

Convention

entre

la Région de Bruxelles-Capitale

et

Infrabel

relative aux

bruit et vibrations du chemin de fer

Overeenkomst

tussen

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

en

Infrabel

betreffende

geluid en trillingen van de spoorweg

TABLE DES MATIÈRES / INHOUD

Article 1 – Objet et champ d’application	6
Artikel 1 – Voorwerp en toepassingsgebied	6
Article 2 – Les partenaires exécutants	7
Artikel 2 - De uitvoerende partners	7
Article 3 – Détermination des objectifs de qualité	7
Artikel 3 – Vastlegging van kwaliteitsdoelstellingen	7
Article 4 – Etat général de la situation	10
Artikel 4 – Algemene situatie	10
Article 5 – Mesures préventives d’aménagement du territoire	11
Artikel 5 – Preventieve maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening	11
Article 6 – Mesures préventives de politique ferroviaire	12
Artikel 6 – Preventieve maatregelen in het kader van het spoorwegbeleid	12
Article 7 – Mesures préventives de gestion ferroviaire	12
Artikel 7 – Preventieve maatregelen inzake spoorwegbeheer	12
Article 8 – Mesures préventives relatives aux chantiers d’entretien et de renouvellement des infrastructures ferroviaires et de leurs abords, à proximité des zones habitées	13
Artikel 8 – Preventieve maatregelen met betrekking tot de werken voor het onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en de omgeving daarvan, in de nabijheid van woonzones	13
Article 9 – Plan d’assainissement des points noirs	14
Artikel 9 – Saneringsplan voor de zwarte punten	14
Article 10 – Engagements financiers respectifs	14
Artikel 10 – Respectievelijke financiële verbintenissen	14
Article 11 – Transparence et concertation avec les habitants riverains	15
Artikel 11 – Transparantie en overleg met buurtbewoners	15
Article 12 – Entrée en vigueur	15
Artikel 12 – Inwerkingtreding	15
Article 13 – Respects des règles de droit	15

Artikel 13 – Eerbiediging van de rechtsregels	15
Article 14 – Evaluation	15
Artikel 14 – Evaluatie	15
Article 15 – Comité d’accompagnement	16
Artikel 15 – Begeleidingscomité	16
Article 16 – Conventions spécifiques	16
Artikel 16 – Specifieke overeenkomsten	16
ANNEXE 1	18
BIJLAGE 1	19

Par l'adoption de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale entendait indiquer que la lutte contre le bruit devenait une priorité de la Région. L'Ordonnance habilite ainsi le Gouvernement à prendre une série de dispositions réglementaires et contraignantes visant à réduire les sources de bruit en milieu urbain et protéger la population contre les agressions sonores et vibratoires.

Parmi les sources sonores et vibratoires identifiées comme gênantes, on retrouve le bruit engendré par le trafic ferroviaire. Bruxelles compte, en effet, près de 161 km de lignes¹ (données Infrabel 2022), dont une partie se retrouve à ciel ouvert fortement imbriquée dans le tissu urbain et les quartiers habités.

Depuis maintenant plusieurs années, le concept de « ville durable » est préconisé et induit un modèle de développement basé sur la recherche d'un équilibre entre l'épanouissement de l'homme, le développement économique et la gestion durable des ressources. Cette notion se traduit par une volonté de ne plus considérer certaines nuisances comme une fatalité et par la nécessité de mettre tout en œuvre pour résoudre les conflits existants et développer un nouvel équilibre entre les diverses fonctions de la ville.

Pour trouver cet équilibre entre, d'une part, la fonction de transport par rail, indispensable à l'essor de la Région de Bruxelles-Capitale et à la viabilité de la mobilité régionale et, d'autre part, la tranquillité et la santé des populations riveraines du chemin de fer, un dialogue nécessaire et constructif doit être trouvé entre les parties en présence.

Conscients du fait que la voie réglementaire imposant de manière unilatérale des normes acoustiques à respecter par la circulation ferroviaire, sans tenir compte d'un certain principe de proportionnalité entre les intérêts en jeu, ne constitue pas le chemin idéal pour rechercher cet équilibre;

Conscients du fait que la voie de la concertation, du dialogue et de l'accord négocié constitue le moyen le plus efficace pour mettre en place une politique durable et progressive de la gestion des nuisances acoustiques dues au chemin de fer en ville;

Conscients du fait que le but du présent accord est de trouver des solutions acceptables communes qui visent, d'une part, à rendre l'ambiance sonore acceptable pour les quartiers riverains des voies de chemin de fer et, d'autre part, à permettre de développer, dans de bonnes conditions, la politique ferroviaire à Bruxelles;

Conscients du fait que le niveau sonore du passage d'un train résulte de la combinaison des sources sonores générées par le matériel roulant et par l'infrastructure;

Met de goedkeuring van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving wilde de Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangeven dat de bestrijding van geluidshinder een prioriteit voor het Gewest geworden was. De ordonnantie machtigt de Regering om een reeks regelgevende en bindende maatregelen te nemen die erop gericht zijn de bronnen van lawaai in stedelijke gebieden te verminderen en de bevolking te beschermen tegen geluidshinder en trillingen.

Een van de bronnen van geluid en trillingen die als hinderlijk worden geïdentificeerd, is het lawaai van het spoorwegverkeer. Brussel telt bijna 161 km lijnen² (Infrabel data 2022), waarvan een deel in open lucht en nauw verweven met het stedelijk weefsel en de bewoonde gebieden.

Sinds enkele jaren wordt het concept van de 'duurzame stad' bepleit, dat een ontwikkelingsmodel inhoudt dat gebaseerd is op het zoeken naar een evenwicht tussen menselijke ontplooiing, economische ontwikkeling en een duurzaam beheer van de hulpbronnen. Dit begrip vertaalt zich in de bereidheid om bepaalde overlast niet langer als onvermijdelijk te beschouwen en in de noodzaak om alles in het werk te stellen om bestaande conflicten op te lossen en een nieuw evenwicht tussen de verschillende functies van de stad te ontwikkelen.

Om dit evenwicht te vinden tussen enerzijds de functie van het spoorvervoer, dat essentieel is voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de leefbaarheid van de regionale mobiliteit, en anderzijds de rust en de gezondheid van de omwonenden van het spoor, moet een noodzakelijke en constructieve dialoog tussen de betrokken partijen tot stand worden gebracht.

Zich ervan bewust dat de regelgevingsaanpak, waarbij eenzijdig geluidsnormen worden opgelegd waaraan het spoorwegverkeer moet voldoen zonder dat rekening wordt gehouden met een zeker beginsel van evenredigheid tussen de op het spel staande belangen, niet de ideale manier is om dit evenwicht te vinden;

Zich ervan bewust dat de weg van overleg, dialoog en van het onderhandeld akkoord de meest doeltreffende manier is om een duurzaam en vooruitstrevend beleid voor de beheersing van geluidshinder te wijten aan de spoorweg in de stad tot stand te brengen;

Zich ervan bewust dat dit akkoord tot doel heeft om aanvaardbare gezamenlijke oplossingen te vinden die enerzijds tot doel hebben de geluidssituatie voor de wijken in de buurt van spoorlijnen aanvaardbaar te maken en anderzijds de ontwikkeling van het spoorwegbeleid in Brussel in goede omstandigheden mogelijk te maken;

Zich ervan bewust dat het geluidsniveau van een voorbijrijdende trein het resultaat is van de combinatie van geluidsbronnen die worden voortgebracht door het rollend materieel en door de infrastructuur;

¹ Ligne: infrastructure comportant une ou deux voies reliant deux endroits identifiés et à laquelle un numéro a été attribué.

² Lijn: infrastructuur bestaande uit één of twee sporen die twee geïdentificeerde locaties met elkaar verbinden en waaraan een nummer is toegekend.

<p>Conscients du fait qu'il n'existe pas à ce jour de cadre réglementaire permettant de limiter les nuisances sonores et vibratoires du trafic ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale;</p>	<p>Zich ervan bewust dat er momenteel geen regelgevend kader bestaat voor het beperken van geluids- en trillingshinder door het spoorverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;</p>
<p>Conscients du fait de l'adoption par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 28 février 2019 d'un nouveau plan «quiet.brussels», dont la mesure 11 entend « poursuivre la lutte contre le bruit et les vibrations du transport ferroviaire »;</p>	<p>Zich ervan bewust dat de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 28 februari 2019 een nieuw 'quiet.brussels'-plan heeft goedgekeurd, waarvan maatregel 11 tot doel heeft 'de strijd tegen lawaai en trillingen van het spoorvervoer voort te zetten';</p>
<p>Conscients du fait de l'existence d'une convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société Nationale des Chemins de Fer Belges relative aux bruit et vibrations du chemin de fer signée le 24 janvier 2001;</p>	<p>Zich bewust van het bestaan van een milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen betreffende het geluid en de trillingen afkomstig van de spoorwegen, ondertekend op 24 januari 2001;</p>
<p>Conscients du fait que suite à l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, la SNCB a été scindée en trois entités : la SNCB, la SNCB Holding et Infrabel. En 2014, la SNCB Holding a absorbé la SNCB et a vu son nom transformé en « SNCB ». La SNCB est responsable:</p>	<p>Zich ervan bewust dat ingevolge het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen tot reorganisatie van de Belgische Nationale Spoorwegen, de NMBS werd opgesplitst in drie entiteiten: de NMBS, de NMBS Holding en Infrabel. In 2014 heeft de NMBS Holding de NMBS opgeslorpt en haar naam laten wijzigen in 'NMBS'. De NMBS is verantwoordelijk voor:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • du transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises; • des services logistiques liés au transport de marchandises; • de l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et du financement du matériel roulant. 	<ul style="list-style-type: none"> • het personen- en goederenvervoer per spoor; • logistieke diensten die verband houden met het vervoer van goederen; • de verwerving, de bouw, het onderhoud, het beheer en de financiering van rollend materieel.
<p>Infrabel est le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et est responsable de:</p>	<p>Infrabel is de beheerder van de spoorweginfrastructuur en is verantwoordelijk voor:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • l'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure; • la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure; • la fourniture aux entreprises ferroviaires de services relatifs à l'infrastructure ferroviaire; • la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponible (horaires et sillons); • la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des services; • l'application correcte des normes techniques et des règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. 	<ul style="list-style-type: none"> • de verwerving, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van infrastructuur; • het beheer van de regelings en veiligheidssystemen van deze infrastructuur; • het leveren aan spoorwegondernemingen van diensten m.b.t. de spoorweginfrastructuur; • de toewijzing van beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit (dienstregelingen en treinpaden); • de tarifiering, facturering en de inning van heffingen voor het gebruik van spoorweginfrastructuur en -diensten; • de correcte toepassing van de technische normen en voorschriften met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan.
<p>Conscient de l'adoption de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, publiée au Moniteur belge le 20 décembre 2013, le « gestionnaire de l'infrastructure » y est défini à l'article 3, 29° « toute entité ou entreprise chargée de l'exploitation, de l'entretien et du renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur un réseau et responsable de la participation à son développement, conformément aux règles établies par le présent Code et, le cas échéant, par la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques dans le cadre de la politique générale en matière de développement et de financement de l'infrastructure ferroviaire ». L'«entreprise ferroviaire» est définie à l'article 3, 27°, comme « toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence</p>	<p>Zich bewust van de goedkeuring van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 20 december 2013, de 'infrastructureurbeheerder' wordt in artikel 3, 29° gedefinieerd als 'een instantie of onderneming die verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van spoorweginfrastructuur op een net, en voor de deelname aan de ontwikkeling ervan overeenkomstig de door de Spoorcodex voorgeschreven regels, en, in voorkomend geval, door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven in het kader van het algemeen beleid inzake ontwikkeling en financiering van de spoorweginfrastructuur'. Een 'spoorwegonderneming' wordt in artikel 3, 27° gedefinieerd als 'iedere publiek- of</p>

conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction ».

Conscients du fait que des conventions spécifiques relatives aux bruits et aux vibrations générés par l'exploitation du chemin de fer sur certains tronçons du réseau ferroviaire dans le cadre de la mise en œuvre du RER ont été signées entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB (en 2001) et Infrabel en présence de la SNCB en 2009, à savoir pour:

- le tronçon de lignes Watermael-Schuman et la future liaison souterraine Schuman-Josaphat, le 24 janvier 2001;
- le tronçon de la ligne 161 de la gare de Watermael jusqu'à la limite de la Région de Bruxelles-Capitale, le 14 mai 2009;
- le tronçon de ligne 124 entre le pont de la rue des Bigarreux et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale et des courbes de raccordement entre la ligne 124 et la ligne 26, le 14 mai 2009;
- les tronçons des lignes 25N, 25N/1 et 36C/2 de la partie du projet Diabolo sise en Région de Bruxelles-Capitale entre d'une part l'Avenue de la Woluwe, à la limite de la Région de Bruxelles-Capitale, et d'autre part respectivement les lignes 25/1 et 25 à Schaerbeek-Formation et la ligne 26 à Haren, le 14 mai 2009;
- le tronçon de la ligne 50A entre le Boulevard Industriel et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale, le 14 mai 2009.

Conscients du fait que cet accord impliquera pour chacune des parties, des contraintes d'ordre financier, organisationnel ou encore réglementaire;

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, représenté par Monsieur Alain MARON, Ministre chargé de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative

et

Infrabel, société anonyme de droit public, inscrite à la Banque Carrefour des entreprises sous le numéro 0869.763.267, dont le siège social est situé à 1060 Bruxelles, Place Marcel Broodthaers, 2, représentée par Monsieur Benoît GILSON, Administrateur délégué et Monsieur Jochen BULTINCK, Directeur général.

s'engagent à ce qui suit :

Article 1 – Objet et champ d'application

Le présent accord succède à la convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société Nationale des Chemins de fer Belges relative aux

privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren'.

Zich ervan bewust dat specifieke akkoorden met betrekking tot geluid en trillingen veroorzaakt door de exploitatie van de spoorweg op bepaalde baanvakken van het spoorwegnet in het kader van de uitvoering van het GEN werden ondertekend tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS (in 2001) en Infrabel in aanwezigheid van de NMBS in 2009, namelijk voor:

- het baanvak Watermaal-Schuman en de toekomstige ondergrondse verbinding Schuman-Josaphat, op 24 januari 2001;
- het baanvak van lijn 161 van het station Watermaal tot de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op 14 mei 2009;
- het baanvak van lijn 124 tussen de Vleeskersenstraatbrug en de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de verbindingsochten tussen de lijn 124 en de lijn 26, op 14 mei 2009;
- de baanvakken van de lijnen 25N, 25N/1 en 36C/2 van het deel van het Diabolo-project in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, tussen enerzijds de Woluwelaan aan de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en anderzijds respectievelijk de lijnen 25/1 en 25 in Schaerbeek-Vorming en de lijn 26 te Haren, op 14 mei 2009;
- het baanvak van de lijn 50A tussen de Industrielaan en de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op 14 mei 2009.

Zich ervan bewust dat deze overeenkomst voor elk van de partijen beperkingen van financiële, organisatorische of zelfs reglementaire aard met zich zal meebrengen;

Verbinden de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vertegenwoordigd door de heer Alain Maron, minister belast met Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie

en

Infrabel, naamloze vennootschap van publiek recht, ingeschreven bij de Kruispuntbank voor Ondernemingen onder het nummer 0869.763.267, waarvan de maatschappelijke zetel gevestigd is te 1060 Brussel, Marcel Broodthaersplein 2, vertegenwoordigd door de heer Benoît GILSON, gedelegeerd bestuurder, en de heer Jochen BULTINCK, Directeur generaal.

verbinden zich tot het volgende:

Artikel 1 – Voorwerp en toepassingsgebied

Voorliggende overeenkomst volgt op de milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Nationale Maatschappij van de Belgische

bruit et vibrations du chemin de fer signée le 24 janvier 2001.

Le présent accord porte exclusivement sur les nuisances sonores et les vibrations engendrées par le chemin de fer dans la Région de Bruxelles-Capitale. Cela comprend:

- le bruit et les vibrations engendrées par l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire;
- le bruit engendré par l'entretien et la réparation des lignes ferroviaires existantes, ainsi que leurs abords;
- le bruit engendré par la construction éventuelle de nouvelles lignes ferroviaires.

Le champ d'action d'Infrabel au regard de la présente convention se limite aux compétences qui lui sont dévolues conformément au Code ferroviaire et à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

L'infrastructure ferroviaire, quant à elle, est définie à l'article 3, 32° du Code ferroviaire.

Article 2 – Les partenaires exécutants

Pour l'exécution du présent accord,

la Région de Bruxelles-Capitale sera représentée par Bruxelles Environnement, sis avenue du Port 86C/3000 à 1000 Bruxelles et, le cas échéant, par le SPRB Bruxelles Mobilité et par urban.brussels.

Infrabel sera représentée par son service central Sustainability.

Article 3 – Détermination des objectifs de qualité

La Région de Bruxelles-Capitale et Infrabel réaffirment, en vertu de la Constitution du peuple belge, que chaque citoyen a le droit de mener une vie conforme à la dignité humaine. Ce droit comporte notamment le droit à un environnement sain.

Elles adhèrent au principe qui précise que la propriété implique le droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements ou un usage empêchant les autres de jouir de leurs droits.

Il y a lieu de développer un droit du citoyen à jouir d'un environnement sonore et vibratoire sain qui tienne compte d'une certaine réalité technico-économique. Ce droit doit en outre se baser sur les preuves scientifiques concernant les conséquences néfastes de la pollution sonore et vibratoire sur la santé.

L'action normative des pouvoirs publics, instrument d'expression de ce droit, ne peut être excessive, c'est-à-dire telle qu'aucun moyen technique ne permette d'assurer le respect des règles. Il existe un principe de proportionnalité à respecter.

Spoorwegen betreffende het geluid en de trillingen van de spoorwegen, ondertekend op 24 januari 2001.

Deze overeenkomst heeft uitsluitend betrekking op geluid en trillingen veroorzaakt door de spoorwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit omvat:

- geluid en trillingen die door de exploitatie van de spoorweginfrastructuur worden veroorzaakt;
- geluid veroorzaakt door onderhoud en herstelling van bestaande spoorlijnen en hun omgeving;
- geluid veroorzaakt door de eventuele aanleg van nieuwe spoorlijnen.

De actieradius van Infrabel met betrekking tot deze overeenkomst is beperkt tot de bevoegdheden die haar zijn toegekend overeenkomstig de Spoorcodex en de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

De spoorweginfrastructuur wordt gedefinieerd in artikel 3, 32° van de Spoorcodex.

Artikel 2 - De uitvoerende partners

Voor de uitvoering van deze overeenkomst,

wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertegenwoordigd door Leefmilieu Brussel, Havenlaan 86C/3000, 1000 Brussel, en, in voorkomend geval, door de GOB Brussel Mobiliteit en door urban.brussels.

Infrabel zal worden vertegenwoordigd door zijn centrale dienst Sustainability.

Artikel 3 – Vastlegging van kwaliteitsdoelstellingen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Infrabel bevestigen dat iedere burger, krachtens de Belgische Grondwet het recht heeft om een menswaardig leven te leiden. Dit recht omvat met name het recht op een gezond leefmilieu.

Zij scharen zich achter het beginsel dat eigendom het recht is om op de meest volstrekte wijze van zaken het genot te hebben en daarover te beschikken, mits men er geen gebruik van maakt dat strijdig is met de wetten of met de verordeningen of op een wijze die anderen ervan weerhoudt van hun rechten te genieten.

Er moet een recht van de burger op een gezonde geluids- en trillingsomgeving worden ontwikkeld dat rekening houdt met een zekere technische en economische realiteit. Dit recht moet bovendien gestoeld zijn op wetenschappelijke bewijzen met betrekking tot de schadelijke gevolgen van geluids- en trillingsoverlast voor de gezondheid.

Het wetgevend optreden van de overheid, een instrument om dit recht tot uitdrukking te brengen, mag niet buitensporig zijn, d.w.z. van dien aard dat geen enkel technisch middel de naleving van de regels kan verzekeren. Er bestaat een evenredigheidsbeginsel dat moet worden gerespecteerd.

Article 3.1. – Bruit

Pour le bruit, il faudra tenir compte des spécificités de la gêne au bruit engendré par le trafic ferroviaire qui ne peut, pour un niveau $L_{Aeq,t}$ équivalent, être strictement comparé au bruit engendré par la circulation automobile.

Dans ses recommandations publiées en octobre 2018 concernant le bruit environnemental pour l'Europe, l'OMS établit une corrélation entre le niveau de bruit et les perturbations de la santé ou encore la qualité de la vie.

Selon ces lignes directrices, l'exposition moyenne au bruit dû au trafic ferroviaire devrait être limitée, à l'extérieur, à 54 dB pour l'indicateur L_{den} et à 44 dB pour l'indicateur L_{night} .

La Région de Bruxelles-Capitale est consciente de l'idéal que constituent ces valeurs et ne peut envisager de les atteindre que dans une perspective à long terme et en fonction des réalités techniques et économiques.

Néanmoins, la Région et Infrabel estiment qu'il est de leur responsabilité de déterminer un seuil limite reconnu à partir duquel le niveau de bruit de la circulation ferroviaire est considéré comme excessif et nécessite une intervention. Il s'agit de valeurs seuils qui doivent guider l'action des pouvoirs publics:

Artikel 3.1. – Lawaai

Wat lawaai betreft, moet rekening worden gehouden met de specifieke aard van de door het spoorwegverkeer veroorzaakte geluidshinder, die niet strikt kan worden vergeleken met het door het autoverkeer veroorzaakte lawaai voor een gelijkwaardig $L_{Aeq,t}$ -niveau.

In haar in oktober 2018 gepubliceerde aanbevelingen met betrekking tot omgevingslawaai voor Europa legt de WHO een verband tussen geluidsniveaus en gezondheidsstoornissen of zelfs levenskwaliteit.

Volgens deze richtsnoeren moet de gemiddelde blootstelling aan lawaai van het spoorwegverkeer buiten worden beperkt tot 54 dB voor de L_{den} -indicator en 44 dB voor de L_{night} -indicator.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is zich bewust van het ideaal dat deze waarden vertegenwoordigen en kan zich de verwezenlijking ervan slechts op lange termijn en in functie van de technische en economische realiteit voorstellen.

Niettemin zijn het Gewest en Infrabel van oordeel dat het hun verantwoordelijkheid is een erkende drempelwaarde vast te leggen waarboven het geluidsniveau van het spoorverkeer als buitensporig wordt beschouwd en waarbij moet worden ingegrepen. Het gaat om drempelwaarden die als richtsnoer moeten dienen voor het overheidsoptreden:

	Extérieur (au droit des façades) Buiten (aan de gevels)	
	L_n (23h-07h) L_n (23u-07u)	L_{den}
Objectif à atteindre après assainissement Na sanering te bereiken doelstellingen	60 dB(A)	68 dB(A)
Limite à ne pas dépasser Niet te overschrijden grenswaarde	65 dB(A)	73 dB(A)
Seuil d'intervention d'urgence Dringende- interventiedrempel	68 dB(A)	76 dB(A)

Les indicateurs L_n et L_{den} sont définis dans l'annexe 1 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain. Ils sont **calculés** sur l'ensemble des périodes d'une année.

Les **mesures de contrôle** doivent d'une part s'étaler sur une période suffisamment longue pour être représentative de la gêne subie par les riverains et d'autre part doivent permettre de caractériser le bruit ferroviaire dans toute sa variabilité. En tout état de cause, une période de sept jours est la période minimum pour effectuer de telles mesures de contrôle.

L'indicateur L_{den} est calculé sur base des indicateurs L_d , L_e et L_n calculés respectivement suivant les périodes 7h-19h, 19h-23h et 23h-7h.

Les mesures de bruit sont réalisées conformément aux articles du chapitre II – Caractéristiques des appareils de mesure; et aux articles de la section I (Généralités) et de la

De indicatoren L_n en L_{den} worden gedefinieerd in bijlage 1 van de Ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving. Ze worden **berekend** over periodes van een jaar.

De **controlemetingen** moeten enerzijds worden gespreid over een voldoende lange periode om representatief te zijn voor de hinder die de omwonenden ondervinden en moeten het anderzijds ook mogelijk maken het spoorweglawaai in al zijn variabiliteit te karakteriseren. In ieder geval is een periode van zeven dagen de minimumtermijn voor de uitvoering van dergelijke controlemetingen.

De L_{den} -indicator wordt berekend op basis van de L_d -, L_e - en L_n -indicatoren die respectievelijk voor de periodes 7u-19u, 19u-23u en 23u-7u worden berekend.

De geluidsmetingen worden uitgevoerd overeenkomstig de artikelen van Hoofdstuk II – Karakteristieken van de meettoestellen; en overeenkomstig de artikelen van

section 3 (Mesures à l'extérieur) du chapitre III – Mesures de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1^{er} décembre 2022 fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure de bruit.

Même s'il n'est pas toujours possible de respecter à l'avenir ces valeurs de référence, elles doivent constituer l'objectif d'une politique commune de réduction du bruit. La priorité doit rester la protection des habitations, des établissements scolaires, des établissements hospitaliers et de leur habitabilité en fonction du bruit.

Article 3.2. – Vibrations

A l'intérieur d'immeubles occupés, hors locaux de service, les amplitudes vibratoires dues au trafic ferroviaire, pour une zone et une période d'évaluation considérée, respectent l'une des deux conditions suivantes:

1. L'amplitude vibratoire maximale V_{max} est inférieure ou égale à V_1 ;
- ou
2. si l'amplitude vibratoire maximale V_{max} est supérieure à V_1 et inférieure ou égale à V_2 , l'amplitude vibratoire d'évaluation V_r est calculée et elle est inférieure ou égale à V_3 ;

En tout état de cause, l'amplitude vibratoire maximale V_{max} ne peut pas être supérieure à V_2 .

L'amplitude vibratoire d'évaluation V_r et l'amplitude vibratoire maximale V_{max} sont définies dans l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 1^{er} décembre 2022 fixant la méthode de contrôle et les conditions de mesure des vibrations pour évaluer la gêne aux personnes dans les immeubles. Les mesures de vibrations et les valeurs V_r et V_{max} sont réalisées ou calculées conformément à cet arrêté.

Les valeurs V_1 , V_2 et V_3 sont données dans le tableau ci-dessous. Il s'agit également de valeurs seuils qui doivent guider l'action des pouvoirs publics.

afdeling 1 (Algemeen) en van afdeling 3 (Buitenmetingen) van Hoofdstuk III – Metingen van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 december 2022 tot vaststelling van de controlemethode en omstandigheden voor geluidsmetingen.

Ook al is het niet altijd mogelijk om in de toekomst aan deze referentiewaarden te voldoen, toch moeten zij het doel zijn van een gemeenschappelijk beleid om het lawaai te verminderen. Prioriteit moet blijven uitgaan naar de bescherming van woningen, scholen, ziekenhuizen en hun bewoonbaarheid op het vlak van lawaai.

Artikel 3.2. – Trillingen

In bewoonde gebouwen, met uitzondering van dienstruimten, moeten de trillingsamplitudes ten gevolge van het spoorwegverkeer, voor een bepaalde zone en evaluatieperiode, aan een van de volgende twee voorwaarden voldoen:

1. De maximale trillingsamplitude V_{max} is kleiner dan of gelijk aan V_1 ;
- of
2. als de maximale trillingsamplitude V_{max} groter is dan V_1 en kleiner dan of gelijk aan V_2 , wordt de evaluatietrillingsamplitude V_r berekend en is deze kleiner dan of gelijk aan V_3 ;

In ieder geval mag de maximale trillingsamplitude V_{max} niet hoger zijn dan V_2 .

De evaluatietrillingsamplitude V_r en de maximale trillingsamplitude V_{max} zijn vastgelegd in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 1 december 2022 tot vaststelling van de controlemethode en omstandigheden voor trillingsmetingen om de hinder voor personen in gebouwen te beoordelen. De trillingsmetingen en -waarden V_r en V_{max} worden uitgevoerd of berekend overeenkomstig dit besluit.

De waarden V_1 , V_2 en V_3 worden in onderstaande tabel aangegeven. Het gaat eveneens om drempelwaarden die als richtsnoer moeten dienen voor het overheidsoptreden.

Zones	Journée / Dag			Nuit / Nacht		
	V_1 (mm/s)	V_2 (mm/s)	V_3 (mm/s)	V_1 (mm/s)	V_2 (mm/s)	V_3 (mm/s)
1 & 2	0,15	3	0,07	0,10	0,6*	0,05
3	0,20	5	0,10	0,15	0,6*	0,07
4	0,30	6	0,15	0,20	0,6	0,10
5 & 6	0,40	6	0,20	0,30	0,6	0,15

* 0,3 mm/s pour le trafic en tunnel souterrain

* 0,3 mm/s voor ondergronds tunnelverkeer

Les périodes d'évaluation journalières sont les suivantes:

- journée: de 6 h à 22 h,
- nuit: de 22 h à 6 h,

pour tous les jours de la semaine.

Les zones sont définies à l'annexe 1 de la présente convention, en fonction de l'affectation urbanistique définie au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS), avec un principe de seuils plus sévères dans les zones plus sensibles.

De dagelijkse evaluatieperiodes zijn als volgt:

- dag: van 6 u tot 22 u,
- nacht: van 22 u tot 6 u,

voor elke dag van de week.

De zones zijn vastgelegd in bijlage 1 van deze overeenkomst, overeenkomstig de stedenbouwkundige bestemming die is gedefinieerd in het Gewestelijk Bodembestemmingsplan (GBP), met als beginsel dat in de meest kwetsbare zones strengere drempels gelden.

L'arrêté préconise la mesure des vibrations à l'intérieur de l'immeuble occupé. On peut toutefois substituer à cette méthode une démarche indirecte: le respect d'un niveau vibratoire global et/ou d'un spectre vibratoire à ne pas dépasser, éventuellement en fonction du type de bâtiment, mesurés en un point de référence qui se trouve devant la façade de l'immeuble (ou du projet d'immeuble) considérée comme la plus proche de la ligne ferroviaire.

Le spectre de référence, qui permettra d'évaluer les vibrations au sol devant les façades des immeubles existants ou à construire, doit encore être déterminé et validé par Infrabel et Bruxelles Environnement. Dès que ce spectre sera établi, la mesure au sol pourra servir lors de calculs prédictifs (extension de voie, renouvellement de ligne) ou pour préciser la responsabilité de chacun des intervenants lors d'un problème vibratoire existant.

Le cas échéant, un avenant à la présente convention précisera la méthode de mesure et de calcul ainsi que le spectre de référence.

Article 3.3. – Dispositions communes

Infrabel ne peut être tenue responsable qu'à concurrence de la part de responsabilité qui lui incombe en raison du bruit et des vibrations dus à l'infrastructure ferroviaire.

Infrabel s'engage, dans les limites de ses compétences et selon le moyen qui lui semble le plus approprié:

- à rappeler aux entreprises ferroviaires le respect du Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant – bruit»;
- à informer les entreprises ferroviaires des valeurs de bruit et de vibrations prévues par la présente convention;
- à recommander le respect par les entreprises ferroviaires de ces valeurs.

A terme, les valeurs limites acoustiques et vibratoires générées par le trafic ferroviaire pourront être précisées dans un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale qui s'imposera à tous les opérateurs ferroviaires circulant sur le réseau d'Infrabel en Région de Bruxelles-Capitale.

La Région de Bruxelles-Capitale associera Infrabel à l'élaboration de cet arrêté.

Les conventions spécifiques existantes, mentionnées dans les considérants ci-avant, feront, le cas échéant, l'objet d'avenants.

Article 4 – Etat général de la situation

Afin d'objectiver la situation acoustique globale due au trafic ferroviaire dans la Région de Bruxelles-Capitale et son évolution dans le temps, les parties s'engagent:

Het besluit beveelt de meting van trillingen binnen het gebruikte gebouw aan. Deze methode kan echter worden vervangen door een indirecte benadering: het respecteren van een globaal trillingsniveau en/of een niet te overschrijden trillingspectrum, eventueel afhankelijk van het type gebouw, gemeten op een referentiepunt voor de gevel van het gebouw (of het bouwproject) dat geacht wordt het dichtst bij de spoorlijn te liggen.

Het referentiespectrum dat de evaluatie van de bodemtrillingen vóór de gevels van bestaande of te bouwen gebouwen mogelijk zal maken, moet nog worden bepaald en gevalideerd door Infrabel en Leefmilieu Brussel. Zodra dit spectrum is vastgelegd, kan de meting op de grond worden gebruikt voor voorspellende berekeningen (uitbreiding van het spoor, vernieuwing van de lijn) of om de verantwoordelijkheid van elk van de betrokkenen voor een bestaand trillingsprobleem te specificeren.

Zo nodig zullen de meet- en berekeningsmethode evenals het referentiespectrum in een bijvoegsel aan deze overeenkomst nader worden omschreven.

Artikel 3.3. – Gemeenschappelijke bepalingen

Infrabel kan enkel aansprakelijk worden gesteld voor haar aandeel in de verantwoordelijkheid voor geluid en trillingen veroorzaakt door de spoorweginfrastructuur.

Infrabel verbindt zich ertoe om, binnen de grenzen van haar bevoegdheden en met de middelen die zij het meest geschikt acht:

- de spoorwegondernemingen te herinneren aan de naleving van de Verordening (EU) Nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem 'rollend materieel – geluidsemisies';
- de spoorwegondernemingen in kennis te stellen van de in deze overeenkomst vastgelegde geluids- en trillingswaarden;
- de spoorwegondernemingen aan te bevelen deze waarden in acht te nemen.

Op termijn kunnen de grenswaarden voor lawaai en trillingen afkomstig van het spoorverkeer worden vastgelegd in een besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat bindend zal zijn voor alle spooroperatoren die rijden op het Infrabel-net in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal Infrabel betrekken bij de uitwerking van dit besluit.

De bestaande specifieke overeenkomsten die in de overwegingen hierboven worden vermeld, zullen in voorkomend geval het voorwerp uitmaken van een bijvoegsel.

Artikel 4 – Algemene situatie

Teneinde de algemene geluidssituatie ten gevolge van het spoorverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de evolutie ervan in de tijd objectief te kunnen beoordelen, verbinden de partijen zich ertoe:

Pour Infrabel:

- à fournir toutes les informations disponibles (intensité, typologie du trafic ferroviaire par tronçon, créneaux horaires, mesures de bruit et mesures de vibrations,...), dans le respect des obligations de confidentialité qui s'imposent à elle, nécessaires à la mise à jour du cadastre du bruit du chemin de fer bruxellois et à son calibrage ou à l'identification précise du trafic ferroviaire en vue de l'évaluation des niveaux sonores et vibratoires;
- à autoriser Bruxelles Environnement à installer sur le domaine d'Infrabel des stations de mesures du bruit et des vibrations le long des voies bruxelloises de chemin de fer, l'infrastructure ou les aménagements nécessaires à l'installation des stations étant à charge de Bruxelles Environnement;
- à autoriser Bruxelles Environnement à réaliser toute campagne de mesures jugée nécessaire;
- à autoriser Bruxelles Environnement à accéder à leur domaine pour réparer ou entretenir ses stations, sous réserve que Bruxelles Environnement en ait fait la demande explicite et préalable auprès d'Infrabel.

Pour Bruxelles Environnement:

- à mettre à jour le cadastre du bruit du chemin de fer bruxellois, y compris son calibrage;
- à maintenir ses stations de mesures bruit et/ou vibrations installées le long des voies de chemin de fer en bon état de fonctionnement, à les calibrer périodiquement et à les réparer en cas de panne;
- à installer si nécessaire des stations de mesures à des endroits judicieusement choisis pour caractériser le bruit du chemin de fer bruxellois et son évolution dans le temps;
- à autoriser l'accès à Infrabel aux informations recueillies par les stations de mesures;
- sur la base des informations fournies par le cadastre, à estimer et localiser la population influencée par le bruit du chemin de fer.

Pour Bruxelles Environnement et Infrabel conjointement:

- à publier régulièrement un état de la situation liée au bruit du chemin de fer et de son évolution en Région de Bruxelles-Capitale sur base de la cartographie du bruit ferroviaire et des résultats des stations de mesures ou dans le cadre de rapports d'activités annuels.

Les parties s'entendent pour qu'aucune des informations recueillies et traitées dans le cadre du présent article ne soit divulguée sans une consultation préalable de l'autre partie. Dans la mesure du possible, les parties s'entendent pour obtenir un consensus sur les informations publiées.

Article 5 – Mesures préventives d'aménagement du territoire

Afin d'éviter de créer de nouvelles situations de conflit acoustique et vibratoire le long des voies de chemin de fer, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'engage à prendre les mesures réglementaires nécessaires en vue d'assurer une limitation maximale d'exposition aux

Voor Infrabel:

- alle beschikbare informatie te verstrekken (intensiteit, typologie van het spoorwegverkeer per baanvak, tijdslots, geluids- en trillingsmetingen enz.), met inachtneming van de op haar rustende vertrouwelijkheidsverplichtingen, die nodig is om het Brussels geluidskadaster van de spoorwegen bij te werken en te ijken of om het spoorwegverkeer nauwkeurig te identificeren met het oog op de evaluatie van de geluids- en trillingsniveaus;
- Leefmilieu Brussel toestemming te verlenen om op het domein van Infrabel langs de Brusselse spoorlijnen geluids- en trillingsmeetstations te installeren, waarbij de voor de installatie van de meetstations vereiste infrastructuur of inrichtingen ten laste van Leefmilieu Brussel komen;
- Leefmilieu Brussel toestemming te verlenen om alle nodig geachte meetcampagnes uit te voeren;
- Leefmilieu Brussel toestemming te verlenen om haar domein te betreden om haar meetstations te herstellen of te onderhouden, op voorwaarde dat Leefmilieu Brussel hiervoor een uitdrukkelijke en voorafgaande aanvraag heeft gedaan bij Infrabel.

Voor Leefmilieu Brussel:

- het geluidskadaster van de Brusselse spoorwegen bij te werken, met inbegrip van de ijking ervan;
- haar langs de spoorbanen geïnstalleerde geluids- en/of trillingsmeetstations in goede staat van werking te houden, ze periodiek te ijken en ze in geval van storing te herstellen;
- zo nodig op oordeelkundig gekozen plaatsen meetstations te installeren om het lawaai van de Brusselse spoorwegen en de evolutie daarvan in de tijd te karakteriseren;
- Infrabel toegang te verlenen tot de door de meetstations verzamelde informatie;
- op basis van de door het kadaster verstrekte informatie, de door spoorweglawaai getroffen bevolking te ramen en te lokaliseren.

Voor Leefmilieu Brussel en Infrabel samen:

- regelmatig een verslag te publiceren over de situatie met betrekking tot spoorweglawaai en de evolutie daarvan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, op basis van geluidsbelastingkaarten en de resultaten van de meetstations of in het kader van jaarlijkse activiteitenverslagen.

De partijen komen overeen dat geen uit hoofde van dit artikel verzamelde en verwerkte informatie openbaar mag worden gemaakt zonder voorafgaand overleg met de andere partij. Voor zover mogelijk komen de partijen overeen een consensus te bereiken over de gepubliceerde informatie.

Artikel 5 – Preventieve maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening

Om te vermijden dat nieuwe situaties van geluids- en trillingsconflicten ontstaan langs de spoorwegen, verbindt de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er zich toe de nodige regelgevende maatregelen te nemen om de blootstelling aan geluid en trillingen maximaal te beperken

bruit et vibrations dans une zone minimale de 50 mètres de part et d'autre des voies de chemin de fer situées à ciel ouvert et également par rapport au trafic en tunnel. Ceci implique que les mécanismes suivants seront intégrés dans les instruments de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme:

- imposition de normes d'isolation acoustique et vibratoire à l'égard des constructions riveraines des infrastructures ferroviaires;
- dans toutes les zones et dans un périmètre de 50 mètres minimum de part et d'autre des voies de chemin de fer à ciel ouvert et dans des zones à trafic en tunnel, les constructions de bâtiments à destination du logement ou d'autres activités sensibles au bruit et aux vibrations sont autorisées, à condition d'offrir un degré d'isolation acoustique et vibratoire suffisant;
- promotion de construction de bâtiments affectés à des activités non sensibles;
- vérification des mesures de précaution pour empêcher l'apparition de phénomènes de réverbération acoustique du bruit du chemin de fer.

Article 6 – Mesures préventives de politique ferroviaire

Les parties en présence s'accordent sur l'application d'un principe d'évaluation préalable des incidences relatives aux modifications structurelles importantes du trafic ferroviaire comme précisé ci-dessous.

Ce principe s'applique en tout cas à toute nouvelle infrastructure, nécessitant un permis d'urbanisme et une étude d'incidences préalable en application de la réglementation bruxelloise. Il est entendu que l'évaluation des incidences acoustiques liées au développement des infrastructures devra tenir compte de l'utilisation des voies correspondant au scénario d'exploitation correspondant au trafic prévu.

Article 7 – Mesures préventives de gestion ferroviaire

Infrabel s'engage à mettre en œuvre les meilleures technologies en matière de gestion préventive du bruit et des vibrations de son infrastructure. Un bilan de ces mesures préventives et de leur impact sera présenté lors du comité d'accompagnement de la présente convention. Il portera notamment sur l'intégration de critères acoustiques dans le choix des technologies disponibles relatives à la conception, la pose, l'entretien, la réparation et le remplacement des voies et de leurs équipements.

Infrabel communique par ailleurs toutes les informations utiles dont elle dispose relative à l'exploitation de son infrastructure et qui ont un impact sur la production du bruit et des vibrations.

in een zone van minstens 50 meter aan weerszijden van de spoorwegen in open lucht en ook ten opzichte van het tunnelverkeer. Dit houdt in dat de volgende mechanismen zullen worden geïntegreerd in de instrumenten voor ruimtelijke ordening en stedenbouw:

- het opleggen van geluids- en trillingsisolatienormen voor constructies in de nabijheid van spoorweginfrastructuur;
- in alle zones en binnen een perimeter van minstens 50 meter aan weerszijden van spoorwegen in open lucht en in de zones met spoorverkeer in tunnel is de bouw van gebouwen voor huisvesting of andere activiteiten die gevoelig zijn voor lawaai en trillingen toegestaan, op voorwaarde dat zij in voldoende mate geluids- en trillingsisolierend zijn;
- bevordering van de bouw van gebouwen voor niet-gevoelige activiteiten;
- verificatie van voorzorgsmaatregelen om het optreden van akoestische nagalm van spoorweglawaai te voorkomen.

Artikel 6 – Preventieve maatregelen in het kader van het spoorwegbeleid

De betrokken partijen zijn het eens over de toepassing van het beginsel van een voorafgaande beoordeling van de effecten van belangrijke structurele wijzigingen van het spoorwegverkeer, zoals hieronder uiteengezet.

Dit beginsel is in ieder geval van toepassing op elke nieuwe infrastructuur, waarvoor een bouwvergunning en een voorafgaande effectenstudie overeenkomstig de Brusselse reglementering vereist zijn. Er wordt overeengekomen dat bij de beoordeling van de geluidseffecten die verbonden zijn aan de ontwikkeling van de infrastructuur zal rekening moeten worden gehouden met het gebruik van de sporen overeenkomstig het exploitatiescenario dat overeenkomt met het voorziene verkeer.

Artikel 7 – Preventieve maatregelen inzake spoorwegbeheer

Infrabel verbindt er zich toe om de beste technologieën toe te passen voor het preventief beheer van lawaai en trillingen van haar infrastructuur. Een evaluatie van deze preventieve maatregelen en hun impact zal worden voorgelegd aan het begeleidingscomité van onderhavige overeenkomst. Dit omvat de integratie van geluidscriteria in de keuze van beschikbare technologieën met betrekking tot het ontwerp, de installatie, het onderhoud, het herstel en de vervanging van sporen en hun uitrustingen.

Bovendien communiceert Infrabel alle nuttige informatie waarover zij beschikt met betrekking tot de exploitatie van haar infrastructuur die een impact heeft op het ontstaan van lawaai en trillingen.

Article 8 – Mesures préventives relatives aux chantiers d’entretien et de renouvellement des infrastructures ferroviaires et de leurs abords, à proximité des zones habitées

L’intensité du trafic ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale est telle qu’il n’est pas envisageable en journée de procéder à des travaux sans perturber gravement le trafic ferroviaire. Conscient de cette contrainte, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s’engage à améliorer le régime particulier relatif à la gestion des chantiers du chemin de fer.

Les parties s’accordent sur le principe d’une information préalable des riverains et des autorités communales concernées lors de travaux d’entretien et de renouvellement entrepris par Infrabel.

En tout état de cause, Infrabel s’engage, pour tous les travaux de nuit bruyants programmés entre 23h et 7h à informer, d’une part, les autorités communales concernées et, d’autre part, par un courrier distribué en toutes boîtes, les riverains susceptibles d’être gênés.

L’information, communiquée au moins 5 jours avant le début des travaux programmés, doit préciser la durée, les horaires, l’étendue et la nature des travaux, ainsi que l’importance des nuisances sonores générées par ces travaux et toutes autres informations utiles: le n° de téléphone du responsable de chantier accessible durant les heures de fonctionnement, etc.

A terme, les conditions relatives à la gestion du bruit et des vibrations des chantiers pourront être précisées dans un arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Dans ce cadre, il sera tenu compte des recommandations de l’audit relatif aux nuisances acoustiques des chantiers d’entretien et de renouvellement des infrastructures ferroviaires en Région de Bruxelles-Capitale réalisé en 2005 pour le compte de Bruxelles Environnement et de la SNCB. Ainsi, elles pourront servir de base à l’élaboration d’un code de bonnes pratiques nécessaire pour pouvoir déroger aux dispositions horaires classiques. Ces recommandations concernent en particulier:

- la communication aux riverains;
- les mesures de réduction du bruit des engins de chantiers;
- la formation/sensibilisation du personnel de chantier aux nuisances sonores.

A partir de la date d’entrée en vigueur de l’arrêté, les conditions prévues dans celui-ci seront d’application.

Infrabel sera consulté pour l’élaboration de cet arrêté.

Artikel 8 – Preventieve maatregelen met betrekking tot de werven voor het onderhoud en vernieuwing van de spoorweginfrastructuur en de omgeving daarvan, in de nabijheid van woonzones

De intensiteit van het spoorverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is van die aard dat het niet mogelijk is om overdag werkzaamheden uit te voeren zonder het spoorverkeer ernstig te verstoren. De regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is zich bewust van deze beperking en verbindt er zich toe de bijzondere regeling inzake het beheer van werken aan de spoorwegen te verbeteren.

De partijen zijn het eens over het principe om de buurtbewoners en de betrokken gemeentebesturen vooraf te informeren over de onderhouds- en vernieuwingswerken die Infrabel uitvoert.

In ieder geval verbindt Infrabel er zich enerzijds toe om voor alle luidruchtige nachtwerken die tussen 23u en 7u gepland zijn, de betrokken gemeentebesturen te verwittigen en om anderzijds, de buurtbewoners die hinder kunnen ondervinden op de hoogte te brengen door middel van een brief in alle brievenbussen.

De informatie, die ten minste 5 dagen vóór het begin van de geplande werkzaamheden wordt verstrekt, moet de duur, de uren, de omvang en de aard van de werkzaamheden aangeven, alsmede de omvang van de door deze werkzaamheden veroorzaakte geluidshinder en alle andere nuttige informatie: het telefoonnummer van de werfverantwoordelijke die tijdens de werkuren bereikbaar is enz.

Op termijn kunnen de voorwaarden met betrekking tot het beheer van lawaai en trillingen van bouwplaatsen worden vastgelegd in een besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dit verband zal rekening worden gehouden met de aanbevelingen van de audit betreffende de geluidshinder van de onderhouds- en vernieuwingswerken aan de spoorweginfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die in 2005 werd uitgevoerd in opdracht van Leefmilieu Brussel en de NMBS. Op die manier kunnen zij als basis dienen voor de opstelling van een code van goede praktijken, die noodzakelijk is om te kunnen afwijken van de klassieke bepalingen inzake de uren. Deze aanbevelingen betreffen met name:

- de communicatie met de buurtbewoners;
- de geluidsbeperkende maatregelen voor bouwmachines;
- de opleiding/sensibilisering van het werfpersonnel inzake geluidsoverlast.

Vanaf de datum van inwerkingtreding van het besluit zijn de in het besluit gestelde voorwaarden van toepassing.

Infrabel zal worden geraadpleegd bij het opstellen van dit besluit.

Article 9 – Plan d’assainissement des points noirs

Conscients qu’un certain nombre d’endroits situés le long des voies ferrées font l’objet de plaintes répétées de la part de la population riveraine, les parties contractantes s’engagent:

- à tenir à jour un registre des plaintes et d’en publier une synthèse à l’occasion de la publication régulière d’un état de la situation acoustique des voies ferrées à Bruxelles et de son évolution, prévue à l’article 4;
- à procéder à une étude acoustique des sites les plus problématiques (les points noirs) afin d’objectiver les nuisances subies par les riverains et, le cas échéant, d’identifier les solutions potentielles;
- à donner priorité aux points noirs lorsqu’Infrabel déploie des nouvelles technologies sur son infrastructure qui contribuent à améliorer la situation en matière de bruit et des vibrations.

Pour rappel, les points noirs correspondent à des zones habitées où il y a une concentration de sources de bruit identifiées par le cadastre ou par l’étude acoustique et/ou vibratoire réalisée à la suite d’un nombre élevé de plaintes.

Un assainissement est nécessaire lorsqu’une campagne de mesures a démontré un dépassement des seuils acoustiques ou vibratoires de la présente convention.

La liste des points noirs potentiels ou avérés sera revue périodiquement.

Article 10 – Engagements financiers respectifs

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s’engage à mettre à disposition du présent accord les moyens matériels et humains, l’expertise et toute l’information disponible nécessaire au sein de Bruxelles Environnement pour l’exécution du présent accord. Cela implique également, le cas échéant, la réalisation, par les services de Bruxelles Environnement, d’un certain nombre d’études acoustiques. A titre indicatif, l’implication de Bruxelles Environnement est évaluée à environ un agent mi-temps par an.

Lorsqu’une sous-traitance vers des bureaux d’études ou des expertises spécialisées seront jugées nécessaires et acceptées par les deux parties, les coûts seront partagés à hauteur de 50 % pour chacune des parties.

Lorsque des investissements de correction à la source ou à la propagation des impacts acoustiques, ou vibratoires, dus à l’infrastructure ferroviaire seront jugés nécessaires par les deux parties, ils seront pris en charge par Infrabel dans les limites de ses compétences sauf convention contraire.

Pour ce faire, il est tenu compte du principe de proportionnalité entre les intérêts en présence.

Artikel 9 – Saneringsplan voor de zwarte punten

Er zich van bewust zijnde dat een aantal plaatsen gelegen langs de spoorwegen het voorwerp vormen van herhaaldelijke klachten van buurtbewoners, verbinden de contracterende partijen zich ertoe om:

- een klachtenregister bij te houden en een samenvatting daarvan te publiceren ter gelegenheid van de regelmatige publicatie van een verslag over de geluidssituatie van de spoorwegen in Brussel en de evolutie daarvan, zoals bepaald in artikel 4;
- over te gaan tot een geluidsstudie van de meest problematische sites (zwarte punten), teneinde de hinder die de omwonenden ondergaan objectief te beoordelen en in voorkomend geval mogelijke oplossingen aan te reiken;
- voorrang te geven aan de zwarte punten wanneer Infrabel nieuwe technologieën op haar infrastructuur inzet die bijdragen tot een verbetering van de geluids- en trillingsituatie.

Ter herinnering: zwarte punten komen overeen met woonzones waar er een concentratie van geluidsbronnen is vastgesteld door het kadaster of door de geluids- en/of trillingsstudie die is uitgevoerd naar aanleiding van een groot aantal klachten.

Sanering is nodig wanneer een meetcampagne heeft aangetoond dat de geluids- of trillingsdrempels van deze overeenkomst worden overschreden.

De lijst van potentiële of bestaande zwarte punten zal periodiek worden herzien.

Artikel 10 – Respectievelijke financiële verbintenissen

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt zich ertoe om voor de uitvoering van deze overeenkomst de materiële en menselijke middelen, de deskundigheid en alle binnen Leefmilieu Brussel beschikbare informatie ter beschikking te stellen. Dit impliceert, in voorkomend geval, ook de uitvoering van een aantal geluidsstudies door de diensten van Leefmilieu Brussel. Ten indicatieve titel: de betrokkenheid van Leefmilieu Brussel wordt geschat op ongeveer één halftijdse medewerker per jaar.

Wanneer uitbesteding aan studiebureaus of gespecialiseerde expertise noodzakelijk wordt geacht en door beide partijen wordt aanvaard, zullen de kosten door beide partijen worden gedragen, ieder voor 50%.

Wanneer investeringen ter correctie van de bron of de verspreiding van geluids- of trillingsimpact afkomstig van de spoorweginfrastructuur door beide partijen noodzakelijk worden geacht, zullen deze door Infrabel worden gedragen binnen de grenzen van haar bevoegdheden, tenzij anders overeengekomen.

Daarbij wordt rekening gehouden met het evenredigheidsbeginsel tussen de betrokken belangen.

Si après avoir envisagé toutes les solutions technico-économiques pour assainir un point noir précis, il n'était pas possible de réduire à la source ou à la propagation le bruit en-dessous des seuils acoustiques définis par la présente convention, les parties s'accordent pour trouver des solutions alternatives telles qu'un mécanisme de financement de l'isolation acoustique des habitations. Des solutions d'expropriation pourront être envisagées comme ultime recours.

La Région et Infrabel, ainsi que son pouvoir de tutelle, se concerteront pour trouver le moyen de répondre financièrement aux attentes de la population. Dans ce cadre, la Région assurera également sa part de responsabilité.

Article 11 – Transparence et concertation avec les habitants riverains

L'action des parties en présence doit être basée sur la confiance que les citoyens peuvent avoir dans les pouvoirs publics. Cette confiance part d'abord et avant tout d'un souci de clarté et de transparence dont les pouvoirs publics doivent pouvoir leur témoigner. Dès lors, la Région et Infrabel s'engagent à rendre leurs actions claires et transparentes et à motiver leurs décisions.

La Région et Infrabel définiront conjointement la manière de mettre en œuvre cette disposition en fonction des différentes situations.

A la demande des autorités communales, des séances d'information peuvent être organisées pour les populations concernées.

Article 12 – Entrée en vigueur

La présente convention entrera en vigueur et remplacera, dans les limites des compétences d'Infrabel, la convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société Nationale des Chemins de Fer Belges relative aux bruit et vibrations du chemin de fer signée le 24 janvier 2001 dès la signature de la présente convention.

Article 13 – Respects des règles de droit

Le présent accord ne dispense en rien Infrabel de respecter les règles de droit et les procédures administratives en vigueur dans la Région de Bruxelles-Capitale pour l'obtention d'un quelconque permis ou de tout autre élément défini par la loi.

Article 14 – Evaluation

Tous les 30 mois, un rapport d'évaluation de la mise en œuvre du présent accord, rédigé par Bruxelles Environnement et accompagné d'une réaction officielle d'Infrabel, sera présenté au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Indien het, na alle technische en economische oplossingen voor de sanering van een specifiek zwart punt in overweging te hebben genomen, niet mogelijk is het lawaai bij de bron of bij de verspreiding terug te dringen tot onder de bij deze overeenkomst vastgelegde geluidsrempels, komen de partijen overeen alternatieve oplossingen te vinden, zoals een mechanisme voor de financiering van de geluidsisolatie van woningen. Ontheeningsoplossingen kunnen als laatste middel worden overwogen.

Het Gewest en Infrabel, evenals haar voogdijoverheid, zullen overleggen om een manier te vinden waarop financieel kan worden tegemoetgekomen aan de verwachtingen van de bevolking. In dit verband zal ook het Gewest zijn deel van de verantwoordelijkheid op nemen.

Artikel 11 – Transparantie en overleg met buurtbewoners

Het optreden van de betrokken partijen moet gebaseerd zijn op het vertrouwen dat de burgers in de overheid kunnen hebben. Dit vertrouwen berust in de eerste plaats op het streven naar duidelijkheid en transparantie, waarvan de overheid blijf moet kunnen geven. Het Gewest en Infrabel verbinden zich er dus toe om hun handelingen duidelijk en transparant te maken en hun beslissingen te motiveren.

Het Gewest en Infrabel zullen samen bepalen hoe deze bepaling moet worden toegepast in functie van de verschillende situaties.

Op verzoek van de gemeentelijke autoriteiten kunnen informatiesessies worden georganiseerd voor de betrokken bevolkingsgroepen.

Artikel 12 – Inwerkingtreding

Deze overeenkomst treedt in werking bij de ondertekening ervan en vervangt, binnen de grenzen van de bevoegdheden van Infrabel, de milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen betreffende het geluid en de trillingen afkomstig van de spoorwegen, ondertekend op 24 januari 2001.

Artikel 13 – Eerbiediging van de rechtsregels

Deze overeenkomst ontslaat Infrabel in geen geval van de naleving van de rechtsregels en administratieve procedures die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van kracht zijn voor het verkrijgen van om het even welke vergunning of van enig ander element dat bij wet is bepaald.

Artikel 14 – Evaluatie

Om de 30 maanden zal een evaluatieverslag over de uitvoering van deze overeenkomst, opgesteld door Leefmilieu Brussel en vergezeld van een officiële reactie van Infrabel, aan de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden voorgelegd.

Sur cette base, les deux parties évalueront la nécessité de dénoncer l'accord, de le renégocier ou de poursuivre les travaux entrepris.

Dans le cas où cette convention serait dénoncée, un préavis de 6 mois doit être respecté.

Article 15 – Comité d'accompagnement

Pour le suivi de la bonne exécution du présent accord, il est créé un comité d'accompagnement, composé d'au moins un représentant de Bruxelles Environnement, d'Infrabel, de Bruxelles Mobilité, de urban.brussels et d'un représentant du Ministre de l'Environnement. Ce comité se réunira annuellement et aura pour tâche:

- d'établir une programmation des travaux communs et respectifs en exécution du présent accord;
- de traiter par priorité les litiges entre les parties concernées par le présent accord dans le but de trouver un consensus;
- de rechercher un consensus sur les documents prévus par le présent accord et destinés à diffusion publique.

Article 16 – Conventions spécifiques

Pour toute nouvelle infrastructure soumise à permis d'urbanisme et à étude d'incidences et afin de garantir le respect des conditions environnementales de l'infrastructure autorisée, une convention spécifique à l'infrastructure sera négociée et conclue entre les parties avant la délivrance du permis y relatif.

Chaque convention spécifique devra au minimum préciser les objectifs de qualité à atteindre, les mesures envisagées, les mécanismes de suivi du respect de l'accord, la programmation et le mode de financement. Elle sera rédigée dans le même esprit que la présente convention.

Op basis daarvan zullen beide partijen beoordelen of het nodig is de overeenkomst te beëindigen, te heronderhandelen of de ondernomen werkzaamheden voort te zetten.

In geval van opzegging van deze overeenkomst dient een opzegtermijn van 6 maanden in acht te worden genomen.

Artikel 15 – Begeleidingscomité

Voor de opvolging van de goede uitvoering van deze overeenkomst wordt een begeleidingscomité opgericht dat bestaat uit minstens een vertegenwoordiger van Leefmilieu Brussel, Infrabel, Brussel Mobiliteit, urban.brussels en een vertegenwoordiger van de Minister van Leefmilieu. Dit comité zal jaarlijks bijeenkomen en heeft als taak:

- het opstellen van een programma van gezamenlijke en respectievelijke werkzaamheden ter uitvoering van deze overeenkomst;
- de prioritaire behandeling van geschillen tussen de partijen betrokken bij deze overeenkomst met als doel een consensus te vinden;
- te zoeken naar een consensus over de documenten waarin deze overeenkomst voorziet en die bestemd zijn voor publieke verspreiding.

Artikel 16 – Specifieke overeenkomsten

Voor elke nieuwe infrastructuur waarvoor een bouwvergunning en een effectenstudie vereist is en teneinde de naleving van de milieuvorwaarden van de vergunde infrastructuur te waarborgen, zal, een specifieke overeenkomst m.b.t. de infrastructuur worden onderhandeld en afgesloten tussen de partijen vóór de afgifte van de betrokken vergunning.

In elke specifieke overeenkomst moeten ten minste de te bereiken kwaliteitsdoelstellingen, de beoogde maatregelen, de mechanismen voor de controle op de naleving van de overeenkomst, de programmering en de wijze van financiering bepaald worden. Zij zal worden opgesteld in dezelfde geest als deze overeenkomst.

Vu l'accord du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 14/07/2022 donnant mandat au Ministre de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative pour signer et exécuter les Conventions adaptées relatives au bruit et aux vibrations liant la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB d'une part et la Région de Bruxelles-Capitale et INFRABEL d'autre part;

Vu l'accord du Comité de Direction d'Infrabel du

Signatures des personnes mandatées:

Gelet op het akkoord van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 14/07/2022 waarbij aan de Minister van Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie een mandaat wordt verleend om de aangepaste overeenkomsten inzake lawaai en trillingen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB enerzijds en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en INFRABEL anderzijds te ondertekenen en uit te voeren;

Gelet op het akkoord van het Directiecomité van Infrabel van

Handtekeningen van de gemachtigde personen:

Le Ministre de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie et de la Démocratie participative	De Minister bevoegd voor Klimaattransitie, Leefmilieu, Energie en Participatieve Democratie
Alain MARON	

Administrateur délégué d'Infrabel	Gedelegeerd bestuurder van Infrabel
Benoît GILSON	

Directeur général d'infrabel	Directeur generaal van Infrabel
Jochen BULTINCK	

ANNEXE 1

Définition des zones en fonction de l'affectation urbanistique définie au Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS).

(Zones définies par l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 mai 2001 adoptant le plan régional d'affectation du sol).

Zone 1 : les zones d'habitation à prédominance résidentielle, les zones vertes, les zones de haute valeur biologique, les zones de parcs, les zones de cimetière et les zones forestières;

Zone 2 : les zones d'habitation;

Zone 3 : les zones mixtes, les zones de sports ou de loisirs en plein air, les zones agricoles, les zones d'équipements d'intérêt collectif ou de service public et les parcelles situées en zone 1 ou en zone 2 formant un liseré à noyau commercial ou dont la face d'îlot est marquée d'un point de variation de mixité;

Zone 4 : les zones d'intérêt régional, les zones de forte mixité et les zones d'entreprises en milieu urbain;

Zone 5 : les zones administratives;

Zone 6 : les zones d'industries urbaines, les zones d'activité portuaire et de transport, les zones de chemin de fer et les zones d'intérêt régional à aménagement différé.

Les zones du PRAS autres que celles mentionnées ci-avant sont soumises aux dispositions de la zone adjacente pour laquelle s'appliquent les valeurs les plus strictes.

BIJLAGE 1

Definitie van de zones volgens de stedenbouwkundige bestemming zoals gedefinieerd in het Gewestelijk Bodembestemmingsplan (GBP),

(Zones gedefinieerd door het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot aanneming van het gewestelijk bodembestemmingsplan).

Zone 1: woonzones met residentieel karakter, groene zones, zones met hoge biologische waarde, parkzones, begraafplaatszones en boszones;

Zone 2: woonzones;

Zone 3: gemengde zones, sport- of openluchtrecreatiezones, landbouwzones, zones met openbare voorzieningen en percelen die in zone 1 of zone 2 liggen en een grens vormen met een commerciële kern of waarvan de blokzijde is gemarkeerd met een variatiepunt voor gemengd gebruik;

Zone 4: zones van gewestelijk belang, zones met een hoge graad van gemengd gebruik en ondernemingszones in stedelijke omgeving;

Zone 5: overheidszones;

Zone 6: stedelijke industriezones, zones voor haven- en vervoeractiviteiten, spoorwegzones en zones van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg.

Andere dan de hierboven genoemde GBP-zones zijn onderworpen aan de bepalingen van de aangrenzende zone waarvoor de strengste waarden gelden.