

LEUVENSESTEENWEG IN SCHAARBEEK, BRUSSEL EN SINT-JOOST-TEN-NODE (TUSSEN MADOU EN DAILLY)

Algemene beschrijving

Lokalisatie	De perimeter van het zwarte punt betreft een stuk van de Leuvensesteenweg op het grondgebied van de gemeenten Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node en van de stad Brussel, tussen het Madouplein in het westen en het Daillyplein in het oosten. Deze zone strekt zich uit over een lengte van ongeveer 1.300 meter en een breedte van 50 meter, rekening houdend met het eerste bebouwde front aan beide zijden van de steenweg. De Sint-Joostplaats maakt ook deel uit van diezelfde perimeter.
Bestemming	Op deze plaats wordt de Leuvensesteenweg bijna hoofdzakelijk gekenmerkt door een nagenoeg aaneensluitend commercieel front op de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen met woningen erboven. Met het oog op de ontwikkeling bevestigt het GBP deze situatie. Het plan voorziet aan beide zijden van de steenweg woongebieden, met uitzondering van drie gemengde eilandjes vlakbij het Daillyplein en een eilandje met een sterke gemengde functie en een administratieve zone vlak bij het Madouplein, dicht bij de kleine ring (Madoutoren). De Haachtsesteenweg wordt vermeld als structurende as.
Bevolking	De bevolkingsdichtheid in deze wijken schommelt van 100 tot 200 inwoners/ha. Bijna 700 woningen ondervinden van ver of van dichtbij hinder van dit stuk weg.
Context	<p>De Leuvensesteenweg 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 Evere, Schaarbeek en Sint-Joost over iets minder dan 5 km. Het bestudeerde stuk krijgt in het GewOP het statuut van Interwijkenweg.</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 ontwikkeling van de integratie van de structurende ruimten in de omgeving in het stedelijke gedeelte van de steenweg (tot aan de Gemeenschappenlaan), 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 Leuvensesteenweg een lint van akoestische interventie, met uitzondering van het stuk tussen de Genèvestraat en de Léon Grosjeanlaan, het Generaal Meiserplein en het Daillyplein waar toch geprobeerd wordt de geluidshinder te beperken door snelheidsbeperkingen en maatregelen met betrekking tot de wegbedekking in bewoonde zones (woongebieden met residentieel karakter, typische woongebieden, gemengde gebieden en sterk gemengde gebieden van het GBP).</p> <p>Een ander stuk van de Leuvensesteenweg werd ook als zwart punt in het wegverkeer aangegeven. Het betreft het stuk tussen de Genèvestraat en de Tollaan, in de gemeente Evere.</p>

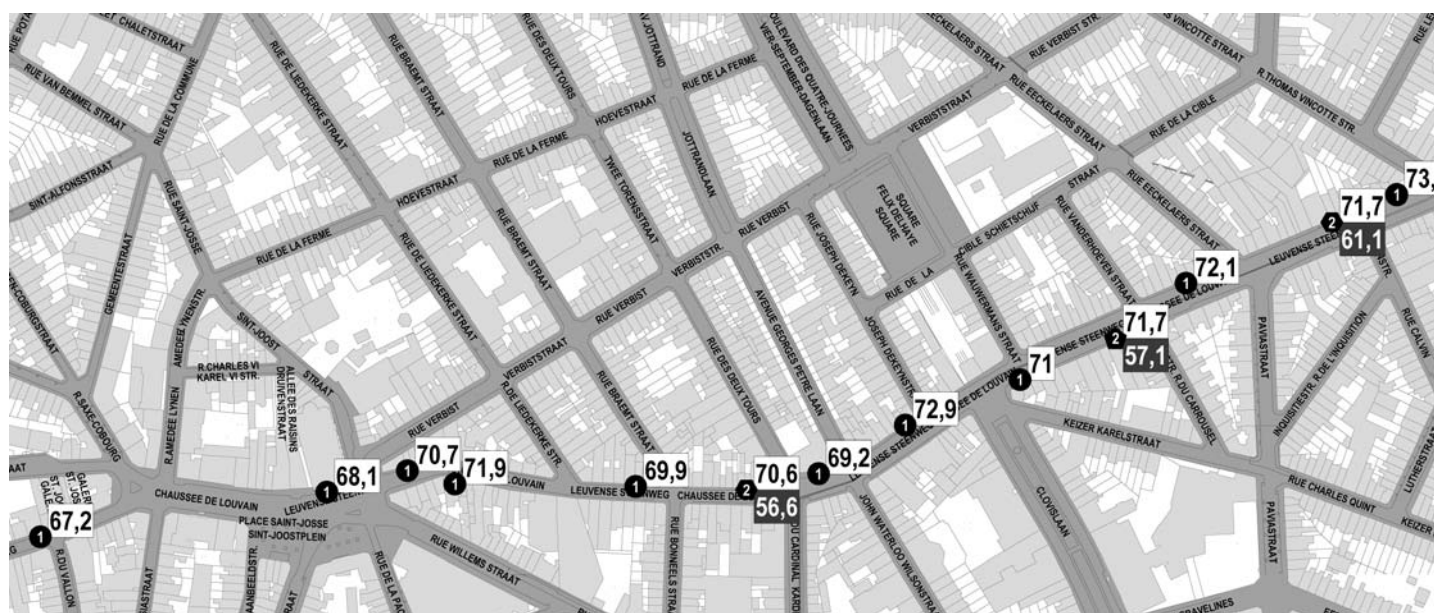


Huidige akoestische situatie

Meetcampagne	<p>De metingen van korte duur (10 minuten) werden gehouden op 25 maart 2003 tussen 12 en 16 uur, op 11 verschillende mobiele punten, op een hoogte van ongeveer 1,5 m.</p> <p>De metingen van langere duur werden gerealiseerd op drie vaste punten, op ongeveer 1,6 meter boven de balkonvloer van de eerste verdieping:</p> <ul style="list-style-type: none">- Een punt 24H/1 in de Leuvensesteenweg 273 (van 26 maart 03 om 12 u. tot 27 maart 03 om 12 u.)- Een punt 24H/2 in de Leuvensesteenweg 151 (van 25 maart 03 om 13 u. tot 26 maart 03 om 13 u.)- Een LD-punt in de Leuvensesteenweg 282 (van 25 maart 03 om 10 u. tot 1 april 03 om 16 u.) <p>Dit laatste meetpunt werd ook als referentiepunt beschouwd om de akoestische indexen gemeten op korte duur te kunnen bijstellen.</p>
---------------------	---

Vaststellingen	Voor de vaste meetpunten bedraagt de index L_{DEN} (gemiddelde index voor weekdays) 72,3 dB(A) voor punt 24H/1, 69,5 dB(A) voor punt 24H/2 en 71,2 dB(A) voor punt LD.
-----------------------	--

LEUVENSESTEENWEG IN SCHAARBEEK, BRUSSEL EN SINT-JOOST-TEN-NODE (TUSSEN MADOU EN DAILLY)



Validering 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 voor het betreffende stuk van de steenweg als volgt:

- De interventiedrempel van 65 dB(A) overdag wordt ruimschoots overschreden over de hele lengte van de Leuvensesteenweg tussen het Daillyplein en het Madouplein.
- Op de 14 meetpunten zijn er zelfs 9 die de 70dB(A) overdag overschrijden, meer bepaald op de 1ste verdieping en zelfs op de gelijkvloerse verdieping van de flatgebouwen in het stuk tussen het Daillyplein en de Sint-Joostplaats.

's Nachts bedraagt de index $L_{Aeq,night,8h}$ respectief 61,1 en 56,6 dB(A) voor de meetpunten 24H/1 en 24H/2 en 57,1 dB(A) voor het meetpunt LD, met andere woorden niveaus die hoger liggen dan de hinderdrempel (45 dB(A) 's nachts). In het bovenste gedeelte van de steenweg (punt 24H/1) wordt de interventiedrempel van (60dB(A) 's nachts dus overschreden.

Factoren die het geluid beïnvloeden

Topografie en profiel van de plaats

Het bestudeerde stuk van de Leuvensesteenweg vertoont een stedelijk profiel met twee erg verschillende secties. Tussen het Daillyplein en de Tweetorenstraat bedraagt de breedte (tussen de gevels) ongeveer 20 meter. Tussen de Tweetorenstraat en de Sint-Joostplaats en tussen de Sint-Joostplaats en het Madouplein versmalt de weg tot een breedte van ongeveer 11 meter. Met uitzondering van de open ruimte gecreëerd door de Sint-Joostplaats en het kruispunt met de Clovislaan vormt de steenweg een aaneensluitend front (tussenbebouwing) zonder bouwvrije strook. Het U-profiel van de weg is duidelijk waarneembaar in de smalste secties.

In dat stuk van de steenweg wordt het Maalbeekdal ook doormidden gedeeld. Gezien de kleine afstanden zijn de hellingen dan ook erg steil. Het laagste punt bevindt zich op de Sint-Joostplaats (+/- 30 meter). Het hoogste punt is het Daillyplein op meer dan 70 meter, gevolgd door het Madouplein op meer dan 50 meter.

Bebouwd kader

De gebouwen langs de steenweg zijn relatief homogeen. Het zijn meestal traditionele Brusselse gebouwen die dateren uit de eerste helft van de 19de eeuw, met een handelszaak op de benedenverdieping, van het type R+2 of R+3. In de omgeving van het Daillyplein en op de Sint-Joostplaats staan enkele hogere recent gerenoveerde gebouwen. Op het Madouplein is er ook een torengebouw dat momenteel wordt gerenoveerd. Het oude stationsgebouw van Sint-Joost tegenover de Clovislaan is een beschermd monument.

Bestaande geluidswerende maatregelen

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

Wegbedekking

Het bestudeerde stuk steenweg is in asfalt van het type split mastix 0-10. Na een snelle observatie op het terrein kon worden vastgesteld dat de wegbedekking weinig beschadigingen of sporen vertoont en relatief homogeen is (behalve misschien op het kruispunt waar de steenweg breder wordt). Bepaalde stukken, zoals bv. het Daillyplein werden onlangs heraangelegd. De andere straten die loodrecht uitgeven op de steenweg zijn in asfalt.

Organisatie van het verkeer

Het verkeer in de Leuvensesteenweg gaat in het breedste gedeelte over twee rijstroken in elke richting, van telkens ongeveer 3 meter breed. Er kan aan beide zijden worden geparkeerd behalve wanneer de steenweg te smal wordt (stuk tussen Clovis en Twee torens). Ook op de plaatsen waar een bushalte is, kan niet aan beide zijden worden geparkeerd. Op de smalste stukken verloopt het verkeer in één richting met twee smallere rijstroken en eenzijdig parkeren.

Het betreffende stuk van de Leuvensesteenweg heeft het statuut van interwijkenweg. Deze typische oude toegangsweg tot de stad krijgt niet alleen plaatselijk maar ook veel doorgaand verkeer te verwerken.

Tellingen die in 1998 werden uitgevoerd op spitsuren 's ochtends en 's avonds vormen een indicatie van de verkeersstroom op het kruispunt met de Paviestraat en de Eeckelaarstraat. Tijdens die spitsuren werden ongeveer 2.400 EPW/h (equivalent privé-wagen per uur) geregistreerd in beide richtingen. Dit cijfer blijft constant (voor één richting) ter hoogte van de Scailquinstraat (parallel en in tegengestelde richting met de Leuvensesteenweg op het stuk tussen de Sint-Joostplaats en het Madouplein).

De belangrijkste kruispunten zijn voorzien van verkeerslichten (Dailly, Clovis, Twee torens, Braemt/Bonnels, Sint-Joost, Madou). Op de andere kruispunten met de T. Vincotte/Noyerstraat, Calvin, Pavie/Eeckelaers, Vanderhoven/Carrousel, De Keyn, G. Petre, Liedekerke geldt de voorrangregel. Dit zorgt voor vlotter verkeer maar kan ook leiden tot grotere snelheden. Het verkeer is relatief vlot behalve tijdens de spitsuren in de omgeving van de kruispunten.

De maximumsnelheid van 50 km/u wordt zelden overschreden in het smalste stuk van de steenweg tussen het Madouplein en de Sint-Joostplaats en in het klimmende stuk naar de Tweetorenstraat, vooral overdag en tijdens de werkuren, gezien de vele drukbezochte winkels. In het stuk tussen het Daillyplein en de Tweetorenstraat is de snelheid beduidend hoger door de bredere rijstroken, het hellende wegdek en het voorrangstelsel zonder verkeerslichten (op een lang stuk tussen Dailly en Clovis). Deze factoren werken versnellingen in de hand, hetzij om de helling te beklimmen en de stad snel te verlaten na een smal en traag stuk, hetzij in de andere richting omdat de chauffeur zich laat verleiden tot het snel afdalen.

Dit stuk van de steenweg behoort ook tot trajecten van De Lijn (107, 108, 110) en de MIVB (lijn 29 tussen Dailly en Clovis en lijn 63 tussen Madou en Sint-Joost). Behalve de busstops aan Dailly en Madou zijn er nog drie bushaltes: Vincotte, Clovis en Sint-Joost). Er is geen specifieke uitrusting voorzien voor dit openbaar vervoer. Kaart 6 van het GewOP duidt dit stuk buslijn aan als te verbeteren lijn en bepaalt dat er een beschermde baan moet worden aangelegd (tussen Dailly en Clovis).

Het statuut van en de activiteiten langs de steenweg werken een druk vrachtwagenverkeer in de hand. In het licht hiervan wordt de Leuvensesteenweg in het GewOP opgenomen als een weg verboden voor vrachtwagens met meer dan twee assen, met uitzondering van plaatselijke bediening.

Beginnelsen voor verbetering

Oplossing

De meetcampagne heeft bevestigd dat de belangrijkste bron van geluid het autoverkeer was op de Leuvensesteenweg. Ook het aandeel van het busverkeer op dat stuk van de Leuvensesteenweg moet 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 U-profiel van de weg en de beperkte afstand tussen de woningen en de geluidsbron
- Het statuut van interwijkenweg dat de Haachtsesteenweg heeft op dat stuk
- De aanzienlijke breedte van de rijweg op bepaalde stukken
- De aanwezigheid van lijnbussen
- Het aaneensluitende karakter van de bebouwing dat ervoor zou moeten zorgen dat er achter deze gebouwen, in de tuinen en binnenplaatsen minder geluidshinder is.

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

- 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.
- Gezien het type asfalt dat reeds werd gebruikt, moet er niet veel worden verwacht van een **vervanging van de wegbedekking**. Er moet echter wel worden toegezien op het onderhoud en de staat ervan met verloop van tijd. Er moet ook iets worden gedaan aan de plaatselijke oneffenheden in de omgeving van wegtoebehoren (tankdeksels en inspectieluiken van alle aard)
- Een wijziging van de verkeersstroom lijkt geen oplossing op korte termijn gezien de rol van de Leuvensesteenweg als interwijkenweg en als toegangsweg tot de stad. Toch kan worden vastgesteld dat op sommige stukken van de steenweg overdreven snel wordt gereden. Op deze plaatsen kan elke **snelheidsbeperkende** maatregel of elke maatregel met het oog op een **gewijzigd rijgedrag van de automobilisten** een akoestische verbetering meebrengen van 10 dB(A) wanneer een snelheid op gewoon asfalt wordt teruggebracht van 70 tot 30 km/u. Deze maatregel van snelheidsbeperking moet worden beoordeeld in het raam van het algemene mobiliteitsbeleid van het Brusselse gewest met betrekking tot het netwerk van toegangswegen tot het centrum. De maatregel moet ook op wijkniveau worden beoordeeld en dit terwijl de steenweg gelegen is op het grondgebied van drie gemeenten. De maatregel zou concreet kunnen worden gemaakt in het slechtste stuk (tussen Dailly en Twee torens) op één van de volgende wijzen: vernauwing van de rijweg, voorzien van een busbaan, permanente parkeervakken, hier en daar verbreding van de voetpaden ter hoogte van de oversteekplaatsen voor voetgangers. Dit alles om de automobilisten ertoe aan te sporen minder snel te rijden zonder de verkeersstroom hierbij te belemmeren.
- Een andere mogelijke piste is **de wijziging van het soort verkeer**. Wanneer het niet mogelijk is om iets aan het busverkeer te doen, dan kunnen goede funderingen, een permanent onderhoud en een aangepast rijgedrag (beperkte snelheid) eveneens bijdragen tot minder geluidshinder.

De plaatsing van geluidswerende obstakels in de nabijheid van de geluidsbron is hier niet aan de orde aangezien 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.

De **akoestische bescherming van de gebouwen** is een oplossing die pas in allerlaatste instantie moet worden overwogen aangezien hierbij enkel de binnenkant van de woningen wordt beschermd. Wanneer een zone wordt erkend als lint voor akoestische interventie kunnen particulieren in het raam van een besluit van 13 juni 2002 en wanneer ze voldoen aan bepaalde voorwaarden premies krijgen om isolatiewerken aan hun woning (die moet dateren van vóór 1945) te laten uitvoeren. De akoestische isolatie van de gevels als aanvullende maatregel en in het kader van een door het Gewest gesubsidieerde woningrenovatie is dan ook perfect te overwegen. 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 voorzien worden aan de straatzijde. Dit is onder meer het geval voor het volledige bestudeerde stuk van de steenweg waar de benedenverdieping van de gebouwen wordt gebruikt als winkelruimte.