

## MINISTERIE

## VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

N. 2004 — 1422

[2004/31165]

**1 APRIL 2004. — Ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving (1)**

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad heeft aangenomen en Wij, Regering, bekrachtigen hetgeen volgt :

**Artikel 1.** Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

**Art. 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.

**Art. 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° « geluidsbelastingsindicator » : natuurkundige grootte voor de beschrijving van het omgevingslawaai, die een verband met een schadelijk gevolg heeft;

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

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

11° «  $L_{day}$  » : (daggeluidsbelastingsindicator : geluidsbelastingsindicator voor hinder tijdens de dagperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

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

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

14° « dosis/effectrelatie » : relatie tussen de waarde van een geluidsbelastingsindicator 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 geluidsbelastingsindicator 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 geluidsbelastingsindicator, 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 geluidsbelastingsindicator;

## MINISTERE

## DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

F. 2004 — 1422

[2004/31165]

**1<sup>er</sup> AVRIL 2004. — Ordonnance modifiant l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain (1)**

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale a adopté en Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

**Art. 2.** La présente ordonnance vise à transporter 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.

**Art. 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° «  $L_{den}$  » : (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, définis 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 1<sup>re</sup>;

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° « 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 lawaai (lawaai door weg-, spoorweg- of luchtverkeer, industriellawaai enz.), verschillende omgevingen en verschillende gevoeligheden 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 ».

**Art. 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 vervoermiddelen, en lawaai door militaire activiteiten in militaire terreinen ».

**Art. 5.** De titel van hoofdstuk II wordt vervangen door de hiernavolgende titel :

« HOOFDSTUK II. — Strategische geluidsbelastingkaart en planning van de strijd tegen geluidshinder ».

**Art. 6.** Er wordt een afdeling 1 ingevoegd met de benaming « Strategische geluidsbelastingkaart » 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 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.

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 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 ».

**Art. 4.** A l'article 3 de la même ordonnance, sont apportées les modifications suivantes :

1° l'alinéa 1<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup>, 2°, est abrogé.

3° l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1<sup>er</sup> 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 ».

**Art. 5.** Le titre du chapitre II est remplacé par le titre suivant :

« CHAPITRE II. — Cartographie stratégique du bruit et planification de la lutte contre le bruit ».

**Art. 6.** Il est inséré une section 1<sup>er</sup> intitulée « Cartographie stratégique du bruit » qui comprend un article 4 rédigé comme suit :

« Article 4. § 1<sup>er</sup>. 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, 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.

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

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

De strategische geluidsbelastingkaarten voldoen aan de minimum-eisen van bijlage IV.

De strategische geluidsbelastingkaarten worden ten minste om de vijfjaar, 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 1, 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 niet meer dan drie jaar oud zijn. Daartoe dienen ze in de bovengenoemde indicatoren te worden omgezet.

Het Instituut kan aanvullende geluidsbelastingsindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage 1, punt 3.

Uiterlijk op 18 juli 2005 verstrekt het Instituut de 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 wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï, vliegtuiglawaaï op Brussels grondgebied rond de luchthaven Brussel-Nationaal en industriellawaaï 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. ».

**Art. 7.** Artikel 4 van de ordonnantie van 17 juli 1997 wordt als artikel *4bis* hernummerd.

**Art. 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.

**Art. 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; ». 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 geluidsbelastingsindicatoren 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 ».

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

Au plus tard le 31 décembre 2008, l'Institut informe la Commission de tous les - rands 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 1.

Les indicateurs de bruit existants et les données correspondantes peuvent être utilisés par le Gouvernement s'ils 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 1<sup>er</sup>, point 3.

Au plus tard le 18 juillet 2005, l'Institut communique à la Commission 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 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 oeuvre 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 ».

**Art. 7.** L'article 4 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 est renuméroté en article *4bis*.

**Art. 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.

**Art. 9.** § 1<sup>er</sup>. 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; ». Dans le même point, le mot « également » est remplacé par le mot « notamment ».

§ 3. Dans le même article, il est inséré un 2° 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<sup>e</sup> alinéa, rédigé comme suit :

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

**Art. 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 ».

**Art. 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.

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

**Art. 12.** In dezelfde ordonnantie wordt een artikel 1bis 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 de belangrijke verkeerswegen en belangrijke spoorwegen betreft die op zijn gebied zijn gelegen ».

**Art. 13.** In dezelfde ordonnantie wordt een artikel 7ter ingevoegd, luidend als volgt :

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

**Art. 14.** Artikel 8, § 4, eerste zin, wordt aangevuld als volgt :

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

**Art. 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 Commissie worden overgezonden ».

**Art. 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 clan-avond-nacht-niveau  $L_{den}$

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

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

waarin :

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

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

-  $L_{night}$  het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau over lange termijn is, als gedefinieerd in ISO 1996-2 : 1987, vastgesteld over alle nachtperiodes 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 Commissie informatie verstrekt over de systematische afwijking van de standaardwaarde;

**Art. 10.** L'article 5, § 1<sup>er</sup>, 2e 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 ».

**Art. 11.** Dans l'article 6 de la même ordonnance, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre le 1<sup>er</sup> alinéa et le 2<sup>e</sup> alinéa :

« L'Institut met le plan à la disposition du public sur support informatique.

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

**Art. 12.** Dans la même ordonnance, il est inséré un article 1bis, 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 routiers et les grands axes ferroviaires situés sur son territoire ».

**Art. 13.** Dans la même ordonnance, il est inséré un article 7ter, rédigé comme suit :

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

**Art. 14.** La 1<sup>ère</sup> phrase du § 4 de l'article 8 est complété comme suit :

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

**Art. 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 dans un délai de six mois à compter des dates visées aux articles 4 et 6 ».

**Art. 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 :

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

où :

-  $L_{day}$  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 des informations concernant la différence systématique par rapport à l'option par défaut,

- 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 geluidsemisatie 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 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 totaalaantal dagen van een jaar, het totaalaantal avonden van een jaar of het totaal aantal nachten van een jaar);

- in één of meer periodes, 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;

- 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 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<sup>er</sup>;

- 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  $L_{evening}$  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);

- 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;

- 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 impulskarakter.

#### 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 1.

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 nok 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 geluidsemisiegelgegevens (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 « 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 « Rekenen Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996 ».

- 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 pulsionnel.

#### 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 1<sup>er</sup>.

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 3744-1 : 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 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 Rail verkeerslawaai '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 1 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 geluidweerskaatsend 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.

Indien nodig kunnen er speciale dosis/effectrelaties worden aangevend 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 geluidsbelastingsindicator;
- 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 geluidsbelastingsindicator;
- 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.

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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 visées à l'article 4, § 3, 5e 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.

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<sup>er</sup>

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. De strategische geluidsbelasting kaarten hebben het volgende doel :

- zij vormen de basis voor de gegevens die overeenkomstig artikel 10, § 2, en bijlage VI aan de 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 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 geluidsbelastingsindicator, 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 industriellawaai. 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.

#### BIJLAGE V. — Minimumeisen voor actieplannen bedoeld in artikel 4*bis*

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.

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

- pour obtenir les données devant être transmises à la Commission 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 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.

#### ANNEXE V. — Prescriptions minimales pour le plan visé à l'article 4*bis*

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. 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 stimulansen.

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 Commissie over te zenden gegevens bedoeld in artikel 8bis

Aan de 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 km<sup>2</sup>) 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). 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.

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. Chaque plan d'action devrait comporter des estimations en termes de diminution du nombre de personnes touchées (géné, 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 visées à l'article 8bis

Les données à transmettre à la Commission 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 km<sup>2</sup>) 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). 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,

- avant 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. Het geschatte totaal aantal mensen (in honderdtallen) dat in woningen woont die blootgesteld zijn aan  $L_{\text{night}}$  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, bijzonder 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 geluidssoort, 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 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.

**Art. 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.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Brussel, 1 april 2004.

Nota

De Minister-Voorzitter van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

J. SIMONET

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

J. CHABERT

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Tewerkgelegenheid, Economie, Energie en Huisvesting,

E. TOMAS

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Financiën, Begroting, Ambtenarenzaken en Externe Betrekkingen,

G. VANHENGEL

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Leefmilieu en Waterbeleid, Natuurbehoud, Openbare Netheid en Buitenlandse Handel,

D. GOSUIN

Nota

(1) Documenten van de Raad :

Gewone zitting 2003-2004.

A-528/1. Ontwerp van ordonnantie.

A-528/2. Verslag.

Volledig verslag :

Bespreking en aanneming : vergadering van vrijdag 26 maart 2004.

7. Le nombre total estimé de personnes (en centaines) vivant dans des habitations exposées à chacune des plages suivantes de valeurs de  $L_{\text{night}}$  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 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.

**Art. 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.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> avril 2004.

Note

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation urbaine et de la Recherche scientifique,

J. SIMONET

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,

J. CHABERT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Emploi, de l'Economie, de l'Energie et du Logement,

E. TOMAS

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Finances, du Budget, de la Fonction publique et des Relations extérieures,

G. VANHENGEL

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'Environnement et de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature, de la Propreté publique et du Commerce extérieur,

D. GOSUIN

Note

(1) Documents du Conseil :

Session ordinaire 2003-2004.

A-528/1. Projet d'ordonnance.

A-528/2. Rapport.

Compte rendu intégral :

Discussion et adoption : séance du vendredi 26 mars 2004.