

Algemene beschrijving

Lokalisatie De perimeter van het zwarte punt betreft een stuk van de Haachtsesteenweg op het grondgebied van de gemeente Schaarbeek, tussen de Rogierstraat in het zuiden en het Poggeplein in het noorden. Deze zone strekt zich uit over een lengte van ongeveer 700 meter en een breedte van 50 meter, rekening houdend met het eerste bebouwde front aan beide zijden van de steenweg.

Bestemming Op deze plaats wordt de steenweg hoofdzakelijk begrensd door woongebieden en openbare gebouwen (school, Sint-Servaaskerk, oude en nieuwe stelplaatsen van de MIVB). Op het kruispunt van de Rogierlaan en het Poggeplein bevinden zich enkele buurtwinkels. Met het oog op de ontwikkeling voorziet het GBP voor alle huizenblokken een woongebied en bevestigt de bestaande openbare diensten. De Haachtsesteenweg wordt beschouwd als een structurerende as en behoort tot een gebied van culturele, historische of esthetische waarde of voor stadsverfraaiing.

Bevolking De bevolkingsdichtheid in dit stuk van de steenweg schommelt tussen 100 en 200 inw/ha. De betreffende zone telt ongeveer 500 woningen.

Context De Haachtsesteenweg 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 7,5 km. Het bestudeerde stuk krijgt in het GewOP het statuut van **Interwijkenweg**.

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 structurerende ruimten in de omgeving** in het stedelijke gedeelte van de steenweg (tot aan de Houtweg), 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 Haachtsesteenweg een lint van akoestische interventie (met uitzondering van het stuk tussen de Koningstraat en de Middaglijnstraat).

Tijdens de uitwerking van het geluidsplan 2000-2005 werden meerdere klachten geregistreerd, meer bepaald met betrekking tot de tram en de slechte staat van de wegbedekking. Een ander stuk van de Haachtsesteenweg werd ook als zwart punt in het wegverkeer aangegeven. Het betreft het stuk tussen de Lindestraat en de Houtweg, op grondgebied van de gemeente Evere.



Huidige akoestische situatie

Meetcampagne De metingen van korte duur (10 minuten) werden gehouden op 5 december 2002 tussen 10.00 en 11.00 uur, op 5 verschillende mobiele punten, op een hoogte van ongeveer 1,5 m.

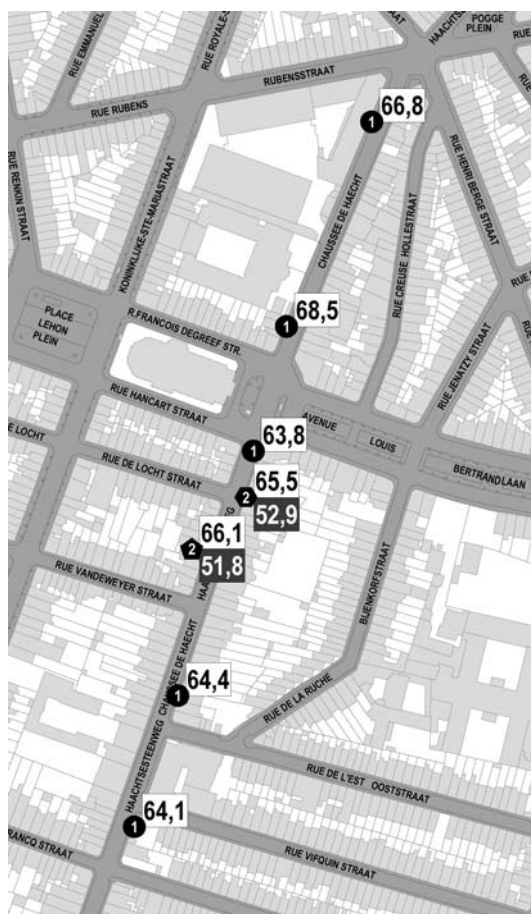
De metingen van langere duur werden gerealiseerd in het voorjaar 2002 op twee vaste punten, op ongeveer 1,6 meter boven de balkonvloer van de eerste verdieping:

- Een 24H punt in de Haachtsesteenweg 276 (van 29 mei 2002 om 16.00 u. tot 30 mei 2002 om 17.00 u.)
- Een LD punt in de Haachtsesteenweg 257 (van 30 mei 2002 om 17.00 u. tot 4 juni 2002 om 17.00 u.)

Om de geluidsindexen van de korte metingen te kunnen bijstellen werden de geluidsniveaus eveneens permanent geregistreerd op het meetpunt van lange duur tussen 10 en 11 uur op 5 december 2002, dit wil zeggen tijdens de hele duur van de korte metingen. Dit meetpunt wordt het referentiepunt genoemd.

Vaststellingen Voor de vaste meetpunten bedraagt de index L_{DEN} (gemiddelde index voor weekdays) 65,2 dB(A) voor punt 24H, 65,4 dB(A) voor punt LD.

HAACHTSESTEENWEG IN SCHAARBEEK (TUSSEN ROGIER EN POGGE)



Meetpunten

- Korte duur
 - ⬡ 24 uren
 - ⬠ Lange duur of referentie
 - ① Hoogte (nummer van verdiepingen)
- | | |
|------|----------------------------|
| 68,2 | L _{Aeq,dag,8 u} |
| 57,9 | L _{Aeq,nacht,8 u} |

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 als volgt:

- De interventiedrempel van 65 dB(A) overdag wordt overschreden op de gelijkvloerse verdiepingen in de woongebieden tussen de Louis Bertrandlaan en het Poggeplein.
- De interventiedrempel (65 dB(A) overdag) wordt net overschreden vanaf de eerste verdieping van de woningen tussen de Rogierlaan en de Louis Bertrandlaan
- De geluidsniveaus overschrijden de hinderdrempel van 55 dB(A) op de gelijkvloerse verdiepingen van diezelfde gebouwen.

's Nachts bedraagt de index $L_{Aeq,nacht,8h}$ respectief 51,8 en 52,9 dB(A) voor de meetpunten LD en 24H, met andere woorden niveaus die hoger liggen dan de hinderdrempel (45 dB(A) 's nachts), maar lager dan de interventiedrempel (60dB(A) 's nachts).

Factoren die het geluid beïnvloeden

Topografie en profiel van de plaats	Het bestudeerde stuk van de Haachtsesteenweg vertoont een stedelijk profiel met een variabele breedte tussen 13,5 en 14 meter. Met uitzondering van de ruimte gecreëerd aan de Louis Bertrandlaan en de Sint-Servaaskerk, is de bebouwing aaneensluitend (tussenbebouwing) en zonder bouwvrije strook. Het U-profiel van de weg is dan ook uitgesproken aanwezig. Het lengteprofiel is behoorlijk vlak in het gedeelte tussen de Rogier- en de Louis Bertrandlaan met een lichte helling in de laatste sectie in de richting van het Poggeplein.
Bebouwd kader	De woningen langs dit stuk van de steenweg zijn traditionele oude herenhuizen uit het begin van de 20ste eeuw. Ze zijn relatief homogeen en van het type R+3 of R+4. Drie ervan zijn geklasseerd tot beschermd monument terwijl de Louis Bertrandlaan opgetekend staat als opmerkelijke site.
Bestaande geluidswerende maatregelen	Op het moment van de akoestische vaststelling bestond er geen enkele maatregel met het oog op een akoestische bescherming.
Wegbedekking	<p>Het bestudeerde stuk steenweg is gedeeltelijk in asfalt (tussen Rogier en de Sint-Servaaskerk) en gedeeltelijk in betonstraatklinkers (tussen de Sint-Servaaskerk en de stelplaats van de MIVB). In de omgeving van het Poggeplein zien we ook porfierbestrating.</p> <p>Er dient rekening te worden gehouden met het gegeven dat de asfalt wegbedekking werd vernieuwd na de vaststelling in het geluidsplan 2000-2005. Na een snelle observatie op het terrein kon worden vastgesteld dat de wegbedekking weinig beschadigingen of sporen vertoont en relatief homogeen is. De straatklinkers daarentegen, die recenter zijn en werden gelegd in het kader van de aanleg van een nieuwe MIVB-stelplaats, vertonen reeds tekenen van slijtage en raken los langs de tramsporen. De porfierbestrating op het Poggeplein is oud maar nog in goede staat.</p>
Organisatie van het verkeer	<p>Het verkeer in de Haachtsesteenweg verloopt over één rijstrook van telkens ongeveer 3 meter breed in elke richting. Er kan aan beide kanten worden geparkeerd tussen de Rogierlaan en de Sint-Servaaskerk en slechts aan één kant tussen de Sint-Servaaskerk en het Poggeplein (er is parkeerverbod langs de MIVB stelplaats).</p> <p>Het betreffende stuk van de Haachtsesteenweg heeft het statuut van interwijkenweg. Deze typische oude toegangsweg tot de stad krijgt niet alleen plaatselijk maar ook veel doorgaand verkeer te verwerken (meer dan 100 voertuigen per uur in beide richtingen).</p> <p>Enkel het kruispunt met de Rogierlaan heeft verkeerslichten. Op de andere kruispunten geldt de voorrangregel. Dit veroorzaakt een erg drukke verkeerssituatie. Naast de Rogier- en de Louis Bertrandlaan kruist het betreffende stuk van de Haachtsesteenweg ook nog de Robiano-, Lefrancq-, Vifquin-, Oost-, Vandeweyer- en de Lochtstraat.</p> <p>De maximum toegelaten snelheid van 50 km/u wordt zelden overschreden gezien de configuratie van de plaats en het drukke verkeer. Het verkeer verloopt er vlot behalve in de spitsuren in de omgeving van de Rogierlaan.</p> <p>Naast de bussen die zich naar de stelplaats van de MIVB begeven, wordt dit stuk van de steenweg ook gebruikt door twee tramlijnen (92 en 93). Langs dit stuk zijn drie bushaltes: Robiano (vlakbij Rogier), Sint-Servaas en Pogge. De tramlijnen en wissels voor de stelplaats zijn recent.</p> <p>Er is een belangrijk vrachtverkeer naar de stad vanuit de periferie, met het oog op de bediening van de vele activiteiten langs de steenweg. In het licht hiervan werd de Haachtsesteenweg in het GewOP opgenomen als weg verboden voor vrachtwagens met meer dan twee assen, met uitzondering van plaatselijke bediening.</p>

Beginselen voor verbetering

Oplossing	<p>De meetcampagne heeft bevestigd dat de belangrijkste geluidsbron het autoverkeer was op de Haachtsesteenweg. Er moet ook rekening worden gehouden met het verkeerslawaaï afkomstig van de Rogierlaan en van de trams.</p> <p>De toegelaten geluidsdrempels worden overschreden van op de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen gelegen langs het stuk tussen de Louis Bertrandlaan en het Poggeplein. Redenen hiervoor zijn het hellende wegdek, de slechtere wegbedekking en vermoedelijk ook de tramwissels aan de ingang van de stelplaats. De drempels worden eveneens overschreden vanaf de 1^{ste} verdieping van de gebouwen gelegen langs het stuk tussen de Rogierlaan en de Louis Bertrandlaan.</p> <p>In de zoektocht naar oplossingen moet rekening worden gehouden met de volgende factoren:</p> <ul style="list-style-type: none">- Het dwarse U-profiel van de weg en de beperkte afstand tussen de woningen en de geluidsbron- Het statuut van interwijkenweg van de Haachtsesteenweg heeft op dat stuk- De activiteiten langs dit stuk van de steenweg- De aanwezigheid van vrachtverkeer, 2 buslijnen en tramstelplaats
------------------	--

HAACHTSESTEENWEG IN SCHAARBEEK (TUSSEN ROGIER EN POGGE)

- 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.
- **Interventies op vlak van de wegbedekking** moeten echter beslist in overweging worden genomen. OP het stuk tussen de Louis Bertrandlaan en het Poggeplein zijn de betonstraatklinkers in slechte staat. Naast het feit dat betonklinkers doorgaans een grotere bron van lawaai zijn dan asfalt- 2 tot 3 dB(A) meer vooral bij hoge snelheden - moet ook worden toegezien op een goede plaatsing en een regelmatig onderhoud. De kwaliteit van de funderingen is essentieel om ongelijke, losse,... klinkers te vermijden want dit is ongunstig voor het geluidscmfort. Betonnen klinkers zijn ook minder bestand tegen zwaar verkeer (vrachtwagens, bussen, trams). Tussen de Rogierlaan en de Louis Bertrandlaan is het asfaltbeton misschien wel goed bestand tegen dat zware verkeer maar dan weer niet erg efficiënt op vlak van akoestiek. Door te kiezen voor fluisterasfalt, split-mastix of korrelasfalt kan de akoestische situatie nog worden verbeterd.
- Een **wijziging van het verkeersstelsel** op de Haachtsesteenweg vormt **geen oplossing op erg korte termijn**. Uit analyse van de bestaande situatie blijkt dat de verkeersstromen en -snelheden conform zijn aan het statuut van een interwijkenweg. Toch kan 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. Concreet kan deze maatregel worden vertaald in een vernauwing van de rijweg om de automobilisten ertoe aan te zetten hun snelheid te minderen.
- Een andere mogelijke piste is **de wijziging van het soort wegverkeer**. Zo kan het vrachtwagenverkeer worden beperkt. Hier moet echter worden vermeld dat dit al gebeurt op dit stuk van de steenweg maar dat het onmogelijk is om het zware verkeer volledig uit te sluiten met het oog op de activiteiten in de omgeving. Er kan ook worden ingegrepen op vlak van het openbaar vervoer. Het tramverkeer is uiteraard een vast gegeven maar er kan werk worden gemaakt van goede funderingen, een permanent onderhoud en een aangepast rijgedrag om de geluidshinder te beperken.

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.

Project

Momenteel worden meerdere concrete plannen van heraanleg van de wegen bestudeerd. Het betreft de volledige renovatie door het BUV van de Haachtsesteenweg (van de Kruidtuin tot aan de gewestgrens), het Poggeplein en het kerkplein van de Sint-Servaaskerk op initiatief van de gemeente.

Het principe dat op dit ogenblik is weerhouden voor de algemene heraanleg van de steenweg voorziet een stedelijk stuk (tussen Konings en Bordet) met een rijweg van 6 meter in asfalt en een perifeer stuk (tussen Bordet en Diegem) met een rijweg van 5,8 meter in asfalt + een eigen busbaan van 3 meter in asfalt en een fietspad. Er worden parkeervakken voorzien evenals vooruitstekende voetpaden terwijl de straten die loodrecht uitgeven op de steenweg meestal voorzien worden van oversteekplaatsen. Behalve de vervanging van beschadigd wegdek, kan met voormelde wijzigingen het doel van snelheidsbeperking worden bereikt.