

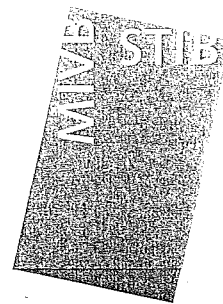
**Aanhangsel bij de Milieuovereenkomst
tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

en

de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel

betreffende het geluid en de trillingen van 25/06/2004

**Aanhangsel m.b.t. het geluid en de trillingen als gevolg van de exploitatie van de
BUSSEN**



Maatschappij voor het
Intercommunaal Vervoer
te Brussel
Gulden Vlieslaan 15
1050 Brussel
Station Naamsepoort
B.T.W. : BE 247.499.953
HR Brussel 664 522



Overwegende de beheersovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel 2007-2011;

Overwegende de Milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de M.I.V.B. betreffende het geluid en de trillingen van 25/06/2004 ;

Overwegende het Geluidsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

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

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

Overwegende prioriteit 8 van het door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurde Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) om de bewoners en bezoekers van het Gewest te oriënteren naar stads- en milieuvriendelijkere vervoerwijzen ;

Overwegende prioriteit 9 van het door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurde Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) om enerzijds tegen 2010 het verkeersvolume met 20 % te beperken en anderzijds de leefomgeving te verbeteren via een beperking van de geluidshinder ;

Overwegende het Gewestelijk Vervoerplan, « IRIS-Plan » genoemd, van 1 oktober 1998 dat de noodzaak naar voren schuift om de druk van de auto op het Gewest te beperken via een “modal shift” ;

Overwegende dat het noodzakelijk is dat er een evenwicht wordt gevonden tussen enerzijds de functie van het openbaar vervoer, noodzakelijk voor de ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en een leefbare mobiliteit en anderzijds de rust en de gezondheid van de buurtbewoners ;

Overwegende het « Handboek met goede praktijken voor een doeltreffend netwerk » van de MIVB ;

Overwegende het VICOM-programma, door de Regering werd goedgekeurd op 23 maart 2006 ;

Overwegende de vorige punten is een « BUS »-aansluiting bij de Milieuovereenkomst tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de M.I.V.B. betreffende het geluid en de trillingen gerechtvaardigd. Dat aansluiting draagt de volgende 4 krachtlijnen :

- de bepaling van (een) indicator(en) en van geluidsdrempels voor de bussen ;
- het beheer van klachten;
- de opmaak van een geluidskadaster voor het wegverkeer;
- preventieve en bijsturende acties.

Deze principes zullen worden overgenomen door het 2^e Plan voor de strijd tegen de geluidshinder in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Artikel 1 – Toepassingsdomein en draagwijdte

Dit aanhangsel heeft betrekking op het geluid en de trillingen, voortgebracht door de bussen van de MIVB, overdag en 's nachts, die rijden en stilstaan op het netwerk van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat voor de volledige infrastructuur en het huidige en toekomstige rollend materieel.

Artikel 2 – Bepalen van de kwaliteitsdoelstellingen

Het BIM zal, in samenwerking met de MIVB, instaan voor een onderzoeksprogramma voor het omschrijven en optimaliseren van een meet- en analysemethodologie die het mogelijk maakt de akoestische en trillingsimpact van het busverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te omschrijven. Die studie zal het mogelijk maken het specifieke geluid van de verschillende dienstvoertuigen in verschillende verkeersomstandigheden en wegbekledingen te omschrijven.

Naast de indicatoren Lden en Ln, omschreven in de Europese richtlijn 2002/49/EG, zullen het BIM en de MIVB, op basis van de methodologie die ze zullen hebben gevalideerd, (een) indicator(en) voor het geluid van de bussen en de ermee verwante drempels definiëren door gebruik te maken van dezelfde periodes als die die worden vooropgezet in de richtlijn.

Dit onderzoeksprogramma zal worden uitgevoerd in 2008. De MIVB zal worden betrokken bij de voorbereiding van het bestek van de studie.

De drempelwaarden die van toepassing zijn voor het wegverkeer uit het Geluidsplan zullen in alle geval van toepassing zijn.

Wat de trillingen betreft, is de norm DIN 4150-2 de geldende referentie.

Artikel 3 – Algemene toestand van de situatie

Een geluidskadaster voor « wegverkeer », voor auto's, bussen en vrachtwagens, zal door het BIM worden opgesteld, overeenkomstig de ordonnantie van 1 april 2004 en in toepassing van de richtlijn 2002/49/EG.

De MIVB verbindt er zich toe, in alle vertrouwelijkheid, de informatie te bezorgen die nodig is voor het kadaster. Dat kadaster zal om de vijf jaar worden geactualiseerd. Het eerste zal voltooid zijn in 2008. Het BIM zal rekening houden met de gegevens zoals verschaft door de TEC en De Lijn.

Opmerking : de richtlijn en de ordonnantie leggen geen datum op voor de ontwikkelings- en voluntaristische scenario's. 2015 werd gekozen, aansluitend op de uitvoering van het GEN.

Artikel 4 – Bilateraal en transparant klachtenbeheer

Een gemeenschappelijk systeem voor het beheer van de klachten rond geluid en trillingen van het openbaar vervoer zal binnen een termijn van zes maanden worden opgezet. Het zal omvatten :

- de mogelijkheid van een klacht in te dienen via de post of de websites van het BIM, Mobiel Brussel, de MIVB of hun respectieve kabinetten;
- de mogelijkheid voor alle bovenstaande actoren om informatie te hebben over de follow-up « in real time » van elke klacht;
- een comité BIM, MIVB en Mobiel Brussel komt minstens eenmaal per jaar samen voor de analyse en follow-up van de klachten.

De invoering van dit instrument zal worden gecoördineerd door een BIM-MIVB-werkgroep. Die zal onder meer de oriëntering van de schriftelijke klachten moeten definiëren, alsook de methode voor het beheer/de toegang tot de gegevensbank in functie van de technische mogelijkheden (informatica).

Artikel 5 - Preventieve acties

Betrokken partners verbinden zich ertoe de volgende preventieve acties op te zetten :

Voor de MIVB :

- detailleren van de hoofdstukken geluid en trillingen in de effectenrapporten bij de indiening van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van een specifieke inrichting voor de bussen op een gemeenteweg. Met name het type van wegbekleding moet er worden gedetailleerd. De studie zoals in artikel 2 zal beoordelingselementen moeten aanvoeren die in de betrokken nota's en rapporten moeten worden ingepast ;
- doorgaan met de aankoop van nieuwe voertuigen maar in het bijzonder aandacht schenken aan onder meer de milieucriteria zoals omschreven in artikel 60.3 (geluid en trillingen beperken) van het beheerscontract 2007-2011. Die specificaties, de onderhoudsverplichtingen en de evolutie van de voorwaarden op de markt van de bussen bepalen het vernieuwingsbeleid van het voertuigenpark en de ideale gemiddelde ouderdom van het park. In dit stadium is de doelstelling van de MIVB die gemiddelde ouderdom te stabiliseren op 6 jaar in 2011, coherent met het investeringsplan dat bijlage 10 van voormeld beheerscontract vormt;
- bij toekomstige offerteaanvragen van rollend materieel zal bijzonder aandacht besteed worden aan de bepalingen die het mogelijk maken de aankoop te bevoordelen van bussen waarvan de akoestische prestatie bevredigend is;
- deze bepalingen zullen worden ingevoerd overeenkomstig de bepalingen van het beheerscontract.

Voor het BIM :

- ondersteunen en aanmoedigen van wegbekleding die akoestisch gunstig is in het kader van de procedures voor het verkrijgen van stedenbouwkundige vergunningen ;
- de MIVB ondersteunen in het kader van projecten voor de inrichting van eigen banen en andere structuren met het oog op het vlotter maken van de verplaatsingen van openbaar vervoer. In dit domein zal het BIM de wettelijke conformiteit ondersteunen bij de aanleg van snelheidsremmers ;
- gebruik maken van zijn invloed bij de uitwerking van normen en Europese richtlijnen voor het bevorderen van de invoering van technische geluidsemissienormen voor stadsbussen.

Voor Mobiel Brussel :

- detailleren van de hoofdstukken geluid en trillingen in de effectenrapporten bij de indiening van een aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de uitvoering van een specifieke inrichting voor de bussen op een gewestelijke weg. Met name het type van wegbekleding moet er worden gedetailleerd ;
- rekening houden met het criterium geluid bij de keuze van wegbekleding en -inrichtingen ;
- versnellen van het programma voor afstandbediening van de verkeerslichten op kruispunten door het openbaar vervoer ;
- prioritair uitvoeren van de projecten uit het VICOM-programma op de gewestelijke wegen.

Artikel 6 - Curatieve acties

De punten van het busnetwerk van de MIVB die het voorwerp zijn van een artikel 10 (ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving) of die die als problematisch beoordeeld worden op basis van het geluidskadaster, moeten het volgende protocol volgen :

1. het BIM realiseert de akoestische diagnose en evalueert indien nodig de opmerkingen van de buurtbewoners
2. het BIM valideert al dan niet het zwarte punt op basis van de interventiedrempels zoals omschreven in het voornoemde artikel 2
3. bij validering :
 - formuleren de MIVB en het BIM voorstellen in overleg met de wegennetbeheerder ;
 - in voorkomend geval wordt de wegennetbeheerder gevraagd tot herinrichting over te gaan ;
 - het BIM realiseert een akoestische diagnose na de uitvoering van de voorstellen, inclusief het optekenen van de opmerkingen van de buurtbewoners.

Een evaluatierapport, gemeenschappelijk opgesteld door BIM en MIVB, dat de balans opmaakt van dit programma voor het beheer van de zwarte punten, zal om de twee jaar worden gepubliceerd.

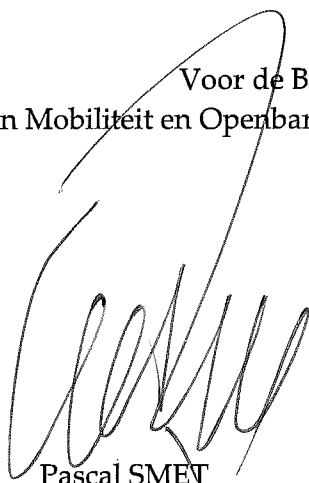
Artikel 7 – Preventieve maatregelen voor het beheer van het stedelijk busverkeer

De MIVB verbindt er zich toe in het kader van zijn programma « Bus 2009 » de volgende maatregelen te nemen:

- alle chauffeurs zullen een opleiding « zacht rijden » volgen binnen een termijn van maximum 5 jaar vanaf januari 2008. Tijdens deze opleiding zal de nadruk worden gelegd op het anticiperen op remmen en het langzaam versnellen tijdens de dagelijkse ritten.
- de opleiding « zacht rijden » zal worden ingepast in de basisopleiding van de nieuwe chauffeurs met het oog op het verkrijgen van het getuigschrift van beroepsbekwaamheid
- het exploitatiereglement alsook geregelde herinneringen en controles zullen eraan herinneren dat krachtens artikel 8.6 van de Wegcode chauffeurs erop moeten toezien dat ze hun motor niet stationair mogen laten draaien, behalve als dat nodig is. Die bepaling is met name belangrijk bij het wachten aan de eindhalte. Er moet bovendien worden onderzocht in welke mate ter zake specifieke maatregelen kunnen worden getroffen in functie van de verschillende bustypes en hun technische kenmerken
- bijzondere aandacht zal worden besteed aan het naleven van de reglementaire snelheidsbepalingen, d.m.v. gelegheidscontroles op het netwerk door de MIVB.

Opgesteld in Brussel, op 29 februari 2008, in 2 exemplaren in het Nederlands.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
De Minister van Mobiliteit en Openbare werken,



Pascal SMET

De Minister van Leefmilieu,



Evelyne HUYTEBROECK

De Bestuurder-directeur-generaal,

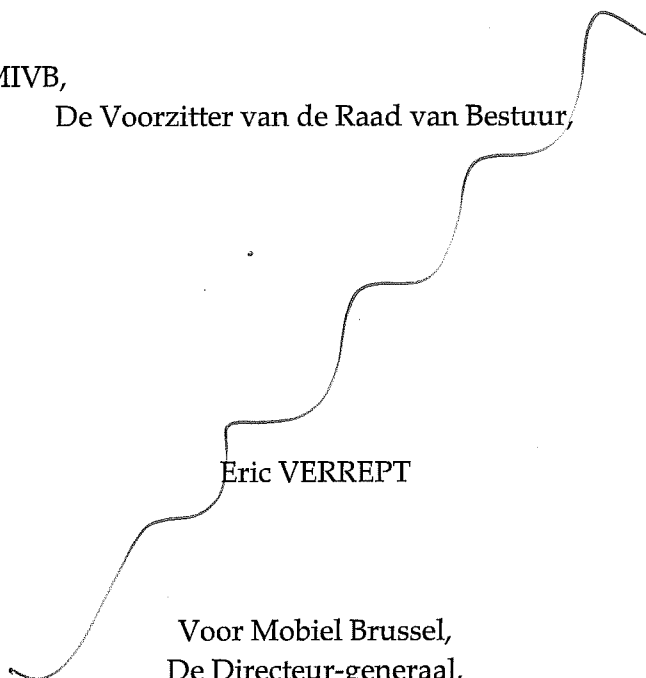
Voor de MIVB,

De Voorzitter van de Raad van Bestuur,



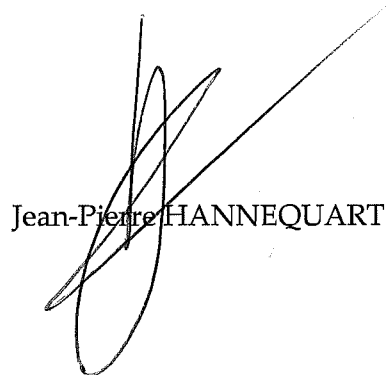
Alain FLAUSCH

Voor het BIM,
De Directeur-generaal,

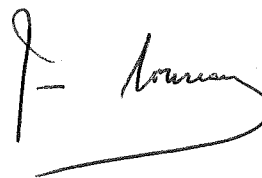


Eric VERREPT

Voor Mobiel Brussel,
De Directeur-generaal,



Jean-Pierre HANNEQUART



Jean-Claude MOUREAU,