

Convention spécifique
au

tronçon de lignes Watermael-
Schuman et à la future liaison
souterraine Schuman-Josaphat

entre la Région de Bruxelles-
Capitale

et

la Société Nationale des Chemins de
Fer Belges

relative aux bruits et aux vibrations
générés par l'exploitation
du chemin de fer

(pour être annexée à la convention
principale)

Specifieke overeenkomst
betreffende

het baanvak Watermaal-
Schuman en de toekomstige
ondergrondse verbinding
Schuman-Josaphat

tussen het Brussels Hoofdstedelijk
Gewest

en

de Nationale Maatschappij der
Belgische Spoorwegen

in verband met het geluid en de
trillingen veroorzaakt door de
spoorwegexploitatie

(te voegen bij de hoofdovereenkomst)

Signée à Bruxelles,

Ondertekend te Brussel,

Le/op 24.01.2001

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

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

Considérant le Plan Régional des Déplacements, appelé "Plan IRIS", du 1^{er} octobre 1998 qui met en avant la nécessité de réduire la pression automobile sur la Région par un transfert modal de 57.000 automobilistes vers le transport en commun;

Considérant que le développement d'un réseau RER constitue l'une des solutions indispensables pour réussir ce transfert modal;

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

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

✗ Considérant pour cela la nécessité, reconnue par la CICI, de porter à quatre le nombre de voies de la ligne 161 (Bruxelles-Luxembourg) entre les gares Watermael et Schuman et de percer un tunnel entre la gare Schuman et la ligne 26 (Halle-Vilvoorde) à hauteur de l'îlot Plasky-Max à Schaerbeek pour créer une liaison à deux voies entre les lignes 161 et 26;

✗ Considérant la demande de certificat d'urbanisme introduite par le Ministère fédéral des Communications et de l'Infrastructure pour réaliser les travaux nécessaires à cette mise à quatre voies et à la création de cette liaison à deux voies;

✗ Considérant l'étude d'incidences relative à cette demande, clôturée le 15 février 1999 et les amendements introduits au projet par le demandeur à la suite de cette étude;

Gelet op de noodzaak om de spoorwegbediening van het oosten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren ten einde de modale verdeling in het voordeel van het gemeenschappelijk vervoer te doen kantelen, zowel wat de peri-urbane als de urbane verplaatsingen betreft;

Gelet op het feit dat die verbetering een uitdrukkelijke voorwaarde is voor de ontwikkeling van de Brusselse Europawijk;

Gelet op het gewestelijk Vervoersplan, het zogenaamde "IRIS Plan", van 1 oktober 1998 dat op de noodzaak wijst om de druk van het autoverkeer op het Gewest te verminderen door een modale transfer van 57.000 automobilisten naar het gemeenschappelijk vervoer;

Gelet op het feit dat de ontwikkeling van een GEN een noodzakelijke voorwaarde is om die modale transfer te doen slagen;

Gelet op het feit dat de verbetering van de bediening van het oosten van het Gewest meer bepaald gerealiseerd zal worden in het kader van de invoering van dat GEN;

Gelet op het feit dat over het principe van dat GEN een akkoord werd bereikt binnen de ICVI op haar vergadering van 30 maart 1999 en dat dit akkoord werd bevestigd op de vergadering van 31 januari 2000 van deze Conferentie;

Gelet op de door de ICVI erkende noodzaak om daarvoor het aantal sporen van de lijn 161 (Brussel-Luxemburg) tussen de stations Watermael en Schuman op vier te brengen en om een tunnel te graven tussen het station Schuman en de lijn 26 (Halle-Vilvoorde) ter hoogte van het eilandje Plasky-Max in Schaerbeek om een verbinding op twee sporen tot stand te brengen tussen de lijnen 161 en 26;

Gelet op de aanvraag om een stedenbouwkundig attest ingediend door het federale Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur om de werken uit te voeren die nodig zijn voor het op vier sporen brengen van die lijn en de aanleg van die tweesporige verbinding;

Gelet op de milieueffectenstudie betreffende die aanvraag, die op 15 februari 1999 werd afgesloten en de naar aanleiding van die studie door de aanvrager ingediende amendementen op het

- project;
- Gelet op het openbaar onderzoek en het advies van de Overlegcommissie van 11 mei 1999;
- Gelet op het stedenbouwkundig attest dat door de gemachtigde ambtenaar van stedenbouw op 28 december 1999 werd afgeleverd en op de voorwaarden betreffende de levenskwaliteit van de omwonenden;
- Gelet op de algemene overeenkomst die de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben afgesloten inzake de strijd tegen geluidsoverlast en trillingen door de spoorwegen;
- Gelet op punt A5 van het stedenbouwkundig attest waarin wordt gevraagd dat de NMBS zich er schriftelijk toe verbindt de maatregelen voor haar rekening te nemen die, na het in exploitatie nemen van de nieuwe infrastructuur, waarborgen dat de opgelegde geluids- en trillingsnormen worden nageleefd;
- Gelet op punt B4 van het stedenbouwkundig attest dat, wat het geluid en de trillingen betreft, bepaalt dat vóór de indiening van de eerste aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor het baanvak tussen Watermaal en Leopoldswijk, een milieuovereenkomst moet worden gesloten tussen de NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende het geluid en de trillingen afkomstig van de spoorwegen; die overeenkomst heeft tot doel om op termijn de hierboven opgelegde drempels te verminderen en om meetcampagnes te organiseren, ook door vaste meetstations;
- Gelet op de punten B2, B3, B5, B6, B7, B8 van het stedenbouwkundig attest die handelen over de voorwaarden betreffende het geluid en de trillingen voortgebracht door de spoorwegexploitatie van het baanvak tussen Watermaal en het station Schuman;
- Gelet op punt C7 van het stedenbouwkundig attest, dat handelt over de trillingen opgewekt door de spoorwegexploitatie van de toekomstige tunnelsectie tussen het station Schuman en het uiteinde van de bestaande tunnel van de lijn 26, in de nabijheid van de Leuvensesteenweg;
- Gelet op het feit dat het noodzakelijk is een harmonisch evenwicht te vinden tussen enerzijds de vervoersfunctie per spoor, die nodig is voor de ontplooiing van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en voor de leefbaarheid van zijn mobiliteit
- X Considérant l'enquête publique et l'avis de la Commission de concertation du 11 mai 1999;
- X Considérant le certificat d'urbanisme délivré le 28 mai 1999 par le fonctionnaire-délégué de l'urbanisme et les conditions relatives à la qualité de vie des riverains;
- Considérant la convention générale conclue entre la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale en matière de lutte contre les nuisances sonores et vibratoires ferroviaires;
- X Considérant le point A5 du certificat d'urbanisme qui demande que la SNCB s'engage par écrit à prendre en charge les mesures garantissant, après la mise en exploitation des nouvelles infrastructures, le respect des normes de bruit et de vibrations imposées;
- X Considérant le point B4 du certificat d'urbanisme qui précise que "Pour ce qui concerne le bruit et les vibrations, conclure avant le dépôt de la première demande de permis d'urbanisme du tronçon entre Watermael et le Quartier Léopold, une convention environnementale entre la SNCB et la Région de Bruxelles-Capitale, relative aux bruits et vibrations du chemin de fer; cette convention aura pour objectif de réduire à terme les seuils imposés ci-dessus et d'organiser des campagnes de mesures, y compris par des stations de mesures fixes.";
- X Considérant les points B2, B3, B5, B6 B7, B8 du certificat d'urbanisme, qui traitent de conditions relatives aux bruits et aux vibrations générés par l'exploitation ferroviaire du tronçon situé entre Watermael et la gare Schuman;
- X Considérant le point C7 du certificat d'urbanisme, qui traite des vibrations générées par l'exploitation ferroviaire de la future section en tunnel comprise entre la gare Schuman et l'extrémité du tunnel existant de la ligne 26, à proximité de la chaussée de Louvain;
- Considérant qu'il est indispensable de trouver un équilibre harmonieux entre d'une part la fonction de transport par rail, nécessaire à l'essor de la Région de Bruxelles-Capitale et à la viabilité de sa mobilité et d'autre part la tranquillité et la santé des

populations riveraines du chemin de fer;

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Représenté par Monsieur Didier GOSUIN,
Ministre de l'Environnement,

Et

La Société Nationale des Chemins de Fer belges (SNCB),

Représentée par Monsieur Jean-Marie RAVIART,
Administrateur directeur,

S'engagent à ce qui suit :

Article 1 : champ d'application – le site considéré

La présente Convention Spécifique concerne les tronçons de ligne de chemin de fer situés respectivement entre la gare Watermael et la gare Schuman et entre la gare Schuman et la gare Josaphat via un tunnel à construire (annexe 1, Plan de détail). Elle fixe les conditions particulières qui seront d'application concernant les nuisances sonores et les vibrations engendrées par l'exploitation de ces deux tronçons après la fin des travaux autorisés en vertu du (ou des) permis d'urbanisme y afférent(s).

Article 2 : le trafic ferroviaire

Conformément aux informations fournies dans le cadre de la demande de certificat d'urbanisme et de l'étude d'incidences, l'ensemble des tronçons ferroviaires définis à l'article 1 sont et seront parcourus exclusivement par des trains de voyageurs, sauf cas exceptionnels. Fait exception à cette règle, la partie du tronçon Schuman-Josaphat qui emprunte la ligne 26 entre l'îlot Plasky (en souterrain jusqu'à la chaussée de Louvain) et la gare Josaphat. Cette partie est et sera parcourue de manière régulière à la fois par des trains de voyageurs et par des trains de marchandises.

en anderzijds de rust en de gezondheid van de bevolking die in de buurt van de spoorweg woont;

Verbinden De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,

vertegenwoordigd door de heer Didier GOSUIN,
Minister van Leefmilieu,

En

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),

Vertegenwoordigd door de heer Jean-Marie RAVIART, bestuurder-directeur,

zich tot wat volgt:

Artikel 1: Toepassingsgebied – de betrokken site

Deze Specifieke Overeenkomst heeft betrekking op de spoorbaanvakken respectievelijk gelegen tussen het station Watermaal en het station Schuman en tussen het station Schuman en het station Josaphat via een te bouwen tunnel (bijlage 1, detailplan). Zij bepaalt de bijzondere voorwaarden die van toepassing zijn met betrekking tot de geluidshinder en de trillingen voortgebracht door de exploitatie van die twee baanvakken na het einde van de werken die zijn toegestaan krachtens de erop betrekking hebbende stedenbouwkundige vergunning(en).

Artikel 2: Het spoorwegverkeer

Conform de informatie die werd verstrekt in het kader van de aanvraag van het stedenbouwkundig attest en van de milieueffectenstudie, worden (en zullen) de in artikel 1 bepaalde spoorbaanvakken enkel bereden (worden) door reizigerstreinen, behalve in uitzonderlijke gevallen. Op die regel wordt een uitzondering gemaakt voor het gedeelte van het baanvak Schuman-Josaphat dat via de lijn 26 loopt tussen het eilandje Plasky (ondergronds tot aan de Leuvensesteenweg) en het station Josaphat. Dat gedeelte wordt geregeld bereden (en zal geregeld worden bereden) door zowel reizigerstreinen als goederentreinen.

En cas de changement de scénarios d'exploitation, une étude préalable des incidences sera effectuée pour vérifier les impacts sonores et vibratoires.

Wanneer de exploitatiescenario's veranderen, wordt een voorafgaande milieueffectenstudie uitgevoerd om de invloed van het geluid en de trillingen te onderzoeken.

Article 3 : détermination des objectifs de qualité

Artikel 3: Bepaling van de kwaliteitsdoelstellingen

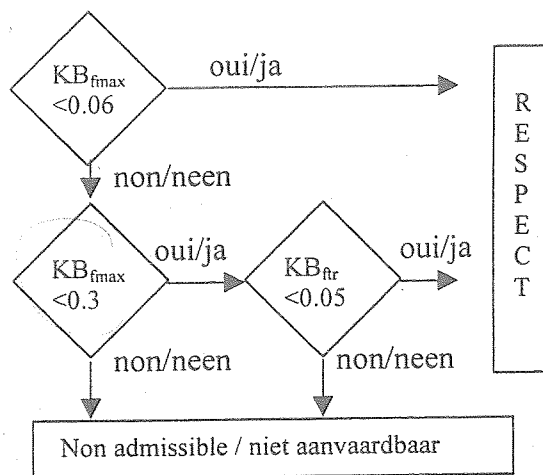
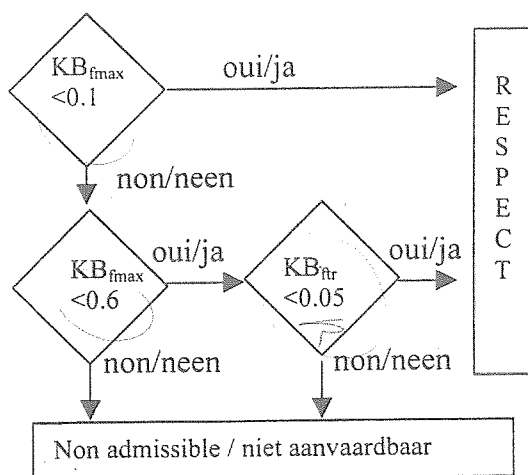
1. Le présent article reprend les normes spécifiques applicables après les travaux aux tronçons de ligne visés par la présente convention. Si, en application de l'article 3 de la convention environnementale générale, les normes de bruit et/ou de vibrations applicables à l'ensemble du réseau ferroviaire en Région de Bruxelles-Capitale devenaient plus sévères que celles reprises ci-après, leur application aux tronçons visés dans la présente convention feront l'objet d'un avenant.
2. En ce qui concerne les tronçons à ciel ouvert situés entre la gare de Watermael et la gare Schuman, les niveaux de bruit à ne pas dépasser à l'extérieur, au droit des façades, après l'exécution des travaux autorisés par le permis d'urbanisme sont :

1. Dit artikel beschrijft de specifieke normen die na de werken van toepassing zijn op de in deze overeenkomst genoemde baanvakken. Mochten krachtens artikel 3 van de algemene milieuovereenkomst, de geluids- en/of trillingsnormen die gelden voor het gehele spoorwegnet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, strenger worden dan de hierna genoemde, dan wordt voor de toepassing ervan op de in deze overeenkomst genoemde baanvakken een aanhangsel opgesteld.
2. Met betrekking tot de bovengrondse baanvakken tussen het station Watermaal en het station Schuman, mogen de volgende geluidsniveaus, buiten, ter hoogte van de gevels, na de uitvoering van de door de stedenbouwkundige vergunning toegelaten werken, niet worden overschreden

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

3. Les niveaux de vibrations (En référence à la norme et aux paramètres KB de la norme DIN 4150, partie 2 (1992)) à ne pas dépasser après les travaux sont, suivant les cas détaillés ci-après :

3. De volgende trillingsniveaus (Volgens de norm en aan de parameters KB van de norm DIN 4150, deel 2 (1992)) mogen na de werken, volgens de hierna gedetailleerde gevallen, niet worden overschreden:



Valeurs limites 1 / Grenswaarden 1

Valeurs limites 2 / Grenswaarden 2

Ces valeurs limites ne concernent que les trains de voyageurs. Ne sont donc concernés ni les trains de marchandises qui circuleraient exceptionnellement sur le tronçon Watermael-Schuman et sur la liaison Schuman-Josaphat, ni les trains de marchandises réguliers sur la ligne 26.

Suivant la localisation, l'une ou l'autre norme est d'application, comme indiqué au tableau qui suit.

Die grenswaarden gelden enkel voor de reizigerstreinen. Ze hebben dus geen betrekking op de goederentreinen die uitzonderlijk op het baanvak Watermael-Schuman en op de verbinding Schuman-Josaphat zouden rijden en ook niet op de regelmatige goederentreinen op de lijn 26.

Afhankelijk van de plaats, is de ene of de andere norm toepasselijk, zoals aangegeven in de onderstaande tabel.

Tronçon	Norme de vibration applicable	Baanvak	Toepasselijke trillingsnorm
Le long de la ligne 161, entre la limites Sud du projet (gare de Watermael) et la gare de Schuman	Valeurs limites 1	Langs lijn 161, tussen de zuidelijke grens van het project (station Watermaal) en het station Schuman	Grenswaarden 1
Entre la gare Schuman et l'extrémité du tunnel existant de la ligne 26, à proximité de la chaussée de Louvain	Valeurs limites 2	Tussen het station Schuman en het einde van de bestaande tunnel van de lijn 26, in de nabijheid van de Leuvensesteenweg	Grenswaarden 2
Sections à ciel ouvert de la ligne 26 entre la sortie Nord du tunnel et la limite Nord du projet (gare Josaphat)	Valeurs limites 1	Bovengrondse secties van de lijn 26 tussen de uitgang Noord van de tunnel en de noordelijke grens van het project (station Josaphat)	Grenswaarden 1

Article 4 : contrôle du respect des normes

Pour contrôler le respect des normes minimales, trois dispositifs sont prévus :

- l'élaboration d'un état des lieux respectivement avant et après les travaux ;
- le suivi continu et permanent de la qualité de l'environnement sonore et vibratoire par une station de mesure ;
- une campagne annuelle de mesures.

Artikel 4: Controle op de naleving van de normen

Voor de controle op de naleving van de minimumnormen zijn er drie maatregelen voorzien:

- het opstellen van een plaatsbeschrijving, respectievelijk vóór en na de werken;
- de continue en permanente opvolging van de kwaliteit van het milieu qua geluid en trillingen door een meetstation;
- een jaarlijkse meetcampagne.

- Un état des lieux après travaux

Afin de déterminer l'état sonore et vibratoire de chaque tronçon avant et après travaux, un bureau d'études agréé par l'IBGE réalisera, à charge de la SNCB, un état complet des lieux. Cet état devra comprendre des relevés en continu sur une semaine représentative du trafic du tronçon après travaux.

La méthodologie de l'étude, incluant le nombre et la localisation des relevés sera soumise pour approbation à l'IBGE avant l'adjudication. Le traitement des données et le projet de rapport final seront soumis à l'IBGE pour vérification avant leur finalisation.

Le rapport final sera communiqué aux communes concernées.

- Un suivi continu et permanent de la situation

Un suivi continu et permanent de la situation sonore et vibratoire des tronçons concernés sera assuré au moyen d'une station fixe de mesures du bruit et des vibrations.

La localisation de la station et ses caractéristiques techniques devront être approuvées par l'IBGE qui fournira à la SNCB une assistance pour la mise au point du cahier des charges et pour le contrôle de l'installation. En tout état de cause, les mesures enregistrées devront constituer des indicateurs fiables et représentatifs de la qualité sonore et vibratoire de l'ensemble des tronçons concernés.

Le traitement et l'analyse des données seront réalisés tous les six mois par un organisme indépendant et agréé par l'IBGE. Les données et le rapport d'analyse seront transmis simultanément à la SNCB et à l'IBGE. L'IBGE aura le droit d'accéder quant elle le souhaite à la station de mesures et aux résultats de mesure.

- Plaatsbeschrijving na de werken

Voor het bepalen van de toestand van elk baanvak qua geluid en trillingen vóór en na de werken, voert een door het BIM erkend studie bureau, ten laste van de NMBS, een volledige plaatsbeschrijving uit. Deze beschrijving moet doorlopende metingen bevatten over een representatieve week van het verkeer op het baanvak na de werken.

De methodologie van de studie, met inbegrip van het aantal en de plaats van de metingen, wordt vóór de aanbesteding ter goedkeuring aan het BIM voorgelegd. De verwerking van de gegevens en het ontwerp van eindrapport worden vóór hun afhandeling ter verificatie aan het BIM voorgelegd.

Het eindrapport wordt aan de betrokken gemeenten meegedeeld.

- Continue en permanente opvolging van de toestand

Een continue en permanente opvolging van de toestand van de betrokken baanvakken qua geluid en trillingen wordt uitgevoerd door middel van een vast station dat het geluid en de trillingen meet.

De plaats van het meetstation en zijn technische kenmerken moeten worden goedgekeurd door het BIM dat de NMBS zal helpen bij het opstellen van het bestek en bij de controle van de installatie. In ieder geval moeten de geregistreerde metingen betrouwbare en representatieve indicatoren zijn voor de kwaliteit van alle betrokken baanvakken qua geluid en trillingen.

De verwerking en de analyse van de gegevens worden om de zes maanden uitgevoerd door een door het BIM erkend onafhankelijk organisme. De gegevens en het analyserapport worden tegelijkertijd aan de NMBS en aan het BIM bezorgd. Het BIM heeft het recht om, als het dat wenst, het meetstation te bezoeken en de meetresultaten in te kijken.

La SNCB prendra en charge tous les coûts relatifs à l'installation et à l'exploitation de la station et au traitement des données enregistrées.

• Une campagne de mesure annuelle

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

Par la suite, des campagnes supplémentaires pourront être organisées à la demande de la Région de Bruxelles-Capitale, chaque fois qu'interviendront des modifications significatives en matière d'exploitation des tronçons concernés augmentation répétée de plus de 1,5 dB des niveaux de bruit spécifiques L_{Aeq} Jour ou L_{Aeq} nuit considérés sur une période de un mois, par comparaison avec le même mois des années précédentes) ou que l'on constatera une intensification significative et prolongée des plaintes.

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

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

Le rapport final sera communiqué aux communes concernées.

De NMBS draagt alle kosten betreffende de installatie en de exploitatie van het meetstation en de verwerking van de geregistreerde gegevens.

• Jaarlijkse meetcampagne

Ten einde de stabilisatie, of de verbetering, van de omgeving van de betrokken baanvakken qua geluid en trillingen te controleren, wordt elk jaar een week lang een meetcampagne uitgevoerd tot wordt vastgesteld dat de normen gedurende twee opeenvolgende jaren zijn nageleefd.

Daarna kunnen op verzoek van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijkomende campagnes worden georganiseerd, telkens wanneer significante wijzigingen in de exploitatie van de betrokken baanvakken optreden (herhaalde verhoging met meer dan 1,5 dB van de specifieke geluidsniveaus L_{Aeq} dag ou L_{Aeq} nacht beschouwd over een periode van één maand, door vergelijking met dezelfde maand van de voorgaande jaren) of wanneer een significante en aanhoudende toename van de klachten wordt vastgesteld.

De meetcampagnes worden ten laste van de NMBS uitgevoerd door een door het BIM erkend studiebureau.

De methodologie, met inbegrip van het aantal en de plaats van de metingen, wordt vóór de aanbesteding ter goedkeuring aan het BIM voorgelegd. In ieder geval moeten de resultaten kunnen worden vergeleken met die van de plaatsbeschrijving na de werken. De verwerking van de gegevens en het ontwerp van eindrapport worden vóór de afhandeling ter controle aan het BIM voorgelegd.

Het eindrapport wordt aan de betrokken gemeenten meegedeeld.

Article 5 : le non respect des normes

Si l'état des lieux après travaux, les campagnes de mesures ou les informations recueillies en continu par la station de mesures fixe révèlent une situation sonore ou vibratoire telle que les normes fixées à l'article 2 ne sont pas ou ne sont plus atteintes, une contre expertise pourra être réalisée à l'initiative de la SNCB dans des conditions similaires et ce dans un délai rapide.

Dans la mesure où cette contre-expertise confirme les dépassements observés des objectifs de qualité, la SNCB s'engage à rechercher, en concertation avec l'IBGE, l'AATL et les autorités communales concernées des solutions réalistes pour supprimer le plus rapidement possible ces dépassements et à mettre en œuvre les solutions retenues de commun accord.

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

- La réduction à la source
- La limitation de la propagation (Créer un écran entre les habitants et la voie de chemin de fer tel que des murs anti-bruit, etc.);
- La protection des façades (lorsqu'aucune des premières solutions n'est possible, suffisante ou acceptée par les propriétaires des immeubles);
- L'expropriation des habitations et/ou l'indemnisation des riverains (lorsqu'aucune autre solution réaliste ne subsiste).

Article 6 : Engagements de la SNCB

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

Artikel 5: Niet-naleving van de normen

Wanneer uit de plaatsbeschrijving na de werken, de meetcampagnes of de door het vaste meetstation continu geregistreeerde informatie blijkt dat de toestand qua geluid of trillingen van die aard is dat de in artikel 2 vastgestelde normen niet of niet meer bereikt zijn, kan op initiatief van de NMBS een tegenexpertise worden uitgevoerd onder dezelfde voorwaarden en binnen een korte termijn.

Als die tegenexpertise de vastgestelde overschrijdingen van de kwaliteitsdoelstellingen bevestigt, verbindt de NMBS zich ertoe in overleg met het BIM, de BROH en de betrokken gemeentelijke overheden naar realistische oplossingen te zoeken om die overschrijdingen zo snel mogelijk ongedaan te maken en oplossingen toe te passen die in samenspraak overleg zijn aangenomen.

De NMBS verbindt zich ertoe bij het zoeken naar oplossingen de volgende rangorde in acht te nemen, zonder dat ze daarbij de criteria van realisme en snelheid uit het oog verliest:

- De vermindering van de bron
- De beperking van de verspreiding (Een scherm bouwen tussen de bewoners en het spoor bv. een geluidwerende muur enz.)
- De bescherming van de gevels (wanneer geen enkele van de eerste oplossingen mogelijk, voldoende of door de eigenaars van de woningen aanvaard wordt)
- De onteigening van de woningen en/of de schadeloosstelling van de omwonenden (wanneer er geen enkele andere realistische oplossing overblijft)

Artikel 6: Verbintenissen van de NMBS

Door deze overeenkomst te ondertekenen verbindt de NMBS zich ertoe, enerzijds, alle geschikte maatregelen te treffen om de goede uitvoering van de overeenkomst te waarborgen en, anderzijds, de financiële middelen vrij te maken die nodig zijn voor de eventuele

de l'article 5.

Article 7 : Engagements de la Région de Bruxelles-Capitale

La Région de Bruxelles-Capitale s'engage à considérer que l'entrée en vigueur de la présente convention et de la convention environnementale générale satisfait aux conditions préalables du certificat d'urbanisme citées ci-après: A5 B2, B3, B4, B6, B7, B8, C7.. Cet engagement ne dispense pas la SNCB d'apporter, dans les dossiers de demande de permis, les éléments d'information nécessaires permettant de juger du respect de ces conventions.

Article 8 – Transparence de l'information

Toutes les informations découlant de l'application de la présente convention peuvent être communiquées par la Région de Bruxelles-Capitale aux communes concernées. Celles-ci peuvent à leur convenance diffuser à leur tour ces informations.

Fait à Bruxelles, le 24.01.2001, en six exemplaires français et six exemplaires néerlandais.

Signatures des personnes mandatées

Didier GOSUIN
Ministre de l'Environnement
Minister van Leefmilieu

Annexe 1. : Plan de détail des tronçons Watermael-Schuman et Schuman-Josaphat
Bijlage 1: Detailplan van de baanvakken Watermaal-Schuman en Schuman-Josaphat

toepassing van de bepalingen van artikel 5.

Artikel 7: Verbintenissen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt zich ertoe ervan uit te gaan dat de inwerkingtreding van deze overeenkomst en van de algemene milieuovereenkomst voldoet aan de hierna genoemde voorafgaande bepalingen van het stedenbouwkundig attest: A5, B2, B3, B4, B6, B7, B8, C7. Die verbintenis ontslaat de NMBS niet van de verplichting om in de dossiers voor het aanvragen van vergunningen, de noodzakelijke informatie op te nemen die het mogelijk maakt de naleving van die overeenkomsten te beoordelen.

Artikel 8. Transparantie van de informatie

Alle informatie die voortvloeit uit de toepassing van deze overeenkomst mag door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan de betrokken gemeenten worden megedeeld. Deze mogen die informatie op hun beurt naar goedvinden verder verspreiden.

Opgemaakt te Brussel op 24.01.2001, in zes Franse en zes Nederlandse exemplaren.

Handtekeningen van de gemandateerde personen:

Jean-Marie RAVIART
Administrateur directeur
Bestuurder directeur

