MILIEUCONVENTIE TUSSEN

HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE MIVB

BETREFFENDE DE GELUIDSHINDER EN DE TRILLINGEN

Door het invoeren van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving wenst de Brusselse Hoofdstedelijke Raad aan te geven dat het Gewest voorrang geeft aan de strijd tegen geluidshinder. Zo machtigt de ordonnantie de Regering tot het nemen van een reeks reglementaire en bindende bepalingen met het oog op de vermindering van de lawaaibronnen in een stedelijke omgeving en op het beschermen van de bevolking tegen geluids- en trillingsoverlast.

De nieuwe ontwikkelingen van de stad, die met name voortvloeien uit het concept "Duurzame Ontwikkeling", zorgen er vandaag voor dat er een nieuw ontwikkelingsmodel gecreëerd wordt. Dit model is gebaseerd op het zoeken naar een evenwicht tussen de ontplooiing van de mens, de economische ontwikkeling en het duurzaam beheer van de middelen. Dit idee uit zich in de wil om bepaalde hinder niet meer te beschouwen als zijnde onvermijdelijk, en in de noodzaak om alles in het werk te stellen om de bestaande conflicten op te lossen en om een nieuw evenwicht te ontwikkelen tussen de diverse functies van de stad.

Om dit evenwicht te vinden tussen, enerzijds, de functie van het vervoer per tram en metro, onmisbaar voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en voor de uitvoerbaarheid van de gewestelijke mobiliteit, en anderzijds, de rust en de gezondheid van de omwonende bevolking, dient een noodzakelijke en opbouwende dialoog gevonden te worden tussen de aanwezige partijen.

Bewust van het feit dat de reglementaire weg, die op eenzijdige wijze geluidsnormen oplegt, na te leven door het tram- en metroverkeer, zonder rekening te houden met het principe van evenredigheid tussen de belangen die een rol spelen, niet de ideale weg vormt voor het zoeken naar dit evenwicht;

Bewust van het feit dat de weg van het overleg, de dialoog en het onderhandelingsakkoord het meest efficiënte middel vormt voor de invoering van een duurzame en progressieve politiek inzake het beheer van de geluids- en trillingshinder, te wijten aan de aanwezigheid van tram en metro in de stad;

Bewust van het feit dat het doel van dit akkoord het vinden is van gemeenschappelijke aanvaardbare oplossingen die, enerzijds, het aanvaardbaar maken van het lawaai voor de wijken rond tram- en metrosporen beogen, en anderzijds, de ontwikkeling mogelijk maken, onder goede voorwaarden, van het beleid van het vervoer per rail te Brussel;

Bewust van het feit dat dit akkoord inhoudt voor elke partij dat men een beroep zal moeten doen op menselijke en financiële middelen en dat men rekening zal moeten houden met organisatorische wijzigingen en, op termijn, met nieuwe reglementaire verplichtingen;

Bewust van de noodzaak klachten te vermijden en deze te beantwoorden op een efficiënte manier, zonder de goede werking van de openbare dienst, verzorgd door de MIVB, in het gedrang te brengen;

verbinden

de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
vertegenwoordigd door de heer Didier GOSUIN, minister van Leefmilieu, en de heer Jos Chabert, minister van Openbare Werken en Vervoer,

en

de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel,
vertegenwoordigd door de heer Werner Daem, voorzitter van de raad van bestuur, en de heer Alain Flausch, bestuurder - directeur-generaal,
hierna de MIVB genoemd,

zich tot wat volgt:

Artikel 1 – Toepassingsgebied

Dit akkoord heeft uitsluitend betrekking op geluidshinder en trillingen veroorzaakt door tram en metro binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De geluidshinder en de trillingen veroorzaakt door bussen vormen het voorwerp van een later bijvoegsel bij deze conventie.

Artikel 2 – De uitvoerende partners

Voor de uitvoering van dit akkoord,

zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertegenwoordigd worden door het Brussels Instituut voor Milieubeheer, BIM genaamd, gelegen Gulledelle 100, 1200 Brussel en, desgevallend, door het Bestuur Uitrusting en Vervoer en het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting van het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gelegen Communicatiecentrum Noord, Vooruitgangstraat 80, 1035 Brussel;

handelt de MIVB, met maatschappelijke zetel Gulden Vlieslaan 15, 1050 Brussel, in eigen naam.

Artikel 3 – Bepaling van de kwaliteitsdoelstellingen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB bevestigen opnieuw, krachtens de Belgische Grondwet, dat elke burger het recht heeft een leven te leiden in overeenkomst met de menselijke waardigheid. Dit recht omvat met name het recht op een gezonde omgeving.

Zij stemmen in met het principe dat preciseert dat de eigendom het recht inhoudt op de meest absolute wijze het genot te hebben van en te beschikken over de zaken, mits men er geen gebruik van maakt verboden door de wetten of reglementen, of een gebruik dat de anderen verhindert hun rechten te genieten.

Men dient dus een recht van de burger te ontwikkelen om een gezonde geluidsomgeving te genieten die rekening houdt met een bepaalde technisch-economische realiteit. Dit recht moet onder meer gebaseerd zijn op wetenschappelijke bewijzen betreffende de nadelige gevolgen van geluidshinder voor de gezondheid.

De normatieve actie van de overheden, uitdrukkingsmiddel van dit recht, mag niet bovenmatig zijn, d.w.z. zodanig dat geen enkel technisch middel zou bestaan dat de naleving van de regels zou waarborgen. Er bestaat een evenredigheidsprincipe dat nageleefd dient te worden. Bovendien moet men rekening houden met de specificiteiten inzake geluidshinder veroorzaakt door het stedelijk spoorverkeer die, voor een niveau gelijk aan $L_{Aeq,t}$, niet strikt vergeleken kan worden met de geluidshinder veroorzaakt door het autoverkeer.

Hoewel het moeilijk is een direct en eenduidig verband te leggen tussen het geluidsniveau en de gevolgen ervan voor de gezondheid of, nóg, voor de kwaliteit van het leven, beveelt de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO), vanuit een ideale visie ter bescherming van de bevolking en hun woonruimtes, de volgende waarden aan:

Doelstellingen inzake geluidskwaliteit:

	Aanbevelingen WGO			
	overdag		's nachts	
	Binnen Rust- en studielokaal [dB(A)]	Buiten, ter hoogte van de gevels [dB(A)]	Binnen [dB(A)]	Buiten, ter hoogte van de gevels [dB(A)]
Richtwaarde – $L_{Aeq\ 8h}$	30	-	30	-
Niet te overschrijden waarde – $L_{Aeq\ 8h}$	-	50	-	45
Maximale waarde $L_{A,max}$	-	-	45	-

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is zich bewust van de ideale situatie die deze waarden vormen en van het feit dat het bereiken van deze waarden enkel beoogd kan worden op lange termijn. Niettemin zijn het Gewest en de MIVB van mening dat het hun verantwoordelijkheid is een grenswaarde te bepalen.

Lawaai – Trams en metro

Voor het **luchtgeluid van de tram** stellen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB voor om de in Frankrijk gebruikte drempelwaarden na te leven:

- Ministerieel Besluit – Ministerie van Leefmilieu – 5 mei 1995 (lawaai van de weginfrastructuur).
- Ministerieel Besluit – Ministerie van Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu – 8 november 1999 (lawaai van de spoorinfrastructuur).

In het bijzonder beperken deze Besluiten het geluidsaandeel van een infrastructuur voor vervoer over de weg aan de gevels van de gebouwen tot waarden, uitgedrukt volgens een index L_{Aeq} over twee periodes – overdag van 6 tot 22 uur en 's nachts van 22 tot 6 uur – en die afhankelijk zijn van het gebruik van het gebouw en van het geluidsniveau dat reeds bestond vóór de bijdrage van de nieuwe vervoersinfrastructuur.

Op basis van dit document onthouden wij de volgende essentiële elementen:

- de indicatoren voor de geluidshinder, afkomstig van een infrastructuur voor vervoer over de weg (weg, spoorweg), die in dit Besluit in aanmerking genomen worden, zijn:
  - voor de periode overdag, het equivalent continu A-gewogen geluidsdrukniveau, tijdens de periode van 6 tot 22 uur, genoteerd L_{Aeq} (6h-22h), overeenstemmend met het geluidsaandeel van de desbetreffende infrastructuur;
  - voor de periode 's nachts, het equivalent continu A-gewogen geluidsdrukniveau, tijdens de periode van 22 tot 6 uur, genoteerd LAeq (22h-6h), overeenstemmend met het geluidsaandeel van de desbetreffende infrastructuur.

  Deze niveaus worden geëvalueerd op twee meter van de gevel van de gebouwen, met gesloten vensters.

- de toegelaten maximale niveaus voor het geluidsaandeel van een nieuwe infrastructuur voor vervoer over de weg werden bepaald met de volgende waarden (de zones hernomen in de volgende tabel worden gegeven bij wijze van toelichting, in afwachting van het in overeenstemming brengen met de Brusselse reglementering inzake ruimtelijke ordening):

gebruik en type lokaal	$L_{aeq\ sp}$ (06.00h - 22.00h)[1] [dB(A)]	$L_{aeq\ sp}$ (22.00h - 06.00h)[1] [dB(A)]
instellingen voor gezondheid, zorgen en sociale actie	63 [2]	58
onderwijsinstellingen (met uitzondering van drukke werkplaatsen en sportzalen)	63	
gebouwen in een zone met een bestaand laag geluidsniveau	63	58
andere gebouwen	68	63
kantoorgebouwen in een zone met een bestaand laag geluidsniveau	68	

- een zone heeft een bestaand laag geluidsniveau indien het niveau van het omgevingsgeluid, reeds bestaand vóór de bouw van het nieuwe spoor, op twee meter van de gevel van de gebouwen, zodanig is dat L_{Aeq} (06.00h-22.00h) lager is dan 65 dB(A) en L_{Aeq} (22.00h-06.00h) lager is dan 60 dB(A). Indien een zone het criterium gematigde geluidsomgeving enkel 's nachts naleeft dan wordt het maximaal geluidsniveau van 58 dB(A) toegepast voor deze periode.

---

1 Deze waarden liggen 3 dB(A) hoger dan deze die gemeten zouden worden in open veld of aan de gevel, in het vlak van een open venster, onder dezelfde verkeersvoorwaarden, op een vergelijkbare plaats. Het is raadzaam dat men rekening houdt met dit verschil voor elke vergelijking met andere reglementeringen die gebaseerd zijn op toegelaten maximale geluidsniveaus in open veld of gemeten vóór open vensters.

2 Voor de ziekenzalen en de zalen voorbehouden voor het verblijf van zieken wordt dit niveau verlaagd naar 60 dB(A).

Voor het **luchtgeluid van de metro** stellen het Gewest en de MIVB voor de volgende drempelwaarden na te leven:

	overdag $L_{Aeq,\ 07.00h\text{-}22.00h}$		's nachts $L_{Aeq,\ 22.00h\text{-}07.00h}$	
	Binnen Rust- en studielokaal [dB(A)]	Buiten, ter hoogte van de gevels [dB(A)]	Binnen [dB(A)]	Buiten, ter hoogte van de gevels [dB(A)]
Te behalen doelstellingen na "sanering"	45	65	40	60
Niet te overschrijden maximumdrempel	-	70	-	65
Dringende interventiedrempel	-	73	-	68

Het betreft referentiewaarden voor het luchtgeluid van tram en metro die de acties van de overheden moeten leiden.

Zelfs indien het in de toekomst niet altijd mogelijk is deze referentiewaarden na te leven, moeten deze de doelstelling vormen van een gemeenschappelijk beleid inzake de vermindering van geluidshinder. De bescherming van de woonruimtes en van de bewoonbaarheid ervan op grond van het lawaai moet prioritair blijven.

Trillingen – Trams en metro

Inzake de trillingen vormen de norm ISO2631 en de norm DIN 4150 – Deel 2 de geldende referentie. Deze normen evolueren constant.

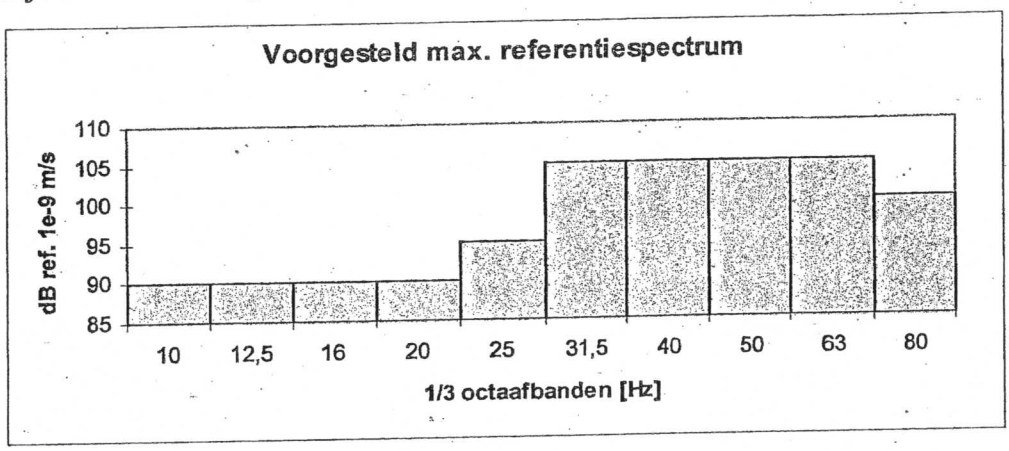
Op algemene wijze stellen het Gewest en de MIVB voor om voor tram en metro de drempelwaarden te gebruiken die gebruikt worden in de norm DIN 4150-2 voor de uitbreiding en vernieuwing van lijnen. De norm DIN 4150-2 wordt heel vaak gebruikt voor de uitvoering van nazichten a posteriori. Daarentegen is deze norm niet onmiddellijk bruikbaar voor voorspellende berekeningen die uitgevoerd worden tijdens uitbreidingen en vernieuwingen van lijnen.

Daarom wordt er overgegaan tot een indirecte aanpak: de naleving van een globaal trillingsniveau en van een maximumtrillingsspectrum dat niet overschreden mag worden op een referentiepunt dat zich juist vóór de gevels van de gebouwen bevindt.

Deze benaderingswijze laat voorspellende evaluaties toe.

Het gemiddeld spectrum (trillingssnelheid) van de maximale spectra, op een referentiepunt, in verticale richting, juist vóór de gevels van de gebouwen wordt bestudeerd. De amplitude van dit spectrum (in 1/3 octaafbanden) mag in principe de amplitude van een referentiespectrum niet overschrijden (in geen enkele 1/3 octaafband). Binnen het frequentiebereik van 31.5 tot 63 Hz is een overschrijding binnen een band aanvaardbaar, maar in elk geval mag een maximaal globaal trillingsniveau (tussen 5 en 80 Hz) van 108 dB niet overschreden worden (gemiddelde van de maximale globale niveaus bij 10 doorgangen).

Wij stellen voor het volgende referentiespectrum te gebruiken:



Gedurende een periode van 5 jaar zal er een evaluatie uitgevoerd worden langs de vernieuwde lijnen om na te gaan of, door naleving van de hiervoor vermelde drempelwaarden en met het in beschouwing nemen van een "standaard"-gebouw, de criteria van de norm DIN 4150-2 nageleefd worden. Na deze evaluatieperiode kan het referentiespectrum, indien vereist, aangepast worden.

Het "standaard"-gebouw is een gebouw met een normale verbinding bodem-fundering, d.w.z. een vermindering van de trillingen tussen de bodem en de fundering van 3 dB tussen 10 en 25 Hz, een vermindering van 7 dB bij 31.5 en bij 40 Hz en een vermindering van 12 dB vanaf 50 Hz.

Het "standaard"-gebouw vertoont een versterking van de trillingsniveaus te wijten aan de resonanties van de vloeren.

De in beschouwing te nemen versterkingsfactoren zijn:

Frequentie [Hz]	Versterking [dB]
12.5	7
16	8
20	10
25	7.5
31.5	4
40	3.5
50	3

De naleving van deze drempelwaarden kan de MIVB aanzetten tot de installatie van specifieke trillingsgeïsoleerde sporen, vooral daar waar de afstand spoor-gebouw miniem is, waar de doorgangssnelheid hoog is, waar spoortoestellen aanwezig zijn en waar het spoor een bocht maakt. Een voorafgaande specifieke studie zal in die gevallen uitgevoerd worden (vernieuwingen, uitbreidingen) om de noodzaak van een trillingsisolatie te bepalen.

Doelstelling op termijn

Op termijn zullen de akoestische en trillingsnormen en de referentieperiodes gepreciseerd worden in een Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Bij die gelegenheid zullen de referentiezones van de Franse wetgeving in overeenstemming gebracht worden met de Brusselse bepalingen inzake ruimtelijke ordening.

Artikel 4 – Algemene staat van de situatie

Voor een objectivering van de globale akoestische situatie, te wijten aan het tram- en metroverkeer binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en van de evolutie ervan mettertijd, verbinden de partijen zich ertoe:

- voor de MIVB:
  - alle vereiste beschikbare informatie te verstrekken (intensiteit, typologie van het tram- en metroverkeer per vak, uurintervallen, ...) voor het bijwerken van het geluidskadaster van de Brusselse tram en metro en de kalibrering ervan;
  - het BIM te machtigen elke vereiste meetcampagne uit te voeren.

- voor het BIM:
  - het opstellen en bijwerken, op basis van de door de MIVB verstrekte informatie, van het geluidskadaster van de Brusselse tram en metro, met inbegrip van de kalibrering ervan.

De partijen zijn het met elkaar eens opdat geen enkele informatie, vergaard en behandeld in het kader van dit artikel, verspreid wordt zonder voorafgaande raadpleging van de andere partij. De partijen worden het eens over het bereiken van een consensus inzake de meegedeelde en gepubliceerde informatie.

Artikel 5 – Voorzorgsmaatregelen inzake het beleid van het stedelijk spoorvervoer

De aanwezige partijen komen tot overeenstemming voor de toepassing van een principe van voorafgaande evaluatie van de gevolgen betreffende belangrijke structurele wijzigingen van het tram- en metroverkeer.

Dit principe is in ieder geval van toepassing voor elke nieuwe infrastructuur waarvoor zowel een stedenbouwkundige vergunning als een voorafgaande effectenstudie vereist is, in toepassing van de Brusselse reglementering. Het staat vast dat de evaluatie van de akoestische gevolgen, verbonden aan de ontwikkeling van de infrastructuur, rekening moet houden met het gebruik van de sporen, overeenkomstig het meest akoestisch belastende exploitatiescenario van het verkeer.

Artikel 6 – Voorzorgsmaatregelen inzake het beheer van het stedelijk spoorvervoer

De MIVB verbindt zich ertoe, binnen een termijn van twee jaar, een programma voor te stellen inzake het akoestisch beheer van het Brussels tram- en metroverkeer. Dit programma, dat periodiek bijgewerkt wordt, zal zowel het geheel van de door de MIVB genomen maatregelen vermelden, als de termijnen voor de invoering ervan om rekening te houden met het element geluidshinder in haar beheer, en zal met name

betrekking hebben op de integratie van akoestische criteria bij de keuze van de beschikbare technologieën inzake rijtuigen en het concept, de plaatsing, het onderhoud, de herstelling en de vervanging van de sporen en hun uitrustingen.

Artikel 7 – Saneringsplan voor de knelpunten

Bewust van het feit dat een bepaald aantal plaatsen, gelegen langs de spoorwegen, het voorwerp vormen van herhaalde klachten vanwege de omwonende bevolking:

- verbindt de MIVB zich ertoe een klachtenregister bij te houden, dat gemakkelijk toegankelijk is voor het BIM (binnen de naleving van de regels van vertrouwelijkheid vermeld in artikel 4), en er een synthese van te publiceren bij de jaarlijkse publicatie van de activiteitenverslagen;
- verbindt het BIM zich ertoe de klachten die het ontvangt, over te zenden aan de MIVB;
- verbinden de partijen zich ertoe, uitgaande van het register, over te gaan tot de opstelling van een lijst met knelpunten, binnen een termijn van 2 jaar, en op deze lijst de situaties aan te duiden die een prioritaire interventie rechtvaardigen;
- verbinden de partijen zich ertoe in overleg te zoeken naar geschikte oplossingen.

Ter herinnering: de knelpunten komen overeen met woon- of werkzones waar er ofwel een concentratie van lawaaibronnen ofwel een hoog aantal klachten is, te wijten aan geluidshinder en trillingen.

De lijst met knelpunten, bevestigd door metingen of door de opeenstapeling van klachten, zal periodiek bijgewerkt worden.

Ondertussen zal de MIVB de doeltreffendheid van enkele mogelijke oplossingen bestuderen (tussenplaten onder de rails, tussenplaten onder de dwarsliggers, ...) om de trillingsniveaus bij de omwonenden te verminderen.

De prestaties die verband houden met een prioritaire interventie om een knelpunt aan te pakken, dienen de in artikel 3 bepaalde referentiewaarden na te leven of zo dicht mogelijk te benaderen.

Artikel 8 – Respectieve financiële verbintenissen

Naargelang van de door de Regering toegekende middelen via hun respectieve jaarlijkse dotaties, verbinden het BIM en de MIVB zich ertoe, voor dit akkoord, zowel de materiële en menselijke middelen ter beschikking te stellen, als het deskundig verslag en alle beschikbare informatie, vereist voor de uitvoering van dit akkoord. Desgevallend houdt dit eveneens de realisatie in, door de diensten van het BIM, van een bepaald aantal akoestische studies.

Wanneer onderaanneming aan studieburelen of gespecialiseerde expertisebureaus noodzakelijk blijkt en aanvaard wordt door de beide partijen, zullen de kosten gedeeld worden naar rata van 50 % voor elke partij.

Wanneer investeringen ter reductie van de akoestische impact van het tram- en metroverkeer vereist zijn, zullen deze ten laste genomen worden overeenkomstig de clausules waarin voorzien is in het beheerscontract tussen het Gewest en de MIVB.

Artikel 9 – Overleg met de omwonenden

De actie van de aanwezige partijen moet gebaseerd zijn op het vertrouwen dat de burgers kunnen hebben in de overheden. Dit vertrouwen gaat vooreerst uit van de informatiebereidheid waarvan de overheden blijk moeten kunnen geven. Daarom verbinden het Gewest en de MIVB zich ertoe hun acties op een duidelijke manier te realiseren en hun beslissingen te verklaren.

Op aanvraag van de gemeentelijke en gewestelijke overheden kunnen er informatiesessies georganiseerd worden voor de betrokken bevolking.

Artikel 10 – Naleving van de rechtsvoorschriften

Dit akkoord ontslaat de MIVB geenszins van de verplichting de rechtsvoorschriften en administratieve procedures, van kracht binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, na te leven voor het bekomen van om het even welke vergunning of elk ander element bepaald door de wet.

Artikel 11 – Duur en evaluatie

Deze conventie wordt afgesloten voor onbepaalde duur. Elke partij kan het akkoord evenwel opzeggen en er op elk ogenblik een einde aan stellen met inachtneming van een opzeggingstermijn van 6 maanden, die aan de andere partij moet worden meegedeeld bij aangetekende brief waarin de aangevoerde redenen om deze opzegging te rechtvaardigen, worden uiteengezet.

Bovendien zal het BIM vóór het einde van het beheerscontract tussen het Gewest en de MIVB aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een evaluatieverslag overhandigen van de uitvoering van dit akkoord, vergezeld van een officiële reactie van de MIVB.

Bij die gelegenheid en op basis hiervan zullen beide partijen de noodzaak evalueren om het akkoord te verbreken, er opnieuw over te onderhandelen of de ondernomen werken voort te zetten.

Artikel 12 – Begeleidingscomité

Voor de opvolging van de goede uitvoering van dit akkoord wordt er een begeleidingscomité opgericht, samengesteld uit een vertegenwoordiger van het BIM, van de MIVB, van de minister van Leefmilieu, van de toeziende minister van de MIVB en een vertegenwoordiger van het BUV. Dit comité komt jaarlijks samen of vaker, indien de partijen dit nodig achten, en heeft als taak:

- jaarlijks een programmering op te stellen van de gemeenschappelijke en respectieve werken in uitvoering van dit akkoord;
- met voorrang de geschillen tussen de partijen die ontstaan in het kader van dit akkoord te behandelen, met het oog op het vinden van een consensus;
- het zoeken naar een consensus voor de documenten waarin in dit akkoord voorzien is en bestemd voor openbare verspreiding.

Opgemaakt te Brussel, op 25-06-03 in 2 Nederlandse exemplaren.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De minister van Openbare Werken en Vervoer,

Jos CHABERT

De minister van Leefmilieu,

Didier GOSUIN

Voor de MIVB,

De bestuurder - directeur-generaal,

Alain FLAUSCH

De voorzitter van de raad van bestuur,

Werner DAEM