

GELUIDSKAARTEN & ACTIEPLANNEN

Voor een rustiger woonomgeving



Geluidskarten en actieplannen

voor een rustiger woonomgeving

Inhoud

1	Voor wie is deze brochure interessant?	5
2	Geluidskaarten en actieplannen: waar, wanneer en door wie?	6
	Waar en wanneer	6
	Gemeenten in grote agglomeraties	6
	Drukke (spoor)wegen en Schiphol	7
	Stiltegebieden en stille gebieden	7
	Verantwoordelijke overheidsinstanties	7
	Let op aankondigingen	7
3	Informatie, inspraak en acties	9
	Informatie over de geluidssituatie	9
	Inspraak bij actieplannen	9
	Acties tegen geluidsoverlast	10
4	Geluidskaarten	12
	Wat zijn geluidskaarten?	12
	Soorten geluidskaarten	12
	Beoordeling van geluidskaarten	13
	Wat kun je met geluidskaarten?	14
	De belangrijkste vragen en antwoorden	15
5	Actieplannen	18
	Wat is een actieplan?	18
	Wie moeten actieplannen opstellen?	18
	Wat staat in een actieplan?	18
	Nadere toelichting op plandrempels	20
	Nadere toelichting op maatregelen	21
	Wat kun je met een actieplan?	22

6	Achtergrondinformatie	23
	EU-richtlijn Omgevingslawaaï	23
	EU-richtlijn in Nederlandse wetgeving	23
	De sterkte van het geluid in L_{den} en L_{night}	24
	Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting	25
	Informatie op geografische kaarten	25
	Informatie in tabellen	27
	Inhoud van actieplannen	29
	Checklist geluidskaarten en actieplannen	30

7	Verdere informatie en hulp	32
	Verdere informatie	32
	De NSG helpt	32

Voor wie is deze brochure interessant?

1

Op 18 juli 2004 werden de regels van de *EU-richtlijn Omgevingslawaaai* in de Nederlandse wetgeving vastgelegd en van kracht. Daardoor zijn bepaalde overheidsinstanties, waaronder gemeenten, verplicht geluidsbelastingkaarten en actieplannen te maken en daarover met burgers te communiceren. Een geluidsbelastingkaart (kortweg geluidskaart) laat de actuele geluidsbelasting zien in een gemeente of bij een belangrijke geluidsbron. In een actieplan staan de maatregelen beschreven om de geluidsbelasting te beperken. Bij het opstellen van zo'n actieplan moeten de burgers betrokken worden, op zijn minst via inspraak.

Vind je dat in jouw woonomgeving iets aan de geluidsoverlast moet gebeuren? Heb je last van geluid van een weg, spoorweg of Schiphol? Wil je een natuurgebied beschermen tegen te veel geluid of vind je dat er meer ruimte moet komen voor stilte-recreatie? Breng dan je wensen naar voren bij de totstandkoming van actieplannen en maak gebruik van de mogelijkheden voor inspraak. Hoe je dat kunt doen, lees je in deze brochure. De brochure is bedoeld voor individuele burgers en (lokale) organisaties, zoals milieugroepen, natuurbeschermers, bewonersgroepen en actiegroepen. Daarnaast is de informatie ook geschikt voor beroepsmatig geïnteresseerden, waaronder woningverhuurders, bedrijven, GGD's en adviesbureaus.

De Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) wil een actieve rol spelen als bemiddelaar tussen burgers en overheden. Zo gaat de NSG burgers stimuleren invloed

uit te oefenen op de geluidssituatie in hun omgeving. Onderdeel daarvan is deze publieksbrochure, die burgers voorbereidt op hun rol als gesprekspartner van de overheid.

Niet voor elke situatie hoeven geluidskaarten en actieplannen te worden gemaakt. In hoofdstuk 2 lees je welke overheden geluidskaarten en actieplannen moeten maken voor welke geluidsbronnen en op welk moment. Daaruit kun je afleiden of dat ook in jouw situatie gaat gebeuren en welke tijdstippen van belang zijn als je gebruik wilt maken van inspraak. In hoofdstuk 3 staat wat je aan voorlichting en inspraak mag verwachten, en hoe je je invloed kunt aanwenden. Wat geluidskaarten zijn en wat ze je kunnen 'vertellen', wordt in hoofdstuk 4 beschreven. Datzelfde gebeurt in hoofdstuk 5 voor de actieplannen. Hoofdstuk 6 bevat achtergrondinformatie over de wetgeving en nadere uitleg over een aantal belangrijke begrippen. Tot slot is een apart hoofdstuk gewijd aan verwijzingen naar meer informatie en hulp.

Het Ministerie van VROM heeft over de *EU-richtlijn Omgevingslawaaai* een handreiking gemaakt die je kunt downloaden via www.vrom.nl (zie dossier Overlast-geluid, publicaties). Deze handreiking is bedoeld voor medewerkers van gemeenten en provincies die de EU-richtlijn moeten uitvoeren. Veel informatie uit de handreiking is ook bruikbaar voor burgers die iets willen ondernemen tegen de geluidsoverlast in hun omgeving. Daarom wordt in deze brochure regelmatig verwezen naar de handreiking.

Geluidskarten en actieplannen: waar, wanneer en door wie?

In dit hoofdstuk lees je in welke situaties je geluidskarten en actieplannen kunt verwachten, wanneer dat gebeurt en wie daar verantwoordelijk voor zijn.

Waar en wanneer

Om de vijf jaar moeten geluidskarten en actieplannen worden opgesteld. In 2007 (en vervolgens elke vijf jaar later) moeten voor het eerst geluidskarten worden opgesteld voor:

- agglomeraties met een bevolking van meer dan 250.000 personen;
- rijks- en provinciale wegen waarop jaarlijks meer dan 6 miljoen voertuigen passeren;
- hoofdspoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60.000 treinen passeren;
- Schiphol.

In 2008 (en vervolgens elke vijf jaar later) moeten de bijbehorende actieplannen gereed zijn. In 2012/2013 moeten ook geluidskarten en actieplannen worden gemaakt in kleinere agglomeraties en voor minder grote lawaaibronnen.

Voor militaire vliegvelden, industrieterreinen en bedrijven worden geen aparte geluidskarten gemaakt. Het geluid van deze bronnen moet wel op geluidskarten staan van gemeenten in agglomeraties die verplicht zijn zo'n kaart te maken.

Gemeenten in grote agglomeraties

In de *Regeling omgevingslawaai* (zie hoofdstuk 6 onder *EU-richtlijn in Nederlandse wetgeving*) zijn de gemeenten aangewezen die tot agglomeraties behoren met meer dan 250.000 inwoners. Als je in een van deze gemeenten woont, kun je dus in 2007

voor het eerst geluidskarten verwachten of eisen, en in 2008 actieplannen. De aangewezen gemeenten zijn:

- Amsterdam, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn, Ouder-Amstel, Diemen, Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk, Velsen, Haarlem, Bloemendaal, Zandvoort, Heemstede, Bennebroek, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Haarlemmermeer;
- Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Rozenburg, Spijkenisse, Albrandswaard, Capelle aan den IJssel, Ridderkerk, Barendrecht, Zwijndrecht,



- Hendrik-Ido-Ambacht, Dordrecht, Papendrecht, Sliedrecht;
- Den Haag, Midden-Delfland, Westland, Delft, Rijswijk, Voorburg-Leidschendam, Wassenaar, Voorschoten, Leiden, Oegstgeest, Katwijk, Valkenburg, Rijnsburg, Leiderdorp;
 - Utrecht, Houten, Nieuwegein, IJsselstein, Maarssen;
 - Eindhoven, Best, Veldhoven, Geldrop-Mierlo, Nuenen, Helmond;
 - Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Voerendaal, Nuth.

Drukke (spoor)wegen en Schiphol

Als je in de buurt van een drukke weg, spoorweg of Schiphol woont, kun je voor je woonomgeving in 2007 een geluidskaart verwachten en in 2008 een actieplan. Dat is ook het geval als je niet in een van de hierboven genoemde gemeenten woont. De rijksoverheid bepaalt voor welke spoorwegdelen en weggedeelten precies geluidskaarten en actieplannen moeten worden gemaakt (zie www.vrom.nl, dossier Overlast-geluid, voor een lijst van trajecten).

Stiltegebieden en stille gebieden

Afhankelijk van hun ligging moeten op geluidskaarten ook de door provincies aangewezen stiltegebieden worden opgenomen (zie hoofdstuk 6 onder *Informatie op geografische kaarten*). Daarnaast kan de kaartopsteller (relatief) stille gebieden aanwijzen die beschermd zouden moeten worden tegen lawaai.

Verantwoordelijke overheidsinstanties

Welke overheidsinstanties zijn verantwoordelijk voor het opstellen van geluidskaarten en actieplannen en de communicatie daarover met de burgers?

- Voor de gemeenten zijn dat de gemeentebesturen: de colleges van burgemeester en wethouders (B en W).
- Voor burgerluchtvaartterreinen en (delen van) rijkswegen en spoorwegen is dat de minister van Verkeer en Waterstaat. Voor luchtvaartterreinen gaat het voorlopig alleen om Schiphol.
- Voor de provinciale wegen zijn dat de provinciebesturen: de Gedeputeerde Staten.
- Voor gebieden die zowel in een aangewezen agglomeratie liggen, als in de nabijheid van een belangrijke (spoor-)weg of luchthaven, zijn minimaal twee overheidsinstanties actief: zowel een gemeentebestuur als de minister van Verkeer en Waterstaat en/of het provinciebestuur.

Let op aankondigingen

Als je voor jouw woonomgeving geluidskaarten en actieplannen kunt verwachten, houd dan de mededelingen van de overheid in dagbladen en huis-aan-huisbladen in de gaten op de volgende momenten:

- zomer 2007; bekendmaking van de locaties waar je een of meer geluidskaarten kunt inzien (zie hoofdstuk 3 onder *Informatie over de geluidssituatie*);
- voorjaar 2008; bekendmaking van de locaties waar je een of meer ontwerpactieplannen kunt inzien en informatie

over de inspraakprocedure (zie hoofdstuk 3 onder *Inspraak bij actieplannen*);

- voorjaar 2008; behandeling van een ontwerpactieplan door de gemeenteraad (zie hoofdstuk 3 onder *Inspraak bij actieplannen*);
- mei 2008; vaststelling en publicatie van het definitieve actieplan.

Informatie, inspraak en acties

Burgers moeten door middel van geluidskaarten worden geïnformeerd over de plaatselijke geluidssituatie. Ook moeten ze via inspraak worden betrokken bij de actieplannen voor hun omgeving.

Informatie over de geluidssituatie

In artikel 120 van de *Wet geluidshinder* staat het volgende over het informeren van burgers over de plaatselijke geluidssituatie: binnen een maand na de vaststelling van een geluidskaat moet de betreffende autoriteit daarvan kennis geven in een of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte manier.

De *vaststelling* van geluidskaarten moet de eerste keer gebeuren vóór 30 juni 2007, daarna elke vijf jaar later. De *bekendmaking* moet dus vóór 31 juli 2007 gebeuren, en vervolgens elke vijf jaar daarna. De overheid moet bij de bekendmaking ook aangeven hoe burgers kennis kunnen nemen van de inhoud van een vastgestelde geluidskaat. Vooral bij digitale geluidskaarten kunnen moderne technieken als internet en cd-rom helpen de informatie toegankelijk te maken. Als burger heb je geen inspraak bij het opstellen van geluidskaarten. Je kunt ze meestal pas inzien nadat ze officieel zijn vastgesteld. Denk je dat de kaart niet klopt? Of vind je dat ook andere dan de officiële stiltegebieden op de kaart moeten komen? Dan kun je de opsteller daar natuurlijk op wijzen, bijvoorbeeld bij de inspraak over het actieplan.

In de volgende twee hoofdstukken staat beschreven waar je op moet letten bij de bestudering van geluidskaarten en actieplannen. In hoofdstuk 6 is een samenvattende checklist opgenomen.

Inspraak bij actieplannen

Bij het opstellen van een actieplan is de *Algemene wet bestuursrecht* (afdeling 4.3) van toepassing. Dat betekent dat het ontwerpactieplan na de bekendmaking ten minste vier weken ter inzage wordt gelegd. Iedereen kan in die periode zijn mening over het ontwerpactieplan naar voren brengen, dus ook niet-belanghebbenden.

Interactieve beleidsvorming

De bevolking moet in elk geval inspraak krijgen op het ontwerpactieplan. Maar een overheid kan de burgers ook in een eerder stadium actief betrekken bij het opstellen van het actieplan. De kans is dan groter dat er een breed draagvlak is voor de uitvoering. Zo kunnen bewonersorganisaties, lokale milieugroepen en natuurbeschermingsorganisaties een rol krijgen in de projectgroep die het actieplan opstelt. De overheid kan ook gebruikmaken van klankbordgroepen en publieksbijeenkomsten. In sommige gemeenten geeft een inspraakregeling (gemeentelijke inspraakverordening) al een aanzet voor deze zogenoemde interactieve beleidsvorming. Als je wilt dat ook in jouw gemeente bewoners actief betrokken worden bij het opstellen van een actieplan, kun je daar bij het gemeentebestuur op aandringen.

Rol van de gemeenteraad

Bij gemeentelijke actieplannen speelt de gemeenteraad een belangrijke rol. Burgers

en belanghebbenden kunnen dus ook via deze politieke weg de besluitvorming over het actieplan beïnvloeden. De gemeenteraad moet tijdens de ontwikkeling van het plan zijn wensen en meningen kenbaar kunnen maken en kan daarbij uiteraard ook de inspraakreacties van de burgers betrekken. B en W zal de mening van de gemeenteraad niet gemakkelijk naast zich neer kunnen leggen.

Bezwaar en beroep

Een actieplan is een politiek besluit waartegen in principe geen bezwaar en beroep mogelijk zijn. Je kunt wel bezwaar en beroep instellen als het plan *concrete besluiten* bevat die zonder verdere besluitvorming (over vergunningen, bestemmingsplanwijzigingen e.d.) uitgevoerd kunnen worden. Bezwaar en beroep zijn later ook mogelijk wanneer de gemeente op grond van het actieplan concrete besluiten neemt, bijvoorbeeld over het treffen van geluids-

maatregelen, het wijzigen van een bestemmingsplan of bij vergunningverlening. Evenals de geluidskaarten moet ook een actieplan binnen vier weken nadat het is vastgesteld op de gebruikelijke wijze ter inzage worden gelegd (de zogenoemde bekendmaking). Burgers kunnen er dan kennis van nemen en tevens bezwaar of beroep instellen tegen concrete besluiten.

Acties tegen geluidsoverlast

Wil je de geluidsoverlast in je woonomgeving of in stille gebieden onder de aandacht brengen van de verantwoordelijke overheid, dan kun je dat het beste doen in de periodes waarin actieplannen worden opgesteld (zie hoofdstuk 2 onder *Let op aankondigingen*).

Zoek medestanders

In zijn algemeenheid geldt bij het voeren van acties: samen sta je sterk. Zoek dus naar medestanders (omwonenden) of sluit je aan bij een lokale actie- of milieugroep. Bedenk dat het bedrijfsleven ook georganiseerd zijn wensen naar voren zal brengen. Voor de onderbouwing van je wensen kun je gebruikmaken van de beschikbare overheidsinformatie, waaronder uiteraard de meest recente geluidskaart. Maar je kunt ook gebruikmaken van eerdere geluidsonderzoeken, bestemmingsplannen, een provinciaal milieubeleidsplan, een gemeentelijk geluidsbeleidsplan en andere beleidsnota's (zie ook hoofdstuk 7). Om steun voor je wensen te krijgen, kun je proberen zowel de publieke als de politieke opinie te beïnvloeden, door de lokale pers in te schakelen en gemeenteraadsleden te benaderen. Maak gebruik van informa-



tie- en inspraakbijeenkomsten en dien je voorstellen ook schriftelijk in. Zorg ervoor dat die voorstellen oplossingen en alternatieven bevatten.

Blijf actief

Ten slotte is het belangrijk ook na de vaststelling van een actieplan actief te blijven. Volg de uitvoering van de beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen uit het actieplan. Trek tijdig aan de bel als zaken niet correct verlopen. Pas in 2013 wordt het actieplan van 2008 geëvalueerd en dan zijn misschien jaren voorbijgegaan zonder dat voornemens zijn omgezet in daden.

Geluidskarten

4

Wat zijn geluidskarten precies en wat kun je ermee? Hoe moet je de informatie op de kaarten interpreteren?

Wat zijn geluidskarten?

Een geluidskart wordt officieel geluidsbelastingkaart genoemd en bestaat in elk geval uit een of meer geografische kaarten en tabellen.

Geografische kaarten

Geografische kaarten geven een visueel beeld van de geluidssituatie vanaf 55 dB (decibel). De geluidsgegevens moeten in stappen van 5 dB worden gepresenteerd, bijvoorbeeld met kleurcodes (zie figuur). Geografische kaarten zullen vooral bij voorlichting aan burgers worden gebruikt.

Tabellen

Tabellen zijn vooral van nut omdat er aantallen woningen en bewoners op staan. Op basis daarvan kun je een schatting maken van het aantal (ernstig) gehinderden en het aantal mensen dat in de slaap wordt gestoord (zie hoofdstuk 6 onder *Informatie in tabellen*). Daar heb je overigens alleen wat aan als het gaat om een *individuele* geluidsbron: een (spoor)weg of Schiphol. Gemeenten hoeven alleen informatie te leveren per *soort* geluidsbron (bijvoorbeeld wegverkeer of railverkeer). Je weet dan alleen welk soort geluidsbron de meeste hinder oplevert, en dat is meestal het wegverkeer.

De tabellen worden via het Ministerie van VROM naar de Europese Commissie in Brussel gestuurd.

In hoofdstuk 6 staat uitgebreid beschreven

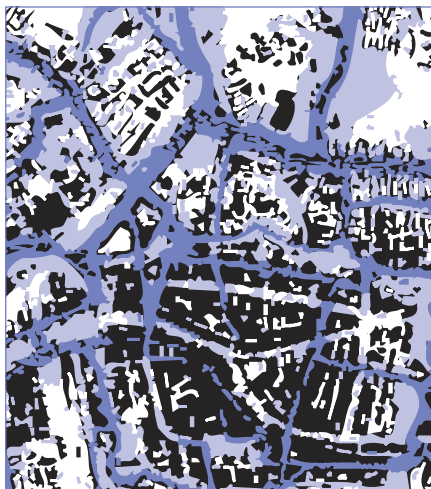
welke informatie op geografische kaarten en in tabellen moet staan.

Soorten geluidskarten

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven staat, zijn er twee groepen overheden die geluidskarten moeten maken: gemeenten in aangewezen agglomeraties (kortweg agglomeratiegemeenten) en de beheerders van 'belangrijke' wegen, spoorwegen en luchthavens (bronbeheerders). De eisen voor geluidskarten zijn voor de twee groepen enigszins verschillend. Bronbeheerders maken alleen geluidskarten voor hun eigen bronnen. Agglomeratiegemeenten moeten voor elk van de volgende soorten geluidsbronnen ten minste één geluidskart maken:

- voor wegverkeer (ook trams en sneltrams, tenzij ze op een eigen baan rijden);
- voor railverkeer;
- voor militaire en burgerluchtvaartterreinen;
- voor gezoneerde industrieterreinen (terreinen met een geluidszone), voor als zodanig aangewezen concentratiegebieden van horeca of van detailhandel en ambachtsbedrijven, en voor sommige individuele bedrijven.

Gemeenten hoeven dus alleen kaarten en tabellen te maken per soort geluidsbron (wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en bedrijven). Je hebt meer aan gemeentelijke



kaarten en tabellen als daarop zowel de geluidsbelastingen als de aantallen (ernstig) gehinderden per individuele bron zijn opgenomen, zodat duidelijk is welke bron de meest storende is en hoeveel mensen daardoor gehinderd worden. Dat is ook nuttig bij het beoordelen van een actieplan. Dring er dus bij de gemeente op aan om geluidskaarten te maken waarop zowel de geluidsgegevens als de aantallen (ernstig) gehinderden en mensen die in hun slaap gestoord worden per individuele bron worden weergegeven. De geluidskaarten moeten in elk geval de situatie weergeven in 2006 (het jaar voorafgaand aan het jaar waarin de kaart wordt vastgesteld). Voor het maken van een actieplan kunnen meerdere geluidskaartvarianten worden gemaakt, bijvoorbeeld per maatregel om te laten zien wat het effect is van die maatregel.

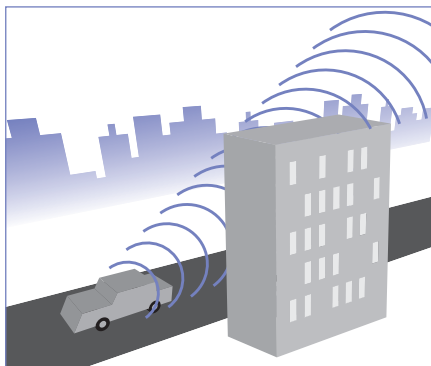
Beoordeling van geluidskaarten

Geluidskaarten geven een aardige indruk van de actuele geluidssituatie, maar niet meer dan dat. Ze zijn ook zeker niet op de decibel nauwkeurig. Er kunnen ook verschillen zijn met akoestische onderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd. Daar zijn verschillende redenen voor, zoals:

- De geluidsbelastingen worden slechts aangegeven in stappen van 5 dB. Dat gebeurt met geluidscontouren, die een zekere onnauwkeurigheid hebben. Op de meeste tussenliggende plaatsen kan de geluidsbelasting slechts worden geschat.
- De rekenmethodes voor het maken van geluidskaarten voor weg- en railverkeer zijn minder nauwkeurig dan de gebruikelijke rekenmethodes bij zonering en geluidsmaatregelen. De verschillen kunnen in extreme gevallen oplopen tot meer dan 5 dB.

Bij het beoordelen van de geluidskaarten moet je ook rekening houden met de volgende punten:

- Alleen relatief hoge geluidsbelastingen worden op geluidskaarten aangegeven.
- Op geluidskaarten staat alleen de geluidsbelasting van bedrijven en van weg-, vlieg- en railverkeer. Andere geluidsbronnen, zoals burens, de bouw, evenementen en sportaccommodaties, worden niet in beeld gebracht.
- Geluidsbelastingen door weg-, rail- en vliegverkeer worden niet gemeten maar berekend op basis van gemeten en (deels) geschatte invoergegevens.
- Bij het opstellen van geluidskaarten



wordt uitgegaan van gegevens uit het voorafgaande jaar. Soms zijn die deels geschat op basis van eerdere jaren.

- Plaatselijke omstandigheden, met name weerkaatsing en afscherming door gebouwen, zijn van grote invloed op de werkelijk optredende geluidsbelasting.
- Voor geluid van industrie en bedrijven wordt noch gemeten, noch gerekend.

Voor deze bronnen worden de maximaal toelaatbare geluidsniveaus aangegeven zoals vastgelegd in zonebesluiten, bestemmingsplannen, gemeentelijke verordeningen en vergunningen. De werkelijke geluidsbelastingen van industrie en bedrijven kunnen hoger zijn wanneer deze de vergunningsvoorschriften niet naleven, of lager omdat ze de vergunde geluidsruimte (nog) niet gebruiken.

Wat kun je met geluidskaarten?

Op een geluidskaat kun je globaal zien in welke omgevingen (wijken, buurten,

straten) het relatief rustig (minder dan 55 dB) is, waar de grootste geluidsproblemen voorkomen en welke soorten geluidsbronnen daarvan de oorzaak zijn. Je kunt de geluidssituatie in jouw omgeving vergelijken met andere woonomgevingen. Je krijgt ook inzicht in de actuele geluidssituatie bij een belangrijke geluidsbron, zoals een spoorweg of Schiphol.

Wat je van de geluidskaarten kunt aflezen over je woonomgeving, geldt ook voor de plaatsen waar je de rust opzoekt, zoals parken, bossen, duingebied en platteland. Zo tonen sommige geluidskaarten de door een gemeente of provincie aangewezen stille gebieden die beschermd moeten worden tegen te veel geluid.

De informatie op geluidskaarten heb je nodig als je inspraak wilt bij het opstellen van actieplannen. Geluidskaarten hebben overigens geen directe rechtsgevolgen voor burgers en andere partijen. Je kunt er als burger dan ook geen rechten aan ontleen.

Strategisch belang

Door hun beperkte nauwkeurigheid (zie pagina 13) zijn geluidskaarten vooral van strategisch belang. Op basis van geluidskaarten kan worden bepaald waar globaal, in welke volgorde en in welke omvang geluidsbepalende maatregelen noodzakelijk zijn. Voordat wordt overgegaan tot concrete maatregelen, zal eerst gedetailleerder onderzoek nodig zijn om te bepalen wat plaatselijk (per woning of woonblok) precies de geluidsbelastingen zijn. Pas dan kan een effectieve maatregel ontworpen worden.

Een geluidskaat geeft jou als burger argumenten om de overheid te stimuleren een

doeltreffender beleid te gaan voeren. Ook kun je de gemeente vragen gedetailleerder onderzoek te verrichten zodat de resultaten daarvan gebruikt kunnen worden voor nieuw beleid, bijvoorbeeld een meer gebiedsgericht geluidsbeleid.

De belangrijkste vragen en antwoorden

Als je de geluidskaarten beter gaat bestuderen, kun je allerlei zaken tegenkomen die vragen oproepen. Hieronder het antwoord op enkele belangrijke vragen.

Waarom staat mijn straat niet op de geluidskaart?

Geluidsinformatie hoeft alleen te worden weergegeven boven een bepaald geluids-

niveau op de woningen: L_{den} van 55 dB of meer en L_{night} van 50 dB of meer (zie hoofdstuk 6). Vaak worden die waarden in woonstraten niet bereikt door de (grote) afstand tot belangrijke lawaaibronnen en de afscherming door omliggende bebouwing. Of het verkeerslawaai van je eigen woonstraat boven genoemde waarden uitkomt, hangt voornamelijk af van de verkeersintensiteit in je straat. In veel woonstraten blijkt die zo laag dat ze ook om die reden niet op een geluidskaart voorkomen (zie kader).

Waarom komen de gegevens op de kaart niet overeen met eerdere geluidsonderzoeken?

Geluidskaarten kunnen (schijnbaar) andere resultaten laten zien dan eerdere geluids-

Wel of niet op de geluidskaart?

Of woonstraten als lawaaibron op een geluidskaart staan, hangt af van de verkeersintensiteit, de gereden snelheid en de afstand van de woningen tot het midden van de straat. In onderstaande tabel zijn enkele voorbeelden opgenomen van omstandigheden waardoor bepaalde woonstraten in laagbouwwijken niet zullen voorkomen op een geluidskaart.

AANTAL MOTORVOERTUIGEN PER ETMAAL	AFSTAND WONINGEN TOT HET MIDDEN VAN DE WEG	
	BIJ 50 KM/UUR	BIJ 30 KM/UUR
MINDER DAN 600	MEER DAN 10 METER	MEER DAN 7 METER
MINDER DAN 800	MEER DAN 12 METER	MEER DAN 9 METER
MINDER DAN 1000	MEER DAN 14 METER	MEER DAN 12 METER
MINDER DAN 1500	MEER DAN 18 METER	MEER DAN 16 METER
MINDER DAN 2000	MEER DAN 23 METER	MEER DAN 19 METER

Voorbeelden van omstandigheden in woonstraten waardoor ze niet als lawaaibron op een geluidskaart voorkomen.

onderzoeken. Redenen hiervoor zijn dat andere berekeningsmethoden worden gebruikt, dat de invoergegevens op een ander jaar betrekking kunnen hebben en dat geluidsbelastingen worden berekend in dB in plaats van in dB(A) (zie hoofdstuk 6). Verder worden de geluidsbelastingen bij de kaarten berekend op 4 meter boven het maaiveld.

Hoe kan het dat twee geluidskaarten waarop deels hetzelfde gebied staat, verschillende gegevens bevatten over dezelfde bron?

Door hun beperkte nauwkeurigheid kunnen verschillen optreden tussen twee geluidskaarten. Dat kan het geval zijn bij kaarten die elkaar overlappen en op dezelfde bron betrekking hebben, bijvoorbeeld een gemeentelijke kaart en een kaart van Rijkswaterstaat over dezelfde autosnelweg. Ook bij overgangen van aan elkaar grenzende kaarten kunnen verschillen optreden, bijvoorbeeld bij een spoorweg die door twee buurgemeenten loopt die beiden een kaart opstellen.

Kloppen de verkeersgegevens wel?

Beheerders van grote wegen, zoals Rijkswaterstaat, publiceren jaarlijks de verkeerscijfers uit het voorafgaande jaar. Ook beheerders van belangrijke railwegen, waaronder ProRail, maken jaarlijks de railverkeerscijfers uit het voorafgaande jaar bekend. Als deze cijfers nog niet bekend zijn op het moment dat geluidskaarten worden gemaakt, wordt uitgegaan van de officiële cijfers van een eerder jaar, verhoogd met een geschat groeipercentage. Gemeenten beschikken zelden over jaarlijkse verkeersstellingen. Ook zij mogen dan in

Schatting verkeersintensiteit

Om een indruk te krijgen van de etmaalintensiteit (aantal motorvoertuigen per 24 uur) in een straat, kun je zelf steekproefsgewijs turven. Tel bijvoorbeeld 's morgens en/of 's middags (buiten de spits) gedurende vier keer 5 minuten het aantal passerende motorvoertuigen. Tel de cijfers bij elkaar op en vermenigvuldig met drie (want je hebt in totaal 20 minuten geteld). Dan heb je een uurintensiteit voor overdag. Deel vervolgens deze uurintensiteit door 0,07. Als vuistregel geldt namelijk dat de uurintensiteit overdag (buiten de spits) ongeveer 7 procent is van de etmaalintensiteit. Nauwkeuriger cijfers vind je in bijlage 3 van de *Handreiking omgevingslawaai* (zie hoofdstuk 7).

principe uitgaan van oudere cijfers, waarbij ze goed moeten motiveren van welke jaarlijkse groei van het verkeer ze uitgaan. De verkeersintensiteiten in woonstraten worden over het algemeen nooit geteld, noch berekend met een verkeersmodel. Daarom zullen voor het maken van geluidskaarten de verkeersintensiteiten in woonstraten moeten worden geschat. Natuurlijk kunnen daardoor onnauwkeurigheden optreden, maar die zijn relatief. Een fout in de schatting van de verkeersintensiteit van bijvoor-

beeld tien procent, komt overeen met een fout in de geluidsbelasting van minder dan een halve dB.

Waarom staan bepaalde bedrijven niet op de kaart?

Het kan gebeuren dat een gezoneerd industrieterrein, een concentratiegebied van bedrijven of een individueel bedrijf niet terug te vinden is op een geluidsk kaart. De gegevens hierover hoeven alleen te worden opgenomen als in die situaties de maximaal toegestane geluidsbelasting bij woningen boven een bepaalde waarde uitkomt (te weten $L_{den} = 55$ dB en $L_{night} = 50$ dB, zie hoofdstuk 6). Die maximaal toegestane geluidsbelasting is vastgelegd in:

- of een zonebesluit of bestemmingsplan (voor een gezoneerd industrieterrein);
- of een gemeentelijke verordening (voor een concentratiegebied van bedrijven);
- of de milieuvergunning (van een individueel bedrijf).

Is de maximaal toegestane geluidsbelasting lager dan bovengenoemde waardes (55 en 50 dB), dan hoeft die situatie niet op een geluidsk kaart te worden opgenomen. Ook woningen en geluidscontouren die op een gezoneerd industrieterrein liggen, hoeven niet te worden weergegeven.

Meer informatie over voorgaande cijfers vind je in de *Handreiking omgevingslawaai* (zie hoofdstuk 7).

Actieplannen

5

Wat zijn actieplannen precies? Waar moet je op letten en wat kun je ermee? In dit hoofdstuk wordt ook het begrip ‘plandrempeel’ uitgelegd.

Wat is een actieplan?

Een actieplan als bedoeld in de *Wet geluidshinder* moet twee zaken bevatten:

- een omschrijving van het beleid ter beperking van de geluidsbelasting;
 - een opsomming van concrete geluidsmaatregelen die de betreffende overheid van plan is uit te voeren in de komende vijf jaar.
- de provinciebesturen (Gedeputeerde Staten) voor (delen van) provinciale wegen;
 - de gemeentebesturen (colleges van burgemeester en wethouders) van de gemeenten in de aangewezen agglomeraties.

Een actieplan is een beleidsdocument (met voornemens) dat alleen bindend is voor de overheid die het opstelt, en dus geen rechtsaanspraken geeft aan andere partijen. Je kunt er dus geen rechten aan ontfen. Tegen een vastgesteld actieplan is daarom in het algemeen geen bezwaar of beroep mogelijk (zie hoofdstuk 3 onder *Inpraak bij actieplannen*).

Een overheid kan het actieplan ook gebruiken bij beleid op andere terreinen, bijvoorbeeld bij ruimtelijke ordening en vergunningverlening.

Wie moeten actieplannen opstellen?

Dezelfde overheidsinstanties die geluidskaarten moeten maken, zijn ook verantwoordelijk voor het opstellen van actieplannen. Dat zijn:

- de minister van Verkeer en Waterstaat voor (delen van) rijkswegen en hoofdspoorwegen en voor Schiphol (zie www.vrom.nl, dossier Overlast-geluid, voor een compleet overzicht van de trajecten);
- de betreffende overheid overschrijdingen van de plandrempeel(s) wil voorkomen of ongedaan gaat maken;
- welke concrete geluidsmaatregelen in uitvoering zijn of zijn voorgenomen in de komende vijf jaar;

Wat staat in een actieplan?

Wat in ieder geval in een actieplan moet staan, is wettelijk voorgeschreven (zie hoofdstuk 6 onder *Inhoud van actieplannen*). Een aantal belangrijke onderdelen wordt hieronder toegelicht.

Plandrempeels en maatregelen

De gemeenten en (spoor)wegbeheerders moeten het actieplan beginnen met het vastleggen van een zogenoemde plandrempeel: een geluidsniveau dat geldt als ondergrens. De opsteller van het plan geeft daarmee aan dat in situaties met hogere geluidsniveaus dan deze plandrempeel maatregelen nodig zijn. Een plandrempeel is daarom een essentieel onderdeel van een actieplan. De plandrempeel kan voor verschillende gebieden anders worden gekozen. Ook kan per geluidssoort worden gedifferentieerd.

Verder moet in een actieplan staan:

- hoe de planning is van de maatregelen;
- welke effecten de overheid verwacht van de maatregelen. Onder effecten wordt verstaan de vermindering van het aantal (ernstig) gehinderden en mensen die in de slaap worden gestoord.

Het actieplan moet zich niet alleen richten op woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, maar ook op stille gebieden. Op pagina 20 en 21 staat meer over plan-drempels en maatregelen.

Geluidsbeleid

Een actieplan moet ook de doelen van het geluidsbeleid bevatten. De opsteller moet aangeven hoe hij de komende vijf jaar geluidsbelastingen van wegen, spoor-wegen, bedrijven en luchthavens in zijn algemeenheid (zonder nog concrete maatregelen te noemen) wil beperken en stille gebieden gaat beschermen. Voor zover dat redelijkerwijs mogelijk is, moet ook het beleid voor de daaropvolgende vijf jaren worden beschreven.

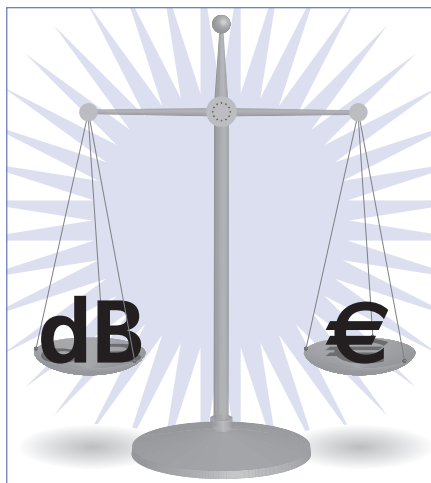
In het geluidsbeleid moet in elk geval staan hoe de overheid wil omgaan met grote knelpunten: situaties waarin de wettelijke geluidsnormen worden overschreden. Gaat de overheid die gedogen of komen er maatregelen? Het gaat hier om overschrijdingen van de zogenoemde ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen (thtg, zie hoofdstuk 6) die op grond van de *Wet geluidhinder*, de *Luchtvaartwet* en de *Wet luchtvaart* gelden voor de betreffende geluidsbronnen.

Saneringssituaties

Hoewel het niet verplicht is, ligt het voor de hand dat ook wettelijke saneringssituaties in de beleidsparagraaf van het actieplan worden opgenomen. Dat zijn situaties waar ten tijde van de inwerkingtreding van de *Wet geluidhinder* en de *Luchtvaartwet* de geluidsnormen uit die wetten werden overschreden. Omdat het om miljoenen woningen ging, heeft de rijksoverheid destijds langlopende saneringsprogramma's opgesteld, gefinancierd door het rijk en uit te voeren door de gemeenten. Die saneringsprogramma's zijn nog lang niet allemaal uitgevoerd. Als je over de saneringssituaties niets in het ontwerpplan terugvindt, kun je ernaar vragen. Voor die situaties zou, gelet op de bestaande financiering via de rijksoverheid, op zijn minst een tijdsplanning kunnen worden aangegeven. Daarmee krijgen bewoners van woningen waarvoor al een beschikking tot gevelisolatie is afgegeven in het kader van zo'n saneringsprogramma, meer zekerheid.

Kosten-batenafweging

Voor het stellen van prioriteiten is het van belang goed inzicht te hebben in de kosten en baten van voorgenomen maatregelen. Zowel de kosten (voor zover beschikbaar en openbaar) als de effecten van voorgenomen maatregelen mogen daarom in een actieplan niet ontbreken. Meestal wordt er - ten onrechte - van uitgegaan dat geluidsmaatregelen alleen maar geld kosten, maar er zijn natuurlijk ook baten. Die baten zijn niet alleen verlaging van de geluidsbelasting en een vermindering van het aantal gehinderden en mensen die in de slaap worden gestoord, maar bijvoorbeeld ook



aantoonbare opbrengsten als waardestijging van grond en gebouwen. Ook zijn er minder zichtbare opbrengsten, zoals verbetering van het leefmilieu of afname van gezondheidsklachten. Deze baten zijn helaas (nog) niet goed in geld uit te drukken, maar kunnen wel meespelen in de politieke afwegingen bij de vaststelling van een actieplan.

Reacties op voorstellen van burgers en de gemeenteraad

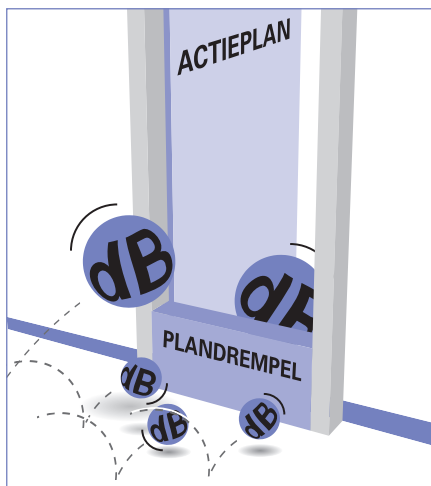
Je kunt als burger voorstellen doen voor aanpassing van een ontwerpactieplan. Die voorstellen moeten bij het definitieve actieplan worden vermeld, samen met een reactie van de opsteller van het plan (minister, Gedeputeerde Staten of college van burgemeester en wethouders). Bij ontwerpactieplannen van gemeenten kan ook de gemeenteraad zijn wensen en

meningen naar voren brengen (en daarbij jouw voorstellen meenemen). Ook hierop moet de opsteller (het college van B en W) een reactie geven in of bij het definitieve actieplan.

Nadere toelichting op plandrempels

Volgens de *EU-richtlijn Omgevingslawaa*i moet een actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Daarvan is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Dit is in de Nederlandse wetgeving vertaald met het begrip 'plandrempel'. Komt de geluidsbelasting boven die plandrempel, dan moeten maatregelen worden getroffen. De gemeenten, provincies en rijksoverheid mogen zelf een of meer plandrempels vaststellen die ze in hun actieplan aanhouden. Dat kan één waarde zijn voor alle soorten geluidsbronnen en voor alle situaties, maar het kunnen ook meerdere waardes zijn al naar gelang de soort geluidsbron of situatie.

De plandrempel kan nooit hoger liggen dan de wettelijke geluidsnormen die al van toepassing zijn op de geluidsbronnen waarvoor geluidskaarten en actieplannen moeten worden gemaakt. Als deze geluidsnormen worden overschreden, zijn wettelijk gezien maatregelen nodig. Legt een overheid de plandrempel hoger dan de wettelijke norm, dan zou zij in strijd met de wet handelen. Dat is moeilijk te verdedigen bij een presentatie van de plannen aan de burgers. Door de vrije keuze van een of meer plandrempels kan de overheid maatregelen treffen die zijn toegesneden op de lokale wensen en mogelijkheden. Met de keuze van een plandrempel toont



een overheid in feite haar ambities voor geluidshinderbestrijding. Je kunt je invloed aanwenden die ambities scherp te stellen. Dankzij de 'vrije' plandrempele en de verplichte inspraak op ontwerpactieplannen, kun je zelfs als individuele burger proberen de geluidssituatie in je eigen woon- en recreatieomgeving beter te krijgen (zie hoofdstuk 3). De 'vrije' plandrempele biedt dus kansen. Plandrempele moeten worden aangegeven als de geluidsbelastingen L_{den} en L_{night} (zie hoofdstuk 6) die gelden bij de gevels van woningen, bij andere geluidsgoelinge gebouwen en op de grenzen van geluidsgoelinge terreinen. Een plandrempele kan dus per situatie verschillen.

Nadere toelichting op maatregelen

Wanneer op grond van de *Wet geluidshinder* maatregelen nodig zijn, wordt voor het

bepalen van de aard en omvang van die maatregelen altijd gekeken naar de toekomstige situatie (over tien jaar). Dit om te voorkomen dat binnen tien jaar de getroffen maatregelen alweer tekortschieten. Maar ook het omgekeerde zou zich kunnen voordoen: een slechte geluidssituatie (bijvoorbeeld langs een doorgaande weg in een stad) kan binnen tien jaar sterk verbeteren, bijvoorbeeld door de aanleg van een rondweg of alternatieve route. Ook voor maatregelen tegen overschrijdingen van een plandrempele is het uiteraard verstandig eerst te bekijken in hoeverre bestaande of verwachte ontwikkelingen van invloed zijn op de toekomstige geluidskwaliteit ter plaatse. Sommige knelpunten worden hierdoor wellicht al vanzelf geheel of gedeeltelijk opgelost.

Voorbeelden van maatregelen:

- ingrepen in de verkeerssituatie door bundeling van verkeersstromen, snelheidsbeperking en het creëren van woonerven;
- technische en organisatorische maatregelen ter vermindering van het (ontstaan van) lawaai, zoals geluidsschermen, maatregelen voor industriële bronnen, herindeling van bedrijven-terreinen en bedrijfsverplaatsing;
- toepassing van stille technologieën, zoals geluidsarme wegdekken, geluidsarme (rail)voertuigen en geluidsarme apparaten en installaties;
- regelgevende en/of stimulerende economische maatregelen, zoals milieuvergunningen, verordeningen en subsidie-regelingen;
- maatregelen in de ruimtelijke ordening waarbij bijvoorbeeld nieuwe gebou-

wen zodanig worden gesitueerd dat ze als geluidsscherm gaan werken.

Binnen (of dicht bij) een agglomeratiegemeente liggen vaak ook geluidsbronnen waarvoor de gemeente niet verantwoordelijk is, zoals rijkswegen en provinciale wegen. In de actieplannen van zo'n gemeente kunnen geen maatregelen worden opgenomen om de geluidsuitstraling van deze bronnen te beperken. Maar je kunt de gemeente wel vragen om de verantwoordelijke bronbeheerder hierop aan te spreken.

Wat kun je met een actieplan?

Een eenmaal vastgesteld actieplan bevat veel informatie waarvan je gebruik kunt maken. Een actieplan bevat immers een beschrijving van het geluidsbeleid dat de opsteller in de planperiode (en mogelijk zelfs daarna) wil gaan voeren. Daarnaast staan er concrete maatregelen in. Aan de hand daarvan kun je nagaan of de geluidssituatie in jouw woon- of recreatieomgeving aangepakt gaat worden. Is dat niet het geval, dan kun je nagaan wat de redenen daarvoor zijn. Het kan zijn dat jouw situatie niet ernstig genoeg is bevonden en niet is gekozen als prioriteit om reeds in de planperiode aan te pakken. Maar het is ook mogelijk dat de plandrempel (zie hiervoor) zo hoog is gelegd dat - zolang deze niet verandert - de betreffende overheid nooit iets zal doen aan jouw geluidssituatie. In beide gevallen kun je in de volgende periode waarin actieplannen worden opgesteld actiever gebruikmaken van inspraak en eventueel actie voeren (zie hoofdstuk 3).

Achtergrondinformatie

6

In dit hoofdstuk staat informatie over de wetgeving en uitleg over een aantal begrippen. Tevens bevat het een gedetailleerd overzicht van wat er op geluidskaarten en in actieplannen moet staan.

EU-richtlijn Omgevingslawaai

Europese wetgeving wordt vastgelegd in zogenoemde richtlijnen. Deze worden voorbereid door de Europese Commissie en moeten worden goedgekeurd door de Europese Raad en het Europees Parlement. Nationale overheden van de EU-lidstaten zijn verplicht EU-wetgeving (richtlijnen) op te nemen in hun nationale wetgeving. Op 18 juli 2002 verscheen in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen de *Richtlijn omgevingslawaai*, voluit: *de richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai* (zie hoofdstuk 7).

De richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld in bebouwde gebieden, open-

bare parken en andere stille gebieden in agglomeraties en op het platteland, nabij scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaaigevoelige gebouwen en gebieden. Deze algemene omschrijving is in artikelen en de memorie van toelichting van de *Wet geluidhinder* verder uitgewerkt. De richtlijn is overigens niet van toepassing op lawaai van huishoudelijke activiteiten, van burens, op de arbeidsplaats, binnen vervoermiddelen en van militaire activiteiten op militaire terreinen.

EU-richtlijn in Nederlandse wetgeving

In Nederland zijn de regels uit de *EU-richtlijn Omgevingslawaai* grotendeels opgenomen in de *Wet geluidhinder* (hoofdstuk IX) en op 18 juli 2004 van kracht geworden. Ze zijn nader uitgewerkt in een Algemene Maatregel van Bestuur (het *Besluit omgevingslawaai*) en een ministeriële regeling (de *Regeling omgevingslawaai*). Daarnaast zijn de *Wet luchtvaart* (specifiek voor Schiphol) en de *Spoorwegwet* aangepast. Zie hoofdstuk 7 voor meer informatie over genoemde wetten, het *Besluit omgevingslawaai* en de *Regeling omgevingslawaai*. Op sommige punten was aanpassing aan de Nederlandse situatie noodzakelijk. Zo schrijft de richtlijn voor dat agglomeraties geluidskaarten en actieplannen moeten opstellen. Omdat we in Nederland geen agglomeraties kennen met bestuursverantwoordelijkheid, zijn in het *Besluit omge-*



vingslawaai de EU-taken gedelegeerd aan de gemeentebesturen die behoren tot door de minister van VROM aangewezen agglomeraties.

Op enkele punten heeft de Nederlandse overheid zaken gedetailleerder ingevuld dan Europa aangaf. In het algemeen heeft Nederland echter gekozen voor een beleidsarme invoering van de EU-richtlijn. Dat wil zeggen dat in de Nederlandse regelgeving nauwelijks meer regels zijn opgenomen dan de richtlijn voorschrijft.

De sterkte van het geluid in L_{den} en L_{night}

De sterkte van geluid, uitgedrukt in decibel (kortweg dB), is een van de belangrijkste elementen die bepalend is voor het optreden van geluidshinder en slaapverstoring door geluid. Daarom zien we in geluidswetgeving veel grenswaarden (normen) die het maximaal toelaatbare aantal dB's aangeven.

Omdat geluid van een stoorbron zelden continu is, zijn er verschillende manieren om een wisselend (fluctuerend) geluidsniveau (aangeduid met de L van level = niveau) uit te drukken in één getal. In Nederland gebeurt dat meestal door het energetisch gemiddelde geluidsniveau te nemen: het zogenoemde equivalente geluidsniveau. Dit wordt aangeduid met L_{Aeq} en uitgedrukt in dB(A). Een fluctuerend geluidsniveau van een geluidsbron leidt in principe tot evenveel hinder als het overeenkomstige (continu aanwezige) equivalente geluidsniveau van diezelfde bron.

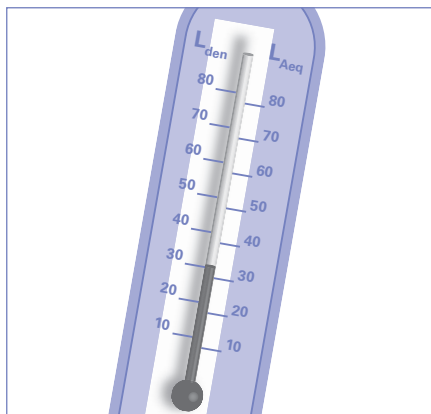
In de Nederlandse geluidswetgeving wordt daarnaast gewerkt met het begrip geluids-

belasting. Deze is opgebouwd uit drie onderdelen:

- het L_{Aeq} bepaald over alle dagperioden (7.00 - 19.00 uur) van een jaar;
- het L_{Aeq} bepaald over alle avondperioden (19.00 - 23.00 uur) van een jaar, verhoogd met 5 dB(A);
- het L_{Aeq} bepaald over alle nachtperioden (23.00 - 7.00 uur) van een jaar verhoogd met 10 dB(A).

De geluidsbelasting over een heel jaar is dan in het algemeen de hoogste van de drie bovengenoemde waarden. Bij wegverkeerslawaai telt de tweede waarde echter niet mee.

In Europees verband is besloten om (in de gehele EU) op een iets andere manier het fluctuerend geluid van stoorbronnen in één getal uit te drukken. Daarbij wordt ook uitgegaan van de onderverdeling in drie etmaalperioden. Het L_{Aeq} voor die drie perioden noemt men L_{day} , $L_{evening}$ en L_{night} . Om de geluidsbelasting over een heel jaar te bepalen wordt dan eerst, net als in Nederland, de $L_{evening}$ met 5 dB verhoogd en de L_{night} met 10 dB. De aldus verkregen drie periodewaarden worden dan echter gemiddeld. Dit gemiddelde is dan de geluidsbelasting volgens de Europese definitie, die L_{den} wordt genoemd. Door deze wat andere bepalingsmethode worden Nederlandse normen als je die zou uitdrukken in L_{den} over het algemeen iets kleiner (circa 2 dB). Dat wil niet zeggen dat de normen strenger zijn geworden. Het lagere getal is puur een gevolg van een andere berekeningswijze.



Ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting

Het begrip 'ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting' (thtg) is met de komst van de *Wet geluidhinder* geïntroduceerd. Daarmee wordt de geluidsnorm bedoeld die in een concrete situatie op grond van de wet van toepassing is voor een bepaald soort geluid (weg-, rail-, industrie- of vliegtuiggeluid). Sinds de inwerkingtreding van onder andere de *Wet geluidhinder* is voor naar schatting bijna twee miljoen woningen in Nederland een thtg-waarde van kracht geworden. Voor het grootste deel van de woningen is dat de *voorkeurswaarde* die in de wet staat. Voor de overige woningen zijn dat later vastgestelde zogenoemde *hogere waarden*, dat wil zeggen hoger dan de voorkeurswaarde. Deze hogere waarden zijn per individuele situatie vastgelegd in hogerewaardebesluiten.

Voor woningen die later onder de werking van de *Wet geluidhinder*, *Luchtvaartwet*

of *Wet luchtvaart* zijn komen te vallen, is de thtg-waarde vastgelegd in het bestemmingsplan. Het gaat hierbij om woningen die pas later werden gebouwd of om bestaande woningen waarbij later een nieuwe (spoor)weg werd aangelegd. Wanneer de geluidsbelasting hoger is geworden dan de ter plaatse geldende thtg-waarde, bijvoorbeeld door de toename van het verkeer, moet in het actieplan ook aandacht besteed worden aan het ongedaan maken van die overschrijding. Omdat bedoelde situaties (zijn) ontstaan doordat de wettelijke geluidsnormen niet worden gehandhaafd maar worden gedoogd, spreekt men ook wel over het 'handhavingsgat'.

Informatie op geografische kaarten

Gemeenten

Op een of meer geografische geluidskaarten die een gemeente opstelt, moeten in elk geval de volgende gegevens staan, voor zover uiteraard in de gemeente aanwezig of van toepassing:

- de grenzen van de gemeente;
- de ligging van wegen, spoorwegen, luchtvaartterreinen, individuele bedrijven en concentraties van bedrijven, alle voor zover ze binnen de gemeentegrenzen een geluidsbelasting opleveren van ten minste 55 dB L_{den} en 50 dB L_{night} (voor uitleg over L_{den} en L_{night} zie pagina 24). Deze bronnen kunnen dus ook buiten de gemeentegrenzen liggen;
- de ligging van de geluidscontouren $L_{den} = 55, 60, 65, 70$ en 75 dB en $L_{night} = 50, 55, 60,$ en 70 dB voor wegen,

hoofdspoorwegen en luchtvaartterreinen;

- de ligging van de geluidszones van gezoneerde industrieterreinen en van hun geluidscontouren $L_{den} = 55, 60, 65, 70$ en 75 dB en $L_{night} = 50, 55, 60, 65,$ en 70 dB, voor zover gelegen buiten het industrieterrein. Let op: deze contouren tonen niet de werkelijke geluidsbelasting in het voorgaande jaar, maar de in dat jaar geldende 'ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting' (zie pagina 25);
- woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en terreinen, zoals scholen, ziekenhuizen en woonwagendstandplaatsen die binnen de aangegeven contouren van de verschillende soorten geluidsbronnen liggen;
- grenzen van stille gebieden in de gemeente. Daartoe behoren in elk geval de stiltegebieden die als zodanig zijn vastgelegd in een provinciale verordening. Daarnaast kunnen gemeenten en provincies speciaal voor dit doel (relatief) stille gebieden aanwijzen die de moeite waard zijn om te behouden;
- zones rond luchtvaartterreinen als bedoeld in de *Luchtvaartwet* voor zover die vliegvelden binnen de gemeentegrenzen een geluidsbelasting opleveren van ten minste 55 dB L_{den} en 50 dB L_{night} ;
- binnen de gemeentegrenzen gelegen zogenoemde 'handhavingpunten' rond Schiphol. Tevens de op die punten geldende grenswaarden (de aldaar geldende ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting), en de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluids-

gevoelige terreinen die de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de luchthaven ondervinden;

- waar en hoe hoog de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting is (voor zover deze ten minste 55 dB is) van bedrijven die niet op een gezoneerd industrieterrein of in een concentratiegebied liggen, alsmede de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van die bedrijven ondervinden;
- de grenzen van bij gemeentelijke verordening aangewezen concentratiegebieden van bedrijven, die bijbehorende ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voor zover die ten minste 55 dB is), alsmede de woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen die de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van die bedrijven ondervinden;
- een legenda waarin wordt verklaard hoe de informatie op die kaarten is weergegeven.

Weg of spoorweg

Op een geografische geluidsk kaart voor (een deel van) een 'belangrijke' weg of spoorweg moeten ten minste de volgende gegevens staan:

- de ligging van de betrokken (hoofdspoor)weg;
- de geluidsbelastingcontouren van de betrokken (hoofdspoor)weg voor $L_{den} = 55, 60, 65, 70$ en 75 dB en $L_{night} = 50, 55, 60, 65$ en 70 dB;
- de woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen, geluidsgevoelige ter-

reinen, de grenzen van de aangewezen agglomeraties en van gemeenten, alle voor zover die zijn gelegen binnen bedoelde contouren;

- de grenzen van stille gebieden, voor zover gelegen binnen een afstand van 2,5 km tot de betrokken (hoofdspoor)-weg.

Schiphol

Een geluidsbelastingkaart voor Schiphol moet ten minste de volgende gegevens bevatten:

- de geluidsbelastingen L_{den} en L_{night} veroorzaakt door de luchthaven in de periode van 1 november tot en met 31 oktober van het jaar voorafgaand aan het jaar van vaststelling van de geluidskaart;
- het aantal woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen en aantallen bewoners van woningen die aan bepaalde waarden van geluidsbelasting worden blootgesteld.

Informatie in tabellen

De agglomeratiegemeenten moeten ook informatie in tabelvorm leveren aan het Ministerie van VROM. Daarin moet onder meer staan hoeveel woningen en bewoners per soort geluidsbron zijn blootgesteld aan welke geluidsbelasting (in klassen van 5 dB). Voor L_{den} begint dat bij 55 dB en voor L_{night} bij 50 dB. De minister van VROM heeft bepaald dat voor het tellen van het aantal bewoners mag worden uitgegaan van 2,3 bewoners per woning. Ook moeten gemeenten zo mogelijk aangeven hoeveel woningen op grond van de *Wet geluidshinder*, de *Woningwet* en de *Luchtvaartwet*



zijn voorzien van extra geluidswering. Daarnaast moeten gemeenten vermelden welke geluidsgevoelige gebouwen en terreinen aan welke geluidsbelasting (in klassen van 5 dB) zijn blootgesteld.

In principe moeten de beheerders van (spoor)wegen en burgerluchtvaartterreinen aan het Ministerie van VROM dezelfde soort informatie in tabelvorm leveren als agglomeratiegemeenten, met enkele verschillen. Zo moeten beheerders ook de totale oppervlakten in vierkante kilometers opgeven waar de geluidsbelasting L_{den} hoger is dan 55, 65, en 75 dB.

Aantallen gehinderden bepalen via dosis-effectrelaties

Wanneer je weet hoeveel woningen en dus ook hoeveel bewoners door een bepaalde geluidsbron zijn blootgesteld aan een bepaalde geluidsbelasting, kun je ook de aantallen (ernstig) gehinderden en het aan-

Dosis-effectrelaties voor industrielawaai



GELUIDSBELASTINGKLASSE	GEHINDERDEN	ERNSTIG GEHINDERDEN
55 – 59 dB	26%	11%
60 – 64 dB	35%	17%
65 dB of hoger	40%	24%

GELUIDSBELASTINGKLASSE	SLAAPGESTOORDEN
50 – 54 dB	7%
55 – 59 dB	10%
60 – 64 dB	13%
65 – 69 dB	18%
70 dB of hoger	20%

Dosis-effectrelaties voor verkeerslawaai



GELUIDSBELASTINGKLASSE	GEHINDERDEN	ERNSTIG GEHINDERDEN
55 – 59 dB	21%	8%
60 – 64 dB	30%	13%
65 – 69 dB	41%	20%
70 – 74 dB	54%	30%
75 dB of hoger	61%	37%

GELUIDSBELASTINGKLASSE	SLAAPGESTOORDEN
50 – 54 dB	7%
55 – 59 dB	10%
60 – 64 dB	13%
65 – 69 dB	18%
70 dB of hoger	20%

Dosis-effectrelaties voor spoorweglawaai



GELUIDSBELASTINGKLASSE	GEHINDERDEN	ERNSTIG GEHINDERDEN
55 – 59 dB	12%	3%
60 – 64 dB	19%	6%
65 – 69 dB	28%	11%
70 – 74 dB	40%	18%
75 dB of hoger	47%	23%

GELUIDSBELASTINGKLASSE	SLAAPGESTOORDEN
50 – 54 dB	3%
55 – 59 dB	5%
60 – 64 dB	6%
65 – 69 dB	8%
70 dB of hoger	10%

tal mensen dat in de slaap wordt gestoord bepalen. Dat doe je aan de hand van zogenoemde dosis-effectrelaties. Deze geven de relatie weer tussen de geluidsbelasting en het aantal gehinderden. In bijlage 2 van de *Regeling omgevingslawaai* (zie Hoofdstuk 7) vind je deze dosis-effectrelaties voor verschillende bronnen (zie tabellen), met uitzondering van de luchtvaart. De dosis-effectrelatie voor luchtvaartlawaai zal later worden toegevoegd.

Inhoud van actieplannen

Een actieplan moet in elk geval de volgende elementen bevatten:

- een beschrijving van de geluidsbronnen;
- een vermelding van de bevoegde

instantie;

- een beschrijving van het wettelijke kader dat van toepassing is op de geluidsbronnen;
- een samenvatting van de gegevens die zijn opgenomen op de geluidskaarten waarop het actieplan is gebaseerd;
- een beschrijving van de wijze waarop mensen hun mening kunnen geven over het ontwerpactieplan, met inhoudelijke reacties op de ingediende voorstellen;
- een inhoudelijke reactie van het college van B en W op de wensen van de gemeenteraad voor het ontwerpactieplan (geldt alleen voor gemeentelijke actieplannen);
- een of meer zogenoemde plandrempels

(zie hoofdstuk 5 onder *Nadere toelichting op plandrempels*);

- een beschrijving van het te voeren beleid om geluidsbelastingen door geluidsbronnen te beperken, en met name hoe men overschrijdingen van de plandrempels wil voorkomen of ongedaan maken;
 - een overzicht van in de komende vijf jaar voorgenomen belangrijke infrastructuurwerken, zoals de aanleg en reconstructies van (spoor)wegen;
 - een overzicht van bestaande, in uitvoering of in voorbereiding zijnde geluidsmaatregelen voor de betreffende geluidsbronnen;
 - een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners dat door de betreffende geluidsbronnen (ernstige) hinder of slaapverstoring ondervindt;
 - een schatting van het effect van de voorgenomen maatregelen in termen van het aantal (ernstig) gehinderden en in de slaap gestoorden waarvoor verbetering optreedt;
 - financiële informatie over de voorgenomen maatregelen, althans voor zover beschikbaar en openbaar;
 - een evaluatie van de uitvoering en resultaten van het vorige actieplan;
 - een beknopte samenvatting van alle bovengenoemde aspecten.
- Staat op een geluidskaart alles wat erop moet staan? (Zie hoofdstuk 6 onder *Informatie op geografische kaarten*.)
 - Laten eerdere onderzoeken sterk afwijkende resultaten zien? (Zie hoofdstuk 4 onder *De belangrijkste vragen en antwoorden*.)
 - Is het terecht dat mijn woonstraat niet op een geluidskaart voorkomt? (Zie hoofdstuk 4 onder *De belangrijkste vragen en antwoorden*.)
 - Welke verkeersgegevens zijn gebruikt, in hoeverre zijn die geschat en welk groeipercentage is daarbij gehanteerd? (Zie hoofdstuk 4 onder *De belangrijkste vragen en antwoorden*.)
 - Is het terecht dat een gezoneerd industrieterrein, een door de gemeente aangewezen concentratiegebied van bedrijven of een individueel bedrijf niet op een geluidskaart voorkomt? (Zie hoofdstuk 4 onder *De belangrijkste vragen en antwoorden*.)
 - Kun je op grond van de geluidskaart de opsteller ervan stimuleren een ander (geluid)beleid te gaan voeren? (Zie hoofdstuk 3 onder *Acties tegen geluidsoverlast*.)
 - Zijn er geluidskaarten die de effecten van mogelijke maatregelen laten zien? (Zie hoofdstuk 4 onder *Soorten geluidskaarten*.)
 - Zijn aantallen (ernstig) gehinderden en mensen die in de slaap worden gestoord aangegeven? (Zie hoofdstuk 4 onder *Soorten geluidskaarten*.)
 - Bevat een actieplan alle verplichte onderdelen? (Zie hoofdstuk 6 onder *Inhoud van actieplannen*.)

Checklist geluidskaarten en actieplannen

Waar kun je op letten bij de bestudering van geluidskaarten en actieplannen?

- Is de geluidskaart ook op internet of cd-rom te raadplegen? (Zie hoofdstuk 3 onder *Informatie over de geluidssituatie*.)

- Komen de situaties waar volgens de geluidskaart de grootste geluidsproblemen zijn ook in het actieplan aan de orde? Krijgen zij prioriteit bij de aanpak, dat wil zeggen in de komende vijf jaar? (Zie hoofdstuk 5 onder *Wat staat in een actieplan?*)
- Is in het actieplan een planning opgenomen voor reeds bekende sanerings-situaties? (Zie hoofdstuk 5 onder *Wat staat in een actieplan?*)
- Zijn de plandrempels in het actieplan niet te hoog? (Zie hoofdstuk 5 onder *Nadere toelichting op plandrempels.*)
- Worden naast de kosten ook de baten van geluidsmaatregelen voldoende toegelicht? (Zie hoofdstuk 5 onder *Wat staat in een actieplan?*)
- Waarom is er alleen maar inspraak en zijn burgers niet actief betrokken bij het opstellen van de actieplannen? (Zie hoofdstuk 3 onder *Inspraak bij actieplannen.*)
- Kan ik beroep instellen tegen een actieplan? (Zie hoofdstuk 3 onder *Inspraak bij actieplannen.*)

Verdere informatie en hulp

Verdere informatie

- *Wet geluidhinder*. Zie <http://wetten.overheid.nl> en zoek wetten met in de titel 'geluidhinder'.
- *Besluit omgevingslawaaï*. Zie <http://wetten.overheid.nl> en zoek Amvb's en koninklijke besluiten met in de titel 'omgevingslawaaï'.
- *Regeling omgevingslawaaï*. Zie <http://wetten.overheid.nl> en zoek Ministeriële regelingen met in de titel 'omgevingslawaaï'.
- *Wet luchtvaart*. Zie website <http://wetten.overheid.nl> en zoek wetten met in de titel 'luchtvaart'.

Bovengenoemde wetten en regeling zijn ook te bestellen bij Sdu Uitgevers, telefoon (070) 378 98 80, fax (070) 378 97 83, e-mail sdu@sdu.nl of via www.sdu.nl.

- *Handreiking omgevingslawaaï - een hulpmiddel bij het opstellen van geluidsbelastingkaarten en actieplannen door agglomeratiegemeenten*. Een uitgave van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, september 2004; te downloaden via www.vrom.nl of te bestellen bij Postbus 51, tel. 0800 - 8051.
- *EU-richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï*. Publicatieblad nr. L 189 van 18/07/2002; zie website <http://europa.eu.int>, kies NL en zoek op 'omgevingslawaaï' (voor de volledige tekst kun je doorklikken op 2002/49/EG).

De NSG helpt

Als je na het lezen van deze brochure nog vragen hebt, neem dan contact met ons op. Wij beschikken over veel kennis op het gebied van geluidshinder en de bestrijding ervan. Zo ook over zaken die samenhangen met het opstellen van geluidskaarten en actieplannen. NSG-medewerkers kunnen je adviseren over zowel juridische en procedurele aspecten als over technische zaken. Wij doen echter geen (geluids)onderzoek ter plaatse. Ook kunnen we je in contact brengen met lokale milieu- en actiegroepen om gezamenlijk geluidskaarten en actieplannen te beoordelen en gezamenlijk gebruik te maken van de inspraakmogelijkheden bij actieplannen. Ook kunnen we geluidskaarten en actieplannen voor je beoordelen en argumenten aandragen om je wensen kracht bij te zetten. Informatie en advies zijn voor NSG-donateurs kosteloos, zolang dit beperkt blijft tot een telefoongesprek of het schrijven van een kort briefje. Voor diensten die meer tijd vergen, vragen we een tegemoetkoming in de kosten. Deze diensten betreffen onder andere het beoordelen van geluidskaarten en actieplannen. Op onze website (onder NSG-winkel) vind je een kostenoverzicht van de informatie- en advieswerkzaamheden van de NSG. Desgevraagd kan het overzicht ook worden toegezonden. Wil je van onze diensten gebruikmaken, dan kun je dat telefonisch, schriftelijk of per e-mail melden. Wij zenden je dan zo spoedig mogelijk alle informatie. Daarna volgt eventueel een opdrachtbevestiging waarin nadere afspraken zijn vastgelegd.



Nederlandse Stichting Geluidshinder

Postbus 381

2600 AJ Delft

telefoon: (015) 256 27 23

fax: (015) 257 86 63

e-mail: info@nsg.nl

website: www.nsg.nl