

RICHTLIJN 2002/49/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 25 juni 2002****inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 175, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾, en gezien de gemeenschappelijke ontwerp-tekst die op 8 april 2002 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het beleid van de Gemeenschap dient een hoog niveau van bescherming van de gezondheid en het milieu te worden bereikt en één van de na te streven doelstellingen is de bescherming tegen geluidshinder. In het Groenboek over het toekomstige beleid inzake de bestrijding van geluidshinder omschrijft de Commissie geluidshinder als een van de belangrijkste milieuproblemen in Europa.
- (2) In zijn resolutie van 10 juni 1997 ⁽⁵⁾ over het Groenboek van de Commissie betuigde het Europees Parlement zijn steun aan het Groenboek, drong het aan op de opname van specifieke maatregelen en concrete acties in een kaderrichtlijn ter bestrijding van geluidshinder en wees het op het ontbreken van betrouwbare en vergelijkbare gegevens over de verschillende geluidsbronnen.
- (3) In de mededeling van de Commissie over luchtvervoer en het milieu worden een gemeenschappelijke geluidsbelastingindicator en een gemeenschappelijke methodologie voor geluidsmeting omschreven; in de bepalingen van de onderhavige richtlijn is rekening gehouden met deze mededeling.
- (4) Een aantal categorieën van geluidsuitstoot van producten wordt reeds gedekt door de communautaire wetgeving, zoals Richtlijn 70/157/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het toegestane geluidsniveau en de uitlaatinrichting van motorvoertuigen ⁽⁶⁾, Richtlijn 77/311/EEG van de Raad van 29

maart 1977 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het geluidsniveau op oorhoogte van bestuurders van landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen ⁽⁷⁾, Richtlijn 80/51/EEG van de Raad van 20 december 1979 inzake de beperking van geluidshinder door subsonische luchtvaartuigen ⁽⁸⁾ en de aanvullende richtlijnen, Richtlijn 92/61/EEG van de Raad van 30 juni 1992 betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen ⁽⁹⁾ en 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 geluidsemisatie in het milieu door materieel voor gebruik buitenshuis ⁽¹⁰⁾.

- (5) De onderhavige richtlijn dient onder andere een grondslag te bieden voor de verdere ontwikkeling en aanvulling van het bestaande geheel van communautaire maatregelen betreffende van de belangrijkste bronnen afkomstig geluid, in het bijzonder weg- en spoorwagvoertuigen en -infrastructuur, vliegtuigen, materieel voor gebruik buitenshuis en in de industrie en verplaatsbare machines, en voor de uitwerking van aanvullende maatregelen op korte, midden- en lange termijn.
- (6) Bepaalde categorieën van geluid, zoals lawaai binnen vervoermiddelen en door huishoudelijke activiteiten veroorzaakt lawaai, vallen niet onder deze richtlijn.
- (7) Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, zoals omschreven in artikel 5 van het Verdrag, zullen de in het Verdrag vastgelegde doelstellingen om te komen tot een hoog niveau van milieubescherming en bescherming van de gezondheid beter kunnen worden verwezenlijkt indien het optreden van de lidstaten wordt aangevuld met een communautair optreden, teneinde tot een gemeenschappelijke visie op het probleem van de geluidshinder te komen. Derhalve moeten er gegevens betreffende het niveau van het omgevingslawaai worden verzameld, gecollationeerd en doorgegeven aan de hand van onderling vergelijkbare criteria. Dit betekent dat er geharmoniseerde indicatoren en beoordelingsmethoden moeten worden gehanteerd, alsmede criteria voor de opstelling van geluidsbelastingkaarten. Dergelijke criteria en methodes kunnen het best door de Gemeenschap worden uitgewerkt.

⁽¹⁾ PB C 337 E van 28.11.2000, blz. 251.

⁽²⁾ PB C 116 van 20.4.2001, blz. 48.

⁽³⁾ PB C 148 van 18.5.2001, blz. 7.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 14 december 2000 (PB C 232 van 17.8.2001, blz. 305), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 7 juni 2001 (PB C 297 van 23.10.2001, blz. 49) en besluit van het Europees Parlement van 3 oktober 2001 (PB C 87 E van 11.4.2002, blz. 118). Besluit van het Europees Parlement van 15 mei 2002 en besluit van de Raad van 21 mei 2002.

⁽⁵⁾ PB C 200 van 30.6.1997, blz. 28.

⁽⁶⁾ PB L 42 van 23.2.1970, blz. 16. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 1999/101/EG van de Commissie (PB L 334 van 28.12.1999, blz. 41).

⁽⁷⁾ PB L 105 van 28.4.1977, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 97/54/EG (PB L 277 van 10.10.1997, blz. 24).

⁽⁸⁾ PB L 18 van 24.1.1980, blz. 26. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 83/206/EEG (PB L 117 van 4.5.1983, blz. 15).

⁽⁹⁾ PB L 225 van 10.8.1992, blz. 72. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/7/EG (PB L 106 van 3.5.2000, blz. 1).

⁽¹⁰⁾ PB L 162 van 3.7.2000, blz. 1.

- (8) Ook is het nodig dat gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor „omgevingslawaai” en een definitie voor „grenswaarden” worden uitgewerkt in termen van de geharmoniseerde indicatoren voor de vaststelling van geluidsniveaus. De concrete cijfers voor alle grenswaarden moeten worden vastgesteld door de lidstaten, die daarbij onder andere rekening dienen te houden met de noodzaak het preventiebeginsel toe te passen met het oog op het behoud van stille zones in agglomeraties.
- (9) De gekozen gemeenschappelijke geluidsbelastingindicatoren zijn L_{den} voor het bepalen van de hinder en L_{night} voor slaapverstoringen. Ook is het nuttig dat de lidstaten aanvullende indicatoren kunnen hanteren voor het toezicht op en controleren van bijzondere geluidsbelastingssituaties.
- (10) Voor bepaalde gebieden dienen strategische geluidsbelastingkaarten verplicht te worden gesteld die de gegevens bevatten welke nodig zijn om een beeld te krijgen van de binnen dat gebied waargenomen geluidsniveaus.
- (11) De bevoegde autoriteiten dienen, in overleg met het publiek, actieplannen op te stellen met het oog op prioriteiten in deze gebieden.
- (12) Ten behoeve van een ruime verspreiding van de informatie onder het publiek dienen de meest geëigende voorlichtingskanalen te worden gekozen.
- (13) Als grondslag voor het toekomstig communautair beleid en met het oog op verdere voorlichting van het publiek moeten er gegevens worden verzameld en moeten er verslagen worden samengesteld die de hele Gemeenschap bestrijken.
- (14) De uitvoering van deze richtlijn wordt regelmatig beoordeeld door de Commissie.
- (15) De technische voorschriften voor de bepalingsmethoden moeten zonodig worden aangevuld en aangepast aan de vooruitgang van wetenschap en techniek en de voortgang bij de Europese normalisatie.
- (16) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen dienen te worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Doelstellingen

1. Het doel van deze richtlijn is een gemeenschappelijke aanpak te bepalen om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevings-

lawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Daartoe worden de volgende maatregelen toegepast:

- a) vaststelling van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingkaarten volgens bepalingsmethoden die voor de lidstaten gemeenschappelijk zijn;
- b) voorlichting van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan;
- c) aanneming van actieplannen door de lidstaten op basis van de resultaten van de geluidsbelastingkaarten, teneinde omgevingslawaai zo nodig te voorkomen en te beperken, in het bijzonder daar waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens, en de milieukwaliteit uit het oogpunt van omgevingslawaai te handhaven waar zij goed is.

2. Deze richtlijn heeft ook ten doel een grondslag te bieden voor het ontwikkelen van Gemeenschapsmaatregelen om lawaai van de belangrijkste bronnen te verminderen, in het bijzonder weg- en spoorwegvoertuigen en -infrastructuur, vliegtuigen, materieel voor gebruik buitenshuis en in de industrie en verplaatsbare machines. Daartoe dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad uiterlijk 18 juli 2006 passende wetgevingsvoorstellen in. De resultaten van het in artikel 10, lid 1, bedoelde verslag worden in de voorstellen verdisconteerd.

Artikel 2

Werkingsfeer

1. Deze richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen in het bijzonder in bebouwde gebieden, in openbare parken en andere stille gebieden in agglomeraties, in stille gebieden op het platteland, nabij scholen, ziekenhuizen en andere voor lawaai gevoelige gebouwen en gebieden worden blootgesteld.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op lawaai dat door de eraan blootgestelde persoon zelf wordt veroorzaakt, lawaai van huishoudelijke activiteiten, door burens veroorzaakt lawaai, lawaai op de arbeidsplaats, lawaai binnen vervoermiddelen en lawaai door militaire activiteiten in militaire terreinen.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) omgevingslawaai: ongewenst of schadelijk geluid buitenshuis dat door menselijke activiteiten wordt veroorzaakt, inclusief lawaai dat wordt voortgebracht door vervoermiddelen, wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en locaties van industriële activiteiten als beschreven in bijlage I van Richtlijn 96/61/EG van de Raad van 24 september 1996 inzake geïntegreerde preventie en bestrijding van verontreiniging ⁽²⁾;
- b) schadelijke effecten: negatieve effecten op de gezondheid van de mens;

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽²⁾ PB L 257 van 10.10.1996, blz. 26.

- c) hinder: mate van geluidshinder voor de gemeenschap als bepaald met veldonderzoek;
- d) geluidsbelastingsindicator: natuurkundige grootte voor de beschrijving van het omgevingslawaai, die een verband met een schadelijk gevolg heeft;
- e) bepaling: methode voor de berekening, voorspelling, raming of meting van de waarde van een geluidsbelasting-sindicator of de daarmee verband houdende schadelijke gevolgen;
- f) L_{den} (dag-avond-nacht-geluidsbelastingsindicator): geluidsbelastingindicator voor de hinder tijdens de etmaalperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;
- g) L_{day} (dag-geluidsbelastingsindicator): geluidsbelastingindicator voor hinder tijdens de dagperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;
- h) $L_{evening}$ (avond-geluidsbelastingsindicator): geluidsbelastingindicator voor hinder tijdens de avondperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;
- i) L_{night} (nacht-geluidsbelastingsindicator): geluidsbelastingindicator voor slaapverstoringen, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;
- j) dosis/effectrelatie: relatie tussen de waarde van een geluidsbelastingindicator en een schadelijk effect;
- k) agglomeratie: deel van het grondgebied van een lidstaat, als afgebakend door deze lidstaat, met een bevolking van meer dan 100 000 personen en een zodanige bevolkingsdichtheid dat de lidstaat het als een stedelijk gebied beschouwt;
- l) stil gebied in een agglomeratie: 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 vastgelegde waarde;
- m) stil gebied op het platteland: gebied, als afgebakend door de bevoegde instantie, dat niet blootstaat aan lawaai van verkeer, industrie of recreatie;
- n) belangrijke weg: regionale, nationale of internationale weg, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 3 miljoen voertuigen passeren;
- o) belangrijke spoorweg: spoorweg, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 30 000 treinen passeren;
- p) belangrijke luchthaven: burgerluchthaven, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 50 000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden (zowel opstijgen en landen zijn bewegingen), met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen;
- q) geluidsbelastingkaart: weergave van gegevens omtrent een bestaande of voorspelde geluidssituatie in termen van een geluidsbelastingindicator, overschrijding van een geldende relevante grenswaarde, aantal blootgestelde personen in een bepaald gebied, aantal woningen dat in een bepaald gebied blootgesteld is aan bepaalde waarden van een geluidsbelastingindicator;
- r) strategische geluidsbelastingkaart: een kaart die bedoeld is voor de algemene evaluatie van de geluidsbelastingssituatie in een bepaald gebied ten gevolge van verschillende lawaai-bronnen of voor de algemene prognoses voor dat gebied;
- s) grenswaarde: waarde van L_{den} of L_{night} , en waar passend L_{day} en $L_{evening}$, als bepaald door de lidstaat, bij overschrijding waarvan de bevoegde instanties beperkingsmaatregelen in overweging nemen of opleggen; de grenswaarden kunnen verschillend zijn voor verschillende typen lawaai (lawaai door weg-, spoorweg- of luchtverkeer, industrielawaai enz.), verschillende omgevingen en verschillende gevoeligheden van bevolkingsgroepen voor lawaai; zij kunnen ook verschillend zijn voor bestaande en nieuwe situaties (bij verandering van de situatie wat de geluidsbron of het omgevingsgebruik betreft);
- t) actieplannen: plannen bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaai-vermindering;
- u) akoestische planning: beheersing van toekomstige geluidshinder door geplande maatregelen, zoals ruimtelijke ordening, ontwikkeling van verkeerssystemen, verkeersplanning, vermindering van geluidshinder door isolatiemaatregelen en lawaai-beheersing aan de bron;
- v) het publiek: één of meer natuurlijke of rechtspersonen en, overeenkomstig de nationale wetgeving of praktijk, verenigingen, organisaties of groeperingen van die personen.

Artikel 4

Uitvoering en verantwoordelijkheden

1. De lidstaten wijzen op het geschikte niveau de bevoegde autoriteiten en instanties aan die voor de uitvoering van deze richtlijn verantwoordelijk zijn, met inbegrip van de autoriteiten die belast worden met:
 - a) het opmaken en, in voorkomend geval, goedkeuren van geluidsbelastingkaarten en actieplannen voor agglomeraties, belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens,
 - b) het verzamelen van geluidsbelastingkaarten en actieplannen.
2. De lidstaten stellen de Commissie en het publiek de in lid 1 bedoelde informatie uiterlijk 18 juli 2005 beschikbaar.

Artikel 5

Geluidsbelastingindicatoren en hun toepassing

1. De lidstaten hanteren de geluidsbelastingindicatoren L_{den} en L_{night} als omschreven in bijlage I voor de opstelling en herziening van strategische geluidsbelastingkaarten overeenkomstig artikel 7.
- Zolang het gebruik van gemeenschappelijke bepalingsmethoden voor de bepaling van L_{den} en L_{night} niet verplicht is gesteld, kunnen de lidstaten daartoe nationale geluidsbelastingindicatoren en daarmee verband houdende gegevens hanteren, die in de bovengenoemde indicatoren dienen te worden omgezet. De geluidsgegevens mogen niet meer dan drie jaar oud zijn.

2. De lidstaten kunnen aanvullende geluidsbelastingsindicatoren gebruiken voor speciale gevallen als genoemd in bijlage I, punt 3.

3. Voor akoestische planning en geluidszonering kunnen de lidstaten andere geluidsbelastingsindicatoren gebruiken dan L_{den} en L_{night} .

4. Uiterlijk 18 juli 2005 verstrekken de lidstaten de Commissie informatie over relevante op hun grondgebied geldende of geplande grenswaarden, uitgedrukt in L_{den} en L_{night} , en eventueel L_{day} en $L_{evening}$, voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, vliegtuiglawaai rond luchthavens en industrielawaai met een toelichting over de implementatie van de grenswaarden.

Artikel 6

Bepalingsmethoden

1. De waarden van L_{den} en L_{night} worden bepaald met de in bijlage II omschreven bepalingmethoden.

2. De gemeenschappelijke bepalingmethoden voor de bepaling van L_{den} en L_{night} worden door de Commissie volgens de procedure van artikel 13, lid 2, vastgesteld door middel van herziening van bijlage II. Zolang die methoden niet zijn vastgesteld, kunnen lidstaten bepalingmethoden gebruiken die overeenkomstig bijlage II zijn aangepast en die gebaseerd zijn op de in hun eigen wetgeving opgenomen methoden. In dat geval moeten zij aantonen dat die methoden resultaten opleveren die gelijkwaardig zijn aan de resultaten die met de in punt 2.2 van bijlage II vermelde methoden worden bereikt.

3. De gezondheidseffecten worden bepaald aan de hand van de in bijlage III bedoelde dosis/effectrelaties.

Artikel 7

Strategische geluidsbelastingkaarten

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat uiterlijk op 30 juni 2007 voor alle op hun grondgebied gelegen agglomeraties met meer dan 250 000 inwoners en alle belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60 000 treinen passeren en belangrijke luchthavens, strategische geluidsbelastingkaarten over de situatie in het voorgaande kalenderjaar door de bevoegde autoriteiten worden opgesteld en in voorkomend geval goedgekeurd.

Uiterlijk op 30 juni 2005, en vervolgens om de vijf jaar, delen de lidstaten de Commissie mede welke de belangrijke wegen zijn waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, welke de belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60 000 treinen passeren, welke de belangrijke luchthavens en welke de agglomeraties met meer dan 250 000 inwoners op hun grondgebied zijn.

2. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat uiterlijk op 30 juni 2012, en vervolgens om de vijf jaar, voor alle op hun grondgebied gelegen agglomeraties, alle belangrijke wegen en alle belangrijke spoorwegen, strategische geluidsbelastingkaarten over de situatie in het voorgaande

kalenderjaar door de bevoegde autoriteiten worden opgesteld en in voorkomend geval goedgekeurd.

Uiterlijk op 31 december 2008 doen de lidstaten de Commissie mededeling van alle op hun grondgebied gelegen agglomeraties, van alle belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen.

3. De strategische geluidsbelastingkaarten voldoen aan de minimeisen van bijlage IV.

4. Aan elkaar grenzende lidstaten werken voor het opstellen van de strategische geluidsbelastingkaarten voor hun grensstreken samen.

5. De strategische geluidsbelastingkaarten worden ten minste om de vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van hun opstelling, opnieuw bezien en zo nodig aangepast.

Artikel 8

Actieplannen

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat de bevoegde autoriteiten uiterlijk 18 juli 2008 actieplannen bestemd voor de beheersing, op hun grondgebied, van lawaai-uitstoot en lawaaieffecten, waar nodig met inbegrip van lawaaivermindering, hebben uitgewerkt voor:

- a) plaatsen nabij belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren, belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60 000 treinen passeren en belangrijke luchthavens;
- b) agglomeraties met meer dan 250 000 inwoners. Deze plannen hebben tot doel stille gebieden in agglomeraties tegen een toename van geluidshinder te beschermen.

De bevoegde autoriteiten bepalen zelf welke maatregelen deze plannen bevatten, maar die maatregelen moeten in het bijzonder gericht zijn op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria, en zij moeten in de eerste plaats van toepassing zijn op de belangrijkste zones zoals die zijn vastgesteld door middel van de strategische geluidsbelastingkaarten.

2. De lidstaten dragen er zorg voor dat de bevoegde autoriteiten uiterlijk 18 juli 2013 actieplannen hebben opgesteld, in het bijzonder gericht op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of andere door de lidstaten gekozen criteria voor de op hun grondgebied gelegen agglomeraties, belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen.

3. De lidstaten doen de Commissie mededeling van de in de leden 1 en 2 bedoelde andere relevante criteria.

4. De actieplannen voldoen aan de minimeisen van bijlage V.

5. De actieplannen worden in geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidshindersituatie en daarnaast ten minste om de vijf jaar na de datum van goedkeuring opnieuw bezien, en zo nodig aangepast.

6. Aan elkaar grenzende lidstaten werken samen voor het opstellen van de actieplannen voor grensregio's.

7. De lidstaten dragen er zorg voor dat het publiek wordt geraadpleegd over voorstellen voor actieplannen, dat het vroegtijdig reële mogelijkheden krijgt voor inspraak in de opstelling en toetsing van de actieplannen, dat de resultaten van die inspraak in aanmerking worden genomen en dat het publiek over de genomen besluiten wordt geïnformeerd. Er worden redelijke termijnen gegeven waarbinnen voor elke inspraakronde voldoende tijd is.

Indien de verplichting om een inspraakprocedure te volgen zowel uit deze richtlijn als uit andere Gemeenschapswetgeving voortvloeit, kunnen de lidstaten in gecombineerde procedures voorzien om dubbel werk te voorkomen.

Artikel 9

Informatie voor het publiek

1. De lidstaten dragen er zorg voor dat de door hen opgestelde en, eventueel, goedgekeurde strategische geluidsbelastingkaarten en de door hen uitgewerkte actieplannen aan het publiek beschikbaar worden gesteld en onder het publiek worden verspreid in overeenstemming met de toepasselijke Gemeenschapswetgeving, in het bijzonder Richtlijn 90/313/EEG van de Raad van 7 juni 1990 inzake de vrije toegang tot milieu-informatie ⁽¹⁾, en overeenkomstig de bijlagen IV en V bij deze richtlijn, mede door middel van de beschikbare informatie-technologieën.

2. De informatie is duidelijk, begrijpelijk en toegankelijk. De belangrijkste punten worden in een overzicht weergegeven.

Artikel 10

Verzameling en bekendmaking van gegevens door de lidstaten en de Commissie

1. Uiterlijk 18 januari 2004 legt de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad een verslag over van de bestaande Gemeenschapsmaatregelen op het gebied van bronnen van omgevingslawaaï.

2. De lidstaten dragen er zorg voor dat de in de strategische geluidsbelastingkaarten vervatte gegevens en de samenvattingen van de actieplannen, als nader omschreven in bijlage VI, binnen zes maanden na de in artikel 7 respectievelijk artikel 8 genoemde data aan de Commissie worden toegezonden.

3. De Commissie vormt een gegevensbank met de informatie van de strategische geluidsbelastingkaarten om de opstelling van het in artikel 11 bedoelde verslag en andere technische en informatieve werkzaamheden te vergemakkelijken.

4. De Commissie publiceert om de vijf jaar een samenvattend verslag over de in de strategische geluidsbelastingkaarten en de actieplannen vervatte informatie. Het eerste verslag wordt uiterlijk op 18 juli 2009 ingediend.

⁽¹⁾ PB L 158 van 23.6.1990, blz. 56.

Artikel 11

Evaluatie en verslagen

1. De Commissie dient uiterlijk 18 juli 2009 verslag over de uitvoering van deze richtlijn in bij het Europees Parlement en de Raad.

2. Het verslag beoordeelt in het bijzonder of er behoefte bestaat aan verdere communautaire maatregelen met betrekking tot omgevingslawaaï, eventueel met voorstellen voor uitvoeringsstrategieën ten aanzien van aspecten als:

a) doelstellingen op lange en middellange termijn voor de vermindering van het aantal personen dat schade ondervindt van omgevingslawaaï, waarbij in het bijzonder rekening wordt gehouden met klimaat- en cultuurverschillen;

b) extra maatregelen ter vermindering van het omgevingslawaaï van specifieke bronnen, in het bijzonder materieel voor gebruik buitenshuis, verkeersmiddelen en -infrastructuur en bepaalde categorieën van industriële activiteiten, op basis van de reeds uitgevoerde of in behandeling zijnde maatregelen;

c) de bescherming van stille gebieden op het platteland.

3. Het verslag omvat een evaluatie van de kwaliteit van het akoestische milieu in de Gemeenschap op basis van de in artikel 10 bedoelde gegevens, de wetenschappelijke en technische vooruitgang en andere relevante informatie. De vermindering van de schadelijke effecten en de kosten-batenverhouding vormen de voornaamste selectiecriteria voor de voorgestelde strategieën en maatregelen.

4. Zodra de Commissie de eerste reeks strategische geluidsbelastingkaarten heeft ontvangen, heroverweegt zij:

— de mogelijkheid in bijlage I, punt 1, de meethoogte in zones met huizen van één verdieping op 1,5 m te stellen,

— de ondergrens voor het geraamde aantal mensen dat is blootgesteld aan L_{den} - en L_{night} -waarden in verschillende geluidsniveaugebieden in bijlage VI.

5. Het verslag wordt om de vijf jaar of zo nodig vaker geactualiseerd. Het omvat een evaluatie van de uitvoering van deze richtlijn.

6. Het verslag gaat zo nodig vergezeld van voorstellen om deze richtlijn te wijzigen.

Artikel 12

Aanpassing

De Commissie past bijlage I, punt 3, alsmede de bijlagen II en III volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde procedure aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang aan.

*Artikel 13***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het comité dat is opgericht bij artikel 18 van Richtlijn 2000/14/EG.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt bepaald op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

*Artikel 14***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 18 juli 2004 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 15***Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Artikel 16***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Luxemburg, 25 juni 2002.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

P. COX

Voor de Raad

De voorzitter

J. MATAS I PALOU

BIJLAGE I

GELUIDSBELASTINGSINDICATOREN

(bedoeld in artikel 5)

1. Definitie van het dag-avond-nacht-niveau L_{den}

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

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

waarin

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

waarbij

- de dag twaalf uren telt, de avond vier uren en de nacht acht uren; de lidstaten mogen de avondperiode met één of twee uur inkorten en de dag- en/of nachtperiode dienovereenkomstig verlengen, op voorwaarde dat dit voor alle bronnen geldt en zij de Commissie informatie verstrekken over de systematische afwijking van de standaardwaarde;
 - het begin van de dag (en derhalve het begin van de avond en de nacht) door de lidstaten wordt gekozen (die keuze moet identiek zijn voor lawaai van alle geluidsbronnen); de standaardwaarden zijn 7.00-19.00 uur, 19.00-23.00 uur en 23.00-7.00 uur plaatselijke tijd;
 - een jaar een voor de geluidsemmissie relevant en voor de meteorologische omstandigheden gemiddeld jaar is;
- en waarin
- alleen het invallende geluid wordt beschouwd, wat inhoudt dat het door de gevel van de betrokken woning gereflecteerde geluid niet in aanmerking wordt genomen (in de regel betekent dit bij metingen een correctie van 3 dB).

De hoogte van het waarneempunt voor de bepaling van L_{den} hangt af van de toepassing:

- bij berekeningen met het oog op de opstelling van strategische geluidsbelaastingkaarten met betrekking tot de blootstelling aan lawaai in of nabij gebouwen liggen de waarneempunten op een hoogte van $4,0 \pm 0,2$ m (3,8-4,2 m) boven de grond vóór de meest blootgestelde gevel; de meest blootgestelde gevel is die welke gericht is naar de betrokken geluidsbron en er het dichtst bij is; voor andere doeleinden mogen andere keuzen worden gemaakt;
- bij metingen met het oog op de opstelling van strategische geluidsbelaastingkaarten met betrekking tot de blootstelling aan lawaai in of nabij gebouwen mogen andere hoogten worden gekozen, maar die mogen nooit minder dan 1,5 m boven de grond zijn, en de resultaten moeten worden herleid tot een hoogte van 4 m;
- voor andere doeleinden, zoals akoestische planning en geluidszonering mogen andere hoogten worden gekozen, maar die mogen nooit minder dan 1,5 m boven de grond zijn. Voorbeelden zijn:
 - plattelandsgebieden met huizen van één verdieping;
 - de uitwerking van lokale maatregelen ter vermindering van de geluidshinder voor specifieke woningen;
 - gedetailleerde geluidsbelaastingkaarten voor een beperkte zone, waarop de blootstelling aan lawaai van afzonderlijke woningen wordt getoond.

2. Definitie van de nachtgeluidsbelaastingindicator

De nachtgeluidsbelaastingindicator L_{night} is het A-gewogen gemiddelde geluidsniveau op lange termijn, als gedefinieerd in ISO 1996-2:1987, bepaald over alle nachtperiodes van een jaar,

waarin:

- de nacht acht uren omvat, als gedefinieerd onder punt 1 van deze bijlage;
- een jaar een voor de geluidsemmissie relevant en voor de meteorologische omstandigheden gemiddeld jaar is, als gedefinieerd in punt 1;
- het invallend geluid wordt beschouwd, als beschreven in punt 1;
- het waarneempunt hetzelfde is als voor L_{den} .

3. Aanvullende geluidsbelastingsindicatoren

In sommige gevallen kan het nuttig zijn naast L_{den} en L_{night} en eventueel L_{day} en L_{evening} , speciale geluidsbelastingsindicatoren en bijbehorende grenswaarden te gebruiken. Enkele voorbeelden:

- de beschouwde geluidsbron is slechts in werking gedurende een beperkt deel van de tijd (bijvoorbeeld minder dan 20 % van de tijd in het totale aantal dagen van een jaar, het totale aantal avonden van een jaar of het totale aantal nachten van een jaar);
 - in één of meer perioden, is het gemiddelde, aantal gebeurtenissen zeer gering (bijvoorbeeld minder dan één geluidspiek per uur, waarbij een geluidspiek kan worden gedefinieerd als lawaai dat minder dan vijf minuten aanhoudt; een voorbeeld hiervan is het lawaai van passerende treinen of vliegtuigen);
 - de lagefrequentiecomponent van het lawaai is sterk;
 - L_{Amax} of SEL (geluidblootstellingsniveau van een geluidgebeurtenis) voor bescherming tegen geluidspieken in de nachtperiode;
 - extra bescherming in het weekend of een specifieke periode van het jaar;
 - extra bescherming tijdens de dagperiode;
 - extra bescherming tijdens de avondperiode;
 - combinatie van lawaai uit verschillende bronnen;
 - relatief stille zones op het platteland;
 - het geluid heeft een sterk tonaal karakter;
 - het geluid heeft een impulskarakter.
-

BIJLAGE II

BEPALINGSMETHODEN VOOR DE GELUIDSBELASTINGSINDICATOREN

(bedoeld in artikel 6)

1. Inleiding

De waarde van L_{den} en L_{night} kan worden bepaald, door berekening, of door meting (op het waarneempunt). Voor voorspellingen kan uitsluitend de berekeningsmethode worden gebruikt.

Voorlopige berekenings- en meetmethoden worden beschreven in de punten 2 en 3 van deze bijlage.

2. Voorlopige berekeningsmethoden voor L_{den} en L_{night}

2.1. Aanpassing van de bestaande nationale berekeningsmethoden

Wanneer de lidstaat reeds beschikt over nationale methoden voor de bepaling van lange-termijnindicatoren, mogen deze methoden worden toegepast, op voorwaarde dat zij worden aangepast aan de definities van de indicatoren in bijlage I. Voor de meeste nationale methoden betekent dit de invoering van een aparte avondperiode, en van een jaargemiddelde. Sommige bestaande methoden moeten ook worden aangepast wat betreft de uitsluiting van reflectie op de gevel, de invoering van een specifieke nachtperiode en/of het waarneempunt.

Het gemiddelde over een jaar vergt speciale aandacht. Fluctuaties van de emissie en de transmissie kunnen bijdragen tot fluctuaties over een jaar.

2.2. Aanbevolen voorlopige berekeningsmethoden

Voor lidstaten die nog niet over nationale berekeningsmethoden beschikken of willen overstappen op een andere berekeningsmethode worden de hieronder genoemde methoden aanbevolen:

Voor INDUSTRIELAWAAI: ISO 9613-2: „Acoustics — Attenuation of sound propagation outdoors, Part 2: General method of calculation”.

Geschikte geluidsemisatiegegevens (input data) voor deze methode kunnen worden verkregen door metingen overeenkomstig een van de volgende methoden:

- ISO 8297: 1994 „Acoustics — Determination of sound power levels of multisource industrial plants for evaluation of sound pressure levels in the environment — Engineering method”;
- EN ISO 3744: 1995 „Acoustics — Determination of sound power levels of noise using sound pressure — Engineering method in an essentially free field over a reflecting plane”;
- EN ISO 3746: 1995 „Acoustics — Determination of sound power levels of noise sources using an enveloping measurement surface over a reflecting plane”.

Voor Vliegtoeglawaai: ECAC/CEAC Doc. 29 „Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports”, 1997. Van de verschillende methoden voor de modellering van de vliegroutes, wordt de segmentatietechniek gekozen als uiteengezet in deel 7.5 van ECAC/CEAC Doc. 29.

Voor WegverkeerslawaaI: de Franse nationale berekeningsmethode „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”, genoemd in „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, article 6” en in de Franse norm „XPS 31-133”. Voor inputdata betreffende geluidsemissies wordt in deze documenten verwezen naar de „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”.

Voor SpoorweglawaaI: de nationale berekeningsmethode van Nederland, gepubliceerd in het „Reken- en Meetvoorschrift RailverkeerslawaaI '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996”.

Deze methoden moeten worden aangepast aan de definitie van L_{den} en L_{night} . Uiterlijk 1 juli 2003 zal de Commissie overeenkomstig artikel 13, lid 2, richtsnoeren publiceren betreffende de herziene methoden en op basis van bestaande gegevens emissiegegevens verstrekken voor vliegtuiglawaai, wegverkeerslawaaI en spoorweglawaaI.

3. Voorlopige meetmethoden voor L_{den} en L_{night}

Wanneer een lidstaat zijn eigen officiële meetmethode wil gebruiken, moet die methode worden aangepast overeenkomstig de definities van de indicatoren in bijlage I en overeenkomstig de beginselen voor de meting van langetermijngemiddelden als uiteengezet in ISO 1996-2: 1987 en ISO 1996-1: 1982.

Wanneer een lidstaat nog niet over een meetmethode beschikt of een andere meetmethode prefereert, kan een methode worden vastgelegd op basis van de definitie van de indicator en de beginselen in ISO 1996-2:1987 en ISO 1996-1:1982.

Meetgegevens die bij een gevel of een ander geluidweerskaatsend object verkregen zijn, moeten gecorrigeerd worden om het gereflecteerde geluid van de gevel of het object uit te sluiten (in de regel betekent dit een meetcorrectie van 3 dB).

BIJLAGE III

BEPALINGSMETHODEN VOOR GEZONDHEIDSEFFECTEN

(bedoeld in artikel 6, lid 3)

Er moeten dosis/effectrelaties worden gebruikt om het effect van lawaai op de bevolking te schatten. De dosis/effectrelaties die in het kader van toekomstige herzieningen overeenkomstig artikel 13, lid 2, in deze bijlage zullen worden opgenomen, hebben vooral betrekking op

- de relatie tussen hinder en L_{den} voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie;
- de relatie tussen slaapverstoring en L_{night} voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie.

Indien nodig kunnen er speciale dosis/effectrelaties worden voorgelegd voor

- woningen met een speciale isolatie tegen lawaai als gedefinieerd in bijlage VI;
 - woningen met een rustige gevel als gedefinieerd in bijlage VI;
 - verschillende klimaten/verschillende culturen;
 - kwetsbare bevolkingsgroepen;
 - tonaal industrieel lawaai;
 - industrieel lawaai met een impuls karakter en andere speciale gevallen.
-

BIJLAGE IV

MINIMUMEISEN VOOR STRATEGISCHE GELUIDSBELASTINGKAARTEN

(bedoeld in artikel 7)

1. Een strategische geluidsbelastingkaart is een presentatie van gegevens over een van de volgende aspecten:
 - een bestaande, in het verleden bestaand hebbende of voorspelde geluidsbelastingssituatie in termen van een geluidsbelastingsindicator;
 - de overschrijding van een grenswaarde;
 - het geschatte aantal woningen, scholen en ziekenhuizen in een bepaald gebied dat blootgesteld is aan specifieke waarden van een geluidsbelastingsindicator;
 - het geschatte aantal personen in een bepaald aan lawaai blootgesteld gebied.
2. Strategische geluidsbelastingkaarten kunnen aan het publiek gepresenteerd worden in de vorm van:
 - grafieken;
 - numerieke gegevens in tabelvorm;
 - numerieke gegevens in elektronische vorm.
3. Bij strategische geluidsbelastingkaarten voor agglomeraties wordt speciaal aandacht besteed aan lawaai van:
 - wegverkeer;
 - spoorwegverkeer;
 - luchthavens;
 - industrieterreinen, waaronder havens.
4. De strategische geluidsbelastingkaarten hebben het volgende doel:
 - zij vormen de basis voor de gegevens die overeenkomstig artikel 10, lid 2, en bijlage VI aan de Commissie moeten worden toegezonden;
 - zij zijn een bron van informatie voor de burger overeenkomstig artikel 9;
 - zij vormen een basis voor de actieplannen overeenkomstig artikel 8.Voor elk van deze doeleinden is een ander type strategische geluidsbelastingkaart vereist.
5. Minimumeisen voor de strategische geluidsbelastingkaarten met betrekking tot de aan de Commissie toe te zenden gegevens worden gegeven in de punten 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 en 2.7 van bijlage VI.
6. Voor de informatie aan de burger overeenkomstig artikel 9 en voor de opstelling van actieplannen overeenkomstig artikel 8 is aanvullende en meer gedetailleerde informatie vereist, zoals:
 - een grafische voorstelling;
 - kaarten waarin overschrijdingen van een grenswaarde worden getoond;
 - verschilkaarten waarin de bestaande toestand wordt vergeleken met opties voor toekomstige situaties;
 - kaarten waarin de waarde van een geluidsbelastingsindicator, indien nodig, op een andere hoogte dan 4 m wordt getoond.De lidstaten kunnen regels vastleggen voor het type en formaat van deze geluidsbelastingkaarten.
7. Strategische geluidsbelastingkaarten voor lokale of nationale toepassingen moeten worden opgemaakt voor een meethoogte van 4 m en de 5 dB-klassen van L_{den} en L_{night} als genoemd in bijlage VI van deze richtlijn.
8. Voor agglomeraties moeten afzonderlijke strategische geluidsbelastingkaarten worden opgemaakt voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, vliegtuiglawaai en industrielawaai. Er mogen kaarten voor andere geluidsbronnen worden bijgevoegd.
9. De Commissie kan volgens de procedure van artikel 13, lid 2, meer gedetailleerde richtsnoeren voor de opstelling van geluidsbelastingkaarten en software daarvoor opstellen.

BIJLAGE V

MINIMUMEISEN VOOR ACTIEPLANNEN

(bedoeld in artikel 8)

1. De actieplannen moeten minimaal de volgende elementen omvatten:
 - een beschrijving van de agglomeratie, de belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen of belangrijke luchthavens en andere lawaaibronnen waar rekening mee gehouden moet worden;
 - de bevoegde instantie;
 - de wettelijke context;
 - eventuele grenswaarden overeenkomstig artikel 5;
 - een samenvatting van de in de geluidsbelastingkaarten vervatte gegevens;
 - een beoordeling van het geschatte aantal mensen dat aan lawaai blootgesteld is, een overzicht van problemen die opgelost en situaties die verbeterd moeten worden;
 - een overzicht van de overeenkomstig artikel 8, lid 7, georganiseerde openbare raadplegingen;
 - reeds bestaande maatregelen voor lawaaivermindering en projecten die in voorbereiding zijn;
 - maatregelen die de bevoegde instanties in de eerstvolgende vijf jaar voornemens zijn te nemen, met inbegrip van acties om stille gebieden te beschermen;
 - langetermijnstrategie;
 - financiële informatie (indien beschikbaar): begrotingen, kosteneffectiviteits- en kosten-batenanalyses;
 - beoogde bepalingen voor de beoordeling van de uitvoering en de resultaten van het actieplan.
 2. De maatregelen die de bevoegde instanties in het kader van hun bevoegdheden voornemens zijn te nemen kunnen bijvoorbeeld het volgende omvatten:
 - verkeersplanning;
 - ruimtelijke ordening;
 - technische maatregelen tegen lawaaibronnen;
 - selectie van stillere bronnen;
 - vermindering van de geluidsoverdracht;
 - regelgevende of economische maatregelen of stimulansen.
 3. De actieplannen moeten schattingen bevatten van de vermindering van het aantal geluidgehinderde personen (hinder, slaapverstoring of andere gevolgen).
 4. De Commissie kan overeenkomstig artikel 13, lid 2, nadere richtsnoeren voor de actieplannen uitwerken.
-

BIJLAGE VI

AAN DE COMMISSIE TOE TE ZENDEN GEGEVENS

(bedoeld in artikel 10)

Aan de Commissie moeten de hieronder genoemde gegevens worden toegezonden.

1. Agglomeraties

- 1.1. Een beknopte beschrijving van de agglomeratie: locatie, omvang, aantal inwoners.
- 1.2. De bevoegde instantie.
- 1.3. In het verleden uitgevoerde programma's ter beperking van geluidshinder en van kracht zijnde maatregelen.
- 1.4. De gebruikte berekenings- of meetmethoden.
- 1.5. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat in woningen woont die zijn blootgesteld aan L_{den} -waarden, op 4 m hoogte aan de meest blootgestelde gevel, in elk van de volgende geluidsbelastingklassen: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75 dB, afzonderlijk voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie. De cijfers moeten worden afgerond op honderdtallen (bijvoorbeeld: 5 200 = tussen 5 150 en 5 249; 100 = tussen 50 en 149; 0 = minder dan 50).

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën wonen in woningen die beschikken over:

- speciale isolatie tegen de betrokken geluidssoort, d.w.z. speciale isolatie van een gebouw tegen één of meer soorten omgevingslawaai, in combinatie met zulke ventilatie- en airconditioningsvoorzieningen dat er hoge isolatiewaarden tegen omgevingslawaai gehandhaafd kunnen worden;
- een stille gevel, d.w.z. de gevel van een woning waarop de L_{den} -waarde van lawaai uit een specifieke bron 4 m boven de grond en 2 m voor de gevel meer dan 20 dB lager is dan die van de gevel met de hoogste L_{den} -waarde.

Er moet worden aangegeven hoe belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens, als gedefinieerd in artikel 3, bijdragen tot bovenbedoelde hinder.

- 1.6. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat in woningen woont die zijn blootgesteld aan L_{night} -waarden, op 4 m hoogte aan de meest blootgestelde gevel, in elk van de volgende geluidsbelastingklassen: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70 dB, afzonderlijk voor lawaai van wegverkeer, spoorwegverkeer, luchtverkeer en industrie. Deze gegevens kunnen vóór de in artikel 11, lid 1, bedoelde datum ook worden geëvalueerd voor de klasse 45-49.

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën wonen in woningen met:

- speciale isolatie tegen de betrokken geluidssoort, als omschreven in punt 1.5;
- een stille gevel, als omschreven in punt 1.5.

Voorts moet worden aangegeven in hoeverre belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en belangrijke luchthavens bijdragen tot de geluidshinder.

- 1.7. Bij grafische weergave moeten strategische geluidskaarten in elk geval de contouren van 60, 65, 70 en 75 dB weergeven.
- 1.8. Een samenvatting van het actieplan (niet meer dan tien bladzijden), waarin de in bijlage V genoemde relevante aspecten worden beschreven.

2. Belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens

- 2.1. Een algemene beschrijving van de wegen, spoorwegen of luchthavens: locatie, omvang en verkeersgegevens.
- 2.2. Een karakterisering van de omgeving: agglomeraties, dorpen, platteland of anderszins, informatie over ruimtelijke ordening, andere bronnen van geluidshinder.
- 2.3. In het verleden uitgevoerde programma's ter beperking van geluidshinder en van kracht zijnde maatregelen.
- 2.4. De gebruikte berekenings- of meetmethoden.
- 2.5. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat buiten agglomeraties in woningen woont die zijn blootgesteld aan L_{den} -waarden, op 4 m boven de grond en aan de meest blootgestelde gevel, in elk van de volgende geluidsbelastingklassen: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75 dB.

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën wonen in woningen met:

- speciale isolatie tegen de betrokken geluidssoort, als omschreven in punt 1.5;
- een stille gevel, als omschreven in punt 1.5.

- 2.6. Het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat buiten agglomeraties in woningen woont die zijn blootgesteld aan L_{night} -waarden aan de meest blootgestelde gevel in elk van de volgende geluidsbelastingklassen: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70 dB. Deze gegevens kunnen vóór de in artikel 11, lid 1, bedoelde datum ook worden geëvalueerd voor de klasse 45-49.

Daarnaast moet, indien mogelijk en van toepassing, aangegeven worden hoeveel mensen in bovengenoemde categorieën wonen in woningen met:

- speciale isolatie tegen de betrokken geluidssoort, als omschreven in punt 1.5;
- een stille gevel, als omschreven in punt 1.5.

- 2.7. De totale oppervlakte (in km^2) die is blootgesteld aan waarden van L_{den} die hoger zijn dan respectievelijk 55, 65 en 75 dB. Voorts het geschatte aantal woningen (in honderdtallen) en het geschatte aantal mensen (in honderdtallen) dat in elk van deze zones woont. Deze cijfers moeten ook betrekking hebben op de agglomeraties.

Op één of meer kaarten moeten ook de 55 en 65 dB-contourlijnen zijn opgenomen, met informatie over de locatie van de dorpen, gemeenten en agglomeraties die binnen die contourlijnen liggen.

- 2.8. Een samenvatting van het actieplan (niet meer dan tien bladzijden), met de in bijlage V vermelde relevante gegevens.

3. Richtsnoeren

De Commissie kan overeenkomstig artikel 13, lid 2, nadere richtsnoeren geven voor het verstrekken van bovengenoemde gegevens.
