

VADMECUM VOOR WEGVERKEERSLAWAAI IN DE STAD

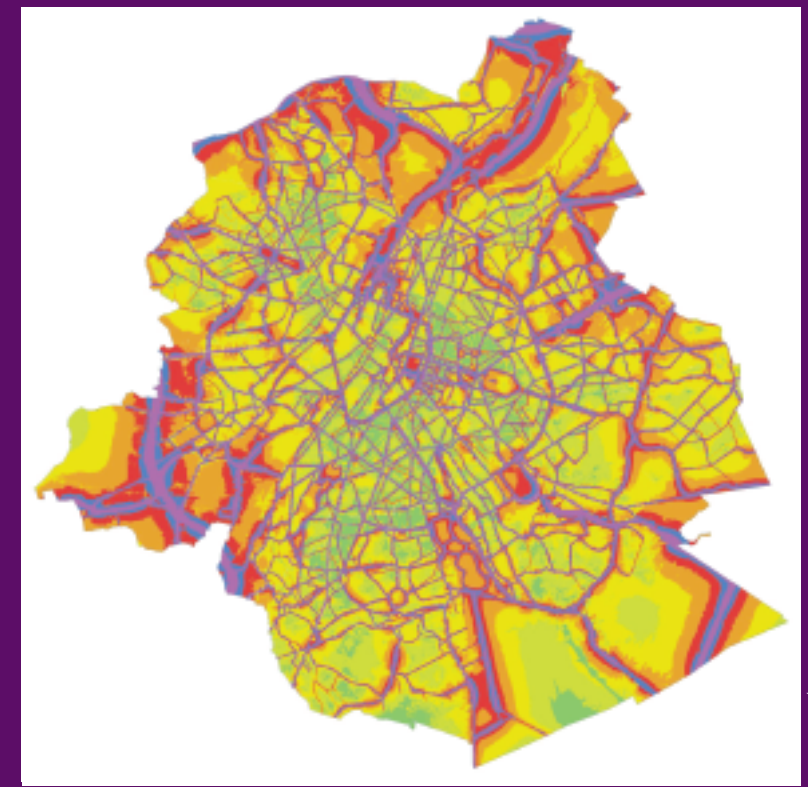


3

Het wettelijk kader



Kaart met het blootstellingsniveau aan verkeerslawaai in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Jaarlijks gemiddeld niveau volgens Indicateur L_{den} (Day-Evening-Night)

L_{den}	
	≤ 45 dB(A) Heel stille
	45-50 dB(A)
	50-55 dB(A) Stille
	55-60 dB(A)
	60-65 dB(A) Lawaierig
	65-70 dB(A)
	> 70 dB(A) Heel lawaierig

Bron : BMM, Ufois 2002



RICHTLIJN VOOR DE LEZER



Op de rechter pagina vindt de lezer een geordende en doorlopende tekst.
Op de linker pagina wordt aanvullende informatie weergegeven.



Bij tekst die **VET**, in **HOOFDLETTERS** of in het **ZACHTPAARS** is afgedrukt, kan de lezer zich wenden tot een kader op de linkerpagina voor bijkomende informatie.



Voor nadere informatie kan de lezer zich wenden tot de fiche waarvan het nummer is weergegeven op het uithangbord.

Tekst ^x

De cijfers die worden weergegeven als exponent verwijzen naar referenties aan het einde van de fiche.

Tekst

Verklaring van een begrip of een belangrijk element.

Tekst

Woord of begrip gevolgd door zijn definitie.

(X)

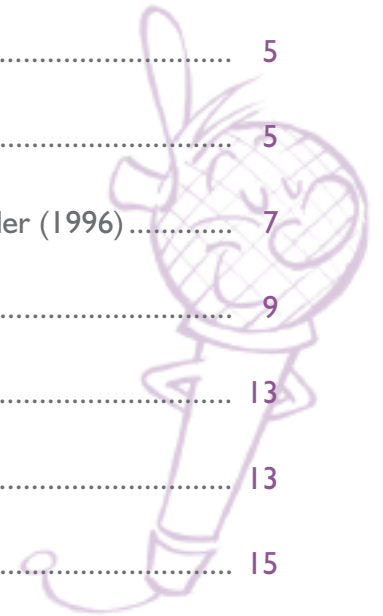
De Romeinse cijfers verwijzen naar de wetteksten opgesomd op het einde van de fiche.



INHOUDSOPGAVE



Inleiding.....	3
De Europese context	5
Eerste Europese richtlijnen (1970-1992)	5
Het Groenboek: een toekomstig beleid inzake de bestrijding van geluidshinder (1996).....	7
Richtlijnen volgend op het Groenboek (2000-2002).....	9
De Belgische context.....	13
De Federale wetgeving.....	13
Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.....	15
Het Vlaamse Gewest.....	19
Het Waalse Gewest.....	19



INLEIDING



In de vorige fiche werd aangetoond dat lawaai een waaier aan nefaste gevolgen heeft op de gezondheid. De diverse overheden en de Europese Gemeenschap zijn zich recent ten volle bewust geworden van deze problematiek. Hierdoor wordt momenteel volop regelgeving op dit gebied opgesteld of herwerkt.

Volgende vragen worden veel gesteld met betrekking tot regelgeving inzake lawaai:



- Welke politiek volgt de E.U. met betrekking tot geluidsnormen?
- Hoe is men gekomen tot het Groenboek dat de toekomstige politiek uitstippelt van de strijd tegen de geluidshinder en wat heeft het teweeggebracht?
- Bestaan er in België normen voor verkeerslawaai en zo ja, welke?
- Welk beleid voert men in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot lawaai?

Deze fiche is vooral gericht op de wetten in verband met verkeerslawaai. Sommige wetteksten worden volledig hernoemen in de technische handleiding.

RICHTLIJN INZAKE HET TOELAATBARE GELUIDSNIVEAU EN HET UITLAATSYSTEEM VAN MOTORVOERTUIGEN: EVOLUTIE

Sinds het opstellen in 1970 van de “richtlijn inzake de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten der Europese Unie betreffende het toelaatbare geluidsniveau en het uitlaatsysteem van motorvoertuigen” werden talrijke wijzigingen aangebracht. Deze gaan in de richting van een geleidelijke vermindering van de toelaatbare geluidsniveaus.

De opgelegde grenswaarden voor het geluidsniveau worden per voertuigcategorie samengevat in de volgende tabel (I).

	Waarden van de index L_{Amax} uitgedrukt in dB(A)			
	1970	1977/1981	1984	1992 (momenteel in voege)
Voertuigen voor het vervoer van personen met 9 zitplaatsen, deze van de bestuurder inbegrepen	82	80	77	74
Voertuigen voor het vervoer van personen met 9 zitplaatsen, deze van de bestuurder inbegrepen en met een maximaal toegelaten gewicht van niet meer dan 3,5 ton: - met een motorvermogen van minder dan 150 kW - met een motorvermogen van 150 kW of meer	84	81	80	78
	84	81	83	80
Voertuigen voor het vervoer van goederen met een maximaal toegelaten gewicht van meer dan 3,5 ton: - met een motorvermogen van minder dan 75 kW - met een motorvermogen van meer dan 75 kW maar minder dan 150 kW - met een motorvermogen van meer dan 150 kW	89	86	81	77
	89	86	83	78
	89	86	84	80

Deze emissiewaarden worden gemeten op een afstand van 7,5 m van de plaats waar het voertuig passeert met een motorregime dat op $\frac{3}{4}$ van zijn maximaal vermogen wordt gehouden.

Ter informatie: de Richtlijn 97/24/EG (III) geeft de grenswaarden voor de geluidsniveaus voor gemotoriseerde tweewielers.



DE EUROPESE CONTEXT



1970 : Richtlijn toelaatbaar geluidsniveau van motorvoertuigen



1993 : 5^{de} actieprogramma betreffende het milieu

1996 : Het Groenboek

1997 : Resolutie van de Commissie die gaat in de richting van de acties voorzien in het Groenboek

2002 : Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai

5

Twintig percent van de bevolking van de E.U. – dit is 80 miljoen mensen – woont in gebieden waar een geluidsniveau heerst dat schadelijk voor de gezondheid¹ wordt geacht. Lawaaihinder is één van de belangrijkste klachten van Europeanen over hun leefomgeving.

EERSTE EUROPESE RICHTLIJNEN (1970 - 1992)

Vanaf 1970 heeft de E.U. gedurende twintig jaar richtlijnen uitgevaardigd die maximale geluidsniveaus aan de bron (emissionormen) vastleggen bij de ingebruikname van wegvoertuigen, treinen, vliegtuigen en bepaalde types machines. In deze periode werd echter geen enkele norm gedefinieerd voor het lawaai in de omgeving (immissienorm). De problematiek van de hinder op de immissieplaats was dus niet de eerste zorg van de wetgever.

Zo legde de eerste richtlijn met betrekking tot **VERKEERSGELUID** (III), aangenomen in 1970, de toelaatbare geluidsniveaus vast voor de verschillende types wegvoertuigen.



Het **vijfde Europese actieprogramma** betreffende het milieu van 1993 heeft deze tendens omgekeerd: voor het eerst werden er doelstellingen voor de blootstelling aan lawaai vooropgesteld die moeten worden bereikt voor het jaar 2000. In dit kader en met als doel de wetgeving van de lidstaten te harmoniseren heeft de E.U. in 1996 een Groenboek gepubliceerd met als titel: "Een toekomstig beleid inzake de bestrijding van geluidshinder" (IV).



ACTIES VOORGESTELD IN HET GROENBOEK

Het Groenboek maakt een stand van zaken op en overloopt de maatregelen die al werden genomen door de lidstaten. In grote lijnen worden volgende acties voorgesteld:

- ♪ de methodes voor de evaluatie van blootstelling aan lawaai op elkaar afstellen door de uitwisseling van informatie en het opstellen van geluidskarten; vervolgens de streefwaarden samen met de maatregelen nodig om deze te bereiken vastleggen;
- ♪ verkeerslawaai verminderen, in het bijzonder het lawaai veroorzaakt door de banden, en de aanwending van stille wegdekken promoten;
- ♪ de lidstaten aanzetten om met wetgevende initiatieven het lawaai van spoorverkeer te verminderen;
- ♪ de constructie van minder lawaaiërende luchtvaarttuigen bevorderen en de bevolking beschermen door het opstellen van plannen voor grondgebruik;
- ♪ de wetgeving betreffende de geluidsemissie in het milieu door materieel voor gebruik buitenshuis vereenvoudigen en een etikettering voorzien met de maximale emissiewaarden.



DE BESLISSINGEN VAN DE RESOLUTIE VAN JUNI 1997

De Resolutie van de Commissie van juni 1997 moedigt het nemen van maatregelen aan de bron aan, evenals het uitvoeren van studies naar de effecten van lawaai op de gezondheid en de sociale kost van lawaai. Volgende resoluties werden aangenomen:

- ♪ het vaststellen van gemeenschappelijke meet- en berekeningsmethodes voor de beoordeling van geluid en het vastleggen van gemeenschappelijke blootstellingindices, zowel voor de dag- als de nachtperiode;
- ♪ het uitwerken van karten met de graad van blootstelling aan lawaai;
- ♪ een aangepaste planning van het grondgebruik.





HET GROENBOEK: EEN TOEKOMSTIG BELEID INZAKE DE BESTRIJDING VAN GELUIDSHINDER (1996)

1970 : Richtlijn toelaatbaar geluidsniveau van motorvoertuigen

1993 : 5^{de} actie-programma betreffende het milieu

1996 : Het Groenboek

1997 : Resolutie van de Commissie die gaat in de richting van de acties voorzien in het Groenboek

2002 : Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai

Het **Groenboek** vindt zijn oorsprong in de wil om het openbaar debat te simuleren over de toekomstige politiek betreffende de reductie van lawaai en om de strijd tegen het lawaai op het wetgevend vlak een grotere prioriteit mee te geven.

Het Groenboek stelt dat, niettegenstaande wetgevende actie en technische verbeteringen het emissielawaai van de voertuigen heeft kunnen verminderen, er geen vooruitgang is geboekt inzake de blootstelling aan lawaai. De gunstige effecten van de verlaging van de lawaai-emissie aan de bron zijn immers teniet gedaan door de toename van het verkeer en de grotere spreiding ervan, zowel in de tijd als in de ruimte. Ook de ontwikkeling van lawaaiërige hobby's en het toerisme speelden een nefaste rol.

Meerdere **ACTIES** worden **VOORGESTELD IN HET GROENBOEK** en dit met het oog op de vermindering van diverse types lawaai (wegverkeer, spoorverkeer,...). Tevens worden er acties voorgesteld om de kwaliteit en de vergelijkbaarheid van informatie met betrekking tot lawaai die in de diverse lidstaten voorhanden is, te verbeteren.

In juni 1997 baseert de Commissie zich op het Groenboek om een **RESOLUTIE** (V) aan te nemen die gaat in de richting van de acties die worden voorgesteld in het document. In deze **Resolutie** wordt gevraagd om zo snel mogelijk een kaderrichtlijn betreffende de vermindering van het omgevingslawaai op te stellen. Deze Richtlijn werd aangenomen in maart 2002 en draagt als titel: "Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai" (zie infra).



GRENSWAARDEN VOOR GELUIDSEMISSIES VAN BANDEN VAN MOTORVOERTUIGEN

Bij wijze van voorbeeld worden in onderstaande tabel de grenswaarden gegeven voor de geluidsemis­sie van toerismebanden.

Nominale breedte van de band in mm	Grenswaarden in dB(A)
≤ 145	72
$> 145 \leq 165$	73
$> 165 \leq 185$	74
$> 185 \leq 215$	75
> 215	76

Deze waarden blijven geldig tot 30 juni 2007. De richtlijn voorziet afnemende grenswaarden tot midden 2009. Tevens geeft de richtlijn grenswaarden voor banden van voertuigen voor vervoer van goederen en de omstandigheden hoe deze niveaus moeten worden gemeten.





RICHTLIJNEN VOLGEND OP HET GROENBOEK (2000-2002)

1970 : Richtlijn toelaatbaar geluidsniveau van motorvoertuigen

1993 : 5^{de} actieprogramma betreffende het milieu

1996 : Het Groenboek

1997 : Resolutie van de Commissie die gaat in de richting van de acties voorzien in het Groenboek

2002 : Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai

8

Enkele richtlijnen die handelen over de lawaaiproblematiek werden aangenomen als gevolg van het Groenboek. Het gaat over:

- 🎵 een richtlijn die de grenswaarden vastlegt voor de emissie van lawaai door materieel voor gebruik buitenshuis (VI). De tekst werd aangenomen in de loop van 2002 en werd al in 2002 omgezet in Belgische wetgeving (VII);
- 🎵 een richtlijn betreffende geluidsemissie van banden van motorvoertuigen (2001) (VIII);
- 🎵 een richtlijn met het oog op het verminderen van het lawaai van luchthavens door het opleggen van de verplichting om aan bepaalde geluidsnormen te voldoen (2002) (IX);
- 🎵 een richtlijn betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (2002) (X).

De twee richtlijnen die handelen over wegverkeerslawaai en die in het bijzonder van belang zijn in het kader van deze handleiding (richtlijn betreffende geluidsemissie van banden van motorvoertuigen en de richtlijn betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai) worden in het vervolg van deze paragraaf nader besproken.

RICHTLIJN BETREFFENDE GELUIDSEMISSIE VAN BANDEN VAN MOTORVOERTUIGEN (2001)

Deze Richtlijn inzake de banden van motorvoertuigen heeft als enig doel om de goedkeuringsvoorwaarden vast te leggen voor de verschillende types banden voor de verschillende categorieën voertuigen die verkocht worden in de E.U.

Onder de talrijke voorwaarden die worden opgelegd aan de banden, zijn er ook de **VEREISTEN BETREFFENDE DE EMISSIE VAN LAWAAI**.



KAARTEN MET DE GRAAD VAN BLOOTSTELLING AAN LAWAAI

Met het oog op het verkrijgen van vergelijkbare gegevens preciseert de Richtlijn dat de lidstaten gebruik moeten maken van de lawaai-indicatoren L_{den} en L_{night} bij het opstellen van de kaarten met de graad van blootstelling aan lawaai.

De bevoegde overheden moeten deze kaarten opstellen en de gegevens overmaken aan de Commissie binnen een termijn van vijf jaar, te rekenen vanaf de publicatiedatum van de Richtlijn en dit voor de steden van meer dan 250.000 inwoners en voor de belangrijke wegen en spoorwegen. Voor de kaarten van de agglomeraties van 100.000 tot 250.000 inwoners krijgt men een termijn van 10 jaar.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft al een plan vastgelegd voor de strijd tegen het lawaai voor de periode 2000-2005 (zie verder). In 2002 werd een kaart met de graad van blootstelling aan lawaai (L_{den}) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgewerkt door het B.I.M. en Urbis. Men gebruikte hiertoe speciale software om geluidsniveaus te voorspellen. Deze kaart is afgedrukt op de binnenzijde van de kaft.





RICHTLIJN BETREFFENDE DE EVALUATIE EN DE BEHEERSING VAN OMGEVINGSLAWAAI (2002)



In maart 2002 nam de Commissie een Richtlijn aan betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï, zich hierbij baserend op de voorstellen en bevindingen van meerdere werkgroepen werkzaam op verschillende domeinen.

Het belangrijkste objectief van deze richtlijn is om een gemeenschappelijke benadering vast te leggen om schadelijke gevolgen van blootstelling aan omgevingslawaaï (zoals hinder) te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Dit doel zal worden bereikt door het nemen van volgende acties:

- 🎵 de realisatie van **kaarten met de blootstelling aan omgevingslawaaï**, in eerste instantie voor de grote agglomeraties, de grote weg- en spoorwegassen en de grote luchthavens;
- 🎵 het aannemen door de lidstaten van **actieplannen**, gebaseerd op deze **GELUIDSKAARTEN** om het omgevingslawaaï te voorkomen en terug te dringen;
- 🎵 **het informeren van het publiek** door middel van de verspreiding van de geluidskaarten en de actieplannen.



1970 : Richtlijn toelaatbaar geluidsniveau van motorvoertuigen

1993 : 5^{de} actieprogramma betreffende het milieu

1996 : Het Groenboek

1997 : Resolutie van de Commissie die gaat in de richting van de acties voorzien in het Groenboek

2002 : Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï



8

DE BELGISCHE CONTEXT



Sinds 1989 zijn de meeste bevoegdheden inzake milieu overgeheveld van het federale naar het niveau van de gemeenschappen en dit ten gevolge van de regionalisering van België. Elke regio beschikt dus over zijn eigen politiek en zijn eigen wetgeving op het vlak van milieu. Een aantal wetteksten die vóór 1989 op het federale niveau werden uitgewerkt zijn echter tot de dag van vandaag in voege gebleven.

DE FEDERALE WETGEVING

De Belgische federale wetgeving inzake lawaai bestaat in wezen uit de kaderwet van 18 juli 1973 (XI). Deze wet heeft tot doel lawaai van uiteenlopende soorten bronnen (o.a. motorvoertuigen en vliegtuigen*) te voorkomen of te bestrijden. Met dit doel worden verschillende soorten maatregelen opgesomd, zoals de verplichting om geluidsreducerende voorzieningen te plaatsen.

Sinds het midden van de jaren '70 werden verschillende koninklijke besluiten uitgevaardigd, gewijzigd en opgeheven betreffende motorsporten, grasmaaiers, toestellen en materieel op bouwerven en elektronisch versterkte muziek op openbare en private plaatsen.

Sinds het begin van de jaren '70 heeft België ook normen vastgelegd voor de emissie van lawaai van voertuigen in het verkeer, teneinde te voldoen aan de eerder besproken Europese richtlijnen. Deze normen werden vastgelegd door de aanpassing van een koninklijk besluit van maart 1968 (XII), dat een algemeen reglement omvat betreffende de technische bepalingen waaraan auto's moeten voldoen.

* Hefschroefvliegtuigen, spoorwegwagens, geluidssignalisatie aan onbewaakte overwegen, vaartuigen, machines opgesteld in werkplaatsen en fabrieken, machines opgesteld op bouwerven en huishoudelijke toestellen.

VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT HET WEGVERKEERSLAWAAI OPGENOMEN IN HET PLAN VOOR DE STRIJD TEGEN DE GELUIDSHINDER 2000-2005

De voornaamste doelstellingen met betrekking tot het wegverkeerslawaai opgenomen in het Plan voor de Strijd tegen de Geluidshinder van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn de volgende:

- ♪ De Brusselse Regering moet de volgende principes ontwikkelen bij elke ingreep (bouw, renovatie of herinrichting) aan de gewestwegen in Brussel:
 - n toepassing van het principe van de voorafgaande evaluatie van de gevolgen op het gebied van lawaai van wegenwerken;
 - n definitie van een methodologie om in de lastenboeken van de BUV de kosten voor de studie op te nemen;
 - n een samenwerking tot stand brengen met het BIM bij het proces van het ontwikkelen van de projecten van het BUV. Het gaat in het bijzonder over de opvolging van de geluidsstudies, het formuleren van aanbevelingen bij toekomstige inrichtingen en het beoordelen van de efficiëntie van de realisaties na de werken.
- ♪ De Regering moet in samenwerking met het BIM en het BUV instrumenten ontwikkelen voor de geïntegreerde planning en beheersing van het wegverkeerslawaai ten behoeve van de verantwoordelijken voor de landinrichting, stadsplanning, mobiliteit en wegennet in de stedelijke omgeving. Onderhavige handleiding is één van de bedoelde instrumenten.
- ♪ In haar beheerscontract met de MIVB moet de Regering het principe van het overleg met het BIM en het BUV opnemen met het oog op het voeren van een politiek voor minder lawaai.
- ♪ De Regering moet de ABN belasten met de opdracht om in samenwerking met het BIM een plan uit te werken om minder lawaai te maken bij het ophalen van afval.
- ♪ In het kader van het plan IRIS moeten het BUV in samenwerking met de gemeentes, het BROH, het BIM en de betrokken economische sectoren trachten de negatieve effecten die verbonden zijn aan het vervoer van goederen op het grondgebied van het BHG te beperken en dit via een verkeersplan.
- ♪ Er moeten controlecampagnes worden uitgevoerd door de politie met steun van het BIM om de vigerende geluidsnormen voor motorvoertuigen, in het bijzonder voor brommers, te doen respecteren.





HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Op 17 juli 1997 nam het Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een raamordonnantie aan met betrekking tot de strijd tegen de geluidshinder in de stedelijke omgeving (XIII) in navolging van de Europese Richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Deze ordonnantie heeft drie objectieven:

- ♪ het voorkomen van lawaai en trillingen afkomstig van vaste en mobiele bronnen;
- ♪ het invoeren van een akoestische bescherming voor de bewoonde gebouwen en voor de open ruimten voor privé of collectief gebruik;
- ♪ Het beschermen van bewoners van gebouwen tegen geluidshinder.

Artikel 10 van de ordonnantie laat aan derden toe om aan het College van Burgemeester en Schepenen of aan de Regering van het BHG te vragen een onderzoek in te stellen naar geluidshinder in hun buurt en, naargelend het geval, de preventieve of curatieve maatregelen te nemen die zich opdringen.



Aan de andere kant heeft de Regering een **PLAN VOOR DE STRIJD TEGEN DE GELUIDSHINDER** aangenomen voor de periode 2000-2005. Dit plan bestaat uit de uitvoering van het luik planning van de strijd tegen de geluidshinder van de ordonnantie. Het BIM is in samenwerking met het BUV belast met de uitwerking van het plan.

Het plan herneemt een aantal zwarte punten, bepaald op basis van klachten van inwoners of op basis van de geluidskaart. Het is de bedoeling dat elk zwart punt het voorwerp uitmaakt van een studie. Hierna zullen zo nodig acties worden genomen om de geluidshinder te verminderen.

ACTIEKAARTEN VOOR DE STRIJD TEGEN DE GELUIDSHINDER

Op basis van de kaart met de graad van blootstelling aan lawaai kunnen verschillende "actiekaarten" worden opgesteld, met als mogelijke doeleinden :

- ♪ het vastleggen van zones binnen welke subsidies kunnen worden toegekend voor geluidsisolatie;
- ♪ het vastleggen van zones binnen welke prioritair het verkeer moet worden beheerst;
- ♪ het vastleggen van zones binnen welke prioritair acties kunnen of moeten worden ondernomen op het gebied van het onderhoud van de wegen of op het gebied van de keuze van het wegdek;
- ♪ het vastleggen van zones met groene ruimtes waar het akoestisch klimaat moet worden beschermd;
- ♪ het vastleggen van "comfortzones", waar er in het bijzonder gestreefd wordt naar gezellige openbare ruimtes;
- ♪ Identificatie van autowegen die akoestisch moeten worden aangepakt.





Een overschrijding van een interventiedrempel maakt een ingrijpen van de autoriteiten noodzakelijk. Deze interventiedrempels worden gedefinieerd in het plan en zijn de volgende:



	Dag ($L_{Aeq,8u}$)		Nacht ($L_{Aeq,8u}$)	
	Binnenshuis of ruimte voor rust of studie	Buitenshuis	Binnenshuis of ruimte voor rust of studie	Buitenshuis
Interventiedrempel	45 dB(A)	65 dB(A)	40 dB(A)	60 dB(A)

Bron: Plan voor de Strijd tegen de Geluidshinder van het BHG van 21 juni 2000



Deze interventiedrempels zijn niet vastgelegd door een besluit en zijn dus niet bindend. Er worden ook een reeks acties voorgesteld om het lawaai van diverse bronnen te verminderen op het Brussels grondgebied (vervoer, ondernemingen, bouwwerven, ingedeelde inrichtingen, alarmsystemen, etc.). Het instrument bij uitstek voor de planning is het opstellen van een geluidskaart voor het gehele gewest. Dit zal met name toelaten het Gewestelijk Ontwikkelingsplan en de politiek op het gebied van leefmilieu van het BHG te heroriënteren.

De kaarten met de graad van blootstelling aan lawaai laten toe kaarten op te stellen betreffende de verschillende **ACTIES IN DE STRIJD TEGEN DE GELUIDSHINDER**.

Tenslotte wordt er op gewezen dat het BHG grenswaarden heeft vastgelegd voor lawaai van ingedeelde inrichtingen (XIV), burenlawaai (XV) en luchtvaartlawaai (XVI).



INDUSTRIELAWAAI IN HET WAALSE GEWEST

In Wallonië worden de geluidsnormen voor industrielawaai vastgelegd in de milieuvergunning, waarbij rekening wordt gehouden met criteria zoals de ligging op het gewestplan en de referentieperiode. De modaliteiten werden vastgelegd in een besluit (XVII).



NIEUWE BENADERING UITGEWERKT DOOR HET MET

De benadering gevolgd door het MET om de blootstelling aan lawaai van een bepaalde plaats te karakteriseren, bestaat uit het rekening houden met het aantal gebouwen dat blootgesteld wordt aan lawaai, maar ook met de eventuele specifieke gevoeligheid voor lawaai. Hiertoe wordt een indicator gedefinieerd, de zogenaamde RBE (Relatieve Blootstellingseenheid), die rekening houdt met de dichtheid aan woningen. Ingeval er zich op in de beschouwde zone scholen of ziekenhuizen bevinden, wordt met behulp van de RBE een strafcorrectie toegepast.

Op die manier heeft bijvoorbeeld een woning die blootgesteld wordt aan 76 dB(A) evenveel gewicht als tien woningen die blootgesteld worden aan 66 dB(A) of honderd woningen die worden blootgesteld aan 56 dB(A).

Deze methode laat toe om de verschillende aan lawaai blootgestelde zones met elkaar te vergelijken en een rangorde op te stellen. Er kan met andere woorden worden bepaald waar er prioritair maatregelen moeten worden genomen. Deze maatregelen kunnen zijn: het plaatsen van geluidsschermen, het aanbrengen van een stil wegdek, het bedekken van muren met een geluidsabsorbende laag e.d.





HET VLAAMSE GEWEST

De belangrijkste milieuwetgeving in het Vlaamse Gewest is het VLAREM. Deze heeft betrekking op hinderlijke inrichtingen. Onder hinderlijke inrichtingen wordt onder andere verstaan: luchthavens en industrie, maar ook bepaalde lawaaierige ontspanningsinrichtingen zoals schietstanden, dancings en omlopen voor motorsporten. Er worden richtwaarden opgegeven voor de immissieplaats binnenshuis en in open lucht. Deze waarden verschillen naargelang de periode van de dag (dag-avond-nacht) en de zone op het gewestplan waar het immissiepunt zich bevindt (landelijk gebied, woongebied, industriegebied, etc.). Er zijn echter geen wettelijke (immissie-)normen voor wegverkeerslawaaai. Er zijn wel richtwaarden die niet dwingend zijn, net zoals in de overige gewesten.

Voor de verkeersaders met snelheden boven de 90 km/uur, wordt een drempelwaarde gehanteerd van 65 dB(A) (gemeten als $L_{Aeq,7u-19u}$ op een afstand van 250 m van de rand van de weg). Bij overschrijding van deze drempel zouden saneringsmaatregelen moeten worden genomen, zoals het plaatsen van geluidsschermen of het aanbrengen van fluisterasfalt.

HET WAALSE GEWEST

In een besluit (XVII) **BETREFFENDE DE ALGEMENE EXPLOITATIEVOORWAARDEN** worden (immissie-)geluidsnormen vastgelegd voor industriële installaties.

Met betrekking tot verkeerslawaaai worden meestal volgende voorwaarden opgelegd in de milieuvergunning:

criterium in dB(A)	$L_{Aeq,8u-20u}$	$L_{Aeq,20u-24u}$	$L_{Aeq,24u-8u}$
Stedelijk gebied	65	60	55
Landelijk gebied	60	55	50

Bron : DGRNE, 2002

In het Waalse Gewest heeft men een **NIEUWE METHODE** (XVIII) ontwikkeld om de hinder door verkeerslawaaai te beoordelen. Er wordt niet alleen rekening gehouden met het geluidsdrukkniveau, maar ook met de bevolkingsdichtheid in de beschouwde zone.



REFERENTIES

ALGEMENE REFERENTIES

IBGE, Les cahiers de l'IBGE 17, *La lutte contre le bruit en milieu urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale; plan 2000-2005*.

Violaine Clair, *La lutte contre le bruit en droit communautaire*, éditions Apogée, 1997.

STUDIREFERENTIES

1. INRETS 1994, von Meier 1994, INFRAS/IWW 1994.

WETTEKSTEN

- I. Richtlijn 70/157/EEG, Richtlijn 77/212/EEG, Richtlijn 81/334/EEG, Richtlijn 84/424/EEG en Richtlijn 92/97/EEG. Uitlaatsystemen voor motorvoertuigen.
- II. Richtlijn 97/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1997 betreffende bepaalde onderdelen of eigenschappen van motorvoertuigen op twee of drie wielen. (PB L226 van 18/08/1997).
- III. Richtlijn 70/157/EEG. Uitlaatsystemen voor motorvoertuigen. PB nr. L42 van 23/02/1970 p. 16. Laatste maal gewijzigd door de Richtlijn 1999/101/EG (PB nr. L334 van 28/12/1999 p. 41).
- IV. COM(96) 540, november 1996. "Een toekomstig beleid inzake de bestrijding van de geluidshinder – Groenboek van de Europese Commissie".
- V. COM(96) 587 Resolutie over het Groenboek van de Europese Commissie getiteld "Een toekomstig beleid inzake de bestrijding van de geluidshinder" PB nr. C200 van 30/06/1997, p. 28.





REFERENTIES

- VI. Richtlijn 2000/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 mei 2000 inzake de harmonisatie van de wetgevingen der lidstaten betreffende de geluidsemissie in het milieu door materieel voor gebruik buitenshuis, PB nr. L162 van 3/07/2000, p. 1.
- VII. K.B. betreffende het geluidsvermogen van materieel voor gebruik buitenshuis van 6 maart 2002, B.S. van 12/03/2002.
- VIII. Richtlijn 2001/43/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 houdende wijziging van Richtlijn 92/23/EEG van de Raad betreffende banden voor motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan alsmede de montage ervan, PB nr. L211 van 04/08/2001, p. 25.
- IX. Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, PB nr. L85 van 28/03/2002, p. 40.
- X. Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PB L189 van 18/07/2002 p. 12.
- XI. Wet betreffende de strijd tegen de geluidshinder van 18 juli 1973, B.S. van 14/09/1973.
- XII. K.B. houdende algemeen reglement betreffende de technische voorwaarden waaraan autovoertuigen en hun aanhangwagens en onderdelen moeten voldoen, evenals hun veiligheidsvoorzieningen van 15 maart 1968, B.S. 28/03/68.
- XIII. Ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving, B.S. 23/10/1997.

REFERENTIES

- XIV. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 14 oktober 1999 tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 juli 1998 betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door ingedeelde inrichtingen, B.S. van 26/10/1999.
- XV. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 juli 1998 betreffende de strijd tegen de geluids- en trillingenhinder voortgebracht door ingedeelde inrichtingen, B.S. 21/07/1998 (gewijzigd op 15 oktober 1998 en 14 oktober 1999).
- XVI. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 mei 1999 betreffende de bestrijding van geluidshinder voortgebracht door het luchtverkeer, B.S. van 11/08/1999.
- XVII. Arrêté du Gouvernement Wallon fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.
- XVIII. MET 2002.

