

# PREVENTIE EN BESTRIJDING VAN GELUIDSHINDER EN TRILLINGEN IN EEN STEDELIJKE OMGEVING IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## Milieuverklaring bij het ontwerp van plan 2008-2013

Versie maart 2009

Meer info:  
[www.leefmilieubrussel.be](http://www.leefmilieubrussel.be)

02 775 75 75



GELUID



LEEFMILIEU BRUSSEL  
BIM - BRUSSELS INSTITUUT VOOR MILIEUBEHEER



bruxellesmobilité  
mobielbrussel

INFOS



02 775 75 75  
[www.bruxellesenvironnement.be](http://www.bruxellesenvironnement.be)

Verantwoordelijke uitgevers: J.-P. Hannequart & E. Schamp  
Gulledelle 100 – 1200 Brussel



# INLEIDING

In overeenstemming met de Ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving<sup>1</sup> en na de goedkeuring in juni 2000 van een eerste 'Plan ter bestrijding van geluidshinder in een stedelijke omgeving' ging het Gewest over tot de opstelling van een nieuw plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving.

Volgens de Geluidsordonnantie moet er voor de goedkeuring van een dergelijk plan een procedure bestaande uit verschillende stappen doorlopen worden en daaraan werd als volgt gevolg gegeven:

- In de loop van 2007: fase waarin door de twee vermelde instanties, nl. Leefmilieu Brussel – BIM en Mobiel Brussel – BUV, voorstellen werden uitgewerkt. Deze fase verliep samen met de opstelling van een balans van het eerste plan (versie mei 2007);
- Tijdens de 1<sup>ste</sup> helft van 2008: fase waarin de andere betrokken administraties geraadpleegd werden;
- 11 september 2008: fase waarin het plan in eerste lezing door de Regering werd goedgekeurd;
- Van 15 oktober tot 31 december 2008: fase waarin de bevolking, de gemeenten en de andere Gewesten geraadpleegd werden door de organisatie van een openbaar onderzoek van twee maanden. Daarnaast werden ook de Raad voor het Leefmilieu, de Economische en Sociale Raad en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie geraadpleegd.

Naar aanleiding van de omzetting in de Geluidsordonnantie van Europese Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's en in overeenstemming met de Ordonnantie van 18 maart 2004 werden verder ook de volgende stappen ondernomen:

- In de loop van 2007: fase waarin het bestek van een milieueffectenrapport werd opgesteld dat begin 2008 aan de Raad voor het Leefmilieu, de Economische en Sociale Raad en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie werd voorgelegd;
- 17 april 2008: goedkeuring door de Regering van het bestek;
- In juni 2008: opstelling op basis van voormeld bestek van een milieueffectenrapport (kortweg ook 'MER' genoemd) dat op hetzelfde ogenblik als het ontwerp-plan aan een openbaar onderzoek werd onderworpen.

De laatste fase in de hele procedure is de goedkeuring van het plan door de Regering na analyse en inaanmerkingneming van de diverse geformuleerde adviezen (o.a. degene die werden uitgebracht naar aanleiding van het milieueffectenrapport over het ontwerp-plan).

Onderhavig document geldt in die optiek als de milieuverklaring die, in overeenstemming met artikel 5, §9 van de Geluidsordonnantie, de volgende zaken samenvat:

- De manier waarop de milieuoverwegingen in het plan geïntegreerd werden,
- De manier waarop er met het milieueffectenrapport, de adviezen en het resultaat van de raadpleging rekening gehouden werd, en
- De redenen waarom gekozen werd voor het plan zoals aangenomen, gelet op de andere redelijke alternatieven die behandeld werden.

Voormelde verklaring is daarbij bedoeld als begeleidend document bij het goedkeuringsbesluit van het 2<sup>de</sup> plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

---

<sup>1</sup> Hierna 'de Geluidsordonnantie' genoemd.



# INHOUDSOPGAVE

<b>MILIEUOVERWEGINGEN</b>	<b>5</b>
1. Milieuoverwegingen in het plan	5
2. Milieueffectenrapport (MER)	5
3. Inaanmerkingneming van de aanbevelingen van het MER	7
<b>OPENBAAR ONDERZOEK</b>	<b>8</b>
<b>ORGANISATIE VAN HET OPENBAAR ONDERZOEK</b>	<b>8</b>
1. De ordonnantie	8
1.1. Het Belgisch Staatsblad en een gewestelijke brochure	8
1.2. De deelname van de gemeenten	8
1.3. De interne organisatie van Leefmilieu Brussel	9
1.4. De raadpleging van de gewestelijke en andere instellingen	10
1.5. De gewestelijke hoorzitting	10
2. De publicaties	11
3. De communicatie	11
<b>REACTIES OP HET ONTWERP-PLAN</b>	<b>12</b>
1. Resultaten	12
2. IPSOS-enquêtes	12
2.1. Resultaten	12
2.2. De belangrijkste lessen	13
2.3. Conclusies van het opinieonderzoek naar geluidshinder in Brussel	15
<b>MOTIVERING VAN DE GEMAAKTE KEUZES</b>	<b>16</b>
<b>BIJLAGEN</b>	<b>17</b>
1. In het Belgisch Staatsblad op 06/10 en 14/11/2008 gepubliceerde berichten	18
2. Vragenlijsten	19
3. Lijsten van respondenten	25
4. Proces-verbaal van de gewestelijke hoorzitting	26
5. Synthese van de ontvangen adviezen en opmerkingen	28
6. Motiveringstabel ten opzichte van de geformuleerde adviezen en suggesties	41
7. Synthese	63



# MILIEUOVERWEGINGEN

## 1. Milieuoverwegingen in het plan

De Europese Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's poneert het principe dat alle plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, aan een milieueffectenbeoordeling onderworpen moeten worden, een bepaling die rechtstreeks van toepassing is op het plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bijgevolg werd, in overeenstemming met artikel 5 van de Geluidsordonnantie, zoals gewijzigd door de Ordonnantie van 18 maart 2004 die Richtlijn 2001/42/EG in Brussels recht omzette, een milieueffectenrapport opgesteld en samen met het ontwerp-plan ter beschikking van de bevolking gesteld tijdens het openbaar onderzoek dat van 15 oktober tot 31 december 2008 plaatsvond.

Het plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geldt daarbij omwille van zijn aard als een plan dat vóór alles rekening houdt met milieuoverwegingen. Het zet zich in voor het recht van de burger om te genieten van een gezonde geluidsomgeving op basis van de wetenschappelijke bewijzen van de nefaste effecten van de geluidshinder op de gezondheid.

Concreet wil het plan de strijd aanbinden met elk type van geluidshinder, ongeacht de bron (weg-, spoorweg-, tram-, metro- en luchtverkeer, ingedeelde inrichtingen of buurtlawaai), en voorziet daartoe een voortzetting van de uitwerking en toepassing van normen of richtwaarden, de opstelling van kadasters en de handhaving van een netwerk van toezicht.

De stille zones en de milieucapaciteit van de wegen als belangrijkste bron van geluidshinder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelden verder als begrippen die nader uitgediept zullen worden. Ook de controle van de verkeersbelasting en de bevordering van alternatieve vervoersmodi, één van de mogelijke manieren om de door het wegverkeer veroorzaakte geluidshinder tegen te gaan, zouden daarbij aan een andere milieuoverweging, gericht op de instandhouding van onze natuurlijke rijkdommen en een vermindering van de uitstoot aan CO<sub>2</sub>, moeten tegemoetkomen.

Daarnaast wil het plan de burger ook beschermen tegen geluidshinder. Daartoe legt het de nadruk op een verbetering van het geluidscmfort van woningen en een bevordering van nieuw technologieën, meer bepaald die met een duurzaam en milieuvriendelijk karakter.

Ten slotte wil het plan ook nog een bewustmakings- en educatief beleid voeren en conflicten helpen oplossen, gaande van bemiddeling tot de eventuele sanering van de site, en beoogt het een versterkte toegang tot de beschikbare informatie.

## 2. Milieueffectenrapport (MER)

In overeenstemming met de vigerende wetgeving werd er een milieueffectenrapport opgesteld op basis van een door Leefmilieu Brussel opgemaakt bestek, na advies van de Raad voor het Leefmilieu, de Economische en Sociale Raad en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. Dit rapport werd vanaf de eerste dag van het openbaar onderzoek ter beschikking van de bevolking gesteld.

Het doel ervan is om de aanzienlijke milieueffecten van de implementatie van het plan te identificeren, te beschrijven en te evalueren.

In zijn conclusies geeft het Milieueffectenrapport (MER) daarbij aan dat het ontwerp van 'Geluidsplan' hoofdzakelijk een invloed zal hebben op de geluids- en trillingsomgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op de gezondheid van de mensen die er werken of wonen. Het bevestigt dat alle voorschriften van het plan vooral positieve gevolgen zullen hebben voor de gezondheid van de gebruikers van de stad, voor de gezondheid van de gebruikers die sterk zijn blootgesteld aan het van het verkeer afkomstige lawaai en plaatselijke bronnen van geluidshinder, alsook voor de gezondheid van de jeugd.



Afgezien van de **positieve effecten** voor de geluids- en trillingsomgeving en zodoende dus voor de gezondheid van de gebruikers, blijkt uit het MER verder nog dat de voorschriften ook positieve gevolgen zullen hebben:

- Voor de kwaliteit van de omgeving, de biodiversiteit en de groene ruimten, vooral binnen de nog af te bakenen stille gebieden;
- Voor de kwaliteit van de omgeving en de kwaliteit van de buitenlucht, door een matiging van het wegverkeer, wat tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen zal leiden, door een aanmoediging van de uitbreiding van het openbaar vervoernet in het voordeel van een modale transfer en door een aanmoediging van technologieën die een alternatief bieden voor de HVAC;
- Voor de kwaliteit van de omgeving en de levenskwaliteit door een gebruik van milieuvriendelijkere bouwtechnieken en -materialen en voertuigen met een betere ecoscore;
- Voor het duurzame beheer van de energiebronnen door een aanmoediging van de uitbreiding van het openbaar vervoernet in het voordeel van een modale transfer, door een aanmoediging van technologieën die een alternatief bieden voor de HVAC en door een gebruik van milieuvriendelijkere bouwtechnieken en -materialen en voertuigen met een betere ecoscore, wat dan weer tot een vermindering van het energieverbruik zal leiden;
- Op sociaaleconomisch vlak, door de informatie en communicatie meer toegankelijk te maken, door de bereidheid om een aangepaste en gecoördineerde behandeling van de klachten te voorzien, inzake de voorziene overheidssteun voor de financiering van geluidsisolatie, inzake de bevraging van de bevolking over haar indrukken en inzake de informatie en bewustmaking over de impact van het eigen gedrag, door het verder saneren van de zwarte punten, door de informatie over de geluidsimpact van versterkte muziek en van walkmans en door de informatie over de impact van het eigen gedrag, waardoor men de bevolking kan bewustmaken van het feit dat iedereen individuele acties kan ondernemen om de levenskwaliteit te verbeteren, door het opleiden van professionals en door het in aanmerking nemen van economische aspecten in de aanbevelingen voor de materiaalkeuze (levensduur, kosten, ...), door een verhoging van het comfort van de leefomgeving, met name in sociale woningen, eetzaal, klaslokalen en kinderdagverblijven, alsook voor de veiligheid van de overvlogen bevolkingsgroepen.
- Voor de bodembestemming, op het vlak van stedenbouw en voor de bouwsector, door de akoestische bescherming, de aanleg van bufferzones, de nodige integratie van de geluidsdimensie in de inrichtingsprojecten, door een aanmoediging van technologieën die een alternatief bieden voor de HVAC en de aanpassing van de geluidsdrempels voor versterkte muziek aan de kwaliteit van de geluidsisolatie van het gebouw.

Daarnaast merkt het MER ook effecten op, die **tot een minimum herleid moeten worden of besproken werden** in verband met de volgende aspecten:

- Inzake luchtkwaliteit en een duurzaam beheer van energiebronnen zal het streven naar een optimalisering van de opstijgings- en landingsprocedures van het luchtverkeer gevolgen hebben, die tot een minimum herleid moeten worden door te zoeken naar een compromis tussen het rekening houden met het brandstofverbruik en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (waarvoor langzamer hoogte gewonnen moet worden) en het rekening houden met het geluid (waarvoor sneller hoogte gewonnen moet worden);
- Inzake transport zal de bepaling van geluidsnormen besproken, maar algemeen positieve effecten hebben, aangezien de factoren die een vermindering van de geluidsniveaus mogelijk maken - zoals een vermindering van de snelheid of de dichtheid van het wegverkeer - het verkeer ook vlotter kunnen doen verlopen; bovendien kunnen doelstellingen in verband met een vlotter verkeer en een algemene vermindering van de uitstoot in de lucht weliswaar tot een verspreiding van de hinder in de woonwijken leiden, maar wordt daarbij geen rekening gehouden met de duurzaamheidsaspecten op het vlak van geluidshinder en luchtverontreiniging in de nabije omgeving;
- Op geluids- en trillingsvlak kan de realisatie van lokale weginrichtingen (van het type verkeersdrempel) soms tot geluidshinder voor de omwonenden leiden; dit kan echter beperkt worden als dergelijke lokale inrichtingen geïntegreerd worden in een algemenere aanpak om de snelheid in de wijk in kwestie te verminderen;
- Inzake biodiversiteit en groene ruimten zal de inrichting van rustige zones in lawaaierige parken en groene ruimten tot een minimum te herleiden effecten met zich meebrengen met betrekking tot de gedeeltelijke vernietiging van de groene ruimten tijdens de uitvoering van de nodige werken die



dus beperkt zouden moeten kunnen worden met behulp van de vooraf uit te voeren milieueffectenstudies;

- Inzake het duurzame beheer van de energiebronnen zal een aanmoediging van de premies voor geluidsisolatie positieve effecten hebben op voorwaarde dat er daarbij toegezien wordt op een synergie tussen de akoestische en de thermische gevolgen van de aanbevolen technologieën.
- Op sociaaleconomisch vlak zal de afbakening van rustige zones besproken, maar over het algemeen positieve effecten hebben door een beter beheer van de gemengdheid aan functies en het levenskader; de handhaving van een netwerk van toezicht zal eveneens effecten op de bevolking hebben, die tot een minimum herleid moeten worden door de handhaving van een netwerk van toezicht voor geluidshinder van eender welke herkomst; de invoering van een taks op lawaaierig materiaal of luidruchtige installatie zal besproken gevolgen hebben, omdat een taks geen gemakkelijk te implementeren middel is, ook al zouden de financiële implicaties kunnen aanzetten tot het opteren voor natuurlijke airconditioningstechnieken en energiezuinigere alternatieven.
- Inzake stedenbouw en het voorkomen en beheren van de risico's die met de inrichtingen verband houden zal de voortzetting van de implementatie van het GEN tot een minimum te herleiden gevolgen hebben.

### **3. Inaanmerkingneming van de aanbevelingen van het MER**

Volgens het MER zijn de milieueffecten van het plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitermate positief en blijken ze onontbeerlijk voor de gezondheid en het welzijn van de gebruikers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Gelet op het belang van het wegvervoer binnen de milieucontext van geluidshinder en trillingen, zal een matiging van de verkeersbelasting niet alleen een verbetering van de geluidsomgeving garanderen, maar ook een verbetering van de luchtkwaliteit en de vlotheid van het verkeer met zich meebrengen.

Verder werden ook nog andere milieueffecten naar voor geschoven, maar daarbij blijkt dat het de operationele maatregelen van het IRIS II-plan zullen zijn, die het meest bepalend zullen zijn.

De overige door het MER geformuleerde aanbevelingen met betrekking tot de tot een minimum te herleiden of besproken effecten vereisen ten slotte geen wijzigingen aan de inhoud van het plan in dit stadium, maar zullen niettemin in aanmerking genomen worden bij de implementatiefase van de verschillende voorschriften.



# OPENBAAR ONDERZOEK

## Organisatie van het openbaar onderzoek

### 1. De ordonnantie

In overeenstemming met artikel 5, § 2 tot 8ter van de geluidsordonnantie werd het op 11 september 2008 door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voorlopig goedgekeurde ontwerp-plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen 2008-2013 van 15 oktober tot 31 december 2008 aan een openbaar onderzoek onderworpen.

*Het ontwerp-plan en het milieueffectenrapport worden aan een openbaar onderzoek van zestig dagen onderworpen, op de door het Instituut vastgestelde data. Deze data worden voor minstens de helft ervan buiten de maanden juli en augustus vastgesteld.*

In het kader van dit openbaar onderzoek werden de door de ter zake toepasselijke reglementering voorziene bepalingen en tijdsschema's gerespecteerd, namelijk:

- Publicatie van een bericht in het Belgisch Staatsblad en in een gewestelijke brochure,
- Samenwerking met de bevoegde gemeentelijke diensten,
- Raadpleging van de gewestelijke instanties,
- Organisatie van een gewestelijke openbare hoorzitting.

#### 1.1. Het Belgisch Staatsblad en een gewestelijke brochure

*Het Instituut maakt tweemaal, eerst, ten minste acht dagen vóór en dan, één maand na het begin van het openbaar onderzoek, een bericht van openbaar onderzoek in het Belgisch Staatsblad bekend, alsook in een brochure die over het hele gewestelijke grondgebied wordt verspreid. Het bericht van onderzoek vermeldt het begin en het einde van de termijn voor het openbaar onderzoek, alsook de regels voor de raadpleging door het publiek zoals bepaald in §§ 5 en 6.*

Op 6 oktober 2008 werd er een eerste bericht van openbaar onderzoek in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd en op 14 november 2008 een tweede. Dit laatste bericht verlengde het openbaar onderzoek (dat aanvankelijk voorzien was tot 15 december 2008) tot 31 december 2008 (zie bijlage 1).

Verder verscheen het bericht ook in de lokale en de nationale pers, namelijk:

- Op 15/10 en 13/11 in Brussel Deze Week,
- Op 15/10 en 17/11 in De Standaard,
- Op 15/10 en 17/11 in De Morgen,
- Op 15/10 en 17/11 in La Capitale,
- Op 15/10 en 17/11 in Le Soir,
- Op 15/10 en 17/11 in Vlan.

#### 1.2. De deelname van de gemeenten

*Het ontwerp-plan en het milieueffectenrapport, alsook het bericht van onderzoek worden bovendien ten minste vijftien dagen vóór het begin van het openbaar onderzoek aan alle gemeenten meegedeeld. Elke gemeente hangt ten minste acht dagen voor het begin van het openbaar onderzoek en gedurende de hele duur ervan, het bericht van onderzoek uit op het gemeentehuis.*

*Het ontwerp-plan kan tevens op werkdagen bij elk gemeentebestuur worden geraadpleegd en dit minstens drie uur per dag. Eén dag per week ligt het ontwerp-plan ter inzage tot 20 uur.*

Aan de gemeentebesturen werd eveneens gevraagd om hun duit in het zakje te doen. Zo werd er op 1 oktober 2008 via elektronische weg een e-mail naar de gemeenten verstuurd, waarin het openbaar onderzoek in verband met het ontwerp-plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd aangekondigd. Bijgevoegd als bijlage waren nuttige documenten voor de organisatie van dat onderzoek. Op 8 oktober 2008 werden diezelfde documenten hen ook per boodschapper bezorgd.





Aanvullend hierop werden verschillende acties voorzien, met name om de gemeenten ter hulp te komen:

- Zo publiceerde Leefmilieu Brussel een brochure bestemd voor het 'grote publiek', waarin het ontwerp-plan, alsook een vragenlijst (zie bijlage 2) nader werden toegelicht en waarvan de gemeenten papieren kopieën ontvingen. De bestudering van deze vragenlijst, evenals de verwerking van alle geformuleerde bezwaren en verzoeken om te worden gehoord, nam Leefmilieu Brussel daarbij rechtstreeks voor haar rekening (postadres en formulier online);
- Vanaf begin oktober werd al het informatiemateriaal (affiches, brochures en vragenlijsten) ter beschikking gesteld van de gemeenten om de raadpleging van de documenten door de bevolking bij de gemeentelijke administratie te kunnen organiseren;
- Zodra er concrete stappen ondernomen werden met het oog op de organisatie van het openbaar onderzoek, werd er binnen Leefmilieu Brussel een contactpersoon aangeduid, die zich over het in ontvangst nemen en beantwoorden van alle adviezen en vragen ontfermde, die rechtstreeks aan Leefmilieu Brussel gericht werden. Daarnaast bekommerde diezelfde persoon zich ook over de logistiek van de gemeentelijke zittingen in samenwerking met de gemeenteambtenaren die hiertoe werden aangesteld. De volledige contactgegevens van de persoon in kwestie werden tevens aan alle ecoadviseurs bezorgd, waarbij laatstgenoemden uitgenodigd werden om, indien nodig, contact op te nemen.

*Gedurende het openbaar onderzoek kan elke gemeente, alleen of in samenwerking met andere, een openbare hoorzitting ter voorstelling van het ontwerp-plan organiseren, tijdens welke elke persoon mondeling zijn opmerkingen kenbaar kan maken. Het Instituut vaardigt de personen af die bevoegd zijn om technische uitleg te verstrekken.*

Twee gemeenten vroegen Leefmilieu Brussel ook om een presentatie te geven:

- De Adviesraad voor zachte mobiliteit en duurzame ontwikkeling van de gemeente Evere, op het gemeentehuis, op 19 november 2008,
- De Stad Brussel, in Haren, op 16 december 2008.

*De Regering vraagt de gemeenten om hun opmerkingen mee te delen in het kader van het openbaar onderzoek.*

Op 14 oktober 2008 stuurde het kabinet van de Brusselse Minister voor Leefmilieu de gemeenten ten slotte nog een brief, waarin de modaliteiten van het openbaar onderzoek gepreciseerd werden en waarin ze uitgenodigd werden om hun advies in het kader van dit onderzoek mee te delen, d.w.z. tot 31 december 2008. Uiteindelijk werd hiervoor, gelet op de sluitingsperiode van het onderzoek, nog een bijkomende termijn toegekend tot aan de gewestelijke hoorzitting.

### **1.3. De interne organisatie van Leefmilieu Brussel**

*Gedurende het openbaar onderzoek kunnen het ontwerp-plan en het milieueffectenrapport bij het Instituut tijdens de werkuren worden geraadpleegd. Ten minste een halve dag per week kan elke persoon technische uitleg over het ontwerp-plan verkrijgen.*

*Gedurende het openbaar onderzoek, kan elke natuurlijke of rechtspersoon:*

- schriftelijk zijn opmerkingen aan het Instituut kenbaar maken. Elke zending moet de naam, het adres en de handtekening dragen van de afzender;
- vragen om gehoord te worden op de openbare hoorzitting die volgens de vormvoorschriften van § 7 door het Instituut wordt georganiseerd.

De documenten van het aan het openbaar onderzoek onderworpen ontwerp-plan konden door het publiek geraadpleegd worden op de infodienst van Leefmilieu Brussel en dat elke dinsdag en donderdag van 10u00 tot 12u00, van 15 oktober tot 15 december 2008.

Daarbij beschikte het publiek over verschillende mogelijkheden om op het onderzoek te reageren. Zo kon het:

- De vragenlijst beantwoorden (en dat ofwel online op de website van Leefmilieu Brussel, ofwel per post),
- Schriftelijke een brief (of een e-mail) naar de infodienst van Leefmilieu Brussel sturen,
- Om technische informatie vragen (zie het punt hieronder),
- Vragen om gehoord te worden tijdens de openbare hoorzitting.



Naast de mogelijkheden die in de gemeenten voorzien werden om de documenten te raadplegen en de dinsdagen en donderdagen bij Leefmilieu Brussel, werden er elke woensdagnamiddag ook nog informatiesessies georganiseerd en stonden experts van Leefmilieu Brussel op afspraak (van 22/10 tot 17/12, behalve op 26/11) op woensdag van 13u30 tot 16u00 ter beschikking van het publiek.

Ten slotte werd tevens voorzien dat de gemeenten voormelde informatie aan iedereen zouden bezorgen, die graag een exact antwoord op zijn of haar vragen had.

#### **1.4. De raadpleging van de gewestelijke en andere instellingen**

*Op het ogenblik dat de ontwerpindieners het ontwerpplan en het milieueffectenrapport in openbaar onderzoek brengt, legt hij dit tevens voor advies aan de Raad voor het Leefmilieu, de Economische en Sociale Raad en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voor. De adviezen moeten binnen 45 dagen na de adviesaanvraag worden meegedeeld. Het ontbreken van een advies komt neer op een gunstig advies. Ten minste de helft van de termijn van 45 dagen valt buiten de schoolvakanties.*

*Wanneer de uitvoering van het plan aanzienlijke milieueffecten in het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest of een Lidstaat van de Europese Unie kan hebben, of wanneer het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest of een Lidstaat van de Europese Unie die aanzienlijke gevolgen kan ondergaan hierom verzoekt, doet de Regering vóór de vaststelling van dat plan of vóór de onderwerping daarvan aan de wetgevings- of verordeningsprocedure een kopie van het ontwerp-plan en van het desbetreffende milieueffectenrapport aan het andere Gewest of de andere Lidstaat toekomen.*

Op 17 oktober 2008 stuurde het kabinet van de Brusselse Minister voor Leefmilieu eveneens een brief naar de gewestelijke instellingen, waarin hen het plan ter advies werd voorgelegd. Zittingen om het plan nader toe te lichten, werden er georganiseerd:

- Bij de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, op 6 november 2008,
- Bij de Raad voor het Leefmilieu, op 12 november 2008,
- Bij de Economische en Sociale Raad, op 20 november 2008.

Bij wijze van aanvulling op deze wettelijke verplichting stuurde Leefmilieu Brussel op 3 november 2008 ook nog een brief naar 14 andere gewestelijke en federale instanties en organisaties om hen persoonlijk te informeren over de organisatie van het openbaar onderzoek en hen een kopie van alle documenten te bezorgen. Sommige van hen zijn uitdrukkelijk betrokken bij de implementatie van bepaalde voorschriften van het plan en hadden het voordien al geraadpleegd op 19 juni 2009. Concreet ging het hierbij om:

- Belgocontrol,
- Bral vzw,
- Net Brussel,
- De Lijn Vlaams-Brabant,
- Inter-Environnement Bruxelles,
- MBHG – Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting,
- MBHG – Mobiel Brussel – BUV,
- BGHM,
- NMBS Holding,
- FOD Mobiliteit en Vervoer – Directie Infrastructuur en Vervoer,
- FOD Mobiliteit en Vervoer – Directoraat-generaal Luchtvaart,
- MIVB,
- TEC Brabant wallon,
- Vlaamse Overheid – LNE.

#### **1.5. De gewestelijke hoorzitting**

*Ten vroegste vijftien dagen na het einde van het openbaar onderzoek, organiseert het Instituut een openbare hoorzitting tijdens welke alle personen worden gehoord die hierom hebben gevraagd. De personen worden ten minste vijf werkdagen voor de openbare hoorzitting opgeroepen. De openbare hoorzitting wordt voorgezeten door de leidend ambtenaar van het Instituut, of bij diens afwezigheid, door de adjunct-leidend ambtenaar.*



Op 22 januari 2009 om 14u00 organiseerde Leefmilieu Brussel in het 'Centre belge de la Bande dessinée', Zandstraat 20 te 1000 Brussel, ten slotte ook nog een gewestelijke hoorzitting. Tijdens deze hoorzitting stelden experts van Leefmilieu Brussel en het kabinet van de Brusselse Minister voor Leefmilieu de bepalingen van het plan voor en beantwoordden ze vragen van de deelnemers.

## 2. De publicaties

In het kader van het openbaar onderzoek werd er een aantal publicaties samengesteld, niet alleen om het publiek te informeren, maar ook om het de kans te geven om te reageren op de inhoud van het ontwerp-plan. Concreet waren dat de volgende documenten:

- Het ontwerp-plan,
- Het milieueffectenrapport (ook wel 'MER' genoemd),
- De documentatiefiches die werden opgemaakt ter ondersteuning van het plan,
- De balans van het vorige plan (2000-2005),
- De brochure die het ontwerp-plan samenvat en
- De vragenlijst (zie bijlage 2).

## 3. De communicatie

Op 14 oktober 2008 werd er een persconferentie georganiseerd.

Van 15/10 tot 22/10 werd er een radiospot in het Frans op Viva Bruxelles (21 herhalingen/dag) en van 15/10 tot 29/10 in het Nederlands op FM Brussel (3 herhalingen/dag) uitgezonden.

Van 15/10 tot 21/10 werd er ook een televisiespot in het Frans op TLB (totaal van 148 herhalingen) en van 15/10 tot 22/10 in het Nederlands op Tv Brussel (24 herhalingen/dag) uitgezonden.

Alle documenten in verband met het onderzoek konden bovendien op het internet van de website van Leefmilieu Brussel op het volgende adres gedownload worden:

- <http://www.bruxellesenvironnement.be/planbruit>
- <http://www.leefmilieubrussel.be/geluidsplan>

Ten slotte werd ook de mediabrochure sterk verspreid, met name tijdens door Leefmilieu Brussel georganiseerde evenementen in het kader van de twee ontmoetingsdagen 'Jongeren en Geluid' die bij Les Brigittines op 25 en 26 november 2008 georganiseerd werden, en bij wijze van bijlage bij de maandelijkse publicatie 'Mijn stad onze planeet'.



# Reacties op het ontwerp-plan

## 1. Resultaten

Het openbaar onderzoek leverde een aantal reacties op, die we als volgt kunnen onderverdelen:

- **2.531** ingevulde **vragenlijsten**, waarvan
  - 2.112 op papier en
  - 419 online ingevuld werden,
- **40 schriftelijke adviezen** (voor een volledige lijst verwijzen we u graag naar bijlage 3),
- **611 personen** die meewerkten aan de telefonische enquête,
- 3 verzoeken om technische informatie tijdens het onderzoek,
- 10 deelnemers aan de gewestelijke openbare hoorzitting van 22 januari 2009 (zie het proces-verbaal in bijlage 4).

Voormelden schriftelijke adviezen werden daarbij verstuurd door:

- 4 instellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (de Raad voor het Leefmilieu en de Economische en Sociale Raad, Brussels Enterprises Commerce and Industry en de MIVB – waarbij dient opgemerkt dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie geen advies indiende),
- 4 instellingen van buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Belgocontrol, de FOD Mobiliteit en Vervoer via het kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit, de Vlaamse Luchthavencommissie en Brussels Airport),
- 9 gemeenten (Brussel, Etterbeek, Evere, Vorst, Jette, Sint-Gillis, Schaarbeek, Ukkel en Watermaal-Bosvoorde),
- 2 verenigingen (ASEPRE en CODA),
- 20 particulieren, waarvan 1 advocaat,
- 1 petitie (ondertekend door 7 personen).

## 2. IPSOS-enquêtes

In het kader van het openbaar onderzoek organiseerde Leefmilieu Brussel ook een opinieonderzoek op basis van een vragenlijst. Deze vragenlijst, waarvan de basis dezelfde was als die van de vragenlijst die werd opgesteld voor het openbaar onderzoek van het eerste geluidspan, kende een sterke verspreiding via vier kanalen, nl.:

- De website van Leefmilieu Brussel,
- Een terbeschikkingstelling ervan via de gemeenten,
- De voor het grote publiek bestemde maandelijkse publicatie van Leefmilieu Brussel 'Mijn stad onze planeet' en
- Een verspreiding ervan tijdens door Leefmilieu Brussel georganiseerde evenementen.

Om naar de mening van een representatief staal van de Brusselse bevolking te kunnen peilen, werd verder ook een telefonische enquête georganiseerd.

De verwerking van alle gegeven antwoorden gebeurde daarbij door IPOS, een marktstudie- en opinieonderzoeksbureau, gevestigd te Waterloo Office Park, Richeliedreef 161 in 1410 Waterloo. Het volledige analysedossier kan op de kantoren van Leefmilieu Brussel geraadpleegd worden.

### 2.1. Resultaten

#### 2.1.1. Resultaten van de vragenlijst

Het openbaar onderzoek vond van 15 oktober tot 31 december 2008 plaats en werd onder de Brusselse bevolking verspreid zonder keuze van doelgroep.



Dat neemt echter niet weg dat, voor zover het beantwoorden van de vragenlijst een zekere daadkracht vergde, we toch kunnen stellen dat de resultaten van het onderzoek vooral de mening van personen weerspiegelen, die door de milieuproblematiek of direct door de geluidshinderproblematiek betroffen zijn.

In totaal onderzocht Ipsos 2.531 vragenlijsten – 2.112 op papier en 419 online ingevulde vragenlijsten – wat bijna 2 keer minder is dan bij het onderzoek van 1999 (7.561 vragenlijsten). Deze geringere mobilisatie van de bevolking ten aanzien van het plan zou eventueel verklaard kunnen worden door het aantal milieuplannen (4) dat op enkele maanden tijd aan een openbaar onderzoek onderworpen werd. Bovendien werd er in vergelijking met 1999 ook in de media minder aandacht aan besteed.

Van alle ontvangen vragenlijsten bleken er verder slechts 1.980 ontvankelijk voor het Brussels Gewest.

Bij de daaropvolgende analyse van de vragenlijsten kon vervolgens worden vastgesteld dat de respondenten geografisch verspreid waren over de 19 gemeenten van het Brussels Gewest. De participatiegraad schommelde daarbij van 4,49 tot 1,12 deelnemers per duizend inwoners. Sint-Joost-Ten-Noode, Molenbeek en Anderlecht waren de gemeenten, waarvan de bevolking het minst deelnam aan het openbaar onderzoek, terwijl in de gemeenten Oudergem en Watermaal-Bosvoorde de mobilisatie dan weer het grootst bleek te zijn.

### **2.1.2. Resultaten van de telefonische enquête**

Op basis van een gemengde methodologie, namelijk een combinatie van een aselechte methodologie om respondenten te selecteren en een quotamethodologie om te bepalen of een respondent al dan niet in aanmerking komt, werd er een steekproef van de Brusselse bevolking samengesteld. Dankzij de quotamethodologie kon daarbij voor een representatief staal van de Brusselse bevolking gezorgd worden. De quota zelf werden dan weer bepaald op basis van de gegevens van het NIS van 2008 voor de volgende sociologische, geografische en demografische criteria: gemeente, geslacht, leeftijd, gezinssituatie, sociaalprofessionele categorie, type van woning en taalrol.

Zo werd er in totaal van 20 oktober tot 3 november 2008 bij 611 in het Brussels Gewest woonachtige respondenten een telefonische enquête afgenomen.

## **2.2. De belangrijkste lessen**

De inwoners van het Brussels Gewest hebben geen positieve evolutie opgemerkt sinds het vorige plan van kracht werd en beschouwen geluidshinder nog altijd als één van de 3 belangrijkste vormen van milieuhinder. Net zoals bij het onderzoek van 1999 bedelen ze geluidshinder daarbij een 2<sup>de</sup> plaats toe in de rangschikking van belangrijkste milieuproblemen, na luchtverontreiniging. De negatieve gevoelens ten overstaan van geluidshinder zijn echter wel toegenomen.

Zo zagen 6 à 7 op 10 inwoners van Brussel zich al geconfronteerd met problemen in verband met geluidshinder. Over het algemeen wordt geluidshinder bovendien ook als een voortdurend toenemende vorm van hinder of agressie beschouwd, die mensen er zelfs toe kan aanzetten om te verhuizen. Tegelijkertijd is de aanvaarding ten opzichte van geluidshinder in vergelijking met de situatie in 1999 minder groot, ook al blijft de fatalistische indruk bestaan dat geluidshinder in de stad normaal is. Dat neemt echter niet weg dat een deel van de bevolking van mening is dat geluidshinder aanvaardbaar lijkt afhankelijk van de intensiteit, maar onverdraaglijk wordt, wanneer de hinder afkomstig is van verkeer of van moto's of vliegtuigen.

### **2.2.1. Soorten van geluidshinder**

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de geluidshinder die het grootste deel van de inwoners van Brussel stoort, de geluidshinder is, die afkomstig is van het wegverkeer (36% van de respondenten verklaarde dat het een bron van geluidshinder is, die hen persoonlijk erg stoort), gevolgd door geluidshinder afkomstig van vliegtuigen (30%), geluidshinder afkomstig van installaties (20%), geluidshinder afkomstig buurlawaai (17%) en geluidshinder afkomstig van trams en/of de trein (8%).

Daarnaast kunnen we ook het bestaan van een verband vastleggen tussen het wonen in een slecht geïsoleerd huis en de volgende bronnen van geluidshinder: wegverkeer, installaties en buurlawaai. Twee inwoners van Brussel op tien verklaren verder last te hebben van claxons en sirenes.



### 2.2.2. Het ogenblik

Over het algemeen genomen geldt 'overdag' als meest vermelde ogenblik van geluidshinder. Dat neemt echter niet weg dat we toch een evolutie kunnen ontwaren naar een meer constante soort van hinder. Er zijn namelijk minder personen die de hinder met een welbepaald ogenblik identificeren. De personen die geluidshinder als een permanent gegeven beschouwen, vermelden vliegtuigen als belangrijkste bron, gevolgd door wegverkeer, buurtlawaai, installaties, de trein en de tram.

Net zoals in 1999 wordt het wegverkeer daarbij vooral als hinderlijk in de loop van de dag en daarna 's nachts vermeld. Ten opzichte van 1999 kunnen we echter een toename in de perceptie vaststellen, die de hinder als een veeleer constant gegeven beschouwd (altijd, 's nachts en in het weekend, overdag en in het weekend).

Wat de door vliegtuigen veroorzaakte geluidshinder betreft, wordt door de meesten ten slotte de perceptie van een constante 'voortdurende hinder, 's nachts en in het weekend, in het weekend en op feestdagen' vermeld, gevolgd door de identificatie van de periode 's nachts'.

### 2.2.3. Tevredenheid over de overheid

Een overweldigende meerderheid van de respondenten is van mening dat de overheid niet genoeg doet om geluidshinder tegen te gaan.

Wanneer de inwoners zich geconfronteerd zien met een probleem van geluidshinder, richten ze zich doorgaans eerst tot de persoon die de hinder in kwestie veroorzaakt, daarna tot de politie en vervolgens eventueel tot de gemeente. Dat neemt echter niet weg dat 50% van alle inwoners zich tot niemand wendt bij een probleem. En wanneer er al sprake is van een reactie, wordt die in meer dan één derde van de gevallen als ontoereikend beschouwd.

Het publiek is verder ook van mening dat men de situatie zou kunnen verbeteren door acties te ondernemen ten aanzien van het wegverkeer (toepassing van de wet, promotie van minder luidruchtige motoren) en door institutionele maatregelen te treffen (toepassing van de reglementen, implementatie van een repressief kader).

### 2.2.4. Prioritair aan te pakken bronnen van geluidshinder

Net zoals in 1999 blijft de door wegverkeer veroorzaakte geluidshinder voor de inwoners van Brussel de belangrijkste prioriteit, gevolgd door de geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen, buurtlawaai, installaties, motoren en ten slotte de trein en de tram.

### 2.2.5. Te treffen maatregelen

Om de geluidshinder tegen te gaan en bij de in de vragenlijsten voorgestelde oplossingen, duidt meer dan 90% van de ondervraagden de opties 'Stille gebieden, zoals parken, behouden en aanleggen' en 'Investeren in nieuwe technologieën die minder lawaai produceren' aan.

De maatregel die daarbij op de minste instemming kan rekening, maar die niettemin toch nog goed is voor een gunstige score van 71%, is 'De snelheid van wagens beperken door het versterken van snelheidscontroles en het vermeerderen van ingrepen op de wegeninfrastructuur zoals verkeerdrempels'.

Wat de maatregelen betreft, die de inwoners van Brussel bereid zijn om te aanvaarden om het wegverkeer te verminderen, verklaart 59% en 66% van hen zich respectievelijk akkoord met de volgende acties: 'Autovrije zones afbakenen in uw wijk' en 'Het netwerk van het openbaar vervoer vergroten, en aanvaarden dat, ten gevolge daarvan, er een tram of bus door uw straat rijdt'. De maatregel die op de meeste instemming kan rekenen met 74% is echter het 'Investeren in een betere geluidsisolatie van uw woning'. Het principe van 'Het opleggen van een taks voor automobilisten, waarmee de middelen om verkeerslawaai te reduceren, gefinancierd kunnen worden' kan daarentegen maar bij 36% van de respondenten op steun rekenen.

De maatregelen die de inwoners van Brussel die op de vragenlijst antwoordden, bereid zijn om te aanvaarden om de van vliegtuigen afkomstige geluidshinder te verminderen zijn voor 72% 'Nachtvluchten verbieden', voor 64% 'De verdere ontwikkeling en uitbreiding van de luchthaven stoppen', voor 57% '50 km verder rijden om het vliegtuig in een andere luchthaven te nemen' en voor 47% 'De prijs van een vliegtuigticket verhogen, waardoor er maatregelen kunnen worden gefinancierd'.



om de omwonenden tegen geluidshinder te beschermen'. Bij de personen die aan het opinieonderzoek meewerkten, zijn deze tendensen minder uitgesproken.

### **2.2.6. Suggesties**

De gedane suggesties houden voornamelijk verband met:

- Het wegverkeer: Hier hebben de geformuleerde suggesties voornamelijk betrekking op een toepassing van de bestaande regels en wetten naast het promoten van minder luidruchtige motoren;
- Institutionele acties: Hier kaderen de voorgestelde acties in een repressieve context met betrekking tot de naleving van de wetten.

### **2.3. Conclusies van het opinieonderzoek naar geluidshinder in Brussel**

Ongeacht de gemeente waar de inwoners van Brussel wonen, allen zijn ze van mening dat ze geconfronteerd worden met een relatieve geluidshinder. Daarbij valt een verschuiving in de perceptie van de hinder waar te nemen, naar een hinder van meer continue aard in tegenstelling tot het onderzoek van 1999, waar er sprake was van duidelijke ogenblikken van geluidshinder.

De verschillende in de vragenlijst geïdentificeerde bronnen van geluidshinder worden verder nog aangevuld met alarmen en sirenes.

Uit het onderzoek van 2008 blijkt ten slotte dat de gewenste actieprioriteiten verband houden met het wegverkeer en een verbod op nachtvluchten, alsook met een verwijdering van de luchthavenactiviteiten uit de stad.



## Motivering van de gemaakte keuzes

Alle tijdens het openbaar onderzoek en de openbare hoorzitting geformuleerde opmerkingen en waarnemingen werden in aanmerking genomen.

Alle van particulieren, verenigingen, instellingen en gemeenten ontvangen adviezen, werden eerst geïnventariseerd en geanalyseerd in de context van het voorschrift van het ontwerp-plan, waarnaar ze verwezen. Een synthese van deze adviezen werd als bijlage 5 bijgevoegd.

Vervolgens werd er overgegaan tot een analyse van de relevantie van de geformuleerde opmerkingen. Een samenvattende tabel van alle ontvangen adviezen (opgenomen als bijlage 6) motiveert de daarbij gemaakte keuze, advies per advies.

De samenvattende tabel van de verzoeken/suggesties die in de loop van het openbaar onderzoek geformuleerd werden (hernomen in bijlage 6), motiveert ook hier de gemaakte keuze, advies per advies. De tabel herneemt elk advies en geeft aan of het advies in kwestie het voorwerp uitmaakte van een wijziging van het plan met vermelding van het nummer van het gewijzigde voorschrift en zo niet, de reden waarom het verzoek in kwestie niet weerhouden werd.

Ten slotte dient ook nog opgemerkt dat bepaalde opmerkingen weliswaar relevant waren, maar toch niet weerhouden werden en dat, omdat men van mening was dat het plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder en trillingen in een stedelijke omgeving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er niet het juiste instrument voor was en omdat men vond dat deze voorstellen buiten het toepassingsgebied van het plan vielen.





# BIJLAGEN



# 1. In het Belgisch Staatsblad op 06/10 en 14/11/2008 gepubliceerde berichten

## MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2008/31512]

### Bericht van openbaar onderzoek. — Ontwerp van het 2e plan van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voor de preventie en de bestrijding van geluidshinder in een stedelijke omgeving

In toepassing van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de bestrijding van geluidshinder in een stedelijke omgeving, keurde de Brusselse Gewestregering op 11 september 2008 een ontwerp van 2e plan voor de preventie en bestrijding van de geluidshinder in een stedelijke omgeving goed. Krachtens de ordonnantie van 18 maart 2004 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's, moet dit ontwerp van plan vergezeld gaan van een milieueffectenrapport en moeten deze twee documenten aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

Het openbaar onderzoek vindt plaats van 15 oktober tot 15 december 2008.

Het ontwerp van plan en het milieueffectenrapport kunnen worden gedownload op [www.leefmilieubrussel.be/geluidsplan](http://www.leefmilieubrussel.be/geluidsplan).

Het ontwerp van plan en het milieueffectenrapport kunnen ook elke dinsdag en donderdag, tussen 10 en 12 uur, worden ingekeken bij Leefmilieu Brussel - BIM - Infodienst, 1e verdieping, lokaal 107, Gulledele 100, 1200 Brussel.

Alle documenten kunnen ook worden ingekeken bij de gemeentebesturen.

Alle opmerkingen en suggesties kunnen schriftelijk worden meegedeeld aan :

Leefmilieu Brussel - Onderzoek Geluidsplan

Gulledele 100

1200 Brussel

of via [info@ibgebim.be](mailto:info@ibgebim.be)

## MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C – 2008/31580]

### Bericht van openbaar onderzoek. — Ontwerp van het 2e plan van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voor de preventie en de bestrijding van geluidshinder in een stedelijke omgeving

In toepassing van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de bestrijding van geluidshinder in een stedelijke omgeving, keurde de Brusselse Gewestregering op 11 september 2008 een ontwerp van 2e plan voor de preventie en bestrijding van de geluidshinder in een stedelijke omgeving goed. Krachtens de ordonnantie van 18 maart 2004 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's, moet dit ontwerp van plan vergezeld gaan van een milieueffectenrapport en moeten deze twee documenten aan een openbaar onderzoek worden onderworpen.

Het openbaar onderzoek vindt plaats van 15 oktober tot 31 december 2008.

Het ontwerp van plan en het milieueffectenrapport kunnen worden gedownload op [www.leefmilieubrussel.be/geluidsplan](http://www.leefmilieubrussel.be/geluidsplan).

Het ontwerp van plan en het milieueffectenrapport kunnen ook elke dinsdag en donderdag, tussen 10 uur en 12 uur, worden ingekeken bij Leefmilieu Brussel - BIM - Infodienst, 1e verdieping, lokaal 107, Gulledele 100, 1200 Brussel.

Alle documenten kunnen ook worden ingekeken bij de gemeentebesturen.

Alle opmerkingen en suggesties kunnen schriftelijk worden meegedeeld aan :

Leefmilieu Brussel - Onderzoek Geluidsplan

Gulledele 100

1200 Brussel

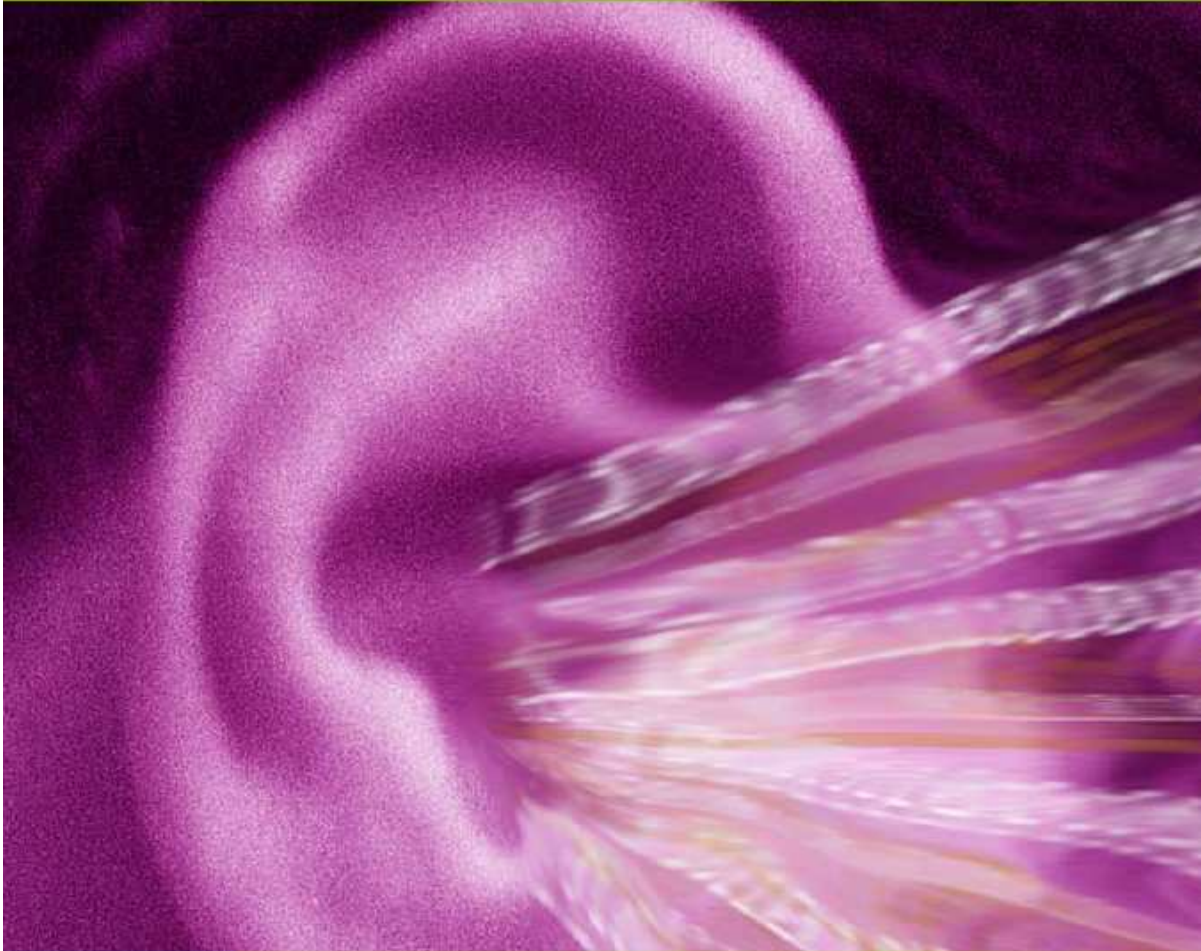
of via [info@ibgebim.be](mailto:info@ibgebim.be)



## 2. Vragenlijsten


vragenlijst

VAN 15/10 TOT 15/12/2008  
ONTWERP VOOR HET GEWESTELIJK PLAN VOOR DE  
PREVENTIE EN DE BESTRIJDING VAN GELUIDSHINDER  
IN EEN STEDELIJKE OMGEVING  
2008-2013



 **LEEFMILIEU BRUSSEL**  
BIM • BRUSSELS INSTITUUT VOOR MILIEUBEHEER

INFO 02 775 75 75 - [WWW.LEEFMILIEUBRUSSEL.BE](http://WWW.LEEFMILIEUBRUSSEL.BE)



## VRAGENLIJST

- 1) Indien we de kwaliteit van het leefmilieu in Brussel zouden willen verbeteren, welke zijn dan de 3 problemen die prioritair moeten worden aangepakt?  
Kies 3 mogelijkheden en rangschik ze van 1 tot 3 waarbij u met '1' het belangrijkste probleem aanduidt

'1' = 1<sup>o</sup> prioriteit; '2' = 2<sup>o</sup> prioriteit en '3' = 3<sup>o</sup> prioriteit

Afvalverwerking	<input type="text"/>
Geluidsoverlast	<input type="text"/>
Luftvervuiling	<input type="text"/>
Watervervuiling	<input type="text"/>
Gebrek aan groene en recreatieve zones	<input type="text"/>
Openbare netheid	<input type="text"/>

Geen enkele, er zijn geen milieuproblemen

- 1b) Zijn er, volgens u, andere milieuproblemen die prioritair zouden moeten worden behandeld?  
Gelieve uw antwoord hieronder in te vullen

.....

.....

.....

- 2) Hierna volgen enkele stellingen over de geluidsproblematiek in Brussel.  
Gaat u akkoord of niet akkoord?

	Akkoord	Niet akkoord
Lawaai is het bewijs dat er geleefd wordt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lawaai is een normaal iets in een stad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lawaai is een noodzakelijk element dat men moet aanvaarden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lawaai is een overlast die steeds erger wordt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lawaai is een onverdraagbare overlast in het dagelijkse leven	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lawaai zou voor mij de aanleiding kunnen zijn om te verhuizen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 2b) Hebt u nog een andere mening over lawaai in Brussel die u ons zou willen medelen?  
Gelieve uw antwoord hieronder in te vullen

.....

.....

.....

Ik heb geen andere mening



- 3) Het Geluidsplan bestrijdt verschillende bronnen van geluidshinder. Kunt u ons, voor elk van deze bronnen, een cijfer van 1 tot 5 geven, waarbij u met '1' de bron aanduidt die u het meest hindert en met '5' de bron die u het minst hindert

Geluidshinder veroorzaakt door vliegtuigen	<input type="text"/>
Geluidshinder veroorzaakt door verkeer	<input type="text"/>
Geluidshinder veroorzaakt door treinen en/of trams	<input type="text"/>
Geluidshinder veroorzaakt door installaties zoals bouwwerven, een airoo of een machine	<input type="text"/>
Buurtlawaai zoals een school, bureu, een parking, een alarm	<input type="text"/>

- 3b) Zijn er nog ander bronnen van geluidshinder die u persoonlijk storen?

Gelieve uw antwoord hieronder in te vullen

.....  
 .....  
 .....  
 .....

Er zijn geen ander bronnen van geluidshinder die me persoonlijk storen

- 4) De geluidshinder waarvan u aangaf dat ze u het meeste stoort, stoort deze u ...?

Overdag       's Nachts       Tijdens weekends en feestdagen

- 5) En wat betreft geluid en lawaaihinder, hoe vindt u dat de overheid hiertegen optreedt?

Voldoende       Onvoldoende

- 6) Wat is, volgens u, de bron van geluidsoverlast die prioritair zou moeten worden aangepakt?

Gelieve hieronder slechts 1 antwoord in te vullen a.u.b.

.....  
 .....  
 .....  
 .....

Geen geluidshinder in het bijzonder



7) Om de geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer te verminderen, zou u akkoord of niet akkoord gaan met volgende maatregelen :

	Akkoord	Niet akkoord
Het gebruik van de wagen in Brussel streng beperken door het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, zoals de fiets en het openbaar vervoer, aan te moedigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autovrije zones in Brussel afbakenen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De snelheid van wagens beperken door het versterken van de snelheidscontroles en het vermeerderen van ingrepen op de wegeninfrastructuur zoals verkeerdrempels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het uitbreiden van subsidiemechanismen voor de geluidsisolatie van gebouwen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investeren in nieuwe technologieën die woningen beter beschermen tegen lawaai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stille gebieden, zoals parken, behouden en aanleggen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investeren in nieuwe technologieën die minder lawaai produceren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8) Om de geluidshinder te verminderen, gaat u zelf akkoord of niet akkoord met volgende maatregelen ?

	Akkoord	Niet akkoord
Het opleggen van een taks voor automobilisten, waarmee de middelen om verkeerslawaai te reduceren gefinancierd kunnen worden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autovrije zones afbakenen in uw wijk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het netwerk van het openbaar vervoer vergroten, en aanvaarden dat, ten gevolge daarvan, er een tram of bus door uw straat rijdt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investeren in een betere geluidsisolatie van uw woning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Investeren om minder lawaai te maken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8b) Zijn er nog andere maatregelen die u zelf zou aanvaarden om de geluidshinder meer te beperken?

Gelieve uw antwoord hieronder in te vullen

.....

.....

.....



- 9) De luchthaven Brussel-Nationaal vormt een grote bron van geluidshinder voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Gaat u al dan niet akkoord met volgende maatregelen om die geluidshinder te beperken?

	Akkoord	Niet akkoord
Het aantal landingen en opstijgingen beperken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De verdere ontwikkeling en uitbreiding van de luchthaven stoppen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50 km verder rijden om het vliegtuig in een andere luchthaven te nemen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De prijs van een vliegtuigticket verhogen, waardoor er maatregelen kunnen worden gefinancierd om de omwonenden tegen geluidshinder te beschermen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nachtvluchten verbieden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- 10) Bent u zelf al geconfronteerd geweest met een probleem van geluidshinder?

JA  NEEN

- 10b) Indien ja, tot wie richtte u zich?

Meerdere antwoorden mogelijk. Gelieve uw antwoord hieronder in te vullen

.....  
 .....

Ik heb me tot niemand gericht

- 10c) Indien u zich tot iemand richtte, wat was het resultaat van uw actie?

Gelieve uw antwoord hieronder in te vullen

.....  
 .....

Geen resultaat, ik ken de uitkomst van mijn handelen nog niet

- 10d) Indien u zich tot iemand richtte en u een antwoord kreeg, in welke mate was u tevreden met het antwoord? Geef aan de hand van een score van '1' tot '10' uw antwoord waarbij '10' staat voor 'heel tevreden' en '1' voor 'helemaal niet tevreden'

	/10
--	-----

- 10e) Indien u een score tussen '1' en '4' gaf, om welke reden(en) denkt u dat het bekomen resultaat niet bevredigend was? Gelieve uw antwoord hieronder in te vullen

.....  
 .....

- 11) Heeft u suggesties in het kader van de strijd tegen de geluidshinder?

JA  NEEN

- 11b) Indien u suggesties heeft, welke zijn uw suggesties? Gelieve uw suggesties hieronder in te vullen

.....  
 .....



## ENKELE VRAGEN OVER UW WONING.

### A) In welke type woning woont u ?

- Een alleenstaand huis (met 4 gevels)  
 Een rijhuis  
 Een appartement in een huis  
 Een appartement in een residentie of in een flatgebouw

### B) Is uw woning goed of slecht geïsoleerd tegen geluid ?

- Goed geïsoleerd     Slecht geïsoleerd     U weet het niet

### C) U woont ... ?

- Alleen met één of meerdere kind(eren)  
 Alleen zonder kinderen  
 Samen met één of meerdere kind(eren)  
 Samen zonder kinderen

## ONONTBEERLIJKE INLICHTINGEN OM REKENING TE KUNNEN HOUDEN MET UW MENING

### D) U bent ...

- Een man     Een vrouw

### E) Wat is uw leeftijd ?

- 15-17 jaar     18-24 jaar     25-34 jaar     35-44 jaar     45-54 jaar     55-64 jaar     65 jaar en +

F) Naam : ..... Voornaam : .....

Adres : .....

### G) Werkt u 's nachts ?

- JA     NEEN

## BIJKOMENDE INLICHTINGEN DIE ONS TOESTAAN DE RESULTATEN TE ANALYSEREN

### H) Wat is uw hoogst behaalde diploma ?

- Lager onderwijs  
 Lager secundair algemeen, technisch of kunstonderwijs  
 Hoger secundair algemeen, technisch of kunstonderwijs  
 Lager secundair beroepsonderwijs  
 Hoger secundair beroepsonderwijs  
 Hoger niet-universitair onderwijs  
 Universitair onderwijs

Handtekening :

### I) Oefent u een beroepsactiviteit uit ?

- JA     NEEN

INFO



02 775 75 75

[www.leefmilieubrusseel.be](http://www.leefmilieubrusseel.be)

UITERLIJK VOOR 15 DECEMBER  
TERUG TE STUREN MET BEHULP  
VAN BIJGEVOEGDE GEFRANKEERDE  
BRIEFOMSLAG





### 3. Lijsten van respondenten

#### ONTWERP VAN GELUIDSPLAN 2008-2013

#### Schriftelijke reacties in het kader van het openbaar onderzoek

Nr.	Naam	Statuut	Datum van verzending
1	VERSTRAELEN Françoise - DION Clarisse	particulier	17/10/2008
2	Niet gepreciseerd	particulier	18/10/2008
3	CRUZ Antonio	particulier	24/10/2008
4	RAUCQ Guy	particulier	28/10/2008
5	GRIJSPEERDT Vincent	particulier	6/11/2008
6	MEUNIER Colette	particulier	12/11/2008
7	BELGOCONTROL p/a TINTIN Claude	Instelling van buiten het BHG	13/11/2008
8	PLATTEAU Brigitte	particulier	22/11/2008
9	SCHOFFER PETRICEK Jan-Peter	particulier	26/11/2008
10	MERTENS John	particulier	26/11/2008
11	BONNY Olivier	particulier	26/11/2008
12	MICHIELS André	particulier	4/12/2008
13	METTEWIE Vittorio - SÜMBUL Lieve	particulier	6/12/2008
14	RLBHG (Raad voor het Leefmilieu voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	Instelling van het BHG	12/12/2008
15	PEETERS Edith	particulier	13/12/2008
16	THALMANN Jörg	particulier	14/12/2008
17	VANDENPLASSCHE - VAES	particulier	14/12/2008
18	ASEPRE (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau écologique) p/a BEYS Raymond	vereniging	14/12/2008
19	DENYS Martin	particulieren - advocaat	15/12/2008
20	Gemeente UKKEL	gemeente	15/12/2008
21	LECLERCQ André	particulier	22/12/2008
22	OTTERMANS Wim	particulier	22/12/2008
23	ANSPACH Carl-Eric	particulier	22/12/2008
24	FODMV - Staatsecretaris E. SCHOUPPE	Instelling van buiten het BHG	22/12/2008
25	Vlaamse Luchthavencommissie	Instelling van buiten het BHG	23/12/2008
26	Brussels Airport	Instelling van buiten het BHG	23/12/2008
27	MERVEILLE Pierre	particulier - petitie (7)	25/12/2008
28	BAYOT Julie	particulier	31/12/2008
29	BECI (vroeger KKIB) Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel	Instelling van het BHG	31/12/2008
30	CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent) p/a ROBE André	vereniging	31/12/2008
31	MIVB	Instelling van het BHG	23/12/2008
32	Gemeente WATERMAAL-BOSVOORDE	gemeente	26/12/2008
33	Gemeente EVERE	gemeente	21-23/01/2009
34	Gemeente SCHAARBEEK	gemeente	22/01/2009
35	Gemeente JETTE	gemeente	22/01/2009
36	Gemeente ETTERBEEK	gemeente	21/01/2009
37	Gemeente SINT-GILLIS	gemeente	30/01/2009
38	STAD BRUSSEL	gemeente	6/02/2009
39	Gemeente VORST	gemeente	27/01/2009
40	De Economische en Sociale Raad	Instelling van het BHG	18/12/2009



## 4. Proces-verbaal van de gewestelijke hoorzitting

# Gewestelijke hoorzitting ontwerp van geluidsplan 2008-2013

**Datum: 22 januari 2009 om 14u00**

**Plaats: 'Centre de la Bande Dessinée'**

### Aanwezig

---

#### Publiek

BEYS R.	ASEPRE asbl
CHARH R.	INFRABEL
CROISE Y.	Stad Brussek
FRISQUE M.	Gemeente Sint-Pieters-Woluwe
LECLERCQ A.	particulier
LHOEST B.	AVES service protection Bruxelles
ROBE A.	CODA, FIQ, CMEE
TORCK J.	Ombudsdienst voor de Luchthaven
VAN DEN ABBEELE	CYCLO vzw
VANDENBRNELE J.	BRAL vzw

#### Vertegenwoordigers van het kabinet van de Minister en Leefmilieu Brussel

DUSSART J.R.	Kabinet van Minister E. Huytebroeck
DE LAET R.	Directeur, vertegenwoordiger van de leidende ambtenaar, Leefmilieu Brussel
CORDI B.	LB, departement Informatie en evenementen
DELISSE G.	LB, Geluidslaboratorium
DUCARME M.F.	LB, departement Geluid
POUPE M.	LB, departement Geluid
SAELMACKERS F.	LB, departement Geluid
SIMONS J.L.	LB, departement Geluid
VERLEYEN R.	LB, departement Informatie en evenementen

#### Voorstelling

---

- Verwelkoming van de deelnemers
- Inleiding door Rik DE LAET
- Herhaling van de lopende procedure en resultaten van het onderzoek door Jean-Rodolphe DUSSART
- Voorstelling van de inhoud van het ontwerp van plan door Fabienne SAELMACKERS
- Vragen/antwoorden, bespreking - moderator Rik DE LAET

#### Bespreking

---

##### 1. In verband met het verloop van het openbaar onderzoek

De BRAL heeft vragen bij het aantal deelnemers aan het onderzoek en het type van geformuleerde opmerkingen. Het kabinet bevestigt dat er ditmaal minder deelnemers waren dan bij het 1<sup>ste</sup> plan (+/- 3.200 reacties ten opzichte van 8.100 in 2000), maar verklaart dit door het feit dat het om een tweede plan gaat en dat de mediacampagne deze keer kleiner was.

##### 2. In verband met het plan in zijn geheel

- De BRAL vermeldt:
  - o Als negatieve punten van het geluidsplan: geen reglementerende of normatieve bepalingen voorzien



- o Als positieve punten van het geluidsplan: doelgerichte acties samen met andere instanties die in besluiten/ordonnanties zouden kunnen resulteren.

Het kabinet wijst erop dat het plan een studie van normen en besluiten voorziet, maar dat in verschillende specifieke gevallen de reglementering rekening dient te houden met verschillende moeilijk te normeren parameters.

- Het ontbreekt het plan aan gezag (vage voorschriften, niet veel acties).
- Er wordt gevraagd om strikter te zijn bij de bepaling van de drempelwaarden in de normen, enz. Bv. het lawaai tot 30 dB(A) in een woonzone beperken en tot 45 dB(A) in een gemengde zone.
- De naleving van geluidsnormen is een zaak die een reglementaire aangelegenheid zou moeten worden binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### 3. In verband met de meest hinderlijke puntbronnen

- Alarmen (beperking van het niveau)
- Maaiers en blazers in de openbare parken, lokalisering van de zones die veel onderhoud nodig hebben in zones die de omwonenden niet storen.
- Door ambulances veroorzaakte geluidshinder (er bestaan minder storende types van sirenes).
- Door bouwplaatsen veroorzaakte geluidshinder: uurregeling en geluidsniveau – er moeten normen voorzien worden.

### 4. In verband met de vliegtuigen

- Waarom het overvliegen van Brussel 's nachts niet verbieden, zoals dat al in sommige andere hoofdsteden het geval is?
- Kunnen er geen nog striktere normen opgelegd worden?
- Welke impact heeft de van vliegtuigen afkomstige geluidshinder op scholen in termen van klachten?

### 5. In verband met de van het wegvervoer afkomstige geluidshinder

- Openbaar vervoer: geluidshinder te wijten aan slecht onderhoud + vergroening van de eigen rijvakken.
- Tweewielers en verbod op het gebruik van quads in de stad.
- Er moeten striktere uurregelingen voorzien worden in verband met leveringen aan handelszaken.
- Er moet voldoende aandacht besteed worden aan de correcte aanleg van verkeersremmende inrichtingen + rotondes moeten de voorkeur genieten.
- Er moet een verbod op vrachtwagens in de stad komen.
- Wanneer chauffeurs ergens langer dan 10 min. moeten zijn, zouden ze hun motor moeten stilleggen.
- Er moet rekening gehouden worden met de impact van de van de Ring afkomstige geluidshinder op het Zoniënwoud.

### 6. In verband met het buurlawaai

- Honden
- Begraven van de glasbollen
- Geen wachtdienst bij Leefmilieu Brussel tijdens het weekend en 's nachts voor klachten in verband met geluidsoverlast. De politie weet niet welk reglement ze moet toepassen.

**Einde**

De zitting wordt gesloten om 16u00.



## 5. Synthese van de ontvangen adviezen en opmerkingen

**Bundeling van de ontvangen reacties tijdens het openbaar onderzoek dat van 15/10/2008 tot 31/12/2008 liep.**

### Adviezen van organisaties, raden en gemeenten

- **Belgocontrol**

- V.3.d.: Belgocontrol merkt op dat het bedrijf niet deelneemt aan de realisatie van het geluidskadaster van het luchtverkeer, in tegenstelling tot wat V.3 laat uitschijnen en in tegenstelling tot wat de tussen het Gewest en Belgocontrol gesloten overeenkomst ter zake stelt. Het bedrijf kan de gebruikte formulering dan ook niet aanvaarden, omdat dit zou neerkomen op een uitbreiding van zijn taken met betrekking tot de strijd tegen de geluidshinder en dus op een wijziging van het wettelijke kader van het met het bestuur gesloten contract.

- **Raad voor het Leefmilieu**

- V.3: Er zijn geen **termijnen** voorzien voor het opstellen van de bij voorschrift 3 voorziene **kaarten**. Dat neemt echter niet weg dat verschillende voorschriften deze kaarten nodig hebben om toegepast kunnen worden (voorschriften 1.a., 10, 15, 17.c., 21.b., 23) → **prioriteit**.
- V.3.a.: Er moet een begroting voorzien worden voor de kosten die nodig zijn voor de **actualisering van de 'wegverkeer'-gegevens** (met name in verband met de wegbedekking), alsook een **overeenkomst** tussen Leefmilieu Brussel – BIM en Mobiel Brussel - BUW met na te leven termijnen.
- V.3.a: Opstelling van een **vademecum** over het lawaai. Voor de verspreiding ervan moet er samengewerkt worden met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, ...
- V.8: Er zijn geen **termijnen** voorzien voor de uitvoering van de geluidshinderstudie in het kader van **artikel 10**, noch enige sanctie of verplichting om gevolg te geven aan een verzoek van een burger → Dit druist in tegen de principes van transparantie en administratieve vereenvoudiging en kan een bron van rechtsonzekerheid vormen (**rechtsvacuüm**).
- V.13: Naar het voorbeeld van de EPB moet er een '**geluidsprestatie van gebouwen**' voorzien worden.
- V.19: Van de chauffeurs van **vrachtwagens waarmee ophalingen verricht worden**, moet geëist worden dat ze hun snelheid verminderen en dat ze specifiek opgeleid zijn om met dit soort van voertuigen te rijden.
- V.20: Er moet een samenwerking met het Federale niveau voorzien worden om **de normen van het verkeersreglement te doen naleven**.
- V.20: Het onderzoek naar een verwarmingssysteem dat los van de motor zou kunnen werken, moet aangemoedigd worden (problematiek van de motor die voor de verwarming draait, wanneer het voertuig stilstaat).
- V.24 en volgende: Er moet nagedacht worden over een **verlegging van de vliegroutes** in de richting van minder dichtbevolkte zones.
- V.30: Een reglementering van **de geluidshinder op bouwplaatsen** lijkt ons moeilijk (uurregelingen, controle van de grenswaarden). Het zou doeltreffender zijn om **de bouwondernemingen aan te sporen tot het hanteren van goede praktijken** en om middelen ter beschikking te stellen voor het verrichten van onderzoek naar de verdere ontwikkeling van de bestaande technologieën.
- V.38: Er moet een **premiemechanisme** worden voorzien **voor weinig of niet-lawaaierig materiaal**. (Bedrijven die verder gaan dan de norm van hen vereist, zouden hiervoor beloond moeten worden) → Er moeten duidelijke criteria en drempelwaarden vastgelegd worden, waarmee dan bepaald kan worden, in welke gevallen er tot het heffen van de taks of het toekennen van de premie overgegaan moet worden.
- V.40: **De norm inzake geluidsisolatie** werd al geschrapt op het Federale niveau en mocht de goedkeuring van een reglementering op gewestelijk niveau absoluut noodzakelijk blijken, dan zou dit via een samenwerkingsakkoord dienen te gebeuren om een zekere duidelijkheid en coherentie met betrekking tot de na te leven normen te garanderen en ook om elke concurrentie tussen de gewesten op dit vlak te vermijden.
- V.41: **Geluids- en thermische isolatie moeten als onlosmakelijk met elkaar verbonden beschouwd worden**. De beslissing die genomen wordt met betrekking tot de isolatie van een gebouw, moet automatisch verband houden met de beste prestaties ter zake, zowel vanuit thermisch als vanuit geluidsoptisch.



- V.42: **Het premiesysteem moet zoveel mogelijk vereenvoudigd worden** (energie en geluid).
- V.42: **De voorwaarde om voor de premie in aanmerking te komen, moet geschrapt worden** (gebouwen van minimum 30 jaar oud).
- **ASEPRÉ** (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique): **Keurt het Geluidsplan in zijn geheel goed, maar wil wel de volgende punten benadrukken:**
  - V.17: De uren waarop **vrachtwagens die komen leveren**, toegang hebben tot de stad, moeten gereguleerd worden.
  - V.20: Aan de chauffeurs, voornamelijk van de vrachtwagens, moet gevraagd worden om minder snel te rijden en hun motor stil te leggen, wanneer het voertuig stilstaat, en er moeten ook educatieve campagnes komen, die een 'zachte' manier van rijden promoten (met name in de buurt van verkeersdrempels).
  - V.24: Op de federale overheid moet er druk uitgeoefend worden om **nachtvluchten te verbieden en de activiteiten van de luchthaven drastisch te verminderen**.
  - V.30: De van bouwplaatsen afkomstige geluidshinder moet verminderd worden door de plaatsing van **geluidsschermen**.
  - V.32: Voor sirenes (politie, ambulances, ...) **moet er een grenswaarde voor de amplitude van het geluid vastgelegd worden** van niet meer dan 30 dB.
  - V.14-15: In parken moeten er rustige zones ingericht worden, die niet minder dan 2/3 van de oppervlakte bestrijken, moeten geluiden vermeden worden, die vreemd zijn aan de groene ruimten (radio's, luidsprekers en andere geluidsbronnen, alsook manifestaties zouden er dus verboden moeten worden), moeten de beheerswerken voornamelijk tijdens bepaalde uren en/of dagen verricht worden, moet het maaien van grasvelden beperkt worden, moeten deze laatste, telkens wanneer dit mogelijk is, door 'bloemweiden' vervangen worden en moet het gebruik van te luidruchtige machines verboden worden (voornamelijk blazers die trouwens ook voor heel wat stof in de lucht zorgen).
- **Gemeente Ukkel: Gunstig advies mits onderstaande opmerkingen**
  - V.1: Er moet een evenementiële indicator bepaald en niet overwogen worden. Ook voor bussen.
  - V.1: Hoe zullen de gemeenten betrokken worden bij het definiëren van de stille zones?
  - V.7-34: Hulp vanwege Leefmilieu Brussel – BIM bij de bemiddeling in verband met klachten over geluidshinder.
  - V.14-15: Bij een studie naar de creatie van stille zones (en sanering) moet de financiële verantwoordelijkheid gepreciseerd worden.
  - V.17.c.: Artikel 10 moet verduidelijkt moeten worden. Er moet gepreciseerd worden of het college, na goedkeuring van de aanvraag, administratief en financieel moet tussenkomen in de sanering van het zwarte punt en wie er verantwoordelijk is in geval van niet-realisatie van de sanering. De gemeente wenst verder ook geraadpleegd te worden bij de bepaling van de procedure voor de analyse van een aanvraag met betrekking tot een zwart punt.
  - V.29: Als de gemeente geluidsanalyses moet verrichten via gemachtigde ambtenaars, moet er een subsidie voor hun aanwerving voorzien worden.
  - Geluidshinder die met de horecasector verband houdt, wordt in het ontwerp van Geluidsplan II niet in aanmerking genomen → Verzoek om de horecasector het voorwerp van een besluit te laten uitmaken, waarin de specifieke voorwaarden voor de exploitatie van deze etablissementen opgenomen worden (met inbegrip van voorwaarden op het vlak van geluid).
- **FOD Mobiliteit en Vervoer – Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit**
  - V.1.b.: De definiëring van de stille zones moet verenigbaar zijn met de vliegroutes die door de Federale Staat werden bepaald.
  - V.2: De toename van het aantal sonometers in het BHG zal tot een stijging van het aantal gemeten inbreuken leiden, wat de luchtvaartmaatschappijen zal afschrikken om de nationale luchthaven te gebruiken, gezien de boetes die hen in dat geval zouden worden opgelegd en dat zou dus rampzalige gevolgen kunnen hebben voor de exploitatie van de nationale luchthaven.
  - V.3: In de samenwerkingsovereenkomst moet een standaardisering voorzien worden met betrekking tot de voor de opstelling van de kaarten gebruikte methodologie.
  - V.24: De Federale Staat merkt op dat, mocht het BHG beslissen om zijn geluidsdrempels te verlagen, deze in de praktijk niet gerespecteerd zouden kunnen worden (teveel omstandigheden waarover de Federale overheid geen controle heeft). Elke nieuwe verlaging van de drempels zou dan ook alleen maar het geschil verergeren, dat er tussen de



verschillende Gewesten en met de Federale Staat bestaat. → Noodzaak van een samenwerkingsovereenkomst.

De Federale Staat wijst erop dat de vliegroutes door de Raad van State gevalideerd werden (arrest nr. 187.998 van 17/11/2008), met dien verstande dat de weerhouden optie wel degelijk rekening heeft gehouden met de bevolkingsdichtheid van zone 3. De Federale Staat vraagt dan ook om de bewering "*bij het bepalen van de routes en de vluchtprocedures en (sic) geen rekening heeft gehouden met het criterium van de bevolkingsdichtheid*" in te trekken.

Beperking van de meest lawaaierige vliegtuigen: De Federale Staat benadrukt dat de nationale luchthaven één van de luchthavens met de meeste exploitatiebeperkingen is. Nieuwe beperkingen kunnen niet overwogen worden, omdat de Federale Staat Europese richtlijn 2002/30 moet respecteren.

- V.25: De Federale Staat maakt een voorbehoud bij een verstrenging van de controle van de toepassing van het vliegtuigenbesluit van mei 1999. Geluidsniveaus van de vliegtuigen hangen niet alleen af van het type van apparaat dat gebruikt wordt, maar ook van de route, de lading en de weersomstandigheden. Met deze factoren zou eveneens rekening gehouden moeten worden bij de vaststelling en de bestraffing van inbreuken. En aangezien de route van het vliegtuig opgelegd wordt door de luchtverkeersleiding, zou de maatschappij niet bestraft mogen worden in functie van de gevolgde route.

De Federale Staat verwijt Leefmilieu Brussel – BIM dat het in de opvolging van de procedures gebruikmaakt van een bepaalde progressiviteit en vraagt om dit principe en de tolerantie marges in een reglementering vast te leggen.

De Federale Staat wijst erop dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar besluit zal dienen te herzien.

De Federale Staat wijst erop dat voor haar de veiligheid prioritair is en blijft.

- V.26: De Federale Staat wijst erop dat haar diensten klaarstaan om de informatie waarover ze beschikken, te delen.

- **Vlaamse Luchthavencommissie (VLC)**

- De VLC bevestigt het belang van een duurzame overeenkomst tussen de Federale regering en de Gewesten. Het bestaan van verschillende geluidsnormen trekt een zware wissel op de werking van de luchthaven.
- De Europese richtlijnen 2002/49 en 2002/30 moeten samen in aanmerking genomen worden.
- De VLC is van mening dat het tussen de verschillende betrokken instanties tot een harmonisering moet komen (werkwijze, ...).
- De VLC pleit voor een geïntegreerde aanpak van de luchtvaart en een gelijktijdige evaluatie van de verschillende aspecten (mobiliteit, milieu, sociale aspecten, economische factoren, ...).

- **Brussels Airport Company (BAC)**

- De BAC is van mening **dat de geluidshinder die door de luchtvaart gegenereerd wordt, veel strenger aangepakt wordt** dan de geluidshinder die door andere bronnen veroorzaakt wordt, met alle gevolgen vandien voor de economische leefbaarheid van de luchthaven.
- De BAC wijst erop dat:
  - Alleen de Federale Regering bepaalt, welke keuzes er gemaakt worden in verband met:
    - o Het luchtverkeer,
    - o De toe te passen regels in verband met het gebruik van het luchtruim,
    - o De vliegroutes,
    - o De vlieg rechten (zowel met betrekking tot het overvliegen, als wat het opstijgen en landen betreft),
    - o Het beheer en de bestrijding van de geluidshinder in het luchtruim (geluidsemisatie).
  - Alleen de Belgische Staat beperkingen kan opleggen voor bepaalde delen van het luchtruim, waarbij de beperkingen in kwestie "van een redelijke omvang" dienen te zijn.
  - Alleen de Federale Regering bevoegd is voor de uitrusting en de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal.
  - De Federale Regering bevoegd is om maatregelen te treffen, die een beperking van de toegang tot de luchthaven tot de minst lawaaierige vliegtuigen bogen, alsook om nachtvluchten te verbieden of te beperken. Het Federale niveau regelt verder eveneens het gebruik van de landingspistes en de luchtcorridors.
- De Gewesten zijn bevoegd voor de bescherming van het milieu, meer bepaald voor de strijd tegen de geluidshinder en dus voor wat de milieuproblematiek van de luchthaven betreft.
- Gezien de bevoegdheden van de verschillende instanties moet **de federale trouw (of het evenredigheidsbeginsel)** gerespecteerd worden, meer bepaald in die zin dat geen enkele instantie, door een beleid te voeren dat haar werd toevertrouwd, dermate ingrijpende maatregelen kan treffen, zonder dat er hiertoe een minimum aan aanvaardbare redenen



bestaat, dat het uiterst moeilijk wordt voor een andere instantie om het haar toevertrouwde beleid nog langer op doeltreffende wijze voort te zetten. Hoewel de Gewesten dus bevoegd zijn voor wat de bescherming van het milieu betreft, waartoe ook de strijd tegen de geluidshinder behoort, neemt dat niet weg dat ze de uitoefening van de bevoegdheid van de Federale Overheid met betrekking tot de luchthaven van Brussel-Nationaal en het luchtverkeer niet onmogelijk kunnen maken. Met het oog op het vermijden van de belangenconflicten moeten de Federale Staat, de Gemeenschappen, de Gewesten en de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie, in de uitoefening van hun respectieve bevoegdheden, immers de federale loyaliteit in acht nemen.

- De BAC heeft als kritiek op het **ontwerp van plan** dat het geen rekening heeft gehouden met de **evenwichtige benadering** die bij Richtlijn 2002/30 wordt voorzien en die absoluut door de ter zake bevoegde instantie onderzocht moet worden, wanneer er dergelijke beslissingen getroffen worden die een **exploitatiebeperking** met zich meebrengen.
  - De BAC wijst erop dat het **ontwerp van plan** geen **studie** omvat, die de informatie bevat, die bij Bijlage II van Richtlijn 2002/30/EG en de bijlage bij het K.B. van 25 september 2003 voorzien wordt. Deze zou het mogelijk maken om na te gaan of er, **voor het opleggen van de exploitatiebeperkingen**, rekening werd gehouden met de kosten en baten die de verschillende maatregelen waarover men beschikt, met zich mee zouden kunnen brengen, alsook met de specifieke kenmerken van de luchthaven, en of de maatregelen niet beperkender zijn dan nodig is om de voor de luchthaven bepaalde milieudoelstelling te verwezenlijken.
  - De BAC wil dat de geluidsproblematiek op een evenwichtige manier wordt aangepakt en meer bepaald dat:
    - De door de luchtvaartactiviteiten veroorzaakte hinder niet bestudeerd zou kunnen worden zonder dat er rekening wordt gehouden met de sociaaleconomische voordelen die deze activiteiten met zich meebrengen.
    - De strijd tegen de van het luchtverkeer afkomstige geluidshinder op voet van gelijkheid gevoerd zou worden met de strijd tegen alle andere vormen van geluidshinder in de omgeving: Dat is op dit ogenblik niet het geval (vgl. de normen die er voor de verschillende transportmodi gehanteerd worden). Bovendien betreft het maar weinig mensen en wordt alleen het luchtvervoer afgestraft.
  - De BAC is van mening dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:
    - De aanbevelingen op lange termijn van de Wereldgezondheidsorganisatie op een onjuiste manier toepast voor onmiddellijke en louter repressieve doeleinden.
    - Uitsluitend de luchtvaart viseert en zich toegeeflijker opstelt ten opzichte van andere bronnen van geluidshinder.
    - De luchtvaartsector een geluidsbeperking (van 55 dB(A) overdag in zone 0) wil opleggen, die op korte termijn niet haalbaar is voor 40% van de Europese bevolking.
  - De BAC is van mening dat het ontwerp van geluidsband onvoldoende rekening houdt met het sociaaleconomisch belang van de luchtvaartactiviteiten.
  - V.1.b.: De binnenterreinen van huizenblokken kunnen geen stille zones met strengere normen zijn, aangezien dit het luchtverkeer boven het BHG aanzienlijk zou beperken.
  - V.2: De toename van het aantal sonometers zou het gebruik van de routes boven het BHG onmogelijk maken.
  - V.3.d.: De BAC vraagt dat de samenwerkingsovereenkomst de voor de realisatie van de geluidskaarten te gebruiken methode en software zou bepalen.
  - V.6: 'Ombudsdienst van de luchthaven' moet in 'Ombudsdienst van de luchthaven van Brussel-Nationaal' veranderd worden.
  - De BAC wijst erop dat een overheid niet eenzijdig een actieplan kan opleggen, als dit plan dwingende gevolgen heeft op het Federale niveau of in de andere Gewesten.
- **BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)**
    - BECI benadrukt dat er ook naar **coherentie** gestreefd moet worden met de plannen van de naburige Gewesten met betrekking tot de wederzijdse gevolgen van hun bepalingen op de ontwikkeling van het ruime Brusselse economische en sociale hinterland.
    - BECI dringt erop aan dat het BHG zich zou richten naar de volgende principes:
      - Noodzaak van de naleving van het Europese principe van de '*Balanced Approach*'. Daarbij wordt geëist dat de keuze van de maatregelen om de hinder afkomstig van de werking van de luchthavens te beperken, gewaardeerd zou worden in functie van het evenwicht tussen de kosten en baten van deze maatregelen. De maatregelen zelf zouden op hun beurt dan weer geëvalueerd moeten worden in functie van de nagestreefde doelstellingen op milieuvlak.



- Geen discriminatie tussen het luchtvervoer en de andere transportmodi (weg- en spoorwegverkeer), noch met betrekking tot de geluidsnormen, noch wat de sancties bij een eventuele overschrijding van deze normen betreft.
  - V.1.b.: De definiëring van '**stille zones**' moet stroken met de bodembestemmingsbepalingen en ontwikkelingsplannen en mag de hiërarchie van de normen die van toepassing zijn op de aflevering van bouw- of exploitatievergunningen, niet bemoeilijken. Ze moet dus rekening houden met het gemengde karakter van het stedelijke weefsel. (Ze mag de exploitatie van bedrijven die geïntegreerd zijn in bewoonde zones of die zich in de onmiddellijke omgeving van residentiële zones bevinden of die activiteiten op een binnenterrein van huizenblok omvatten, niet onmogelijk maken.)
  - V.3.e.: Moet verduidelijkt worden, voor zover de beoogde terreinen dat worden in functie van hun klasse (IB, II en III) en niet hun industriële aard.
  - V.4: De **verspreiding van de gegevens** van de kaarten moet het voorwerp kunnen uitmaken van een verzoek om vertrouwelijkheid, in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Aarhus.
  - V.10: BECI vindt de voorziene maatregelen buitensporig zijn (wegens al voorzien in het kader van de wetgeving in verband met de stedenbouwkundige en de milieuvergunningen).
  - V.12: De inrichting van '**bufferzones**' in de gemengde zones om economische activiteiten en bewoning met elkaar verenigbaar te maken, lijkt niet relevant, voor zover het hinderlijke karakter van een geluidsbron niet noodzakelijk van de geografische nabijheid van de bron in kwestie afhangt, maar het gevolg kan zijn van andere factoren, zoals de ligging van de bron of de positie ervan ten opzichte van de overheersende winden. Er bestaat dus een reële kans dat de bufferzones de ontwikkeling van de economische activiteit zullen afremmen, zonder dat dit de rust van de zones ten goede zal komen.
  - V.16: BECI is van mening dat de strijd tegen het autoverkeer en de strijd tegen de van de verschillende vervoersmodi afkomstige geluidshinder hier met elkaar **verward worden**.
  - V.17: BECI is van mening dat de vermindering van de snelheid in de stad en de door het verkeer veroorzaakte geluidshinder hier met elkaar **verward worden** en dat er ook andere factoren een rol spelen (onderbrekingen van het traject, obstakels voor de vlotheid van het verkeer, zoals bepaalde verkeersremmende inrichtingen, de wegbedekking).
  - V.24-26: Noodzaak tot **samenwerking tussen de Federale Staat en de Gewesten**, voor zover de voorschriften geen afbreuk mogen doen aan de aantrekkelijkheid en de ontwikkeling van de luchthaven van Brussel-Nationaal die voor Brussel een fundamentele economische hefboom vormt.
  - V.31: Dit mag niet ten koste gaan van het behoud van culturele evenementen en ontspanningsactiviteiten die de **feestelijke animatie** van Brussel kenmerken.
- **CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent)**
    - De **geluidsnormen** in de 3 Gewesten moeten **versterkt** en **op elkaar afgestemd** worden.
    - Deze **normen** moeten **gecontroleerd** worden.
    - Er moet een **planning** (voor een tijdsspanne van 20 jaar) voor de verlaging van de toegelaten normen in de wijken opgemaakt worden, afgestemd op de normen van de woonzones (met inbegrip van de gemengde zones).
    - **Bouwplaatsen**: Stille machines en handelwijzen en naleving van de uurregelingen.
    - **Mobiliteit**: De van het wegverkeer afkomstige geluidshinder moet door middel van inrichtingen (rotondes) verminderd worden. De overeenkomsten met de openbare vervoersmaatschappijen moeten herbekeken worden (bouwplaatsen, infrastructuur, stillere exploitatie).
    - **Vliegtuigen**: De luchthaven moet de hele nacht gesloten worden. Het vrachtvervoer en het postverkeer moeten verminderd worden.
    - Het **netwerk voor het meten van de geluidshinder** moet uitgebreid en verbeterd worden.
  - **MIVB**
    - De MIVB betreurt het dat de **promotie van de alternatieve vervoersmodi voor de wagen** ter bestrijding van de geluidshinder in een stedelijke omgeving onvoldoende op de voorgrond geplaatst wordt.
    - De MIVB betreurt het dat het voorschrift geschrapt werd, dat een beperking van het gebruik van de wagen beoogde.
    - De MIVB wijst erop dat een drastische vermindering van de van het wegverkeer afkomstige geluidshinder alleen maar gerealiseerd kan worden door de implementatie van een ambitieus beleid dat een beperking van het gebruik van de wagen in de stad nastreeft, wat gecompenseerd dient te worden door de ontwikkeling van een doeltreffend openbaar vervoer dat ook op geluidsvlak sterke prestaties levert.





- De MIVB betreurt het ontbreken van een voorschrift dat uitdrukkelijk de promotie van het openbaar vervoer en een aanmoediging van de 'modal shift' beoogt.
  - Deel 1 - § 2 Doelstellingen: Toevoegen: Door een voor zoveel mogelijk mensen toegankelijke mobiliteit te ondersteunen, waarvan de druk op het milieu zo klein mogelijk zal zijn, in het bijzonder inzake geluidshinder.
  - Deel 1 - § 3.2 Hiërarchie van de actieprincipes: Beheer van het wegverkeerslawaaï afkomstig van het autoverkeer en het goederenvervoer (1<sup>ste</sup> prioriteit) en het openbaar vervoer (2<sup>de</sup> prioriteit).
  - **De volgende principes moeten versterkt worden:**
    - Het aandeel van het openbaar vervoer in de van het wegverkeer afkomstige geluidshinder en op het niveau van het BHG moet gerelativeerd worden (via de kadasters).
    - De 'modal shift' moet aangemoedigd worden.
    - Het openbaar vervoer moet versterkt worden (en er moet dus in nieuw rollend materieel geïnvesteerd worden).
    - Er moet op een 'geluidwerende' aanleg van wegen toegezien worden (aanleg en staat van de wegen).
  - Deel 1 - § 3.3 Verscheidenheid van de werkgebieden:
    - Hier moeten overheidsinvesteringen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer en de zachte mobiliteitsmodi in het algemeen toegevoegd worden.
    - Hier moet het stimuleren van de 'modal shift' toegevoegd worden.
    - 11<sup>de</sup> bullet: Dit moet vervangen worden door "een openbaar vervoer waarvan de controle in geluidsoezicht gegarandeerd wordt door een samenwerking met alle in het BHG betrokken operatoren".
  - Deel 1 - § 4.3 Actoren van het plan: Hier moet men de NGO's toevoegen, die actief zijn op milieuvlak (bewustmaking, presentatie / verdediging van projecten, als schakel tussen de overheid en particulieren).
  - V.1.b.-14: Stille zones >< ontwikkeling van het openbaar vervoer (en de commerciële snelheid in en in de buurt van dergelijke zones). De MIVB is van mening dat een studie van de economische impact van de invoering van stille zones onontbeerlijk is.
  - V.6: Hier moet er rekening gehouden worden met de klachten van de TEC en De Lijn. Jaarlijkse evaluatie van Leefmilieu Brussel – BIM? De mededeling van dergelijke gegevens moet in samenspraak met de betrokken actoren gebeuren.
  - V.12: De MIVB vraagt om opgenomen te worden in de werkgroep belast met het onderzoek naar de mogelijkheden tot wijziging van het GBP om opnieuw tot een evenwicht te komen tussen de bescherming van de woningen enerzijds en het behoud van de economische activiteiten en de vervoersinfrastructuur anderzijds.
  - V.13-17: Hier moet men toevoegen: Rekening houden met het '*Manuel de bonnes pratiques pour un réseau de tram, bus*' ('handboek met goede praktijken voor een tram-, busnet') dat in 2007 bij de opstelling van de plannen en de stedenbouwkundige vergunningen door de MIVB werd uitgegeven (coherentie van de strijd tegen de geluidshinder en het promoten van een performanter openbaar vervoer).
  - V.17: Dit voorschrift is te kort en niet ambitieus genoeg (drastische en dringende verminderingen).
  - V.21: Hier moet de MIVB als partner toegevoegd worden. De maatschappij zou betrokken moeten worden bij de projecten voor de wegen die al door het openbaar vervoer gebruikt worden of die door het openbaar vervoer gebruikt zullen worden (met de aanbeveling om daarbij voorrang te geven aan het openbaar vervoer).
  - V.37: De MIVB wijst erop dat ze zich zal houden aan de afspraken die er gemaakt in het kader van de overeenkomsten en het beheerscontract. Hier moet een § toegevoegd worden, die stelt dat "Het Gewest zal de eventuele investeringsmeerkosten financieren".
  - V.39 en volgende: Hier moet men er ook naar streven om de (overheids- en privé)bedrijven financieel te helpen om de door hun activiteiten gegenereerde geluidshinder te verminderen: steun bij de uitvoering van geluidsaudits, steun bij het verrichten van investeringen (isolatie of innovatie), alsook fiscale stimuli.
  - Vooraleer er maatregelen getroffen worden, moeten er economische evaluaties verricht worden en moet er een begroting opgemaakt worden.
- **Gemeente Watermaal-Bosvoorde**
    - V.27: Dit moet **uitgebreid worden** tot de milieuvergunningen van klasse 2 en de aangiften van klasse 3.
    - De gemeente wil dat de door het ontwerp van plan beoogde **opleidingen** systematisch aangeboden worden aan de gemeentebambtenaren (V28: HVAC, V30: bouwplaatsen, V35:



handleiding duurzame bouw en renovatie van kleine gebouwen, V42: geluidsisolatie van gebouwen).

- **Gemeente Evere: *Ontwerp goedgekeurd***

- Er moet rekening gehouden worden met de gevolgen van de van vliegtuigen afkomstige geluidshinder voor de gezondheid (zie rapport van dokters uit Evere en getuigenissen van patiënten): Het principe van 'de vervuiler betaalt' moet toegepast worden (de kosten die met de geluidspollutie verband houden, zouden op de verantwoordelijken voor de hinder verhaald moeten worden) en men moet de beslissingsbevoegde personen of organen ervan bewust maken dat elke persoon het recht heeft om in een gezonde omgeving te leven.
- V.27: Dit moet **uitgebreid worden** tot de milieuvergunningen van klasse 2 en de aangiften van klasse 3.
- De gemeente wil dat de door het ontwerp van plan beoogde **opleidingen** systematisch aangeboden worden aan de gemeenteamttenaren.

- **Gemeente Schaarbeek: *Gunstig advies mits onderstaande opmerkingen***

*De gemeente zou graag een reactie ontvangen op de door haar inwoners geformuleerde opmerkingen aan het adres van Leefmilieu Brussel - BIM.*

- Deel 1: Actieprincipes en strategieën
  - De verschillende maatregelen die door alle gewestelijke plannen voorzien worden, moeten gecoördineerd worden om juridische problemen bij de toepassing ervan te vermijden.
  - Het plan voorziet geen bevoegdheid of specifiek personeel voor de gemeenten.
  - De gemeente wil op de hoogte gehouden worden over de evaluatie van de implementatie van het plan.
  - De gemeente verbaast zich over het ontbreken van budgettaire middelen in het ontwerp van plan.
  - Wat de financiële instrumenten betreft, blijft men erg vaag. De geluidswerende inrichtingen zijn duur en zouden aangemoedigd kunnen worden door de toekenning van premies of subsidies.
- V.1.b.: De gemeente steunt de inrichting van stille zones.
- V.4: De gemeente steunt een pedagogische toegang tot de informatie. Een dergelijke toegang zou deel moeten uitmaken van de evaluatie van het plan.
- V.6: Het zou (zowel voor de gemeente, als voor de burger) interessant zijn om één enkel observatorium voor alle klachten in verband met geluidshinder te ontwikkelen, dat duidelijk de bevoegde instantie en de te volgen procedure zou bepalen.
- V.7: De gemeente dringt erop aan dat de betrokken gemeentelijke actoren hier van bij het begin bij betrokken zouden worden om zowel de mogelijkheden als de beperkingen te kunnen evalueren, die de keuze met zich meebrengt om in eerste instantie voorrang te geven aan bemiddeling ten opzichte van andere middelen (geluidsmaatregelen, ...).
- V.11: De gemeente is zonder meer vragende partij voor begeleidings- en bewustmakingsinstrumenten rond geluidshinder die opgenomen zouden kunnen worden in de voorwaarden van bepaalde milieuvergunningen.
- V.12: De idee om het GBP in functie van het omgevingsgeluid aan te passen, vindt de gemeente interessant. Bv. door de invoering van maatregelen ter bescherming van de zwakke functies, zoals huisvesting, maar ook de herziening van de bestemming van bepaalde zones in functie van specifieke vormen van geluidshinder.
- V.13: Er moet een methodologie of een reglementair kader worden voorzien om rekening te houden met het geluidshinderaspect bij de uitwerking van plannen en de aflevering van vergunningen. Hier moet ook de problematiek van de leveringen (in de open lucht) nog aan toegevoegd worden.
- V.14-15: Weinig luidruchtige inplantingen (voetgangersstraten, zones 30, ...) moeten aangemoedigd worden.
- V.16: Bij de 3<sup>de</sup> § moet "en ook snelheidsbeperkende maatregelen aanmoedigen" toegevoegd worden.
- V.17.b.: De gemeente dringt erop aan dat ze betrokken zou worden bij de studies die er naar de zwarte punten op haar grondgebied verricht worden (al was het maar dat ze de documenten in verband met de studies zou ontvangen). Ze vraagt om aan het einde van de E40 inrichtingswerken uit te voeren.
- V.17.c.: Dit moet uitgebreid worden tot bepaalde gemeentelijke projecten en de gemeentelijke zwarte punten moeten bij de andere zwarte punten opgenomen worden (zie brief voor de lijst).
- V.17.d.: Er moeten specifieke geluidsmetingcampagnes uitgewerkt worden voor bepaalde lawaaierige types van voertuigen, zoals motors, bromfietsen en quads.
- V.27: Dit moet uitgebreid worden tot milieuvergunningen van klasse 2.



- V.28: De handleiding van de goede praktijken moet aangepast worden aan een niet-professioneel publiek om haar ook toegankelijk te maken voor kleine exploitanten zonder technische dienst om de opvolging van de problematiek op zich te kunnen nemen.
  - V.29: Hier moet het bestaan van alternatieven (in termen van noodzaak en locatie) opgenomen worden.
  - Ook de met de plaatsen van eredienst verbonden geluidshinder moet hier opgenomen worden.
  - V.33-34: De sensibiliserings- en voorlichtingscampagnes moeten op gemeentelijk niveau doorgetrokken worden in samenwerking met de actoren op het terrein.
  - V.35: Het vademecum voor wegverkeerslawaaï moet geactualiseerd worden.
  - V.38: Mocht er een taks ingevoerd worden op basis van het systeem van 'de vervuiler betaalt', moet deze geïpaard gaan met duidelijke informatiemaatregelen.
- **Gemeente Jette: *Gunstig advies mits onderstaande opmerkingen***
    - V.27: Dit moet uitgebreid worden tot de milieuvergunningen van klasse 2 en de voorafgaande aangiften.
    - De gemeente wil dat de bij de door het ontwerp van plan beoogde opleidingen (HVAC, bouwplaatsen, ...) ook door gemeenteamtbenaren gevolgd zouden kunnen worden.
    - De aanvragers van een stedenbouwkundige vergunning moeten ertoe verplicht worden om een geluidsisolatie van de wanden te voorzien bij de verbouwing van een appartementsgebouw (en dat zowel aan de binnen-, als aan de buitenkant).
    - Bij niet-naleving van de wetgeving moet er op een doeltreffende bestraffing aangedrongen worden.
- **Gemeente Etterbeek: *Gunstig advies mits onderstaande elementen***
    - V.7: De gemeente wijst erop dat bemiddeling niet opgelegd kan worden en dat één van de moeilijkheden het vaststellen van de geluidshinder is, wanneer deze rechtstreeks verband houdt met het menselijke gedrag (wisselvallig van aard).
    - V.11: De gemeente zou een preventieve informatiecampagne in verband met buurtlawaaï in collectieve woningen, alsook een model van huishoudelijk reglement voor appartementsgebouwen willen (om aan de huurders van de private huurmarkt voor te stellen en om geschillen te kunnen beslechten).
    - V.21-22: De gemeente vraagt om de site achter de Vlieger Thieffrystraat (lijnen + werkzone) als zwart spoorweg- en metropunt op te nemen.
    - V.36: De gemeente zou willen dat het BHG een onderzoek bij de bevolking over de tweewielers organiseert, alsook metingen op het terrein verricht om de impact van één enkel voertuig te berekenen en een actie in samenspraak met de verschillende overheden (op nationaal, gewestelijk en lokaal vlak) uitwerkt.
- **Gemeente Sint-Gillis:**
    - De omwonenden klagen over geluidshinder van sirenes, vliegtuigen, bouwplaatsen, stilstaande voertuigen met draaiende motor en/of waaruit luide muziek door open ramen weerklinkt.
    - Krachtlijn 1: De gemeente is verbaasd over de voor de indicatoren gekozen periodes die niet dezelfde zijn als degene die in het Algemeen Politierglement bepaald werden voor de normen met betrekking tot de openbare rust (07u00-22u00).
    - Het **Geluidsobservatorium**, een aanhaling van de banden en gezamenlijk gevoerde acties lijken de gemeente interessant.
    - Krachtlijn 7: De gemeente stelt een toename vast van de problemen in verband met:
      - **Geluidshinder** die verband houdt met **cafés en dancings**. De gemeente vraagt om de eisen inzake oppervlakte met betrekking tot de classificatie van schouwburg- en danszalen te herzien.
      - De geluidshinder die van (met name niet-officiële) **plaatsen van eredienst** afkomstig is. De gemeente vraagt om deze activiteiten op te nemen in de lijst van ingedeelde inrichtingen.
      - De geluidshinder die van **afzuigkappen en luchtafvoersystemen op binnenterreinen van huizenblokken** afkomstig is, waarvoor er geen specifieke reglementering bestaat. Een betere reglementering van de HVAC-normen zou in dit opzicht een goede zaak zijn, aangezien de gemeenten vrij machteloos staan tegenover de wildgroei van dit type van installaties en de geluidshinder die een slechte plaatsing ervan met zich mee kan brengen.
      - De geluidshinder die veroorzaakt wordt door de **sirenes** van celwagens die op weg zijn naar de gevangenis.
      - De geluidshinder die van **bouwplaatsen** afkomstig is: Een versterking van de wetgeving en de uitwerking van een gids met goede praktijken op dit vlak zullen dan ook van harte



- welkom zijn als aanvulling op een versterking van de controle van de naleving van de werktijden.
- 'Nachtlawaai' afkomstig van **sportinrichtingen** die 's nachts open zijn.
- Het zou interessant kunnen zijn om het bedrag van de geluidsrenovatiepremies aan de inkomsten van de aanvrager aan te passen.

- **Stad Brussel:**

- De Stad betreurt het feit dat de **trillingen** niet expliciet in de titel van het plan vermeld worden.
- De Stad betreurt het feit dat er geen concrete maatregelen met een duidelijke planning en begroting voorgesteld worden.
- De Stad vraagt zich af of de gemeenten de implicaties van het plan wel kunnen dragen. Een verduidelijking van de rol van de verschillende overheden moet overwogen worden (complementariteit van de acties, bepalingen die almaar technischer worden, weinig manoeuvreerruimte voor de Stad, ...).
- De Stad vraagt dat de **limietwaarden van de geluidsdrempels** realistisch zouden zijn en zouden evolueren in de tijd en dat hun naleving verzekerd zou worden door middel van voldoende controles.
- V.2: De Stad wil dat de gemeentebesturen en de omwonenden geraadpleegd worden over de exacte **locatie** van de **sonometers** (keuze van de meest oordeelkundige locatie).
- V.7: De Stad stelt voor dat Leefmilieu Brussel – BIM actief meewerkt aan de geleverde **bemiddelingsinspanning**, wanneer de gemeentediensten de situatie niet meer de baas kunnen.
- V.9: Het betreft hier een interessante innovatie, maar deze zou gedetailleerder uitgewerkt moeten worden om zeker te kunnen zijn van de ernst van de klacht en om tegelijkertijd het Gewest in staat te stellen om er gemakkelijker rekening mee te houden.
- V.16: Het IRIS II-plan vermeldt geen doelstelling in verband met een vermindering van de geluidspollutie.
- V.17.a.: Het Gewest moet er zich van vergewissen dat er wel degelijk rekening werd gehouden met de geluidshinderproblematiek bij stedenbouwkundige en mobiliteitsprojecten (via vragenlijsten of workshops).
- V.17.d.: Is het de **snelheid** die of het veranderen van snelheid dat de meeste geluidshinder veroorzaakt?
- Het personeel moet een opleiding krijgen over het **correcte gebruik van de openbare vervoersmiddelen** (aan de laatste halte moet de motor uitgeschakeld worden, de snelheidsbeperkingen moeten gerespecteerd worden).
- De Stad wijst erop dat het spreidingsplan een licht positief effect heeft gehad op de zones van Haren.
- De Stad benadrukt het probleem van de op binnenterreinen van huizenblokken gelegen **horecaterrassen** (tal van klachten). Een preciezer wettelijk kader en middelen ter controle en begeleiding van de etablissementen met oude vergunningen zouden van harte welkom zijn.
- V.30: De Stad wil een sterkere, doeltreffende en realistische reglementering voor de **van bouwplaatsen afkomstige geluidshinder**, alsook een aanzienlijke controlecapaciteit en de invoering van een sneller boetesysteem dan het bestaande systeem van administratieve boetes.
- V.36: De **ecoscore** moet gebruikt worden om na te gaan, welke voertuigen de overheid moet kopen.
- Er moet personeel afgevaardigd worden om als betrouwbare schakel tussen de subsidies, de nieuwe technologieën en de burgers te fungeren en specifieke oplossingen voor welbepaalde woningen aan te reiken.
- **Bepaalde verkeersaders moeten als zwart punt erkend worden.** Dat geldt ook voor **bepaalde ontwikkelingen van het tramnet:**
  - De Vuurkruisenlaan
  - De Louizalaan
  - De Kennedytunnel
  - De Noordring (en zijn uitbreiding)
  - De verkeersaders Lombard, Wolfengracht, Schildknaap (gelede voertuigen, met name bussen)
  - De eindhalte Esplanade
  - Nieuwe lijn van tram 9 (Dikkebeuklaan en de eindhalte ter hoogte van de Palfijnsquare)
- Ook de geluidshinder die door de **sirenes** van de voertuigen van de urgentiediensten veroorzaakt wordt, moet verminderd worden.



- **Gemeente Vorst: Goedkeuring** van de doelstellingen en de maatregelen van het Geluidsplan in hun geheel
  - De gemeente is in het bijzonder gewonnen voor de ontwikkeling van een **bemiddelingsdienst** voor de oplossing van buurtproblemen op het vlak van milieu (samenwerking tussen de actoren en financiering van het personeel waarop hiervoor een beroep gedaan zal worden).
  
- **Economische en Sociale Raad:**
  - De Raad acht het onontbeerlijk dat er in het plan rekening wordt gehouden met het economische, het sociale en het commerciële aspect.
  - De Raad is gewonnen voor de idee van een oordeelkundig gebruik van materialen op het vlak van wegbedekking.
  - De organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen, zijn van mening dat een verlaging van de snelheid en een vermindering van de stromen niet relevant zijn voor een vermindering van de geluidshinder.
  - V.1.b.: Hier moet de definitie van **stille zones** gedefinieerd worden en moeten er uitzonderingen voorzien worden (scholen, openbaar vervoer en evenementen).
  - V.1.b.: De Raad wijst erop dat er economische activiteiten zijn, die op binnenterreinen van huizenblokken of in de buurt van residentiële zones plaatsvinden en dat hier dus rekening mee gehouden moet worden bij het bepalen van normen.
  - V.1.b.: Er moet gestreefd worden naar de implementatie van betere geluidstechnieken.
  - V.1.b.: De bepalingen in verband met de stille zones mogen niet indruisen tegen de bestemmingsvoorschriften (en stedenbouwkundige plannen).
  - V.3.e.: Het toepassingsgebied van het **kadaster van de industrieterreinen** moet nader gepreciseerd worden. (Worden hier alle etablissementen en ingedeelde inrichtingen beoogd (moeilijk realiseerbaar) of uitsluitend de terreinen van het industriële type?)
  - V.4: Tegenspraak met betrekking tot de betrouwbaarheid van de gegevens over de geluidsbronnen en de indeling van de zones! (vakbonden >< organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen)
  - V.5: Er moet in de eerste plaats **samengewerkt worden** met het **Vlaamse en het Waalse Gewest**.
  - V.6: In het kader van een klacht over een industriële activiteit moet de exploitant gehoord kunnen worden.
  - V.10: Dit is een niet-relevant en overvloedig voorschrift, omdat het al in andere vigerende wetgeving voorzien is. Bovendien is het ondenkbaar dat men zou toelaten dat het tot een burgerlijke mobilisatie buiten elk wettelijk en reglementair kader zou komen.
  - V.11: Hier moet er voorrang gegeven worden aan vrijwillige hulpmiddelen (handvesten).
  - V.12: De organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen, zijn van mening dat de aanleg van **bufferzones** in de gemengde zones de economische ontwikkeling zal afremmen en dat deze bufferzones bovendien ondoeltreffend zullen blijken om de verspreiding van de geluidshinder tegen te gaan en dus niet-relevant. Het ACV vindt dat er een goed evenwicht gevonden moet worden tussen levenskwaliteit en de behoeften van de KMO's.
  - V.16: De organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen, vragen de schrapping van de zin "Tegen die achtergrond zal Leefmilieu Brussel alle acties aanmoedigen die erop gericht zijn om het autoverkeer in te perken en alternatieven voor de auto te bevorderen".
  - V.17.d.: De Raad acht het opportuun om het effect van verschillende weginrichtingen op de geluidshinder te bestuderen.
  - V.18: Dit voorschrift moet opgesmukt worden met maatregelen die erop gericht zijn om de producenten aan te moedigen, die inspanningen leveren om minder lawaaierige producten te produceren of om de door henzelf veroorzaakte geluidshinder te verminderen.
  - V.20: De informatie over de impact van snelheid op de geluidshinder moet gebaseerd zijn op gecontroleerde wetenschappelijke grondslagen.  
Er moet verder ook informatie verspreid worden over rijgedrag, waarbij met name motorrijders gesensibiliseerd moeten worden.
  - V.27: Hier is er sprake van een gebrek aan duidelijkheid. De 2<sup>de</sup> paragraaf moet hier herschreven worden.
  - V.29: Dit voorschrift mag geen bron van bijkomende administratief lasten worden.
  - V.30: De Raad staat positief tegen de uitwerking van een gids met goede praktijken voor het onder controle houden van de **bouwplaatsgeluiden**, is tevreden over het feit dat er met de beroepsfederatie samengewerkt wordt (Confederatie Bouw), vraagt om de samenwerking naar andere federaties uit te breiden, MAAR is gekant tegen een besluit, omdat dit ontoepasbaar zou zijn. Bovendien zijn er al uurregelingen voorzien in titel 3 van de GSV en de bepaling van geluidsnormen voor de bouwplaatsen zou de economische vrijheid in het gedrang brengen



(arrest nr. 29/96 van het Arbitragehof van 15 mei 1996 verbiedt de bepaling van geluidsnormen voor bouwplaatsen).

- V.31: Dit voorschrift mag geen afbreuk doen aan het behoud van culturele evenementen.
- V.37: Dit voorschrift moet ook de voertuigen van particulieren omvatten.
- V.38: Tegenspraak met betrekking tot het feit dat de minst lawaaierige installaties beloond zouden moeten worden! (organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen (zij zijn van mening dat de fiscale maatregel niet relevant is en eisen een beloning) >< vakbonden (zij willen niet dat er geld van de gemeenschap gebruikt wordt om minder lawaaierige installaties te financieren).  
Verder is er ook tegenspraak in verband met de taks en het feit dat er van het ene ten opzichte van het andere Gewest anders belast zou worden (vakbonden (zij vinden dat er gekeken moet worden naar de specifieke context van het BHG en dat er dus een specifieke belasting moet komen) >< organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen).  
De organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen, vragen ten slotte een geleidelijke verlichting van de taks (in het geval er betere technieken beschikbaar zijn).
- V.40: De reglementering in verband met de **norm voor geluidsisolatie** is geen gewestelijke, maar een federale bevoegdheid (productnormen) → Dit voorschrift moet geschrapt worden.
- V.41: De gegevens in verband met de EPB-eisen moeten in de brochure 'Akoestische renovatie' opgenomen worden.
- V.42: Het **subsidiemechanisme** voor geluidsisolatie moet geënt zijn op het systeem van de **energiepremies** om doeltreffend te zijn. Bij de toekenning van premies moet ook systematisch de link gelegd worden met de **EPB** om het gebruik van isolatiemateriaal te stimuleren, dat op beide vlakken performant genoemd kan worden.

#### Adviezen van particulieren

##### • **Buurtlawaaai**

- Slechte isolatie van de buizen van de waterleiding van een eengezinswoning die tot appartementsgebouw verbouwd werd (en geluid van de douche na 22u00). (3)
- V.7: Hier moeten repressieve diensten toegevoegd worden om bijvoorbeeld 's nachts op te treden (buiten werkdagen). (9)
- Bij tussenpozen van soms gemeentelijke **sportterreinen** afkomstige geluidshinder (geroep, enz.). Verzoek om tussenkomst van de gemeente op het vlak van geluidsisolatie. (*M. De Leeuw*)
- **Geblaf**. (21)
- Van gemotoriseerd **tuinmateriaal** afkomstige geluidshinder (vooral bladblazers, met inbegrip van die van Leefmilieu Brussel – BIM in de openbare parken). Er moeten uren bepaald worden voor het gebruik van dit materiaal. (21)
- Van **feesten** afkomstige geluidshinder. (21)
- Geluidshinder veroorzaakt door feestvierders en klanten van **cafés** en **restaurants**. (11)
- Geluidshinder afkomstig van voetbalwedstrijden die op eender welk uur op groot scherm in cafés heruitgezonden worden (vooral hinderlijk tijdens de zomer). (22)
- Terrassen van cafés en restaurants die naar de straatkant gericht zijn, zodat met niet rustig een glas kan drinken. (16)
- Het is moeilijk om te bemiddelen, wanneer men niet exact de herkomst van de hinder kan identificeren, vandaar dat er een beroep gedaan wordt op de politie. (21)
- De geluidshinder die veroorzaakt wordt door het **laden en lossen** in de buurt van winkels (alsook door de werking van het hiervoor gebruikte materiaal). (22)

##### • **Van vliegtuigen afkomstige geluidshinder:**

- Aanzienlijke hinder. (8-10-12-15-21-23-27) Zelfs zo erg dat men wil verhuizen. (10) Met name 's nachts. (12-21-23) En tijdens het weekend. (21-23)
- Wat te doen? (6-27)
- De ratio Vlaamse/Brusselse werknemers van de luchthaven moet bepaald worden en deze moet op de hinder worden toegepast. Degenen die de vruchten van de economische activiteit zouden plukken, zouden de hinder er dan bij 'krijgen' ... (15)
- De door helikopters (meer bepaald die van de politie) veroorzaakte geluidshinder die in het ontwerp van Geluidsplan niet vermeld wordt. (21-27)

##### • **Van vervoer afkomstige geluidshinder – Trein**

- Lijnen 1, 96 en 124, de TGV, het toekomstige GEN. Evenementieel, dus minder veeleisend. (27).
- Treinen tussen Brussel-Zuid en het station Kapellekerk: lawaaierig rollend materiaal, locomotief aan de halte en knarsend geluid door de bocht. (22)



- **Van vervoer afkomstige geluidshinder – Wegverkeer**
  - Algemene hinder die te wijten is aan de door het wegverkeer veroorzaakte geluidshinder. (19-21-27-28) Stijging van het aantal voertuigen, verlenging van de spitsuren, ontwikkeling van het wegvervoer van ondernemingen. (21-27)
  - **Motors en motorfietsen:** Overdreven snelheid en geluidshinder, dag en nacht, vooral bij jongeren, ... Het is jammer dat er tot nu toe geen bewustmakingscampagne rond dit thema gevoerd werd (verzoek om een nationale actie te organiseren). De overheid wordt verweten, niets te ondernemen (geen enkele controle van de politie). Er wordt voorgesteld om de vereniging van motorrijders aan te spreken. Er moeten metingen verricht en normen bepaald worden voor dit type van voertuigen. Er moet een onderzoek op het terrein komen. Er moeten 'antigeluidshinderverenigingen' opgericht worden. (16) Het gaat hier om een probleem van geluidshinder dat verband houdt met tweewielers, quads en andere 4x4's. (21)
  - **Geluidshinder die veroorzaakt wordt door uitlaten waarmee geknoeid werd:** strengere controles, enz. (1-11-21)
  - **Agressief rijgedrag** (11)
  - **Overdreven snelheid** (11-21)
  - **Stilstaan met draaiende motor** (11-22 (bussen))
  - **Geluidshinder die veroorzaakt wordt door een onaangepaste aanleg van wegen** (klinkers in beton, niet-verhoogde kruispunten, onaangepaste snelheid, wegbedekkingen). (5-11-21-28)
  - **Betere aanleg** bv. Creatie van zones 30. (21-28) De aanleg van grote verkeersaders als stedelijke boulevards moet aangemoedigd worden. (28) De wegbedekkingen moeten verbeterd worden. (28)
  - **Door claxons veroorzaakte geluidshinder** (8-28)
  - **Door de fluitjes van politieagenten veroorzaakte geluidshinder, wanneer deze het verkeer aan het regelen zijn** (28)
  - **Meer controles:** meer politiepersoneel, oprichting van fietsbrigades in alle gemeenten, gemeenteraden met dit onderwerp op de agenda. (21)
  - **Tegenspraak met het IRIS II-plan en de gemeentelijke mobiliteitsplannen:** Concentratie van de verplaatsingen op bepaalde verkeersaders (gewestelijke transit- en invalswegen) >< Principes van een aanleg die het verkeer en de snelheid van dat verkeer op dezelfde verkeersaders wil verminderen om de geluidshinder te verkleinen. Het BHG moet geen autosnelweg worden, maar ook geen klein dorp. Is het behoud van verschillende transit- en invalswegen naar wijken en gemeenten immers niet onontbeerlijk? (13)
  - **De Invalidenlaan moet erkend worden als zwart punt.** (15) Het transitverkeer en daarmee ook de geluidshinder moeten er verminderd worden.
  - **Het viaduct H. Debroux moet erkend worden als zwart punt.** (28) Het moet afgebroken worden. (28)
  - **De Oostring ter hoogte van de Welriekende Dreef moet erkend worden als zwart punt.** De woningen zijn gelegen in het Vlaams Gewest (Overijse), maar de geluidsbron in het BHG, ...
  - Er wordt voorgesteld om geluidsschermen te plaatsen langs de **Ring ter hoogte van Vorst** (maar probleem van ondoeltreffendheid over lange afstand), om de Ring ter hoogte van Vorst te overdekken, om gebouwen boven de Ring op te trekken. (27)
  - **Het aantal voertuigen** dat in Brussel rondrijdt, moet drastisch **verminderd worden**, vooral dan het aantal pendelvoertuigen. (28)
  - Er moet een **voertuigtaks** voorzien worden in functie van het aantal gereden kilometers (en niet in de vorm van een forfaitair bedrag). (28)
  - **De** (toegelaten en daadwerkelijk gereden) **snelheden moeten verlaagd worden. Er moeten meer snelheidscontroles georganiseerd worden** en met de geïnde boetes moeten geluidshinderverlagende inrichtingen gefinancierd worden, ... (28)
  - De **geluidsmuren en -schermen** moeten verbeterd en verhoogd worden. (28)
  - **De fiets- en voetgangersinfrastructuur moeten verbeterd worden.** (28)
  - **Het aanbod van het openbaar vervoer moet uitgebreid en verbeterd worden.** (28)
  - De **breedte van de rijvakken** mag alleen verkleind worden, als de snelheid verlaagd en gecontroleerd wordt. (28)
- **Van vervoer afkomstige geluidshinder – Openbaar vervoer:**
  - Het gebruik van de metro moet aangemoedigd worden. De metro is immers doeltreffender en veroorzaakt minder geluidshinder, ook al is hij duurder dan de bus of de tram. (13)
  - De **wachttijden** voor bussen en trams moedigen mensen niet aan om het openbaar vervoer te nemen, maar eerder hun auto. (15)



- Er werd een verbetering van de door de voertuigen van de MIVB veroorzaakte geluidshinder vastgesteld, die te wijten is aan de invoering van de trams 3000 en 4000. (21)
- De door de **toeristenbussen** veroorzaakte geluidshinder die in de Stalingradstraat parkeren. (22)
- **Van vervoer afkomstige geluidshinder – Metro**
  - Verzoek van een geluidsscherm in de Vlieger Thieffrystraat 60 te Etterbeek  
*Yvonne Marteaux – Etterbeek*
- **V.32 – Door sirenes veroorzaakte geluidshinder:** Aanzienlijke hinder, ook 's nachts. (1-2-8-12-17-21-28) Coherentere reglementering in functie van het tijdstip, de dichtheid van het verkeer, de frequentie, het volume en de duur. (17)
- **Door privéalarminstallaties veroorzaakte geluidshinder (8-21)**
- **V.30 – Van bouwplaatsen afkomstige geluidshinder:** Hinder. (4-21-ML Van Dam) Er moeten regels opgesteld worden voor de door bouwbedrijven veroorzaakte geluidshinder (bv. uurregelingen). (4) Het besluit bevindt zich al 3 jaar lang in de voorontwerpfase. (21) Geen bewustmaking van of informatie voor de arbeiders die op de bouwplaatsen aan het werk zijn. (21) Men dient zich te richten tot de syndici van de gebouwen waar er werken voorzien zijn, verspreiding van een handleiding van goede praktijken. (ML Van Dam)
- **Van ingedeelde inrichtingen afkomstige geluidshinder:** Carrosserie (door de gemeente opgemaakt proces-verbaal, geen reactie van Leefmilieu Brussel). (28)
- **Norm NBN S01-400-4:** De stedenbouwkundige diensten van de gemeenten moet geïnformeerd worden over het bestaan van deze norm. (28)
- **V.42 – Subsidies voor geluidsisolatie:** De subsidies voor (thermische en) geluidsisolatie moeten aangemoedigd worden. (6)
- **Tegenspraak tussen geluidsisolatie en EPB** inzake in ramen geïntegreerde ventilatie. (28)
- **V.31 – Door versterkte muziek veroorzaakte geluidshinder:**
  - **In voertuigen** (ongeacht het type): doeltreffende wetgeving, precies verkeersreglement, strengere controles, enz. (1)
  - **In sportzalen.** (8)
  - **In cafés.** (11)
  - **In schouwburg- en bioscoopzalen, alsook bij andere culturele evenementen.** Voorstel om de zalen informatie te laten verspreiden over de bij hen maximaal toegelaten geluidsniveaus. (21)
- Fouten in de aanduiding van de zwarte punten: “Tussen Delta en Beaulieu” ↔ “Tussen Delta en Demey”? (28)
- Gebrek aan burgerzin, wederzijds respect, afbrokkeling van waarden. (21)
- Er werd een verbetering vastgesteld van de geluidssituatie van het Flageyplein sinds de heraanleg ervan. (21)
- De geluidshinder is verbonden met een gevoel van onveiligheid in de openbare ruimte (Wat doet de politie?). (11)
- De verschillende vormen van geluidshinder (= overmaat aan lawaai) hebben tot gevolg dat er mensen uit het BHG wegtrekken. (11)
- Niet-lawaaierige inplantingen, zoals gemeenschappelijke moestuinen, parken, bomen, voetgangersstraten en fietspaden moeten aangemoedigd worden. (6)
- Het is jammer dat er in het plan gegevens ontbreken, zoals de kadasters, berekende gegevens waarmee de gevolgen van het Geluidsplan 2000-2005 geëvalueerd kunnen worden, en echt dwingende maatregelen. (21)





## 6. Motiveringstabel ten opzichte van de geformuleerde adviezen en suggesties

Nr.	Verzoeken OO	Antwoord	Motivering
<b>Deel 1</b>			
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>		
	Deel 1: BECI benadrukt dat er ook naar <b>coherentie</b> gestreefd moet worden met de plannen van de naburige Gewesten met betrekking tot de wederzijdse gevolgen van hun bepalingen op de ontwikkeling van het ruime Brusselse economische en sociale hinterland.	neen	Bevoegdheidsgrenzen. Dat neemt echter niet weg dat bij de actoren van het plan ook de TEC en de Lijn vermeld worden.
	<b>31 - MIVB</b>		
	Deel 1 - § 2 Doelstellingen: Toevoegen: Door een voor zoveel mogelijk mensen toegankelijke mobiliteit te ondersteunen, waarvan de druk op het milieu zo klein mogelijk zal zijn, in het bijzonder inzake geluidshinder.	ja	Bereidheid om de van vervoersactiviteiten afkomstige geluidshinder te benadrukken.
	Deel 1 - § 3.2 Hiërarchie van de actieprincipes: Beheer van het wegverkeerslawaaï afkomstig van het autoverkeer en het goederenvervoer (1 <sup>ste</sup> prioriteit) en het openbaar vervoer (2 <sup>de</sup> prioriteit).	neen	Geen prioriteit bepaald in het plan.
	Deel 1 - § 3.3 Verscheidenheid van de werkgebieden:	neen	
	Hier moeten overheidsinvesteringen in de ontwikkeling van het openbaar vervoer en de zachte mobiliteitsmodi in het algemeen toegevoegd worden.	neen	Het Geluidsplan heeft het over types van instrumenten in het algemeen – het is niet aan het plan om investeringen in het openbaar vervoer te voorzien.
	Hier moet het stimuleren van de ‘modal shift’ toegevoegd worden.	neen	Het Geluidsplan heeft het over types van instrumenten in het algemeen. Al in Deel 1 - § 2 Doelstellingen.
	11 <sup>de</sup> bullet: Dit moet vervangen worden door “een openbaar vervoer waarvan de controle in geluidsoezicht gegarandeerd wordt door een samenwerking met alle in het BHG betrokken operatoren”.	neen	Al in V21.a.
	Deel 1 - § 4.3 Actoren van het plan: Hier moet men de NGO's toevoegen, die actief zijn op milieuvlak (bewustmaking, presentatie / verdediging van projecten, als schakel tussen de overheid en particulieren).	ja	De NGO's werden toegevoegd (p.14/48).
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	Deel 1: Actieprincipes en strategieën		
	De verschillende maatregelen die door alle gewestelijke plannen voorzien worden, moeten gecoördineerd worden om juridische problemen bij de toepassing ervan te vermijden.	neen	Al in Deel 1 - Inleiding.
	Het plan voorziet geen bevoegdheid of specifiek personeel voor de gemeenten.	neen	Geen nieuwe opdracht voor de gemeenten, louter de terbeschikkingstelling van middelen.
	De gemeente wil op de hoogte gehouden worden over de evaluatie van de implementatie van het plan.	neen	Al in Deel 1 - § 4.4.
	De gemeente verbaast zich over het ontbreken van budgettaire middelen in het ontwerp van plan.	ja	Het plan werd aangevuld.
	Wat de financiële instrumenten betreft, blijft men erg vaag. De geluidswerende inrichtingen zijn duur en zouden aangemoedigd kunnen worden door de toekenning van premies of subsidies.	neen	Al in V18.
<b>Algemene beschouwingen</b>			
	<b>32 – Gemeente Watermaal-Bosvoorde</b>		
	De gemeente wil dat de door het ontwerp van plan beoogde <b>opleidingen</b> systematisch aangeboden worden aan de gemeenteambtenaren (V28: HVAC, V30: bouwplaatsen, V35: handleiding duurzame bouw en renovatie van kleine gebouwen, V42: geluidsisolatie van gebouwen).	ja	Toegevoegd in Deel 1 - § 4.3.



	<b>33 – Gemeente Evere</b>		
	De gemeente wil dat de door het ontwerp van plan beoogde <b>opleidingen</b> systematisch aangeboden worden aan de gemeenteamtbanen.	idem	Idem
	<b>35 - Gemeente Jette</b>		
	De gemeente wil dat de bij de door het ontwerp van plan beoogde opleidingen (HVAC, bouwplaatsen, ...) ook door gemeenteamtbanen gevolgd zouden kunnen worden	idem	Idem
	Bij niet-naleving van de wetgeving moet er op een doeltreffende bestraffing aangedrongen worden.	neen	De inspectiedienst ziet toe op de naleving van de regels en maakt, indien nodig, een PV op.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	De Stad betreurt het feit dat de <b>trillingen</b> niet expliciet in de titel van het plan vermeld worden.	ja	De titel werd aangepast.
	De Stad betreurt het feit dat er geen concrete maatregelen met een duidelijke planning en begroting voorgesteld worden.	ja	Het plan werd aangevuld.
	De Stad vraagt zich af of de gemeenten de implicaties van het plan wel kunnen dragen. Een verduidelijking van de rol van de verschillende overheden moet overwogen worden (complementariteit van de acties, bepalingen die almaar technischer worden, weinig manoeuvreerruimte voor de Stad, ...).	neen	Al in Bijlage 3.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	De Raad acht het onontbeerlijk dat er in het plan rekening wordt gehouden met het economische, het sociale en het commerciële aspect.	neen	Al aangegeven (p.9/48)
	Het is jammer dat er in het plan gegevens ontbreken, zoals de kadasters, berekende gegevens waarmee de gevolgen van het Geluidsplan 2000-2005 geëvalueerd kunnen worden, en echt dwingende maatregelen. (21)	neen	Al in de technische fiches.
<b>Voorschrift 1</b>			
	<b>20 – Gemeente Ukkel</b>		
	V.1: Er moet een evenementiële indicator bepaald en niet overwogen worden. Ook voor bussen.	neen	Voor sommige bronnen is het moeilijk om dit soort van indicator te bepalen. Bussen = wegverkeer.
	V.1: Hoe zullen de gemeenten betrokken worden bij het definiëren van de stille zones?	neen	Na de uitvoering van de onderzoeken zal er informatie meegedeeld worden of zal er om een goedkeuring gevraagd worden, mocht het bepalen van een dwingend kader noodzakelijk blijken.
	<b>24 – FOD Mobiliteit – Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit</b>		
	V.1.b.: De definiëring van de stille zones moet verenigbaar zijn met de vliegroutes die door de Federale Staat werden bepaald.	neen	Tot op heden kunnen de vliegroutes nog altijd veranderen.
	<b>26 – Brussels Airport Company</b>		
	V.1.b.: De binnenterreinen van huizenblokken kunnen geen stille zones met strengere normen zijn, aangezien dit het luchtverkeer boven het BHG aanzienlijk zou beperken.	ja	De titel werd veranderd: 'Stille zones' definiëren. Het 'stille zone'-principe wordt opgelegd door richtlijn 2002/49. De stille zones zullen op basis van de Brusselse context gedefinieerd worden.
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>		
	V.1.b.: De definiëring van 'stille zones' moet stroken met de bodembestemmingsbepalingen en ontwikkelingsplannen en mag de hiërarchie van de normen die van toepassing zijn op de aflevering van bouw- of exploitatievergunningen, niet bemoedigen. Ze moet dus rekening houden met het gemengde karakter van het stedelijke weefsel. (Ze mag de exploitatie van bedrijven die geïntegreerd zijn in bewoonde zones of die zich in de onmiddellijke omgeving van residentiële zones bevinden of die activiteiten op een binnenterrein van huizenblok omvatten, niet onmogelijk maken.	ja	V.1.b. aangevuld. Het 'stille zone'-principe wordt opgelegd door richtlijn 2002/49. De stille zones zullen op basis van de Brusselse context gedefinieerd worden.



	<b>30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent)</b>		
	V.1: De <b>geluidsnormen</b> in de 3 Gewesten moeten <b>versterkt en op elkaar afgestemd</b> worden.	neen	De bepaling van de geluidsnormen is een bevoegdheid van de Gewesten.
	V.1: Er moet een <b>planning</b> (voor een tijdsspanne van 20 jaar) voor de verlaging van de toegelaten normen in de wijken opgemaakt worden, afgestemd op de normen van de woonzones (met inbegrip van de gemengde zones).	neen	Al in V.1.a. - § 5. De termijnen zullen afhangen van de verschillende bronnen en zullen geval per geval bepaald worden.
	<b>31 – MIVB</b>		
	V.1.b.-14: Stille zones >> ontwikkeling van het openbaar vervoer (en de commerciële snelheid in en in de buurt van dergelijke zones). De MIVB is van mening dat een studie van de economische impact van de invoering van stille zones onontbeerlijk is.	neen	De titel werd veranderd: ' <i>Stille zones' definiëren</i> . Het 'stille zone'-principe wordt opgelegd door richtlijn 2002/49. De stille zones zullen op basis van de Brusselse context gedefinieerd worden.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.1.b.: De gemeente steunt de inrichting van stille zones.	neen	Al in V.1.b.
	<b>37 – Gemeente Sint-Gillis</b>		
	V.1.a.: De gemeente is verbaasd over de voor de indicatoren gekozen periodes die niet dezelfde zijn als degene die in het Algemeen Politierglement bepaald werden voor de normen met betrekking tot de openbare rust (07u00-22u00).	neen	De periodes van de indicatoren worden door de Europese richtlijn bepaald. Ze worden vooral gebruikt om gemiddelden te berekenen. Niet noodzakelijk in tegenspraak met de uurbepalingen die voor de openbare rust gelden.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.1.a.: De Stad vraagt dat de <b>limietwaarden van de geluidsdrempels</b> realistisch zouden zijn en zouden evolueren in de tijd en dat hun naleving verzekerd zou worden door middel van voldoende controles.	neen	Al in V.1.a.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.1.b.: Hier moet de definitie van <b>stille zones</b> gedefinieerd worden en moeten er uitzonderingen voorzien worden (scholen, openbaar vervoer en evenementen).	neen	De titel werd veranderd: ' <i>Stille zones' definiëren</i> . Het 'stille zone'-principe wordt opgelegd door richtlijn 2002/49. De stille zones zullen op basis van de Brusselse context gedefinieerd worden.
	V.1.b.: De Raad wijst erop dat er economische activiteiten zijn, die op binnenterreinen van huizenblokken of in de buurt van residentiële zones plaatsvinden en dat hier dus rekening mee gehouden moet worden bij het bepalen van normen.	neen	Idem
	V.1.b.: De bepalingen in verband met de stille zones mogen niet indruisen tegen de bestemmingsvoorschriften (en stedenbouwkundige plannen).	ja	V.1.b. aangevuld.
<b>Voorschrift 2</b>			
	<b>24 – FOD Mobiliteit – Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit</b>		
	V.2: De toename van het aantal sonometers in het BHG zal tot een stijging van het aantal gemeten inbreuken leiden, wat de luchtvaartmaatschappijen zal afschrikken om de nationale luchthaven te gebruiken, gezien de boetes die hen in dat geval zouden worden opgelegd en dat zou dus rampzalige gevolgen kunnen hebben voor de exploitatie van de nationale luchthaven.	neen	Het gebruik van de sonometers is niet alleen bedoeld om boetes te kunnen innen. Ze zijn vooral een hulpmiddel om de geluidsomgeving te kunnen opvolgen (vgl. tekst van het voorschrift). Voor het overige geldt in het kader van het vliegtuigenbesluit dat, ongeacht het aantal vastgestelde inbreuken, eenzelfde vliegtuig maar één keer meegerekend wordt.
	<b>26 – Brussels Airport Company</b>		
	V.2: De toename van het aantal sonometers zou het gebruik van de routes boven het BHG onmogelijk maken.	neen	Idem



	<b>30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent)</b>		
	V.2: Deze <b>normen</b> moeten <b>gecontroleerd</b> worden.	neen	Al in V.25 en V.2.
	V.2: Het <b>netwerk voor het meten van de geluidshinder</b> moet uitgebreid en verbeterd worden.	neen	Al in V.2.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.2: De Stad wil dat de gemeentebesturen en de omwonenden geraadpleegd worden over de exacte <b>locatie</b> van de <b>sonometers</b> (keuze van de meest oordeelkundige locatie).	neen	De keuze van de locatie van een sonometer hangt van tal van criteria af (nabijheid van de bron, veiligheid, toegang, eigendom van het terrein, enz.). Voor het overige wordt de locatie van de sonometers op de website van Leefmilieu Brussel - BIM vermeld.
<b>Voorschrift 3</b>			
	<b>7 – Belgocontrol</b>		
	V.3.d.: Belgocontrol merkt op dat het bedrijf niet deelneemt aan de realisatie van het geluidskadaster van het luchtverkeer, in tegenstelling tot wat V.3 laat uitschijnen en in tegenstelling tot wat de tussen het Gewest en Belgocontrol gesloten overeenkomst ter zake stelt. Het bedrijf kan de gebruikte formulering dan ook niet aanvaarden, omdat dit zou neerkomen op een uitbreiding van zijn taken met betrekking tot de strijd tegen de geluidshinder en dus op een wijziging van het wettelijke kader van het met het bestuur gesloten contract.	ja	V.3.d. aangevuld.
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.3: Er zijn geen <b>termijnen</b> voorzien voor het opstellen van de bij voorschrift 3 voorziene <b>kaarten</b> . Dat neemt echter niet weg dat verschillende voorschriften deze kaarten nodig hebben om toegepast kunnen worden (voorschriften 1.a., 10, 15, 17.c., 21.b., 23) → <b>prioriteit</b> .	neen	In de voorschriften wordt het jaar 2006 voor het lopende kadaster vermeld, alsook een vernieuwing van de kaarten om de 5 jaar. Bovendien worden de termijnen hernomen door de ordonnantie van 01/04/2004.
	V.3.a.: Er moet een begroting voorzien worden voor de kosten die nodig zijn voor <b>de actualisering van de 'wegverkeer'-gegevens</b> (met name in verband met de wegbedekking), alsook een <b>overeenkomst</b> tussen Leefmilieu Brussel – BIM en Mobiel Brussel - BUV met na te leven termijnen.	neen	Mobiel Brussel - BUV is coauteur van het plan, dus is er geen overeenkomst nodig. Mobiel Brussel - BUV zorgt voor de wegverkeergegevens (valt onder haar bevoegdheid). Leefmilieu Brussel - BIM mengt zich niet in de begroting van Mobiel Brussel - BUV.
	V.3.a: Opstelling van een <b>vademecum</b> over het lawaai. Voor de verspreiding ervan moet er samengewerkt worden met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, ...	neen	Bestaat al. Wat de verspreiding betreft, zie V.17.a.
	<b>24 – FOD Mobiliteit – Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit</b>		
	V.3: In de samenwerkingsovereenkomst moet een standaardisering voorzien worden met betrekking tot de voor de opstelling van de kaarten gebruikte methodologie.	neen	Houdt verband met V.3.d – De methodologie is een bevoegdheid van de Gewesten. Het plan vraagt om een samenwerkingsovereenkomst te sluiten om op dit vlak verder te kunnen. De inhoud van deze overeenkomst zal het voorwerp uitmaken van onderhandelingen die op een later tijdstip gevoerd zullen worden. Het Geluidsplan bepaalt de inhoud er niet van.
	<b>26 – Brussels Airport Company</b>		
	V.3.d.: De BAC vraagt dat de samenwerkingsovereenkomst de voor de realisatie van de geluidskaarten te gebruiken methode en software zou bepalen.	neen	De methodologie is een bevoegdheid van de Gewesten. Zie vorige opmerking.



	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>		
	V.3.e.: Moet verduidelijkt worden, voor zover de beoogde terreinen dat worden in functie van hun klasse (IB, II en III) en niet hun industriële aard.	neen	De term "industrieterreinen" wordt opgelegd door richtlijn 2002/49. De Geluidsordonnantie van 01/04/2004 vermeldt welk type van inrichtingen betroffen kan zijn. Zoals vermeld wordt in V.3.e., zal Leefmilieu Brussel - BIM de toe te passen methodologie bepalen (2 <sup>de</sup> §).
	<b>31 – MIVB</b>		
	V.3: Het aandeel van het openbaar vervoer in de van het wegverkeer afkomstige geluidshinder en op het niveau van het BHG moet gerelativeerd worden (via de <b>kadasters</b> ).	ja	V.3 aangevuld.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.3.e.: Het toepassingsgebied van het <b>kadaster van de industrieterreinen</b> moet nader gepreciseerd worden. (Worden hier alle etablissementen en ingedeelde inrichtingen beoogd (moeilijk realiseerbaar) of uitsluitend de terreinen van het industriële type?)	neen	Al in V.3.e. Zal bepaald worden in het kader van een voorafgaande studie (2 <sup>de</sup> §).
<b>Voorschrift 4</b>			
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>		
	V.4: De <b>verspreiding van de gegevens</b> van de kaarten moet het voorwerp kunnen uitmaken van een verzoek om vertrouwelijkheid, in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag van Aarhus.	neen	Verplichte verspreiding
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.4: De gemeente steunt een pedagogische toegang tot de informatie. Een dergelijke toegang zou deel moeten uitmaken van de evaluatie van het plan.	neen	Al in V.4 en V.34.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.4: Tegenspraak met betrekking tot de vertrouwelijkheid van de gegevens over de geluidsbronnen en de indeling van de zones! (vakbonden >< organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen)	neen	Verplichte verspreiding.
<b>Voorschrift 5</b>			
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.5: Er moet in de eerste plaats <b>samengewerkt worden</b> met het <b>Vlaamse en het Waalse Gewest</b> .	neen	Die samenwerking is er al via de werkgroepen van het CCIM (Coördinatiecomité Internationaal Milieubeleid), hoeft dus niet gepreciseerd te worden in het plan.
<b>Voorschrift 6</b>			
	<b>26 – Brussels Airport Company</b>		
	V.6: 'Ombudsdienst van de luchthaven' moet in 'Ombudsdienst van de luchthaven van Brussel-Nationaal' veranderd worden.	ja	De fout in de naam werd rechtgezet.
	<b>31 – MIVB</b>		
	V.6: Hier moet er rekening gehouden worden met de klachten van de TEC en De Lijn. Jaarlijkse evaluatie van Leefmilieu Brussel – BIM? De mededeling van dergelijke gegevens moet in samenspraak met de betrokken actoren gebeuren.	ja	Al in V.21.a. (overeenkomst uitgebreid tot De Lijn en de TEC). V.6 aangevuld. Communicatiewijze werd al in aanmerking genomen in het kader van de overeenkomsten.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.6: Het zou (zowel voor de gemeente, als voor de burger) interessant zijn om één enkel observatorium voor alle klachten in verband met geluidshinder te ontwikkelen, dat duidelijk de bevoegde instantie en de te volgen procedure zou bepalen.	neen	Al in V.6.
	<b>37 – Gemeente Sint-Gillis</b>		
	V.6: Het <b>Geluidsobservatorium</b> , een aanhaling van de banden en gezamenlijk gevoerde acties lijken de gemeente interessant.	neen	Al in V.6.



	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.6: In het kader van een klacht over een industriële activiteit moet de exploitant gehoord kunnen worden.	neen	Al in V.6.
<b>Voorschrift 7</b>			
	<b>20 – Gemeente Ukkel</b>		
	V.7-34: Hulp vanwege Leefmilieu Brussel – BIM bij de <b>bemiddeling</b> in verband met klachten over geluidshinder.	neen	Al in V.7 § 4 (algemene ondersteuning + overeenkomst).
	V.7: Geluidshinder die met de horecasector verband houdt, wordt in het ontwerp van Geluidsplan II niet in aanmerking genomen → Verzoek om de <b>horecasector</b> het voorwerp van een besluit te laten uitmaken, waarin de specifieke voorwaarden voor de exploitatie van deze etablissementen opgenomen worden (met inbegrip van voorwaarden op het vlak van geluid).	neen	Al in V.7 (buurtlawaai), V.27-29 (HVAC) en V.31 (muziek) – reglementering bestaat al of wordt herbekeken + zie voorstel V.7 bis.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.7: De gemeente dringt erop aan dat de betrokken gemeentelijke actoren hier van bij het begin bij betrokken zouden worden om zowel de mogelijkheden als de beperkingen te kunnen evalueren, die de keuze met zich meebrengt om in eerste instantie voorrang te geven aan <b>bemiddeling</b> ten opzichte van andere middelen (geluidsmaatregelen, ...).	neen	Al in V.7. Bovendien is voorzien dat er een beroep gedaan wordt op bemiddeling, als er geen andere oplossing bestaat (wetgeving, enz.).
	<b>36 – Gemeente Etterbeek</b>		
	V.7: De gemeente wijst erop dat bemiddeling niet opgelegd kan worden en dat één van de moeilijkheden het vaststellen van de geluidshinder is, wanneer deze rechtstreeks verband houdt met het menselijke gedrag (wisselvallig van aard).	neen	Via bemiddeling kan er rekening gehouden worden met deze wisselvalligheid. Daar dient bemiddeling ook voor.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.7: De Stad stelt voor dat Leefmilieu Brussel – BIM actief meewerkt aan de geleverde <b>bemiddelingsinspanning</b> , wanneer de gemeentediensten de situatie niet meer de baas kunnen.	neen	Al in V.7 § 4 (algemene ondersteuning + overeenkomst).
	V.7: De Stad benadrukt het probleem van de op <b>binnenterreinen van huizenblokken</b> gelegen <b>horecaterrassen</b> (tal van klachten). Een preciezer wettelijk kader en middelen ter controle en begeleiding van de etablissementen met oude vergunningen zouden van harte welkom zijn.	neen	Al in V.7 (buurtlawaai), V.27-29 (HVAC) en V.31 (muziek) – reglementering bestaat al of wordt herbekeken + zie voorstel V.7 bis.
	<b>39 – Gemeente Vorst</b>		
	V.7: De gemeente is in het bijzonder gewonnen voor de ontwikkeling van een <b>bemiddelingsdienst</b> voor de oplossing van buurtproblemen op het vlak van milieu (samenwerking tussen de actoren en financiering van het personeel waarop hiervoor een beroep gedaan zal worden).	neen	Geen nieuwe opdracht voor de gemeenten, louter de terbeschikkingstelling van middelen.
	V.7: Hier moeten repressieve diensten toegevoegd worden om bijvoorbeeld 's nachts op te treden (buiten werkdagen). (9)	neen	Bestaat al: de politie.
	V.7: Bij tussenpozen van soms gemeentelijke <b>sportterreinen</b> afkomstige geluidshinder (geroep, enz.). Verzoek om tussenkomst van de gemeente op het vlak van geluidsisolatie. (M. De Leeuw)	neen	Er moet voorrang gegeven worden aan bemiddeling.
	V.7: <b>Geblaf</b> . (21)	neen	Er moet voorrang gegeven worden aan bemiddeling.
	V.7: Van gemotoriseerd <b>tuinmateriaal</b> afkomstige geluidshinder (vooral bladblazers, met inbegrip van die van Leefmilieu Brussel – BIM in de openbare parken). Er moeten uren bepaald worden voor het gebruik van dit materiaal. (21)	neen	Dit is al in de wetgeving opgenomen.
	V.7: Van <b>feesten</b> afkomstige geluidshinder. (21)	ja	Voorschrift 7 bis toegevoegd (bevordering van vrijwillige acties van het type 'handvesten van goed nabuurschap').
	V.7: Geluidshinder afkomstig van voetbalwedstrijden die op eender welk uur op groot scherm in cafés heruitgezonden worden (vooral hinderlijk tijdens de zomer). (22)	ja	Idem
	V.7: Het is moeilijk om te bemiddelen, wanneer men niet exact de herkomst van de hinder kan identificeren, vandaar dat er een beroep gedaan wordt op de politie. (21)	neen	In het kader van een zoektocht naar oplossingen volgt de bemiddeling na de vaststelling.



	V.7: De geluidshinder die veroorzaakt wordt door het <b>laden en lossen</b> in de buurt van winkels (alsook door de werking van het hiervoor gebruikte materiaal). (22)	ja	Opgenomen in de milieuvergunning van de winkels die een bepaalde oppervlakte hebben ( $\geq 1.000 \text{ m}^2$ ). Daaronder: bijkomend voorschrift 19 bis voor leveringen.
<b>Voorschrift 7bis</b>			
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	<b>TOEVOEGING 7 bis:</b> Vrijwillige acties Buurtlawaai (handvesten, enz.): Ook de met de plaatsen van eredienst verbonden geluidshinder moet hier opgenomen worden.	ja	Voorschrift 7 bis toegevoegd (bevordering van vrijwillige acties van het type 'handvesten van goed nabuurschap').
	<b>37 – Gemeente Sint-Gillis</b>		
	<b>TOEVOEGING 7 bis:</b> Vrijwillige acties Buurtlawaai (handvesten, enz.): De geluidshinder die van (met name niet-officiële) <b>plaatsen van eredienst</b> afkomstig is. De gemeente vraagt om deze activiteiten op te nemen in de lijst van ingedeelde inrichtingen.	ja	Idem
	<b>TOEVOEGING 7 bis:</b> Vrijwillige acties Buurtlawaai (handvesten, enz.): 'Nachtlawaai' afkomstig van <b>sportinrichtingen</b> die 's nachts open zijn.	ja	Idem
	<b>TOEVOEGING 7 bis:</b> Vrijwillige acties Buurtlawaai (handvesten, enz.): Geluidshinder veroorzaakt door feestvierders en klanten van <b>cafés</b> en <b>restaurants</b> . (11)	ja	Idem
<b>Voorschrift 8</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.8: Er zijn geen <b>termijnen</b> voorzien voor de uitvoering van de geluidshinderstudie in het kader van <b>artikel 10</b> , noch enige sanctie of verplichting om gevolg te geven aan een verzoek van een burger → Dit druist in tegen de principes van transparantie en administratieve vereenvoudiging en kan een bron van rechtsonzekerheid vormen ( <b>rechtvacuüm</b> ).	neen	Geen termijnen voorzien voor de realisatie van de studie, alleen voor de beslissing om de studie al dan niet uit te voeren (3 maanden om te antwoorden). Alleen de ordonnantie kan de termijnen al dan niet bepalen (niet het plan).
<b>Voorschrift 9</b>			
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.9: Het betreft hier een interessante innovatie, maar deze zou gedetailleerder uitgewerkt moeten worden om zeker te kunnen zijn van de ernst van de klacht en om tegelijkertijd het Gewest in staat te stellen om er gemakkelijker rekening mee te houden.	neen	Het voorschrift streeft net naar een vereenvoudiging van de procedures.
<b>Voorschrift 10</b>			
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>		
	V.10: BECI vindt de voorziene maatregelen buitensporig zijn (wegens al voorzien in het kader van de wetgeving in verband met de stedenbouwkundige en de milieuvergunningen).	neen	Stap stroomopwaarts van de wettelijke raadplegingsprocedures en is alleen bedoeld voor proefgevallen.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.10: Dit is een niet-relevant en overvloedig voorschrift, omdat het al in andere vigerende wetgeving voorzien is. Bovendien is het ondenkbaar dat men zou toelaten dat het tot een burgerlijke mobilisatie buiten elk wettelijk en reglementair kader zou komen.	neen	Idem
<b>Voorschrift 11</b>			
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.11: De gemeente is zonder meer vragende partij voor begeleidings- en bewustmakingsinstrumenten rond geluidshinder die opgenomen zouden kunnen worden in de voorwaarden van bepaalde milieuvergunningen.	neen	Al in V.11.
	<b>36 – Gemeente Etterbeek</b>		
	V.11: De gemeente zou een preventieve informatiecampagne in verband met buurtlawaai in collectieve woningen, alsook een model van huishoudelijk reglement voor appartementsgebouwen willen (om aan de huurders van de private huurmarkt voor te stellen en om geschillen te kunnen beslechten).	neen	Wat de informatiecampagne betreft: Al in V.11. Wat het huishoudelijk reglement betreft: in de rechtsregels (behoort niet tot het actieterrein van het plan).



	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.11: Hier moet er voorrang gegeven worden aan vrijwillige hulpmiddelen (handvesten).	neen	Al in V.7 bis en 11.
<b>Voorschrift 12</b>			
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>		
	V.12: De inrichting van 'bufferzones' in de gemengde zones om economische activiteiten en bewoning met elkaar verenigbaar te maken, lijkt niet relevant, voor zover het hinderlijke karakter van een geluidsbron niet noodzakelijk van de geografische nabijheid van de bron in kwestie afhangt, maar het gevolg kan zijn van andere factoren, zoals de ligging van de bron of de positie ervan ten opzichte van de overheersende winden. Er bestaat dus een reële kans dat de bufferzones de ontwikkeling van de economische activiteit zullen afremmen, zonder dat dit de rust van de zones ten goede zal komen.	neen	De bufferzones zullen geval per geval bepaald worden in het kader van de behandeling en de toekenning van de milieuvergunningen.
	<b>31 – MIVB</b>		
	V.12: De MIVB vraagt om opgenomen te worden in de werkgroep belast met het onderzoek naar de mogelijkheden tot wijziging van het GBP om opnieuw tot een evenwicht te komen tussen de bescherming van de woningen enerzijds en het behoud van de economische activiteiten en de vervoersinfrastructuur anderzijds.	ja	V.12 - § 2 (p.22/48) aangevuld.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.12: De idee om het GBP in functie van het omgevingsgeluid aan te passen, vindt de gemeente interessant. Bv. door de invoering van maatregelen ter bescherming van de zwakke functies, zoals huisvesting, maar ook de herziening van de bestemming van bepaalde zones in functie van specifieke vormen van geluidshinder	neen	Al in V.12.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.12: De organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen, zijn van mening dat de aanleg van <b>bufferzones</b> in de gemengde zones de economische ontwikkeling zal afremmen en dat deze bufferzones bovendien ondoeltreffend zullen blijken om de verspreiding van de geluidshinder tegen te gaan en dus niet-relevant. Het ACV vindt dat er een goed evenwicht gevonden moet worden tussen levenskwaliteit en de behoeften van de KMO's.	neen	De bufferzones zullen geval per geval bepaald worden in het kader van de behandeling en de toekenning van de milieuvergunningen. Het voorschrift wil, in het kader van een preventieve benadering, een nieuwe inplanting in de buurt van bestaande geluidsbronnen bepalen opleggen, die de inplanting in kwestie willen beschermen tegen de geluidshinder. De inrichting van een bufferzone is één van dergelijke bepalingen, want door de afstand ten opzichte van de bron van de geluidshinder te vergroten, wordt de impact ervan verkleind.
<b>Voorschrift 13</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.13: Naar het voorbeeld van de EPB moet er een 'geluidsprestatie van gebouwen' voorzien worden. Aflevering van een geluidscertificaat	neen	Voorzien door V.40.
	<b>31 – MIVB</b>		
	V.13-17: Hier moet men toevoegen: Rekening houden met het 'Manuel de bonnes pratiques pour un réseau de tram, bus' ('handboek met goede praktijken voor een tram-, busnet') dat in 2007 bij de opstelling van de plannen en de stedenbouwkundige vergunningen door de MIVB werd uitgegeven (coherentie van de strijd tegen de geluidshinder en het promoten van een performanter openbaar vervoer).	ja	V.13 - § 3 aangevuld (p.22/48).
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.13: Er moet een methodologie of een reglementair kader worden voorzien om rekening te houden met het geluidshinderaspect bij de uitwerking van plannen en de aflevering van vergunningen.	neen	Voorzien in V.40 voor wat gebouwen betreft.





	V.13: Hier moet ook de problematiek van de leveringen (in de open lucht) nog aan toegevoegd worden	ja	Opgenomen in de milieuvergunning van de winkels die een bepaalde oppervlakte hebben (>= 1.000 m <sup>2</sup> ). Daaronder: bijkomend voorschrift 19 bis voor leveringen.
<b>Voorschrift 14</b>			
	<b>18 – ASEPRÉ</b> (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique)		
	V.14-15: In parken moeten er rustige zones ingericht worden, die niet minder dan 2/3 van de oppervlakte bestrijken, moeten geluiden vermeden worden, die vreemd zijn aan de groene ruimten (radio's, luidsprekers en andere geluidsbronnen, alsook manifestaties zouden er dus verboden moeten worden), moeten de beheerswerken voornamelijk tijdens bepaalde uren en/of dagen verricht worden, moet het maaien van grasvelden beperkt worden, moeten deze laatste, telkens wanneer dit mogelijk is, door 'bloemweiden' vervangen worden en moet het gebruik van te luidruchtige machines verboden worden (voornamelijk blazers die trouwens ook voor heel wat stof in de lucht zorgen).	neen	De bepaling van quota is niet relevant. Hangt van geval tot geval af en de implementatie van het voorschrift.
	<b>20 – Gemeente Ukkel</b>		
	V.14-15: Bij een studie naar de creatie van stille zones (en sanering) moet de financiële verantwoordelijkheid gepreciseerd worden.	neen	In dit stadium van de denkoefening brengt een definiëring van stille zones nog niet noodzakelijk een financiële implicatie met zich mee.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.14-15: Weinig luidruchtige inplantingen (voetgangersstraten, zones 30, ...) moeten aangemoedigd worden.	neen	Al in V.16 tot 20.
<b>Voorschrift 16</b>			
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>		
	V.16: BECI is van mening dat de strijd tegen het autoverkeer en de strijd tegen de van de verschillende vervoersmodi afkomstige geluidshinder hier met elkaar <b>verward worden</b> .	neen	Het verkeer speelt een belangrijke rol in de toename en de vermindering van de geluidshinder. → Hiermee moet rekening gehouden worden in een plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.16: Bij de 3 <sup>de</sup> § moet "en ook snelheidsbeperkende maatregelen aanmoedigen" toegevoegd worden.	neen	Al in V.17.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.16: Het IRIS II-plan vermeldt geen doelstelling in verband met een vermindering van de geluidspollutie.	neen	Geen mogelijkheid om het IRIS-plan te wijzigen.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.16: De organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen, vragen de schrapping van de zin "Tegen die achtergrond zal Leefmilieu Brussel alle acties aanmoedigen die erop gericht zijn om het autoverkeer in te perken en alternatieven voor de auto te bevorderen".	neen	Het verkeer speelt een belangrijke rol in de toename en de vermindering van de geluidshinder. De 3 <sup>de</sup> § is duidelijk in dit opzicht. → Hiermee moet rekening gehouden worden in een plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder.



Voorschrift 17				
	<b>18 – ASEPRÉ</b> (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique)			
	V.17: De uren waarop <b>vrachtwagens die komen leveren</b> , toegang hebben tot de stad, moeten gereguleerd worden.	neen		De leveringstijden worden door de gemeenteregulemenen gereguleerd. Wat de leveringen betreft: Opgenomen in de milieuvergunning van de winkels die een bepaalde oppervlakte hebben (>= 1.000 m <sup>2</sup> ). Daaronder: bijkomend voorschrift 19 bis voor leveringen.
	<b>20 – Gemeente Ukkel</b>			
	V.17.c.: Artikel 10 moet verduidelijkt worden. Er moet gepreciseerd worden of het college, na goedkeuring van de aanvraag, administratief en financieel moet tussenkomen in de sanering van het zwarte punt en wie er verantwoordelijk is bij niet-realiseren van de sanering. De gemeente wenst verder ook geraadpleegd te worden bij de bepaling van de procedure voor de analyse van een aanvraag met betrekking tot een zwart punt.	neen		Een wijziging van de Geluidsordonnantie is niet voorzien. De gemeenten worden al betrokken bij de wegwerking van de zwarte punten op hun grondgebied.
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>			
	V.17: BECI is van mening dat de vermindering van de snelheid in de stad en de door het verkeer veroorzaakte geluidshinder hier met elkaar <b>verward worden</b> en dat er ook andere factoren een rol spelen (onderbrekingen van het traject, obstakels voor de vlotheid van het verkeer, zoals bepaalde verkeersremmende inrichtingen, de wegbedekking).	neen		Snelheid is één van de hoofdfactoren van de productie van wegverkeerslawaaai. Voor het overige werden de andere criteria opgenomen bij V.17.a.
	<b>30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent)</b>			
	V.17: <b>Mobiliteit</b> : De van het wegverkeer afkomstige geluidshinder moet door middel van inrichtingen (rotondes) verminderd worden.	neen		Al in V.17.a.
	<b>31 – MIVB</b>			
	V.17: Dit voorschrift is te kort en niet ambitieus genoeg (drastische en dringende verminderingen).	neen		Het Geluidsplan kan alleen maar verwijzen naar het IRIS-plan.
	V.17: De 'modal shift' moet aangemoedigd worden.	neen		Idem
	V.17: Het openbaar vervoer moet versterkt worden (en er moet dus in nieuw rollend materieel geïnvesteerd worden).	neen		Idem
	V.17: Er moet op een 'geluidwerende' aanleg van wegen toegezien worden (aanleg en staat van de wegen).	neen		Al in V.17.a.
	V.17: De MIVB betreurt het dat de <b>promotie van de alternatieve vervoersmodi voor de wagen</b> ter bestrijding van de geluidshinder in een stedelijke omgeving onvoldoende op de voorgrond geplaatst wordt. De MIVB betreurt het ontbreken van een voorschrift dat uitdrukkelijk de promotie van het openbaar vervoer en een aanmoediging van de 'modal shift' beoogt.	neen		Vgl. bovenstaande opmerkingen. Voor het overige heeft deze aanbeveling veeleer betrekking op het IRIS-plan, waarvan het Geluidsplan de akoestische impact wil opvolgen – vgl. V.16.
	V.17: De MIVB betreurt het dat het voorschrift geschrapt werd, dat een beperking van het gebruik van de wagen beoogde: De MIVB wijst erop dat een drastische vermindering van de van het wegverkeer afkomstige geluidshinder alleen maar gerealiseerd kan worden door de implementatie van een ambitieus beleid dat een beperking van het gebruik van de wagen in de stad nastreeft, wat gecompenseerd dient te worden door de ontwikkeling van een doeltreffend openbaar vervoer dat ook op geluidsvlak sterke prestaties levert.	neen		Idem
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>			
	V.17.b.: De gemeente dringt erop aan dat ze betrokken zou worden bij de studies die er naar de zwarte punten op haar grondgebied verricht worden (al was het maar dat ze de documenten in verband met de studies zou ontvangen). Ze vraagt om aan het einde van de E40 inrichtingswerken uit te voeren.	neen		De gemeenten worden al betrokken bij de wegwerking van de zwarte punten op hun grondgebied. De E40 vormt een erkend zwart punt dat het voorwerp dient uit te maken van een specifieke inrichting.



	V.17.c.: Dit moet uitgebreid worden tot bepaalde gemeentelijke projecten en de gemeentelijke zwarte punten moeten bij de andere zwarte punten opgenomen worden (zie brief voor de lijst).	neen	Al in V.17.c., laatste §.
	V.17.d.: Er moeten specifieke geluidsmetingcampagnes uitgewerkt worden voor bepaalde lawaaierige types van voertuigen, zoals motors, bromfietsen en quads.	neen	Al in V.36.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.17.a.: Het Gewest moet er zich van vergewissen dat er wel degelijk rekening werd gehouden met de geluidshinderproblematiek bij stedenbouwkundige en mobiliteitsprojecten (via vragenlijsten of workshops).	ja	Wat de stedenbouwkundige projecten betreft: al in V.13. V.17.a. aangevuld.
	V.17.c.: <b>Bepaalde verkeersaders moeten als zwart punt erkend worden:</b>	neen	Al in V.3.a. en V.17. Het kadaster zal als vertrekpunt gebruikt worden voor de erkenning van zwarte punten.
	- De Vuurkruisenlaan		Idem
	- De Louizalaan		Idem
	- De Kennedytunnel		Idem
	- De Noordring (en zijn uitbreiding)		Idem
	V.17.d.: Is het de <b>snelheid</b> die of het veranderen van snelheid dat de meeste geluidshinder veroorzaakt?	neen	Snelheid is één van de hoofdfactoren van de productie van wegverkeerslawaaai.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.17.a.: De Raad is gewonnen voor de idee van een oordeelkundig gebruik van materialen op het vlak van wegbedekking.	neen	Al in V.17a.
	V.17.b.: De organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen, zijn van mening dat een verlaging van de snelheid en een vermindering van de stromen niet relevant zijn voor een vermindering van de geluidshinder.	neen	Het verkeer speelt een belangrijke rol in de toename en de vermindering van de geluidshinder. Snelheid is één van de hoofdfactoren van de productie van wegverkeerslawaaai. Zie tal van studies ter zake en met name de resultaten van de autoloze dagen (wat de stromen betreft).
	V.17.d.: De Raad acht het opportuun om het effect van verschillende weginrichtingen op de geluidshinder te bestuderen.	neen	Al in V.17.a. Het vademecum maakte ter zake al de balans op.
	<b>V.17: Van vervoer afkomstige geluidshinder – Wegverkeer</b>		
	Algemene hinder die te wijten is aan de door het wegverkeer veroorzaakte geluidshinder. (19-21-27-28) Stijging van het aantal voertuigen, verlenging van de spitsuren, ontwikkeling van het wegvervoer van ondernemingen. (21-27)	neen	Al in V.16 tot 20.
	<b>Motors en motorfietsen:</b> Overdreven snelheid en geluidshinder, dag en nacht, vooral bij jongeren, ... Het is jammer dat er tot nu toe geen bewustmakingscampagne rond dit thema gevoerd werd (verzoek om een nationale actie te organiseren). De overheid wordt verweten, niets te ondernemen (geen enkele controle van de politie). Er wordt voorgesteld om de vereniging van motorrijders aan te spreken. Er moeten metingen verricht en normen bepaald worden voor dit type van voertuigen. Er moet een onderzoek op het terrein komen. Er moeten 'antigeluidshinderverenigingen' opgericht worden. (16) Het gaat hier om een probleem van geluidshinder dat verband houdt met tweewielers, quads en andere 4x4's. (21)	neen	Al in V.36.
	<b>Geluidshinder die veroorzaakt wordt door uitlaten waarmee geknoeid werd:</b> strengere controles, enz. (1-11-21)	ja	V.17.d. aangevuld.
	<b>Agressief rijgedrag (11)</b>	neen	Al in V.20.
	<b>Overdreven snelheid (11-21)</b>	neen	Al in V.17.a.
	<b>Stilstaan met draaiende motor (11-22 (bussen))</b>	neen	Al in V.20.
	<b>Geluidshinder die veroorzaakt wordt door een onaangepaste aanleg van wegen</b> (klinkers in beton, niet-verhoogde kruispunten, onaangepaste snelheid, wegbedekkingen). (5-11-21-28)	neen	Al in V.17.a.
	<b>Betere aanleg</b> bv. Creatie van zones 30. (21-28) De aanleg van grote verkeersaders als stedelijke boulevards moet aangemoedigd worden. (28) De wegbedekkingen moeten verbeterd worden. (28)	neen	Al in V.17.a., b. en c.
	<b>Door claxons veroorzaakte geluidshinder (8-28)</b>	neen	Al in V.34 (gedrag).
	<b>Door de fluitjes van politieagenten veroorzaakte geluidshinder,</b>	neen	Dit valt onder het



	<b>wanneer deze het verkeer aan het regelen zijn (28)</b>		toepassingsgebied van het verkeersreglement.
	<b>Meer controles:</b> meer politiepersoneel, oprichting van fietsbrigades in alle gemeenten, gemeenteraden met dit onderwerp op de agenda. (21)	neen	Dit valt buiten ons toepassingsgebied.
	<b>Tegenspraak met het IRIS II-plan en de gemeentelijke mobiliteitsplannen:</b> Concentratie van de verplaatsingen op bepaalde verkeersaders (gewestelijke transit- en invalswegen) >< Principes van een aanleg die het verkeer en de snelheid van dat verkeer op dezelfde verkeersaders wil verminderen om de geluidshinder te verkleinen. Het BHG moet geen autosnelweg worden, maar ook geen klein dorp. Is het behoud van verschillende transit- en invalswegen naar wijken en gemeenten immers niet onontbeerlijk? (13)	neen	Al in V.16.
	<b>De Invalidenlaan moet erkend worden als zwart punt. (15)</b> Het transitverkeer en daarmee ook de geluidshinder moeten er verminderd worden.	neen	Al erkend naar aanleiding van het eerste Geluidsplan.
	<b>Het viaduct H. Debroux moet erkend worden als zwart punt. (28)</b> Het moet afgebroken worden. (28)	neen	Al erkend naar aanleiding van het eerste Geluidsplan.
	<b>De Oostring ter hoogte van de Welriekende Dreef moet erkend worden als zwart punt.</b> De woningen zijn gelegen in het Vlaams Gewest (Overijse), maar de geluidsbron in het BHG, ...	neen	Al in V.3.a. en V.17.c. Het kadaaster zal als vertrekpunt gebruikt worden voor de erkenning van de zwarte punten.
	Er wordt voorgesteld om geluidsschermen te plaatsen langs de <b>Ring ter hoogte van Vorst</b> (maar probleem van ondoeltreffendheid over lange afstand), om de Ring ter hoogte van Vorst te overdekken, om gebouwen boven de Ring op te trekken. (27)	neen	Al in V.17.b.
	<b>Het aantal voertuigen</b> dat in Brussel rondrijdt, moet drastisch <b>verminderd worden</b> , vooral dan het aantal pendelvoertuigen. (28)	neen	Al in V.16 – valt onder het toepassingsgebied van het IRIS-plan.
	Er moet een <b>voertuigtaks</b> voorzien worden in functie van het aantal gereden kilometers (en niet in de vorm van een forfaitair bedrag). (28)	neen	Al in V.18.
	<b>De</b> (toegelaten en daadwerkelijk gereden) <b>snelheden moeten verlaagd worden. Er moeten meer snelheidscontroles georganiseerd worden</b> en met de geïnde boetes moeten geluidshinderverlagende inrichtingen gefinancierd worden, ... (28)	neen	Al in V.17.d. en V.18.
	De <b>geluidsmuren en -schermen</b> moeten verbeterd en verhoogd worden. (28)	neen	Al in V.18.
	<b>De fiets- en voetgangersinfrastructuur moeten verbeterd worden. (28)</b>	neen	Al in V.16.
	<b>Het aanbod van het openbaar vervoer moet uitgebreid en verbeterd worden. (28)</b>	neen	Al in V.16.
	De <b>breedte van de rijvakken</b> mag alleen verkleind worden, als de snelheid verlaagd en gecontroleerd wordt. (28)	neen	Al in V.17.a.
	V.17: Terrassen van cafés en restaurants die naar de straatkant gericht zijn, zodat met niet rustig een glas kan drinken. (16)	neen	In tegenspraak met de bescherming van de binnenterreinen van huizenblokken, maar al in V.1.b. en V.14 met betrekking tot de definiëring van de stille zones.
<b>Voorschrift 18</b>			
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.18: Dit voorschrift moet opgesmukt worden met maatregelen die erop gericht zijn om de producenten aan te moedigen, die inspanningen leveren om minder lawaaierige producten te produceren of om de door henzelf veroorzaakte geluidshinder te verminderen.	neen	Als de producten performanter zijn op het vlak van productnormen, is alleen de Federale Staat bevoegd.
<b>Voorschrift 19</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.19: Van de chauffeurs van <b>vrachtwagens waarmee ophalingen verricht worden</b> , moet geëist worden dat ze hun snelheid verminderen en dat ze specifiek opgeleid zijn om met dit soort van voertuigen te rijden.	neen	Al in V.19.



<b>Voorschrift 19 bis</b>			
	V.7: De geluidshinder die veroorzaakt wordt door het <b>laden en lossen</b> in de buurt van winkels (alsook door de werking van het hiervoor gebruikte materiaal). (22)	ja	Opgenomen in de milieuvergunning van de winkels die een bepaalde oppervlakte hebben ( $\geq 1.000 \text{ m}^2$ ). Daaronder: bijkomend voorschrift 19 bis voor leveringen.
<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>			
	V.13: Hier moet ook de problematiek van de leveringen (in de open lucht) nog aan toegevoegd worden.	ja	Opgenomen in de milieuvergunning van de winkels die een bepaalde oppervlakte hebben ( $\geq 1.000 \text{ m}^2$ ). Daaronder: bijkomend voorschrift 19 bis voor leveringen.
<b>18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique)</b>			
	V.17: De uren waarop <b>vrachtwagens die komen leveren</b> , toegang hebben tot de stad, moeten gereguleerd worden.	neen	De leveringstijden worden door de gemeentereglementen gereguleerd. Wat de leveringen betreft: Opgenomen in de milieuvergunning van de winkels die een bepaalde oppervlakte hebben ( $\geq 1.000 \text{ m}^2$ ). Daaronder: bijkomend voorschrift 19 bis voor leveringen.
<b>Voorschrift 20</b>			
<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>			
	V.20: Er moet een samenwerking met het Federale niveau voorzien worden om <b>de normen van het verkeersreglement te doen naleven</b>	neen	Het verkeersreglement bepaalt geen normen.
	V.20: Het onderzoek naar een verwarmingssysteem dat los van de motor zou kunnen werken, moet aangemoedigd worden (problematiek van de motor die voor de verwarming draait, wanneer het voertuig stilstaat).	neen	Al in V.37.
<b>18 – ASEPRÉ (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique)</b>			
	V.20: Aan de chauffeurs, voornamelijk van de vrachtwagens, zou gevraagd moeten worden om minder snel te rijden en hun motor stil te leggen, wanneer het voertuig stilstaat, en er moeten ook educatieve campagnes komen, die een 'zachte' manier van rijden promoten (met name in de buurt van verkeersdrempels).	neen	Al in V.19, V.19 bis, V.20, V.21 a. Voor het overige is dit een zaak van de MIVB en de vrachtwagenbedrijven.
<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>			
	V.20: De informatie over de impact van snelheid op de geluidshinder moet gebaseerd zijn op gecontroleerde wetenschappelijke grondslagen.	neen	Dat is het geval.
	Er moet verder ook informatie verspreid worden over rijgedrag, waarbij met name motorrijders gesensibiliseerd moeten worden.	neen	Al in V.20.
<b>Voorschrift 21</b>			
<b>30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent)</b>			
	V.21.a.: De overeenkomsten met de openbare vervoersmaatschappijen moeten herbekeken worden (bouwplaatsen, infrastructuur, stillere exploitatie).	neen	Al in V.21.a.
<b>31 – MIVB</b>			
	V.21: Hier moet de MIVB als partner toegevoegd worden. De maatschappij zou betrokken moeten worden bij de projecten voor de wegen die al door het openbaar vervoer gebruikt worden of die door het openbaar vervoer gebruikt zullen worden (met de aanbeveling om daarbij voorrang te geven aan het openbaar vervoer).	neen	Al in V.21.b.
<b>36 – Gemeente Etterbeek</b>			
	V.21-22: De gemeente vraagt om de site achter de Vlieger Thieffrystraat (lijnen + werkzone) als zwart spoorweg- en metropunt op te nemen.	neen	Al in V.3.b., V.3.c. en V.21.b. Het kadaster zal als vertrekpunt gebruikt worden voor de erkenning van zwarte punten.



	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.21.a.: Het personeel moet een opleiding krijgen over het <b>correcte gebruik van de openbare vervoersmiddelen</b> (aan de laatste halte moet de motor uitgeschakeld worden, de snelheidsbeperkingen moeten gerespecteerd worden).	neen	Al in V.21.a. Voor het overige is dit een zaak van de MIVB.
	V.21.b.: <b>Bepaalde ontwikkelingen van het tramnet moeten als zwart punt erkend worden:</b>	neen	Al in. V.3.b., V.3.c. en V.21.b. Het kadaster zal als vertrekpunt gebruikt worden voor de erkenning van zwarte punten.
	- De verkeersaders Lombard, Wolvengracht, Schildknaap (gelede voertuigen, met name bussen)		
	- De eindhalte Esplanade		
	- Nieuwe lijn van tram 9 (Dikkebeuklaan en de eindhalte ter hoogte van de Palfijnsquare)		
	<b>Van vervoer afkomstige geluidshinder – Openbaar vervoer: V.21</b>		
	Het gebruik van de metro moet aangemoedigd worden. De metro is immers doeltreffender en veroorzaakt minder geluidshinder, ook al is hij duurder dan de bus of de tram. (13)	neen	De ontwikkeling van de metro gebeurt in functie van de behoeften inzake belasting, doeltreffendheid, enz. (niet in functie van de geluidshinder).
	De door de <b>toeristenbussen</b> veroorzaakte geluidshinder die in de Stalingradstraat parkeren. (22)	neen	Al in V.7 en V.20.
	<b>Van vervoer afkomstige geluidshinder – Metro: V.21</b>		
	Verzoek van een geluidsscherm in de Vlieger Thieffrystraat 60 te Etterbeek ( <i>Yvonne Marteaux – Etterbeek</i> )	neen	Al in. V.3.b., V.3.c. en V.21.b. Het kadaster zal als vertrekpunt gebruikt worden voor de erkenning van zwarte punten.
<b>Voorschrift 22</b>			
	<b>Van vervoer afkomstige geluidshinder – Trein</b>		
	V.22: Treinen tussen Brussel-Zuid en het station Kapellekerk: lawaaiërig rollend materiaal, locomotief aan de halte en knarsend geluid door de bocht. (22)	neen	Al in V.22.
<b>Voorschrift 23</b>			
	<b>Van vervoer afkomstige geluidshinder – Trein</b>		
	Lijnen 1, 96 en 124, de TGV, het toekomstige GEN. Evenementieel, dus minder veeleisend. (27)	neen	De evenementiële indicator is niet minder veeleisend; houdt rekening met de daadwerkelijke hinder.
<b>Voorschrift 24</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.24 en volgende: Er moet nagedacht worden over een <b>verlegging van de vliegroutes</b> in de richting van minder dichtbevolkte zones.	neen	Al in V.24.
	<b>18 – ASEPRÉ</b> (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique)		
	V.24: Op de federale overheid moet er druk uitgeoefend worden om <b>nachtvluchten te verbieden en de activiteiten van de luchthaven drastisch te verminderen.</b>	neen	Er moet een samenwerkingsovereenkomst komen. Dat hoeft niet noodzakelijk door een afschaffing van de nachtvluchten te zijn.
	<b>24 – FOD Mobiliteit en Vervoer – Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit</b>		
	V.24: De Federale Staat merkt op dat, mocht het BHG beslissen om zijn geluidsdrempels te verlagen, deze in de praktijk niet gerespecteerd zouden kunnen worden (teveel omstandigheden waarover de Federale overheid geen controle heeft). Elke nieuwe verlaging van de drempels zou dan ook alleen maar het geschil verergeren, dat er tussen de verschillende Gewesten en met de Federale Staat bestaat. → Noodzaak van een samenwerkingsovereenkomst.	neen	Verlaging van de drempels niet opgenomen in het Geluidsplan.



	De Federale Staat wijst erop dat de vliegroutes door de Raad van State gevalideerd werden (arrest nr. 187.998 van 17/11/2008), met dien verstande dat de weerhouden optie wel degelijk rekening heeft gehouden met de bevolkingsdichtheid van zone 3. De Federale Staat vraagt dan ook om de bewering " <i>bij het bepalen van de routes en de vluchtprocedures en (sic) geen rekening heeft gehouden met het criterium van de bevolkingsdichtheid</i> " in te trekken.	neen	De beslissing van de Raad van State die naar de bevolkingsdichtheid van zone 3 verwijst, betreft alleen de 02/20-routes (= Oostrand, dus niet het BHG). Voor alle andere routes blijft dit punt relevant.
	Beperking van de meest lawaaierige vliegtuigen: De Federale Staat benadrukt dat de nationale luchthaven één van de luchthavens met de meeste exploitatiebeperkingen is. Nieuwe beperkingen kunnen niet overwogen worden, omdat de Federale Staat Europese richtlijn 2002/30 moet respecteren.	neen	Er kan geprobeerd worden om richtlijn 2002/49 na te leven. Voor het overige belet niets een nationale overheid om verder te gaan dan de Europese voorschriften.
	<b>25 – Vlaamse Luchthavencommissie (VLC):</b> V.24 en volgende:		
	De VLC bevestigt het belang van een duurzame overeenkomst tussen de Federale regering en de Gewesten. Het bestaan van verschillende geluidsnormen trekt een zware wissel op de werking van de luchthaven.	neen	Al in V.24. Bovendien beschikt alleen het BHG over normen (niet het Vlaams Gewest).
	De Europese richtlijnen 2002/49 en 2002/30 moeten samen in aanmerking genomen worden.	ja	Er werd een verwijzing naar beide richtlijnen toegevoegd.
	De VLC is van mening dat het tussen de verschillende betrokken instanties tot een harmonisering moet komen (werkwijze, ...).	neen	Bevoegdheid van de Gewesten
	De VLC pleit voor een geïntegreerde aanpak van de luchtvaart en een gelijktijdige evaluatie van de verschillende aspecten (mobiliteit, milieu, sociale aspecten, economische factoren, ...).	neen	Het Geluidsplan is een milieuplan. Zijn rol en doelstellingen zijn bijgevolg milieugericht.
	<b>26 – Brussels Airport Company:</b> V.24 en volgende		
	De BAC is van mening <b>dat de geluidshinder die door de luchtvaart gegenereerd wordt, veel strenger aangepakt wordt</b> dan de geluidshinder die door andere bronnen veroorzaakt wordt, met alle gevolgen vandaan voor de economische leefbaarheid van de luchthaven.	neen	Er bestaan overeenkomsten met de beheerders en exploitanten van de openbare vervoerinfrastructuur (MIVB en NMBS) in verband met geluidshinder en trillingen en er wordt ook op verschillende manieren samengewerkt met Mobiel Brussel, de beheerder van de weginfrastructuur en coauteur van het Geluidsplan. Het Geluidsplan herhaalt de vraag van het BHG naar een samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot het luchtverkeer boven het BHG. Bovendien ondersteunt het Geluidsplan een mobiliteit die voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk is en waarvan de druk op het milieu zo klein mogelijk is (in het bijzonder op het vlak van geluidshinder).
	De BAC heeft als kritiek op het <b>ontwerp van plan</b> dat het geen rekening heeft gehouden met de <b>evenwichtige benadering</b> die bij Richtlijn 2002/30 wordt voorzien en die absoluut door de ter zake bevoegde instantie onderzocht moet worden, wanneer er dergelijke beslissingen getroffen worden die een <b>exploitatiebeperking</b> met zich meebrengen.	neen	Zie de verschillende juridische beslissingen, met name die van de Raad van State (arresten van 9 mei 2006) en het Hof van Beroep (arrest van 9 juni 2005, bevestigd door het Hof van Cassatie in zijn arrest van 21 december 2006).
	De BAC is van mening dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de aanbevelingen op lange termijn van de Wereldgezondheidsorganisatie op een onjuiste manier toepast voor onmiddellijke en louter repressieve doeleinden.	neen	Zie de verschillende juridische beslissingen, met name die van de Raad van State (arresten van 9 mei 2006) en het Hof van Beroep (arrest van 9 juni 2005, bevestigd door het Hof van Cassatie in zijn arrest van 21 december 2006).



	De BAC is van mening dat het ontwerp van geluidsband onvoldoende rekening houdt met het sociaaleconomisch belang van de luchtvaartactiviteiten.	neen	Het Geluidsplan is een milieuplan. Zijn rol en doelstellingen zijn bijgevolg milieugericht.
	De BAC wijst erop dat een overheid niet eenzijdig een actieplan kan opleggen, als dit plan dwingende gevolgen heeft op het Federale niveau of in de andere Gewesten.	neen	Zie de verschillende juridische beslissingen, met name die van de Raad van State (arresten van 9 mei 2006) en het Hof van Beroep (arrest van 9 juni 2005, bevestigd door het Hof van Cassatie in zijn arrest van 21 december 2006). Bovendien werd het Geluidsplan ter advies aan de Federale Staat en het Vlaams Gewest voorgelegd.
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel):</b> V.24 en volgende:		
	Noodzaak tot <b>samenwerking tussen de Federale Staat en de Gewesten</b> , voor zover de voorschriften geen afbreuk mogen doen aan de aantrekkelijkheid en de ontwikkeling van de luchthaven van Brussel-Nationaal die voor Brussel een fundamentele economische hefboom vormt.	neen	Al in V.24.
	Noodzaak van de naleving van het Europese principe van de <i>'Balanced Approach'</i> . Daarbij wordt geëist dat de keuze van de maatregelen om de hinder afkomstig van de werking van de luchthavens te beperken, gewaardeerd zou worden in functie van het evenwicht tussen de kosten en baten van deze maatregelen. De maatregelen zelf zouden op hun beurt dan weer geëvalueerd moeten worden in functie van de nagestreefde doelstellingen op milieuvlak.	neen	Al in V.24.
	Geen discriminatie tussen het luchtvervoer en de andere transportmodi (weg- en spoorwegverkeer), noch met betrekking tot de geluidsnormen, noch wat de sancties bij een eventuele overschrijding van deze normen betreft.	neen	Zie de verschillende juridische beslissingen, vooral die van de Raad van State (arresten van 9 mei 2006) en het Hof van Beroep (arrest van 9 juni 2005, bevestigd door het Hof van Cassatie in zijn arrest van 21 december 2006).
	<b>30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent):</b> V.24 en volgende:		
	De luchthaven moet de hele nacht gesloten worden. Het vrachtvervoer en het postverkeer moeten verminderd worden.	neen	Er moet een samenwerkingsovereenkomst komen. Dat hoeft niet noodzakelijk door een afschaffing van de nachtluchten te zijn.
	<b>33 – Gemeente Evere:</b> V.24 en volgende		
	Er moet rekening gehouden worden met de gevolgen van de van vliegtuigen afkomstige geluidshinder voor de gezondheid (zie rapport van dokters uit Evere en getuigenissen van patiënten): Het principe van 'de vervuiler betaalt' moet toegepast worden (de kosten die met de geluidspollutie verband houden, zouden op de verantwoordelijken voor de hinder verhaald moeten worden) en men moet de beslissingsbevoegde personen of organen ervan bewust maken dat elke persoon het recht heeft om in een gezonde omgeving te leven.	neen	Al in V.24.
	<b>Van vliegtuigen afkomstige geluidshinder:</b> V.24 en volgende		
	Aanzienlijke hinder. (8-10-12-15-21-23-27) Zelfs zo erg dat men wil verhuizen. (10) Met name 's nachts. (12-21-23) En tijdens het weekend. (21-23)	neen	Al in V.25.
	Wat te doen? (6-27)	neen	Al in V.25.
	De ratio Vlaamse/Brusselse werknemers van de luchthaven moet bepaald worden en deze moet op de hinder worden toegepast. Degenen die de vruchten van de economische activiteit zouden plukken, zouden de hinder er dan bij 'krijgen' ... (15)	neen	Behoort niet tot het actieterrein van het Geluidsplan.
	De door helikopters (meer bepaald die van de politie) veroorzaakte geluidshinder die in het ontwerp van Geluidsplan niet vermeld wordt. (21-27)	ja	V.26 aangevuld.





Voorschrift 25			
	<b>24 – FOD Mobiliteit en Vervoer – Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit</b>		
	V.25: De Federale Staat maakt een voorbehoud bij een verstrenging van de controle van de toepassing van het vliegtuigenbesluit van mei 1999. Geluidsniveaus van de vliegtuigen hangen niet alleen af van het type van apparaat dat gebruikt wordt, maar ook van de route, de lading en de weersomstandigheden. Met deze factoren zou eveneens rekening gehouden moeten worden bij de vaststelling en de bestraffing van inbreuken. En aangezien de route van het vliegtuig opgelegd wordt door de luchtverkeersleiding, zou de maatschappij niet bestraft mogen worden in functie van de gevolgde route.	neen	V.25 heeft het over een behoud van de controles. In de verschillende beroepsprocedures die door de luchtvaartmaatschappijen werden ingesteld, kon het verband van deze factoren met de inbreuken op de geluidsnormen niet aangetoond worden.
	De Federale Staat verwijt Leefmilieu Brussel – BIM dat het in de opvolging van de procedures gebruikmaakt van een bepaalde progressiviteit en vraagt om dit principe en de tolerantiemarges in een reglementering vast te leggen.	neen	Het is moeilijk om hierover regels op te stellen. Het bestuur moet een zekere beoordelingsvrijheid bewaren (zoals dat ook het geval is bij de Politie en de Politierechtbank, evenals bij elk controle- en bestraffingsorgaan).
	De Federale Staat wijst erop dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar besluit zal dienen te herzien.	neen	Het BHG vraagt een herziening van de vliegroutes (V.24).
	De Federale Staat wijst erop dat voor haar de veiligheid prioritair is en blijft.	neen	Behoeft geen reactie.
Voorschrift 26			
	<b>24 – FOD Mobiliteit en Vervoer – Kabinet van de Staatssecretaris voor Mobiliteit</b>		
	V.26: De Federale Staat wijst erop dat haar diensten klaarstaan om de informatie waarover ze beschikken, te delen.	neen	Behoeft geen reactie.
Voorschrift 27			
	<b>20 – Gemeente Ukkel</b>		
	V.27: Geluidshinder die met de horecasector verband houdt, wordt in het ontwerp van Geluidsplan II niet in aanmerking genomen → Verzoek om de <b>horecasector</b> het voorwerp van een besluit te laten uitmaken, waarin de specifieke voorwaarden voor de exploitatie van deze etablissementen opgenomen worden (met inbegrip van voorwaarden op het vlak van geluid).	neen	Al in V.7 (buurtlawaai), V.27-29 (HVAC) en V.31 (muziek) – reglementering bestaat al of wordt herbekeken + zie voorstel V.7 bis.
	<b>32 – Gemeente Watermaal-Bosvoorde</b>		
	V.27: Dit moet <b>uitgebreid worden</b> tot de milieuvergunningen van klasse 2 en de aangiften van klasse 3.	neen	De formulieren voor klasse 2 en klasse 3 bestaan. Verlangen om de procedures niet ingewikkelder dan nodig te maken.
	<b>33 – Gemeente Evere</b>		
	V.27: Dit moet <b>uitgebreid worden</b> tot de milieuvergunningen van klasse 2 en de aangiften van klasse 3.	neen	Zie hierboven.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.27: Dit moet uitgebreid worden tot milieuvergunningen van klasse 2.	neen	Zie hierboven
	<b>35 – Gemeente Jette</b>		
	V.27: Dit moet uitgebreid worden tot de milieuvergunningen van klasse 2 en de voorafgaande aangiften.	neen	Zie hierboven
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.27: De Stad benadrukt het probleem van de op binnenterreinen van huizenblokken gelegen <b>horecaterassen</b> (tal van klachten). Een preciezer wettelijk kader en middelen ter controle en begeleiding van de etablissementen met oude vergunningen zouden van harte welkom zijn	neen	Al in V.7 (buurtlawaai), V.27-29 (HVAC) en V.31 (muziek) – reglementering bestaat al of wordt herbekeken + zie voorstel V.7 bis.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.27: Hier is er sprake van een gebrek aan duidelijkheid. De 2 <sup>de</sup> paragraaf moet hier herschreven worden.	neen	Duidelijk voorschrift



	V.27: <b>Van ingedeelde inrichtingen afkomstige geluidshinder:</b> Carrosserie (door de gemeente opgemaakt proces-verbaal, geen reactie van Leefmilieu Brussel). (28)	neen	Geen spoor van het proces-verbaal van de gemeente. Er bestaan echter wel verschillende dossiers voor de wijk. Verzoek om toegang tot de milieu-informatie richten (via het ad hoc formulier) aan het adres van de juridische cel van de Milieupolitie.
<b>Voorschrift 28</b>			
	<b>20 – Gemeente Ukkel</b>		
	V.28: Geluidshinder die met de horecasector verband houdt, wordt in het ontwerp van Geluidsplan II niet in aanmerking genomen → Verzoek om de <b>horecasector</b> het voorwerp van een besluit te laten uitmaken, waarin de specifieke voorwaarden voor de exploitatie van deze etablissementen opgenomen worden (met inbegrip van voorwaarden op het vlak van geluid).	neen	Al in V.7 (buurtlawaai), V.27-29 (HVAC) en V.31 (muziek) – reglementering bestaat al of wordt herbekeken + zie voorstel V.7 bis.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.28: De handleiding van de goede praktijken moet aangepast worden aan een niet-professioneel publiek om haar ook toegankelijk te maken voor kleine exploitanten zonder technische dienst om de opvolging van de problematiek op zich te kunnen nemen.	neen	De handleiding kan niet ge vulgariseerd worden. Dat neemt echter niet weg dat de gemeenteamttenaren specifieke informatie zullen krijgen, zodat ze als tussenpersoon kunnen fungeren.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.28: Er moet gestreefd worden naar de implementatie van betere geluidstechnieken.	neen	Al in V.28.
<b>Voorschrift 29</b>			
	<b>20 – Gemeente Ukkel</b>		
	V.29: Als de gemeente geluidsanalyses moet verrichten via gemachtigde ambtenaars, moet er een subsidie voor hun aanwerving voorzien worden	neen	Niet voorzien.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.29: Hier moet het bestaan van alternatieven voor HVAC-installaties (in termen van noodzaak en locatie) opgenomen worden.	neen	Opgenomen in V.28 (en de handleiding).
	<b>37 – Gemeente Sint-Gillis</b>		
	V.29: De geluidshinder die van <b>afzuigkappen en luchtafvoersystemen op binnenterreinen van huizenblokken</b> afkomstig is, waarvoor er geen specifieke reglementering bestaat. Een betere reglementering van de HVAC-normen zou in dit opzicht een goede zaak zijn, aangezien de gemeenten vrij machteloos staan tegenover de wildgroei van dit type van installaties en de geluidshinder die een slechte plaatsing ervan met zich mee kan brengen.	neen	I.l.-reglementering: als > 20.000 m <sup>3</sup> /uur Daaronder: valt onder de reglementering inzake buurtlawaai.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.29: De Stad benadrukt het probleem van de op binnenterreinen van huizenblokken gelegen <b>horecaterrassen</b> (tal van klachten). Een preciezer wettelijk kader en middelen ter controle en begeleiding van de etablissementen met oude vergunningen zouden van harte welkom zijn	neen	Al in V.7 (buurtlawaai), V.27-29 (HVAC) en V.31 (muziek) – reglementering bestaat al of wordt herbekeken + zie voorstel V.7 bis.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.29: Dit voorschrift mag geen bron van bijkomende administratief lasten worden.	neen	Geen impact op bedrijven of privésectoren.
<b>Voorschrift 30</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.30: Een reglementering van <b>de geluidshinder op bouwplaatsen</b> lijkt ons moeilijk (uurregelingen, controle van de grenswaarden). Het zou doeltreffender zijn om <b>de bouwondernemingen aan te sporen tot het hanteren van goede praktijken</b> en om middelen ter beschikking te stellen voor het verrichten van onderzoek naar de verdere ontwikkeling van de bestaande technologieën.	neen	Er wordt volop gewerkt aan het ontwerp van besluit. Het maakte al het voorwerp uit van een arbitrage met de belangrijkste beroepsfederaties. De twee hulpmiddelen (handleiding en besluit) hebben hun bestaansredenen.



	<b>18 – ASEPRÉ</b> (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique)		
	V.30: De van bouwplaatsen afkomstige geluidshinder moet verminderd worden door de plaatsing van <b>geluidsschermen</b> .	neen	Er wordt volop gewerkt aan het ontwerp van besluit.
	<b>30 – CODA (Comité de Défense de l'Altitude Cent)</b>		
	V.30: <b>Bouwplaatsen</b> : Stille machines en handelwijzen en naleving van de uurregelingen.	neen	Al in V.30.
	<b>37 – Gemeente Sint-Gillis</b>		
	V.30: De geluidshinder die van <b>bouwplaatsen</b> afkomstig is: Een versterking van de wetgeving en de uitwerking van een gids met goede praktijken op dit vlak zullen dan ook van harte welkom zijn als aanvulling op een versterking van de controle van de naleving van de werktijden	neen	Al in V.30.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.30: De Stad wil een sterkere, doeltreffende en realistische reglementering voor de <b>van bouwplaatsen afkomstige geluidshinder</b> , alsook een aanzienlijke controlecapaciteit en de invoering van een sneller boetesysteem dan het bestaande systeem van administratieve boetes.	neen	Al in V.30.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.30: De Raad staat positief tegen de uitwerking van een gids met goede praktijken voor het onder controle houden van de <b>bouwplaatsgeluiden</b> , is tevreden over het feit dat er met de beroepsfederatie samengewerkt wordt (Confederatie Bouw), vraagt om de samenwerking naar andere federaties uit te breiden, MAAR is gekant tegen een besluit, omdat dit ontoepasbaar zou zijn. Bovendien zijn er al uurregelingen voorzien in titel 3 van de GSV en de bepaling van geluidsnormen voor de bouwplaatsen zou de economische vrijheid in het gedrang brengen (arrest nr. 29/96 van het Arbitragehof van 15 mei 1996 verbiedt de bepaling van geluidsnormen voor bouwplaatsen).	neen	Er wordt volop gewerkt aan het ontwerp van besluit. Het maakte al het voorwerp uit van een arbitrage met de belangrijkste beroepsfederaties. De twee hulpmiddelen (handleiding en besluit) hebben hun bestaansreden. De GSV schrijft geen enkele regel voor in verband met de gevolgen voor het milieu; de voorwaarden die bepaald worden in de aangiften van klasse III hebben geen referentiekader en zorgen voor rechtsonzekerheid; de bouwplaatsen op de openbare weg zijn uitgesloten van de lijst van ingedeelde inrichtingen.
	<b>V.30 – Van bouwplaatsen afkomstige geluidshinder</b> : Hinder. (4-21- <i>ML Van Dam</i> ) Er moeten regels opgesteld worden voor de door bouwbedrijven veroorzaakte geluidshinder (bv. uurregelingen). (4) Het besluit bevindt zich al 3 jaar lang in de voorontwerpfase. (21) Geen bewustmaking van of informatie voor de arbeiders die op de bouwplaatsen aan het werk zijn. (21) Men dient zich te richten tot de syndici van de gebouwen waar er werken voorzien zijn, verspreiding van een handleiding van goede praktijken. ( <i>ML Van Dam</i> )	neen	Er wordt volop gewerkt aan het ontwerp van besluit. Het maakte al het voorwerp uit van een arbitrage met de belangrijkste beroepsfederaties. De twee hulpmiddelen (handleiding en besluit) hebben hun bestaansreden.
<b>Voorschrift 31</b>			
	<b>20 – Gemeente Ukkel</b>		
	V.31: Geluidshinder die met de horecasector verband houdt, wordt in het ontwerp van Geluidsplan II niet in aanmerking genomen → Verzoek om de <b>horecasector</b> het voorwerp van een besluit te laten uitmaken, waarin de specifieke voorwaarden voor de exploitatie van deze etablissementen opgenomen worden (met inbegrip van voorwaarden op het vlak van geluid).	neen	Al in V.7 (buurtlawaaai), V.27-29 (HVAC) en V.31 (muziek) – reglementering bestaat al of wordt herbekeken + zie voorstel V.7 bis.
	<b>29 – BECI (Kamer van Koophandel en het Verbond van Ondernemingen te Brussel)</b>		
	V.31: Dit mag niet ten koste gaan van het behoud van culturele evenementen en ontspanningsactiviteiten die de <b>feestelijke animatie</b> van Brussel kenmerken.	neen	Idem
	<b>37 – Gemeente Sint-Gillis</b>		
	V.31: <b>Geluidshinder</b> die verband houdt met <b>cafés en dancings</b> . De gemeente vraagt om de eisen inzake oppervlakte met betrekking tot de classificatie van schouwburg- en danszalen te herzien.	neen	Idem



	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.31: Dit voorschrift mag geen afbreuk doen aan het behoud van culturele evenementen.	neen	Idem
	<b>V.31 – Door versterkte muziek veroorzaakte geluidshinder:</b>		
	<b>In voertuigen</b> (ongeacht het type): doeltreffende wetgeving, precies verkeersreglement, strengere controles, enz. (1)	neen	Idem
	<b>In sportzalen.</b> (8)	neen	Idem
	<b>In cafés.</b> (11)	neen	Idem
	<b>In schouwburg- en bioscoopzalen, alsook bij andere culturele evenementen.</b> Voorstel om de zalen informatie te laten verspreiden over de bij hen maximaal toegelaten geluidsniveaus. (21)	neen	Idem
	V.31: Geluidshinder afkomstig van voetbalwedstrijden die op eender welk uur op groot scherm in cafés heruitgezonden worden (vooral hinderlijk tijdens de zomer). (22)	neen	Idem
<b>Voorschrift 32</b>			
	<b>18 – ASEPRÉ</b> (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement et la Promotion du Réseau Écologique)		
	V.32: Voor sirenes (politie, ambulances, ...) <b>moet er een grenswaarde voor de amplitude van het geluid vastgelegd worden</b> van niet meer dan 30 dB	neen	Al in V.32. Moeilijk te reglementeren domein; valt buiten de bevoegdheid van de Gewesten.
	<b>37 – Gemeente Sint-Gillis</b>		
	V.32: De geluidshinder die veroorzaakt wordt door de <b>sirenes</b> van celwagens die op weg zijn naar de gevangenis.	neen	Al in V.32.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	Ook de geluidshinder die door de <b>sirenes</b> van de voertuigen van de urgentiediensten veroorzaakt wordt, moet verminderd worden.	neen	Al in V.32.
	<b>V.32 – Door sirenes veroorzaakte geluidshinder:</b> Aanzienlijke hinder, ook 's nachts. (1-2-8-12-17-21-28) Coherenter reglementering in functie van het tijdstip, de dichtheid van het verkeer, de frequentie, het volume en de duur. (17)	neen	Al in V.32.
	<b>Door privéalarminstallaties veroorzaakte geluidshinder</b> (8-21)	neen	Moeilijk te reglementeren domein; valt buiten de bevoegdheid van de Gewesten.
<b>Voorschrift 33</b>			
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.33-34: De sensibiliserings- en voorlichtingscampagnes moeten op gemeentelijk niveau doorgetrokken worden in samenwerking met de actoren op het terrein.	neen	Al in V.33 en V.34.
<b>Voorschrift 35</b>			
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.35: Het vademecum voor wegverkeerslawaaï moet geactualiseerd worden.	neen	Dateert van 2004.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.35: Er moet gestreefd worden naar de implementatie van nieuwe geluidstechnologieën.	neen	Al in V.35.
<b>Voorschrift 36</b>			
	<b>36 – Gemeente Etterbeek</b>		
	V.36: De gemeente zou willen dat het BHG een onderzoek bij de bevolking over de tweewielers organiseert, alsook metingen op het terrein verricht om de impact van één enkel voertuig te berekenen en een actie in samenspraak met de verschillende overheden (op nationaal, gewestelijk en lokaal vlak) uitwerkt.	neen	Al in V.36.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.36: De <b>ecoscore</b> moet gebruikt worden om na te gaan, welke voertuigen de overheid moet kopen.	neen	Al in V.36.
<b>Voorschrift 37</b>			
	<b>31 – MIVB</b>		
	V.37: De MIVB wijst erop dat ze zich zal houden aan de afspraken die er gemaakt in het kader van de overeenkomsten en het beheerscontract. Hier moet een § toegevoegd worden, die stelt dat "Het Gewest zal de eventuele investeringsmeerkosten financieren".	neen	Valt onder het beheersplan van de MIVB.



	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.37: Dit voorschrift moet ook de voertuigen van particulieren omvatten.	neen	Al in V.36.
<b>Voorschrift 38</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.38: Er moet een <b>premiemechanisme</b> worden voorzien <b>voor weinig of niet-lawaaierig materiaal</b> . (Bedrijven die verder gaan dan de norm van hen vereist, zouden hiervoor beloond moeten worden) → Er moeten duidelijke criteria en drempelwaarden vastgelegd worden, waarmee dan bepaald kan worden, in welke gevallen er tot het heffen van de taks of het toekennen van de premie overgegaan moet worden.	neen	Het gaat hier om de herziening van een bestaande taks, een toekenning van een premie is niet voorzien.
	<b>34 – Gemeente Schaarbeek</b>		
	V.38: Mocht er een taks ingevoerd worden op basis van het systeem van 'de vervuiler betaalt', moet deze gepaard gaan met duidelijke informatiemaatregelen.	neen	Het gaat hier om de herziening van een bestaande taks.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.38: Tegenspraak met betrekking tot het feit dat de minst lawaaierige installaties beloond zouden moeten worden! (organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen (zij zijn van mening dat de fiscale maatregel niet relevant is en eisen een beloning) >< vakbonden (zij willen niet dat er geld van de gemeenschap gebruikt wordt om minder lawaaierige installaties te financieren).	neen	Het gaat hier om de herziening van een bestaande taks, een toekenning van een premie is niet voorzien.
	Verder is er ook tegenspraak in verband met de taks en het feit dat er van het ene ten opzichte van het andere Gewest anders belast zou worden (vakbonden (zij vinden dat er gekeken moet worden naar de specifieke context van het BHG en dat er dus een specifieke belasting moet komen) >< organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen).	neen	Idem
	De organisaties die de werkgevers en de middenstand vertegenwoordigen, vragen ten slotte een geleidelijke verlichting van de taks (in het geval er betere technieken beschikbaar zijn).	neen	Bij een wijziging van de installatie, is er een aanpassing van de taks (het is niet meer dezelfde installatie, dus is het ook niet meer dezelfde taks).
<b>Voorschrift 39</b>			
	<b>31 – MIVB</b>		
	V.39 en volgende: Hier moet men er ook naar streven om de (overheids- en privé)bedrijven financieel te helpen om de door hun activiteiten gegenereerde geluidshinder te verminderen: steun bij de uitvoering van geluidsaudits, steun bij het verrichten van investeringen (isolatie of innovatie), alsook fiscale stimuli	neen	De enige stimulans is de premie voor geluidsisolatie voor woningen.
	V.39 en volgende: Slechte isolatie van de buizen van de waterleiding van een eengezinswoning die tot appartementsgebouw verbouwd werd (en geluid van de douche na 22u00). (3)	neen	Al in V.41.
<b>Voorschrift 40</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.40: <b>De norm inzake geluidsisolatie</b> werd al geschrapt op het Federale niveau en mocht de goedkeuring van een reglementering op gewestelijk niveau absoluut noodzakelijk blijken, dan zou dit via een samenwerkingsakkoord dienen te gebeuren om een zekere duidelijkheid en coherentie met betrekking tot de na te leven normen te garanderen en ook om elke concurrentie tussen de gewesten op dit vlak te vermijden.	neen	Het voorschrift voorziet om de mogelijkheid van een transpositie van de normen te evalueren. Gewestelijke bevoegdheid en stedelijk karakter.
	<b>35 – Gemeente Jette</b>		
	V.40: De aanvragers van een stedenbouwkundige vergunning moeten ertoe verplicht worden om een geluidsisolatie van de wanden te voorzien bij de verbouwing van een appartementsgebouw (en dat zowel aan de binnen-, als aan de buitenkant).	neen	Al in V.40.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.40: De reglementering in verband met de <b>norm voor geluidsisolatie</b> is geen gewestelijke, maar een federale bevoegdheid (productnormen) → Dit voorschrift moet geschrapt worden.	neen	Het gaat hier niet om een productnorm, maar wel om een norm in verband met de kwaliteit van woningen.



	<b>BROH</b>		
	De Directie Monumenten en Landschappen vraagt om een uitsluitingsprincipe te bepalen voor de gebouwen die het voorwerp uitmaken van een bescherming als erfgoed.	ja	V.40 aangevuld.
	V.40: <b>Norm NBN S01-400-4</b> : De stedenbouwkundige diensten van de gemeenten moet geïnformeerd worden over het bestaan van deze norm. (28)	neen	In principe gebeurt de verspreiding van informatie over de bestaande normen via de ter zake erkende organen (WTCB Normen-antenne).
<b>Voorschrift 41</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.41: <b>Geluids- en thermische isolatie moeten als onlosmakelijk met elkaar verbonden beschouwd worden.</b> De beslissing die genomen wordt met betrekking tot de isolatie van een gebouw, moet automatisch verband houden met de beste prestaties ter zake, zowel vanuit thermisch als vanuit geluidsoptisch.	neen	Al in V.42.
	<b>38 – Stad Brussel</b>		
	V.41: Er moet personeel afgevaardigd worden om als betrouwbare schakel tussen de subsidies, de nieuwe technologieën en de burgers te fungeren en specifieke oplossingen voor welbepaalde woningen aan te reiken.	neen	Al in V.41.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.41: De gegevens in verband met de EPB-eisen moeten in de brochure 'Akoestische renovatie' opgenomen worden.	neen	Al in V.41.
<b>Voorschrift 42</b>			
	<b>14 – Raad voor het Leefmilieu</b>		
	V.42: <b>Het premiesysteem moet zoveel mogelijk vereenvoudigd worden</b> (energie en geluid).	neen	Al in V.41.
	V.42: <b>De voorwaarde om voor de premie in aanmerking te komen, moet geschrapt worden</b> (gebouwen van minimum 30 jaar oud).	neen	Al in V.42.
	<b>37 – Gemeente Sint-Gillis</b>		
	V.42: Het zou interessant kunnen zijn om het bedrag van de geluidsrenovatiepremies aan de inkomsten van de aanvrager aan te passen.	neen	Dat is al het geval.
	<b>40 – Economische en Sociale Raad</b>		
	V.42: Het <b>subsidiemechanisme</b> voor geluidsisolatie moet geënt zijn op het systeem van de <b>energiepremies</b> om doeltreffend te zijn. Bij de toekenning van premies moet ook systematisch de link gelegd worden met de <b>EPB</b> om het gebruik van isolatiemateriaal te stimuleren, dat op beide vlakken performant genoemd kan worden.	neen	Al in V.42, laatste §.
	<b>V.42 – Subsidies voor geluidsisolatie</b> : De subsidies voor (thermische en) geluidsisolatie moeten aangemoedigd worden. (6)	neen	Al in V.42.
	<b>V.42 – Tegenspraak tussen geluidsisolatie en EPB</b> inzake in ramen geïntegreerde ventilatie. (28)	neen	Al in V.42 en V.35.



## 7. Synthese

### Resultaten van het openbaar onderzoek van 15 oktober tot 31 december 2008

**Gevraagde adviezen** 14 organen

**Verzoeken om informatie** 3 particulieren

**Presentaties** Gewestelijke Commissie voor de Mobiliteit (06/11/2008)  
Raad voor het Leefmilieu (12/11/2008)  
Economische en Sociale Raad (20/11/2008)  
Commissie Mobiliteit van de gemeente Evere (19/11/2008)  
Stad Brussel (16/12/2008)

**Openbare zitting** 22/01/2009 - 10 deelnemers

**Ontvangen adviezen** 4 instellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
4 instellingen van buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
9 gemeenten  
2 verenigingen  
20 particulieren, waarvan 1 advocaat  
1 petitie (ondertekend door 7 personen)

**Vragenlijst** (*verspreid tijdens het openbaar onderzoek, onderzocht door IPSOS*)  
2.112 vragenlijsten op papier  
419 online vragenlijsten

**Telefonische opiniepeiling** (*op basis van de vragenlijst van het openbaar onderzoek, uitgevoerd door IPSOS*)

611 respondenten die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen, representatief staal van de Brusselse bevolking.

### Methodologie

Er werd rekening gehouden met alle tijdens het openbaar onderzoek en de openbare zitting geformuleerde opmerkingen en commentaar.

Deze werden eerst verdeeld over de verschillende voorschriften van het ontwerp van plan en vervolgens werd hun relevantie geanalyseerd.

In functie van deze analyse werden er dan bepaalde wijzigingen aan het plan overwogen.

Hierbij dient echter eveneens opgemerkt dat er ook bepaalde opmerkingen weliswaar relevant geacht werden, maar ondanks dit feit toch niet weerhouden werden. Dat komt omdat men in dat geval het plan ter preventie en bestrijding van geluidshinder niet de juiste hefboom ervoor vond en/of de opmerking in kwestie buiten het toepassingsgebied ervan viel.



INFOS



02 775 75 75  
[www.bruxellesenvironnement.be](http://www.bruxellesenvironnement.be)

Verantwoordelijke uitgevers: J.-P. Hannequart & E. Schamp  
Gulledelle 100 – 1200 Brussel

