkaar.

Het statuut van en de activiteiten langs de steenweg werken een druk vrachtwagenverkeer in de hand. In het licht hiervan wordt de Gentssteenweg in het GewOP opgenomen als een weg toegankelijk voor alle vrachtwagens terwijl er ook tussen de Keizer Karellaan en het Dr. A. Schweitzerplein een zone is die toegankelijk is voor alle vrachtverkeer.

## Beginselen voor verbetering

### Oplossing

De meetcampagne heeft bevestigd dat de belangrijkste bron van geluid het autoverkeer was op de Gentssteenweg. Ook het aandeel van het verkeer op de Keizer Karellaan en het tramverkeer moeten in aanmerking worden genomen

De bereikte geluidsniveaus over het volledige stuk steenweg overschrijden allemaal de aanvaardbare drempels, met uitzondering van enkele minder dicht bebouwde secties.

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 (in de omgeving van het Dr. A. Schweitzerplein)
- Het statuut van interwijkenweg dat de Gentssteenweg heeft op dit stuk

## GENTSESTEENWEG IN SINT-AGATHA-BERCHEM (TUSSEN KEIZER KARELLAAN EN MIRTENLAAN)

---

- De economische activiteiten
- Het vrachtverkeer, de 3 tramlijnen
- Het open karakter van de bebouwing (voorbij het Dr. A Schweitzerplein) waardoor minder rustige plaatsen zijn achter de gebouwen, in de tuinen of op de binnenplaatsen.

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

- Een **wijziging van het verkeersstelsel** op de Gentssesteenweg kan een **oplossing bieden op middellange termijn**. Uit analyse van de bestaande situatie bleek dat de verkeerssnelheden redelijk waren en conform met het statuut van een interwijkenweg. Toch kan op deze plaatsen 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 "zone 30"-plan. Deze maatregel kan worden ingevoerd op de drukste stukken (zoals het Dr. A. Schweitzerplein), bv. door een vernauwing van de rijweg, het gebruik van andere materialen, het creëren van een apart tramvak, hier en daar een verbreding van de voetpaden ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers om de automobilisten ertoe aan te zetten hun snelheid te minderen.

Voor sommige kruispunten, meer bepaald dat van de Zelliksesteenweg, zou een fundamentele herstructurering aangewezen zijn waarbij de as een voorrangsweg wordt of waarbij verkeerslichten worden geplaatst. Dit zou bruuske snelheidswijzigingen (versnellen en vertragen ter hoogte van de kruispunten waar voorrang van rechts geldt) moeten tegengaan. Deze maatregel moet van dichtbij worden bestudeerd en worden aangevuld met veiligheidsmaatregelen.

- In het kader van deze herstructurering kan een aanvullende interventie worden overwogen op vlak van de **wegbedekking**. De beschadigde stukken wegdek rond de tramsporen moeten worden hersteld. Bovendien beantwoorden asfaltbeton en gietbeton niet aan de akoestische vereisten, ook al zijn ze bijzonder goed bestand tegen zwaar verkeer. Door de wegbedekking te vervangen door fluisterasfalt, split-mastix asfalt of korrelasfalt zou de akoestische situatie beduidend kunnen worden verbeterd.

In het kader van de aanleg van een eigen tramvak moeten betonklinkers worden vermeden. Deze veroorzaken immers meer lawaai dan een asfalt wegbedekking, meer bepaald tot 2 à 3 dB(A) méér bij hoge snelheden en bovendien zijn ze minder bestand tegen zwaar verkeer (vrachtwagens en bussen). Door op een recht stuk het wegdek hier en daar te vervangen, wordt de aandacht van de automobilisten getrokken die ertoe worden aangezet hun rijgedrag te wijzigen bv. bij het naderen van een drukke handelskern. Er moet ook worden gezegd dat de keuze van zelfremmende betonklinkers die goed geplaatst en goed onderhouden zijn (snelle reparatie in geval van beschadigingen om te vermijden dat de situatie verergert) een geschikte oplossing is met het oog op snelheidsbeperkende maatregelen die in een vorig punt aan bod kwamen.

- Een andere mogelijke piste is **de wijziging van het soort verkeer**. Het zware vrachtverkeer blijft echter onvermijdelijk en werd zelfs opgenomen in het GewOP. Wanneer het niet mogelijk is om iets aan het busverkeer te doen, dan kunnen goede funderingen (met eventueel anti-trillingen voorzieningen zoals rubberen bekledingen), een permanent onderhoud en een aangepast rijgedrag (beperkte snelheid) eveneens bijdragen tot minder geluidshinder.

Zelfs al is deze maatregel niet voldoende om aanvaardbare geluidsniveaus te bereiken, toch moeten we op de laatste plaats ook de **akoestische bescherming van de gebouwen** in overweging nemen. Met deze oplossing wordt immers alleen de binnenkant van de woningen beschermd. Wanneer sprake is van een lint voor akoestische interventie kunnen particulieren, op grond van een besluit van 13 juni 2002, premies krijgen voor de renovatie van hun woning met het oog op de akoestische isolatie wanneer ze voldoen aan bepaalde vereisten. In het huidige geval hebben de eigenaars van woningen die dateren van na 1945 geen recht op dergelijke premies. Het is dus aan de particulieren zelf om hier het initiatief te nemen. 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. Dit is onder meer het geval in de gebouwen waar de benedenverdieping wordt gebruikt als winkelruimte.

- 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.

**De plaatsing van geluidswerende obstakels** in de nabijheid van de geluidsbron is niet mogelijk op plaatsen waar 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. In het meer open gedeelte van de steenweg kunnen plaatselijke voorzieningen (goed geplaatste schuttingmuren, bijgebouwen) toch lokale geluidswinst opleveren.