

Onderzoek ETO-2024-001

Geluids- en trillingenhinder bij de doortocht van de M7-metrostellen op lijn 1

Mobiliteit

Milieu



Ombuds
Bruxelles·Brussel

Verzoenen & verbeteren

Inhoudstafel

1. Synthese	2
2. Context	4
3. Klacht ontvangen door Ombuds Brussel	4
4. Onderzoek	5
4.1. Methodologie en verloop	5
4.2. Juridisch kader	6
4.2.1. Ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder	
4.2.2. Milieu-overeenkomst betreffende geluid en trillingen	
4.2.3. Contract van openbare dienst tussen het Gewest en de MIVB	
4.2.4. Voorzorgsprincipe	
4.3. Vaststellingen	9
4.3.1. Rol en actie van Leefmilieu Brussel	
4.3.2. Door de MIVB ondernomen actie	
4.3.2.1. Identificeren van de hinder en het fenomeen trachten te begrijpen	
4.3.2.2. Voorlopige maatregelen	
4.3.2.3. Antwoorden op de vragen van Nathalie	
4.3.2.4. Actief informeren van de burgers	
4.3.2.5. Effect van de getroffen maatregelen	
4.4. Ontwikkelingen tijdens het onderzoek	16
5. Conclusies	17
6. Aanbevelingen	19
7. <u>Link naar de bijlage</u>	



1. Synthèse

Dit verslag werd opgesteld na onderzoek van een klacht over geluids- en trillingenhinder in de woning van klaagster (hierna "Nathalie" genoemd) bij de doortocht van M7-metrostellen op lijn 1.

De klacht heeft hoofdzakelijk betrekking op de MIVB en betreft:

- de ontoereikendheid van de antwoorden die de MIVB gaf op de vragen van Nathalie;
- de inefficiëntie van de maatregelen die de MIVB trof om de geluids- en trillingenhinder veroorzaakt door de doortocht van de M7-stellen te verhelpen;
- het gebrek aan enig concreet vooruitzicht op een vermindering van de hinder op korte termijn.

Onrechtstreeks stelt deze klacht ook de manier in vraag waarop Leefmilieu Brussel individuele en collectieve klachten tegen dergelijke hinder opvolgt, evenals de afwezigheid van normen om de hinder door "contactgeluid" van de metro te objectiveren en de aansprakelijkheid van de gewestelijke overheid bij de bescherming van buurtbewoners tegen hinder veroorzaakt door de metro.

Uit analyse van de klacht blijkt dat Leefmilieu Brussel en de MIVB de verzoeken om informatie van Nathalie, globaal, genoegzaam en binnen een redelijke termijn hebben beantwoord. Er werd echter geen concrete aanwijzing aangereikt over de termijn waarbinnen een definitieve oplossing voor de hinder die zij ondervindt, kan worden verwacht.

Tot op vandaag houdt de hinder door het contactgeluid van de M7-metrostellen aan. De maatregelen die de MIVB tot dusver nam, blijken op korte termijn geen soelaas in het vooruitzicht te stellen voor deze hinder.

Het recht op een gezond leefmilieu is een fundamenteel recht. Ombuds Brussel meent dan ook dat van de getroffen burgers redelijkerwijze niet kan worden verwacht dat ze die hinder gewoonweg verder lijdzaam ondergaan. Tot aan een daadwerkelijke oplossing dienen tussentijdse maatregelen te worden getroffen om die hinder te verminderen en/of te compenseren.

In die optiek zijn er op korte termijn acties nodig om het effect van de reeds uitgerolde maatregelen te objectiveren en om - in afwachting van een duurzame oplossing - het evenwicht tussen het recht op een gezond leefmilieu voor de omwonenden van de lijnen 1 en 5 en de mobiliteitsuitdagingen voor het Gewest te herstellen.

Het onderzoek toont meer algemeen aan dat het ontbreken van een regelgevend en normatief kader voor hinder veroorzaakt door de metro, en meer bepaald door contactgeluid, problematisch is. Volgens de experts hangt deze hinder nauw samen met de specifieke eigenschappen van de Brusselse ondergrond. Naarmate tram en metro in de toekomst verder ontwikkelen, zal deze hinder zich dus wellicht opnieuw voordoen.

Ombuds Brussel formuleert dus zeven aanbevelingen voor respectievelijk Leefmilieu Brussel, de MIVB en de Brusselse Regering.

Referentie	Inhoud van de aanbeveling	Bestemming	Opvolging
REC-GEN-2024-010	Op regelmatige tijdstippen akoestische studies verrichten om de doeltreffendheid van de acties die de MIVB ondernam om de hinder door de M7-metrostellen te verminderen, te evalueren en te objectiveren en daartoe alle noodzakelijke maatregelen treffen.	Leefmilieu Brussel	Lopende
REC-GEN-2024-011	Een referentiekader van drempelwaarden uitwerken voor de overlast van het contactgeluid veroorzaakt door het openbaar vervoer.	Leefmilieu Brussel	Lopende
REC-GEN-2024-012	De planning opstellen voor het definitief vervangen van de gebrekkige wielen op alle metrostellen van de betreffende M7-reeks.	MIVB	Lopende
REC-GEN-2024-013	Een omstandig verslag opstellen over de haalbaarheid en doeltreffendheid inzake vermindering van de overlast, de metrostellen M7 in afwachting van deze definitieve oplossing langzamer te laten rijden.	MIVB	Uitgevoerd
REC-GEN-2024-014	Een omstandig verslag opstellen over de impact van een lagere snelheid van de M7-stellen, in termen van frequentie en reistijden, met name tussen 22 uur en 7 uur (nachtperiode in de milieu-overeenkomst tussen het BHG en de MIVB), op de naleving van haar contractuele verplichtingen en haar opdracht van openbare dienst.	MIVB	Uitgevoerd
REC-GEN-2024-015	Op basis van de analyse van ACOUSTB, de akoestische studies van Leefmilieu Brussel en de antwoorden van de MIVB op bovenstaande aanbevelingen, de nodige maatregelen treffen om het evenwicht tussen de transportfunctie, essentieel voor de ontwikkeling van het Gewest en de leefbaarheid van de gewestelijke mobiliteit, en het recht van de omwonenden op een gezonde geluidsomgeving herstellen.	Brusselse Regering	
REC-GEN-2024-016	Een regelgevend kader goedkeuren voor de geluids- en trillingenhinder, met inbegrip van contactgeluid, verbonden met het openbaar vervoer	Brusselse Regering	

Leefmilieu Brussel heeft op 29 augustus 2024 geantwoord dat er tussen eind maart en begin april 2024 geluids- en trillingenstudies werden uitgevoerd in twee woningen en dat die in een van de woningen vergeleken zouden worden met die van eind 2022 om te bepalen of er al dan niet een verandering was opgetreden in de trillingen en het contactgeluid ten gevolge van de doortocht van de metro's op dat punt.

Er is geen rekening gehouden met het voorstel van de klaagster om bij haar thuis metingen te komen verrichten en deze metingen maandelijks te herhalen om over voldoende gegevens te beschikken om de frequentie en het niveau van de door haar ervaren hinder te kunnen vaststellen.

Wat betreft de ontwikkeling van een referentiekader van drempelwaarden voor de overlast van het contactgeluid, verwijst Leefmilieu Brussel naar de studie die de minister van Mobiliteit aan ACOUSTB heeft opgedragen.

De MIVB heeft op 8 augustus 2024 geantwoord dat de termijn voor het implementeren van de oplossing voor het vervangen van de gebrekkige wielen op alle metrostellen van de betreffende M7-reeks was vastgesteld op dertig maanden, maar dat hiermee pas kon worden begonnen zodra de doeltreffendheid van de oplossing volledig was aangetoond door de fabrikant.

Bovendien heeft de MIVB op 25 september de conclusies voorgelegd van haar interne technische analyse van de haalbaarheid, de doeltreffendheid en de impact van de vertraging van de M7-metrostellen. De MIVB concludeert dat deze optie niet haalbaar is gezien haar contractuele verplichtingen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en haar opdracht van openbare dienst voor alle Brusselaars en gebruikers van het openbaar vervoer.

2. Contexte

1. Nathalie¹ woont in Sint-Lambrechts-Woluwe op het traject van metrolijn 1. Sinds begin 2022 ondervindt haar gezin ongewone hinder (lawaaï en trillingen) wanneer de metro onder haar woning voorbijrijdt.
2. Op 29 september 2022 brengt haar partner de MIVB via het contactformulier op de hoogte van die overlast. Daarop vinden er een aantal contacten tussen Nathalie en de MIVB plaats in een poging om de oorzaak van het probleem op te helderen en tot een oplossing te komen voor de geleden overlast. Het laatste contact dateert van 2 maart 2023. Ondanks de antwoorden van de MIVB meent Nathalie geen toereikend antwoord op (al) haar vragen te hebben ontvangen, noch uitzicht op een oplossing van haar probleem. De hinder houdt aan.
3. De hinder die Nathalie ondergaat, wordt veroorzaakt door de doortocht onder haar woning van de nieuwe M7-metrostellen. Die veroorzaken mechanische trillingen die zich in de bodem voortplanten en in de gebouwen verantwoordelijk zijn voor akoestische trillingen. Dit fenomeen wordt omschreven als “contactgeluid”. In tegenstelling tot luchtgeluid wordt contactgeluid, dat rijker is aan lagere frequenties en trillingen veroorzaakt, alleen in de gebouwen waargenomen.
4. Hinder veroorzaakt door contactgeluid is een nieuw fenomeen in het Brussels Gewest. De eerste klachten over deze trillingen en over het “contactgeluid” dat door de doortocht van de metro ontstaat, dateren van februari 2022.

Begin oktober 2023 had Leefmilieu Brussel (Leefmilieu Brussel) 21 individuele en 10 collectieve klachten rond deze problematiek ontvangen. De klachten betroffen hoofdzakelijk het metroverkeer tussen de stations Merode en Stokkel.

5. Uit analyses van de MIVB blijkt dat dit contactgeluid een gevolg is van ongelijkmatige slijtage van de wielen van de M7-metrostellen, waardoor bepaalde wielbanden een ovaal vorm aannemen. Er valt geen vast patroon te herkennen in welke wielen van die serie metrotostellen ongelijkmatig slijten. Bepaalde wielen gedragen zich normaal, andere slijten abnormaal snel, zonder dat er enig verband lijkt te bestaan met hun positie op het metrostel (vooraan, achteraan, in het midden, ...).

3. Klacht ontvangen door Ombuds Brussel

6. Nathalie richtte zich met haar klacht op 5 maart 2023 tot Ombuds Brussel (OB). Daarin geeft zij het volgende te kennen:

“Al meer dan een jaar veroorzaken de metro’s die onder mijn huis doorrijden bij hun doortocht enorm veel geluidsoverlast en storende trillingen. Het huis trilt op het ritme van de metro’s van lijn 1 die - in beide richtingen - doorrijden. Ik heb al mails verstuurd naar de MIVB. De maatschappij beantwoordt mijn vragen niet of zegt dat de wielen de oorzaak vormen van het probleem, maar dat ze trachten te begrijpen wat er aan de hand is. Ik heb meerdere oplossingen voorgesteld om de hinder te beperken, maar niets bleek mogelijk omdat dit een impact zou hebben op hun hoofdmissie. [...] De MIVB erkent het probleem, maar wil geen oplossing voor de omwonenden uitwerken zolang niet duidelijk is wat het probleem met de wielen veroorzaakt; bovendien werkt ze zonder milieuvergunning en kan dus onmogelijk worden hard gemaakt dat ze de geldende normen niet naleeft.”

1 Fictieve voornaam.

Uit het voorafgaand onderzoek blijkt dat de klacht van Nathalie in hoofdzaak de MIVB betreft en meer bepaald het gebrek aan communicatie met de omwonenden en het ontbreken van uitzicht op een oplossing voor de hinder.

Onrechtstreeks heeft deze klacht ook betrekking op Leefmilieu Brussel, gezien haar bevoegdheid in de strijd tegen geluidsoverlast en de behandeling van klachten over lawaaihinder.

Tot slot betreft een van de grieven het feit dat de MIVB weigert om bepaalde documenten over te maken aan Nathalie. Voor dat specifieke punt verwees OB haar door naar de Commissie voor de Toegang tot Bestuursdocumenten (CTBD) en werd dit aspect van de klacht dus niet verder onderzocht.

4. Onderzoek

4.1. Methodologie en verloop

7. Op 8 september 2023 deelt OB de MIVB en Leefmilieu Brussel mee dat er een dossier werd geopend en verzoekt hen om een reeks inlichtingen zodat ze haar onderzoek kan aanvullen. Beide administraties antwoordden binnen de vereiste termijn.
8. Op 8 november 2023 brengt OB de MIVB en Leefmilieu Brussel op de hoogte van haar beslissing om de klacht te onderzoeken en nodigt ze hen uit voor een gesprek om hen in kennis te stellen van de reikwijdte van haar onderzoek en enkele kwesties met betrekking tot de analyse van het dossier te bespreken.
9. In november 2023 sprak OB met Leefmilieu Brussel en de MIVB afzonderlijk. Tijdens die gesprekken bezorgden zij OB de verwachte antwoorden en verstrekten ze elk toelichtingen bij meer bepaald de achtergrond van het dossier, de oorzaken van de hinder die de omwonenden van de metro ervaren, hun relatieve rollen en bevoegdheden ter zake, en bij de stappen die ze in dat verband reeds hadden ondernomen. Na afloop bezorgden Leefmilieu Brussel en de MIVB OB ook de informatie die naar aanleiding van deze ontmoetingen bijkomend werd gevraagd.
10. Op basis van die elementen ontvingen Leefmilieu Brussel en de MIVB op 12 februari 2024 een voorlopig verslag teneinde het tegensprekelijk karakter van het onderzoek te garanderen. Beide administraties werden verzocht hun opmerkingen te formuleren, wat ze in de loop van de maand maart 2024 ook deden.
Uit het antwoord van Leefmilieu Brussel bleek dat Brussel Mobiliteit (BM) intussen een deskundigenbureau met de zaak had belast.
Gelet op die informatie besliste OB haar onderzoek te verlengen en het uit te breiden tot Brussel Mobiliteit, om toelichtingen te krijgen bij de missie die aan voornoemd bureau werd toevertrouwd. Die informatie ontving OB op 5 april 2024.
11. OB vervulde of corrigeerde haar verslag op basis van de opmerkingen die alle aangezochte administraties hadden geformuleerd. De technische correcties of aanvullende gegevens betreffende de vaststellingen werden in de tekst opgenomen. Bepaalde toelichtingen of nuances die de partijen aanbrachten, worden in beeld gebracht als **“Opmerking van [de betreffende administratie]”**.
12. OB nam de juridische ontwikkelingen en parlementaire debatten die zich tijdens haar onderzoek voordeden ook in aanmerking.

4.2. Juridisch kader

4.2.1. Ordonnantie betreffende de strijd tegen geluidshinder

13. De metro-infrastructuur is aan geen enkele bindende geluidsnorm onderworpen.
14. De ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving legt het wettelijk kader vast van het regionaal beleid in de strijd tegen geluidshinder. Op basis van artikel 10 kunnen burgers de overheid interpellieren over de geluidshinder in hun wijk of straat door een collectieve klacht in te dienen. In de praktijk kan een groep burgers bij de gemeente of bij de Brusselse Regering een verzoek indienen om de geluidshinder die binnen de wijk werd vastgesteld te onderzoeken en desgevallend maatregelen te treffen om daaraan te verhelpen. Indien de aanvraag wordt ingewilligd, wordt ze overgemaakt aan Leefmilieu Brussel om een geluidsstudie uit te voeren. Dergelijke studie omvat geluidsmetingen met het oog op een objectieve vaststelling van de waargenomen geluidshinder en eventueel voorstellen van acties die de geïdentificeerde geluidshinder kunnen verhelpen.

De ordonnantie machtigt de Regering om een reeks reglementaire en bindende schikkingen te treffen om de geluidshinder aan de bron te verminderen en de bevolking te beschermen tegen geluids- en trillingenhinder.

15. De Brusselse Regering keurde meerdere uitvoeringsbesluiten goed, waaronder het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2002 betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door de ingedeelde inrichtingen dat onder artikel 5 bindende geluids- en trillingsnormen vastlegt. Het besluit legt trillingsniveaus op die lager liggen dan het door de norm ISO 2631-2 aanbevolen niveau. Dit besluit is echter niet van toepassing op de metro-infrastructuur.
16. Op het ogenblik dat dit inleidend verslag werd opgesteld, werd binnen het Brussels Parlement gedebatteerd over een ontwerp van wijziging van de ordonnantie². Dat ontwerp werd goedgekeurd en trad op 13 juni 2024 in werking³.

Hervorming van de ordonnantie:

De ordonnantie van 16 mei 2024 wijzigt onder meer de artikelen 9 en 10 van hoofdstuk III. Maatregelen inzake de preventie van en de strijd tegen geluidshinder en trillingen.

Bedoeling van de wijzigingen aan artikel 9 is om de bevoegdheden toevertrouwd aan de Brusselse Regering om maatregelen te treffen voor de preventie van en de strijd tegen geluidshinder en trillingen beter toe te lichten. De maatregelen die de Regering voor de bronnen van geluid en trillingen kan nemen, beperken zich niet tot grenswaarden, maar kunnen ook voorwaarden betreffen om geluidshinder en trillingen te voorkomen of te bestrijden (meer bepaald gebruik van specifiek materiaal, aanbrengen van isolatie, tijdslots, enz.).⁴

2 Ontwerp van Ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving; Parl. Werk. 2023-24, nr. A-857/1.

3 Ordonnantie van 16 mei 2024 tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving; BS 3 juni 2024, ed. 1, 69.857.

4 Ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving; Parl. Werk. 2023-24, nr. A-857/1, 8-9.

Artikel 9, 2°, zoals gewijzigd, zou als wettelijke basis kunnen dienen voor het bepalen van de grenswaarden voor hinder veroorzaakt door contactgeluid, en voor de invoering van voorwaarden voor de exploitatie van activiteiten die dergelijke hinder veroorzaken, als blijkt dat deze drempelwaarden worden overschreden.

De wijzigingen aan artikel 10 beogen in hoofdzaak de procedure voor de indiening van aanvragen te vereenvoudigen, zonder de grond te wijzigen. De doelstelling blijft dezelfde: een politieke interpellatie inzake geluids- en trillingenhinder voorzien. Maar om de opvolging te verzekeren werd ook voorzien dat de aanvragen op basis van dit artikel 10 door Leefmilieu Brussel worden gemonitord via een verslag van de betreffende instanties minstens 12 maanden na indiening van de aanvraag en jaarlijks tot aan het einde van de procedure (oplossing van de hinder of stopzetting van het onderzoek). Die opvolging staat ook ter beschikking van het publiek.⁵

De wijzigingen van de ordonnantie brengen weinig betekenisvolle veranderingen met zich mee die een antwoord kunnen bieden op de situatie beoogd in onderhavige klacht. De kennisgevingsprocedure werd versoepeld. Leefmilieu Brussel kan meer maatregelen treffen. Toch wordt geen enkel dwingend mechanisme beoogd. Leefmilieu Brussel formuleert een advies. De verantwoordelijke voor de hinder moet zich omstandig uitspreken over het vervolg van de procedure. Hij brengt verslag uit van de doorgevoerde of geplande maatregelen of aanpassingen om de hinder te verminderen. Er bestaat geen compensatiemechanisme als blijkt dat de hinder onmogelijk kan worden verholpen.

4.2.2. Milieu-overeenkomst betreffende geluid en trillingen

17. Om een dialoog tot stand te brengen en oplossingen te kunnen zoeken die een evenwicht moeten toelaten tussen, enerzijds, de vervoersfunctie en, anderzijds, de rust en de gezondheid van de omwonenden van de metro-infrastructuur hebben het Gewest en de MIVB op 25 juni 2004 een milieuovereenkomst ter bestrijding van geluid en trillingen gesloten.

Artikel 3 van die overeenkomst bekrachtigt dat iedere burger het recht heeft om een menswaardig leven te leiden en dat dit recht onder meer het recht op een gezonde omgeving omvat. Volgens diezelfde bepaling moet er dus een "recht van de burger op het genot van een gezonde geluids-omgeving" worden ontwikkeld "die rekening houdt met een bepaalde technisch- economische realiteit". In die optiek bepaalt de overeenkomst kwaliteitsdoelstellingen voor geluid en trillingen.

Voor luchtgeluid legt de overeenkomst afzonderlijke grenswaarden vast, berekend op de waarden die in Frankrijk worden gehanteerd voor de periode van de dag of nacht. De grenswaarde voor luchtgeluid van de metro die niet mag worden overschreden, bedraagt tussen 22.00 en 07.00 uur 65 dB[A].

Wat de trillingen betreft, verwijst de overeenkomst naar de norm ISO 2631 en DIN 4150-2.

Uitgaande van de vaststelling dat contactgeluid de grenswaarden van de norm ISO 2631 niet overschrijdt, maar door zijn specifieke karakter (lage frequentie) niettemin hinder veroorzaakt, diende Leefmilieu Brussel specifieke normen uit te werken om het contactgeluid tijdens haar

⁵ Ontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving; Parl. Werk. 2023-24, nr. A-857/1.9-10.

akoestische studies te kunnen meten. Tot op vandaag werden die normen nog niet gevalideerd en vormen ze evenmin het voorwerp van enige regelgevende of conventietekst, zoals de normen ISO 2631-2 en DIN 4150.

In artikel 7 van de overeenkomst verbinden het Gewest en MIVB zich ertoe samen gepaste oplossingen te zoeken voor de hinder die de activiteiten van de MIVB veroorzaken, en daarbij prioriteit te verlenen aan woonzones die, meer bepaald op basis van de ontvangen klachten, aangemerkt staan als “zwarte punten”.

De overeenkomst voorziet dat de geluids- en trillingsnormen en de referentieperiodes op termijn in een besluit van de Regering worden gepreciseerd.

Parlementaire vragen:

In zijn antwoord van 8 maart 2023⁶ op een schriftelijke parlementaire vraag over het geluid van stedelijk openbaar vervoer verklaart Minister Alain Maron: “Momenteel wordt een nieuwe versie van de overeenkomst uitgewerkt om een Brussels kader voor de meetnormen voor trillingen, nieuwe controlemethoden en meetvoorwaarden vast te leggen zoals voorzien door de nieuwe besluiten die de Brusselse Regering op 1 december 2022 goedkeurde. [...] In dit stadium is niets voorzien voor contactgeluid, gelet op het ontbreken van referenties ter zake”.

In haar antwoord van 2 mei 2023⁷ op twee, bijgevoegde, mondelinge verklaringen betreffende de hinder die de buurtbewoners van metrolijn 1 ondervinden en de gevolgen van de geluids- en trillingsmetingen door Leefmilieu Brussel, verklaart minister, mevr. Elke Van den Brandt: “[...] momenteel bestaat er geen enkele regelgevende, normatieve, noch wetenschappelijke referentiewaarde voor contactgeluid.

Er wordt een nieuwe versie van deze overeenkomst uitgewerkt om, meer bepaald, een Brussels kader voor de meetnormen voor trillingen, nieuwe controlemethoden en meetvoorwaarden vast te leggen zoals voorzien door de nieuwe besluiten die de Brusselse Regering op 1 december 2022 goedkeurde. [...] Het is dus voorbarig om nu al maatregelen en maximumwaarden voor contactgeluid te voorzien, gezien de afwezigheid van een referentiekader ter zake. De onderzoeken lopen nog. Uiteraard hoop ik dat deze nieuwe versie van de overeenkomst antwoorden en oplossingen voor dit heel specifieke probleem kan aanreiken. Hoe dan ook stellen we alles in het werk om deze hinder uit het dagelijkse leven van bepaalde Brusselaars te bannen, wat uiteraard het doel is dat we willen bereiken.

Aangezien het om een overeenkomst gaat, bestaat het doel erin om te komen tot overlegde oplossingen. Er is geen enkel dwingend mechanisme voorzien en de goedkeuring van een specifieke regelgeving is niet aan de orde”.

Op het ogenblik dat het inleidend verslag werd opgesteld, werd de nieuwe overeenkomst tussen Leefmilieu Brussel en de MIVB besproken.

4.2.3. Contract van openbare dienst tussen het Gewest en de MIVB

18. Artikel 30 van het contract van openbare dienst tussen het Gewest en de MIVB voor de jaren 2019 tot 2023 bepaalt dat de MIVB zich ertoe verbindt haar milieuprestatie te verbeteren met het oog op duurzame ontwikkeling en om de milieu-impact van haar activiteiten verder te verminderen.

6 Schriftelijke vraag over het geluid van stedelijk openbaar vervoer, Leg. 2019-24, Zitting 2022-23, SV 1351.

7 Bijgevoegde mondelinge vraag betreffende de studie van Leefmilieu Brussel naar de hinder van de metrolijn, Leg. 2019-24, Zitting 2023-24, QO 778.

Meer specifiek stelt artikel 30.3 dat de MIVB en het Gewest hun inspanningen voortzetten om de geluids- en trillingenhinder van het openbaar vervoer te verminderen, meer bepaald in het kader van de akkoorden die in dit verband tussen het Gewest en de MIVB worden gesloten.

Op het ogenblik dat dit rapport werd geschreven, liepen de onderhandelingen over het nieuwe beheercontract 2024-2028.

4.2.4. Voorzorgsprincipe

19. Het voorzorgsprincipe is een algemeen rechtsprincipe van de Europese Unie dat de bevoegde overheden ertoe verplicht om passende maatregelen te treffen om potentiële risico's voor de volksgezondheid, de veiligheid en het milieu te voorkomen, waarbij de bescherming van die belangen voorrang krijgt op de economische belangen.⁸

In de meest algemene betekenis impliceert het voorzorgsbeginsel dat milieumaatregelen niet mogen worden uitgesteld omdat er onvoldoende wetenschappelijke zekerheid bestaat over de milieu-effecten van een bepaalde activiteit op het milieu: ernstige aanwijzingen volstaan. Dit betekent met andere woorden dat men niet moet wachten op een wetenschappelijke consensus over die effecten om bepaalde potentiële risico's voor het milieu en voor de volksgezondheid aan te pakken.⁹

4.3. Vaststellingen

4.3.1. Rol en actie van Leefmilieu Brussel

20. Leefmilieu Brussel is bevoegd voor het behandelen van individuele en collectieve klachten rond geluidshinder die sinds de invoering van de M7-metrostellen op de lijnen 1 en 5 worden ontvangen. De eerste klachten dateren van februari 2022.
21. In het kader van deze klachten bestaat de rol van Leefmilieu Brussel erin de hinder te analyseren en te objectiveren op basis van geluidsstudies en maatregelen voor te stellen om die hinder te verhelpen. Leefmilieu Brussel beschikt in dit opzicht echter over geen enkele dwingende bevoegdheid ten aanzien van de MIVB.
22. Concreet maakt Leefmilieu Brussel in haar geluidsstudies het onderscheid tussen hinder veroorzaakt door:
- trillingen van gebouwen,
 - als effecten op personen (in de gebouwen) (norm DIN 4150-2);
 - als effecten op de constructies (norm DIN 4150-3);
 - "contactgeluid".
23. Klachten over contactgeluid voortgebracht door de metro zijn een nieuw fenomeen. Een van de moeilijkheden in verband met contactgeluid is dat het de bestaande normen voor trillingen (ISO 2631-2) niet overschrijdt, maar toch hinder veroorzaakt (zie hoger). Aangezien er geen enkel normatief kader bestaat om contactgeluid te meten, heeft Leefmilieu Brussel de deskundigheid ingeroepen van een studie bureau akoestiek om haar te helpen pertinente indicatoren, eventuele grenswaarden en een specifieke methodologie voor meting en analyse van contact-

8 Diepgaande analyse van het voorzorgsprincipe door de onderzoeksafdeling van het Europees Parlement, p. 6.

9 B. Vanheusden en G. Van Hoorick, Milieurecht in kort bestek, Intersentia, Antwerpen 2011, 104-105, *traduction officielle*.

geluid veroorzaakt door metro's te bepalen. Dat studie bureau werkte in januari 2023 een methodologie uit.¹⁰ Die methodologie en de grenswaarden die zij voorziet, zijn gebaseerd op internationale documentatie ter zake en op metingen die in het kader van meerdere dossiers van collectieve klachten werden verricht. Die methodologie moet echter nog verder worden aangepast en aanvullende valideringen ondergaan.

Opmerking van Leefmilieu Brussel van 12 maart 2024

Contactgeluid heeft altijd bestaan. Het gaat om een geluid met bijzonder lage frequentie, dat licht door het menselijk oor wordt waargenomen en dus in aanmerking kan worden genomen binnen de klassieke geluidsmetingen. Klassieke geluidsmetingen zijn afgestemd op het menselijk oor (dB(A)-filter). Of het nu in Brussel is of elders ter wereld, overal geldt de dB(A) als referentie voor het meten van akoestische geluidshinder, ongeacht het om lucht- of contactgeluid gaat, omdat die door het menselijk oor wordt waargenomen. Het BHG meent dat het lage-frequentiebereik van grondlawaai hinder kan veroorzaken die in bepaalde gevallen tijdens dB(A)-metingen onvoldoende in aanmerking wordt genomen. Het Brussels Gewest is op zoek naar een methodologie om dit bijzondere aspect van contactgeluid beter in aanmerking te nemen.

24. Uitgaande van die methodologie heeft Leefmilieu Brussel 3 studies laten uitvoeren om het contactgeluid langs de metro's van lijn 1 te objectiveren:

- Studie 01 – 07/03/2023 – Emile Vandervelde (studiebureau: De Fonseca) (metingen van 17/10/22-24/10/22):
 - DIN 4150-2: de drempelwaarden werden 2 dagen en elke nacht overschreden
 - DIN 4150-3: niet gemeten
 - Contactgeluid: de referentiewaarde die voor deze meting wordt gebruikt, werd elke nacht overschreden, wat te maken lijkt te hebben met de doortocht van de metro. Overdag werd de referentiewaarde nooit gehaald.
- Studie 02 – 16/06/2023 – Broqueville (studiebureau: De Fonseca) (metingen van 13/03/23-20/03/2023)
 - DIN 4150-2: de drempelwaarden werden elke dag en elke nacht overschreden
 - DIN 4150-3: de drempelwaarden werden op geen enkel ogenblik overschreden
 - Contactgeluid: de referentiewaarde die voor deze meting wordt gebruikt, werd elke nacht overschreden, wat te maken lijkt te hebben met de doortocht van de metro. Overdag werd de referentiewaarde nooit gehaald.
- Studie 03 – 30/08/2023 – Atrebaten (studiebureau: De Fonseca) (metingen van 23/06/23-03/07/2023)
 - DIN 4150-2: de drempelwaarden werden elke dag en elke nacht overschreden
 - Contactgeluid: de referentiewaarde die voor deze meting wordt gebruikt, werd een keer overschreden in de nacht van 23 op 24 juni; overdag was dat geen enkele keer het geval.

De synthesesnota's van de verschillende meetcampagnes zijn beschikbaar op de kaartensite van Leefmilieu Brussel¹¹ en werden tijdens verschillende vergaderingen gepresenteerd in de gemeenten waar collectieve klachten werden ingediend; de laatste keer was dit op 6 juni 2023 in Sint-Lambrechts-Woluwe.

¹⁰ "Methodologie voor metingen en grenswaarden voor contactgeluid gegenereerd door de metro".

¹¹ Geodata : <https://geodata.leefmilieu.brussels/client/view/20391cea-2842-46c7-8c1d-63a69f599b85>

25. Leefmilieu Brussel oordeelt na afloop van die studies dat het contactgeluid veroorzaakt door de M7-metrostellen objectief gezien hinder veroorzaakt.

Op basis van die vaststelling stelde Leefmilieu Brussel de MIVB een aantal maatregelen voor om de hinder te verhelpen.

Leefmilieu Brussel stelde maatregelen van drieërlei aard voor:

- Bij wijze van definitieve oplossing stelt Leefmilieu Brussel voor om
 - de wielen van de M7-stellen te vervangen;
 - een voorziening te installeren om de voortplanting van de trillingen onder de metrosporen te verminderen.
- Als voorlopige oplossing stelt Leefmilieu Brussel voor om
 - de metrosporen te slijpen zodra golfslijtage op het spooroppervlak wordt gedetecteerd;
 - de wielen van de metrostellen regelmatig glad te slijpen.
- Of ten bewarende titel maar in strijd met de vereisten voor de uitbating van de metro, stelt Leefmilieu Brussel voor om
 - de snelheid van de metro te verlagen;
 - in de daluren, 's avonds en 's nachts alleen de oude metrostellen te gebruiken

26. De MIVB heeft meerdere van die maatregelen doorgevoerd (zie infra punten 30 en 31).

Om de effecten van die maatregelen te kunnen objectiveren, zou Leefmilieu Brussel een of meerdere nieuwe studies moeten verrichten. Omwille van de wetenschappelijke nauwkeurigheid meent Leefmilieu Brussel dat die studies onder dezelfde voorwaarden en omstandigheden als de voorgaande studies moeten gebeuren. Om uiteenlopende redenen konden of wilden de bewoners van de panden waar de eerste studies werden verricht Leefmilieu Brussel niet opnieuw toegang verlenen voor nieuwe studies.

Hoewel Nathalie meermaals voorstelde om studies in haar woning te verrichten, wees Leefmilieu Brussel dit voorstel af met als reden dat metingen op die plek niet tot wetenschappelijk geldige aanwijzingen zouden leiden.

Opmerking van Leefmilieu Brussel van 12 maart 2024

Om een wetenschappelijke nauwkeurigheid tijdens onze meetcampagnes te handhaven, moeten we exact dezelfde meetomstandigheden aanhouden als in het verleden. De trillingen die de uitzendende infrastructuur overdragen aan de ondergrond en eventueel aan de gebouwen die zich in de buurt van de bron bevinden, kunnen in bepaalde gevallen en afhankelijk van niet-modeleerbare meervoudige criteria al dan niet geluiden veroorzaken. Die voortplanting hangt af van de aard van de ondergrond; het is echter onmogelijk om de ondergrond zodanig in kaart te brengen dat er voorspellingen over het terrein kunnen worden gedaan. Gevolg is dat trillingen zich niet continu en uniform voortplanten; het ene huis kan hinder ondervinden, terwijl het buurhuis gespaard blijft. De representativiteit van de metingen uitgevoerd bij Nathalie zou dus geen enkele aanwijzing opleveren over de evolutie van het contactgeluid ten opzichte van de initiële metingen. Tot slot kunnen trillingen ook optreden als gevolg van wegwerkzaamheden (aan nutsleidingen bijvoorbeeld) en onafhankelijk van de bron.

Tot aan onze bijeenkomst in november 2023 had Leefmilieu Brussel geen nieuwe stappen ondernomen om het verzet op te heffen of om een nieuw meetprogramma te plannen op plaatsen waar de metingen in wetenschappelijk pertinente omstandigheden konden worden herhaald. Bij afronding van dit verslag had Leefmilieu Brussel dus nog niet kunnen nagaan of de door de MIVB getroffen maatregelen impact hadden op de hinder, en zo ja, in welke mate.

Opmerking van Leefmilieu Brussel van 12 maart 2024

Leefmilieu Brussel verkeert vandaag in de materiële onmogelijkheid om te objectiveren en na te gaan of de maatregelen die de MIVB trof impact hebben gehad op de hinder, en zo ja, in welke mate.

Leefmilieu Brussel tast alle mogelijkheden af op zoek naar alternatieve oplossingen. Na de vele gesprekken met de bewoners van de Vanderveldelaan werd overeengekomen om aansluitend op de acties van de MIVB metingen te verrichten. Die metingen gebeurden in de week van 12 februari 2024. Er moeten echter wel bijkomende metingen worden verricht waarvoor nog geen termijn werd bepaald.

Daarnaast liet de MIVB ons weten dat de aanpassing van de wielen behoorlijk veel tijd in beslag zou nemen. Bijgevolg werd een meetcampagne in Molenbeek gepland die van 25 maart tot 2 april 2024 zal plaatsvinden.

4.3.2. Door de MIVB ondernomen actie

4.3.2.1. Identificeren van de hinder en het fenomeen trachten te begrijpen

27. Aansluitend op de klachten van bewoners van de Gounodlaan voerde de MIVB zelf een eerste studie uit die het bestaan van de hinder bevestigde:

- Studie 01 - 08/09/2022 - Gounodlaan (studiebureau: D2S International)
- DIN 4150-2: de drempelwaarden werden 's nachts in verticale zin en bij de doortocht van haast iedere metro overschreden.
- DIN 4150-3: de drempelwaarden werden op geen enkel ogenblik overschreden. De gebouwen lopen door de trillingen die door de doortocht van de metro worden veroorzaakt geen risico op schade.
- "Contactgeluid" niet gemeten.

28. De MIVB stelde in september 2022 het probleem van de ongelijkmatige slijtage van de wielen vast, wat leidt tot ovaalvorming (onregelmatigheden van het oppervlak die toenemen naarmate het aantal afgelegde kilometers oploopt) van sommige wielbanden van de M7-metrostellen.

29. De MIVB heeft vastgesteld dat die abnormaal snelle slijtage specifiek is voor bepaalde wielen van bepaalde metrostellen van het M7-type, waarmee wordt bevestigd dat het probleem niet samenhangt met het type metrostel maar wordt veroorzaakt door het individuele gedrag van bepaalde wielen die in gebruik zijn.

De specificaties van het contract voor levering van de M7-stellen formuleren heel strikte eisen rond de uniformiteit van het contactoppervlak van de wielen - over de hele omtrek - met het spoor. Die eisen gelden als bijzonder moeilijk haalbaar, en worden door de MIVB aan de leverancier van de metrostellen opgelegd omwille van de bijzonder kritische kenmerken van het Brussels net: de fysische kenmerken van de ondergrond zorgen er immers voor dat de trillingen die tussen het spoor-wiel-contact en de funderingen van de gebouwen nagenoeg ongedempt worden overgedragen. Anders dan in andere Europese hoofdsteden liggen de funderingen van de gebouwen bijzonder dicht bij de funderingen van de metrotunnels.

CAF, de fabrikant van de metrostellen van de M7-reeks gebruikte wielbanden die ze bestelde bij een van de historische leveranciers van wielbanden voor het metronet van de MIVB. Pas bij ingebruikneming bleek jammer genoeg dat deze wielen niet het verwachte en gebruikelijke gedrag voor leveringen van deze fabrikant vertoonden, hoewel er aan het productieproces niets was gewijzigd.

Nadat deze niet-conformiteit aan een technisch onderzoek werd onderworpen, bleek dat dit probleem te maken had met de beheersing van het productieproces.

30. Aansluitend op die vaststelling verzocht de MIVB CAF om op zoek te gaan naar nieuwe leveranciers om de wielen van de M7-stellen te vervangen door wielen die aan haar technische vereisten voldoen.

4.3.2.2. Voorlopige maatregelen

31. Om de hinder tussentijds te verhelpen, greep de MIVB in op het vlak van de sporen en de wielen.

De sporen:

- er werd een striktere planning voor het slijpen van de wielen ingevoerd die zich toespitst op de sterkst beschadigde stukken;
- er werd een nieuw type ophanging (onderlegplaat) onder de sporen uitgetest om de trillingen te verminderen.

De wielen:

- er werd een detectiesysteem geïnstalleerd dat de trillingen veroorzaakt door de wielen moet detecteren zodat de problematische wielen zo snel mogelijk een onderhoud kunnen krijgen;
- wielen die niet perfect rond zijn, worden voor onderhoud naar een putdraaibank gestuurd om de perfect ronde vorm te herstellen.

4.3.2.3. Antwoorden op de vragen van Nathalie

32. Op 29 september 2022 nemen Nathalie en haar partner contact op met de MIVB via het contactformulier om hinder te melden bij de doortocht van de metro onder hun woning.

Op 14 oktober 2022 antwoordt de Customer Care Service van de MIVB hen dat de onderhoudswerkzaamheden die de voorbije weken werden uitgevoerd onvoldoende bleken om deze hinder te verhelpen. Daarom wordt de zoektocht naar de oorzaken van die trillingen verdergezet, zowel op het net zelf als aan de voertuigen.

Op dat ogenblik deelt de MIVB Nathalie de mogelijke oorzaken van het probleem mee en stelt dat ze verder onderzoek zal verrichten.

In haar antwoorden aan Nathalie verduidelijkt de MIVB de acties die zij al had ondernomen en die nog liepen, waaronder het slijpen en invetten van de sporen, het opnieuw profileren van de wielen, de installatie van een systeem voor automatische detectie van wielslijtage, enz. (zie hogerop).

De MIVB meldt niet te kunnen beloven dat het probleem op korte termijn zal zijn verholpen. De maatschappij heeft er wel vertrouwen in dat naarmate deze onderhoudswerkzaamheden

vorderen, de geluids- en trillingsniveaus geleidelijk tot aanvaardbare niveaus kunnen worden teruggebracht.

Bijkomend gaf de MIVB te kennen dat haar teams zullen langsgaan in de woningen van de buurtbewoners die door deze trillingen worden getroffen.

Aanvankelijk hebben Nathalie en haar partner waardering voor de ernst waarmee de MIVB het probleem aanpakt en geven ze aan dat de MIVB-medewerkers ook bij hen mogen langskomen.

In november verneemt Nathalie van de MIVB dat de bezoeken niet zullen doorgaan omdat de oorsprong van de hinder werd vastgesteld. Verder somt de MIVB de maatregelen op die zullen worden getroffen om het probleem op te lossen (zie hogerop).

Eind 2022 meldt Nathalie de MIVB dat de hinder aanhoudt. Ze herhaalt dat die hinder ondraaglijk is. Ze wenst bijkomende toelichtingen over het metroverkeer en over de oorzaken van de hinder.

Op 22 december 2022 antwoordt de MIVB dat ze begrijpt dat de tijd die sinds het begin van de hinder verstreek de indruk kan wekken dat er niets werd ondernomen, maar dat de medewerkers van de MIVB ijverig doorwerkten aan het opsporen van de hinder en aan het zoeken van concrete oplossingen. Nathalie vindt dat ze geen genoeg kan nemen met dat antwoord vermits de situatie voor haar in geen enkel opzicht is verbeterd.

Op 2 maart 2023 verstrekt de MIVB Nathalie aanvullende technische informatie over de acties die worden ondernomen en over de eerste behaalde resultaten.

4.3.2.4. Actief informeren van de burgers

- 33.** Samen met Leefmilieu Brussel heeft de MIVB meerdere openbare bijeenkomsten belegd waarop de getroffen gemeenten en de betreffende buurtbewoners werden geïnformeerd en zij ook gelegenheid kregen om vragen te stellen. De laatste openbare bijeenkomst dateert van 6 juni 2023 in Sint-Lambrechts-Woluwe.

Nathalie woont een van die bijeenkomsten bij, maar laat de MIVB weten dat ze nog steeds geen bevredigend antwoord op haar vragen heeft gekregen.

Om de burgers te informeren, heeft de MIVB op haar website tot slot ook een pagina aan deze problemen gewijd: https://www.stib-mivb.be/article.html?l=nl&_guid=f0b8e215-d877-3b10-4fb3-f57280579eca.

4.3.2.5. Effect van de getroffen maatregelen

- 34.** De maatregelen die de MIVB tot dusver doorvoerde, stemmen overeen met de voorstellen van Leefmilieu Brussel voor definitieve en voorlopige oplossingen (zie punt 25 hiervoor).

Volgens de elementen die tijdens het onderzoek werden vergaard, werd het systeem voor het detecteren van niet perfect ronde wielen geïnstalleerd en is dat functioneel. Het slijpen van sporen en wielen blijkt daarentegen slechts beperkt doeltreffend in de tijd en moet regelmatig worden herhaald.

De tests met het nieuwe type ophanging tonen geen aanzienlijke verbeteringen, zowel wat de trillingen als het contactgeluid betreft.

Voor de vervanging van de wielen heeft CAF twee mogelijke fabrikanten gevonden. Uit de kwaliteitstests die CAF in december 2023 uitvoerde, bleek dat de nieuwe wielen van de M7-reeks die aan de MIVB werden geleverd niet langer de structurele tekortkoming vertonen die aan de initieel geleverde wielen werd vastgesteld. De recent vervangen wielen zullen enkele maanden worden opgevolgd. Als de kwaliteit daarvan over de hele lijn voldoet aan de vereisten van de MIVB zal een nieuwe bestelling worden geplaatst zodat ook de resterende defecte wielen kunnen worden vervangen.

Er bestaat in dit stadium dus geen duidelijkheid over de planning van het definitief vervangen van de defecte wielen van alle metrostellen.

Opmerking van de MIVB van 27 maart 2024

In februari 2024 legde CAF haar vervangingsplan voor aan de MIVB. Dat strekt zich voor het vervangen van alle wielen uit over nagenoeg 4 jaar. De termijn begint te lopen vanaf de goedkeuring van de nieuwe wielen die momenteel worden getest, zijnde na 80.000 afgelegde kilometers waardoor de campagne voor de vervanging van de wielen in feite pas in december 2024 zou aanvangen. In antwoord op het voorstel van CAF legde de MIVB de termijn voor het vervangen van alle wielen vast op dertig maanden. CAF zegde de MIVB toe om haar een aangepaste planning te bezorgen die ze zal moeten onderhandelen met de NMBS die de vermoedelijke onderaannemer voor het vervangen van de wielen zal zijn. De eerste stap blijft uiteraard de goedkeuring van minstens een van de twee fabrikanten van wielen die een alternatief moeten vormen voor de originele wielen van de M7-vloot. In maart 2024 werden twee metrostellen (701 en 703) getest met de wielen van de fabrikanten die CAF selecteerde.

35. De MIVB gaf geen gevolg aan de maatregelen die Leefmilieu Brussel volledig ten bewarende titel had voorgesteld (zie hogerop punt 25).

Ze verklaart dat het voorstel om oude metrostellen te gebruiken, zelfs buiten het spitsuur, om logistieke redenen onmogelijk is. Buiten de spitsuren zijn alle beschikbare metrostellen in gebruik of in onderhoud; de exploitatiediensten van de MIVB moeten daarvoor een hele carrousel opzetten om de onderhoudswerkzaamheden te laten uitvoeren aan de stellen die tijdens de avondspits of 's ochtends vroeg niet worden ingezet. De metrostellen die tijdens de avonduren en 's ochtends vroeg worden ingelegd, zijn dus niet steeds dezelfde, maar variëren van dag tot dag, zodat de onderhoudswerken buiten de spitsuren kunnen worden doorgevoerd; in de spits worden alle stellen die technisch in orde zijn ingezet.

Volgens de MIVB zou het andere voorstel om de snelheid van de metrostellen van de M7-reeks te verminderen evenmin haalbaar zijn.

Opmerking van de MIVB van 27 maart 2024

Wat het onderzoek naar een haalbare en doeltreffende vermindering van de overlast betreft door de M7-metrostellen langzamer te laten rijden in afwachting van een definitieve oplossing en de impact daarvan te evalueren op de naleving van onze contractuele ver-

plichtingen ten aanzien van de frequentie en de trajectduur van de metro, meer bepaald tussen 22.00 uur en 07.00 uur, kan de MIVB niet anders dan het eerder meegedeelde resultaat van de analyses ter zake te bevestigen. De snelheid van de metrostellen kan niet op meer dan een tussenstation tussen twee eindstations van een metrolijn worden vermindert (wat bijvoorbeeld nodig is voor werkzaamheden in uitvoering aan sporen); anders kan de voor lijn 1 kritieke vervoerscapaciteit (aantal reizigers per uur) tijdens de spitsuren onmogelijk worden aangehouden. Bij een verminderde snelheid van de metrostellen zouden de aankomst- en vertrektijden aan de eindhaltes 's ochtends vroeg en 's avonds laat dan weer niet kunnen worden nageleefd, mochten we al kunnen afstappen van de snelheidsvoorschriften die om technische redenen aan de metro's worden opgelegd; die voorschriften liggen vast en kunnen niet dynamisch worden aangepast.

De MIVB stipt daarbij ook aan dat het probleem in de vroege ochtenduren en 's avonds laat niet zozeer het interval, maar wel de reistijd is, zodat het woon-werkverkeer per metro voor de nachtploegen van de ziekenhuizen Erasmus en Saint-Luc verzekerd blijft.

36. Tot op vandaag houdt de hinder door het contactgeluid van de M7-metrostellen aan. De door de MIVB getroffen maatregelen bieden geen enkel concreet uitzicht op de opheffing van de hinder binnen een redelijke termijn.

4.4. Ontwikkelingen tijdens het onderzoek

37. Op 24 november 2023 werd in het kader van een vergadering op initiatief van de Minister van Mobiliteit die door vertegenwoordigers van het kabinet, van de MIVB, van Leefmilieu Brussel en van BM werd bijgewoond, het bureau ACOUSTB belast met de opstelling van een omstandige onderzoeksnota teneinde:

- de akoestische en trillingsmetingen doorgevoerd door Leefmilieu Brussel (methodologie en resultaten) te analyseren;
- de technische studies te analyseren die de MIVB uitvoerde om de herkomst te bepalen van de overlast, evenals de maatregelen om die hinder te verminderen;
- op basis van een analyse van bijkomende inputgegevens (plannen en lengteprofielen van de sporen, snelheid en frequentie van de doortocht van de metro's, type metro's en sporen, aslasten, onderhoudsgeschiedenis van de sporen), na te gaan of andere dan de door de MIVB aangetoonde bronnen verantwoordelijk kunnen zijn voor de hinder;
- deskundige maatregelen voor te stellen om de hinder te verminderen, verschillend van de maatregelen die reeds werden beoogd of tot dusver werden uitgerold.

Op 9 februari 2024 werd een eerste tussentijdse analysesnota voorgelegd. De definitieve nota wordt verwacht na beëindiging van de analyse van de resultaten van de nieuwe akoestische en trillingsmetingen die Leefmilieu Brussel voorziet in april.

5. Conclusies

- 38.** Uit onderzoek van de communicatie tussen Nathalie en de MIVB blijkt dat Nathalie globaal genomen een passend antwoord kreeg op haar vragen en dat binnen een redelijke termijn.

Toch begrijpen we dat ze niet tevreden, zelfs gefrustreerd is over deze antwoorden, omdat de vraag die voor haar in dit dossier primeert onbeantwoord blijft: wanneer zal er definitief een einde komen aan de overlast?

Geen van de door Leefmilieu Brussel of MIVB verstrekte antwoorden beantwoordt die vraag of biedt een idee van de termijn waarbinnen een definitieve oplossing voor het probleem wordt geboden.

Rekening houdend met het nieuwe karakter van de klachten door contactgeluid, is het logisch dat het enige tijd heeft geduurd om de hinder, de aard en de oorzaak daarvan te identificeren om vervolgens, alvorens tot oplossingen te komen, de hinder te stoppen of althans tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

Intussen werden het bestaan van de hinder en de aard ervan voldoende vastgesteld en geobjectiverd. Dit geldt ook voor de oorzaak van die hinder: de willekeurige ovaalvorming van de wielen van de metrostellen van de M7-reeks.

Gelet op de bevoegdheid van het Gewest om de geluidskwaliteit van het leefmilieu op zijn grondgebied te vrijwaren en rekening houdend met het voorzorgsprincipe, is het nu aan de gewestelijke overheid om de nodige maatregelen te treffen.

- 39.** Ook al bevat de overeenkomst van 25 juni 2004 niets over contactgeluid, toch blijven de beginselen die zij vaststelde geldig en omzetbaar.

Zoals bepaald in deze overeenkomst kan bepaalde hinder niet langer als een fataliteit worden beschouwd. Zowel het Gewest als de MIVB moeten alles in het werk stellen om de bestaande conflicten tussen de verschillende stadsfuncties weg te werken en een evenwicht te vinden tussen, enerzijds, de vervoersfunctie die voor de ontwikkeling van het Gewest en voor de leefbaarheid van de gewestelijke mobiliteit absoluut noodzakelijk is en, anderzijds, de rust en de gezondheid van de omwonenden.

Uit de klacht van Nathalie blijkt duidelijk dat dit evenwicht voor de omwonenden van de lijnen 1 en 5 volledig zoek is.

De talloze inspanningen die de MIVB ondernam om de hinder te verminderen of te elimineren zijn oprecht en verdienen het te worden onderstreept. Toch blijft de hinder aanhouden wat erop wijst dat de maatregelen niet of onvoldoende doeltreffend zijn.

- 40.** Er moeten nieuwe akoestische studies worden verricht om de doeltreffendheid van de acties die de MIVB reeds heeft ondernomen te objectiveren. Tot aan onze vergadering was Leefmilieu Brussel er niet in geslaagd nieuwe metingen te verrichten op de locaties waar de eerste metingen plaats vonden. Leefmilieu Brussel had zich daartoe bereid verklaard, maar gaf aan niet over het juridische kader te beschikken om de klif te omzeilen die de omwonenden opwierpen door te weigeren haar metingen op de aangeduide plaatsen te verrichten (doorgaans in privéwoningen).

Dit antwoord was niet bevredigend. De burgers verwachten dat de overheid alle middelen waarover zij beschikt aanwendt om te komen tot een oplossing voor een probleem dat gevolgen heeft voor zoveel personen. Zo dient ze overtuigingsmiddelen te vinden om de nieuwe metingen op de vereiste locaties te laten doorgaan, of moeten ze de nodige schikkingen treffen om anders te werk te gaan.

Na onze vergadering eind november 2023 slaagde Leefmilieu Brussel erin nieuwe akoestische studies te plannen om de doeltreffendheid van de maatregelen die de MIVB nam objectief te bepalen. De resultaten zouden binnenkort beschikbaar moeten zijn. Evenwel lijkt er geen tijdschema te bestaan voor weerkerende akoestische studies die de evolutie van de hinder moeten opvolgen.

41. Aangezien het contactgeluid samenhangt met het gebrekkige karakter van de wielen zou het vervangen van de wielen door nieuwe wielen die aan de vereisten beantwoorden het probleem logischerwijze moeten oplossen. Maar de vervanging van alle wielen die niet conform zijn, is niet voor morgen. Momenteel bestaat er geen zekerheid over de termijn waarbinnen dit zou moeten zijn voltooid. Intussen zal de overlast aanhouden.
42. Van de getroffen burgers kan redelijkerwijze dan ook niet worden verwacht dat ze die hinder gewoonweg lijdzaam verder ondergaan zonder in tussentijd actie te ondernemen. Het recht op een gezond leefmilieu is een fundamenteel recht. In afwachting van een definitieve oplossing dienen tussentijdse maatregelen te worden getroffen om die hinder te verminderen en/of te compenseren.
43. Tot dusver heeft de MIVB alle maatregelen die Leefmilieu Brussel voorstelde aangevat of doorgevoerd, met uitzondering van:
 - het opnieuw in gebruik nemen van oude metrostellen, altijd tijdens de daluren 's avonds en 's nachts;
 - het verminderen van de snelheid van de metro.

Het argument dat het om logistieke redenen niet mogelijk is om alleen oude metrostellen te gebruiken, met name buiten de spitsuren, lijkt overtuigend.

Maar het verlagen van de snelheid van de metrostellen van de M7-reeks buiten de spitsuren lijkt niet op technische obstakels te botsen, maar uitsluitend op de frequentiedoelstellingen die de MIVB in het kader van haar beheercontract heeft toegezegd.

Dit antwoord van de MIVB werpt dus vragen op bij de kwestie van het bewaren van het evenwicht tussen enerzijds de correcte uitvoering van haar opdracht als overheidsdienst en haar contractuele verplichtingen en anderzijds de schending van het recht van de omwonenden van de metro op een gezonde leefomgeving, in afwachting van de vervanging van de gebrekkige wielen.

Die zaak kan niet uitsluitend worden overgelaten aan de beoordeling van de MIVB, die belanghebbende is, maar moet het voorwerp vormen van een democratisch debat en beslecht worden door de overheid die verantwoordelijk is voor het waarborgen van voornoemd evenwicht.

44. Het andere probleem dat bij het onderzoek van dit dossier is opgedoken, betreft het ontbreken van een passend regelgevend en normatief kader om de overlast veroorzaakt door de metro, en met name de overlast door het contactgeluid, te beoordelen en te kaderen.

Een dergelijk kader moet er dus komen. Dit type hinder houdt rechtstreeks verband met de specifieke eigenschappen van de Brusselse ondergrond. Het is dus vrij waarschijnlijk dat deze problemen zich bij de verdere ontwikkeling van het tram- en metronet van de MIVB zullen herhalen.

Bij gebrek aan een normatief kader voor contactgeluid vallen de MIVB en Leefmilieu Brussel terug op het bestaande kader voor geluids- en trillingenhinder en op de mechanismen die daarvoor werden ontwikkeld: de klachten registreren en in kaart brengen, de gemelde hinder objectiveren, de zwarte punten identificeren, maatregelen voorstellen en ze prioritair doorvoeren.

De methodologie die Leefmilieu Brussel uitwerkte om het contactgeluid te meten, kan dienen als uitgangspunt om een referentiesysteem van drempelwaarden uit te werken. Leefmilieu Brussel geeft echter te kennen dat die studie nog aanpassingen vergt en moet worden gevalideerd.

6. Aanbevelingen

45. Uitgaande van de voorgaande vaststellingen doet Ombuds Brussel de volgende aanbevelingen:

Aan Brussel Leefmilieu:

- op regelmatige tijdstippen akoestische studies verrichten om de doeltreffendheid van de acties die de MIVB ondernam om de hinder door de M7-metrostellen te verminderen, te evalueren en te objectiveren en daartoe alle noodzakelijke maatregelen treffen (REC-GEN-2024-010);
- een referentiekader van drempelwaarden uitwerken voor de overlast van het contactgeluid veroorzaakt door het openbaar vervoer (REC-GEN-2024-011).

Aan de MIVB:

- de planning opstellen voor het definitief vervangen van de gebrekkige wielen op alle metrostellen van de betreffende M7-reeks (REC-GEN-2024-012);
- een omstandig verslag opstellen over de haalbaarheid en doeltreffendheid inzake vermindering van de overlast, de metrostellen M7 in afwachting van deze definitieve oplossing langzamer te laten rijden (REC-GEN-2024-013);
- een omstandig verslag opstellen over de impact van een lagere snelheid van de M7-stellen, in termen van frequentie en reistijden, met name tussen 22 uur en 7 uur (nachtperiode in de milieu-overeenkomst tussen het BHG en de MIVB), op de naleving van haar contractuele verplichtingen en haar opdracht van openbare dienst (REC-GEN-2024-014).

Aan de Brusselse Regering:

- op basis van de analyse van ACOUSTB, de akoestische studies van Leefmilieu Brussel en de antwoorden van de MIVB op bovenstaande aanbevelingen, de nodige maatregelen treffen om het evenwicht tussen de transportfunctie, essentieel voor de ontwikkeling van het Gewest en de leefbaarheid van de gewestelijke mobiliteit, en het recht van de omwonenden op een gezonde geluidsomgeving herstellen (REC-GEN-2024-015);
- een regelgevend kader goedkeuren voor de geluids- en trillingenhinder, met inbegrip van contactgeluid, verbonden met het openbaar vervoer (REC-GEN-2024-016).

Ombuds Brussel

Oud Korenhuis 1
1000 Brussel
+32 2 549 67 00
contact@ombuds.brussels

www.ombuds.brussels