
339

Besluit van 6 juli 2004, houdende regels met betrekking tot de weergave en de beheersing van omgevingslawaaï alsmede inwerkingtreding van de Wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van de richtlijn omgevingslawaaï (Besluit omgevingslawaaï)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op voordracht van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 23 december 2003, kenmerk MJZ2003128216, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (PbEG L 189) en de artikelen 115, 118, vierde lid, 118a, derde lid, 122, vierde lid, en 123b, tweede lid, van de Wet geluidhinder en artikel 8.30a, eerste lid, van de Wet luchtvaart;

De Raad van State gehoord (advies van 5 april 2004, no. W08.04.0002/V);

Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 2 juli 2004, kenmerk MJZ2004067160, uitgebracht mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK 1. ALGEMEEN

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. wet: Wet geluidhinder;
- b. concentratiegebied voor horeca-inrichtingen: krachtens onderdeel 1.1.5 van de bijlage bij het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer aangewezen gebied;

- c. concentratiegebied voor detailhandel en ambachtsbedrijven: krachtens onderdeel 1.1.3 van bijlage 2 bij het Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer aangewezen gebied;
- d. richtlijn omgevingslawaaai: richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai (PbEG L 189);
- e. belangrijke weg: krachtens artikel 117, eerste of derde lid, van de wet gepubliceerd deel van een rijksweg of een provinciale weg;
- f. belangrijke hoofdspoorweg: krachtens artikel 117, tweede of vierde lid, van de wet gepubliceerd deel van een hoofdspoorweg;
- g. agglomeratie: krachtens artikel 117a van de wet als zodanig aangewezen gebied;
- h. geluidsbelastingkaart: geluidsbelastingkaart als bedoeld in artikel 118 van de wet;
- i. geluidsbelastingkaart voor een belangrijke weg of een belangrijke hoofdspoorweg: geluidsbelastingkaart als bedoeld in artikel 118, eerste lid, van de wet;
- j. geluidsbelastingkaart voor een gemeente: geluidsbelastingkaart als bedoeld in artikel 118, tweede lid, van de wet;
- k. actieplan: actieplan als bedoeld in artikel 122 van de wet;
- l. actieplan voor een belangrijke weg of een belangrijke hoofdspoorweg: actieplan als bedoeld in artikel 122, eerste lid, van de wet;
- m. actieplan voor een gemeente: actieplan als bedoeld in artikel 122, tweede lid, van de wet;
- n. woonwagenstandplaats: standplaats als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder h, van de Woningwet.

Artikel 2

Inrichtingen als bedoeld in artikel 115 van de wet, de begripsomschrijving van «verzameling van inrichtingen», onder b, zijn:

- a. inrichtingen waarop het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer van toepassing is en die in een concentratiegebied voor horeca-inrichtingen zijn gelegen;
- b. inrichtingen waarop het Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer van toepassing is en die in een concentratiegebied voor detailhandel en ambachtsbedrijven zijn gelegen.

Artikel 3

Andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in artikel 115 van de wet en in artikel 8.30a, eerste lid, van de Wet luchtvaart zijn:

- a. basisscholen;
- b. scholen voor voortgezet onderwijs als bedoeld in de Wet op het voortgezet onderwijs;
- c. scholen voor beroepsonderwijs;
- d. instellingen voor hoger onderwijs;
- e. algemene, categorale en academische ziekenhuizen, alsmede verpleeghuizen;
- f. andere gezondheidszorggebouwen dan bedoeld onder e.

Artikel 4

Geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in artikel 115 van de wet zijn:

- a. terreinen die behoren bij gebouwen als bedoeld in artikel 3, onder f, voorzover deze zijn bestemd of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg;
- b. woonwagenstandplaatsen.

Artikel 5

- Stille gebieden als bedoeld in artikel 115 van de wet zijn:
- a. de krachtens artikel 1.2, tweede lid, onder b, van de Wet milieubeheer bij provinciale milieuverordening aangewezen gebieden;
 - b. de krachtens artikel 4.9, derde lid, onder c, van de Wet milieubeheer in de provinciale milieubeleidsplannen aangeduide gebieden waarin de kwaliteit van het milieu in verband met geluid bijzondere bescherming behoeft;
 - c. de door de tot een agglomeratie behorende gemeenten bij verordening als zodanig aangewezen gebieden.

HOOFDSTUK 2. GELUIDSBELASTINGKAARTEN

§ 1. Algemeen

Artikel 6

1. Een geluidsbelastingkaart bestaat ten minste uit tabellen en uit een of meer geografische kaarten.
2. De tabellen worden ingedeeld in de volgende geluidsbelastingklassen:
 - a. voor geluidsbelasting L_{den} : 55–59, 60–64, 65–69, 70–74, en groter dan of gelijk aan 75 dB;
 - b. voor geluidsbelasting L_{night} : 50–54, 55–59, 60–64, 65–69, en groter dan of gelijk aan 70 dB.

§ 2. Geluidsbelastingkaarten voor een belangrijke weg of een belangrijke hoofdspoorweg

Artikel 7

1. In de tabellen van een geluidsbelastingkaart voor een belangrijke weg of een belangrijke hoofdspoorweg worden per geluidsbelastingklasse en per gemeente ten minste aangegeven:
 - a. het aantal woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen dat is blootgesteld aan een geluidsbelasting die groter is dan of gelijk is aan:
 - i. 55, 60, 65, 70 en 75 dB L_{den} ;
 - ii. 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
 - b. het aantal bewoners van de onder a bedoelde woningen;
 - c. indien beschikbaar, een opgave van het aantal woningen dat uit hoofde van de wet, de Woningwet, de Luchtvaartwet of de Wet luchtvaart is voorzien van extra geluidwering;
 - d. een opgave van de totale oppervlakte in km² die is blootgesteld aan een geluidsbelasting L_{den} die hoger is dan 55, 65, respectievelijk 75 dB.
2. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b, zijn exclusief de aantallen binnen agglomeraties en worden afgerond op honderdtallen.
3. Indien het betrokken bestuursorgaan een geluidsbelastingkaart vaststelt voor meer dan één belangrijke weg onderscheidenlijk voor meer dan één belangrijke hoofdspoorweg, mogen de in het eerste lid bedoelde gegevens worden aangegeven voor de gezamenlijke wegen onderscheidenlijk hoofdspoorwegen.

Artikel 8

1. Op de geografische kaart of kaarten van een geluidsbelastingkaart voor een belangrijke weg of een belangrijke hoofdspoorweg worden ten minste aangegeven:

- a. de ligging van de betrokken weg of hoofdspoorweg;
 - b. de geluidsbelasting vanwege de betrokken weg of hoofdspoorweg, aangegeven door middel van:
 - i. contouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB L_{den} ;
 - ii. contouren van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
 - c. de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die zijn gelegen binnen de onder b bedoelde contouren;
 - d. de grenzen van stille gebieden, voorzover gelegen binnen een afstand van 2,5 km tot de betrokken weg of hoofdspoorweg;
 - e. de gemeentegrenzen binnen de onder b bedoelde contouren;
 - f. de grenzen van agglomeraties binnen de onder b bedoelde contouren.
2. De afstand, bedoeld in het eerste lid, onder d, wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook onderscheidenlijk vanuit de buitenste spoorstaaf.

§ 3. Geluidsbelastingkaarten voor een gemeente

Artikel 9

Burgemeester en wethouders van een tot een agglomeratie behorende gemeente stellen voor elk van de in artikel 118, tweede lid, van de wet genoemde categorieën van geluidsbronnen een of meer afzonderlijke geluidsbelastingkaarten vast.

Artikel 10

1. In de tabellen van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente worden per geluidsbelastingklasse ten minste aangegeven:
- a. het aantal woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen dat is blootgesteld aan een geluidsbelasting die groter is dan of gelijk is aan:
 - i. 55, 60, 65, 70 en 75 dB L_{den} ;
 - ii. 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
 - b. het aantal bewoners van de onder a bedoelde woningen;
 - c. indien beschikbaar, een opgave van het aantal woningen dat uit hoofde van de wet, de Woningwet, de Luchtvaartwet of de Wet luchtvaart is voorzien van extra geluidwering.
2. De aantallen, bedoeld in het eerste lid, onder a en b, worden afgerond op honderdtallen.

Artikel 11

Op de geografische kaart of kaarten van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente worden aangegeven:

- a. de grenzen van de gemeente;
- b. de grenzen van de stille gebieden binnen de gemeente.

Artikel 12

1. Op de geografische kaart of kaarten van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente worden voorts aangegeven:
- a. wegen;
 - b. spoorwegen die niet deel uitmaken van een weg.
2. Ten aanzien van de in het eerste lid bedoelde geluidsbronnen worden aangegeven:
- a. de ligging van de betrokken geluidsbronnen;
 - b. de geluidsbelasting vanwege de betrokken categorie van geluidsbronnen, aangegeven door middel van:

- i. contouren van 55, 60, 65, 70 en 75 dB L_{den} ;
 - ii. contouren van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;
- voor zover deze contouren zijn gelegen binnen de gemeente;
- c. de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die zijn gelegen binnen de onder b bedoelde contouren.

Artikel 13

1. Op de geografische kaart of kaarten van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente worden voorts aangegeven luchtvaartterreinen, voor zover de geluidsbelasting vanwege het luchtvaartterrein binnen de gemeente overeenkomt met 55 dB L_{den} of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer.

- 2. Ten aanzien van een zodanig luchtvaartterrein wordt aangegeven:
 - a. de ligging van het luchtvaartterrein;
 - b. de zone rond het luchtvaartterrein, vastgesteld overeenkomstig de Luchtvaartwet;
 - c. de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege het luchtvaartterrein, aangegeven door middel van:
 - i. contouren die overeenkomen met een geluidsbelasting van 55, 60, 65, 70 en 75 dB L_{den} ;
 - ii. contouren die overeenkomen met een geluidsbelasting van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;voorzover deze contouren zijn gelegen buiten het luchtvaartterrein;
 - d. de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige bestemmingen die zijn gelegen binnen de onder c bedoelde contouren.

Artikel 14

1. Op de geografische kaart of kaarten van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente wordt voorts aangegeven de luchthaven Schiphol, voor zover een of meer van de in het tweede lid, onder c, bedoelde punten zijn gelegen binnen de gemeente.

- 2. Ten aanzien van de luchthaven Schiphol wordt aangegeven:
 - a. de ligging van de luchthaven;
 - b. de waarde of waarden van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting;
 - c. de punten buiten de luchthaven waar de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de luchthaven is bepaald;
 - d. de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de luchthaven ondervinden.

Artikel 15

1. Op de geografische kaart of kaarten van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente worden voorts aangegeven de inrichtingen waarop de artikelen 16 en 17 geen betrekking hebben en waarvoor ingevolge de Wet milieubeheer een ten hoogste toegelaten geluidsbelasting geldt die overeenkomt met 55 dB L_{den} of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer.

- 2. Ten aanzien van zodanige inrichtingen worden aangegeven:
 - a. de ligging van de inrichting;
 - b. de waarde van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting;
 - c. de punten buiten de inrichting waar de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de inrichting is bepaald;
 - d. de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de inrichting ondervinden.

Artikel 16

1. Op de geografische kaart of kaarten van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente worden voorts aangegeven de industrieterreinen die zijn gezoneerd krachtens de wet, voor zover de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de gezamenlijke inrichtingen op het industrieterrein overeenkomt met 55 dB L_{den} of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer.

2. Ten aanzien van zodanige industrieterreinen worden aangegeven:
- de grenzen van het industrieterrein;
 - de zone rond het industrieterrein, vastgesteld overeenkomstig de wet;
 - de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de gezamenlijke inrichtingen op het industrieterrein, aangegeven door middel van:
 - contouren die overeenkomen met een geluidsbelasting van 55, 60, 65, 70 en 75 dB L_{den} ;
 - contouren die overeenkomen met een geluidsbelasting van 50, 55, 60, 65 en 70 dB L_{night} ;voorzover deze contouren zijn gelegen buiten het industrieterrein;
 - de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die zijn gelegen binnen de onder c bedoelde contouren.

Artikel 17

1. Op de geografische kaart of kaarten van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente worden voorts aangegeven de concentratiegebieden voor horeca-inrichtingen onderscheidenlijk voor detailhandel en ambachtsbedrijven, voor zover de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor één of meer van de betrokken inrichtingen binnen het concentratiegebied overeenkomt met 55 dB L_{den} of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer.

2. Ten aanzien van zodanige concentratiegebieden worden aangegeven:
- de grenzen van het concentratiegebied;
 - de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de betrokken inrichtingen, uitgedrukt in L_{den} en L_{night} ;
 - de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die zijn gelegen binnen het concentratiegebied.

§ 4. Nadere regels

Artikel 18

Bij ministeriële regeling kan voor de toepassing van dit hoofdstuk worden bepaald dat het aantal bewoners van woningen wordt bepaald op basis van een bij die ministeriële regeling vastgesteld gemiddeld aantal bewoners per woning.

Artikel 19

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de legenda bij de geografische kaarten.

Artikel 20

Bij ministeriële regeling kunnen met betrekking tot de opstelling van geluidsbelastingkaarten nadere regels worden gesteld ter uitvoering van door de Commissie van de Europese Gemeenschappen opgestelde richtsnoeren als bedoeld in bijlage IV, onderdeel 9, bij de richtlijn omgevingslawaaï.

HOOFDSTUK 3. VERSTREKKEN VAN GEGEVENS

Artikel 21

1. Aan een verzoek om verstrekking van inlichtingen en gegevens als bedoeld in artikel 118a, eerste of tweede lid, of 123b, eerste lid, van de wet wordt voldaan binnen 3 maanden na de dag waarop het verzoek is ontvangen, dan wel, indien de inlichtingen en gegevens nog niet beschikbaar zijn, onverwijld nadat zij beschikbaar zijn gekomen.

2. Bij ministeriële regeling wordt bepaald welke inlichtingen en gegevens desverzocht in elk geval worden verstrekt.

HOOFDSTUK 4. ACTIEPLANNEN

§ 1. Algemeen

Artikel 22

1. Een actieplan bevat ten minste:
 - a. een beschrijving van de betrokken categorieën van geluidsbronnen;
 - b. een vermelding van de bevoegde instantie;
 - c. een beschrijving van het wettelijke kader met betrekking tot geluidsbelasting;
 - d. een samenvatting van de gegevens die zijn vervat in de geluidsbelastingkaart of geluidsbelastingkaarten waarop het actieplan berust;
 - e. een beschrijving van de wijze waarop aan eenieder de gelegenheid is geboden om zienswijzen over het ontwerp van het actieplan naar voren te brengen;
 - f. een inhoudelijke reactie op de onder e bedoelde zienswijzen;
 - g. een overzicht van belangrijke infrastructurele werken die zijn voorgenomen in de planperiode;
 - h. een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen met betrekking tot de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen;
 - i. een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners van woningen dat door geluid ten gevolge van de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen wordt gehinderd of ernstig gehinderd dan wel van wie daardoor de slaap wordt verstoord;
 - j. een schatting van het effect van de voorgenomen maatregelen op het aantal van de onder i bedoelde bewoners van woningen;
 - k. voor zover beschikbaar en openbaar, financiële informatie met betrekking tot de voorgenomen maatregelen;
 - l. een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan.
2. Een actieplan bevat voorts een beknopte samenvatting van de in het eerste lid bedoelde aspecten.
3. Een actieplan voor een gemeente bevat voorts:
 - a. een beschrijving van de gemeente;
 - b. een inhoudelijke reactie op de wensen en zienswijze over het ontwerp van het actieplan die door de gemeenteraad ter kennis van burgemeester en wethouders zijn gebracht.

Artikel 23

1. Een actieplan bevat een beschrijving van het beleid voor de eerstkomende vijf jaren en, voor zover dit redelijkerwijs is aan te geven, voor de vijf jaren daarna, om de geluidsbelasting vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen te beperken.

2. In de beschrijving van het beleid wordt in elk geval aandacht besteed aan de situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de wet, de Luchtvaartwet, de Wet luchtvaart dan wel de Wet milieubeheer, vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, wordt overschreden.

3. Afzonderlijk wordt aandacht besteed aan de situaties waarin tevens de waarde wordt overschreden die ingevolge de wet bij de vaststelling van de hogere waarde niet te boven mag worden gegaan.

4. Voorts wordt in elk geval het beleid ter bescherming van stille gebieden beschreven.

Artikel 24

1. In een actieplan wordt een plandrempel aangegeven, zijnde een daarbij aangegeven geluidsbelasting L_{den} en geluidsbelasting L_{night} vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, van de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen dan wel aan de grens van geluidsgevoelige terreinen.

2. De plandrempel kan voor verschillende categorieën van gevallen verschillend worden vastgesteld.

3. In het actieplan wordt in elk geval aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om te voorkomen of ongedaan te maken dat de plandrempel wordt overschreden.

4. Het actieplan geeft tevens de planning en de te verwachten effecten van de maatregelen aan.

§ 2. Nadere regels

Artikel 25

Het percentage bewoners van woningen per geluidsbelastingklasse dat door een of meer geluidsbronnen wordt gehinderd of ernstig gehinderd dan wel van wie daardoor de slaap wordt verstoord, wordt bepaald aan de hand van de in een ministeriële regeling opgenomen dosis-effectrelaties.

Artikel 26

Bij ministeriële regeling kunnen met betrekking tot actieplannen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van door de Commissie van de Europese Gemeenschappen opgestelde richtsnoeren als bedoeld in bijlage V, onderdeel 4, bij de richtlijn omgevingslawaaai.

HOOFDSTUK 5. SLOTBEPALINGEN

Artikel 27

Dit besluit en de Wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai, PbEG L 189 (geluidbelastingkaarten en actieplannen) treden in werking met ingang van 18 juli 2004.

Artikel 28

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit omgevingslawaaai.

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Staatscourant van 10 augustus 2004, nr. 151.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 6 juli 2004

Beatrix

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. L. B. A. van Geel

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Uitgegeven de *vijftiende* juli 2004

De Minister van Justitie,
J. P. H. Donner

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

Dit besluit is een van de regelingen waarmee richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189) (hierna: de richtlijn omgevingslawaai) wordt geïmplementeerd. Op wetsniveau is de richtlijn omgevingslawaai geïmplementeerd door middel van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder (Wgh) en § 8.5.4 van de Wet luchtvaart.

Dit besluit bevat regels ter uitwerking van de betrokken wetsbepalingen.

Hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder en § 8.5.4 van de Wet luchtvaart zijn in de desbetreffende wet ingevoegd door de Wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PbEG L 189 (geluidsbelastingkaarten en actieplannen). Hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder omvat de artikelen 115 tot en met 123b. Paragraaf 8.5.4 van de Wet luchtvaart omvat de artikelen 8.30a tot en met 8.30d.

De inhoud van dit besluit is afgestemd op de voorschriften van de richtlijn omgevingslawaai. Daardoor heeft ten aanzien van de inhoud van dit besluit vrijwel geen nationale beleidsvrijheid bestaan.

2. De inhoud van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder

Conform de richtlijn omgevingslawaai wordt in hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder en in § 8.5.4 van de Wet luchtvaart een systeem van geluidsbelastingkaarten en actieplannen geïntroduceerd voor belangrijke geluidsbronnen (wegen, spoorwegen en burgerluchthavens) en voor agglomeraties. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in een eveneens door de richtlijn omgevingslawaai voorgeschreven geharmoniseerde dosismaat.

Hierna volgt een beknopte weergave van de inhoud van hoofdstuk IX. Voor een meer uitgebreide toelichting op dat hoofdstuk wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij bovengenoemde wijziging van de Wet geluidhinder (Kamerstukken II 2003/04, 29 021, nr. 3). De Wet luchtvaart blijft buiten beschouwing, omdat het voorliggende besluit – met één uitzondering – alleen berust op hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder.

Geluidsbelastingkaarten

De geluidsbelastingkaart voor een belangrijke geluidsbron geeft de geluidssituatie vanwege die betrokken geluidsbron weer in het gebied rond of langs de geluidsbron. Een dergelijke geluidsbelastingkaart moet ingevolge artikel 118 van de Wet geluidhinder – om de vijf jaar – worden opgesteld voor vrijwel alle wegen die vallen onder beheer van Rijkswaterstaat, een groot aantal provinciale wegen, vrijwel alle hoofdspoorwegen in de zin van de nieuwe Spoorwegwet alsmede de luchthaven Schiphol. Welke wegen en spoorwegen het betreft, wordt elke vijf jaar bepaald aan de hand van de verkeersintensiteit en gepubliceerd in de Staatscourant (artikelen 116 en 117 van de Wgh). De geluidsbelastingkaarten voor provinciale wegen worden vastgesteld door gedeputeerde staten. De geluidsbelastingkaarten voor rijkswegen, hoofdspoorwegen en de

luchthaven Schiphol worden vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

De geluidsbelastingkaart voor een agglomeratie geeft de geluidssituatie in die agglomeratie weer vanwege wegen, spoorwegen die niet deel uitmaken van een weg, luchtvaartterreinen en de luchthaven Schiphol alsmede inrichtingen en verzamelingen van inrichtingen. Omdat Nederland de agglomeratie niet als algemene bestuurlijke eenheid kent, is in artikel 118 van de Wgh bepaald dat burgemeester en wethouders van elk van de gemeenten die behoren tot een agglomeratie, een geluidsbelastingkaart vaststellen, ieder voor het grondgebied van de eigen gemeente. De geluidsbelastingkaarten van de afzonderlijke gemeenten vormen tezamen de geluidsbelastingkaart voor de agglomeratie als geheel. De agglomeraties zijn aangewezen in de ministeriële Regeling aanwijzing agglomeraties, welke berust op artikel 117a van de Wgh. Dat gebeurt door het aanwijzen van de gemeenten die tot de agglomeratie behoren. Aanvankelijk gaat het om alle agglomeraties van meer dan 250 000 inwoners. Later gaat het om alle agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners.

Een geluidsbelastingkaart berust op een computersysteem van waaruit gegevens kunnen worden weergegeven. Die gegevens kennen twee verschijningsvormen. In de eerste plaats worden gegevens geproduceerd in de vorm van tabellen. In de tweede plaats worden gegevens weergegeven op een geografische kaart.

Een geluidsbelastingkaart heeft drie functies. Zij vormt de basis voor het verstrekken van gegevens aan de Europese Commissie, zij vormt een bron van informatie voor de burger en zij vormt de basis voor het actieplan. Mede met het oog op het tijdig verstrekken van gegevens aan de Europese Commissie is in artikel 118 van de Wgh nauwkeurig voorgeschreven wanneer de geluidsbelastingkaarten moeten zijn vastgesteld: vóór 30 juni 2007 en vervolgens vóór 30 juni van ten minste elk vijfde kalenderjaar. De geluidsbelastingkaart wordt openbaar gemaakt op de wijze die is voorgeschreven in artikel 120 van de Wgh. Zij wordt voorts binnen één maand na vaststelling toegezonden aan een daartoe door de Minister van VROM aangewezen instantie.

Actieplannen

Het actieplan bevat maatregelen voor het beheersen en waar nodig verminderen van de geluidsbelasting. Het wordt vastgesteld voor de geluidsbronnen waarvoor een geluidsbelastingkaart wordt vastgesteld en voor agglomeraties. De geluidsbelastingkaart vormt de basis voor het actieplan. De vaststelling van het actieplan geschiedt door het bestuursorgaan dat ook de geluidsbelastingkaart heeft vastgesteld. Voor agglomeraties gaat het dus opnieuw om burgemeester en wethouders van de gemeenten die tot de agglomeratie behoren.

De Wet geluidhinder geeft het tijdstip van vaststelling van een actieplan nauwkeurig aan: vóór 18 mei 2008 en vervolgens vóór 18 mei van ten minste elk vijfde kalenderjaar. Het actieplan wordt opgesteld overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (met inspraak voor eenieder) en wordt vóór de vaststelling toegezonden aan de raad (artikel 123, tweede lid, van de Wgh). Het actieplan wordt openbaar gemaakt op de wijze die is voorgeschreven in artikel 123a juncto artikel 120, eerste lid, van de Wgh. Het actieplan wordt voorts binnen één maand na vaststelling toegezonden aan een daartoe door de Minister van VROM aangewezen instantie (artikel 123a juncto artikel 120, tweede lid).

In het derde lid van artikel 122 van de Wgh worden in een actieplan twee delen onderscheiden: een beleidsmatig en een concreet deel. Het beleidsmatige deel behelst een beschrijving van het te voeren beleid om de geluidsbelasting te beperken. Het concrete deel omvat de voorgenomen in de eerstvolgende vijf jaar te treffen maatregelen om overschrijding van bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen geluidsbelastingwaarden te voorkomen of ongedaan te maken en de te verwachten effecten van die maatregelen.

3. De inhoud van het besluit

Artikel 115 van de Wgh bevat definities van begrippen die een rol spelen in het kader van de geluidsbelastingkaarten en de actieplannen. In de definitie van de volgende begrippen wordt verwezen naar een algemene maatregel van bestuur:

- verzameling van inrichtingen;
- geluidsgevoelige objecten;
- geluidsgevoelige terreinen, en
- stille gebieden.

In dit besluit wordt invulling gegeven aan een deel van de definitie van «verzameling van inrichtingen» en worden geluidsgevoelige objecten en terreinen alsmede stille gebieden aangewezen. De aanwijzing van geluidsgevoelige objecten geldt ook voor de geluidsbelastingkaart en het actieplan voor Schiphol (met artikel 8.30a, eerste lid, van de Wet luchtvaart als basis). De invulling van de overige begrippen geldt niet voor Schiphol, omdat zich in het gebied rond Schiphol geen verzamelingen van inrichtingen, geluidsgevoelige terreinen en stille gebieden bevinden.

Voorts worden in dit besluit nadere regels gesteld ten aanzien van de volgende onderwerpen. Bij elk onderwerp is het wetsartikel aangegeven waarop de betrokken regels berusten:

- de inhoud, vormgeving en inrichting van de geluidsbelastingkaarten (artikel 118, vierde lid, van de Wgh);
- de te verschaffen inlichtingen en gegevens ten behoeve van het opstellen van een geluidsbelastingkaart (artikelen 118a, derde lid, en 123b, tweede lid, van de Wet geluidhinder);
- de inhoud, vormgeving en inrichting van de actieplannen (artikel 122, vierde lid, van de Wet geluidhinder).

Deze nadere regels hebben geen betrekking op de geluidsbelastingkaart en het actieplan voor Schiphol. Regels daaromtrent worden gesteld bij ministeriële regeling krachtens de Wet luchtvaart.

De in het voorliggende besluit opgenomen nadere regels kunnen verder worden uitgewerkt bij ministeriële regeling, voor zover dat in dit besluit is aangegeven. Verder is een meer algemene grondslag voor een ministeriële regeling in het besluit opgenomen om nadere detailvoorschriften van de Europese Commissie eenvoudig te kunnen implementeren (artikelen 18 en 27).

Voorschriften voor het berekenen of meten van de geluidsbelasting zijn niet in het besluit opgenomen. Daarvoor zijn afzonderlijke regelingen vastgesteld.

Opgemerkt wordt ten slotte dat de implementatie van de richtlijn omgevingslawaaï niet ingrijpt op het Nederlandse normenstelsel. Dit besluit laat dat normenstelsel dus onverlet.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Voor de begrippen «concentratiegebied voor horeca-inrichtingen» en «concentratiegebied voor detailhandel en ambachtsbedrijven» wordt verwezen naar de toelichting op artikel 2. De definitie van het begrip «geluidsbelasting» is opgenomen in artikel 115 van de Wgh.

Overeenkomstig de wet worden in het besluit twee categorieën geluidsbelastingkaarten onderscheiden, aangeduid als «geluidsbelastingkaart voor een belangrijke weg of een belangrijke hoofdspoorweg» respectievelijk «geluidsbelastingkaart voor een gemeente». Voor actieplannen wordt in het besluit hetzelfde onderscheid gehanteerd. In artikel 1 zijn de definities ter zake opgenomen.

Artikel 2

Op de geluidsbelastingkaart voor een gemeente moet de geluidsbelasting vanwege bepaalde inrichtingen of verzamelingen van inrichtingen worden weergegeven.

Artikel 115 van de Wgh bevat een tweeledige omschrijving van het begrip «verzameling van inrichtingen». In de eerste plaats gaat het om de inrichtingen die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein. In de tweede plaats gaat het om «bij algemene maatregel van bestuur aangewezen inrichtingen, die zijn gelegen binnen een daarbij aangegeven gebied». In artikel 2 wordt invulling gegeven aan het tweede onderdeel van de omschrijving.

In artikel 2 wordt aangesloten bij de concentratiegebieden voor horeca-inrichtingen en voor detailhandel en ambachtsbedrijven. Voor deze categorieën van inrichtingen gelden algemene regels op grond van artikel 8.40 van de Wet milieubeheer (Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer en Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer). Deze algemene regels omvatten ook een geluidsnorm. In beide besluiten is echter ook geregeld dat in bij gemeentelijke verordening aangewezen «concentratiegebieden» voor de betrokken inrichtingen een hogere geluidsnorm mag worden gehanteerd. De betrokken inrichtingen in die concentratiegebieden worden in artikel 2 aangewezen als een «verzameling van inrichtingen». In de toelichting op de artikelen 17 en 18 wordt hierop verder ingegaan.

Artikelen 3 en 4

In artikel 3 wordt aangegeven welke categorieën van gebouwen voor de toepassing van hoofdstuk IX van de Wgh en § 8.5.4 van de Wet luchtvaart worden aangemerkt als «andere geluidsgevoelige gebouwen». Aangewezen worden de gebouwen die als «andere geluidsgevoelige gebouwen» zijn aangewezen in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

Op verscheidene plaatsen in de Wet geluidhinder en de daarop berustende regels worden eveneens «andere geluidsgevoelige gebouwen» aangewezen. Deze aanwijzingen vertonen soms naar de formulering en soms ook inhoudelijk enig verschil met de aanwijzing van «andere geluidsgevoelige gebouwen» in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. Voor aansluiting bij beide laatstgenoemde besluiten is vooral gekozen omdat deze besluiten een ruime formulering behelzen. Materieel is de aanwijzing in beide besluiten overigens gelijk aan de aanwijzing in de artikelen 87b,

eerste lid, onder e, en 106, eerste lid, onder e, van de Wgh. Het is de bedoeling om de aanwijzing van «andere geluidsgevoelige gebouwen» in een volgende fase van de herziening van de Wet geluidhinder te uniformeren. Artikel 3 van het voorliggende besluit zal dan zo nodig worden aangepast.

In artikel 4 wordt aangegeven welke terreinen voor de toepassing van hoofdstuk IX van de Wgh worden aangemerkt als «geluidsgevoelige terreinen». Het betreft de terreinen die als «geluidsgevoelige terreinen» zijn aangewezen in de artikelen 87b, eerste lid, onder f, en 106, eerste lid, onder f, van de Wgh. Het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart kennen het begrip «geluidsgevoelig terrein» niet.

In de richtlijn omgevingslawaai wordt niet exact aangeduid wat geluidsgevoelige objecten zijn, maar uit de context van de richtlijn valt af te leiden dat de aanwijzing van geluidsgevoelige objecten en terreinen in dit besluit goed met de richtlijn spooft.

Artikel 5

Het begrip «stil gebied» is direct ontleend aan de richtlijn omgevingslawaai. In artikel 5 worden drie categorieën gebieden aangewezen als stil gebied. In de eerste plaats betreft het alle bij een provinciale milieuverordening aangewezen stiltegebieden. In de tweede plaats betreft het de gebieden die volgens de provinciale milieubeleidsplannen vanuit geluidsoogpunt bijzondere bescherming behoeven. Daaronder kunnen ook gebieden vallen die niet zijn aangewezen als stiltegebied, zoals (delen van) de ecologische hoofdstructuur. In de derde plaats kunnen binnen een agglomeratie gelegen gemeenten stille gebieden aanwijzen.

De richtlijn omgevingslawaai maakt een onderscheid tussen stille gebieden in een agglomeratie en stille gebieden op het platteland. Een «stil gebied in een agglomeratie» is in de definitie van de richtlijn een «gebied, als afgebakend door de bevoegde instantie, bijvoorbeeld een gebied dat niet is blootgesteld aan lawaai met een waarde van L_{den} of een andere passende geluidsbelastingindicator die groter is dan een door de lidstaat vastgestelde waarde». Een «stil gebied op het platteland» wordt in de richtlijn omgevingslawaai omschreven als een «gebied, als afgebakend door de bevoegde instantie, dat niet blootstaat aan lawaai van verkeer, industrie of recreatie».

De aanwijzing van stille gebieden in artikel 5 is zo gekozen dat aan de begripsomschrijvingen van de richtlijn omgevingslawaai recht wordt gedaan. In artikel 5 wordt geen uitdrukkelijk onderscheid gemaakt tussen stille gebieden in een agglomeratie en op het platteland, omdat dit besluit geen regels bevat die tot het maken van dat onderscheid dwingen. Impliciet is het onderscheid er wel. De stiltegebieden en de beschermingsgebieden uit de provinciale milieubeleidsplannen zijn hoofdzakelijk gelegen op het platteland, maar kunnen zich uitstrekken tot binnen een agglomeratie. Zo behoort het stiltegebied «Meijndel» tot de agglomeratie Den Haag. De door de gemeenten aangewezen stille gebieden zijn per definitie gelegen in een agglomeratie.

De gemeenten moeten stille gebieden bij verordening aanwijzen. Bij aanwijzing in het actieplan zou deze aanwijzing in principe elke vijf jaar kunnen worden heroverwogen. Dat is niet de bedoeling. Bovendien maakt het feit dat in de actieplannen voor gemeenten verplicht aandacht moet worden besteed aan stille gebieden, een voorafgaande aanwijzing van die gebieden bij verordening wenselijk.

Artikel 6

Het – uit de richtlijn omgevingslawaai afkomstige – begrip «geluidsbelastingkaart» omvat meer dan in het spraakgebruik wordt verstaan onder een kaart. In het spraakgebruik is een kaart een geografische kaart. Een geluidsbelastingkaart bestaat behalve uit een of meer geografische kaarten ook uit tabellen. In artikel 6, eerste lid, is dat vastgelegd. De term «ten minste» in dat lid laat de mogelijkheid open dat de geluidsbelastingkaart nog andere onderdelen bevat, bijvoorbeeld een toelichting op de tabellen of op de geografische kaarten.

De Europese Commissie is vooral geïnteresseerd in de tabellen. De geografische kaart is meer geschikt voor publieksinformatie. Voor het weergeven van contouren langs of rond een geluidsbron is een geografische kaart overigens onmisbaar. De wettelijke bekendmaking van de geluidsbelastingkaart (artikel 120 van de Wgh) heeft betrekking op alle onderdelen van de kaart.

Afhankelijk van de situatie en de behoefte is in het kader van de geluidsbelastingkaarten een veelheid van geografische kaarten mogelijk, bijvoorbeeld voor uiteenlopende geluidsbronnen binnen een gemeente of voor de dag- en de nachtsituatie. Ook zijn «verschilkaarten» mogelijk, waarin de bestaande toestand wordt vergeleken met opties voor toekomstige situaties.

Het tweede lid van artikel 6 waarborgt dat de geluidsbelastingklassen die de richtlijn omgevingslawaai voorschrijft, op de geluidsbelastingkaart te vinden zullen zijn.

De richtlijn omgevingslawaai schrijft ook voor dat de geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt voor een meethoogte van 4 meter. Dit punt zal in de reken- en meetvoorschriften worden geregeld.

Zones langs wegen en spoorwegen; artikel 103 van de wet

De zones langs wegen en spoorwegen spelen geen rol in het kader van de geluidsbelastingkaarten. De contouren zijn ingevolge de richtlijn omgevingslawaai de centrale factor, niet de zones. Voorts vindt artikel 103 van de Wgh in het kader van het opstellen van geluidsbelastingkaarten geen toepassing.

Artikel 7 tot en met 17

In artikel 118, derde lid, van de Wgh wordt aangegeven welke gegevens een geluidsbelastingkaart ten minste moet bevatten. In de artikelen 7 tot en met 15 wordt het derde lid van artikel 118 nader uitgewerkt en aangevuld. De inhoud van de artikelen is ontleend aan de richtlijn omgevingslawaai, die ter zake nauwkeurige voorschriften bevat.

In de artikelen 7 tot en met 17 is een onderscheid gemaakt tussen de geluidsbelastingkaarten voor een belangrijke weg of een belangrijke spoorweg en geluidsbelastingkaarten voor een gemeente, omdat de regels niet geheel gelijk zijn. Om dezelfde reden zijn afzonderlijke artikelen gewijd aan de diverse categorieën van geluidsbronnen die moeten worden weergegeven op de geluidsbelastingkaarten voor een gemeente. Voorts zijn er aparte artikelen voor de twee onderdelen van een geluidsbelastingkaart, te weten tabellen en geografische kaarten.

Artikel 7

Ingevolge artikel 7 moet in de tabellen van een geluidsbelastingkaart worden aangegeven hoeveel woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen in elke geluidsbelastingklasse vallen. Dat moet worden aangegeven per gemeente waarin de weg of hoofdspoorweg is gelegen (aanhef en onderdeel a). Onderdeel b verplicht tot het aangeven van het aantal bewoners van die woningen. Daarbij kan worden gewerkt met een forfaitair aantal (zie de toelichting bij artikel 18). Onderdeel c is beperkt tot het moeten aangeven op de geluidsbelastingkaart van, indien beschikbaar, een opgave van het aantal woningen dat uit hoofde van de wet, de Woningwet, de Luchtvaartwet of de Wet luchtvaart is voorzien van extra geluidwering. Het vermelden van stille gevels is in deze bepaling niet genoemd aangezien deze gegevens in Nederland niet beschikbaar zijn. Ook de betrokken oppervlakte moet worden aangegeven (onderdeel d), maar alleen voor een geluidsbelasting van 55, 65 en 75 dB L_{den} (dus niet voor 60 en 70 dB L_{den} en niet voor L_{night}). Deze laatste beperking vloeit rechtstreeks uit de richtlijn omgevingslawaai voort.

De aantallen woningen en andere geluidsgevoelige objecten, alsmede de aantallen bewoners, worden alleen aangegeven voor het gebied dat is gelegen buiten de agglomeraties. De aantallen worden voorts afgerond op honderdtallen (tweede lid). Deze bepaling vloeit uit de richtlijn omgevingslawaai voort.

Naar verwachting zal een bestuursorgaan in de praktijk doorgaans een geluidsbelastingkaart moeten vaststellen voor meer dan één belangrijke weg of belangrijke hoofdspoorweg. In dat geval mogen de in het eerste lid bedoelde gegevens worden getotaliseerd voor alle betrokken wegen respectievelijk voor alle betrokken hoofdspoorwegen (derde lid).

Opgemerkt wordt nog dat het weergeven van de gecumuleerde geluidsbelasting per bronsoorten niet is voorgeschreven. Wel is dit toegestaan. De gecumuleerde geluidsbelasting per afzonderlijke categorie geluidsbron wordt bepaald door middel van de daarvoor geldende reken- en meetvoorschriften. De uitkomsten van die bepaling worden overeenkomstig de artikelen 7 of 8 van het ontwerpbesluit vastgelegd in de desbetreffende tabellen van de geluidsbelastingkaart.

Artikel 8

Eerste lid, onderdeel b

De geografische kaart moet volgens de richtlijn omgevingslawaai de contouren van 55 en 65 dB L_{den} bevatten. Gelet op de overige eisen die de richtlijn voor de kaart stelt, zullen ook de contouren van 60, 70 en 75 L_{den} moeten worden aangegeven. De contouren voor L_{den} en voor L_{night} zullen uit een oogpunt van helderheid doorgaans worden aangegeven op aparte geluidsbelastingkaarten.

Contouren zijn lijnen op een kaart die punten met een gelijke geluidsbelasting met elkaar verbinden. In principe kunnen contouren worden gemaakt voor iedere waarde van de geluidsbelasting, maar het is gebruikelijk om stappen van vijf dB te hanteren.

Het bepalen van de ligging van deze contouren kan op verschillende manieren. Een heel gebruikelijke manier is de rastermethode. Eerst wordt op kaart een voldoende fijnmazig raster van rekenpunten gedefinieerd. Vervolgens wordt voor al die punten de geluidsbelasting berekend, waarna met behulp van interpolatietechnieken contourlijnen worden bepaald.

Een andere methode is om rechtstreeks de geluidsbelasting op de betrokken woningen te berekenen. Vervolgens worden alle woningen geclusterd in klassen van vijf dB ingekleurd. Bij deze methode zijn de contouren de scheidslijnen tussen de verschillende kleuren.

Beide methoden voor contourbepaling zijn in dit kader bruikbaar.

Voor het bepalen van het aantal woningen in bijvoorbeeld de geluidsbelastingklasse 60–64 dB L_{den} , worden de woningen tussen de contouren van 60 en 65 dB L_{den} geteld. Deze tellingen zijn – vooral in bebouwd gebied – niet erg nauwkeurig, vandaar dat de richtlijn omgevingslawaaai slechts een opgave wil van het aantal woningen afgerond in honderdtallen. De contouren op de geluidsbelastingkaarten zijn niet geschikt voor een exacte bepaling van de geluidsbelasting van een woning, zeker wanneer tussen de bron (bijvoorbeeld een weg) en de betreffende woning afscherpende bebouwing aanwezig is. Dit komt onder andere doordat bij het karteren vereenvoudigde rekenmethodes worden gebruikt die qua invoer minder bewerkelijk zijn of minder lange rekentijden vergen. Voor het toetsen aan grenswaarden uit de Wgh en het dimensioneren van maatregelen zijn de geluidsbelastingkaarten dus niet geschikt. Daarvoor blijft men aangewezen op de standaardmethodes uit de vigerende voorschriften.

Ook bij het presenteren van geluidskaarten aan het publiek kan deze onnauwkeurigheid tot complicaties leiden. Het is heel goed mogelijk dat bewoners bekend zijn met de geluidsbelasting van hun woning, bijvoorbeeld als de woning recent gesaneerd is. De waarde van die geluidsbelasting hoeft niet overeen te komen met de waarde die ze bij hun woning van de kaart aflezen. Het kan ook voorkomen dat de maatregelen die in het later op te stellen actieplan zijn opgenomen, zijn gebaseerd op een andere geluidsbelasting dan op de kaart is terug te vinden. In de handreiking zal aandacht worden besteed aan de wijze waarop deze onvermijdelijke discrepantie kan worden uitgelegd aan het publiek.

Onderdeel d

Doorgaans vallen stille gebieden op het platteland niet binnen de voorgeschreven contouren vanwege een belangrijke weg of hoofdspoorweg. Het belang van de bescherming van deze gebieden vergt echter wel een weergave van naburige stille gebieden, om te waarborgen dat deze gebieden in de beschouwing worden betrokken bij een verandering aan de betrokken geluidsbron. Onderdeel d voorziet daarin. De geluidsbelasting ter plaatse hoeft niet te worden aangegeven.

Tweede lid

Het tweede lid van artikel 8 stemt overeen met hetgeen reeds geldt voor het bepalen van de zones langs wegen en spoorwegen.

Artikel 9

Wat agglomeraties betreft, moeten afzonderlijke geluidsbelastingkaarten worden vastgesteld voor wegen, voor spoorwegen die niet deel uitmaken van een weg, voor luchtvaartterreinen en voor de luchthaven Schiphol, alsmede voor inrichtingen en verzamelingen van inrichtingen. Hierbij gaat het per bronsoort om kaarten waarbij de geluidsbelasting van de bronsoort volgens de reken- en meetvoorschriften is gecumuleerd. Bij die cumulatie moet voor de geluidsbelasting van gezoneerde industrieterreinen gebruik worden gemaakt van reeds gecumuleerde gegevens. Voor de geluidsbelasting van inrichtingen buiten een dergelijk terrein is dat niet het geval.

De mogelijkheid is opengelaten dat per categorie geluidsbronnen (dus bijvoorbeeld voor wegen) meer dan één geluidsbelastingkaart wordt vastgesteld. Daar kan bijvoorbeeld aanleiding toe zijn in een gemeente met een groot wegennet.

Artikel 10

Onderdelen a en b

Ingevolge artikel 10 moet in de tabellen van een geluidsbelastingkaart worden aangegeven hoeveel woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen – vanwege de betrokken categorie van geluidsbronnen – in elke geluidsbelastingklasse vallen (onderdelen a en b). Onderdeel b verplicht tot het aangeven van het aantal bewoners van die woningen. Daarbij kan worden gewerkt met een forfaitair aantal (zie de toelichting bij artikel 18).

De richtlijn omgevingslawaai schrijft voor dat de indeling van woningen in geluidsklassen moet geschieden aan de hand van de geluidsbelasting op 4 meter hoogte en aan de meest blootgestelde gevel. Voorschriften hieromtrent zullen worden opgenomen in de Regeling omgevingslawaai.

Onderdeel c

Dit onderdeel betreft het vermelden van woningen die uit hoofde van een aantal wetten zijn voorzien van extra geluidwering. Het betreft drie categorieën van woningen:

- nieuwbouwwoningen die met vaststelling van een hogere waarde zijn gebouwd en waaraan daarom bijzondere isolatiemaatregelen zijn getroffen die een hogere geluidwering waarborgen dan de «standaard» van 20 decibel uit het Bouwbesluit;
- woningen waaraan op grond van een van de genoemde wetten extra voorzieningen zijn getroffen in verband met de geluidsbelasting vanwege een geluidsbron;
- woningen waaraan uit hoofde van een van de genoemde wetten saneringsmaatregelen zijn getroffen.

De gegevens inzake deze woningen behoeven conform de richtlijn omgevingslawaai alleen te worden vermeld als zij beschikbaar zijn. Gelet op het karakter van de geluidsbelastingkaart is daarvan sprake als zij elektronisch beschikbaar zijn.

Artikel 11

De grenzen van de stille gebieden binnen de gemeente moeten op de geografische kaart worden aangegeven. De geluidsbelasting ter plaatse hoeft niet te worden aangegeven.

Artikel 12

Eerste lid

De betrokken gemeenten moeten een geografische kaart maken voor wegen en voor spoorwegen die geen deel uitmaken van een weg. De term spoorwegen omvat mede tram- en metrowegen. Spoorwegen die in een weg zijn gelegen, worden weergegeven op de kaart voor wegen. Het gaat daarbij met name om tramwegen.

Niet is bepaald dat de wegen en spoorwegen alleen behoeven te worden aangegeven voorzover zij een bepaalde geluidsbelasting teweeg brengen. Doorgaans zal de gemeente namelijk een kaartondergrond

hanteren waarop alle wegen en spoorwegen, los van de geluidsbelasting, zijn weergegeven. Niettemin staat het een gemeente desgewenst vrij om alleen de wegen en spoorwegen aan te geven die 55 dB L_{den} of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer teweeg brengen.

De geluidsberekeningen ten behoeve van het opstellen van een geluidsbelastingkaart voor een gemeente hebben betrekking op de wegen en spoorwegen die een geluidsbelasting veroorzaken van meer dan 55 dB L_{den} of meer dan 50 dB L_{night} . Het is niet de bedoeling dat het totale gemeentelijke wegen- en spoorwegenstelsel word doorgerekend om te bepalen in welke gevallen de geluidsbelasting deze waarden overschrijdt. In plaats daarvan wordt een schatting van de geluidsbelasting gemaakt. Overwogen is om deze schatting een harde basis te geven door in dit besluit een criterium op te nemen, bijvoorbeeld inzake de verkeersintensiteit op een weg. Zolang aan dit criterium niet is voldaan, zouden berekeningen dan niet vereist zijn. Hiervan is echter afgezien, omdat er geen voldoende betrouwbaar criterium te vinden is. Bovendien bestaat aan een dergelijk criterium in de praktijk geen behoefte. In de praktijk is de geluidsbelasting doorgaans goed te schatten. Bij twijfel of als daar door een of meer burgers gemotiveerd om wordt verzocht, zal wel onderzoek moeten plaatsvinden.

In artikel 12 is niet voorgeschreven dat per bronsoort de gecumuleerde geluidsbelasting moet worden aangegeven. Het is wel toegestaan. Veelal zullen gemeenten dit inderdaad doen. Gemeenten plegen namelijk standaard de geluidsbelasting vanwege wegen te cumuleren. Hetzelfde geldt voor de geluidsbelasting vanwege spoorwegen.

Op de desbetreffende kaart behoeven geen emplacements te worden aangegeven. Zij vinden hun plaats op de geografische kaart voor inrichtingen.

Tweede lid

Onderdeel a

De ligging van alle (relevante) wegen en spoorwegen moet worden aangegeven, ook voor zover deze geluidsbronnen zijn gelegen buiten de gemeente. Buiten de gemeente gelegen wegen en spoorwegen zijn in elk geval relevant voor zover zij 50 dB L_{den} of meer dan wel 50 dB L_{night} of meer teweeg brengen binnen de gemeente waarvoor de kaart wordt opgesteld.

Onderdeel b

De contouren moeten worden weergegeven voor zover zij binnen de grenzen van de gemeente zijn gelegen. Dit voorschrift beperkt zich niet tot binnen de gemeente gelegen geluidsbronnen. Contouren vanwege een buiten de gemeente gelegen geluidsbron moeten dus, voor zover zij zich uitstrekken tot binnen de gemeente, worden aangegeven.

Artikel 13

Artikel 13 heeft betrekking op gezoneerde luchtvaartterreinen waarvan de maximaal toegestane geluidsbelasting een bepaalde waarde overschrijdt. Er worden contouren bepaald die betrekking hebben op de geluidsbelasting die luchtvaartverkeer in de nabijheid van het luchtvaartterrein maximaal mag teweegbrengen. Deze contouren moeten op de geluidsbelastingkaart worden weergegeven, echter alleen voor zover zij buiten het luchtvaartterrein liggen. De contouren moeten worden weergegeven in L_{den} en L_{night} . Als de contouren door de exploitant van

het luchtvaartterrein worden aangeleverd in Kosteneenheden, zal dus een rekenslag moeten plaatsvinden. In verband hiermee zijn in artikel 13 de woorden «die overeenkomen met» gebruikt.

Naast de contouren worden de grenzen van het luchtvaartterrein en de zone rond dat luchtvaartterrein aangegeven. Bij de zone gaat het om de juridische grens zoals deze is bepaald met behulp van de in de Luchtvaartwet voorgeschreven dosismaat (Kosteneenheden). De zone wordt dus niet in een L_{den} -zone omgerekend ten behoeve van de geluidsbelastingkaart. De woorden «vastgesteld overeenkomstig de Luchtvaartwet» leggen dat vast.

Aan de in artikel 5, vierde lid, van de richtlijn neergelegde verplichting van de lidstaten de Europese Commissie uiterlijk op 18 juli 2005 informatie te verstrekken over de relevante op hun grondgebied geldende of geplande grenswaarden uitgedrukt in L_{den} en L_{night} kan reeds worden voldaan met behulp van artikel 13, tweede lid, onder c. De verplichting, op grond van het tweede lid, onder b, ten aanzien van een de in het eerste lid bedoelde luchtvaartterreinen de zone rond dat terrein, vastgesteld overeenkomstig de Luchtvaartwet op de geluidsbelastingkaart van een aangewezen gemeente aan te geven, dient slechts ter complementering van de informatie van de geluidsbelastingkaart.

Artikel 14

Voor de luchthaven Schiphol wordt ingevolge de Wet luchtvaart gewerkt met een «beperkingengebied». Er geldt voor Schiphol geen zone. Ook wordt niet gewerkt met contouren. In plaats daarvan wordt de geluidsbelasting op een aantal punten bepaald. Artikel 14 geeft in verband hiermee andere voorschriften dan artikel 13.

Artikel 15

Eerste lid

Artikel 15 heeft betrekking op individuele inrichtingen die een bepaalde geluidsbelasting mogen teweegbrengen. Een individuele inrichting is een inrichting – in de zin van artikel 1.1, vierde lid, van de Wet milieubeheer – die niet behoort tot een verzameling van inrichtingen. Het gaat dus om inrichtingen die niet zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein en die ook niet deel uitmaken van de horeca-inrichtingen, detailhandel en ambachtsbedrijven die gelegen zijn binnen een daarvoor geldend concentratiegebied. Alle inrichtingen die de betrokken geluidsbelasting mogen teweegbrengen, moeten op de geluidsbelastingkaart worden aangegeven. Hieronder vallen ook – voor zover zij de betrokken geluidsbelasting mogen teweegbrengen – de inrichtingen waarop de IPPC-richtlijn betrekking heeft.

Het betreft zowel vergunningplichtige inrichtingen als inrichtingen die vallen onder algemene regels krachtens artikel 8.40 van de Wet milieubeheer.

Opgemerkt wordt dat niet de daadwerkelijke geluidsbelasting wordt aangegeven, maar de maximaal toegestane geluidsbelasting, ook wel aangeduid als de «vergunde situatie».

Individuele inrichtingen behoeven alleen op de geluidsbelastingkaart te worden aangegeven als zij een bepaalde geluidsbelasting in L_{den} en L_{night} mogen voortbrengen. Omdat de toegestane geluidsbelasting in de vergunning of in de algemene regels wordt aangegeven in een dosismaat die afwijkt van L_{den} en L_{night} , wordt in artikel 15 gesproken van een geluidsbelasting «die overeenkomt met» de desbetreffende geluids-

belasting in L_{den} en L_{night} . In de reken- en meetvoorschriften zal een eenvoudige conversiemethode worden opgenomen.

Tweede lid

Voor de individuele inrichtingen wordt niet altijd een contour bepaald. Wel zijn er (meet)punten buiten de inrichting waar de geluidsbelasting vanwege de inrichting wordt bepaald. Deze punten moeten op de geluidsbelastingkaart worden weergegeven. Is wel een contour bepaald, dan mag deze worden aangegeven.

Artikel 16

Artikel 16 heeft betrekking op gezoneerde industrieterreinen waarvan de maximaal toegestane geluidsbelasting een bepaalde waarde overschrijdt. Er worden contouren bepaald die betrekking hebben op de geluidsbelasting die de inrichtingen op het industrieterrein gezamenlijk maximaal mogen teweegbrengen. Deze contouren moeten op de geluidsbelastingkaart worden weergegeven, echter alleen voor zover zij buiten het industrieterrein liggen. De gezamenlijke inrichtingen op het industrieterrein omvatten zowel vergunningplichtige inrichtingen als inrichtingen die vallen onder algemene regels krachtens artikel 8.40 van de Wet milieubeheer.

Naast de contouren worden de grenzen van het industrieterrein en de zone rond dat industrieterrein aangegeven. Bij de zone gaat het om de juridische grens zoals deze is bepaald met behulp van de in de Wet geluidhinder voorgeschreven dosismaat. De zone wordt dus niet in een L_{den} -zone omgerekend ten behoeve van de geluidsbelastingkaart. De woorden «vastgesteld overeenkomstig de wet» leggen dat vast.

Artikel 17

Artikel 17 heeft betrekking op concentratiegebieden voor horeca-inrichtingen, detailhandel en ambachtsbedrijven waarbinnen de maximaal toegestane geluidsbelasting vanwege een of meer inrichtingen een bepaalde waarde overschrijdt. De grenzen van het concentratiegebied moeten op de geluidsbelastingkaart worden weergegeven, evenals de maximaal toegestane geluidsbelasting vanwege de betrokken inrichtingen.

Artikel 18

Bij het bepalen van het aantal bewoners van woningen dat een bepaalde geluidsbelasting ondervindt, mag worden uitgegaan van een forfaitair aantal bewoners per woning. Dit aantal kan bij ministeriële regeling worden vastgelegd. In elk geval zal er aandacht aan worden besteed in de Handreiking die zal worden opgesteld voor de nieuwe regels.

Artikel 19

Bij ministeriële regeling kunnen ten aanzien van de legenda bij geografische kaarten verdere regels worden gegeven. Met deze regels kan de vergelijkbaarheid van de geluidsbelastingkaarten worden bevorderd.

Artikel 20

Dit artikel is opgenomen ten behoeve van een eenvoudige implementatie van nadere (detail)voorschriften van de Europese Commissie.

Overigens behoeven de lidstaten voorlopig niet op andere reken- en meetmethoden over te schakelen. Vermoedelijk zal Harmonise, een project waarin Europese reken- en meetvoorschriften worden voorbereid, in 2006 adviseren over een methode en dan wordt het ingebracht in het EU-circuit, waarna er mogelijk een voorschrift komt.

Artikel 21

Eerste lid

Voor het opstellen van een geluidsbelastingkaart zal het betrokken bestuursorgaan doorgaans inlichtingen en gegevens nodig hebben van andere bestuursorganen. Zo zullen burgemeester en wethouders voor het uitvoeren van geluidberekeningen behoefte hebben aan brongerelateerde gegevens, zoals het aantal verkeersbewegingen. Gedeputeerde staten en de Minister van Verkeer en Waterstaat zullen behoefte hebben aan gegevens omtrent de bebouwing in de omgeving van de geluidsbron. Artikel 118a van de Wgh voorziet in een plicht om de benodigde gegevens desverzocht aan elkaar te verstrekken.

Het bestuursorgaan dat om de inlichtingen en gegevens verzoekt, zal het verzoek op een zodanig tijdstip moeten doen dat na het verstrijken van de termijn voor het voldoen aan dat verzoek nog voldoende tijd resteert om de geluidsbelastingkaart vast te stellen en tijdig te zenden aan de Minister van VROM.

Het is nodig om een duidelijke en niet te lange termijn te stellen voor het voldoen aan een dergelijk verzoek, omdat strakke termijnen gelden voor het verstrekken van gegevens aan de Europese Commissie op basis van de vastgestelde geluidsbelastingkaarten. In artikel 21 wordt de termijn gesteld op drie maanden. Die termijn kan echter niet altijd worden nagekomen. Gegevens die betrekking hebben op het verstreken kalenderjaar, zullen immers pas in de loop van het daarop volgende kalenderjaar beschikbaar komen. Het verzoek om die gegevens kan al zijn gedaan voordat die gegevens beschikbaar zijn. Daarvoor is in het eerste lid van artikel 21 een aparte voorziening opgenomen: zij moeten worden verstrekt zodra zij beschikbaar zijn.

In bepaalde gevallen zijn gegevens uit het verstreken kalenderjaar niet tijdig beschikbaar om de kaart tijdig te kunnen vaststellen. In dat geval kan worden gewerkt met de meest recente gegevens die beschikbaar zijn (doorgaans de gegevens die betrekking hebben op het jaar vóór het verstreken kalenderjaar), met een extrapolatie naar het kalenderjaar dat fungeert als peiljaar voor de kaart. Ingevolge de richtlijn omgevingslawaaï mogen de gegevens echter niet ouder zijn dan 3 jaar.

De actuele geluidsbelasting verband houdende met het opstijgen en landen van luchtvaartuigen wordt berekend met inachtneming van de Regeling berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden (Stcrt. 1996, 231) en de Regeling geluidsbelastingberekening kleine vliegtuigen (Stcrt. 1996, 190).

De gegevens met betrekking tot de geluidsbelasting van militaire luchtvaartterreinen worden aangeleverd overeenkomstig artikel 30c van de Luchtvaartwet.

Bepaalde brongegevens, voor zover het militaire luchtvaartterreinen betreft, worden niet verstrekt wegens het belang van de veiligheid van de Staat.

Tweede lid

In artikel 118a van de wet wordt aan de betrokken bestuursorganen de verplichting opgelegd tot het verstrekken van «alle inlichtingen en gegevens waarover zij kunnen beschikken, voor zover die voor het opstellen van die kaart noodzakelijk zijn». Daaronder vallen zowel inlichtingen en gegevens waarover de betrokken autoriteit feitelijk reeds beschikt als inlichtingen en gegevens waarover hij met een redelijke inspanning de beschikking kan krijgen. Ter voorkoming van onduidelijkheid zal bij ministeriële regeling worden bepaald welke inlichtingen en gegevens het in elk geval betreft.

Artikelen 22 tot en met 24

In het derde lid van artikel 122 van de Wgh wordt aangegeven welke onderwerpen in een actieplan ten minste moeten worden beschreven. In de artikelen 22 tot en met 24 wordt artikel 122, derde lid, nader uitgewerkt en aangevuld. De inhoud van de artikelen 22 tot en met 24 is ontleend aan de richtlijn omgevingslawaaai, die ter zake nauwkeurige voorschriften bevat.

In de artikelen is de tweeledigheid van de actieplannen terug te vinden die in § 2 al aan de orde is gekomen (beleid en concrete maatregelen). Enerzijds worden nadere regels gegeven inzake de beschrijving van het beleid om de geluidsbelasting te beperken (artikel 23). Anderzijds worden nadere regels gegeven omtrent de gevallen waarvoor in elk geval moet worden aangegeven welke maatregelen zijn voorgenomen (artikel 24).

Artikel 22

Artikel 22 betreft een aantal algemene elementen die ingevolge de richtlijn omgevingslawaaai in een actieplan moeten worden opgenomen.

Eerste lid

Onderdeel c

De beschrijving van het wettelijk kader met betrekking tot geluidsbelasting kan gestalte krijgen door een weergave van de relevante bepalingen uit de Wet geluidhinder en de daarop berustende regels.

Onderdeel d

De samenvatting van de in de geluidsbelastingkaarten vervatte gegevens omvat in elk geval het aantal gehinderde, ernstig gehinderde of in de slaap gestoorde bewoners van woningen. In veel gevallen zal daarmee kunnen worden volstaan.

Onderdelen e en f

De intentie van de richtlijn omgevingslawaaï is dat het actieplan een belangrijke rol speelt in de communicatie met de burger. De inspraak is geregeld in artikel 123, eerste lid, van de wet. Daarin wordt afdeling 3.4 (nieuw) van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing verklaard, waarbij de inspraak door belanghebbenden wordt verbreed tot een ieder. Artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht laat het betrokken bestuursorgaan een zekere ruimte. Uit het eerste lid van dat artikel volgt dat de betrokkenen hun zienswijze over het ontwerp naar keuze mondeling of schriftelijk naar voren kunnen brengen. Onderdeel e van artikel 22 bepaalt dat in het actieplan wordt beschreven hoe de inspraak is georganiseerd. Onderdeel f schrijft een inhoudelijke reactie op de naar voren gebrachte zienswijzen voor.

Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht schrijft wel de terinzagelegging van het ontwerp-actieplan voor, maar niet de plaats van terinzagelegging. Het ligt in de rede dat dit op voldoende ruime schaal zal gebeuren. Daarbij valt bijvoorbeeld ook te denken aan het ter inzage leggen van een ontwerp-actieplan voor een belangrijke weg of hoofdspoorweg in de gemeenten waar de weg of hoofdspoorweg doorheen loopt.

Opgemerkt wordt dat de diverse bestuursorganen ook elkaar zullen betrekken bij het voorbereiden van een actieplan.

Onderdeel g

Er is geen verplichting om het actieplan bij belangrijke ontwikkelingen tussentijds te wijzigen. In plaats daarvan moet bij de vaststelling van het actieplan goed vooruit worden gekeken.

Onderdeel h

Onderdeel h heeft het oog op alle reeds uitgevoerde bron- en overdrachtsmaatregelen, dus niet alleen op maatregelen voor prioritaire problemen.

Onderdelen i en j

Het begrip «beoordeling» in onderdeel i stamt uit de richtlijn omgevingslawaaï. In de Engelse versie van de richtlijn wordt de term «evaluation» gebruikt. Het gaat dus om een oordeel over het aantal betrokken bewoners. Onderdeel j sluit daar op aan door ook een schatting te vergen van de ontwikkeling van het aantal van deze bewoners. Voor deze schatting kan gebruik worden gemaakt van «verschilkaarten», waarin de bestaande toestand wordt vergeleken met opties voor toekomstige situaties.

Onderdeel k

Bij de financiële informatie kan worden gedacht aan begrotingen, kosteneffectiviteitsanalyses en kosten-/batenganalyses. De clausule «voor zover beschikbaar» is ontleend aan de richtlijn omgevingslawaaï.

Onderdeel l

In het actieplan moet ook worden teruggeblikt op het vorige plan. Het gaat zowel om het verloop van de uitvoering van dat plan als om de bereikte resultaten.

Tweede lid

Het actieplan moet ook een beknopte samenvatting bevatten. Deze bepaling is vooral van belang omdat een samenvatting van het actieplan aan de Europese Commissie dient te worden gezonden.

Derde lid

Onderdeel a

In een actieplan voor een gemeente moet een beeld worden gegeven van de geluidsbronnen waarom het gaat.

Onderdeel b

Ingevolge het tweede lid van artikel 123 van de wet kan de gemeenteraad wensen en zienswijzen ten aanzien van het ontwerp van het actieplan ter kennis van burgemeester en wethouders brengen. Daarop moeten burgemeester en wethouders inhoudelijk reageren.

Artikel 23

Ingevolge de richtlijn omgevingslawaai moet in een actieplan een langetermijnstrategie zijn opgenomen. Mede daarom is in het eerste lid van artikel 23 een doorkijk tot en met het volgende actieplan voorgeschreven.

In het tweede lid is aangegeven dat in het beleid aandacht moet worden besteed aan situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, wordt overschreden. Afhankelijk van de situatie gaat het om de voorkeursgrenswaarde of de vastgestelde hogere waarde. Afzonderlijk moet aandacht worden besteed aan de situaties waarin tevens de maximale grenswaarde wordt overschreden (derde lid). Aan het tweede en derde lid ligt de gedachte ten grondslag dat de prioriteit in het beleid hoger zal liggen naarmate de geluidsbelasting hoger ligt. Opgemerkt wordt dat het gaat om het beleid ter zake, en dus niet om beschouwingen op het niveau van individuele woningen.

Het beleid ter bescherming van stille gebieden wordt in het vierde lid expliciet genoemd. De woorden «in elk geval» geven aan dat het vierde lid geen uitputtende regeling geeft van wat in het beleidsgedeelte van het actieplan kan worden opgenomen.

Artikel 24

Ingevolge de richtlijn omgevingslawaai moeten de maatregelen in een actieplan in het bijzonder zijn gericht op «prioritaire problemen». De richtlijn duidt echter niet exact aan wat met deze term wordt bedoeld. Wel geeft de richtlijn aan dat deze problemen door de lidstaten worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria.

Artikel 24 heeft betrekking op «prioritaire problemen». Een probleem is prioritair als een in het actieplan aangegeven «plandrempel» wordt overschreden. In het eerste lid wordt aangegeven wat moet worden verstaan onder een «plandrempel». Het bestuursorgaan dat het actieplan vaststelt, bepaalt zelf wat de plandrempel is. De plandrempel kan verschillen voor verschillende situaties (tweede lid). Zo kan een andere

plandrempel worden vastgesteld voor saneringssituaties en nieuwe situaties of voor verschillende categorieën van geluidsbronnen.

Het ligt in de rede dat lopende en nog niet aangepakte sanerings-situaties in de zin van de Wet geluidhinder in elk geval als «prioritair probleem» zullen worden aangemerkt. Daarnaast zal het gaan om andere gevallen waarin de geluidsbelasting een bepaalde waarde te boven dreigt te gaan of gaat.

Alle prioritaire problemen moeten in het actieplan worden benoemd, maar dit voorschrift impliceert niet de verplichting tot het (in de planperiode) daadwerkelijk nemen van maatregelen ten aanzien van een prioritair probleem. Een dergelijke verplichting kan wel uit anderen hoofde bestaan (bijvoorbeeld de saneringsbepalingen van de Wet geluidhinder). Ten aanzien van een prioritair probleem kan dus ook aangegeven worden dat geen maatregelen zijn voorgenomen. Dat zal uiteraard wel moeten worden gemotiveerd.

Noch in artikel 122 van de Wgh noch in artikel 24 van dit besluit wordt aangegeven welke typen van maatregelen in het actieplan kunnen of moeten worden opgenomen. Het actieplan heeft een ruime strekking, en kan dus uiteenlopende maatregelen bevatten. Ook in de richtlijn omgevingslawaaï wordt een breed scala aan mogelijke maatregelen genoemd, waaronder verkeersplanning en ruimtelijke ordening. Het gaat in principe om maatregelen die vallen binnen de grenzen van de bevoegdheid van het desbetreffende bestuursorgaan. In beschrijvende zin kunnen ook maatregelen van andere bestuursorganen worden aangegeven. Soms zal dat noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld als maatregelen van diverse bestuursorganen met elkaar samenhangen.

Artikel 25

Artikel 25 biedt de mogelijkheid om bij ministeriële regeling dosis-effectrelaties te regelen. Deze worden door de Europese Commissie op grond van bijlage V, onderdeel 4, van de richtlijn vastgesteld en worden door de lidstaten integraal overgenomen.

Artikel 26

Voor dit artikel geldt hetzelfde als voor artikel 20.

Artikel 27

Dit artikel voorziet in de inwerkingtreding van het onderhavige besluit en tevens in de inwerkingtreding van de Wet van 30 juni 2004 tot wijziging van de Wet geluidhinder, de Wet luchtvaart en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van de richtlijn omgevingslawaaï. De inwerkingtreding is bepaald op 18 juli 2004, zijnde de datum waarop de richtlijn moet zijn geïmplementeerd.

De Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. L. B. A. van Geel

Transponeringstabel

Richtlijn omgevingslawaaai	Implementatie (Wgh staat voor Wet geluidhinder, Wlv voor Wet luchtvaart, Bo voor Besluit omgevingslawaaai en Ro voor Regeling omgevingslawaaai)
Artikel 1 (Doelstellingen)	Behoeft geen specifieke implementatie
Artikel 2 (Werkingsfeer)	Artikel 118 Wgh, artikel 8.30a, eerste lid, Wlv
Artikel 3 (Definities)	Artikelen 1 en 115 Wgh, artikel 8.30a, tweede lid, Wlv
Artikel 4 (Uitvoering en verantwoordelijkheden)	Artikelen 118, eerste en tweede lid, 120, derde lid, 122, eerste en tweede lid, Wgh, artikelen 8.30a, eerste lid, 8.30c, derde lid, en 8.30d, eerste en vierde lid, Wlv en artikel 2 Ro
Artikel 5, eerste lid (Geluidsbelastingindicatoren)	Artikelen 115, 118, eerste, tweede en derde lid, 119 en 122, derde lid, Wgh, artikel 8.30a, tweede, derde en vierde lid, Wlv
Artikel 5, tweede tot en met vierde lid	Behoeft geen specifieke implementatie
Artikel 6, eerste en derde lid (Bepalingsmethoden)	Artikel 3 en bijlagen 4 en 5 Ro
Artikel 6, tweede lid	Behoeft geen specifieke implementatie
Artikel 7, eerste, tweede en vijfde lid (Geluidsbelastingkaarten)	Artikelen 116, 117, 117a, 118, eerste en tweede lid, 118a en 123b Wgh, artikelen 8.30a, eerste lid, en 8.30b Wlv, artikel 17 nieuwe Spoorwegwet, artikelen 4, 7, tweede lid, 4.14, tweede lid en 4.20, tweede lid, Wet milieubeheer
Artikel 7, derde lid	Artikel 118, derde en vierde lid, Wgh, artikel 8.30a, derde en vierde lid, Wlv, artikelen 6 t/m 17 en 20 Bo en artikelen 6 en 7 en bijlage 1 Ro
Artikel 7, vierde lid	Artikel 123b Wgh
Artikel 8, eerste, tweede en vijfde lid (Actieplannen)	Artikel 122, eerste en tweede lid, Wgh, artikel 8.30d, eerste lid, Wlv, artikel 17 nieuwe Spoorwegwet
Artikel 8, derde lid	Behoeft geen specifieke implementatie
Artikel 8, vierde lid	Artikel 122, derde en vierde lid, Wgh, artikel 8.30d, tweede en vijfde lid, Wlv, artikelen 20 t/m 24 en 26 Bo
Artikel 8, zesde lid	Artikel 123b Wgh
Artikel 8, zevende lid	Artikel 123 Wgh, artikel 8.30d, derde lid, Wlv
Artikel 9, eerste en tweede lid (Informatie voor het publiek)	Artikelen 120, eerste en tweede lid, en 123a Wgh, artikelen 8.30c, eerste en tweede lid, 8.30d, vierde lid, Wlv
Artikelen 10 tot en met 16 (Diverse onderwerpen)	Behoeven geen specifieke implementatie
Bijlage I (Geluidsbelastingindicatoren)	Artikel 115 Wgh, bijlagen 4 en 5 Ro, artikel 8.30a, tweede lid, Wlv, ministeriële regeling op basis van artikel 8.30a, vierde lid, Wlv
Bijlage II (Bepalingsmethoden voor de geluidsbelastingindicatoren)	Bijlage 4 en 5 Ro, ministeriële regeling op basis van artikel 8.30a, vierde lid, Wlv
Bijlage III (Bepalingsmethoden voor gezondheidseffecten)	Bijlage 3 Ro, ministeriële regeling op basis van artikel 8.30d, vijfde lid, Wlv
Bijlage IV (Minimumeisen voor geluidsbelastingkaarten)	Artikelen 6 t/m 17 en 20 Bo, artikelen 6 en 7 Ro, vierde lid, Wgh, ministeriële regeling op basis van artikel 8.30a, vierde lid, Wlv
Bijlage V (Minimumeisen voor actieplannen)	Artikelen 20 t/m 24 en 26 Bo en luchthavenverkeerbesluit, ministeriële regeling op basis van artikel 8.30d, vijfde lid, Wlv
Bijlage VI (Aan de Commissie toe te zenden gegevens)	Behoeft geen specifieke implementatie