

**BRUSSELSE
HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

GEWONE ZITTING 2003-2004

9 MAART 2004

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de ordonnantie
van 17 juli 1997 betreffende de
strijd tegen geluidshinder
in een stedelijke omgeving**

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie voor
Leefmilieu, Natuurbehoud
en Waterbeleid

door de heer Mohamed AZZOUZI (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heer Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, mevr. Dominique Dufourny, mevr. Béatrice Fraiteur, mevr. Caroline Persoons, mevr. Marie-Jeanne Riquet, de heren François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Mohamed Azzouzi, Joseph Parmentier, Robert Delathouwer.

Plaatsvervangers : mevr. Danielle Caron, de heer Jean-Pierre Cornelissen, Christos Doulkeridis.

Andere leden : mevr. Marion Lemesre.

Zie :

Stuk van de Raad :

A-528/1 – 2003/2004 : Ontwerp van ordonnantie.

**CONSEIL DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2003-2004

9 MARS 2004

PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance
du 17 juillet 1997 relative
à la lutte contre le bruit
en milieu urbain**

RAPPORT

fait au nom de la Commission de
l'Environnement, de la Conservation
de la nature et de la Politique de l'eau

par M. Mohamed AZZOUZI (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Mmes Dominique Dufourny, Béatrice Fraiteur, Caroline Persoons, Marie-Jeanne Riquet, MM. François Roelants du Vivier, Alain Adriaens, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Mohamed Azzouzi, Joseph Parmentier, Robert Delathouwer.

Membres suppléants : Mme Danielle Caron, M. Jean-Pierre Cornelissen, Christos Doulkeridis.

Autres membres : Mme Marion Lemesre.

Voir :

Document du Conseil :

A-528/1 – 2003/2004 : Projet d'ordonnance.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Didier Gosuin

Met het voorliggende ontwerp van ordonnantie wordt richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai omgezet.

De genoemde richtlijn strekt ertoe een stand van zaken van de geluidshinder in de Lidstaten vast te stellen, met het doel over vergelijkingsmateriaal te beschikken voor de toestand in elke Lidstaat om zo later aangepaste normen te kunnen aannemen waarbij de strijd tegen lawaai efficiënt kan worden aangeboden.

Tot nu toe worden nog geen grenswaarden vastgesteld, in de richtlijn bepaald als de waarde van de indicatoren die door de Lidstaat wordt vastgelegd waarvan de overschrijding de bevoegde overheden ertoe moeten brengen maatregelen ter vermindering van geluidshinder te overwegen of te doen toepassen.

De belangrijkste wijziging die in de geluidsordonnantie wordt ingevoerd betreft de verplichting om een geluidsbelastingkadaster op te stellen waardoor de toestand voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt getoond alsook voor alle belangrijke verkeersassen met een verkeer van boven de 6 miljoen voertuigen per jaar, voor alle belangrijke spoorwegen waar jaarlijks meer dan 60.000 treinen passeren, en, de overvluchten boven het Gewest.

De geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt op grond van de methodiek uit de richtlijn, welke op de L_{den} -indicator steunt en het gemiddelde berekent tussen de dag-avond- en nacht geluidsbelastingsindicatoren. De richtlijn verplicht er immers toe een geluidsmethodiek aan te wenden die op drie perioden berust : dag-, avond- en nachtperioden : terwijl de meeste Staten, en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot nu toe twee perioden kennen : de dag- en de nachtperiode.

De geluidsbelastingkaart zal het instrument bij uitstek worden om het Gewestelijk plan ter bestrijding van de geluidshinder op te stellen.

De overige wijzigingen hebben onder meer betrekking op de toevoeging van een bepaald aantal begripsomschrijvingen, met name de nieuwe geluidsindicatoren (L_{den} , L_{day} , $L_{evening}$ en L_{night}) en anderzijds op de invoering van een bepaald aantal bijlagen over de geluidsindicatoren, de evaluatiemethoden van die geluidsindicatoren, de evaluatiemethoden voor de schadelijke effecten, de minimale voorschriften voor de strategische geluidsbelastingkaart, minimale voorschriften voor het actieplan en de gegevens die aan de Commissie moeten worden verstuurd.

I. Exposé introductif du ministre Didier Gosuin

Le présent projet d'ordonnance transpose en droit bruxellois la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Cette directive vise à établir un état des lieux des nuisances sonores dans les Etats membres, afin de disposer d'un matériel de comparaison de la situation des Etats membres et pouvoir ainsi adopter ultérieurement des normes adaptées pour lutter efficacement contre le bruit.

Elle ne fixe donc pour l'instant aucune valeur limite, définie par la directive comme la valeur des indicateurs déterminée par l'Etat membre, dont le dépassement amène les autorités compétentes à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit.

La modification la plus importante de l'ordonnance bruit concerne l'obligation d'établir une cartographie du bruit montrant la situation pour la Région de Bruxelles-Capitale et pour tous les grands axes routiers dont le trafic dépasse 6 millions de véhicules par an, pour tous les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de train par an ainsi que pour le survol de la Région.

Les cartes de bruit seront établies en suivant la méthode prévue par la directive, laquelle repose sur l'indicateur L_{den} , un indicateur établissant une moyenne entre les indicateurs de jour, de soirée et de nuit. La directive impose en effet une méthode de bruit fondée sur trois périodes : le jour, la soirée et la nuit, alors que la plupart des Etats, et la Région de Bruxelles-Capitale, ne connaissaient jusqu'à présent que deux périodes : le jour et la nuit.

Cette cartographie sera un outil privilégié pour établir le plan régional de lutte contre le bruit.

Les autres modifications consistent, d'une part, en l'ajout d'un certain nombre de définitions, dont celles de nouveaux indicateurs de bruit (L_{den} , L_{day} , $L_{evening}$ et L_{night}) et, d'autre part, en l'introduction d'un certain nombre d'annexes contenant les indicateurs de bruit, les méthodes d'évaluation des indicateurs de bruit, les méthodes d'évaluation des effets nuisibles, les prescriptions minimales pour la cartographie de bruit stratégique, les prescriptions minimales pour le plan d'action et les données à transmettre à la Commission.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Geneviève Meunier herinnert eraan dat het doel van dit ontwerp van ordonnantie erin bestaat een richtlijn ⁽¹⁾, waarover heel wat discussies hebben plaatsgehad alvorens ze is goedgekeurd, om te zetten.

Het ontwerp van richtlijn was onderzocht tijdens het Belgisch voorzitterschap in 2001. Nadien bleek dat het Europees Parlement en de Raad het oneens waren over de aanpak. De volksvertegenwoordiger wijst erop dat de slottekst van de richtlijn echter zeer veel genoegdoening geeft. Het is een stap vooruit in vergelijking met het oorspronkelijke ontwerp, onder meer in verband met de termijnen om aan de lidstaten een actieplan op te leggen. De rapporteur van de commissie voor het leefmilieu van het Europees Parlement, de heer Alexander de Roo van de groene fractie, heeft een belangrijke rol gespeeld.

De tekst verplicht de lidstaten geluidskaarten op te stellen, informatie te garanderen aan het publiek en actieplannen op te stellen binnen een korter bestek.

De spreker zou willen weten of de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over dit ontwerp van ordonnantie advies heeft uitgebracht.

Zij vraagt of er een verschil bestaat tussen de geluidsbelastingkaarten waarvan sprake in het ontwerp en het geluidskadaster vermeld in artikel 4 van de ordonnantie betreffende het geluidshinder van 17 juli 1997.

Het ontwerp maakt gewag van nieuwe geluidsindicatoren, L_{den} . Waarmee stemmen deze waarden overeen ?

Hoe zit het met de geluidshinder veroorzaakt door het luchtverkeer en het spoorverkeer in het kader van de geluidsnormen van de WGO ? Wordt het geluid op de grote spoorlijnen dag en nacht gemeten ?

Moet men een internetsite bezoeken om inlichtingen te verkrijgen over de kaarten of zijn er andere middelen om informatie te verkrijgen ?

Mevrouw Meunier meent dat het begrip « stil gebied » ⁽²⁾ dat door de fractie van de groenen is ingevoerd, zeer positief is. Zal deze definitie het bijvoorbeeld onmogelijk maken dat vliegtuigen over nieuwe wijken vliegen en dat de vroegere stille wijken worden ingekleurd als wijken met druk luchtverkeer ?

(1) Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

(2) Artikel 3, 15°.

II. Discussion générale

Mme Geneviève Meunier rappelle que l'objectif du présent projet d'ordonnance est de transposer une directive ⁽¹⁾, qui a fait l'objet de nombreuses discussions avant d'être adoptée.

Le projet de directive avait été examiné lors de la présidence belge en 2001. Par la suite, des divergences d'approche sont apparues entre le Parlement européen et le Conseil, mais la députée souligne que le texte final de la directive est très satisfaisant. Il constitue une avancée par rapport au projet initial, notamment en ce qui concerne les délais pour imposer un plan d'action aux Etats membres. Le rapporteur de la commission de l'environnement du Parlement européen, M. Alexander de Roo du groupe des Verts, a joué un rôle moteur.

Le texte impose aux Etats membres la réalisation d'une cartographie du bruit, des garanties d'information au public et des plans d'action dans des délais raccourcis.

L'intervenante voudrait savoir si le Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale a remis un avis sur le présent projet d'ordonnance.

Elle se demande s'il existe une différence entre la « cartographie du bruit » évoquée dans le projet et le « cadastre du bruit » mentionné à l'article 4 de l'ordonnance bruit du 17 juillet 1997.

Le projet fait état de nouveaux indicateurs de bruit L_{den} . A quoi correspondent ces valeurs ?

Qu'en est-il des nuisances sonores générées par le trafic aérien et ferroviaire au regard des normes de bruit OMS ? Le trafic ferroviaire sur les grands axes fait-il l'objet de mesures de bruit différentes durant le jour et la nuit ?

Est-il indispensable de consulter un site internet pour obtenir des renseignements sur la cartographie ou bien d'autres modes d'information sont-ils également prévus ?

Mme Meunier estime que la notion de « zone calme » ⁽²⁾, introduite par le groupe des Verts, est très positive. Cette définition permettra-t-elle par exemple de prévenir le survol de nouveaux quartiers par les avions et transformer ces anciens quartiers calmes en quartiers intensément survolés ?

(1) Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

(2) Article 3, 15°.

De heer Michel Van Roye vraagt zich af of de richtlijn werkelijk tegemoet komt aan de specifieke behoeften van het Brussels Gewest.

Het ontwerp van ordonnantie voorziet in een stand van zaken uiterlijk om de vijf jaar. De eerste is gepland uiterlijk tegen 30 juni 2007. Het gaat erom geluidsbelastingkaarten op te stellen met de situatie gedurende het vorige kalenderjaar. Valt er niet te vrezen dat de sonometers een jaar lang worden gebruikt en daarna gedurende vier jaar weer worden opgeborgen in afwachting dat de volgende stand van zaken wordt opgesteld? De volksvertegenwoordiger vindt dat het een stap achteruit is in vergelijking met de ordonnantie van 17 juli 1997 in verband met het geluidsplan. Die ordonnantie voorzag in een verslag over de stand van de geluidshinder om de dertig maanden, dus om de tweeënehalf jaar. De heer Van Roye dringt erop aan dat deze termijn van dertig maanden voor de geluidsbelastingkaarten wordt behouden.

Anderzijds is er geen sprake van de wijze waarop een meer verfijnde stand van zaken in verband met de geluidshinder van de vliegtuigen wordt opgesteld. Het is van belang de toestand dag na dag te bewaken en niet alleen om de vijf jaar.

De heer François Roelants du Vivier wil het werk in het Europees Parlement niet minimaliseren, maar geeft de commissieleden te kennen dat hij rapporteur was in het Comité van de Regio's. Het hoofddoel bestaat erin de voorlichting te harmoniseren, op basis van geluidsbelastingkaarten, om een vergelijking mogelijk te maken tussen de lidstaten. Zulks bestaat reeds voor de gegevens in verband met de luchtvervuiling. Deze gegevens worden gecentraliseerd door het Europees Agentschap voor Leefmilieu. Tijdens de besprekingen in het Comité van de Regio's en in het Europees Parlement, is bijzondere aandacht besteed aan het luchtverkeer boven de regio's en de grote steden.

Minister Didier Gosuin wenst te preciseren dat het ontwerp van ordonnantie niet alleen de richtlijn 2002/49/EG omzet. In de tekst is sprake van de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, terwijl de richtlijn alleen geluidsbelastingkaarten oplegt aan de lidstaten en aan de regio's die een luchthaven op hun grondgebied hebben. Brussel heeft geen luchthaven, maar de Brusselse regering maakt toch werk van een geluidskadaster.

In antwoord op de vraag van mevrouw Meunier, preciseert de minister dat hij het begrip « geluidsbelastingkaart » gebruikt om de richtlijn getrouw om te zetten. Het begrip is echter hetzelfde als « geluidskadaster ». Het BIM moet een permanent geluidskadaster opstellen. Men moet beseffen dat dit ontwerp van ordonnantie niet alle andere wets- en verordeningbepalingen in verband met de problematiek van de geluidshinder opheft.

Hij voegt eraan toe dat de Raad van State en de Raad voor het Leefmilieu advies hebben uitgebracht over het

M. Michel Van Roye se demande si la directive apporte réellement une réponse aux besoins spécifiques de la Région bruxelloise.

Le projet d'ordonnance prévoit un état des lieux « au plus tard » tous les cinq ans, le premier étant programmé au plus tard pour le 30 juin 2007. Il s'agit d'établir des cartes de bruit montrant la situation au cours de l'année civile précédente. N'est-il pas à craindre que les sonomètres seront utilisés pendant un an avant d'être « remis au placard » pendant quatre ans, en attendant le prochain état des lieux? Le député estime qu'il s'agit d'une marche arrière par rapport à l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative au plan bruit. Celle-ci prévoyait un rapport sur l'état du bruit tous les trente mois, soit tous les deux ans et demi. M. Van Roye insiste pour garder cette échéance de trente mois en ce qui concerne les cartes de bruit.

D'autre part, les modalités d'un état des lieux plus « fin » en ce qui concerne le bruit des avions ne sont pas abordées. Or, il importe d'assurer un suivi au jour le jour et pas seulement tous les cinq ans.

Sans vouloir minimiser le travail réalisé au Parlement européen, M. François Roelants du Vivier informe les commissaires qu'au Comité des Régions c'est lui qui fut le rapporteur. L'objectif majeur poursuivi consiste à harmoniser l'information sur la base d'une cartographie du bruit, afin de permettre une comparaison entre les Etats membres. Une telle démarche a déjà été mise en œuvre pour les données relatives à la pollution atmosphérique, centralisées par l'Agence européenne pour l'environnement. Lors des discussions au sein du Comité des Régions et du Parlement européen, une attention particulière a été portée au survol aérien des régions et des grandes villes.

Le ministre Didier Gosuin tient à préciser que le projet d'ordonnance ne se limite pas à transposer la directive 2002/49/CE. Il est question dans le texte du survol de la Région bruxelloise, alors que la directive n'impose une cartographie qu'aux Etats membres et aux Régions qui ont un aéroport sur leur territoire. Bruxelles n'a pas d'aéroport mais le gouvernement bruxellois s'emploie activement à la réalisation d'un cadastre du bruit.

En réponse à Mme Meunier, le ministre précise qu'il a repris les termes « cartographie du bruit » pour transposer fidèlement la directive. Mais la notion est identique à celle de « cadastre du bruit ». L'IBGE est tenu de réaliser un cadastre du bruit permanent. Il faut bien garder à l'esprit que le présent projet d'ordonnance n'abroge pas toutes les autres dispositions légales et réglementaires en vigueur concernant la problématique du bruit.

Il ajoute que le Conseil d'Etat et le Conseil de l'Environnement ont remis un avis sur le projet d'ordonnance, à

ontwerp van ordonnantie. De Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft dit niet gedaan omdat het zich over dit ontwerp niet moet uitspreken.

De indicator L_{den} moet worden toegepast op alle kaarten, zowel voor het luchtverkeer als voor het spoorverkeer. Het betreft een gemiddelde, een weging. Indien een trein een geluid van 40 dB veroorzaakt, komt men tot 40 dB overdag, 45 dB 's avonds en 50 dB 's nachts en krijgt men aldus een hindercurve. Een nieuwe weging is vastgesteld voor 's avonds, bovenop die welke reeds 's nachts geldt.

De minister geeft te kennen dat de informatie beschikbaar zal zijn op het Internet en onder meer op de site van het *Belgisch Staatsblad*. Bovendien zijn de bepalingen van de ordonnantie over de toegang tot informatie in verband met het leefmilieu in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ⁽³⁾ eveneens van toepassing. Wie wil, kan de informatie op papier verkrijgen indien hij niet over de geschikte computerapparatuur beschikt.

Het is *a priori* mogelijk om stiltegebieden af te bakenen om bepaalde wijken te vrijwaren van luchtverkeer, op voorwaarde dat het evenredigheidsbeginsel wordt nageleefd. Dit beginsel, dat gehuldigd wordt door de rechtspraak, veronderstelt een billijke verdeling van de hinder tussen de verschillende gebieden in de buurt van de luchthaven. Stiltegebieden kunnen alleen worden afgebakend na het opstellen van geluidsbelastingkaarten.

In antwoord op de vraag van de heer Van Roye, legt de minister uit dat alle lidstaten op hetzelfde moment geluidsbelastingkaarten moeten opstellen, dus om de vijf jaar, om de resultaten te kunnen vergelijken. Hij is dus gekant tegen een termijn van dertig maanden om in overeenstemming te zijn met het geluidsplan, omdat het doel erin bestaat dezelfde regels te hanteren als de overige Europese landen. Hij herinnert er bovendien aan de ordonnantie betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's reeds termijnen oplegt ⁽⁴⁾. De kaarten zijn een bijkomend instrument, naast de verplichting om een gewestelijk plan voor de bestrijding van lawaaihinder op te stellen.

Het is niet de bedoeling om de sonometers tussen twee vervaldata op te bergen want andere wetsbepalingen verplichten het BIM ertoe om de geluidshinder op geregelde tijdstippen te meten. De internetsite van het Instituut verschaft reeds kaarten in *real time*.

l'exclusion du Conseil économique et social de la Région de Bruxelles-Capitale, qui n'a pas à se prononcer sur ce projet.

L'indicateur L_{den} a vocation à s'appliquer à toute cartographie, aussi bien pour le trafic aérien que pour le trafic ferroviaire. Il s'agit d'une moyenne, d'une pondération. Par exemple, si un train génère dans l'absolu un bruit de 40 dB, on comptabilisera 40 dB en journée, 45 dB en soirée et 50 dB la nuit et l'on obtiendra ainsi une courbe de gêne. Une nouvelle pondération est prévue en soirée, en plus de celle qui était déjà appliquée la nuit.

Le ministre signale que l'information sera disponible sur Internet et notamment sur le site du *Moniteur belge*. En outre, les dispositions de l'ordonnance sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale ⁽³⁾ sont également d'application. Le demandeur pourra donc obtenir les informations souhaitées sur un support papier s'il ne dispose pas du dispositif informatique adéquat.

Il est *a priori* envisageable de déterminer des zones de calme pour préserver certains quartiers du survol des avions, à condition de respecter le principe de proportionnalité. Ce principe, consacré par la jurisprudence, suppose une répartition équitable des nuisances entre les différentes zones situées aux alentours de l'aéroport. Des zones de calme ne pourront être définies qu'à l'issue de la réalisation d'une cartographie du bruit.

En réponse à M. Van Roye, le ministre explique que tous les Etats membres devront réaliser une cartographie au même moment, soit tous les cinq ans, afin de pouvoir comparer les résultats. Il s'oppose dès lors à l'inscription d'un délai de trente mois pour se conformer au plan bruit, puisque l'objectif est de rester en phase avec les autres pays européens. Il rappelle par ailleurs que l'ordonnance relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ⁽⁴⁾ fixe déjà des échéances. Les cartographies constituent un instrument supplémentaire par rapport à l'obligation de réaliser un plan régional de lutte contre le bruit.

Il ne s'agit pas pour autant de remiser les sonomètres au placard entre deux échéances, car d'autres dispositions légales obligent l'IBGE à réaliser des mesures de bruit à intervalles réguliers. Le site Internet de l'Institut fournit déjà des cartographies en temps réel.

(3) Zie het ontwerp van ordonnantie A-519/1 (2003-2004), aangenomen in de commissie voor het leefmilieu op 19 februari 2004.

(4) Zie het ontwerp van ordonnantie A-516/1 (2003-2004), aangenomen in de commissie voor het leefmilieu op 19 februari 2004.

(3) Voir le projet d'ordonnance A-519/1 (2003-2004), adopté au sein de la commission de l'environnement le 19 février 2004.

(2) Voir le projet d'ordonnance A-516/1 (2003-2004), adopté au sein de la commission de l'environnement le 19 février 2004.

De heer Michel Van Roye zegt dat het volgens hem beter zou geweest zijn om de termijn van dertig maanden en niet van vijf jaar te hanteren.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemming

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 8 aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 8 aanwezige leden.

Artikel 3

De heer Alain Adriaens meent dat het begrip « stil gebied » omschreven in 15° zeer vaag is.

De minister antwoordt dat die gebieden pas afgebakend zullen kunnen worden nadat de geluidsbelastingkaarten opgesteld zijn. Het zou mogelijk zijn om verschillende gebieden af te bakenen op basis van verschillende geluidsbronnen (bijvoorbeeld in geval van hinder veroorzaakt door een voorbijrijdende tram of door autoverkeer).

De heer Alain Adriaens vraagt of men in dit geval algemene geluidsquota zou kunnen opleggen.

De minister preciseert dat dit overwogen kan worden op voorwaarde dat het evenredigheidsbeginsel gerespecteerd wordt, rekening houdend met de situatie in de aangrenzende gebieden.

De heer Alain Adriaens heeft vervolgens vragen over de definitie van de belangrijke wegen en de belangrijke spoorwegen, zoals omschreven in punten 17 en 18.

De heer Joseph Parmentier stelt dezelfde vraag. Waarom heeft men het passeren van meer dan drie miljoen voertuigen of meer dan 30.000 treinen per jaar gekozen als cri-

M. Michel Van Roye persiste et signe: selon lui, il eut été plus opportun de mettre en concordance tous les trente mois plutôt que tous les cinq ans.

III. Discussion et vote des articles

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

Article 3

M. Alain Adriaens estime que la notion de « zone calme » définie au point 15° est très vague.

Le ministre répond que ces zones ne pourront être délimitées qu'après avoir réalisé les cartes de bruit. Il sera possible de définir plusieurs zones au départ de sources de bruit différentes (par exemple, en cas de nuisances dues au passage d'un tramway ou causées par le trafic automobile).

M. Alain Adriaens demande si l'on pourra dans cette hypothèse imposer des quotas de bruit de façon générale.

Le ministre précise que c'est envisageable à condition de respecter le principe de proportionnalité, compte tenu de la situation dans les zones avoisinantes.

M. Alain Adriaens s'interroge ensuite sur la définition des grands axes routiers et ferroviaires décrits aux points 17° et 18°.

M. Joseph Parmentier formule la même question. Pourquoi a-t-on retenu comme critères le passage de plus de trois millions de véhicules ou de plus de 30.000 trains par

teria ? In de memorie van toelichting wordt een hoger getal dan zes miljoen voertuigen of 60.000 treinen vermeld. Vanwaar komt dit verschil ?

De minister legt uit dat die drie miljoen overeenkomen met alle opritten van autosnelwegen in het Brussels Gewest en met het verkeer op de kleine ring. Op alle grote gewestwegen samen worden al meer dan drie miljoen voertuigen per jaar geteld (alleen in Oudergem gaat het over 75.000 x 200).

Wat de spoorwegen betreft, wordt rekening gehouden met de belangrijkste spoorwegen: het is mogelijk dat bepaalde thans minder belangrijke lijnen, belangrijke lijnen zullen worden na de uitbouw van het GEN, zoals bijvoorbeeld in Watermael-Bosvoorde.

In verband met punt 18 « belangrijke spoorweg », stelt de heer Joseph Parmentier vast dat de 30.000 treinen die er jaarlijks passeren, echt het *minimum minimorum* zijn.

De minister geeft toe dat dit een klein aantal is want alleen al in Ukkel en Watermaal-Bosvoorde telt men 160 treinen per dag.

De heer Alain Adriaens vindt dat de minimumeisen inzake het geluid overal nageleefd moeten worden, zelfs in Zoniënwoud.

De minister antwoordt dat deze eis reeds geformuleerd is in artikel 6 (8ste lid).

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

Artikel 4

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

L'article est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Artikel 5

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 9 aanwezige leden.

an ? L'exposé des motifs mentionne un nombre supérieur à 6 millions de véhicules ou 60.000 trains. Pourquoi cette différence ?

Le ministre explique que le chiffre de trois millions correspond à toutes les entrées d'autoroute en Région bruxelloise et au trafic sur la petite Ceinture. Il est établi que l'ensemble des grands axes régionaux représentent déjà plus de trois millions de véhicules par an (rien qu'à Auderghem on est déjà à 75.000 x 200).

Pour les axes ferroviaires, il est tenu compte des entrées principales. Il se peut que certaines lignes secondaires, suite à l'aménagement du RER, comme par exemple à Watermael-Boitsfort, deviendront principales.

Concernant le point 18° « grand axe ferroviaire », M. Joseph Parmentier constate que les 30.000 passages de train par an sont vraiment un *minimum minorum*.

Le ministre reconnaît que c'est peu car rien que pour Uccle et Watermael-Boitsfort on est déjà à 160 trains par jour.

M. Alain Adriaens estime que quelque soit le lieu, même en Forêt de Soignes, les prescriptions minimales relatives au bruit doivent être respectées.

Le ministre répond que cette exigence figure déjà à l'article 6 (8^{ème} alinéa).

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Article 4

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté par 8 voix et 1 abstention.

Article 5

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 9 membres présents.

Artikel 6

De heren Alain Adriaens en Michel Van Roye stellen een technisch amendement voor om in dit artikel en in de volgende artikelen het woord « commissie » te vervangen door de woorden « Europese Commissie », om verwarring te voorkomen (instemming van de minister en de commissieleden).

De heer Michel Van Roye bevestigt opnieuw wat hij tijdens de algemene bespreking heeft gezegd, namelijk dat het niet coherent is om enerzijds te voorzien in een termijn van dertig maanden voor het opstellen van een geluidskadaster, overeenkomstig de ordonnantie van 1997, en anderzijds in een periode van vijf jaar voor het opstellen van de geluidsbelastingkaarten in het raam van dit ontwerp.

De heer Joseph Parmentier wenst dat in § 4 gepreciseerd wordt op welke verschillende wijzen de geluidsbelastingkaarten onder het publiek verspreid worden.

De minister verwijst naar de algemene bepalingen van de ordonnantie betreffende de toegang tot milieu-informatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen met 8 stemmen bij 2 onthoudingen.

Artikel 7

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Artikel 8

De heer Alain Adriaens vraagt waarom men vernummert vanaf artikel 4bis tot artikel 8.

De minister wijst erop dat de vernummering overgenomen is van het artikel 4 van de ordonnantie van 17 juli 1997, dat artikel 4bis is geworden.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Article 6

MM. Alain Adriaens et Michel Van Roye proposent un amendement technique visant à indiquer « Commission européenne » au lieu de « Commission » dans cet article ainsi que dans les articles suivants, pour éviter toute confusion (assentiment du ministre et des commissaires).

M. Michel Van Roye réaffirme ce qu'il a dit lors de la discussion générale, à savoir qu'il n'est pas cohérent de prévoir d'une part un délai de trente mois pour la réalisation d'un cadastre du bruit, conformément à l'ordonnance de 1997, et d'autre part une période de cinq ans pour la cartographie du bruit dans le contexte du présent projet.

Au § 4, M. Joseph Parmentier souhaite préciser les différents modes de diffusion des cartes de bruit parmi le public.

Le ministre renvoie aux dispositions générales contenues dans l'ordonnance sur l'accès à l'information relative à l'environnement dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Vote

L'article est adopté par 8 voix et 2 abstentions.

Article 7

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Article 8

M. Alain Adriaens se demande pourquoi on renumérote à partir de l'article 4bis jusqu'à l'article 8.

Le ministre signale que cette renumérotation provient de celle de l'article 4 de l'ordonnance du 17 juillet 1997, qui est devenu l'article 4bis.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Artikel 9

De minister legt uit dat dit artikel enkele wijzigingen aanbrengt in de « geluidsordonnantie » van 17 juli 1997 teneinde dezelfde termen als die van de nieuwe richtlijn te gebruiken. Dat is met name het geval voor de nieuwe geluidsbelastingindicatoren.

Het geluidsplan zal om de vijf jaar opgesteld worden, met een evaluatie om de tweeënehalf jaar. (De 30 maanden waarvan de heer Michel Van Roye gesproken heeft).

De heer Alain Adriaens vraagt of de maatregelen ter bescherming van de stille gebieden zullen dienen om een stijging van de geluidsdruk te verhinderen.

De minister antwoordt dat het over een extra instrument voor de geluidsplanning gaat, dat zal kunnen bijdragen tot een afname van de geluidshinder.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Artikel 10

De heer Alain Adriaens heeft vragen of de inhoud van een eventueel samenwerkingsakkoord dat met het Waalse en het Vlaams Gewest moet worden gesloten. Waarom wordt in de tekst niet gesproken van een mogelijke samenwerkingakkoord met federale Staat ?

De minister legt uit dat de beheersing van het omgevingslawaai een gewestelijke bevoegdheid is, waarbij het evenredigheidsbeginsel moet worden geëerbiedigd, wat impliceert dat de uitoefening van deze bevoegdheden door een ander Gewest of door de federale Staat niet overdreven bemoeilijkt mag worden.

Er zou bijvoorbeeld een samenwerkingakkoord met het Vlaams Gewest kunnen ondertekend kunnen worden voor het beheer van alle gebieden die blootgesteld zijn aan door de luchthaven voortgebrachte geluidshinder. Vlaanderen moet geluidsbelastingkaarten opstellen overeenkomstig de richtlijn, aangezien de luchthaven zich op zijn grondgebied vindt. Hij benadrukt dat de bevoegde Vlaamse minister, de heer Jef Tavernier, over een beter pressiemiddel beschikt.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Article 9

Le ministre explique que cet article apporte quelques modifications dans l'ordonnance « bruit » du 17 juillet 1997 afin de reprendre les mêmes termes que ceux de la nouvelle directive. C'est notamment le cas pour les nouveaux indicateurs de bruit.

Le Plan Bruit sera réalisé tous les cinq ans avec une évaluation tous les deux ans et demi (30 mois évoqués par M. Michel Van Roye).

M. Alain Adriaens demande si les mesures de protection des zones calmes auront pour objectif d'empêcher une augmentation de la pression acoustique.

Le ministre répond qu'il s'agit d'un instrument supplémentaire, dans la planification du bruit, qui pourra contribuer à diminuer la gêne acoustique.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Article 10

M. Alain Adriaens s'interroge sur le contenu d'un éventuel accord de coopération à passer avec les Régions wallonne et flamande. Par ailleurs, pourquoi le texte ne mentionne-t-il pas un possible accord de coopération avec l'Etat fédéral ?

Le ministre explique que la gestion du bruit relève des compétences régionales, mais toujours dans le respect du principe de proportionnalité qui implique de ne pas rendre exagérément difficile l'exercice de ces compétences par une autre Région ou par l'Etat fédéral.

Par exemple, un accord de coopération pourra être signé avec la Région flamande pour gérer l'ensemble des zones exposées aux nuisances sonores de l'aéroport. La Flandre est tenue de réaliser une cartographie conformément à la directive puisque l'aéroport est situé sur son territoire. Et de souligner que le ministre compétent en Région flamande, M. Jef Tavernier, dispose d'un instrument de pression plus important que lui.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Artikel 11

De heren Mohamed Azzouzi en Joseph Parmentier dienen een amendement (nr. 1) in.

De heer Joseph Parmentier legt uit dat hij een zo groot mogelijke toegang tot de informatie over het geluidsplan wil garanderen. Het is wenselijk dat dit plan geraadpleegd kan worden met vrije software in de vorm van een open standaard.

De minister aanvaardt dit amendement.

Stemming

Amendement nr. 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Het aldus geamendeerde artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Artikel 12

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Artikel 13

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Artikel 14

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Artikel 15

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Article 11

MM. Mohamed Azzouzi et Joseph Parmentier déposent un amendement (n° 1).

M. Joseph Parmentier explique qu'il veut garantir l'accès à l'information le plus large possible en ce qui concerne le plan bruit. Il est souhaitable que ce dernier puisse être consulté à l'aide d'un logiciel libre sous forme de standard ouvert.

Le ministre accepte cet amendement.

Vote

L'amendement n° 1 est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

L'article, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Article 12

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Article 13

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Article 14

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Article 15

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Artikel 16

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

In verband met bijlage IV, wijst de minister erop dat het ontwerp afwijkt van de richtlijn. Na de derde streep van het 3°, worden de geluidsemissies vermeld van de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, terwijl de richtlijn rechtstreeks betrekking heeft op de luchthavens. De minister heeft eveneens toegezien op de harmonisatie met het Geluidsplan.

De heer Alain Adriaens waardeert het dat de formule uitgaat van een avond van 4 uur en een nacht van 8 uur.

Het artikel en de bijlagen I tot VI, worden aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Artikel 17

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Stemming

Het artikel wordt aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel

Het aldus geamendeerde ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

V. Lezing en goedkeuring van het verslag

Het verslag wordt goedgekeurd bij eenparigheid van negen leden.

De Rapporteur,

Mohamed AZZOUZI

De Voorzitter,

Marie-Jeanne RIQUET

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

Article 16

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

A propos de l'annexe IV, le ministre rappelle que le projet s'écarte de la directive. Le troisième tiret du point 3 mentionne les émissions sonores provenant du survol de la Région de Bruxelles-Capitale alors que la directive vise directement les aéroports. Le ministre a également veillé à l'harmonisation avec le Plan Bruit.

M. Alain Adriaens apprécie que la formule prévoit une soirée de 4 heures et une nuit de 8 heures.

L'article, ainsi que les annexes I à VI, sont adoptés à l'unanimité des 10 membres présents.

Article 17

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble

Le projet d'ordonnance dans son ensemble, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des 10 membres présents.

V. Lecture et approbation du rapport

Le rapport est approuvé à l'unanimité des neuf membres présents.

Le Rapporteur,

Mohamed AZZOUZI

La Présidente,

Marie-Jeanne RIQUET

Tekst aangenomen door de commissie**ONTWERP VAN ORDONNANTIE**

tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

Deze ordonnantie strekt ertoe richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai om te zetten.

Artikel 3

Artikel 2 van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving wordt aangevuld als volgt :

« 5° « omgevingslawaai » : ongewenst of schadelijk geluid buitenshuis dat door menselijke activiteiten wordt veroorzaakt, inclusief lawaai dat wordt voortgebracht door vervoermiddelen, wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en locaties van industriële activiteiten als beschreven in de ordonnantie van 22 april 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IA bedoeld in artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en de uitvoeringsbesluiten en als beschreven in het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 maart 1999 tot vaststelling van de ingedeelde inrichtingen van klasse IB, II en III met toepassing van artikel 4 van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen;

6° « schadelijke effecten » : negatieve effecten op de gezondheid van de mens;

7° « hinder » : mate van geluidshinder voor de omgeving als bepaald met veldonderzoek;

8° « geluidsbelastingindicator » : natuurkundige grootheid voor de beschrijving van het omgevingslawaai, die een verband met een schadelijk gevolg heeft;

9° « beoordeling » : methode voor de berekening, voorstelling, raming of meting van de waarde van een geluidsbelastingindicator of de daarmee verband houdende schadelijke gevolgen;

Texte adopté par la commission**PROJET D'ORDONNANCE**

modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

La présente ordonnance vise à transposer la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Article 3

L'article 2 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain est complété comme suit :

« 5° « bruit dans l'environnement » : le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines, y compris le bruit émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien, et provenant de sites d'activité industrielle tels que ceux qui sont définis dans l'ordonnance du 22 avril 1999 fixant la liste des installations de classe IA visée à l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et ses arrêtés d'exécution et ceux qui sont définis dans l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 mars 1999 fixant la liste des installations de classe IB, II et III en exécution de l'article 4 de l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement;

6° « effets nuisibles » : les effets néfastes pour la santé humaine;

7° « gêne » : le degré de nuisance généré par le bruit dans l'environnement, déterminé par des enquêtes sur le terrain;

8° « indicateur de bruit » : une grandeur physique décrivant le bruit dans l'environnement, qui est corrélé à un effet nuisible;

9° « évaluation » : toute méthode servant à calculer, prévoir, estimer ou mesurer la valeur d'un indicateur de bruit ou les effets nuisibles correspondants;

10° « L_{den} » : (dag-avond-nacht geluidsbelastingindicator) : geluidsbelastingindicator voor de hinder tijdens de etmaalperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

11° « L_{day} » : (daggeluidsbelastingindicator) : geluidsbelastingindicator voor hinder tijdens de dagperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

12° « $L_{evening}$ » : (avondgeluidsbelastingindicator) : geluidsbelastingindicator voor hinder tijdens de avondperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

13° « L_{night} » (nachtgeluidsbelastingindicator) : geluidsbelastingindicator voor slaapstoornissen, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

14° « dosis/effectrelatie » : relatie tussen de waarde van een geluidsbelastingindicator en een schadelijk effect;

15° « stil gebied in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » : gebied, als afgebakend door de Regering, bijvoorbeeld een gebied dat niet is blootgesteld aan lawaai met een waarde van L_{den} of een andere passende geluidsbelastingindicator die hoger is dan een door de Regering vastgelegde waarde;

16° « stil gebied op het platteland » : gebied, als afgebakend door de Regering, dat niet blootstaat aan lawaai van verkeer, industrie of recreatie;

17° « belangrijke weg » : gemeentelijke, gewestelijke, nationale of internationale weg, als aangeduid door de Regering, waarop jaarlijks meer dan drie miljoen voertuigen passeren;

18° « belangrijke spoorweg » : spoorweg, als aangeduid door de Regering, waarop jaarlijks meer dan 30.000 treinen passeren;

19° « geluidsbelastingkaart » : weergave van gegevens omtrent een bestaande of voorspelde geluidssituatie in termen van een geluidsbelastingindicator, overschrijding van een geldende relevante grenswaarde, aantal blootgestelde personen in een bepaald gebied, aantal woningen dat in een bepaald gebied blootgesteld is aan bepaalde waarden van een geluidsbelastingindicator;

20° « strategische geluidsbelastingkaart » : een kaart die bedoeld is voor de algemene evaluatie van de geluidsbelastingssituatie in een bepaald gebied ten gevolge van verschillende lawaaibronnen of voor de algemene prognoses voor dat gebied;

21° « grenswaarde » : waarde van L_{den} of L_{night} en waar passend L_{day} en $L_{evening}$, als bepaald door de Regering, bij overschrijding waarvan de bevoegde instanties beperkingsmaatregelen in overweging nemen of opleggen; de grenswaarden kunnen verschillend zijn voor verschillende typen

10° « L_{den} » : (indicateur de bruit jour-soir-nuit) : l'indicateur de bruit associé globalement à la gêne, défini plus précisément à l'annexe I;

11° « L_{day} » : (indicateur de bruit période diurne) : l'indicateur de bruit associé à la gêne pendant la période diurne, défini plus précisément à l'annexe I;

12° « $L_{evening}$ » : (indicateur de bruit pour le soir) : l'indicateur de bruit associé à la gêne le soir, défini plus précisément à l'annexe I;

13° « L_{night} » (indicateur de bruit période nocturne) : l'indicateur de bruit associé aux perturbations du sommeil, défini plus précisément à l'annexe I;

14° « relation dose-effet » : la relation existant entre la valeur d'un indicateur de bruit et un effet nuisible;

15° « zone calme de la Région de Bruxelles-Capitale » : une zone délimitée par le gouvernement qui, par exemple, n'est pas exposée à une valeur de L_{den} , ou d'un autre indicateur de bruit approprié, supérieure à une certaine valeur déterminée par le gouvernement, quelle que soit la source de bruit considérée;

16° « zone calme en rase campagne » : une zone délimitée par le gouvernement, qui n'est pas exposée au bruit de la circulation, au bruit industriel ou au bruit résultant d'activités de détente;

17° « grand axe routier » : une route communale, régionale, nationale ou internationale, désignée par le gouvernement, sur laquelle sont enregistrés plus de trois millions de passages de véhicules par an;

18° « grand axe ferroviaire » : une voie de chemin de fer, désignée par le gouvernement, sur laquelle sont enregistrés plus de 30.000 passages de trains par an;

19° « cartographie du bruit » : la représentation de données décrivant une situation sonore existante ou prévue en fonction d'un indicateur de bruit, indiquant les dépassements de valeurs limites pertinentes en vigueur, le nombre de personnes touchées dans une zone donnée ou le nombre d'habitations exposées à certaines valeurs d'un indicateur de bruit dans une zone donnée;

20° « carte de bruit stratégique » : une carte conçue pour permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans une zone donnée soumise à différentes sources de bruit ou pour établir des prévisions générales pour cette zone;

21° « valeur limite » : une valeur de L_{den} ou L_{night} et, le cas échéant, de L_{day} et de $L_{evening}$, déterminée par le gouvernement, dont le dépassement amène les autorités compétentes à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit; les valeurs limites peuvent varier en

lawaai (lawaai door weg-, spoorweg- of luchtverkeer, industrielawaai enz.), verschillende omgevingen en verschillende gevoelheden van bevolkingsgroepen voor lawaai; zij kunnen ook verschillend zijn voor bestaande en nieuwe situaties (bij verandering van de situatie wat de geluidsbron of het omgevingsgebruik betreft);

22° « actieplan » : plan bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaai-vermindering;

23° « akoestische planning » : beheersing van toekomstige geluidshinder door geplande maatregelen, zoals ruimtelijke ordening, ontwikkeling van verkeerssystemen, verkeersplanning, minder geluidshinder door isolatiemaatregelen en lawaai-beheersing aan de bron;

24° « publiek » : een of meer natuurlijke of rechtspersonen alsook de verenigingen, organisaties of groeperingen waar die personen samenkomen ».

Artikel 4

Artikel 3 van dezelfde ordonnantie wordt gewijzigd als volgt :

1° het eerste lid, 1°, wordt vervangen als volgt :

« 1° in eerste instantie de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van de blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen.

Deze ordonnantie is meer bepaald van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen in bebouwde gebieden, in openbare parken en andere stille gebieden in agglomeraties, in stille gebieden op het platteland, nabij scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaai gevoelige gebouwen en gebieden worden blootgesteld ».

2° punt 2° van het eerste lid wordt opgeheven.

3° tussen het eerste en tweede lid wordt het volgende lid ingevoegd :

« Deze ordonnantie is niet van toepassing op lawaai dat door de eraan blootgestelde persoon zelf wordt veroorzaakt, lawaai op de arbeidsplaats, lawaai binnen de voermiddelen, en lawaai door militaire activiteiten in militaire terreinen ».

Artikel 5

De titel van hoofdstuk II wordt vervangen door de hiernavolgende titel :

fonction du type de bruit (bruit du trafic routier, ferroviaire ou aérien, bruit industriel, etc.), de l'environnement, et de la sensibilité au bruit des populations; elles peuvent aussi différer pour les situations existantes et pour les situations nouvelles (changement de situation dû à un élément nouveau concernant la source de bruit ou l'utilisation de l'environnement);

22° « plan d'action » : un plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit;

23° « planification acoustique » : la lutte contre le bruit futur au moyen de mesures planifiées, telles que l'aménagement du territoire, l'ingénierie des systèmes de gestion du trafic, la planification de la circulation, la réduction du bruit par des mesures d'isolation acoustiques et la lutte contre le bruit à la source;

24° « public » : une ou plusieurs personnes physiques ou morales, ainsi que les associations, organisations ou groupes rassemblant ces personnes ».

Article 4

A l'article 3 de la même ordonnance, sont apportées les modifications suivantes :

1° l'alinéa 1^{er}, 1°, est remplacé comme suit :

« 1° d'éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement.

La présente ordonnance s'applique plus particulièrement au bruit dans l'environnement auquel sont exposés les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics ou d'autres lieux calmes d'une agglomération, les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit ».

2° l'alinéa 1^{er}, 2°, est abrogé.

3° l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« La présente ordonnance ne s'applique pas au bruit produit par la personne exposée elle-même, au bruit perçu sur les lieux de travail ou à l'intérieur des moyens de transport, ni au bruit résultant d'activités militaires dans les zones militaires ».

Article 5

Le titre du chapitre II est remplacé par le titre suivant :

« Hoofdstuk II – Strategische geluidsbelastingkaart en planning van de strijd tegen geluidshinder ».

Artikel 6

Er wordt een afdeling I ingevoegd met de benaming « Strategische geluidsbelasting-kaart » met een artikel 4 luidend als volgt :

« Artikel 4. § 1. – Het Instituut draagt er zorg voor dat uiterlijk op 30 juni 2007 voor alle op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, alle belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60.000 treinen passeren, strategische geluidsbelastingkaarten over de situatie in het voorgaande kalenderjaar worden opgesteld, alsook voor de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De kaarten worden door de Regering goedgekeurd.

Uiterlijk op 30 juni 2005, en vervolgens om de vijf jaar, doet het Instituut aan de Europese Commissie mededeling van de belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, van de belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60.000 treinen passeren en van de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Regering neemt de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat uiterlijk op 30 juni 2012, en vervolgens om de vijf jaar, voor alle belangrijke wegen en alle belangrijke spoorwegen, strategische geluidsbelastingkaarten over de situatie in het voorgaande kalenderjaar voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden opgesteld, alsook voor de vluchten boven zijn grondgebied.

De kaarten worden door het Instituut opgesteld en door de Regering goedgekeurd.

Uiterlijk op 31 december 2008 doet het Instituut de Europese Commissie mededeling van alle in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen.

De strategische geluidsbelastingkaarten voldoen aan de minimumeisen van bijlage IV.

De strategische geluidsbelastingkaarten worden ten minste om de vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van hun opstelling, opnieuw bezien en zo nodig aangepast.

§ 2. – Het Instituut hanteert de geluidsbelastingsindicatoren L_{den} en L_{night} als omschreven in bijlage I, voor de opstelling en herziening van strategische geluidsbelastingkaarten overeenkomstig artikel 5 van deze ordonnantie.

De Regering kan bestaande geluidsbelastingsindicatoren en daarmee verband houdende gegevens hanteren, die

« Chapitre II – Cartographie stratégique du bruit et planification de la lutte contre le bruit ».

Article 6

Il est inséré une section I intitulée « Cartographie stratégique du bruit » qui comprend un article 4 rédigé comme suit :

« Article 4. § 1^{er}. – L'Institut établit, au plus tard le 30 juin 2007, des cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente pour la Région de Bruxelles-Capitale et pour tous les grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicule par an, tous les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de train par an situés sur son territoire, ainsi que le survol de la Région de Bruxelles-Capitale.

Ces cartes sont approuvées par le gouvernement.

Au plus tard au 30 juin 2005, puis tous les cinq ans, l'Institut informe la Commission européenne, des grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicule par an, des grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60.000 passages de train par an et du survol de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le gouvernement adopte les mesures nécessaires pour que, au plus tard le 30 juin 2012, puis tous les cinq ans, des cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente soient établies pour la Région de Bruxelles-Capitale, pour tous les grands axes routiers, pour tous les grands axes ferroviaires situés sur son territoire et pour le survol de son territoire.

Ces cartes sont établies par l'Institut et approuvées par le gouvernement.

Au plus tard le 31 décembre 2008, l'Institut informe la Commission européenne de tous les grands axes routiers et ferroviaires situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les cartes de bruit stratégiques répondent aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe IV.

Les cartes de bruit stratégiques sont réexaminées et, le cas échéant, révisées tous les cinq ans au moins à compter de leur date d'élaboration.

§ 2. – Pour l'établissement et la révision des cartes de bruit stratégiques, l'Institut utilise, conformément à l'article 5 de la présente ordonnance, les indicateurs de bruit L_{den} et L_{night} définies à l'annexe I.

Les indicateurs de bruit existants et les données correspondantes peuvent être utilisés par le gouvernement s'ils

niet meer dan drie jaar oud zijn. Daartoe dienen ze in de bovengenoemde indicatoren te worden omgezet.

Het Instituut kan aanvullende geluidsbelastingindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3.

Uiterlijk op 18 juli 2005 verstrekt het Instituut de Europese Commissie informatie over relevante op hun grondgebied geldende of geplande grenswaarden, uitgedrukt in L_{den} en L_{night} , en eventueel L_{day} en $L_{evening}$ voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, vliegtuiglawaai op Brussels grondgebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal en industriellawaai met een toelichting over de implementatie van de grenswaarden.

§ 3. – De waarden van L_{den} en L_{night} worden bepaald met de in bijlage II omschreven beoordelingsmethoden.

De gezondheidseffecten worden bepaald aan de hand van de in bijlage III bedoelde dosis-effectrelaties.

§ 4. – Na goedkeuring ervan door de Regering verspreidt ze onder het publiek de strategische geluidsbelastingkaarten die zij heeft opgesteld.

De informatie is duidelijk, begrijpelijk en toegankelijk. De belangrijke punten worden in een overzicht weergegeven. ».

Artikel 7

Artikel 4 van de ordonnantie van 17 juli 1997 wordt als artikel 4bis hernoemd.

Artikel 8

In hoofdstuk II wordt een afdeling II ingevoegd met de benaming « Planning van de strijd tegen geluidshinder ». Afdeling II is samengesteld uit de artikelen 4bis tot en met 8.

Artikel 9

§ 1. – In de Franse tekst van het nieuwe artikel 4bis, punt 1°, van dezelfde ordonnantie wordt het woord « élève » vervangen door het woord « élevé ».

§ 2. – Punt 2° van hetzelfde artikel wordt aangevuld als volgt :

« Het beleid omvat eveneens beschermingsmaatregelen voor stille gebieden tegen toenemende geluidsbelasting; ».

n'ont pas plus de trois ans. Une conversion devra être opérée afin d'obtenir les indicateurs susmentionnés.

L'Institut peut également utiliser des indicateurs de bruit supplémentaires pour des cas particuliers, tels que ceux énumérés à l'annexe I, point 3.

Au plus tard le 18 juillet 2005, l'Institut communique à la Commission européenne les informations relatives à toute valeur limite pertinente en vigueur ou envisagée sur son territoire, exprimée en L_{den} et en L_{night} et, le cas échéant, en L_{day} et en $L_{evening}$, pour le bruit de la circulation routière, pour le bruit de la circulation ferroviaire, pour le bruit des avions aux abords bruxellois de l'aéroport de Bruxelles-National et pour le bruit sur les sites d'activité industrielle. Ces informations sont assorties d'explications quant à la mise en œuvre des valeurs limites.

§ 3. – Les valeurs de L_{den} et L_{night} sont déterminées à l'aide des méthodes d'évaluation définies à l'annexe II.

Les effets nuisibles peuvent être évalués à l'aide des relations dose-effet définies à l'annexe III.

§ 4. – Le gouvernement diffuse dans le public les cartes de bruit stratégiques qu'il a établies, après qu'il les ait approuvées.

Ces informations devront être claires, compréhensibles et accessibles, et accompagnées d'un résumé exposant les principaux points des cartes ».

Article 7

L'article 4 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 est renommé en article 4bis.

Article 8

Il est inséré, dans le chapitre II, une section II intitulée « Planification de la lutte contre le bruit ». Cette section II se compose des articles 4bis à 8.

Article 9

§ 1^{er}. – Dans le point 1° du nouvel article 4bis de la même ordonnance, le mot « élève » est remplacé par le mot « élevé ».

§ 2. – Dans le même article, le point 2° est complété comme suit :

« la stratégie inclut aussi des mesures de protection des zones calmes contre l'augmentation du bruit; ».

In hetzelfde punt wordt het woord « tevens » vervangen door het woord « met name ».

§ 3. – In hetzelfde artikel wordt een tweede lid ingevoegd luidend als volgt :

« De Regering kiest de maatregelen die in de plannen worden aangegeven doch ze moeten met name voldoen aan prioriteiten ten gevolge van de overschrijding van relevante grenswaarden of van de toepassing van andere criteria die door de Regering worden gekozen en moeten meer bepaald van toepassing zijn op de in de geluidsbelastingkaart aangegeven belangrijkste gebieden. Voor de planning of geluidszonering kan de Regering andere geluidsbelastingindicatoren gebruiken dan L_{den} en L_{night} ».

§ 4. – In hetzelfde artikel wordt een derde lid ingevoegd luidend als volgt :

« Het plan moet voldoen aan de minimumvoorschriften als gesteld in bijlage V ».

Artikel 10

Artikel 5, § 1, tweede lid van dezelfde ordonnantie wordt aangevuld als volgt :

« Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan terzake een samenwerkingsakkoord met het Waalse en het Vlaamse Gewest sluiten, welk bij ordonnantie dient te worden bekrachtigd ».

Artikel 11

In artikel 6 van dezelfde ordonnantie wordt tussen het eerste en het tweede lid een lid ingevoegd luidend :

« Het Instituut stelt het plan via een informaticadrager ter beschikking van het publiek in de vorm van een open standaard.

Het plan moet uiterlijk op 18 juli 2008 aan de Europese Commissie worden overgezonden. ».

Artikel 12

In dezelfde ordonnantie wordt een artikel *7bis* ingevoegd luidend als volgt :

« Het in artikel *4bis* bij deze ordonnantie bedoelde actieplan wordt uiterlijk op 18 juli 2013 aangevuld door specifieke actieplannen bedoeld om een antwoord te bieden aan prioriteiten ten gevolge van de overschrijding van relevante grenswaarden of ten gevolge van de toepassing van andere criteria in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, alsook wat

Dans le même point, le mot « également » est remplacé par le mot « notamment ».

§ 3. – Dans le même article, il est inséré un 2^e alinéa, rédigé comme suit :

« Le gouvernement choisit les mesures figurant dans les plans mais celles-ci doivent notamment répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères choisis par le gouvernement et s'appliquer en particulier aux zones les plus importantes déterminées par la cartographie stratégique du bruit. Pour la planification ou le zonage acoustique, le gouvernement peut utiliser des indicateurs de bruit autres que L_{den} et L_{night} ».

§ 4. – Dans le même article, il est inséré un 3^e alinéa, rédigé comme suit :

« Le plan doit satisfaire aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe V ».

Article 10

L'article 5, § 1^{er}, 2^e alinéa, de la même ordonnance est complété comme suit :

« La Région de Bruxelles-Capitale peut conclure dans cette matière un accord de coopération avec les Régions wallonne et flamande; accord qui devra être ratifié par ordonnance ».

Article 11

Dans l'article 6 de la même ordonnance, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre le 1^{er} alinéa et le 2^e alinéa :

« L'Institut met le plan à la disposition du public sur support informatique sous forme de standard ouvert.

Le plan doit être transmis à la Commission européenne au plus tard le 18 juillet 2008 ».

Article 12

Dans la même ordonnance, il est inséré un article *7bis*, rédigé comme suit :

« Le plan d'action visé à l'article *4bis* de la présente ordonnance est complété au plus tard le 18 juillet 2013 par des plans d'action spécifiques destinés à répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères pour la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que pour les grands axes

de belangrijke verkeerswegen en belangrijke spoorwegen betreft die op zijn gebied zijn gelegen ».

Artikel 13

In dezelfde ordonnantie wordt een artikel 7ter ingevoegd, luidend als volgt :

« Het Instituut stelt de Europese Commissie in kennis van de andere relevante criteria bedoeld bij artikel 4bis, tweede lid ».

Artikel 14

Artikel 8, § 4, eerste zin, wordt aangevuld als volgt :

« door rekening te houden met de resultaten van het openbaar onderzoek ».

Artikel 15

In dezelfde ordonnantie wordt een artikel 8bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Het Instituut draagt er zorg voor dat de informatie verstrekt door de strategische geluidsbelastingkaarten en het overzicht van het in bijlage VI bedoelde actieplan binnen zes maanden na de in de artikelen 4 en 6 bedoelde data aan de Europese Commissie worden overgezonden ».

Artikel 16

In de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving worden de volgende bijlagen opgenomen :

BIJLAGE I

Geluidsbelastingindicator bedoeld in artikel 4, § 2

1. Definitie van het dag-avond-nacht-niveau L_{den}

Het dag-avond-nacht-niveau L_{den} in decibels (dB), is gedefinieerd door de volgende formule :

$$L_{den} = 101g \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

waarin :

routiers et les grands axes ferroviaires situés sur son territoire ».

Article 13

Dans la même ordonnance, il est inséré un article 7ter, rédigé comme suit :

« L'Institut informe la Commission européenne des autres critères pertinents visés à l'article 4bis, 2^e alinéa ».

Article 14

La 1^{ère} phrase du § 4 de l'article 8 est complétée comme suit :

« en tenant compte notamment des résultats de l'enquête publique ».

Article 15

Dans la même ordonnance, il est inséré un article 8bis, rédigé comme suit :

« L'Institut veille à ce que les informations fournies par les cartes de bruit stratégiques et le résumé du plan d'action visé à l'annexe VI soient transmis à la Commission européenne dans un délai de six mois à compter des dates visées aux articles 4 et 6 ».

Article 16

Dans l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain, il est inséré les annexes suivantes :

ANNEXE I

Indicateurs de bruit visés à l'article 4, § 2

1. Définition du niveau jour-soir-nuit (Day-evening-night level) L_{den}

Le niveau jour-soir-nuit L_{den} en décibels (dB) est défini par la formule suivante :

$$L_{den} = 101g \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

où :

- L_{day} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau over lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, vastgesteld over alle dagperioden van een jaar;
- $L_{evening}$ het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau over lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, vastgesteld over alle avondperioden van een jaar;
- L_{night} het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau over lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, vastgesteld over alle nachtperioden van een jaar;

waarbij :

- de dag twaalf uur telt, de avond vier uur en de nacht acht uur; de Regering mag de avondperiode met één of twee uur inkorten en de dag- en/of nachtperiode dienovereenkomstig verlengen, op voorwaarde dat dit voor alle bronnen geldt en zij de Europese Commissie informatie verstrekt over de systematische afwijking van de standaardwaarde;
- het begin van de dag (en derhalve het begin van de avond en de nacht) door de Regering (die keuze moet identiek zijn voor het lawaai van alle geluidsbronnen) bepaald wordt. De standaardwaarden zijn als volgt : dag : van 7.00 tot 19.00 uur, avond : van 19.00 tot 23.00 uur en nacht : van 23.00-7.00 uur in plaatselijke tijd;
- één jaar een voor de geluidsemissie relevant en voor de weersomstandigheden gemiddeld jaar is;

en waarin :

- alleen het invallende geluid wordt beschouwd, wat inhoudt dat het door de gevel van de betrokken woning gereflecteerde geluid niet in aanmerking komt (in de regel betekent dit bij metingen een correctie van 3 dB).

De hoogte van het waarneempunt voor de bepaling van L_{den} hangt af van de toepassing :

- bij berekeningen met het oog op de opstelling van strategische geluidsbelastingkaarten met betrekking tot de blootstelling aan lawaai in of nabij gebouwen liggen de waarneempunten op een hoogte van $4,0 \pm 0,2$ m (3,8-4,2 m) boven de grond vóór de meest blootgestelde gevel; de meest blootgestelde gevel is die welke gericht is naar de betrokken geluidsbron en er het dichtst bij is; voor andere doeleinden mogen andere keuzen worden gemaakt;
- bij metingen met het oog op de opstelling van strategische geluidsbelastingkaarten met betrekking tot de

- L_{day} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2 : 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année;

- $L_{evening}$ est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2 : 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année;

- L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2 : 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année;

sachant que :

- le jour dure douze heures, la soirée quatre heures et la nuit huit heures; le gouvernement peut diminuer la période « soirée » d'une ou deux heures et allonger en conséquence la période « jour » et/ou la période « nuit », pour autant que ce choix soit le même pour toutes les sources et qu'il fournisse à la Commission européenne des informations concernant la différence systématique par rapport à l'option par défaut;

- le début du jour (et par conséquent, le début de la soirée et de la nuit) est déterminé par le gouvernement (ce choix est le même pour toutes les sources de bruit). Les périodes par défaut sont établies comme suit : jour : de 7 à 19 heures, soirée : de 19 à 23 heures et nuit : de 23 heures à 7 heures, en heure locale;

- une année correspond à l'année prise en considération en ce qui concerne l'émission du son et à une année moyenne en ce qui concerne les conditions météorologiques;

et que :

- c'est le son incident qui est pris en considération, ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte du son réfléchi sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

La hauteur du point d'évaluation de L_{den} est fonction de l'application :

- dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une cartographie stratégique du bruit concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments, les points d'évaluation se situent à $4,0 \pm 0,2$ m (3,8 à 4,2 m) au-dessus du sol, du côté de la façade la plus exposée; à cet effet, la façade la plus exposée est la façade externe faisant face à la source sonore spécifique et la plus proche de celle-ci; dans les autres cas, d'autres configurations sont possibles;
- dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une cartographie stratégique du bruit concernant l'exposition au

blootstelling aan lawaai in of nabij gebouwen mogen andere hoogten worden gekozen, maar die mogen nooit minder dan 1,5 m boven de grond zijn, en de resultaten moeten worden herleid tot een hoogte van 4 m;

- voor andere doeleinden, zoals akoestische planning en geluidszonering mogen andere hoogten worden gekozen, maar die mogen nooit minder dan 1,5 m boven de grond zijn. Voorbeelden zijn :
 - plattelandsgebieden met huizen van één verdieping,
 - de uitwerking van lokale maatregelen ter vermindering van de geluidshinder voor specifieke woningen,
 - gedetailleerde geluidsbelastingkaarten voor een beperkte zone, waarop de blootstelling aan lawaai van afzonderlijke woningen wordt aangegeven.

2. Definitie van de nachtgeluidsbelastingsindicator

De nachtgeluidsbelastingsindicator L_{night} is het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, bepaald over alle nachtperiodes van een jaar,

waarin :

- de nacht acht uur omvat, als gedefinieerd onder punt 1;
- een jaar een voor de geluidsemisatie relevant en voor de weersomstandigheden gemiddeld jaar is, als gedefinieerd in punt 1;
- het invallend geluid wordt beschouwd, als beschreven in punt 1;
- het waarneempunt hetzelfde is als voor L_{den} .

3. Aanvullende geluidsbelastingsindicatoren

In sommige gevallen kan het nuttig zijn naast L_{den} en L_{night} en eventueel L_{day} en $L_{evening}$, speciale geluidsbelastingsindicatoren en bijbehorende grenswaarden te gebruiken.

Enkele voorbeelden :

- de beschouwde geluidsbron is slechts in werking gedurende een beperkt deel van de tijd (bijvoorbeeld minder dan 20 % van de tijd in het totaal aantal dagen van een jaar, het totaal aantal avonden van een jaar of het totaal aantal nachten van een jaar);

bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments, on peut retenir d'autres hauteurs, mais elles ne doivent jamais être inférieures à 1,5 m au-dessus du sol et les résultats doivent être corrigés en conséquence avec une hauteur équivalente de 4 m;

- pour d'autres applications, telles que la planification et le zonage acoustiques, on peut retenir d'autres hauteurs, mais elles ne doivent jamais être inférieures à 1,5 m au-dessus du sol, par exemple pour :
 - les zones rurales comportant des maisons à un étage,
 - des mesures locales, en vue de la réduction de l'impact sonore sur des habitations spécifiques,
 - l'établissement d'une carte de bruit détaillée d'une zone de dimensions limitées, montrant l'exposition au bruit de chaque habitation.

2. Définition de l'indicateur de bruit pour la période nocturne (Night-time noise indicator)

L'indicateur de bruit pour la période nocturne L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2 : 1987, déterminé sur la base de toutes les périodes nocturnes sur une année,

sachant que :

- la durée de la nuit est de huit heures, conformément à la définition figurant au point 1;
- une année est l'année prise en considération en ce qui concerne l'émission du son, et une année moyenne en ce qui concerne les conditions météorologiques, conformément à la définition figurant au point 1;
- le son incident est pris en considération, comme indiqué au point 1;
- le point d'évaluation est le même que pour L_{den} .

3. Indicateurs de bruit supplémentaires

Dans certains cas, en plus de L_{den} et L_{night} et, s'il y a lieu, de L_{day} et $L_{evening}$, il peut se révéler utile d'utiliser des indicateurs de bruit spéciaux et des valeurs limites correspondantes.

Les cas suivants en sont des exemples :

- la source de bruit considérée n'est présente qu'une petite fraction du temps (par exemple, moins de 20 % du temps sur le total des périodes de jour d'une année, sur le total des périodes de soirée d'une année ou sur le total des périodes de nuit d'une année);

- in één of meer perioden, is het gemiddelde aantal gebeurtenissen zeer gering (bijvoorbeeld minder dan één geluidspiek per uur, waarbij een geluidspiek kan worden gedefinieerd als lawaai dat minder dan vijf minuten aanhoudt; een voorbeeld hiervan is het lawaai van passerende treinen of vliegtuigen);
- de lagefrequentiecomponent van het lawaai is sterk;
- L_{Amax} of SEL (geluidblootstellingsniveau van een geluidgebeurtenis) voor bescherming tegen geluidspieken in de nachtperiode;
- extra bescherming in het weekend of een specifieke periode van het jaar;
- extra bescherming tijdens de dagperiode;
- extra bescherming tijdens de avondperiode;
- combinatie van lawaai uit verschillende bronnen;
- relatief stille zones op het platteland;
- het geluid heeft een sterk tonaal karakter;
- het geluid heeft een impuls karakter.

BIJLAGE II
Beoordelingsmethoden voor
de geluidsbelastingindicatoren
bedoeld in artikel 4, § 3

1. Inleiding

De waarde van L_{den} en L_{night} kan door berekening of door meting (op het waarneempunt) worden bepaald. Voor voorspellingen kan uitsluitend de berekeningsmethode worden gebruikt.

Voorlopige berekenings- en meetmethoden worden beschreven in de punten 2 en 3 van deze bijlage.

2. Voorlopige berekeningsmethoden voor L_{den} en L_{night}

2.1. Aanpassing van de bestaande nationale berekeningsmethoden

Wanneer de Regering reeds over methoden beschikt voor de bepaling van langetermijnindicatoren, mogen deze methoden worden toegepast, op voorwaarde dat zij aangepast worden aan de definities van de indicatoren in bijlage I.

- le nombre d'événements sonores, au cours d'une ou de plusieurs des périodes considérées, est en moyenne très faible (par exemple, moins d'un événement sonore par heure; un événement sonore pourrait être défini comme un bruit durant moins de cinq minutes ; on peut citer, comme exemple, le bruit provoqué par le passage d'un train ou d'un avion);
- la composante basse fréquence du bruit est importante;
- L_{Amax} ou SEL (sound exposure level – niveau d'exposition au bruit) pour la protection en période nocturne dans le cas de crêtes de bruit élevées;
- protection supplémentaire durant le week-end ou une période particulière de l'année;
- protection supplémentaire de la période diurne;
- protection supplémentaire de la période de soirée;
- combinaison de bruits de diverses sources;
- zones calmes en rase campagne;
- bruit comportant des composantes à tonalité marquée;
- bruit à caractère impulsionnel.

ANNEXE II
Méthodes d'évaluation pour
les indicateurs de bruit
visées à l'article 4, § 3

1. Introduction

Les valeurs de L_{den} et L_{night} peuvent être déterminées par calcul ou par mesure (au point d'évaluation). Pour les prévisions, seules les méthodes de calcul sont utilisables.

Les méthodes provisoires de calcul et de mesure sont décrites aux points 2 et 3.

2. Méthodes provisoires de calcul de L_{den} et L_{night}

2.1. Adaptation des méthodes nationales de calcul existantes

Si le gouvernement dispose de méthodes pour la détermination des indicateurs à long terme, il peut utiliser ces méthodes à condition de les adapter aux définitions des indicateurs énoncées à l'annexe I.

Voor de meeste van die methoden betekent dit de invoering van een aparte avondperiode, en van een jaargemiddelde. Sommige bestaande methoden moeten ook worden aangepast wat betreft de uitsluiting van reflectie op de gevel, de invoering van een specifieke nachtperiode en/of het waarneempunt.

Het gemiddelde over een jaar vergt bijzondere aandacht. Fluctuaties in emissie en transmissie kunnen bijdragen tot fluctuaties over een jaar.

2.2. Aanbevolen voorlopige berekeningsmethoden

Als de Regering nog niet over berekeningsmethoden beschikt of wil overstappen naar een andere berekeningsmethode worden de hieronder genoemde methoden aanbevolen :

Voor INDUSTRIELAWAAI : ISO 9613-2 : « *Acoustics – Attenuation of sound propagation outdoors, Part 2: General method of calculation* ».

Geschikte geluidsemissiegegevens (*input data*) voor deze methode kunnen worden verkregen door metingen overeenkomstig een van de volgende methoden :

- ISO 8297 : 1994 « *Acoustics – Determination of sound power levels of multisource industrial plants for evaluation of sound pressure levels in the environment – Engineering method* »;
- EN ISO 3744 : 1995 « *Acoustics – Determination of sound power levels of noise using sound pressure – Engineering method in an essentially free field over a reflecting plane* »;
- EN ISO 3746 : 1995 « *Acoustics – Determination of sound power levels of noise sources using an enveloping measurement surface over a reflecting plane* ».

Voor VLIEGTUIGLAWAAI : ECAC.CEAC Doc. 29 « *Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports* », 1997. Van de verschillende methoden voor de modellering van de vliegroutes, wordt de segmentatietechniek gekozen als uiteengezet in deel 7.5 van ECAC.CEAC Doc. 29.

Voor WEGVERKEERSLAWAAI : de Franse nationale berekeningsmethode « NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) », genoemd in « *Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, article 6* » en in de Franse norm

Pour la plupart de ces méthodes, cela peut impliquer la prise en compte de la soirée en tant que période distincte et la prise en compte de la moyenne sur un an. Certaines méthodes existantes devront également être adaptées en ce qui concerne la réflexion sur la façade dont il ne faudra plus tenir compte, la période de nuit qu'il faudra au contraire prendre en considération, et/ou le point d'évaluation.

L'établissement de la moyenne sur un an demande une attention particulière. Les variations de l'émission comme les variations de la transmission peuvent contribuer aux fluctuations sur une année.

2.2. Méthodes de calcul provisoires recommandées

Si le gouvernement ne dispose pas de méthodes de calcul ou souhaite changer de méthode de calcul, les méthodes suivantes sont recommandées :

Pour le BRUIT INDUSTRIEL : ISO 9613-2 : « *Acoustique – Atténuation du son lors de sa propagation à l'air libre, partie 2 : méthodes générales de calcul* ».

Pour cette méthode, des données appropriées d'émission (données d'entrée) peuvent être obtenues par des mesures réalisées suivant l'une des méthodes suivantes :

- ISO 8297 : 1994 « *Acoustique – Détermination des niveaux de puissance acoustique d'installations industrielles multisources pour l'évaluation des niveaux de pression acoustique dans l'environnement – méthode d'expertise* »;
- EN ISO 3744 : 1995 « *Acoustique – Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à partir de la pression acoustique – méthode d'expertise dans des conditions approchant celles du champ libre sur plan réfléchissant* »;
- EN ISO 3746 : 1995 « *Acoustique – Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à l'aide d'une surface de mesure enveloppante au-dessus d'un plan réfléchissant* ».

Pour le BRUIT DES AVIONS : ECAC.CEAC Doc. 29 « *Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports* », 1997. Parmi les différentes approches de modélisation des lignes de vol, on utilisera la technique de segmentation mentionnée dans la partie 7.5 de ECAC.CEAC Doc. 29.

Pour le BRUIT DU TRAFIC ROUTIER : la méthode nationale de calcul française « NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) », mentionnée dans l'« *arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal officiel du 10 mai 1995, article 6* » et dans la norme

« XPS 31-133 ». Voor inputdata betreffende geluidsemisies wordt in deze documenten verwezen naar de « *Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores*, CETUR 1980 ».

Voor SPOORWEGLAWAAI : de nationale berekeningsmethode van Nederland, gepubliceerd in het « Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996 ».

Deze methoden moeten worden aangepast aan de definitie van L_{den} en L_{night} . Uiterlijk op 1 juli 2003 zal de Commissie overeenkomstig artikel 13 van richtlijn 2002/49/EG richtsnoeren publiceren betreffende de herziene methoden en op basis van bestaande gegevens emissiegegevens verstrekken voor vliegtuiglawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai.

3. Voorlopige meetmethoden voor L_{den} en L_{night}

Wanneer de Regering haar eigen officiële meetmethode wil gebruiken, moet die methode worden aangepast overeenkomstig de definities van de indicatoren in bijlage I en overeenkomstig de beginselen voor de meting van langetermijngemiddelden als uiteengezet in ISO 1996-2 : 1987 en ISO 1996-1 : 1982.

Wanneer de Regering nog niet over een meetmethode beschikt of een andere meetmethode verkiest, kan een methode worden vastgelegd op basis van de definitie van de indicator en de beginselen in ISO 1996-2 : 1987 en ISO 1996-1 : 1982.

Meetgegevens die bij een gevel of een ander geluidweerkaatsend voorwerp verkregen zijn, moeten worden verbeterd om het gereflecteerde geluid van de gevel of het voorwerp uit te sluiten (in de regel betekent dit een meetcorrectie van 3 dB).

BIJLAGE III Beoordelingsmethoden voor gezondheidseffecten bedoeld in artikel 4, § 3, vijfde lid

Ter beoordeling van de effecten van lawaai op de bevolking dienen de dosis-effectrelaties te worden gebruikt.

Deze dosis-effectrelaties hebben in elk geval betrekking op :

- de relatie tussen hinder en L_{den} voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie;
- de relatie tussen slaapstoornissen en L_{night} voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie.

française « XPS 31-133 ». Pour les données d'entrée concernant l'émission, ces documents font référence au « *Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores*, CETUR 1980 ».

Pour le BRUIT DES TRAINS : la méthode nationale de calcul des Pays-Bas, publiée dans « *Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996* ».

Ces méthodes doivent être adaptées à la définition de L_{den} et de L_{night} et selon les lignes directrices que le comité visé à l'article 13 de la directive 2002/49/CE publiera au plus tard le 1er juillet 2003. Ce comité, en se basant sur les données existantes, fournira des données d'émission pour le bruit des avions, le bruit de la circulation routière et le bruit des trains.

3. Méthodes provisoires de mesure de L_{den} et de L_{night}

Si le gouvernement souhaite utiliser sa propre méthode de mesure, ladite méthode sera adaptée en fonction des définitions des indicateurs figurant à l'annexe I et conformément aux principes applicables aux mesures moyennes à long terme énoncées dans les normes ISO 1996-2 : 1987 et dans ISO 1996-1 : 1982.

Si le gouvernement ne dispose pas d'une méthode de mesure ou s'il préfère appliquer une autre méthode, il peut définir une méthode en s'appuyant sur la définition de l'indicateur et sur les principes énoncés dans la norme ISO 1996-2 : 1987 et ISO 1996-1 : 1982.

Les données relatives à des mesures effectuées à l'avant d'une façade ou d'un autre élément réfléchissant doivent être corrigées afin d'exclure le facteur réfléchissant de cette façade ou de cet élément (d'une manière générale, cela implique une correction de 3 dB en cas de mesure).

ANNEXE III Méthodes d'évaluation des effets nuisibles visés à l'article 4, § 3, 5^e alinéa

Pour évaluer l'effet du bruit sur les populations, il y a lieu d'utiliser les relations dose-effet.

Ces relations dose-effet portent en tout cas sur :

- la relation entre la gêne et L_{den} pour le bruit résultant du trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que pour le bruit industriel,
- la relation entre les perturbations du sommeil et L_{night} pour le bruit résultant du trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que pour le bruit industriel.

Indien nodig kunnen er speciale dosis-effectrelaties worden aangewend voor :

- woningen met een speciale isolatie tegen lawaai als gedefinieerd in bijlage VI;
- woningen met een rustige gevel als gedefinieerd in bijlage VI;
- verschillende klimaten/verschillende culturen;
- kwetsbare bevolkingsgroepen;
- tonaal industrieel lawaai;
- industrieel lawaai met een impuls karakter en andere speciale gevallen.

BIJLAGE IV
Minimumeisen voor strategische
geluidsbelastingkaarten
bedoeld in artikel 4, § 1

1. Een strategische geluidsbelastingkaart is een weergave van gegevens over een van de volgende aspecten :

- een bestaande, in het verleden bestaand hebbende of voorspelde geluidsbelastingssituatie in termen van een geluidsbelastingindicator;
- de overschrijding van een grenswaarde;
- een raming van het aantal woningen, scholen en ziekenhuizen in een bepaald gebied dat blootgesteld is aan specifieke waarden van een geluidsbelastingindicator;
- het geschatte aantal personen in een bepaald aan lawaai blootgesteld gebied.

2. Strategische geluidsbelastingkaarten kunnen aan het publiek voorgesteld worden als :

- grafieken;
- numerieke gegevens in tabelvorm;
- numerieke gegevens in elektronische vorm.

3. Bij strategische geluidsbelastingkaarten voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt bijzondere aandacht besteed aan lawaai van :

- wegverkeer;
- spoorwegverkeer;
- vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- industrieterreinen, waaronder havens.

4. De strategische geluidsbelastingkaarten hebben het volgende doel :

Si nécessaire, des relations dose-effet spécifiques peuvent être utilisées pour :

- les habitations spécialement isolées contre le bruit, telles que définies à l'annexe VI;
- les habitations dotées d'une façade calme, telles que définies à l'annexe VI;
- différents climats/différentes cultures;
- les groupes vulnérables de la population;
- le bruit industriel à tonalité marquée;
- le bruit industriel à caractère impulsionnel et d'autres cas spécifiques.

ANNEXE IV
Prescriptions minimales pour la
cartographie de bruit stratégique
visées à l'article 4, § 1^{er}

1. Une carte de bruit stratégique est une représentation des données relatives à l'un des aspects suivants :

- ambiance sonore existante, antérieure ou prévue, en fonction d'un indicateur de bruit;
- dépassement d'une valeur limite;
- estimation du nombre d'habitations, d'écoles et d'hôpitaux d'une zone donnée, qui sont exposés à des valeurs spécifiques d'un indicateur de bruit;
- estimation du nombre de personnes se trouvant dans une zone exposée au bruit.

2. Les cartes de bruit stratégiques peuvent être présentées au public sous forme de :

- graphiques;
- données numériques organisées en tableaux;
- données numériques sous forme électronique.

3. Les cartes de bruit stratégiques relatives à la Région de Bruxelles-Capitale mettront particulièrement l'accent sur les émissions sonores provenant :

- de la circulation routière;
- du trafic ferroviaire;
- du survol de la Région de Bruxelles-Capitale;
- des sites d'activités industrielles, y compris le port.

4. Les cartes de bruit stratégiques sont utilisées aux fins suivantes :

- zij vormen de basis voor de gegevens die overeenkomstig artikel 10, § 2, en bijlage VI aan de Europese Commissie moeten worden toegezonden;
- zij zijn een bron van informatie voor de burger overeenkomstig artikel 4, § 4;
- zij vormen een basis voor de actieplannen overeenkomstig artikel 4*bis* van deze ordonnantie.

Voor elk van deze doeleinden is een ander type strategische geluidsbelastingkaart vereist.

5. Minimumeisen voor de strategische geluidsbelastingkaarten met betrekking tot de aan de Europese Commissie toe te zenden gegevens worden gegeven in de punten 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 en 2.7 van bijlage VI.

6. Voor de informatie aan de burger overeenkomstig artikel 4, § 4 is aanvullende en meer gedetailleerde informatie vereist, zoals :

- een grafische voorstelling;
- kaarten waarin overschrijdingen van een grenswaarde worden getoond;
- verschilkaarten waarin de bestaande toestand wordt vergeleken met opties voor toekomstige situaties;
- kaarten waarin de waarde van een geluidsbelastingindicator, indien nodig, op een andere hoogte dan 4 m wordt getoond.

Deze informatie dient ter aanvulling van het actieplan dat opgesteld wordt krachtens de artikelen 4*bis* en volgende van deze ordonnantie.

De Regering kan regels vastleggen voor de soort en de weergave van de genoemde geluidsbelastingkaarten.

7. Strategische geluidsbelastingkaarten voor lokale of gewestelijke toepassingen moeten worden opgemaakt voor een meethoogte van 4 m en de 5 dB-klassen van L_{den} en L_{night} als genoemd in bijlage VI.

8. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten afzonderlijke strategische geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, vliegtuiglawaai en industrielawaai. Er mogen kaarten voor andere geluidsbronnen worden bijgevoegd.

9. De Regering kan meer gedetailleerde richtsnoeren voor de opstelling van geluidsbelastingkaarten en software daarvoor opstellen, naar gelang van die welke uitgewerkt zullen worden door het comité bedoeld in artikel 13 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai.

- pour obtenir les données devant être transmises à la Commission européenne en application de l'article 10, § 2 et de l'annexe VI;
- en tant que source d'information des citoyens, en application de l'article 4, § 4;
- pour compléter le plan d'action visé à l'article 4*bis* de la présente ordonnance.

A chacune de ces applications correspond un type distinct de carte de bruit.

5. Les exigences minimales pour les cartes de bruit stratégiques concernant les données à transmettre à la Commission européenne sont précisées aux points 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 et 2.7 de l'annexe VI.

6. Pour l'information des citoyens en application de l'article 4, § 4, des informations supplémentaires sont requises, ainsi que des informations plus précises, telles que :

- une représentation graphique;
- des cartes montrant les dépassements d'une valeur limite;
- des cartes différentielles établissant une comparaison entre la situation existante et les diverses situations futures possibles;
- des cartes montrant la valeur d'un indicateur de bruit, le cas échéant à une hauteur autre que 4 m.

Ces informations devront servir à compléter le plan d'action établi en vertu des articles 4*bis* et suivants de la présente ordonnance.

Le gouvernement peut établir des règles en ce qui concerne le type et la présentation de ces cartes de bruit.

7. Des cartes de bruit stratégiques, à finalité locale ou régionale, seront établies pour une hauteur d'évaluation de 4 m et pour les valeurs de L_{den} et L_{night} de l'ordre de 5 dB, comme spécifié à l'annexe VI.

8. Pour la Région de Bruxelles-Capitale, des cartes de bruit stratégiques distinctes seront établies pour le bruit du trafic routier et ferroviaire, pour le bruit des avions et pour le bruit industriel. Des cartes supplémentaires pourront être établies pour d'autres sources de bruit.

9. Des lignes directrices donnant de plus amples indications sur les cartes de bruit, sur la cartographie du bruit et sur les logiciels de cartographie, pourront être fixées par le gouvernement, en fonction de celles qu'aura élaborées le comité visé à l'article 13 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant dans l'environnement.

BIJLAGE V
Minimumeisen voor actieplannen
bedoeld in artikel 4bis

1. De actieplannen moeten minimaal de volgende elementen omvatten :

- een beschrijving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen of vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en andere lawaaibronnen waar rekening mee gehouden moet worden;
- de bevoegde instantie;
- de wettelijke context;
- eventuele grenswaarden overeenkomstig artikel 4, § 2;
- een samenvatting van de in de geluidsbelastingkaarten vervatte gegevens;
- een beoordeling van het geschatte aantal mensen dat aan lawaai blootgesteld is, een overzicht van problemen die opgelost en situaties die verbeterd moeten worden;
- een overzicht van de overeenkomstig artikelen 5 en 8 georganiseerde openbare raadplegingen;
- reeds bestaande maatregelen voor lawaaivermindering en projecten die in voorbereiding zijn;
- maatregelen die de bevoegde instanties in de eerstvolgende vijf jaar voornemens zijn te nemen, met inbegrip van acties om stille gebieden te beschermen;
- langetermijnstrategie;
- financiële informatie (indien beschikbaar): begrotingen, kosteneffectiviteits- en kosten-batenanalyses;
- beoogde bepalingen voor de beoordeling van de uitvoering en de effecten van het actieplan.

2. De maatregelen die de Regering in het kader van haar bevoegdheden voornemens is te nemen kunnen bijvoorbeeld het volgende omvatten :

- verkeersplanning;
- ruimtelijke ordening;
- technische maatregelen tegen lawaaibronnen;
- selectie van stillere bronnen;
- vermindering van de geluidsoverdracht;
- regelgevende of economische maatregelen of stimulanzen.

ANNEXE V
Prescriptions minimales pour le plan
visé à l'article 4bis

1. Le plan doit comporter au minimum les éléments suivants :

- description de la Région de Bruxelles-Capitale, des grands axes routiers et ferroviaires ou du survol de la Région de Bruxelles-Capitale et d'autres sources de bruit à prendre en compte;
- autorité compétente;
- contexte juridique;
- toute valeur limite utilisée en application de l'article 4, § 2;
- synthèse des résultats de la cartographie du bruit;
- évaluation du nombre estimé de personnes exposées au bruit, identification des problèmes et des situations à améliorer;
- compte rendu des consultations publiques organisées en application des articles 5 et 8;
- mesures de lutte contre le bruit déjà en vigueur et projets en gestation;
- actions envisagées par les autorités compétentes pour les cinq années à venir, y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes;
- stratégie à long terme;
- informations financières (si disponibles) : budgets, évaluation du rapport coût-efficacité ou coût-avantage;
- dispositions envisagées pour évaluer la mise en œuvre et les résultats du plan d'action.

2. Parmi les actions que le gouvernement peut envisager dans son domaine de compétence figurent, par exemple :

- la planification du trafic;
- l'aménagement du territoire;
- les mesures techniques au niveau des sources de bruit;
- la sélection de sources plus silencieuses;
- la réduction de la transmission des sons;
- les mesures ou incitations réglementaires ou économiques.

3. De actieplannen moeten inschattingen bevatten van de vermindering van het aantal geluidgehinderde personen (hinder, slaapstoornissen of andere gevolgen).

4. De Regering kan meer gedetailleerde richtsnoeren voor de opstelling van geluidsbelastingkaarten en software daarvoor opstellen, naar gelang van die welke uitgewerkt zullen worden door het comité bedoeld in artikel 13 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai.

BIJLAGE VI

Aan de Europese Commissie over te zenden gegevens bedoeld in artikel 8bis

Aan de Europese Commissie moeten de hieronder genoemde gegevens over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden overgezonden :

1. Een beknopte beschrijving van het Gewest : locatie, omvang, aantal inwoners.

2. Een algemene beschrijving van de wegen, de spoorwegen en de vluchten boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest : plaats, omvang, gegevens met betrekking tot het verkeer, totaaloppervlakte (in km²) die blootgesteld wordt aan L_{den} waarden hoger dan respectievelijk 55, 65 en 75 dB.

Bovendien wordt het totaal aantal geraamde woningen (per honderdtallen) aangegeven alsook het totaal aantal geraamde personen (per honderdtallen) die in die gebieden verblijven.

De contouren die overeenstemmen met 55 en 65 dB zullen ook op een of meer kaarten worden aangegeven met informatie over de locatie van de gemeenten in het Gewest die binnen die gebieden vallen die door de contouren worden afgebakend.

3. Bevoegde instantie.

4. In het verleden uitgevoerde programma's ter beperking van geluidshinder en van kracht zijnde maatregelen.

5. De gebruikte berekenings- of meetmethoden.

6. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat in woningen woont die blootgesteld zijn aan L_{den} -waarden, op 4 m hoogte aan de meest blootgestelde gevel, in elk van de volgende geluidsbelastingklassen : 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75 dB, afzonderlijk voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie. De cijfers moeten worden afgerond op honderdtallen (bijvoorbeeld : 5.200 = tussen 5.150 en 5.249; 100 = tussen 50 en 149; 0 = minder dan 50).

3. Chaque plan d'action devrait comporter des estimations sur le plan de diminution du nombre de personnes touchées (gêne, perturbation du sommeil ou autre).

4. Des lignes directrices donnant de plus amples indications sur le plan pourront être fixées par le gouvernement, en fonction de celles qu'aura élaborées le comité visé à l'article 13 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant dans l'environnement.

ANNEXE VI

Données à transmettre à la Commission européenne visées à l'article 8bis

Les données à transmettre à la Commission européenne pour la Région de Bruxelles-Capitale sont les suivantes :

1. Brève description de la Région : localisation, taille, nombre d'habitants.

2. Description générale des routes, des lignes de chemin de fer et du survol de la Région de Bruxelles-Capitale : localisation, taille, données relatives au trafic, la superficie totale (en km²) exposée à des valeurs de L_{den} supérieures à 55, 65 et 75 dB, respectivement.

On indiquera en outre le total estimé d'habitations (en centaines) et le nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant dans chacune de ces zones.

Les courbes de niveau correspondant à 55 et à 65 dB seront également indiquées sur une ou plusieurs cartes qui comporteront des informations sur la localisation des communes de la Région comprises dans les zones délimitées par les courbes.

3. Autorité compétente.

4. Programmes de lutte contre le bruit menés dans le passé et mesures prises concernant le bruit.

5. Méthodes de calcul ou de mesure utilisées.

6. Nombre estimé de personnes (en centaines) vivant dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{den} en dB à 4 m de hauteur sur la façade la plus exposée : 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75, indiqué séparément pour chaque source : trafic routier, trafic ferroviaire, trafic aérien et bruit industriel. Les chiffres seront arrondis à la centaine la plus proche (exemple : 5.200 = entre 5.150 et 5.249 personnes; 100 = entre 50 et 149 personnes; 0 = moins de 50 personnes).

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën in woningen wonen die beschikken over :

- speciale isolatie tegen de betrokken geluidsoort, d.w.z. speciale isolatie van een gebouw tegen één of meer soorten omgevingslawaai, in combinatie met zulke ventilatie- en airconditioningsvoorzieningen dat er hoge isolatiewaarden tegen omgevingslawaai gehandhaafd kunnen worden,
- een stille gevel, d.w.z. de gevel van een woning waarop de L_{den} -waarde van lawaai uit een specifieke bron 4 m boven de grond en 2 m voor de gevel meer dan 20 dB lager is dan die van de gevel met de hoogste L_{den} -waarde.

Er moet worden aangegeven hoe belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens, als gedefinieerd in artikel 2 van deze ordonnantie, alsook de luchthaven Brussel-Nationaal bijdragen tot bovenbedoelde hinder.

7. Het geschatte totaal aantal mensen (in honderdtallen) dat in woningen woont die blootgesteld zijn aan L_{night} -waarden, op 4 m hoogte aan de meest blootgestelde gevel, in elk van de volgende geluidsbelastingklassen : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70 dB, afzonderlijk voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie. Deze gegevens kunnen ook vóór 18 juli 2009 worden geëvalueerd voor de klasse 45-49.

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën in woningen wonen met :

- speciale isolatie tegen de betrokken geluidsoort, als omschreven in punt 6;
- een stille gevel, als omschreven in punt 6.

Voorts moet worden aangegeven in hoeverre belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthavens bijdragen tot de geluidshinder.

8. Bij grafische weergave moeten strategische geluidskaarten in elk geval de contouren van 60, 65, 70 en 75 dB weergeven.

9. Een samenvatting van het actieplan (niet meer dan tien bladzijden), waarin de in bijlage V genoemde relevante aspecten worden beschreven.

10. Richtsnoeren.

De Regering kan meer gedetailleerde richtsnoeren voor de opstelling van geluidsbelastingkaarten en software daarvoor opstellen, naar gelang van die welke uitgewerkt

Il conviendrait en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, combien de personnes, au sein des catégories susmentionnées, vivent dans des habitations :

- spécialement isolées contre le bruit en question, c'est-à-dire équipées d'un système d'isolation spécial contre un ou plusieurs types de bruit dans l'environnement, combiné avec des installations de ventilation ou de conditionnement d'air telles qu'un niveau élevé d'isolation contre le bruit dans l'environnement peut être maintenu,
- ayant une façade calme, c'est-à-dire dont la valeur L_{den} à 4 m au-dessus du sol et 2 m à l'avant de la façade est, pour le bruit émis par une source spécifique, inférieur de plus de 20 dB à la valeur L_{den} la plus élevée mesurée en façade.

On précisera en outre comment les grands axes routiers et ferroviaires tels que définis à l'article 2 de la présente ordonnance, ainsi que l'aéroport de Bruxelles-National, contribuent aux résultats visés ci-dessus.

7. Le nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de L_{night} en dB à 4 m de hauteur sur la façade la plus exposée : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70, indiqué séparément pour chaque source : trafic routier, trafic ferroviaire, trafic aérien et bruit industriel. Pour la plage 45-49, ces données peuvent également être évaluées avant le 18 juillet 2009.

Il conviendrait en outre de préciser, le cas échéant et si les données sont disponibles, combien de personnes, au sein des catégories susmentionnées, vivent dans des habitations :

- spécialement isolées contre le bruit en question, comme défini au point 6,
- ayant une façade calme, comme défini au point 6.

On indiquera également comment les grands axes routiers et ferroviaires et l'aéroport de Bruxelles-National contribuent aux résultats visés ci-dessus.

8. Lorsqu'il s'agit de représentations graphiques, les cartes stratégiques doivent au moins comporter les courbes de niveau correspondant à 60, 65, 70 et 75 dB.

9. Résumé du plan d'action, de dix pages au maximum, reprenant tous les aspects importants visés à l'annexe V.

10. Lignes directrices.

Des lignes directrices donnant de plus amples indications sur la fourniture des informations susmentionnées pourront être fixées par le gouvernement, en fonction de

zullen worden door het comité bedoeld in artikel 13 van richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï.

Artikel 17

De Regering kan de bepalingen van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving aanpassen aan de verdere ontwikkeling van verplichtingen voortvloeiend uit de Europese regelgeving.

celles qu'aura élaborées le comité visé à l'article 13 de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant dans l'environnement.

Article 17

Le gouvernement peut adapter les dispositions de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain à l'évolution des obligations découlant de la réglementation européenne.

Bijlage

Bijlage 1

Nr. 1 (van de heren Mohamed AZZOUZI en Joseph PARMENTIER)

Artikel 11

Het eerste lid als volgt aanvullen :

« in de vorm van een open standaard. ».

VERANTWOORDING

Zal tijdens de vergadering gegeven worden.

Annexe

Annexe 1

N° 1 (de MM. Mohamed AZZOUZI et Joseph PARMENTIER)

Article 11

Compléter le premier alinéa comme suit :

« sous forme de standard ouvert. ».

JUSTIFICATION

Sera donnée en séance.

Bijlage 2

OVEREENSTEMMINGSTABEL RICHTLIJN/ORDONNANTIE

| Richtlijn | | Ordonnantie |
|--|-----------------------|---|
| Doelstellingen | Art. 1 | Doelloos |
| Toepassingsgebied | Art. 2 | Art. 4 |
| Begripsomschrijvingen | Art. 3 | Art. 3 |
| Implementatie en verantwoordelijkheden | Art. 4 | Art.5, § 3 (toek. art. 4, § 2 van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| Geluidsbelastingindicatoren en toepassingen | Art. 5 | Art. 5, § 3 (toekomstig art. 4, § 2 van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| | Art. 5, 3 | Art. 6, § 3 (toekomstig art. 4 <i>bis</i> , 2 ^e lid van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| Beoordelingsmethoden | Art. 6 | Art. 5, § 3 (toekomstig art. 4, § 3, van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| Strategische geluidsbelastingkaarten | Art. 7 | Art. 5, § 3 (toekomstig art. 4, § 1, van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| Actieplannen | Art. 8, 1, eerste lid | Huidig art. 4 van de ordonnantie van 17 juli 1997 (toekomstig art. 4 <i>bis</i>), art. 6, § 2 en art. 8 van deze ordonnantie |
| | Art. 8, 1, tweede lid | Art. 6, § 3 (toekomstig art. 4 <i>bis</i> , 2 ^e lid van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| | Art. 8, 2 | Huidig art. 4 (toekomstig art. 4 <i>bis</i>) en art. 9 van de ordonnantie van 17 juli 1997 |
| | Art. 8, 3 | Art. 10 (toekomstig art. 7 <i>ter</i> van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| | Art. 8, 4 | Art. 6, § 4 (toekomstig art. 4 <i>bis</i> , 3 ^e lid van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| | Art. 8, 5 | Art. 26 van de ordonnantie betreffende de milieueffectenbeoordeling van sommige milieuplannen en -programma's) |
| | Art. 8, 6 | Art. 7 (gewijzigd art. 5, § 1, 2 ^e lid van de ordonnantie van 17 juli 1997) en art. 25, § 7 van de ordonnantie betreffende de milieueffectenbeoordeling van sommige plannen en programma's |
| Informatie voor het publiek | Art. 8, 7 | Art. 5 en 8 van de ordonnantie van 17 juli 1997 en art. 11 van deze ordonnantie |
| | Art. 9 | Art. 5, § 3 (toekomstig art. 4, § 4 van de ordonnantie van 17 juli 1997) en art. 8 |
| Gegevensverzameling en -bekendmaking door de Lidstaten en de Commissie | Art. 10 | Art. 12 (toekomstig art. 8 <i>bis</i> van de ordonnantie van 17 juli 1997) |
| Evaluatie en verslagen | Art. 11 | Doelloos |

Annexe 2

TABLEAU DE CONCORDANCE DIRECTIVE/ORDONNANCE

| Directive | | Ordonnance |
|--|-----------------------------------|--|
| Objectifs | Art. 1 | Sans objet |
| Champ d'application | Art. 2 | Art. 4 |
| Définitions | Art. 3 | Art. 3 |
| Mise en œuvre et responsabilités | Art. 4 | Art 5, § 3 (futur art. 4, § 2 de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| Indicateurs de bruit et applications | Art. 5 | Art. 5, § 3 (futur art. 4, § 2 de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| | Art. 5, 3 | Art. 6, § 3 (futur art. 4bis, 2 ^e alinéa de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| Méthodes d'évaluation | Art. 6 | Art. 5, § 3 (futur art. 4, § 3, de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| Cartographie stratégique du bruit | Art. 7 | Art. 5, § 3 (futur art. 4, § 1 ^{er} , de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| Plans d'action | Art. 8, 1, 1 ^{er} alinéa | Actuel art. 4 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 (futur art. 4bis), art. 6, § 2 et art. 8 de la présente ordonnance |
| | Art. 8, 1, 2 ^e alinéa | Art. 6, § 3 (futur art. 4bis, 2 ^e alinéa de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| | Art. 8, 2 | Actuel art. 4 (futur art. 4bis) et art. 9 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 |
| | Art. 8, 3 | Art. 10 (futur art. 7 ter de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| | Art. 8, 4 | Art. 6, § 4 (futur art. 4bis, 3 ^e alinéa de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| | Art. 8, 5 | Art. 26 de l'ordonnance relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement |
| | Art. 8, 6 | Art. 7 (art. 5, § 1, 2 ^e alinéa de l'ordonnance du 17 juillet 1997 modifié) et art. 25, § 7, de l'ordonnance relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement |
| | Art. 8, 7 | Art. 5 et 8 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 et art. 11 de la présente ordonnance |
| Information au public | Art. 9 | Art. 5, § 3 (futur art. 4, § 4 de l'ordonnance du 17 juillet 1997) et art. 8 |
| Collecte et Publication des données par les Etats membres et par la Commission | Art. 10 | Art. 12 (futur art. 8bis de l'ordonnance du 17 juillet 1997) |
| Evaluation et rapports | Art. 11 | Sans objet |

| | | |
|------------------|--------------------|---|
| Aanpassing | Art. 12 | Doelloos |
| Comité | Art. 13 | Doelloos |
| Omzetting | Art. 14 | Doelloos |
| Inwerkingtreding | Art. 15 | Doelloos |
| Bestemmelingen | Art. 16 | Doelloos |
| Bijlagen | | Art. 13 tot invoeging van de bijlagen in de ordonnantie van 17 juli 1997 |
| | Bijlage I | Bijlage I |
| | Bijlage II | Bijlage II |
| | Bijlage III | Bijlage III |
| | Bijlage IV | Bijlage IV |
| | Bijlage V | Bijlage V |
| | Bijlage VI, 1 en 3 | Bijlage VI |
| | Bijlage VI, 2 | Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een enkele agglomeratie vormt, wordt dit punt in bijlage VI sub punt 1 opgenomen. |

| | | |
|-------------------|-------------------|--|
| Adaptation | Art. 12 | Sans objet |
| Comité | Art. 13 | Sans objet |
| Transposition | Art. 14 | Sans objet |
| Entrée en vigueur | Art. 15 | Sans objet |
| Destinataires | Art. 16 | Sans objet |
| Annexes | | Art. 13 insérant les annexes dans l'ordonnance du 17 juillet 1997 |
| | Annexe I | Annexe I |
| | Annexe II | Annexe II |
| | Annexe III | Annexe III |
| | Annexe IV | Annexe IV |
| | Annexe V | Annexe V |
| | Annexe VI, 1 et 3 | Annexe VI |
| | Annexe VI, 2 | La Région de Bruxelles-Capitale formant une seule agglomération, ce point est intégré au point 1 de l'annexe VI. |

