

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

du tronçon de la ligne 161
de la gare de Watermael jusqu'à la
limite de la Région de Bruxelles-
Capitale

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 het baanvak van de lijn 161
van het station Watermaal tot de
grens van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest

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 nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire de l'Est de la Région de Bruxelles-Capitale pour infléchir la répartition modale en faveur des transports en commun, tant en ce qui concerne les déplacements périurbains qu'en ce qui concerne les déplacements urbains;

Considérant que cette amélioration est une condition explicite au développement de l'Espace Bruxelles-Europe;

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^{er} 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^{er} 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'un réseau RER constitue l'une des solutions indispensable pour réussir ce transfert modal;

Considérant que l'amélioration de la desserte de l'Est de la Région sera réalisée notamment dans le cadre de la création de ce réseau RER;

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

Overwegende dat het noodzakelijk is de spoorwegbediening in het oosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren om de verdeling van de vervoerswijzen om te buigen in de richting van het openbaar vervoer, zowel op het vlak van de verplaatsingen net buiten de stad als met betrekking tot de stedelijke verplaatsingen;

Overwegende dat deze verbetering een uitdrukkelijke voorwaarde vormt voor de ontwikkeling van de Ruimte Brussel-Europa;

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 wegverkeersvolume 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 GEN-netwerk een van de onmisbare oplossingen vormt voor een succesvolle modale verschuiving;

Overwegende dat de bediening in het oosten van het Gewest zal worden verbeterd, met name in het kader van de creatie van dit GEN-netwerk;

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;

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 que le principe du RER a fait l'objet d'un accord au sein de la CICI en sa réunion du 30 mars 1999 et que cet accord a été confirmé lors de la réunion du 31 janvier 2000 de cette Conférence;

Considérant pour cela la nécessité, reconnue par la CICI, de porter à quatre le nombre de voies de la ligne 161 entre Watermael et Ottignies;

Considérant la demande de certificat d'urbanisme introduite par la SNCB (maintenant Infrabel) pour réaliser les travaux nécessaires à cette mise à quatre voies;

Considérant l'étude d'incidence sur l'environnement clôturée le 23.10.2003;

Considérant l'étude relative aux nuisances acoustiques et vibratoires sur le tronçon de la ligne 161 compris entre la rue des Brebis et le clos des Chênes, réalisée dans le cadre de l'introduction d'une demande d'étude par les riverains de la commune de Watermael-Boitsfort conformément à l'ordonnance du 17 juillet 1997 (article 10);

Considérant l'enquête publique et l'avis de la Commission de concertation du 15 décembre 2003;

Considérant le certificat d'urbanisme de mise à quatre voies de la ligne 161 entre Watermael et la limite de la Région délivré par le fonctionnaire délégué de la Région de Bruxelles-Capitale en date du 16 juin 2004;

Considérant le point 5 de l'article 1er du certificat d'urbanisme qui précise que « pour protéger les riverains contre le bruit et les vibrations ferroviaires, il est nécessaire de conclure avant la délivrance du permis d'urbanisme, une 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, spécifique au tronçon » entre la gare de Watermael et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale;

Considérant qu'il est indispensable de trouver un équilibre harmonieux entre d'une part la fonction de

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 dat het principe van het GEN het voorwerp is geweest van een akkoord binnen de ICVI tijdens haar vergadering van 30 maart 1999, en dat dit akkoord werd bevestigd tijdens de vergadering van 31 januari 2000 van deze conferentie;

Overwegende hiervoor de noodzaak, die wordt erkend door ICVI, om het aantal sporen van lijn 161 tussen Watermaal en Ottignies op vier te brengen;

Overwegende de aanvraag van stedenbouwkundig certificaat die werd ingediend door de NMBS (nu Infrabel) om de werken uit te voeren die nodig zijn om deze spoorlijn op vier sporen te brengen;

Overwegende de milieueffectenstudie die werd afgesloten op 23.10.2003;

Overwegende de studie betreffende de geluids- en trillingenhinder op het baanvak van lijn 161 tussen de Ooienstraat en Eikhove, die werd uitgevoerd in het kader van de indiening van een studieaanvraag door de omwonenden van de gemeente Watermaal-Bosvoorde in overeenstemming met de ordonnantie van 17 juli 1997 (Artikel 10);

Overwegende het openbaar onderzoek en het advies van het Overlegcomité van 15 december 2003;

Overwegende het stedenbouwkundig attest voor het op vier sporen brengen van lijn 161 tussen Watermaal en de grens van het Gewest, dat werd afgeleverd door de gemachtigde ambtenaar van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 16 juni 2004;

Overwegende punt 5 van Artikel 1 van het stedenbouwkundig attest dat stelt dat "om de omwonenden te beschermen tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door het spoorwegverkeer, het nodig is om nog vóór de aflevering van de stedenbouwkundige vergunning een bijlage toe te voegen 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, specifiek voor het baanvak" tussen het station van Watermaal en de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Overwegende dat het absoluut noodzakelijk is een harmonieus evenwicht te vinden tussen enerzijds 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 le tronçon de la ligne de chemin de fer 161 entre le point d'arrêt de Watermael, celui-ci comprise, et la limite de la Région de Bruxelles-Capitale (en direction d'Ottignies). 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 ce tronçon après la fin des travaux autorisés en vertu du (ou des) permis d'urbanisme y afférent(s).

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

Article 2 : Le trafic ferroviaire

Conformément aux informations fournies par la SNCB (maintenant Infrabel) lors de la demande de certificat d'urbanisme, le tronçon défini à l'article 1 sera parcouru principalement par des trains de voyageurs.

Un maximum de 6 trains de marchandises par jour, les deux sens confondus, est programmé avec une répartition jour (7h-22h)/nuit (22h-7h) de 2/3 – 1/3, ceci hors perturbation exceptionnelle du trafic.

Conformément à l'article 6 de la convention environnementale générale, Infrabel communiquera à l'IBGE tout changement de scénarios d'exploitation envisagé sur le tronçon considéré. 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.

fonctie 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 het baanvak van de spoorweglijn 161 tussen de stopplaats van Watermaal, die inbegrepen is, en de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (in de richting van Ottignies). 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 dit baanvak 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).

Artikel 2: Het spoorverkeer

In overeenstemming met de informatie die werd verstrekt door de NMBS (nu Infrabel) bij de aanvraag van stedenbouwkundig attest, zal het in Artikel 1 gedefinieerde baanvak hoofdzakelijk worden bereden door reizigerstreinen.

Maximum 6 goederentreinen per dag, voor de twee richtingen samen, zijn voorzien met een verdeling tussen dag (7h-22h) en nacht (22h-7h) van 2/3 – 1/3, behoudens uitzonderlijke ontregelingen van het verkeer.

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 het betrokken baanvak. 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.

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 au tronçon de ligne visé par la présente convention.

Si, en application de l'article 3 de la convention environnementale générale ou en application de l'ordonnance du 1^{er} 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 au tronçon visé dans la présente convention fera l'objet d'un avenant à celle-ci.

2. **Les niveaux de bruit** à ne pas dépasser après l'exécution de la mise à 4 voies du présent tronçon, 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)

Dans le cadre de l'ordonnance du 1^{er} avril 2004 modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, un groupe de travail sera mis sur pied afin d'identifier un indicateur événementiel (L_{max} , L_{pas} ...). Cette analyse devra être terminée avant la fin de l'année 2009.

Ce groupe de travail sera composé d'un représentant de l'IBGE, d'un représentant du ministre de l'Environnement et de deux représentants d'Infrabel. Si un indicateur et un indice sont fixés cela fera l'objet d'un avenant à la convention générale. D'autre part, Infrabel et la SNCB-Holding seront associées à l'analyse de la révision du PRAS tel que prévue à l'article 5 « Mesures préventives d'aménagement du territoire » de la convention générale.

Si ce groupe de travail décide de faire appel à une expertise extérieure (bureau d'étude), son financement se fera de façon conjointe par Infrabel et l'IBGE à raison de 50% pour chacune des parties.

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 het baanvak 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 het op 4 sporen brengen van dit baanvak, 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)

In het kader van de ordonnantie van 1 april 2004 tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving, zal een werkgroep samengesteld worden om een eventgebonden indicator (L_{max} , L_{pas} ...) aan te duiden. Deze analyse moet worden beëindigd vóór eind 2009.

Deze werkgroep zal bestaan uit een vertegenwoordiger van het BIM, een vertegenwoordiger van het ministerie van Leefmilieu, en 2 vertegenwoordigers van Infrabel. Indien een indicator en een index worden vastgelegd, dan moet hierover een aanhangsel bij de algemene overeenkomst worden gevoegd. Anderzijds zullen Infrabel en de NMBS-Holding betrokken worden bij de analyse van de herziening van het GBP zoals voorzien in Artikel 5 "Preventiemaatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening" van de algemene overeenkomst.

Indien deze werkgroep beslist om een beroep te doen op externe experts (studiebureau), dan zal dit gezamenlijk gefinancierd worden door Infrabel en het BIM op basis van 50% voor elk van de partijen.

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.

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

Afin de limiter les nuisances sonores et vibratoires, Infrabel s'engage à supprimer, autant que possible, les discontinuités de voies à proximité des zones de logement denses. Dans le cas où ces discontinuités ne peuvent être supprimées, Infrabel optera pour une technologie de pose de voies minimisant ces nuisances.

Article 4 : Autres recommandations

1. Par un choix judicieux du type haut-parleurs, le nombre et la distance, Infrabel s'engage à limiter le niveau sonore des annonces vocales afin de réduire les nuisances que celles-ci peuvent engendrer pour les riverains.

2. Infrabel s'engage à analyser avant la mise en service de la nouvelle infrastructure la possibilité d'établir des règles de sécurité évitant l'usage systématique du klaxon par le matériel roulant à la sortie ou à l'entrée de la tranchée couverte. Ces règles seront appliquées dans le cas où cette possibilité est démontrée.

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

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.

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

Met het doel de geluids- en trillingenhinder te beperken, verbindt Infrabel zich ertoe de spoordiscontinuïteiten zoveel mogelijk weg te werken nabij de dichtbewoonde gebieden. In de gevallen waarin deze spoordiscontinuïteit niet kan worden vermeden, zal Infrabel een wijze van plaatsing van sporen hanteren die deze hinder tot een minimum beperkt.

Artikel 4: Andere aanbevelingen

1. Door een wel overwogen keuze van het type luidsprekers, het aantal en de onderlinge afstand ervan, verbindt Infrabel zich ertoe de geluidshinder van de gesproken aankondigingen zoveel mogelijk te beperken, om de hinder voor de omwonenden te verminderen.

2. Infrabel zal voorafgaand aan de indienstname van de nieuwe infrastructuur onderzoeken of het mogelijk is veiligheidsregels op te stellen die het systematisch gebruik van de klaxon door het rollend materieel dat de overdekte sleuf binnen- of buiten rijdt, vermijden. Deze regels zullen worden toegepast in het geval deze mogelijkheid wordt aangetoond.

3. 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, trois dispositifs sont mis en oeuvre :

1. l'élaboration d'un état des lieux respectivement avant et après travaux ;
2. un suivi continu et permanent de la situation sonore et vibratoire;
3. une campagne annuelle de mesures ;

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'incidence sur l'environnement du projet de mise à quatre voies du tronçon concerné.

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

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.

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.

Le rapport final sera communiqué aux communes concernées.

2. Un suivi continu et permanent de la situation

Un suivi continu et permanent de la situation sonore et vibratoire du tronçon sera assuré au moyen d'une station fixe de mesures.

Le traitement et l'analyse des données enregistrées par la station seront réalisés tous les six mois par l'IBGE. Les données et le rapport d'analyse seront transmis à la SNCB-Holding et à Infrabel.

Un rapport annuel sera communiqué aux communes concernées.

Artikel 5: Controle van de naleving van de normen

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

1. het opstellen van een plaatsbeschrijving voor en na de werken;
2. een doorlopende en permanente opvolging van de geluids- en trillingstoestand;
3. een jaarlijkse meetcampagne;

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 op 4 sporen brengen van het betrokken baanvak.

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.

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.

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.

Het eindrapport zal worden bezorgd aan betrokken gemeenten.

2. Een doorlopende en permanente opvolging van de toestand

Er zal een vast meetstation worden opgesteld ter opvolging van de geluids- en trillingstoestand van het baanvak.

Het BIM zal de gegevens die het meetstation registreert om de zes maanden verwerken en analyseren. De gegevens en het analyserapport zullen worden doorgegeven aan NMBS-Holding et Infrabel.

Een jaarlijks rapport zal worden bezorgd aan de betrokken gemeenten.

3. Une campagne de mesure annuelle

Afin de vérifier la stabilisation, sinon l'amélioration, de l'ambiance sonore et vibratoire du tronçon concerné, 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'art 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 d'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 précité. 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 aux communes concernées

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).

3. 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 studie bureau 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 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 aux communes concernées. Celles-ci peuvent à leur convenance diffuser à leur 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 betrokken gemeenten, 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



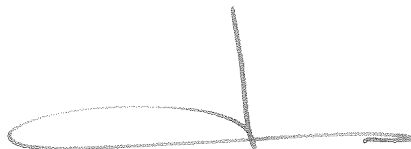
Evelyne HUYTEBROECK

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

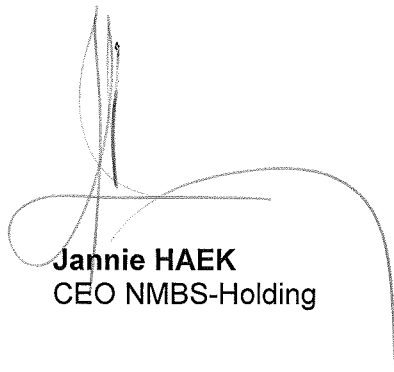
Ministre du gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale
chargée de l'Environnement, de l'Energie, de la Politique de l'Eau, des Espaces verts, de la
Conservation de la Nature et des Primes à la Rénovation urbaine



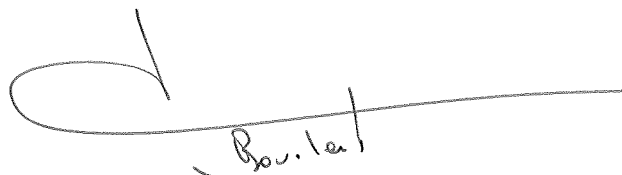
Luc LALLEMAND
CEO INFRABEL



Luc VANSTEENKISTE
Directeur général INFRABEL
Directeur generaal INFRABEL



Jannie HAEK
CEO NMBS-Holding



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

