

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE

F. 2004 — 2721

[2004/202283]

**13 MAI 2004. — Arrêté du Gouvernement wallon
relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, notamment son article 1^{er};Vu l'avis du Conseil d'Etat rendu le 22 mars 2004 en application de l'article 84, § 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition conjointe des Ministres de l'Economie, des Transports, des Travaux publics, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE I^{er}. — *Objectifs et champ d'application***Article 1^{er}.** Le présent arrêté transpose la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.**Art. 2.** Le présent arrêté a pour objectif l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Il vise à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, les actions suivantes sont mises en œuvre progressivement :1^o la détermination de l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à la cartographie du bruit, selon des méthodes d'évaluation communes harmonisées au niveau européen;2^o l'information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets;3^o l'adoption de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.**Art. 3.** Le présent arrêté s'applique au bruit dans l'environnement auquel sont exposés en particulier les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics ou d'autres lieux calmes d'une agglomération, les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit.

Le présent arrêté ne s'applique pas au bruit produit par la personne exposée elle-même, au bruit résultant des activités domestiques, aux bruits de voisinage, au bruit perçu sur les lieux de travail ou à l'intérieur des moyens de transport, ni au bruit résultant d'activités militaires dans les zones militaires.

CHAPITRE II. — *Définitions***Art. 4.** Au sens du présent arrêté, on entend par :1^o bruit dans l'environnement : le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines, y compris le bruit émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien et provenant de sites d'activité industrielle tels que ceux qui sont répertoriés dans la classe 1 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrétant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées;2^o effets nuisibles : les effets néfastes pour la santé humaine;3^o gêne : le degré de nuisance généré par le bruit dans l'environnement, déterminé par des enquêtes sur le terrain;4^o indicateur de bruit : une grandeur physique décrivant le bruit dans l'environnement, qui est corrélé à un effet nuisible;5^o évaluation : toute méthode servant à calculer, prévoir, estimer ou mesurer la valeur d'un indicateur de bruit ou les effets nuisibles correspondants;6^o L_{den} (indicateur de bruit jour-soir-nuit) : l'indicateur de bruit associé globalement à la gêne, défini plus précisément à l'annexe I^{re};7^o L_{day} (indicateur de bruit période diurne) : l'indicateur de bruit associé à la gêne pendant la période diurne, défini plus précisément à l'annexe I^{re};8^o $L_{evening}$ (indicateur de bruit pour le soir) : l'indicateur de bruit associé à la gêne le soir, défini plus précisément à l'annexe I^{re};9^o L_{night} (indicateur de bruit période nocturne) : l'indicateur de bruit associé aux perturbations du sommeil, défini plus précisément à l'annexe I^{re};10^o relation dose-effet : la relation existant entre la valeur d'un indicateur de bruit et un effet nuisible;11^o valeur limite : une valeur de L_{den} ou L_{night} et, le cas échéant, de L_{day} et de $L_{evening}$, dont le dépassement amène à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit. Elle peut varier en fonction du type de bruit, tel le bruit du trafic routier, ferroviaire, aérien ou industriel, de l'environnement, et de la sensibilité au bruit des populations. La valeur limite peut également différer pour les situations existantes et pour les situations nouvelles tel le changement de situation dû à un élément nouveau concernant la source de bruit ou l'utilisation de l'environnement;

12° agglomération : une partie du territoire de la Région wallonne au sein de laquelle la population est supérieure à 100 000 habitants et dont la densité de population est telle qu'il y a lieu de la considérer comme une zone urbaine.

Les valeurs limites pertinentes dans les agglomérations visées dans le présent arrêté sont arrêtées par le Gouvernement;

13° zone calme d'une agglomération : une zone qui, par exemple, n'est pas exposée à une valeur de L_{den} , ou d'un autre indicateur de bruit approprié, supérieure à une certaine valeur, quelle que soit la source de bruit considérée.

Le Gouvernement détermine la liste des zones calmes d'une agglomération et les valeurs limites pertinentes dans ces zones;

14° zone calme en rase campagne : une zone délimitée, qui n'est pas exposée au bruit de la circulation, au bruit industriel ou au bruit résultant d'activités de détente.

Le Gouvernement détermine la liste des zones calmes en rase campagne;

15° grand axe routier : une route régionale, nationale ou internationale sur laquelle sont enregistrés plus de 3 millions de passages de véhicules par an.

Le Gouvernement détermine les valeurs limites pertinentes pour les axes routiers visés par le présent arrêté;

16° grand axe ferroviaire : une voie de chemin de fer sur laquelle sont enregistrés plus de 30 000 passages de trains par an.

Le Gouvernement détermine les valeurs limites pertinentes pour les axes ferroviaires visés par le présent arrêté;

17° grand aéroport : un aéroport civil qui enregistre plus de 50 000 mouvements par an, à l'exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers. Le terme mouvement recouvre soit le décollage soit l'atterrissage.

Le Gouvernement approuve les valeurs limites pertinentes pour les grands aéroports visés dans le présent arrêté;

18° cartographie du bruit : la représentation de données décrivant une situation sonore existante ou prévue en fonction d'un indicateur de bruit, indiquant les dépassements de valeurs limites pertinentes en vigueur, le nombre de personnes touchées ou le nombre d'habitations exposées à certaines valeurs d'un indicateur de bruit dans une zone subissant l'influence sonore d'un ou plusieurs types de bruits visés au 0 du présent article;

19° carte de bruit stratégique : une carte conçue pour permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans une zone subissant l'influence sonore d'un ou plusieurs types de bruits visés au 0 du présent article ou pour établir des prévisions générales pour cette zone;

20° plan d'action : un plan visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit;

21° planification acoustique : la lutte contre le bruit futur au moyen de mesures planifiées, telles que l'aménagement du territoire, l'ingénierie des systèmes de gestion du trafic, la planification de la circulation, la réduction du bruit par des mesures d'isolation acoustique et la lutte contre le bruit à la source;

22° public : une ou plusieurs personnes physiques ou morales, ainsi que les associations, organisations ou groupes constitués par ces personnes.

CHAPITRE III. — *Mise en œuvre et responsabilités*

Art. 5. § 1^{er}. Des cartes de bruit et des plans d'action sont établis et révisés par le Gouvernement sur proposition, respectivement, des Ministres suivants :

- 1° pour les agglomérations, par le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions;
- 2° pour les grands axes routiers par le Ministre qui a les Travaux publics dans ses attributions;
- 3° pour les grands axes ferroviaires par le Ministre qui a les Transports dans ses attributions;
- 4° pour les grands aéroports par le Ministre qui a les Aéroports dans ses attributions.

§ 2. Les cartes de bruit et les plans d'action sont transmis au Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions qui est chargé de collecter les cartes de bruit et les plans d'action.

Art. 6. Lorsque tout ou partie des missions visées à l'article 5 est sous-traitée, cette sous-traitance s'adresse à un organisme agréé en Région wallonne conformément à l'arrêté royal du 2 avril 1974 relatif aux conditions et modalités d'agrément des laboratoires et organismes chargés de l'essai et du contrôle d'appareils et de dispositifs dans le cadre de la lutte contre le bruit.

Cet agrément porte au minimum sur les catégories suivantes :

- les essais et le contrôle d'appareils et de dispositifs susceptibles de produire du bruit, destinés à le réduire, à l'absorber, à remédier à ses inconvénients ou à le mesurer;
- la recherche des moyens efficaces de lutte contre le bruit.

CHAPITRE IV. — *Indicateurs de bruit*

Art. 7. Les cartes de bruit stratégiques sont établies et soumises à révision en fonction des indicateurs de bruit L_{den} et L_{night} définis à l'annexe I^{re}.

Des indicateurs de bruit supplémentaires peuvent être utilisés pour des cas particuliers, tels que ceux visés à l'annexe I^{re}, point 3.

Pour la planification ou le zonage acoustiques, des indicateurs de bruit autres que L_{den} et L_{night} peuvent être utilisés.

CHAPITRE V. — *Méthodes d'évaluation*

Art. 8. § 1^{er}. Les valeurs de L_{den} et L_{night} sont déterminées à l'aide des méthodes d'évaluation définies à l'annexe II.

§ 2. D'autres méthodes d'évaluation, adaptées conformément à l'annexe II, peuvent être utilisées à condition qu'elles donnent des résultats équivalents à ceux qui seraient obtenus avec les méthodes visées à l'annexe II, point 2.

§ 3. Les effets nuisibles peuvent être évalués à l'aide des relations dose-effets définis à l'annexe III.

CHAPITRE VI. — *Cartographie stratégique du bruit*

Art. 9. Les autorités compétentes désignées à l'article 5 établissent, chacune pour ce qui les concerne, et au plus tard pour le 30 avril 2007, les cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente :

- pour toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants :
- pour tous les grands axes routiers dont le trafic dépasse 6 millions de passages de véhicules par an :
- pour tous les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60 000 passages de trains par an et
- pour tous les grands aéroports situés sur le territoire de la Région wallonne.

Art. 10. Les autorités compétentes désignées à l'article 5 établissent, chacune pour ce qui les concerne, et au plus tard pour le 30 avril 2012, puis tous les cinq ans, les cartes de bruit stratégiques montrant la situation au cours de l'année civile précédente :

- pour toutes les agglomérations;
- pour tous les grands axes routiers;
- pour tous les grands axes ferroviaires.

Art. 11. Les cartes de bruit stratégiques satisfont aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe IV.

Elles sont réexaminées et, le cas échéant, révisées tous les cinq ans au moins à compter de leur date d'élaboration en application de l'article 5 du présent arrêté.

CHAPITRE VII. — *Plans d'action*

Art. 12. Les autorités compétentes désignées à l'article 5 établissent, chacune pour ce qui les concerne et au plus tard pour le 18 mai 2008, des plans d'action visant à gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris, si nécessaire, la réduction du bruit dans :

1° les endroits situés près de grands axes routiers dont le trafic dépasse six millions de passages de véhicules par an, de grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse 60 000 passages de trains par an et de grands aéroports;

2° les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Ces plans visent également à protéger les zones calmes contre une augmentation du bruit.

Les mesures figurant dans les plans sont laissées à la discrétion des autorités compétentes, mais devraient notamment répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères adéquats et pertinents et s'appliquent en particulier aux zones les plus importantes déterminées par la cartographie stratégique du bruit.

Art. 13. Les autorités compétentes désignées à l'article 5 établissent, chacune pour ce qui les concerne et au plus tard pour le 18 mai 2013, des plans d'action en vue notamment de répondre aux priorités pouvant résulter du dépassement de toute valeur limite pertinente ou de l'application d'autres critères adéquats et pertinents déterminés par arrêté pour les agglomérations, pour les grands axes routiers ainsi que pour les grands axes ferroviaires situés sur leur territoire.

Art. 14. Les plans d'action satisfont aux prescriptions minimales énoncées à l'annexe V.

Art. 15. Les plans d'action sont réexaminés et, le cas échéant, révisés lorsque survient un fait nouveau majeur affectant la situation en matière de bruit, et au moins tous les cinq ans à compter de leur date d'approbation.

CHAPITRE VIII. — *Information du public*

Art. 16. Les cartes de bruit stratégiques ainsi que les plans d'action qui ont été établis, sont rendus accessibles et diffusés au public. Ces informations qui comprennent également un résumé exposant les principaux points, doivent être claires, compréhensibles et accessibles.

CHAPITRE IX. — *Dispositions finales*

Art. 17. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 18. Les Ministres ayant les Aéroports, les Transports en commun, les Travaux publics, l'Environnement dans leurs attributions sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 13 mai 2004.

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles,
S. KUBLA

Le Ministres des Transports, de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre du Budget, du Logement, de l'Equipement et des Travaux publics,
M. DAERDEN

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

ANNEXE I^e
INDICATEURS DE BRUIT
visés à l'article 7

1. Définition du niveau jour-soir-nuit (*Day-evening-night level*) L_{den}

Le niveau jour-soir-nuit L_{den} en décibels (dB) est défini par la formule suivante :

$$L_{den} = 101g \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

où

- L_{day} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2 : 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année;
- $L_{evening}$ est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2 : 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année;
- L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2 : 1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année;

sachant que :

- le jour dure 12 heures, la soirée 4 heures et la nuit 8 heures; le Gouvernement peut diminuer la période "soirée" d'une ou deux heures et allonger en conséquence la période "jour" et/ou la période "nuit", pour autant que ce choix soit le même pour toutes les sources et qu'il fournisse à la Commission européenne des informations concernant la différence systématique par rapport à l'option par défaut;
- le début du jour (et par conséquent, le début de la soirée et de la nuit) est déterminé par le Gouvernement (ce choix est le même pour toutes les sources de bruit); les périodes par défaut sont 7 h 00 - 19 h 00, 19 h 00 - 23 h 00 et 23 h 00 - 7 h 00, en heure locale;
- une année correspond à l'année prise en considération en ce qui concerne l'émission du son et à une année moyenne en ce qui concerne les conditions météorologiques;

et que :

- c'est le son incident qui est pris en considération, ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte du son réfléchi sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

La hauteur du point d'évaluation de L_{den} est fonction de l'application :

- dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une cartographie stratégique du bruit concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments, les points d'évaluation se situent à $4,0 \pm 0,2$ m (3,8 - 4,2 m) au-dessus du sol, du côté de la façade la plus exposée; à cet effet, la façade la plus exposée est la façade externe faisant face à la source sonore spécifique et la plus proche de celle-ci; dans les autres cas, d'autres configurations sont possibles;
- dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une cartographie stratégique du bruit concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments, on peut retenir d'autres hauteurs, mais elles ne doivent jamais être inférieures à 1,5 m au-dessus du sol et les résultats doivent être corrigés en conséquence avec une hauteur équivalente de 4 m;
- pour d'autres applications, telles que la planification et le zonage acoustiques, on peut retenir d'autres hauteurs, mais elles ne doivent jamais être inférieures à 1,5 m au-dessus du sol, par exemple pour :
 - les zones rurales comportant des maisons à un étage;
 - des mesures locales, en vue de la réduction de l'impact sonore sur des habitations spécifiques;
 - l'établissement d'une carte de bruit détaillée d'une zone de dimensions limitées, montrant l'exposition au bruit de chaque habitation.

2. Définition de l'indicateur de bruit pour la période nocturne (*Night-time noise indicator*)

L'indicateur de bruit pour la période nocturne L_{night} est le niveau sonore moyen à long terme pondéré A tel que défini dans ISO 1996-2 : 1987, déterminé sur la base de toutes les périodes nocturnes sur une année,

sachant que :

- la durée de la nuit est de 8 heures, conformément à la définition figurant au point 1;
- une année est l'année prise en considération en ce qui concerne l'émission du son, et une année moyenne en ce qui concerne les conditions météorologiques, conformément à la définition figurant au point 1;
- le son incident est pris en considération, comme indiqué au point 1;
- le point d'évaluation est le même que pour L_{den} .

3. Indicateurs de bruit supplémentaires

Remarque : la présente section de l'annexe I^e décrit en termes généraux les éléments à considérer pour la prise en compte d'indicateurs de bruit supplémentaires. Elle est complétée par les prescriptions et les notes explicatives élaborées par la Commission européenne.

Dans certains cas, en plus de L_{den} et L_{night} et, s'il y a lieu, de L_{day} et $L_{evening}$, il peut s'avérer utile d'utiliser des indicateurs de bruit spéciaux et des valeurs limites correspondantes. Les cas suivants en sont des exemples :

- la source de bruit considérée n'est présente qu'une petite fraction du temps (par exemple, moins de 20 % du temps sur le total des périodes de jour d'une année, sur le total des périodes de soirée d'une année ou sur le total des périodes de nuit d'une année);
- le nombre d'événements sonores, au cours d'une ou de plusieurs des périodes considérées, est en moyenne très faible (par exemple, moins d'un événement sonore par heure; un événement sonore pourrait être défini comme un bruit durant moins de 5 minutes; on peut citer comme exemple le bruit provoqué par le passage d'un train ou d'un avion);
- la composante basse fréquence du bruit est importante;
- L_{Amax} ou SEL (*sound exposure level* - niveau d'exposition au bruit) pour la protection en période nocturne dans le cas de crêtes de bruit élevées;
- protection supplémentaire durant le week-end ou une période particulière de l'année;
- protection supplémentaire de la période diurne;
- protection supplémentaire de la période de soirée;
- combinaison de bruits de diverses sources;
- zones calmes en rase campagne;
- bruit comportant des composantes à tonalité marquée;
- bruit à caractère impulsionnel.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Namur, le 13 mai 2004.

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles,
S. KUBLA

Le Ministres des Transports, de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre du Budget, du Logement, de l'Equipement et des Travaux publics,
M. DAERDEN

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

ANNEXE II

METHODES D'EVALUATION POUR LES INDICATEURS DE BRUIT visées à l'article 8

La présente annexe décrit en termes généraux les méthodes d'évaluation des indicateurs de bruit. Elle est complétée par les prescriptions et les notes explicatives élaborées par la Commission européenne.

1. Introduction

Les valeurs de L_{den} et L_{night} peuvent être déterminées par calcul ou par mesure (au point d'évaluation). Pour les prévisions, seules les méthodes de calcul sont utilisables.

Les méthodes provisoires de calcul et de mesure sont décrites aux points 2 et 3.

2. Méthodes provisoires de calcul de L_{den} et L_{night}

Pour le BRUIT INDUSTRIEL : ISO 9613-2 : "Acoustique - Atténuation du son lors de sa propagation à l'air libre, Partie 2 : méthodes générales de calcul".

Pour cette méthode, des données appropriées d'émission (données d'entrée) peuvent être obtenues par des mesures réalisées suivant l'une des méthodes suivantes :

- ISO 8297 : 1994 "Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique d'installations industrielles multisources pour l'évaluation des niveaux de pression acoustique dans l'environnement - méthode d'expertise";
- EN ISO 3744 : 1995 "Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à partir de la pression acoustique - méthode d'expertise dans des conditions approchant celles du champ libre sur plan réfléchissant";
- EN ISO 3746 : 1995 "Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à l'aide d'une surface de mesure enveloppante au-dessus d'un plan réfléchissant".

Pour le BRUIT DES AVIONS : ECAC.CEAC Doc. 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports", 1997. Parmi les différentes approches de modélisation des lignes de vol, on utilisera la technique de segmentation mentionnée dans la partie 7.5 de ECAC.CEAC Doc. 29.

Pour le BRUIT DU TRAFIC ROUTIER : la méthode nationale de calcul française "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)", mentionnée dans l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, *Journal officiel* du 10 mai 1995, article 6" et dans la norme française "XPS 31-133". Pour les données d'entrée concernant l'émission, ces documents font référence au "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980".

Pour le BRUIT DES TRAINS : la méthode nationale de calcul des Pays-Bas, publiée dans "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996".

Ces méthodes doivent être adaptées à la définition de L_{den} et de L_{night} .

L'établissement de la moyenne sur un an demande une attention particulière. Les variations de l'émission comme les variations de la transmission peuvent contribuer aux fluctuations sur une année.

3. Méthodes provisoires de mesure de L_{den} et de L_{night}

La méthode de mesure sera adaptée en fonction des définitions des indicateurs figurant à l'annexe I^e et conformément aux principes applicables aux mesures moyennes à long terme énoncées dans les normes ISO 1996-2 : 1987 et dans ISO 1996-1 : 1982.

Les données relatives à des mesures effectuées à l'avant d'une façade ou d'un autre élément réfléchissant doivent être corrigées afin d'exclure le facteur réfléchissant de cette façade ou de cet élément (d'une manière générale, cela implique une correction de 3 dB en cas de mesure).

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Namur, le 13 mai 2004.

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles,
S. KUBLA

Le Ministres des Transports, de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre du Budget, du Logement, de l'Equipement et des Travaux publics,
M. DAERDEN

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

ANNEXE III

METHODES D'EVALUATION DES EFFETS NUISIBLES visées à l'article 8, § 3

La présente annexe décrit en termes généraux les éléments à prendre en considération dans les méthodes d'évaluation des effets nuisibles. Elle est complétée par les prescriptions et les notes explicatives élaborées par la Commission européenne.

Les relations dose-effet éventuellement utilisées pour évaluer l'effet du bruit sur les populations portent en particulier sur :

- la relation entre la gêne et L_{den} pour le bruit résultant du trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que pour le bruit industriel;
- la relation entre les perturbations du sommeil et L_{night} pour le bruit résultant du trafic routier, ferroviaire et aérien, ainsi que pour le bruit industriel.

Des relations dose-effet spécifiques peuvent être utilisées pour :

- les habitations spécialement isolées contre le bruit, telles que définies à l'annexe VI;
- les habitations dotées d'une façade calme, telles que définies à l'annexe VI;
- différents climats/différentes cultures;
- les groupes vulnérables de la population;
- le bruit industriel à tonalité marquée;
- le bruit industriel à caractère impulsionnel et d'autres cas spécifiques.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Namur, le 13 mai 2004.

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles,
S. KUBLA

Le Ministres des Transports, de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre du Budget, du Logement, de l'Equipement et des Travaux publics,
M. DAERDEN

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

ANNEXE IV

PRESCRIPTIONS MINIMALES POUR LA CARTOGRAPHIE DE BRUIT STRATEGIQUE
visées à l'article 11

La présente annexe décrit en termes généraux les prescriptions minimales pour la cartographie de bruit stratégique. Elle est complétée par les lignes directrices donnant de plus amples indications sur les cartes de bruit, la cartographie du bruit et les logiciels de cartographie élaborés par la Commission européenne.

1. Une carte de bruit stratégique est une représentation des données relatives à l'un des aspects suivants :

- ambiance sonore existante, antérieure ou prévue, en fonction d'un indicateur de bruit;
- dépassement d'une valeur limite;
- estimation du nombre d'habitations, d'écoles et d'hôpitaux d'une zone donnée, qui sont exposés à des valeurs spécifiques d'un indicateur de bruit;
- estimation du nombre de personnes se trouvant dans une zone exposée au bruit.

2. Les cartes de bruit stratégiques peuvent être présentées au public sous forme de :

- graphiques;
- données numériques organisées en tableaux;
- données numériques sous forme électronique.

3. Les cartes de bruit stratégiques relatives aux agglomérations mettront particulièrement l'accent sur les émissions sonores provenant :

- de la circulation routière;
- du trafic ferroviaire;
- des aéroports;
- des sites d'activités industrielles, y compris les ports.

4. Les cartes de bruit stratégiques sont utilisées aux fins suivantes :

- pour obtenir les données devant être transmises à la Commission européenne en tant que source d'information des citoyens pour servir de base aux plans d'action en application de l'article 12.

A chacune de ces applications correspond un type distinct de carte de bruit.

5. Pour l'information des citoyens en application de l'article 16 et pour l'établissement des plans d'action en application du chapitre VII, des informations supplémentaires sont requises, ainsi que des informations plus précises, telles que :

- une représentation graphique;
- des cartes montrant les dépassements d'une valeur limite;
- des cartes différentielles, établissant une comparaison entre la situation existante et les diverses situations futures possibles;
- des cartes montrant la valeur d'un indicateur de bruit, le cas échéant à une hauteur autre que 4 m.

6. Des cartes de bruit stratégiques, à finalité locale ou nationale, sont établies pour une hauteur d'évaluation de 4 m et pour les valeurs de L_{den} et L_{night} de l'ordre de 5 dB.

7. Pour les agglomérations, des cartes de bruit stratégiques distinctes sont établies pour le bruit du trafic routier et ferroviaire, pour le bruit des avions et pour le bruit industriel. Des cartes supplémentaires peuvent être établies pour d'autres sources de bruit.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Namur, le 13 mai 2004.

Le Ministre-Président,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles,

S. KUBLA

Le Ministres des Transports, de la Mobilité et de l'Energie,

J. DARAS

Le Ministre du Budget, du Logement, de l'Equipement et des Travaux publics,

M. DAERDEN

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,

M. FORET

ANNEXE V

PRESCRIPTIONS MINIMALES POUR LES PLANS D'ACTION
visés à l'article 12

La présente annexe décrit en termes généraux les prescriptions minimales pour les plans d'action. Elle est complétée par les prescriptions et les notes explicatives élaborées par la Commission européenne.

1. Les plans d'action doivent comporter au minimum les éléments suivants :

- description de l'agglomération, des grands axes routiers et ferroviaires ou des grands aéroports et d'autres sources de bruit à prendre à compte;
- autorité compétente;
- contexte juridique;
- toute valeur limite utilisée en application du chapitre II;
- synthèse des résultats de la cartographie du bruit;
- évaluation du nombre estimé de personnes exposées au bruit, identification des problèmes et des situations à améliorer;
- compte rendu des consultations publiques organisées;
- mesures de lutte contre le bruit déjà en vigueur et projets en gestation;

- actions envisagées par les autorités compétentes pour les cinq années à venir, y compris mesures prévues pour préserver les zones calmes;
- stratégie à long terme;
- informations financières (si disponibles) : budgets, évaluation du rapport coût-efficacité ou coût-avantage;
- dispositions envisagées pour évaluer la mise en œuvre et les résultats du plan d'action.

2. Parmi les actions que les autorités compétentes peuvent envisager dans leurs domaines de compétence respectifs figurent par exemple :

- la planification du trafic;
- l'aménagement du territoire;
- les mesures techniques au niveau des sources de bruit;
- la sélection de sources plus silencieuses;
- la réduction de la transmission des sons;
- les mesures ou incitations réglementaires ou économiques.

3. Chaque plan d'action devrait comporter des estimations en termes de diminution du nombre de personnes touchées (gêne, perturbation du sommeil ou autre).

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Namur, le 13 mai 2004.

Le Ministre-Président,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Le Ministre de l'Economie, des P.M.E., de la Recherche et des Technologies nouvelles,
S. KUBLA

Le Ministres des Transports, de la Mobilité et de l'Energie,
J. DARAS

Le Ministre du Budget, du Logement, de l'Equipement et des Travaux publics,
M. DAERDEN

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement,
M. FORET

ÜBERSETZUNG

MINISTERIUM DER WALLONISCHEN REGION

D. 2004 — 2721

[2004/202283]

13. MAI 2004 — Erlass der Wallonischen Regierung über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Juli 1973 über die Lärmbekämpfung, insbesondere seines Artikels 1;

Aufgrund des am 22. März 2004 in Anwendung des Artikels 84, § 1, 1° der koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens des Staatsrats;

Aufgrund des gemeinsamen Vorschlags der Minister der Wirtschaft, des Transportwesens, der öffentlichen Arbeiten, der Raumordnung und der Umwelt;

Nach Beratung,

Beschließt:

KAPITEL I — Ziele und geltungsbereich

Artikel 1 - Durch den vorliegenden Erlass wird die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm umgesetzt.

Art. 2 - Der vorliegende Erlass hat die Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms zum Ziel. Er zielt darauf ab, vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

1° Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach auf europäischer Ebene harmonisierten gemeinsamen Bewertungsmethoden;

2° Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;

3° auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheits-schädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

Art. 3 - Der vorliegende Erlass betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

Der vorliegende Erlass gilt weder für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

KAPITEL II — *Definitionen*

Art. 4 - Im Sinne des vorliegenden Erlasses gelten folgende Definitionen:

1° "Umgebungsärm": unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß der Klasse 1 des Erlasses der Wallonischen Regierung vom 4. Juli 2002 zur Festlegung der Liste der einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehenden Projekte sowie der eingestuften Anlagen und Tätigkeiten ausgeht;

2° "gesundheitsschädliche Auswirkungen": negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;

3° "Belästigung": den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;

4° "Lärmindex": eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungsärm, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;

5° "Bewertung": jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;

6° " L_{den} " (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex): den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;

7° " L_{day} " (Taglärmindex): den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;

8° " $L_{evening}$ " (Abendlärmindex): den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;

9° " L_{night} " (Nachtlärmindex): den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;

10° "Dosis-Wirkung-Relation": den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;

11° "Grenzwert": einen festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen oder eingeführt werden; er kann je nach Lärmquellen wie Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw., Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen unterschiedlich sein; er kann ebenfalls je nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;

12° "Ballungsraum": einen Teil des Gebiets der Wallonischen Region mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Teil als Gebiet mit städtischem Charakter zu betrachten ist.

Die in dem vorliegenden Erlass erwähnten relevanten Grenzwerte in den Ballungsräumen werden von der Regierung verabschiedet;

13° "ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum": ein Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten Wert nicht übersteigt.

Die Regierung bestimmt die Liste der ruhigen Gebiete eines Ballungsraums und die relevanten Grenzwerte in diesen Gebieten;

14° "ruhiges Gebiet auf dem Land": ein abgegrenztes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeidlärm ausgesetzt ist.

Die Regierung bestimmt die Liste der ruhigen Gebiete auf dem Land und die relevanten Grenzwerte in diesen Gebieten;

15° "Hauptverkehrsstraße": eine regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr.

Die Regierung bestimmt die relevanten Grenzwerte für die in dem vorliegenden Erlass erwähnten Verkehrsstraßen.

16° "Hauptbahnstrecke": eine Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr.

Die Regierung bestimmt die relevanten Grenzwerte für die in dem vorliegenden Erlass erwähnten Eisenbahnstrecken;

17° "Großflughafen": einen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen. Der Begriff "Bewegung" umfasst entweder den Start oder die Landung. Die Regierung genehmigt die relevanten Grenzwerte für die in dem vorliegenden Erlass erwähnten Großflughäfen;

18° "Ausarbeitung von Lärmkarten": die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen oder der Anzahl der Wohnungen, die in einem Gebiet mit der Schalleinwirkung einer oder mehrerer Arten von Lärm gemäß 0 des vorliegenden Artikels bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;

19° "strategische Lärmkarte": eine Karte zur Gesamtbewertung der Lärmbelastung in einem Gebiet mit der Schalleinwirkung einer oder mehrerer Arten von Lärm gemäß 0 des vorliegenden Artikels oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;

20° "Aktionsplan": einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;

21° "akustische Planung": den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;

22° "Öffentlichkeit": eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

KAPITEL III — *Anwendung und Zuständigkeit*

Art. 5 - § 1. Lärmkarten und Aktionspläne werden jeweils auf Vorschlag der nachstehenden Minister von der Regierung ausgearbeitet und überprüft:

- 1° für die Ballungsräume: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Umwelt gehört;
- 2° für die Hauptverkehrsstraßen: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die öffentlichen Arbeiten gehören;
- 3° für die Haupteisenbahnstrecken: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich das Transportwesen gehört;
- 4° für die Großflughäfen: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Flughäfen gehören.

§ 2. Die Lärmkarten und Aktionspläne werden dem Minister übermittelt, zu dessen Zuständigkeitsbereich die Umwelt gehört und der mit der Einsammlung der Lärmkarten und Aktionspläne beauftragt ist.

Art. 6 - Wenn die in Artikel 5 erwähnten Aufgaben insgesamt oder teilweise weiter vergeben werden, richtet sich diese Weitervergabe an eine gemäß dem Königlichen Erlass vom 2. April 1974 über die Zulassungsbedingungen und -modalitäten der mit dem Test und der Kontrolle von Geräten und Vorrichtungen im Rahmen der Lärmbekämpfung beauftragten Laboratorien und Einrichtungen in der Wallonischen Region zugelassene Einrichtung.

Diese Zulassung bezieht sich mindestens auf folgende Kategorien:

- die Tests und die Kontrolle von Geräten und Vorrichtungen, die Lärm erzeugen können, die zu dessen Verringerung oder Absorption, zur Behebung von dessen Nachteilen oder zu dessen Messung bestimmt sind;
- die Ausfindigmachung von wirksamen Mitteln zur Lärmbekämpfung.

KAPITEL IV — *Lärmindizes*

Art. 7 - Die strategischen Lärmkarten werden unter Berücksichtigung der in der Anlage I festgelegten Lärmindizes L_{den} und L_{night} ausgearbeitet und überprüft.

Für Sonderfälle, wie beispielsweise die in der Anlage I Punkt 3 erwähnten Fälle, können zusätzliche Lärmindizes verwendet werden.

Für die akustische Planung oder die Festlegung von Gebieten bestimmter akustischer Qualität können andere Lärmindizes als L_{den} und L_{night} verwendet werden.

KAPITEL V — *Bewertungsmethoden*

Art. 8 - § 1. Die L_{den} - und L_{night} -Werte werden mit den in der Anlage II beschriebenen Bewertungsmethoden bestimmt.

§ 2. Es können andere gemäß der Anlage II angepasste Bewertungsmethoden verwendet werden, unter der Voraussetzung, dass sie zu Ergebnissen führen, die denen gleichwertig sind, die mit den in der Anlage II, Punkt 2 erwähnten Methoden erzielt werden.

§ 3. Die gesundheitsschädlichen Auswirkungen können mit den Dosis-Wirkung-Relationen nach der Anlage III bewertet werden.

KAPITEL VI — *Ausarbeitung strategischer Lärmkarten*

Art. 9 - Die in Artikel 5 erwähnten zuständigen Behörden arbeiten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich und spätestens bis zum 30. April 2007 strategische Lärmkarten aus, die die Lage für das vorangegangene Kalenderjahr angeben, und zwar:

- für alle Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern,
- für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr,
- für alle Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr,
- für alle auf dem Gebiet der Wallonischen Region gelegenen Großflughäfen.

Art. 10 - Die in Artikel 5 erwähnten zuständigen Behörden arbeiten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich und spätestens bis zum 30. April 2012 und danach alle fünf Jahre strategische Lärmkarten aus, die die Lage für das vorangegangene Kalenderjahr angeben, und zwar:

- für alle Ballungsräume,
- für alle Hauptverkehrsstraßen,
- für alle Haupteisenbahnstrecken.

Art. 11 - Die strategischen Lärmkarten müssen den in der Anlage IV angeführten Mindestanforderungen genügen.

In Anwendung des Artikels 5 des vorliegenden Erlasses werden sie mindestens alle fünf Jahre ab dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

KAPITEL VII — *Aktionspläne*

Art. 12 - Die in Artikel 5 erwähnten zuständigen Behörden arbeiten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich und spätestens bis zum 18. Mai 2008 Aktionspläne aus, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden für:

1° Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen;

2° Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer angemessener und relevanter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.

Art. 13 - Die in Artikel 5 erwähnten zuständigen Behörden arbeiten in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich und spätestens bis zum 18. Mai 2013 Aktionspläne für die sich in ihrem jeweiligen Gebiet befindenden Ballungsräume sowie für die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken aus, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, die sich gegebenenfalls wegen der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund der Anwendung anderer, durch Erlass festgelegter angemessener und relevanter Kriterien ermittelt wurden.

Art. 14 - Die Aktionspläne müssen den in der Anlage V angeführten Mindestanforderungen genügen.

Art. 15 - Die Aktionspläne werden im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, und mindestens alle fünf Jahre ab dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

KAPITEL VIII — *Information der Öffentlichkeit*

Art. 16 - Die strategischen Lärmkarten sowie die ausgearbeiteten Aktionspläne werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und an sie verteilt. Diese Informationen, die ebenfalls eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten enthalten, muss deutlich, verständlich und zugänglich sein.

KAPITEL IX — *Schlussbestimmungen*

Art. 17 - Der vorliegende Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 18 - Die Minister, zu deren jeweiligem Zuständigkeitsbereich die öffentlichen Verkehrsmittel, die öffentlichen Arbeiten, die Umwelt gehören, werden mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 13. Mai 2004

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister der Wirtschaft, der K.M.B., der Forschung und der neuen Technologien,
S. KUBLA

Der Minister des Sportwesens, der Mobilität und der Energie,
J. DARAS

Der Minister des Haushalts, des Wohnungswesens, der Ausrüstung und der öffentlichen Arbeiten,
M. DAERDEN

Der Minister der Raumordnung, des Städtebaus und der Umwelt,
M. FORET

ANLAGE I

LÄRMINDIZES nach Artikel 7

Definition des Tag-Abend-Nacht-Pegels (*Day-evening-night level*) L_{den}

Der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den} in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung definiert:

Hierbei gilt:

$$L_{den} = 101g \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

- L_{day} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen am Tag erfolgen;
- $L_{evening}$ ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen am Abend erfolgen;
- L_{night} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen in der Nacht erfolgen.

Ferner gilt:

- Der Tag entspricht einem Zeitraum von 12 Stunden, der Abend einem Zeitraum von 4 Stunden und die Nacht einem Zeitraum von 8 Stunden; die Regierung kann den Abend um eine oder zwei Stunden kürzen und den Tag und/oder den Nachtzeitraum entsprechend verlängern, sofern dies für sämtliche Lärmquellen einheitlich geregelt ist und sie der Europäischen Kommission Informationen über jede systematische Abweichung von der Standardoption übermittelt;
- der Tagesanfang (und damit der Anfang des Abends und der Nacht) ist von der Regierung festzulegen (dies ist für sämtliche Lärmquellen einheitlich zu regeln); werden die Zeiten nicht anders festgelegt, gelten die Standardzeiten 7-19 Uhr, 19-23 Uhr und 23-7 Uhr Ortszeit;
- ein Jahr ist das für die Lärmemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr;

und:

- Der einfallende Schall wird berücksichtigt, was bedeutet, dass der von der Fassade von Wohngebäuden reflektierte Schall unberücksichtigt bleibt (in der Regel bedeutet dies im Fall einer Messung eine Korrektur um 3 dB).

Die Höhe des Messpunkts zur Ermittlung von L_{den} hängt vom Zweck der Messung ab:

- Im Fall von Berechnungen zur Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten für die Lärmbelastung in Gebäuden und in der Nähe von Gebäuden liegen die Ermittlungspunkte in einer Höhe von $4,0 \pm 0,2$ m (3,8-4,2 m) über dem Boden und an der am stärksten lärmbelasteten Fassade; zu diesem Zweck ist die am stärksten lärmbelastete Fassade die der jeweiligen Lärmquelle zugewandte Außenwand, die dieser am nächsten ist; für andere Zwecke können andere Ermittlungspunkte festgelegt werden;
- Im Fall von Messungen zur Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten für die Lärmbelastung in Gebäuden und in der Nähe von Gebäuden kann eine andere Höhe gewählt werden, die jedoch nie weniger als 1,5 m über dem Boden betragen darf; die Ergebnisse sind folglich auf eine entsprechende Höhe von 4 m zu korrigieren;
- Für andere Zwecke wie akustische Planung und Ausweisung von Gebieten bestimmter akustischer Qualität kann eine andere Höhe gewählt werden, die jedoch nie weniger als 1,5 m über dem Boden betragen darf, z.B.:
 - ländliche Gebiete mit einstöckigen Häusern,
 - Entwicklung lokaler Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmeinwirkung auf bestimmte Wohnungen,
 - Erstellung einer detaillierten Lärmkarte für ein begrenztes Gebiet, auf der die Lärmbelastung in den einzelnen Wohnungen verzeichnet ist.

2. Definition des Nachtlärmindex (*Night-time noise indicator*)

Der Nachtlärmindex L_{night} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, der anhand der gesamten Nachtwerte eines Jahres ermittelt wird.

Ferner gilt:

- Die Nacht gemäß der Definition in Abschnitt 1 entspricht einem Zeitraum von 8 Stunden;
- ein Jahr gemäß der Definition in Abschnitt 1 ist das für die Lärmemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr;
- der einfallende Schall wird gemäß Abschnitt 1 berücksichtigt;
- der Ermittlungspunkt ist der gleiche wie für L_{den} .

3. Zusätzliche Lärmindizes

Anmerkung: Der vorliegende Abschnitt der Anlage I beschreibt allgemein die Elemente, die zur Berücksichtigung der zusätzlichen Lärmindizes in Betracht zu ziehen sind. Er wird mit den von der Europäischen Kommission ausgearbeiteten Vorschriften und Erklärungen vervollständigt.

In einigen Fällen kann zusätzlich zu L_{den} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und $L_{evening}$ die Verwendung besonderer Lärmindizes und damit verbundener Grenzwerte angebracht sein. Einige Beispiele werden im Folgenden genannt.

- Die betreffende Lärmquelle ist nur über kurze Zeiträume in Betrieb (beispielsweise weniger als 20% der gesamten Tageszeit im Jahr, der gesamten Abendzeit im Jahr oder der gesamten Nachtzeit im Jahr);
- in einem oder mehreren der betrachteten Zeiträume treten im Durchschnitt sehr wenige Schallereignisse auf (beispielsweise weniger als ein Schallereignis pro Stunde, wobei ein Schallereignis definiert werden kann als Schall, der weniger als 5 Minuten anhält; Beispiele sind der Lärm eines vorbeifahrenden Zuges oder eines vorbeifliegenden Flugzeugs).
- der Lärm hat eine starke Niedrigfrequenzkomponente;
- L_{Amax} oder SEL (sound exposure level - Lärmexpositionspegel) für Lärmschutz in der Nacht bei Lärmspitzenwerten;
- verstärkter Lärmschutz am Wochenende oder zu bestimmten Zeiten im Jahr;
- verstärkter Lärmschutz am Tag;
- verstärkter Lärmschutz am Abend;
- Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen;
- ruhige Gebiete auf dem Land;
- der Lärm enthält besonders hervorstechende Töne;
- der Lärm ist impulsartig. Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. Mai 2004 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 13. Mai 2004

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister der Wirtschaft, der K.M.B., der Forschung und der neuen Technologien,
S. KUBLA

Der Minister des Transportwesens, der Mobilität und der Energie,
J. DARAS

Der Minister des Haushalts, des Wohnungswesens, der Ausrüstung und der öffentlichen Arbeiten,
M. DAERDEN

Der Minister der Raumordnung, des Städtebaus und der Umwelt,
M. FORET

ANHANG II

BEWERTUNGSMETHODEN FÜR LÄRMINDIZES
nach Artikel 8

Die vorliegende Anlage beschreibt allgemein die Bewertungsmethoden der Lärmindizes. Sie wird mit den von der Europäischen Kommission ausgearbeiteten Vorschriften und Erklärungen vervollständigt.

1. Einführung

Die L_{den} - und L_{night} -Werte können entweder durch Berechnung oder durch Messung (am Messpunkt) bestimmt werden. Bei Prognosen kommen nur Berechnungen infrage.

Vorläufige Berechnungs- und Messmethoden sind in den Abschnitten 2 und 3 dargelegt.

2. Vorläufige Berechnungsmethoden für L_{den} und L_{night}

Für INDUSTRIE- UND GEWERBELÄRM: ISO 9613-2: "Akustik - Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien - Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren".

Dafür lassen sich geeignete Geräuschemissionsdaten (Eingabedaten) mit einer der folgenden Messmethoden erfassen:

- ISO 8297: 1994 "Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Mehr-Quellen-Industrieanlagen für Zwecke der Berechnung von Schalldruckpegeln in der Umgebung - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2";
- EN ISO 3744: 1995 "Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Verfahren der Genauigkeitsklasse 2 für ein im Wesentlichen freies Schallfeld über einer reflektierenden Ebene";
- EN ISO 3746: 1995 "Akustik - Bestimmung der Schalleistungspegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 3 über einer reflektierenden Ebene".

Für FLUGLÄRM: ECAC.CEAC Doc. 29 "Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports" (Bericht über die Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen), 1997. Von den verschiedenen Ansätzen zur Modellierung von Flugwegen ist die in Abschnitt 7.5 von ECAC.CEAC Doc. 29 beschriebene Segmentierungstechnik zu verwenden.

Für STRASSENVERKEHRSLÄRM: die französische Berechnungsmethode "NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)", auf die in der Verordnung "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, *Journal officiel* du 10 mai 1995, article 6" und in der französischen Norm "XPS 31-133" verwiesen wurde. Hinsichtlich der Eingabedaten für Emissionsberechnungen verweisen diese Dokumente auf den "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980".

Für EISENBAHNLÄRM: die niederländische Berechnungsmethode, veröffentlicht in "Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996".

Diese Methoden sind an die Definition von L_{den} und L_{night} anzupassen.

Der Berechnung des Jahresmittelwerts gebührt besondere Aufmerksamkeit. Fluktuationen während des Jahres können auf Geräuschemissions- und -übertragungsschwankungen zurückzuführen sein.

3. Vorläufige Messmethoden für L_{den} und L_{night}

Die Messmethode wird an die in der Anlage I definierten Indizes und gemäß den Grundsätzen für die zeitlich gemittelten Messungen nach ISO 1996-2: 1987 und ISO 1996-1: 1982 angepasst.

Messwerte an der Vorderseite einer Fassade oder einem anderen reflektierenden Objekt sind um den Anteil des Wertes, der aufgrund der Reflexion durch diese Fassade oder dieses Objekt gemessen wird, zu korrigieren (in der Regel bedeutet dies im Fall einer Messung eine Korrektur um 3 dB).

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. Mai 2004 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 13. Mai 2004

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister der Wirtschaft, der K.M.B., der Forschung und der neuen Technologien,
S. KUBLA

Der Minister des Transportwesens, der Mobilität und der Energie,
J. DARAS

Der Minister des Haushalts, des Wohnungswesens, der Ausrüstung und der öffentlichen Arbeiten,
M. DAERDEN

Der Minister der Raumordnung, des Städtebaus und der Umwelt,
M. FORET

ANHANG III

METHODEN ZUR BEWERTUNG DER GESUNDHEITSSCHÄDLICHEN AUSWIRKUNGEN
nach Artikel 8, § 3

Die vorliegende Anlage beschreibt allgemein die Elemente, die zur Berücksichtigung der Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Betracht zu ziehen sind. Sie wird mit den von der Europäischen Kommission ausgearbeiteten Vorschriften und Erklärungen vervollständigt.

Die für die Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung eventuell verwendeten Dosis-Wirkungs-Relationen beziehen sich insbesondere auf:

- die Relation zwischen Belästigung und L_{den} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie- und Gewerbelärm;
- die Relation zwischen Schlafstörung und L_{night} für Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Fluglärm sowie für Industrie- und Gewerbelärm. Spezielle Dosis-Wirkungs-Relationen können verwendet werden für:
 - Wohngebäude mit besonderer Schalldämmung gemäß Anlage VI;
 - Wohngebäude mit einer ruhigen Fassade gemäß Anlage VI;
 - klimatische und kulturelle Unterschiede;
 - schutzbedürftige Gruppen der Bevölkerung;

- hervorstechenden Industrie- und Gewerbelärm;
- impulsartigen Industrie- und Gewerbelärm und andere Sonderfälle. Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. Mai 2004 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 13. Mai 2004

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister der Wirtschaft, der K.M.B., der Forschung und der neuen Technologien,
S. KUBLA

Der Minister des Transportwesens, der Mobilität und der Energie,
J. DARAS

Der Minister des Haushalts, des Wohnungswesens, der Ausrüstung und der öffentlichen Arbeiten,
M. DAERDEN

Der Minister der Raumordnung, des Städtebaus und der Umwelt,
M. FORET

ANHANG IV

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE AUSARBEITUNG STRATEGISCHER LÄRMKARTEN nach Artikel 11

Die vorliegende Anlage beschreibt allgemein die Mindestanforderungen für die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten. Sie wird durch die von der Europäischen Kommission erstellten Leitlinien vervollständigt, die nähere Angaben über die Lärmkarten, die Ausarbeitung der Lärmkarten und die Software der Lärmkarten geben.

Auf einer strategischen Lärmkarte werden Daten zu folgenden Aspekten dargestellt:

- aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex;
- Überschreitung eines Grenzwerts;
- geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem bestimmten Gebiet, die bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- geschätzte Anzahl der Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet.

Strategische Lärmkarten können der Öffentlichkeit in folgender Form vorgelegt werden:

- als Grafik;
- als Zahlenangaben in Tabellen;
- als Zahlenangaben in elektronischer Form.

3. Strategische Lärmkarten für Ballungsräume weisen besonders Lärm aus folgenden Quellen aus:

- Straßenverkehr;
- Eisenbahnverkehr;
- Flughäfen;
- Industriegelände, einschließlich Häfen.

4. Die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten dient folgenden Zwecken:

- zur Aufbereitung der Daten, die der Kommission zu übermitteln sind;
- als Informationsquelle für die Bürger;
- als Grundlage für Aktionspläne in Anwendung des Artikels 12.

Für jeden dieser Zwecke bedarf es einer anderen Art von strategischer Lärmkarte.

5. Zur Information der Bürger gemäß Artikel 16 und für die Ausarbeitung von Aktionsplänen gemäß Kapitel VII sind zusätzliche und ausführlichere Informationen zu liefern wie:

- eine grafische Darstellung;
 - Karten, auf denen die Überschreitung eines Grenzwertes dargestellt ist;
 - Differenzkarten, auf denen die aktuelle Lage mit zukünftigen Situationen verglichen wird;
 - Karten, auf denen der Wert eines Lärmindex gegebenenfalls auf einer anderen Höhe als 4 m dargestellt ist.
6. Strategische Lärmkarten mit den Ergebnissen von Ermittlungen, die in einer Höhe von 4 m durchgeführt wurden, und mit einer in 5 dB-Bereiche unterteilten Skala für L_{den} und L_{night} werden zur lokalen oder landesweiten Verwendung erstellt.

7. Für Ballungsräume werden verschiedene strategische Lärmkarten jeweils für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt erstellt. Zusätzlich können Karten für andere Lärmquellen erstellt werden.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. Mai 2004 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 13. Mai 2004

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister der Wirtschaft, der K.M.B., der Forschung und der neuen Technologien,
S. KUBLA

Der Minister des Transportwesens, der Mobilität und der Energie,
J. DARAS

Der Minister des Haushalts, des Wohnungswesens, der Ausrüstung und der öffentlichen Arbeiten,
M. DAERDEN

Der Minister der Raumordnung, des Städtebaus und der Umwelt,
M. FORET

ANHANG V
MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPÄNE
nach Artikel 12

Die vorliegende Anlage beschreibt allgemein die Mindestanforderungen für Aktionspläne. Sie wird mit den von der Europäischen Kommission ausgearbeiteten Vorschriften und Erklärungen vervollständigt.

Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind;
- die zuständige Behörde;
- den rechtlichen Hintergrund;
- alle geltenden Grenzwerte in Anwendung von Kapitel II;
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten;
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen;
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen;
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung;
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete;
- die langfristige Strategie;
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse;
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

2. Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:

- Verkehrsplanung;
- Raumordnung;
- auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen;
- Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung;
- Verringerung der Schallübertragung;
- verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.

In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 13. Mai 2004 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 13. Mai 2004

Der Minister-Präsident,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

Der Minister der Wirtschaft, der K.M.B., der Forschung und der neuen Technologien,
S. KUBLA

Der Minister des Transportwesens, der Mobilität und der Energie,
J. DARAS

Der Minister des Haushalts, des Wohnungswesens, der Ausrüstung und der öffentlichen Arbeiten,
M. DAERDEN

Der Minister der Raumordnung, des Städtebaus und der Umwelt,
M. FORET

—————
VERTALING

MINISTERIE VAN HET WAALSE GEWEST

N. 2004 — 2721

[2004/202283]

**13 MEI 2004. — Besluit van de Waalse Regering
betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai**

De Waalse Regering,

Gelet op de wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van de geluidshinder, inzonderheid op artikel 1;

Gelet op het advies van de Raad van State, gegeven op 22 maart 2004 overeenkomstig artikel 84, § 1, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de gezamenlijke voordracht van de Ministers van Economie, Vervoer, Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — *Doelstellingen en toepassingsgebied*

Artikel 1. Bij dit besluit wordt Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai omgezet.

Art. 2. Dit besluit beoogt de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Daartoe worden de volgende maatregelen genomen :

- a) vaststelling van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingkaarten volgens evaluatiemethoden die voor de lid-Staten gemeenschappelijk zijn en die op Europees niveau geharmoniseerd zijn;
- b) voorlichting van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan;
- c) aanneming van actieplannen door de lid-Staten 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 om de milieukwaliteit uit het oogpunt van omgevingslawaai te handhaven waar zij goed is.

Art. 3. Dit besluit is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen meer bepaald 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.

Dit besluit 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.

HOOFDSTUK II. — *Begripsomschrijving*

Art. 4. In de zin van dit besluit wordt verstaan onder :

1° 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 ingedeeld in klasse 1 van het besluit van de Waalse Regering van 4 juli 2002 tot bepaling van de lijst van de aan een milieueffectstudie onderworpen projecten en van de ingedeelde installaties en activiteiten.

2° schadelijke effecten : negatieve effecten op de gezondheid van de mens;

3° hinder : mate van geluidshinder voor de gemeenschap als bepaald met veldonderzoek;

4° geluidsbelastingsindicator : natuurkundige grootte voor de beschrijving van het omgevingslawaai, die een verband met een schadelijk gevolg heeft;

5° bepaling : methode voor de berekening, voorspelling, raming of meting van de waarde van een geluidsbelastingsindicator of de daarmee verband houdende schadelijke gevolgen;

6° L_{den} (dag-avond-nacht-geluidsbelastingsindicator) : geluidsbelastingsindicator voor de hinder tijdens de etmaalperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

7° L_{day} (dag-geluidsbelastingsindicator) : geluidsbelastingsindicator voor hinder tijdens de dagperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

8° $L_{evening}$ (avond-geluidsbelastingsindicator) : geluidsbelastingsindicator voor hinder tijdens de avondperiode, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

9° L_{night} (nacht-geluidsbelastingsindicator) : geluidsbelastingsindicator voor slaapverstoringen, zoals nader gedefinieerd in bijlage I;

10° dosis/effectrelatie : relatie tussen de waarde van een geluidsbelastingsindicator en een schadelijk effect;

11° grenswaarde : waarde van L_{den} of L_{night} , en waar passend L_{day} en $L_{evening}$, als bepaald door de lid-Staat, 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, industriellawaai 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);

12° 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 lid-Staat het als een stedelijk gebied beschouwt.

De relevante grenswaarden in de in dit besluit bedoelde agglomeraties worden door de Regering bepaald;

13° 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 geluidsbelastingsindicator die groter is dan een door de lid-Staat vastgelegde waarde.

De Regering bepaalt de lijst van de stille gebieden van een agglomeratie en de relevante grenswaarden in deze zones;

14° stil gebied op het platteland : gebied, als afgebakend door de bevoegde instantie, dat niet blootstaat aan lawaai van verkeer, industrie of recreatie.

De Regering bepaalt de lijst van stille gebieden op het platteland;

15° belangrijke weg : regionale, nationale of internationale weg, als aangeduid door de lid-Staat, waarop jaarlijks meer dan 3 miljoen voertuigen passeren.

De Regering bepaalt de relevante grenswaarden voor de in dit besluit bedoelde belangrijke wegen;

16° belangrijke spoorweg : spoorweg, als aangeduid door de lid-Staat, waarop jaarlijks meer dan 30 000 treinen passeren;

De Regering bepaalt de relevante grenswaarden voor de in dit besluit bedoelde belangrijke spoorwegen;

17° 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.

Regering keurt de relevante grenswaarden voor de in dit besluit bedoelde belangrijke luchthavens goed;

18° geluidsbelastingkaart : weergave van gegevens omtrent een bestaande of voorspelde geluidssituatie in termen van een geluidsbelastingsindicator, overschrijding van een geldende relevante grenswaarde, aantal blootgestelde of aantal woningen dat in een bepaald gebied blootgesteld is aan bepaalde waarden van een geluidsbelastingsindicator in een zone die de geluidsinvloed van één of meer soorten geluid bedoeld in 0 van dit artikel ondergaat;

19° strategische geluidsbelastingkaart : een kaart bedoeld voor de algemene evaluatie van de geluidsbelastingssituatie in een gebied dat de geluidsinvloed van één of meer soorten geluid bedoeld in 0 van dit artikel ondergaat of voor de algemene prognoses voor dat gebied;

20° actieplan : een plan bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaai-vermindering;

21° 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;

22° publiek : één of meer natuurlijke of rechtspersonen, alsmede de verenigingen, organisaties of groeperingen die uit die personen samengesteld zijn.

HOOFDSTUK III. — *Uitvoering en verantwoordelijkheden*

Art. 5. § 1. Geluidsbelastingkaarten en actieplannen worden opgesteld en herzien door de Regering op de voordracht van respectievelijk de volgende Ministers :

- 1° voor de agglomeraties, door de Minister van Leefmilieu;
- 2° voor de belangrijke wegen, door de Minister bevoegd voor Openbare Werken;
- 3° voor de belangrijke spoorwegen, door de Minister van Vervoer;
- 4° voor de belangrijke luchthavens, door de Minister bevoegd voor de luchthavens.

§ 2. De geluidsbelastingkaarten en actieplannen worden overgemaakt door de Minister van Leefmilieu, die de geluidsbelastingkaarten en actieplannen moet inzamelen.

Art. 6. Wanneer het geheel of een gedeelte van de in artikel 5 bedoelde opdrachten onderaanbesteed wordt, wordt deze onderaanbesteding door een in het Waalse Gewest erkende instelling uitgevoerd overeenkomstig het koninklijk besluit van 2 april 1974 houdende de voorwaarden en modaliteiten voor de erkenning van de laboratoria en lichamen die, in het kader van de bestrijding van de geluidshinder, belast zijn met het beproeven van en de controle op apparaten en inrichtingen.

Deze erkenning heeft hoe dan ook betrekking op de volgende categorieën :

- de beproevingen van en de controle op apparaten en inrichtingen die geluid kunnen veroorzaken, die bestemd zijn om het geluid te verminderen, op te slorpen, de nadelen ervan te verhelpen of dat geluid te meten;
- het zoeken naar doeltreffende middelen voor de bestrijding van de geluidshinder.

HOOFDSTUK IV. — *Geluidsbelastingsindicatoren*

Art. 7. De strategische geluidsbelastingkaarten worden opgesteld en herzien op grond van de geluidsbelastingsindicatoren L_{den} en L_{night} als omschreven in bijlage I.

Aanvullende geluidsbelastingsindicatoren kunnen worden gebruikt voor speciale gevallen zoals vermeld in bijlage I, punt 3.

Voor akoestische planning en geluidszonering kunnen andere geluidsbelastingsindicatoren dan L_{den} en L_{night} gebruikt worden.

HOOFDSTUK V. — *Evaluatiemethoden*

Art. 8. § 1. De waarden van L_{den} en L_{night} worden bepaald aan de hand de evaluatiemethoden omschreven in bijlage II.

§ 2. Andere evaluatiemethoden, die overeenkomstig bijlage II aangepast worden, kunnen gebruikt worden op voorwaarde dat ze resultaten opleveren die gelijkwaardig zijn aan de resultaten die met de in punt 2 van bijlage II vermelde methoden gehaald worden.

§ 3. De schadelijke effecten kunnen geëvalueerd worden aan de hand van de dosis/effectrelaties bedoeld in bijlage III.

HOOFDSTUK VI. — *Strategische geluidsbelastingkaarten*

Art. 9. De in artikel 5 bedoelde bevoegde overheden stellen, ieder wat haar betreft, uiterlijk 30 juni 2007 strategische geluidsbelastingkaarten op over de situatie in het voorgaande kalenderjaar :

- voor alle agglomeraties met meer dan 250 000 inwoners,
- voor alle belangrijke wegen waarop jaarlijks meer dan zes miljoen voertuigen passeren,
- voor alle belangrijke spoorwegen waarop jaarlijks meer dan 60 000 treinen passeren en
- voor alle belangrijke luchthavens gelegen op het grondgebied van het Waalse Gewest.

Art. 10. De in artikel 5 bedoelde bevoegde overheden stellen, ieder wat haar betreft, uiterlijk 30 juni 2012 en vervolgens om de vijf jaar, de strategische geluidsbelastingkaarten op over de situatie in het voorgaande kalenderjaar :

- voor alle agglomeraties,
- voor alle belangrijke wegen,
- voor alle belangrijke spoorwegen.

Art. 11. De strategische geluidsbelastingkaarten voldoen aan de in bijlage IV bedoelde minimumeisen.

Ze worden herbestedeerd en desgevallend minstens om de vijf jaar herzien vanaf de datum van hun opstelling, overeenkomstig artikel 5 van dit besluit.

HOOFDSTUK VII. — *Actieplannen*

Art. 12. De in artikel 5 bedoelde bevoegde overheden werken, ieder wat haar betreft, uiterlijk 18 juli 2008 actieplannen uit die bestemd zijn voor de beheersing, op hun grondgebied, van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten, waar nodig met inbegrip van lawaai-vermindering, 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. Die plannen hebben tot doel stille gebieden in agglomeraties tegen een toename van geluidshinder te beschermen.

De bevoegde autoriteiten bepalen zelf welke maatregelen de 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 van de toepassing van andere gepaste en relevante 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.

Art. 13. De in artikel 5 bedoelde bevoegde overheden stellen, ieder wat haar betreft, uiterlijk 18 juli 2013 actieplannen op, in het bijzonder gericht op prioritaire problemen die kunnen worden bepaald op grond van overschrijding van een relevante grenswaarde of van de toepassing van bij besluit vastgestelde gepaste en relevante criteria voor de agglomeraties, belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen.

Art. 14. De actieplannen voldoen aan de minimumeisen bedoeld in bijlage V.

Art. 15. De actieplannen worden herbestudeerd en desgevallend herzien in geval van een belangrijke ontwikkeling die een weerslag heeft op de geluidshindersituatie, hoe dan ook om de vijf jaar na de datum waarop ze goedgekeurd werden.

HOOFDSTUK VIII. — *Informatie van het publiek*

Art. 16. De opgestelde strategische geluidsbelastingkaarten en actieplannen worden ter inzage gelegd van en verspreid onder het publiek. De informatie, die ook een overzicht van de voornaamste punten geeft, is duidelijk, verstaanbaar en toegankelijk.

HOOFDSTUK IX. — *Slotbepalingen*

Art. 17. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 18. De Ministers bevoegd voor de luchthavens, het openbaar vervoer, de openbare werken, het leefmilieu zijn belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 13 mei 2004.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
De Minister van Economie, K.M.O.'s, Onderzoek en Nieuwe Technologieën,
S. KUBLA
De Minister van Vervoer, Mobiliteit en Energie,
J. DARAS
De Minister van Begroting, Huisvesting, Uitrusting en Openbare Werken,
M. DAERDEN
De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

BIJLAGE I

GELUIDSBELASTINGSINDICATOREN
(bedoeld in artikel 7)1. **Definitie van het dag-avond-nacht-niveau** (*Day-evening-night level*) L_{den}

Het dag-avond-nacht-niveau L_{den} in decibels (dB) wordt bepaald door de volgende formule :
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 Regering kan 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 Europese Commissie informatie verstrekt over de systematische afwijking van de standaardwaarde;
 - het begin van de dag (en derhalve het begin van de avond en de nacht) door de Regering wordt bepaald (die keuze geldt voor alle geluidsbronnen); de standaardwaarden zijn 7-19 uur, 19-23 uur en 23-7 uur plaatselijke tijd;
 - een jaar overeenstemt met het jaar dat in aanmerking genomen wordt voor de geluidsemisatie en met een gemiddeld jaar voor de weersomstandigheden;
- en waarin
- alleen het invallende geluid in overweging wordt genomen, 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 geluidsbelastingkaarten 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 geluidsbelastingkaarten 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 geluidsbelastingkaarten voor een beperkte zone, waarop de blootstelling aan lawaai van afzonderlijke woningen wordt getoond.

2. Definitie van de nachtgeluidsbelastingsindicator (*Night-time noise indicator*)

De nachtgeluidsbelastingsindicator 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 geluidsemisatie 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

Opm. : Deze afdeling van bijlage I beschrijft met algemene termen de elementen die in aanmerking moeten worden genomen voor de overweging van aanvullende geluidsbelastingsindicatoren. Ze wordt aangevuld met de voorschriften en de toelichtingsnota van de Europese Commissie.

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 totaal aantal dagen van een jaar, het totaal aantal avonden van een jaar of het totaal aantal nachten van een jaar);
- in één of meer periodes, 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 (*sound exposure level* - geluidsblootstellingsniveau) 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 impuls karakter.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 13 mei 2004 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Namen, 13 mei 2004.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Economie, K.M.O.'s, Onderzoek en Nieuwe Technologieën,
S. KUBLA

De Minister van Vervoer, Mobiliteit en Energie,
J. DARAS

De Minister van Begroting, Huisvesting, Uitrusting en Openbare Werken,
M. DAERDEN

De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

BIJLAGE II

EVALUATIEMETHODEN VOOR DE GELUIDSBELASTINGSINDICATOREN
(bedoeld in artikel 8)

Deze bijlage beschrijft in algemene termen de evaluatiemethoden voor de geluidsbelastingsindicatoren. Ze wordt aangevuld met de voorschriften en de toelichtingsnota van de Europese Commissie.

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 omschreven onder de punten 2 en 3 van deze bijlage.

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

Voor INDUSTRIELAWAAI : ISO 9613-2 : "Acoustics - Attenuation of sound propagation outdoors, Part 2; General method of calculation".

Geschikte geluidsemisatiegegevens (inputdata) voor deze methode kunnen worden verkregen door metingen overeenkomstig één 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 VLIEGTUIGLAWAAI : 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 geluidsemisaties 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} .

De berekening van het gemiddelde over één jaar vereist een bijzondere aandacht. De variaties van de emissie en die van de transmissie kunnen bijdragen tot de schommelingen over één jaar.

3. Voorlopige methoden voor de meting van L_{den} en L_{night}

De meetmethode wordt aangepast op grond van de definities van de indicatoren opgenomen in bijlage I en overeenkomstig de beginselen die toepasselijk zijn op gemiddelde metingen over de lange termijn als uiteengezet in ISO 1996-2 : 1987 en ISO 1996-1 : 1982.

Meetgegevens die bij een gevel of een ander geluidweerkaatsend object verkregen worden, 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).

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 13 mei 2004 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Namen, 13 mei 2004.

De Minister-President,

J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Economie, K.M.O.'s, Onderzoek en Nieuwe Technologieën,

S. KUBLA

De Minister van Vervoer, Mobiliteit en Energie,

J. DARAS

De Minister van Begroting, Huisvesting, Uitrusting en Openbare Werken,

M. DAERDEN

De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu,

M. FORET

BIJLAGE III

METHODEN VOOR DE EVALUATIE VAN SCHADELIJKE EFFECTEN
(bedoeld in artikel 8, § 3)

Deze bijlage beschrijft in algemene termen de elementen die in aanmerking moeten worden genomen bij het hanteren van methoden voor de evaluatie van schadelijke effecten. Ze wordt aangevuld met de voorschriften en de toelichtingsnota van de Europese Commissie.

De dosis/effectrelaties die eventueel worden gebruikt om het effect van lawaai op de bevolking te schatten, 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.

De speciale dosis/effectrelaties kunnen gebruikt worden 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.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 13 mei 2004 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Namen, 13 mei 2004.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Economie, K.M.O.'s, Onderzoek en Nieuwe Technologieën,
S. KUBLA

De Minister van Vervoer, Mobiliteit en Energie,
J. DARAS

De Minister van Begroting, Huisvesting, Uitrusting en Openbare Werken,
M. DAERDEN

De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

BIJLAGE IV

MINIMUMEISEN VOOR STRATEGISCHE GELUIDSBELASTINGKAARTEN (bedoeld in artikel 11)

Deze bijlage beschrijft in algemene termen de minimumeisen voor strategische geluidsbelastingkaarten. Ze wordt aangevuld met richtlijnen die meer informatie geven over de geluidskaarten, de geluidscartografie en de cartografiesoftware uitgewerkt door de Europese Commissie.

1. Een strategische geluidsbelastingkaart is een presentatie van gegevens over één van de volgende aspecten :
 - een bestaande, verleden of voorspelde geluidsbelastingssituatie, op grond 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 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. Wat betreft strategische geluidsbelastingkaarten voor agglomeraties, wordt speciaal aandacht besteed aan lawaai van :
 - wegverkeer;
 - spoorwegverkeer;
 - luchthavens;
 - industrieterreinen, waaronder havens.
4. De strategische geluidsbelastingkaarten worden gebruikt :
 - om gegevens in te zamelen die aan de Commissie zullen worden overgemaakt;
 - als informatiebron voor de burger;
 - om overeenkomstig artikel 12 als basis te dienen voor de actieplannen.
5. Voor de informatieverstrekking aan de burger overeenkomstig artikel 16 en voor de opstelling van actieplannen overeenkomstig hoofdstuk VII wordt aanvullende en meer gedetailleerde informatie vereist, zoals :
 - een grafische voorstelling;
 - kaarten die overschrijdingen van een grenswaarde tonen;
 - 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.
6. 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
7. Voor agglomeraties worden afzonderlijke strategische geluidsbelastingkaarten opgemaakt voor wegverkeerslawaai, spoorweglawaai, vliegtuiglawaai en industriellawaai. Er mogen aanvullende kaarten voor andere geluidsbronnen worden bijgevoegd.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 13 mei 2004 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Namen, 13 mei 2004.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE

De Minister van Economie, K.M.O.'s, Onderzoek en Nieuwe Technologieën,
S. KUBLA

De Minister van Vervoer, Mobiliteit en Energie,
J. DARAS

De Minister van Begroting, Huisvesting, Uitrusting en Openbare Werken,
M. DAERDEN

De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

BIJLAGE V
MINIMUMEISEN VOOR ACTIEPLANNEN
(bedoeld in artikel 12)

Deze bijlage beschrijft in algemene termen de minimumeisen voor actieplannen. Ze wordt aangevuld met de voorschriften en de toelichtingsnota van de Europese Commissie.

De actieplannen bevatten hoe dan ook de volgende gegevens :

- 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;
- elke grenswaarde die gebruikt wordt overeenkomstig hoofdstuk II;
- een samenvatting van de in de geluidsbelastingkaarten vervatte gegevens;
- een evaluatie van het geschatte aantal mensen dat aan lawaai blootgesteld is, een overzicht van de op te lossen problemen en recht te zetten situaties;
- een overzicht van de georganiseerde openbare raadplegingen;
- reeds bestaande maatregelen voor lawaai-remming 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 bevatten schattingen van de vermindering van het aantal geluidgehinderde personen (hinder, slaapverstoring of andere gevolgen).

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 13 mei 2004 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Namen, 13 mei 2004.

De Minister-President,
J.-Cl. VAN CAUWENBERGHE
De Minister van Economie, K.M.O.'s, Onderzoek en Nieuwe Technologieën,
S. KUBLA
De Minister van Vervoer, Mobiliteit en Energie,
J. DARAS
De Minister van Begroting, Huisvesting, Uitrusting en Openbare Werken,
M. DAERDEN
De Minister van Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw en Leefmilieu,
M. FORET

MINISTÈRE WALLON DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

F. 2004 — 2722

[2004/202285]

**13 MAI 2004. — Arrêté du Gouvernement wallon
relatif à la définition des bassins cohérents en terme de déplacements
autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes**

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;
Vu le décret du 31 mars 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales;
Sur proposition du Ministre des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie,

Arrête :

Article 1^{er}. Pour chacune des sept agglomérations urbaines définies à l'article 2, 1^o, du décret du 31 mars 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, il faut entendre par bassin cohérent en terme de déplacements urbains les ensembles de communes suivants :

1^o agglomération urbaine de Charleroi : Aiseau-Presles, Anderlues, Chapelle-lez-Herlaimont, Charleroi, Châtelet, Courcelles, Farcennes, Fleurus, Fontaine-l'Évêque, Gerpinnes, Ham-sur-Heure-Nalinnes, Les Bons Villers, Lobbes, Montignies-le-Tilleul, Pont-à-Celles, Thuin, Walcourt;

2^o agglomération urbaine de La Louvière : Binche, Chapelle-lez-Herlaimont, Ecaussinnes, Le Roeulx, Manage, La Louvière, Morlanwelz, Seneffe, Soignies;