



Convention spécifique  
Relative aux bruits et aux vibrations  
générés par l'exploitation du chemin  
de fer

des 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 & 25 à  
Schaerbeek-Formation et la ligne 26  
à Haren

ENTRE

La Région Bruxelloise, représentée  
par le Ministre de l'Environnement,  
de l'Energie et de la Politique de  
l'Eau,

ET

Infrabel, SA de droit public, dont le  
siège social est situé à 1070  
Bruxelles, rue Bara 110 et dont le  
numéro d'entreprise est le RPM  
0869.763.267

EN PRESENCE DE

SNCB Holding, SA de droit public,  
dont le siège social est situé à 1060  
Bruxelles, rue de France 85 et dont le  
numéro d'entreprise est le RPM  
0203.430.576

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Specifieke overeenkomst  
betreffende het geluid en de trillingen  
die worden voortgebracht door de  
spoorwegexploitatie

van de baanvakken van 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 Gewest en  
anderzijds respectievelijk de lijnen  
25/1 & 25 te Schaarbeek-Vorming en  
de lijn 26 te Haren

TUSSEN

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,  
vertegenwoordigd door de Minister  
van Leefmilieu, Energie en  
Waterbeleid

EN

Infrabel, NV van publiek recht, met  
als maatschappelijke zetel Barastraat  
110, 1070 Brussel en  
bedrijfsnummer RPM 0869.763.267

IN AANWEZIGHEID VAN

NMBS Holding, NV van publiek recht,  
met als maatschappelijke zetel  
Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel en  
bedrijfsnummer RPM 0203.430.576

ER WORDT HET VOLGENDE  
OVEREENGEKOMEN:

Considérant la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement;

Considérant l'ordonnance du 1<sup>er</sup> avril 2004 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain visant à transposer la directive 2002/49/CE;

Considérant la priorité 8 du Plan Régional de Développement (PRD) de guider les résidents et les visiteurs de la région vers des modes de transports plus respectueux de la ville et de l'environnement ainsi que d'intégrer le réseau express régional (RER) dans le projet de ville;

Considérant la priorité 9 du PRD de réduire de 20% le volume de trafic routier à l'horizon 2010;

Considérant la priorité 9 du PRD d'améliorer le cadre de vie notamment par une réduction des nuisances sonores;

Considérant la priorité 9 du PRD qui identifie des zones de conflit entre le bruit du chemin de fer et la fonction d'habitation ;

Considérant le Plan Régional des Déplacements, appelé « Plan IRIS », du 1<sup>er</sup> octobre 1998 qui met en avant la nécessité de réduire la pression automobile sur la Région par un transfert modal;

Considérant que le développement d'une desserte ferroviaire intégrée à l'aéroport de Bruxelles-National constitue l'une des solutions indispensable pour réussir ce transfert modal;

Considérant la convention environnementale signée entre la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale relative aux bruits et vibrations du chemin de fer en date du 24 janvier 2001;

Considérant la restructuration de la SNCB en trois sociétés de droit public : Infrabel (gestionnaire de l'infrastructure), SNCB (opérateur ferroviaire) et SNCB-Holding (entre autre chargée de la coordination environnementale);

Considérant la demande de certificat d'urbanisme introduite par la SNCB (maintenant Infrabel) le 29.10.2003 pour réaliser les travaux nécessaires à la partie du projet de désenclavement nord de Bruxelles-National Aéroport, dit projet DIABOLO, en Région de Bruxelles Capitale;

Overwegende richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaai;

Overwegende de ordonnantie van 1 april 2004 tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving die de omzetting beoogt van richtlijn 2002/49/EG;

Overwegende prioriteit 8 van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) om de bewoners en de bezoekers van het gewest de weg te wijzen naar stads- en milieuvriendelijkere vervoerswijzen, en om het gewestelijk expresnet (GEN) te integreren in het stadsproject;

Overwegende prioriteit 9 van het GEWOP om het verkeersvolume via de weg te verminderen met 20% tegen 2010;

Overwegende prioriteit 9 van het GEWOP om de leefomgeving te verbeteren, met name door een vermindering van de geluidshinder;

Overwegende prioriteit 9 van het GEWOP die conflictzones tussen het spoorweggeluid en de woonfunctie aanduidt;

Overwegende het Gewestelijk Vervoersplan, "IRIS-plan" genoemd, van 1 oktober 1998 dat wijst op de noodzaak om de druk van de auto's in het Gewest te doen dalen door een modale verschuiving;

Overwegende dat de ontwikkeling van een spoorontsluiting van de luchthaven Brussel-Nationaal één van de onmisbare oplossingen vormt voor een succesvolle modale verschuiving;

Overwegende de milieuovereenkomst betreffende het geluid en de trillingen afkomstig van de spoorwegen die werd ondertekend tussen de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 24 januari 2001;

Overwegende de herstructurering van de NMBS in drie vennootschappen van publiek recht: Infrabel (beheerder van de infrastructuur), NMBS (spoorwegoperator) en NMBS-Holding (onder andere belast met de milieucoördinatie);

Overwegende de aanvraag van stedenbouwkundig certificaat die werd ingediend door de NMBS (nu Infrabel) op 29.10.2003 om de werken uit te voeren nodig voor de realisatie van het project DIABOLO, de noordelijke ontsluiting van de luchthaven Brussel-Nationaal in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Considérant l'étude d'incidences sur l'environnement clôturée le 13.07.2005;

Considérant la demande de certificat d'urbanisme amendé le 19.12.2005;

Considérant l'enquête publique et l'avis de la Commission de concertation de la Ville de Bruxelles du 04.04.2006 ;

Considérant le certificat d'urbanisme pour la construction des nouvelles liaisons ferroviaires destinées au désenclavement nord de Bruxelles-National Aéroport, dit projet DIABOLO, délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 05/05/2008;

Considérant le point 2 de l'article 1<sup>er</sup> du certificat d'urbanisme qui précise que « le dossier de demande de permis devra comprendre le projet de Convention spécifique pour les tronçons de lignes concernées, annexe à la convention environnementale du 24 janvier 2001, entre la Région de Bruxelles-Capitale et la SNCB relative aux bruits et vibrations du chemin de fer » ;

Considérant qu'il est indispensable de trouver un équilibre harmonieux entre d'une part la fonction de transport par rail, nécessaire à l'essor de la Région de Bruxelles-Capitale et la viabilité de sa mobilité et d'autre part la tranquillité et la santé des populations riveraines du chemin de fer.

#### **Article 1: Champ d'application – le site considéré.**

La présente convention spécifique concerne les 3 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 & 25 à Schaerbeek-Formation et la ligne 26 à Haren. Voir carte en Annexe.

Elle fixe les conditions particulières qui seront d'application concernant les nuisances sonores et les vibrations engendrées par l'exploitation de ces tronçons après la fin des travaux autorisés en vertu du permis d'urbanisme y afférent.

Les conditions particulières spécifiques à la phase de chantier seront précisées dans le permis de chantier (permis d'environnement de classe 3).

Overwegende de milieueffectenstudie die werd afgesloten op 13.07.2005;

Overwegende de aanvraag van het aangepaste stedenbouwkundig certificaat op 19.12.2005;

Overwegende het openbaar onderzoek en het advies van het Overlegcomité van 04.04.2006;

Overwegende het stedenbouwkundig attest voor het project DIABOLO, de noordelijke ontsluiting van de luchthaven Brussel-Nationaal in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat werd afgeleverd door de gemachtigde ambtenaar van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 05/05/2008;

Overwegende punt 2 van Artikel 1 van het stedenbouwkundige attest dat stelt dat de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning een voorstel van milieuovereenkomst voor de betreffende baanvakken moet bevatten. Deze milieuovereenkomst is een bijlage aan de milieuovereenkomst van 24 januari 2001 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NMBS betreffende het geluid en de trillingen afkomstig van de spoorwegen;

Overwegende dat het absoluut noodzakelijk is een harmonieus evenwicht te vinden tussen enerzijds de functie van het vervoer langs het spoor, die nodig is voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de leefbaarheid van zijn mobiliteit, en anderzijds de rust en de gezondheid van de omwonenden van de spoorweg.

#### **Artikel 1: Toepassingsveld – de betrokken site.**

Deze specifieke overeenkomst heeft betrekking op de drie 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 Gewest en anderzijds respectievelijk de lijnen 25/1 & 25 te Schaerbeek-Vorming en de lijn 26 te Haren. Zie kaart in de Bijlage.

Ze legt de specifieke voorwaarden vast die van toepassing zullen zijn op de geluids- en trillingenhinder die wordt voortgebracht door de exploitatie van deze baanvakken na het einde van de werken die toegelaten zijn krachtens de hierop van toepassing zijnde stedenbouwkundige vergunning(en).

De specifieke voorwaarden die in het bijzonder van toepassing zijn op de bouwfase, zullen in detail worden vermeld in de bouwvergunning (Milieumelding klasse 3).

## Article 2 : Le trafic ferroviaire

Conformément à l'article 6 de la convention environnementale générale, Infrabel communiquera à l'IBGE tout changement de scénario d'exploitation envisagé sur les tronçons considérés. Après évaluation, à charge d'Infrabel, des incidences acoustiques et vibratoires que ces modifications pourraient engendrer, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décidera si une nouvelle convention spécifique doit être signée, à l'occasion de la mise en oeuvre des nouveaux scénarios d'exploitation, entre Infrabel et la Région de Bruxelles-Capitale.

## Article 3 : Détermination des objectifs de qualité pour les nuisances sonores et les vibrations

1. Le présent article reprend les normes spécifiques applicables après les travaux pour les 3 tronçons ferroviaires visés par la présente convention.

Si, en application de l'article 3 de la convention environnementale générale ou en application de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> avril 2004 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, les normes de bruit et/ou de vibrations applicables à l'ensemble du réseau ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale devenaient plus sévères que celles reprises ci-après, leur application aux 3 tronçons visés dans la présente convention fera l'objet d'un avenant à celle-ci.

2. **Les niveaux de bruit** à ne pas dépasser après la réalisation des travaux, au droit des façades des habitations existantes en date de la signature de la présente convention et à une hauteur de 4 m au-dessus du sol, sont :

pour les niveaux moyens par période horaire :

- la nuit (22h à 7h) :  $L_{Aeq,sp.(22-7)}$  : 60 dB(A)
- le jour (7h à 22h) :  $L_{Aeq,sp.(7-22)}$  : 65 dB(A)

3. **Les niveaux de vibrations** à ne pas dépasser dans les pièces d'habitation, de jour comme de nuit, après les travaux, sont ceux de la norme DIN 4150, partie 2 (1999) ) ou de la norme ISO 2631.

Cette valeur est vérifiée par le mesurage du niveau de vibration devant la façade côté chemin de fer, de la maison et en appliquant une fonction de transmission standard.

## Artikel 2: Het spoorverkeer

In overeenstemming met Artikel 6 van de algemene milieuovereenkomst zal de Infrabel het BIM op de hoogte stellen van elke wijziging van exploitatiescenario's die wordt overwogen voor det betrokken baanvakken. Na de evaluatie, ten laste van Infrabel, van de geluids- en trillingseffecten die deze wijzigingen tot gevolg kunnen hebben, zal de Brusselse Hoofdstedelijke Regering beslissen of een nieuwe specifieke overeenkomst moet worden ondertekend, naar aanleiding van de tenuitvoerlegging van de nieuwe exploitatiescenario's, tussen Infrabel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

## Artikel 3: Vaststelling van de kwaliteitsdoelstellingen voor de geluids- en trillingenhinder

1. Dit artikel vermeldt de specifieke normen die van toepassing zullen zijn na de werken op de 3 baanvakken waarop deze overeenkomst betrekking heeft.

Indien, in toepassing van artikel 3 van de algemene milieuovereenkomst of in toepassing van de ordonnantie van 1 april 2004 tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving, de geluids- en/of trillingsnormen die van toepassing zijn op het hele spoorwegnet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest strenger zouden worden dan degene die hierna worden uiteengezet, dan moet hun toepassing op het in deze overeenkomst beoogde baanvak het voorwerp zijn van een aanhangsel bij deze overeenkomst.

2. **De geluidsniveaus** die niet mogen worden overschreden na de uitvoering van de werken, ter hoogte van de gevels van de woningen die reeds bestaan op de datum van ondertekening van deze overeenkomst en op een hoogte van 4 meter boven de grond, zijn:

Voor de gemiddelde niveaus per uurperiode:

- 's nachts (22h tot 7h) :  $L_{Aeq,sp.(22-7)}$  : 60 dB(A)
- overdag (7h tot 22h) :  $L_{Aeq,sp.(7-22)}$  : 65 dB(A)

3. **De trillingsniveaus** die niet mogen worden overschreden in de woonvertrekken, zowel overdag als 's nachts, na de werken, zijn die van de norm DIN 4150, deel 2 (1999/-) of van de norm ISO 2631.

Deze waarde wordt geverifieerd door een meting van het trillingsniveau in een punt vóór de naar het spoor gerichte gevel van de woning en de toepassing van een standaard overdrachtsfunctie.

Les valeurs standard de transmission par bande de fréquence sont précisées en commun accord avec l'IBGE.

De standaard overdrachtswaarden per frequentieband worden in gemeenschappelijk overleg met het BIM bepaald.

#### **Article 4 : Autres recommandations**

Infrabel s'engage à entretenir régulièrement les murs antibruit et la végétation associée afin de garantir leur efficacité et leur intégration paysagère continues..

#### **Artikel 4: Andere aanbevelingen**

Infrabel verbindt zich ertoe de geluidswerende muren en de bijhorende plantengroei regelmatig te onderhouden, teneinde hun ononderbroken efficiëntie en landschappelijke integratie te garanderen

#### **Article 5 : Contrôle du respect des normes**

Pour contrôler le respect des normes minimales, deux dispositifs sont mis en oeuvre :

1. l'élaboration d'un état des lieux respectivement avant et après travaux ;
2. une campagne annuelle de mesures ;

#### **Artikel 5: Controle van de naleving van de normen**

Twee middelen zijn voorzien om te controleren of de minimumnormen worden nageleefd:

1. het opstellen van een plaatsbeschrijving voor en na de werken;
2. een jaarlijkse meetcampagne;

##### 1. Un état des lieux avant et après travaux

L'état sonore et vibratoire initial, avant travaux, est fourni par les mesures effectuées dans le cadre de l'étude d'incidences du projet DIABOLO.

##### 1. De plaatsbeschrijving voor en na de werken

De situatie op het vlak van geluid en trillingen, voorafgaand aan de werken, werd vastgesteld door de metingen uitgevoerd in het kader van de milieueffectenstudie van het project DIABOLO.

L'état sonore et vibratoire après travaux sera réalisé à l'initiative d'Infrabel après la mise en service de l'infrastructure du tronçon respectif mais en tenant compte de l'exploitation future.

De situatie op het vlak van geluid en trillingen na de werken, wordt vastgesteld op initiatief van Infrabel na de indienstelling van de infrastructuur maar rekening houdend met de toekomstige exploitatie.

Cet état des lieux devra être réalisé par un bureau d'études agréé par l'IBGE et devra notamment comprendre des relevés en continu sur une semaine représentative du trafic du tronçon après travaux.

Deze vaststelling geschiedt door een studie bureau dat erkend is door het BIM, Deze plaatsbeschrijving omvat met name continue metingen, gedurende een representatieve week, van het verkeer op het baanvak na de werken.

La méthodologie de l'étude, incluant le nombre et la localisation des relevés, sera soumise pour approbation à l'IBGE avant l'adjudication. L'IBGE veillera notamment à ce que les deux états des lieux, avant et après travaux, soient directement comparables. Le traitement des données et le projet de rapport final seront soumis à l'IBGE pour vérification avant leur finalisation.

De methodiek, met inbegrip van het aantal en de plaats van de metingen, moet vóór de aanbesteding ter goedkeuring worden voorgelegd aan het BIM. Het BIM zal er met name op toezien dat een directe vergelijking mogelijk is tussen de situatie vóór en die na de werken. De verwerking van de data en het ontwerp van eindrapport moeten ter verificatie aan het BIM worden voorgelegd voordat ze worden afgewerkt.

Le rapport final sera communiqué à la Ville de Bruxelles, seule commune concernée par ce projet.

Het eindrapport zal worden bezorgd aan de Stad Brussel, enige bij dit project betrokken gemeente.

## 2. Une campagne de mesure annuelle

Afin de vérifier la stabilisation, sinon l'amélioration, de l'ambiance sonore et vibratoire des tronçons concernés, une campagne de mesures d'une semaine sera réalisée chaque année jusqu'à ce que le respect des normes soit constaté pendant deux années consécutives.

Par la suite, des campagnes supplémentaires pourront être organisées conformément à l'article 10 de l'ordonnance relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain du 17 juillet 1997 (modifiée le 1er avril 2004), en ce compris les nuisances vibratoires.

Les campagnes de mesures seront réalisées, à charge de Infrabel, par un bureau d'études agréé par l'IBGE.

La méthodologie, incluant le nombre et la localisation des relevés, sera soumise pour approbation à l'IBGE avant l'adjudication. En tout état de cause, les résultats devront pouvoir être comparés à ceux contenus dans l'état des lieux après travaux. Le traitement des données et le projet de rapport final seront soumis à l'IBGE pour vérification avant leur finalisation.

Le rapport final sera communiqué à la Ville de Bruxelles.

### **Article 6 : le non-respect des normes**

Si les normes fixées à l'article 3 sont dépassées, l'IBGE notifie à Infrabel le dépassement observé dans un délai maximum de 3 mois.

Infrabel s'engage à rechercher et à arrêter, dans un délai de 3 mois et en concertation avec l'IBGE, l'AATL et les autorités communales concernées, des solutions réalistes pour supprimer le plus rapidement possible ce dépassement.

Infrabel s'engage à hiérarchiser comme suit la recherche des solutions, sans perdre de vue les critères de réalisme et de rapidité :

- La réduction à la source ;
- La limitation de la propagation ;
- L'isolation des habitations (lorsque aucune des premières solutions n'est possible ou suffisante) ;
- L'expropriation des habitations et/ou l'indemnisation des riverains (lorsque aucune autre solution réaliste ne subsiste).

## 2. Een jaarlijkse meetcampagne

Om na te gaan of de geluids- en trillingssituatie van het betreffende baanvak gestabiliseerd of verbeterd is, moet elk jaar een meetcampagne van een week worden uitgevoerd tot gedurende twee opeenvolgende jaren wordt vastgesteld dat de normen zijn nageleefd.

Vervolgens kunnen bijkomende meetcampagnes worden georganiseerd in overeenstemming met het artikel 10 van de ordonnantie van 17 juli 1997 (gewijzigd op 1 april 2004) betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving, inbegrepen de evaluatie van de trillingshinder.

De meetcampagnes zullen voor rekening van Infrabel worden uitgevoerd door een studiebureau dat erkend is door het BIM.

De methode, met inbegrip van het aantal en de plaats van de metingen, moet vóór de aanbesteding ter goedkeuring worden voorgelegd aan het BIM. In alle gevallen moeten de resultaten vergelijkbaar zijn met de resultaten in vermelde plaatsbeschrijving na de werken. De gegevensverwerking en het ontwerp van eindrapport moeten ter verificatie aan het BIM worden voorgelegd voordat ze worden afgewerkt.

Het eindrapport zal worden bezorgd aan de Stad Brussel, enige bij dit project betrokken gemeente.

### **Artikel 6: Niet-naleving van de normen**

Indien de in Artikel 3 vastgelegde normen worden overschreden, dan dient het BIM Infrabel binnen een maximale termijn van 3 maanden op de hoogte te brengen van deze overschrijding.

Infrabel verbindt zich ertoe om binnen een termijn van 3 maanden en in overleg met het BIM, het BROH en de betrokken gemeentelijke overheden, realistische oplossingen te zoeken en vast te leggen om deze overschrijding zo snel mogelijk te doen verdwijnen.

Infrabel verbindt zich ertoe om de volgende prioriteiten te hanteren in het zoeken naar oplossingen, zonder evenwel de criteria haalbaarheid en snelheid uit het oog te verliezen:

- Vermindering aan de bron;
- Beperking van de voortplanting;
- Isolatie van de woningen (indien geen van de voorgaande oplossingen mogelijk is of volstaat) ;
- Onteigening van de woningen en/of schadeloosstelling van de omwonenden (wanneer er geen andere oplossing is).

Infrabel s'engage à mettre en oeuvre le plus rapidement possible les solutions retenues de commun accord.

#### **Article 7 : Engagements d'Infrabel**

Par la signature de la présente convention, Infrabel s'engage d'une part à prendre toutes les mesures adéquates pour garantir la bonne exécution de la convention et d'autre part à dégager les moyens financiers nécessaires pour l'application des dispositions de l'article 5 et, le cas échéant, des dispositions de l'article 6.

#### **Article 8 : Transparence de l'information**

Toutes les informations découlant de l'application de la présente convention peuvent être communiquées par la Région de Bruxelles-Capitale à la Ville de Bruxelles. Celle-ci peut à sa convenance diffuser à son tour ces informations.

Infrabel verbindt zich ertoe de oplossingen die in onderlinge overeenstemming werden gekozen, zo snel mogelijk toe te passen.

#### **Artikel 7: Verbintenissen van Infrabel**

Door deze overeenkomst te ondertekenen, verbindt Infrabel zich ertoe om enerzijds alle maatregelen te nemen voor de goede uitvoering van de overeenkomst, en anderzijds de financiële middelen vrij te maken die nodig zijn voor de uitvoering van de bepalingen van Artikel 5 en, in voorkomend geval, de bepalingen van Artikel 6.

#### **Artikel 8: Transparantie van de informatie**

Alle informatie die voortvloeit uit de toepassing van deze overeenkomst kan door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden meegedeeld aan de Stad Brussel, die deze informatie indien ze dit wensen, verder kunnen verspreiden.

Fait à Bruxelles, le 14 MAI 2009 en 3 exemplaires.

Gedaan te Brussel, op 14 MEI 2009 in 3 exemplaren.

**Signature des personnes mandatées**


**Handtekeningen van de gemachtigde personen**



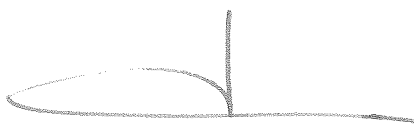
**Evelyne HUYTEBROECK**

Minister van de Brussels Hoofdstedelijke regering  
bevoegd voor Leefmilieu, Energie, Waterbeleid, Groenvoorzieningen, Natuurbehoud en  
Stadsrenovatiepremies

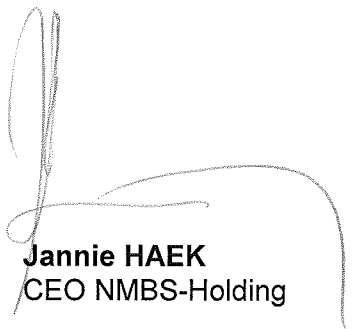
Ministre du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale  
chargée de l'Environnement, de l'Energie, de la Politique de l'Eau, des Espaces verts, de la Conservation  
de la Nature et des Primes à la Rénovation urbaine



**Luc LALLEMAND**  
CEO INFRABEL



**Luc VANSTEENKISTE**  
Directeur général INFRABEL  
Directeur generaal INFRABEL



**Jannie HAEK**  
CEO NMBS-Holding



**Vincent BOURLARD**  
Directeur generaal NMBS-Holding  
Directeur général SNCB-Holding



