

DE VLAAMSE MINISTER VAN Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: (voor)ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, wat betreft de beleidstaken voor de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai.
- Principiële goedkeuring

Samenvatting

De omzetting van EU Richtlijn 2020/367, die de bijlage III van Richtlijn Omgevingslawaai wijzigt, vereist een aanpassing van **bijlage 2.2.4.3 van titel II van VLAREM** 'Bepalingsmethoden voor schadelijke effecten' door de bepalingmethoden op te nemen die voorzien zijn in Richtlijn 2020/367. Deze bepalingmethoden voor schadelijke effecten van omgevingslawaai omvatten **dosis/effectrelaties** en worden gebruikt voor het **opstellen van de geluidsactieplannen in het kader van de uitvoering van Richtlijn Omgevingslawaai**.

Verder wordt titel II van VLAREM aangepast wat betreft de **rapporteringsverplichtingen voor Richtlijn 2002/49/EG** naar aanleiding van Verordening (EU) 2019/1010.

Tot slot wordt ook de **inwerkingtreding** voorzien van bepaalde **artikelen van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019** tot wijziging van titel II van VLAREM, wat betreft de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de sectorale voorwaarden voor luchthavens, en tot opheffing van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 7 september 2007 en 7 december 2007 betreffende de aanduiding van de bevoegde instanties in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld:

- Omgeving en Natuur (beleidsdomein Omgeving)

Beleidsmatige doelstelling

- **Richtlijn 2002/49/EG** inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai (de *Richtlijn Omgevingslawaai*) beoogt binnen Europa een gemeenschappelijke aanpak te bepalen om op basis van prioriteiten de schadelijke gevolgen, hinder inbegrepen, van blootstelling van omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen.
Hiertoe worden de lidstaten ertoe gehouden elke 5 jaar geluidsbelastingkaarten op te maken, het publiek in te lichten over omgevingslawaai en de effecten ervan, en actieplannen aan te nemen.
Lidstaten worden geacht over de uitvoering van de bepalingen binnen vastgestelde termijnen te rapporteren aan de Europese Commissie.
- **Omzetting van Richtlijn 2020/367** van de Commissie van 4 maart 2020 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de vaststelling van bepalingsmethoden voor de schadelijke effecten van omgevingslawaai betreft (verder "Richtlijn 2020/367").

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Vorige adviezen

Dit voorontwerp doorliep een publieke consultatie van 20 augustus 2021 t.e.m. 18 september 2021. Een samenvatting van de ontvangen inspraakreacties en de verwerking ervan werd opgenomen onder punt 2B.

Het bijgaande ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2021/308 van 20 juli 2021.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd op 27 augustus 2021 verkregen. Voor een bespreking ervan zie infra punt 3A.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Europese Richtlijn Omgevingslawaai (RL 2002/49/EG)

In uitvoering van de Europese richtlijn omgevingslawaai (RL 2002/49/EG) moet het Vlaamse Gewest haar bevolking voorlichten over de schadelijke effecten van omgevingslawaai.

Dit gebeurt door in de 5-jaarlijks op te maken geluidsactieplannen voor belangrijke wegen, spoorwegen, luchthavens en agglomeraties schattingen op te nemen van de vermindering van de schadelijke gevolgen als gevolg van de maatregelen die men voornemens is te nemen. Daarenboven moet deze informatie ook aan de Europese Commissie worden toegezonden.

Deze richtlijn is van toepassing op belangrijke wegen¹, belangrijke spoorwegen², belangrijke luchthavens³ (luchthaven Brussel-Nationaal) en belangrijke agglomeraties⁴ (Antwerpen, Gent, Brugge en Leuven). Binnen de belangrijke agglomeraties heeft dit betrekking op alle wegen, alle spoorwegen, luchthavens (Antwerpen) en industrie.

Deze schadelijke effecten moeten bepaald worden aan de hand van dosis/effectrelaties die in bijlage III van Richtlijn 2002/49/EG worden opgenomen. Tot dusver waren geen dosis/effectrelaties opgenomen in bijlage III. Lidstaten waren bijgevolg vrij in de keuze van dosis/effectrelaties om het effect van lawaai op de bevolking in te schatten.

De bepalingen van Richtlijn 2002/49/EG zijn voor het Vlaamse Gewest omgezet in titel II van VLAREM.

Er werden al drie volledige rondes (met referentiejaar 2006, 2011 en 2016) van rapportering van geluidsbelastingkaarten en geluidsactieplannen doorlopen. De uitvoering van de vierde ronde (met als referentiejaar 2021) is momenteel in voorbereiding.

Omzetting van Richtlijn 2020/367

Met de aanneming van Richtlijn (EU) 2020/367 tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2002/49/EG wordt nu wel een concrete invulling gegeven aan de te hanteren dosis/effectrelaties. Deze Richtlijn moet uiterlijk op 31 december 2021 worden omgezet in intern recht.

Voor de omzetting van Richtlijn 2020/367 moet bijlage 2.2.4.3 van titel II van VLAREM 'Bepalingsmethoden voor schadelijke effecten' worden aangepast.

Daarnaast worden een aantal andere bepalingen in titel II van VLAREM en de bijlagen gewijzigd.

Aanpassing van bijlage 2.2.4.3 van titel II van VLAREM

In bijlage 2.2.4.3 van titel II van VLAREM 'Bepalingsmethoden voor schadelijke effecten' zijn er vooralsnog geen specifieke dosis/effectrelaties opgenomen wat betreft omgevingslawaai. Een inschatting van de gezondheidseffecten (d.i. hoge mate van hinder en hoge mate van slaapverstoring) gebeurde bij de opmaak van de geluidsactieplannen tot nu toe op basis van de dosis/effectrelaties die zijn opgenomen in een rapport uit 2010 van het Europees Milieuagentschap⁵.

De nieuwe dosis/effectrelaties, opgenomen in Richtlijn 2020/367, worden thans overgenomen in bijlage 2.2.4.3 van titel II van VLAREM.

Aanpassing van titel II van VLAREM met betrekking tot de rapporteringsverplichtingen voor Richtlijn 2002/49/EG naar aanleiding van Verordening (EU) 2019/1010⁶

Een Europese verordening is een bindende rechtshandeling die in de hele EU van toepassing is en vereist in principe geen omzetting. Verordening (EU) 2019/1010 brengt echter wijzigingen aan in de rapporteringsverplichtingen voor Richtlijn 2002/49/EG, die opgenomen zijn in titel II van VLAREM.

¹ Regionale, nationale of internationale weg, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 3 miljoen voertuigen passeren.

² Spoorweg als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 30 000 treinen passeren.

³ Burgerluchthaven, als aangeduid door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 50000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden (zowel opstijgen en landen zijn bewegingen), met uitsluiting van oefenvluchten met lichte vliegtuigen.

⁴ Deel van het grondgebied van een lidstaat, als afgebakend door deze lidstaat, met een bevolking van meer dan 100 000 personen en een zodanige bevolkingsdichtheid dat de lidstaat het als een stedelijk gebied beschouwt

⁵ EEA (2010), Good practice guide on noise exposure and potential health effects, EEA Technical report No 11/2010, European Environment Agency, Copenhagen.

⁶ Verordening (EU) 2019/1010 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019 betreffende de onderlinge afstemming van de verslagleggingsverplichtingen op het gebied van de milieuwetgeving, en tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 166/2006 en (EU) nr. 995/2010 van het Europees Parlement en de Raad, Richtlijnen 2002/49/EG, 2004/35/EG, 2007/2/EG, 2009/147/EG en 2010/63/EU van het Europees Parlement en de Raad, Verordeningen (EG) nr. 338/97 en (EG) nr. 2173/2005 van de Raad, en Richtlijn 86/278/EEG van de Raad.

Verordening 2019/1010 zorgt er o.a. voor dat artikel 8, lid 5 van Richtlijn 2002/49/EG als volgt wordt vervangen:

„5. De actieplannen worden in geval van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de bestaande geluidshindersituatie en daarnaast ten minste om de vijf jaar na de datum van goedkeuring van die plannen getoetst, en zo nodig herzien. De toetsing en herzieningen, die ingevolge de eerste alinea in 2023 moeten plaatsvinden, worden uitgesteld naar uiterlijk 18 juli 2024.”;

Daar de rapporteringsverplichtingen opgenomen zijn in VLAREM, is het aangewezen om de bijlagen en de artikelen van titel II van VLAREM die hierop betrekking hebben waar nodig te actualiseren. Aldus voert dit voorontwerp van besluit een wijziging door in paragraaf 7 van artikel 2.2.4.4.1 van titel II van VLAREM.

Verder zijn door Verordening 2019/1010 wijzigingen aangebracht aan Richtlijn 2002/49/EG wat betreft de verslagleggingsverplichtingen die door de lidstaten moeten gebeuren. Deze zijn een aanvulling op de bepalingen die in VLAREM zijn opgenomen en zijn dus niet tegenstrijdig met deze bepalingen.

Inwerkingtreding van bepaalde artikelen van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019⁷

Artikel 16 van het besluit van 3 mei 2019 bepaalt dat artikel 2 tot en met 7 van dat wijzigingsbesluit in werking treden op een door de Vlaamse Regering vast te stellen datum. In het verslag aan de Vlaamse Regering bij dit besluit wordt aangegeven dat deze artikelen pas in werking treden van zodra de geluidsactieplannen voor referentiejaar 2016 definitief zijn vastgesteld. Tot zolang blijven de oude werkwijzen van toepassing.

De geluidsactieplannen met referentiejaar 2016 zijn reeds goedgekeurd. Op 7 juni 2019 keurde de Vlaamse Regering de geluidsactieplannen voor belangrijke wegen en belangrijke spoorwegen definitief goed, op 28 juni 2019 de geluidsactieplannen voor de agglomeraties Antwerpen, Brugge en Gent en op 15 oktober 2021 deze voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Voor de uitvoering van de vierde ronde van Richtlijn Omgevingslawaai (opmaak geluidbelastingkaarten en geluidsactieplannen voor referentiejaar 2021) is het echter noodzakelijk dat de nieuwe aanduiding van bevoegde instanties voor uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG in werking treedt. En dus dat artikelen 5, 6, en 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019 in werking treden.

Voorliggend ontwerp besluit zorgt er bijgevolg voor dat artikel 2 tot en met 7 van het besluit van 3 mei 2019 in werking treden op moment dat ook dit besluit in werking treedt (d.i. tien dagen na publicatie in het Belgisch Staatsblad).

B. PUBLIEKE CONSULTATIE OVER HET VOORONTWERP VAN BESLUIT

De periode van publieke consultatie liep van 20 augustus 2021 tot en met 18 september 2021. Zowel het voorontwerp van besluit als de ontwerp nota aan de Vlaamse Regering werden hiertoe op het IBO-platform en op de website van Departement Omgeving gepubliceerd.

⁷ Besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019 tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, wat betreft de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de sectorale voorwaarden voor luchthavens, en tot opheffing van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 7 september 2007 en 7 december 2007 betreffende de aanduiding van de bevoegde instanties in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

Het voorontwerp van besluit waarover de publieke consultatie werd georganiseerd bevatte naast bovenvermelde wijzigingsvoorstellen tevens een voorstel van aanpassing aan hoofdstuk 5.57 'Vliegvelden' van titel II van VLAREM. Het betrof een aanpassing aan de onder artikel 5.57.1.2 §5 opgenomen dosis-effect relatie voor sterke hinder en de gehanteerde terminologie, teneinde deze te aligneren aan de dosis-effect relatie en terminologie zoals die ingevolge de omzetting van richtlijn 2020/367 wordt voorzien onder bijlage 2.2.4.3 van titel II van VLAREM.

De relevante stakeholders (o.a. de luchthavenbeheerders, leden van Werkgroep Uitvoering Richtlijn Omgevingslawaai, gemeentelijke omgevingsambtenaren, Agentschap Zorg & Gezondheid,...) werden per mail op de hoogte gebracht van deze consultatie.

Er werden in totaal 8 inspraakreacties ontvangen: 3 inspraakreacties van individuele burgers, 2 inspraakreacties van een belangenvereniging, 1 inspraakreactie van het gemeentebestuur Huldenberg, 1 inspraakreactie van departement MOW en 1 inspraakreactie van Brussels Airport Company.

Het departement Omgeving bereidde antwoorden op de ontvangen inspraakreacties voor en zal die na principiële goedkeuring van voorliggend dossier aan elke inspreker individueel bezorgen. Hierna volgt een beknopte samenvatting van de ontvangen opmerkingen en de verwerking ervan. De opmerkingen zijn daarbij opgedeeld in 5 onderdelen:

- 1) Opmerkingen over het toepassingsbereik voor het opstellen van geluidsactieplannen in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG
- 2) Opmerkingen m.b.t. de grondslag voor aanpassing van hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM en bijhorende bezorgdheden
- 3) Opmerkingen m.b.t. dosis/effectrelaties die werden opgenomen in het voorontwerp van besluit
- 4) Opmerkingen m.b.t. terminologie en definities
- 5) Andere opmerkingen die geen verband houden met de aanpassingen aan titel II van VLAREM zoals opgenomen in het voorontwerp van besluit

1. Opmerkingen over het toepassingsbereik voor het opstellen van geluidsactieplannen in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG

Samenvatting van de inspraakreacties:

1. Er werden bedenkingen geformuleerd bij het criterium van 'meer dan 100.000 inwoners' voor het opstellen van geluidsactieplannen van agglomeraties, waardoor gemeentes/wijken/straten met weinig inwoners de overlast (de grootste geluidshinder) zouden dragen
2. Er werd opgemerkt dat het merkwaardig is dat de luchthaven van Oostende niet betrokken/onderworpen is/wordt aan de EU rapporteringsverplichtingen en actieplannen uit Richtlijn 2002/49/EG en Verordening (EU) 2019/1010.

Samenvatting van de antwoorden:

1. Er worden niet enkel geluidsactieplannen opgemaakt voor belangrijke agglomeraties, waarnaar het door de inspreker aangehaalde criterium van 100.000 inwoners verwijst, maar ook voor plaatsen die een geluidsimpact ondervinden van belangrijke verkeersinfrastructuren (belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen, belangrijke luchthavens), waaronder bv. de luchthaven Brussel-Nationaal).
2. De luchthaven van Oostende valt niet onder de definitie van een belangrijke luchthaven zoals bepaald in Richtlijn 2002/49/EG.

Conclusie:

Deze opmerkingen hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het voorontwerp van tot wijziging van VLAREM.

2 Opmerkingen m.b.t. de grondslag voor aanpassing van hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM en bijhorende bezorgdheden

Samenvatting van de inspraakreacties:

1. Er wordt gevraagd naar de grondslag van deze regeling die het toepassingsgebied van de nieuwe regels in Vlaanderen "strenger" zou maken dan de Europese regels en deze ook op de regionale luchthavens Kortrijk-Wevelgem en Oostende-Brugge toepasselijk te verklaren.
2. Er wordt een grote bezorgdheid geuit naar de vergelijkbaarheid van de hinder volgens de huidige berekeningswijze en volgens de voorziene toekomstige berekeningswijze. Enkele aanbevelingen werden geuit zoals het voorzien van een overgangperiode en het toepassen van een correctiefactor.
3. Aanbevelingen werden bezorgd voor in het geval bij de hernieuwing van de omgevingsvergunningen van de luchthavens Antwerpen, Oostende-Brugge en Kortrijk-Wevelgem de bijzondere voorwaarden van deze vergunningen zouden worden aangepast.

Samenvatting van de antwoorden:

1. De wijziging van hoofdstuk 5.57 van VLAREM, zoals voorgesteld in het voorontwerp van besluit, is niet strikt noodzakelijk voor de omzetting van Richtlijn 2020/367. Hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM heeft betrekking op alle klasse 1 vliegvelden, en heeft dus een ruimer toepassingsgebied dan Richtlijn 2002/49/EG (waarop bijlage 2.2.4.3 bij titel II van VLAREM betrekking heeft en waarbij enkel de luchthaven Brussel-Nationaal en luchthaven van Antwerpen zijn gevat). Deze ruimere invulling wordt momenteel niet opportuun geacht.
2. Het is uiteraard sterk aanbevolen om de vergelijkbaarheid met de voorgaande jaren te behouden. De voorgestelde aanpassing aan hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM wordt bijgevolg momenteel niet opportuun geacht.
3. Bovenstaand voorstel m.b.t. omzetting van Richtlijn EU 2020/367 door aanpassing van bijlage 2.2.4.3 bij titel II van VLAREM heeft enkel betrekking op een rapporteringsverplichting en heeft geen betrekking op het kader voor de toekenning van toekomstige vergunningen.

Conclusie:

De voorstellen van aanpassing aan hoofdstuk 5.57 worden geschrapt omwille van het ruimere toepassingsbereik van de aanpassing van Hst. 5.57 dan strikt vereist op grond van de omzetting van EU richtlijn 2020/367, alsook de in inspraakreacties geformuleerde bezorgdheden op vlak van de continuïteit van de jaarlijkse hinderevaluatie (vergelijkbaarheid over de jaren heen).

3 Opmerkingen m.b.t. dosis/effectrelaties die werden opgenomen in het voorontwerp van besluit

Samenvatting van de inspraakreacties:

1. Er werd gevraagd waarom enkel HA (hoge mate van hinder) of HSD (hoge mate van slaapverstoring) berekend moet worden en niet A (hinder) of SD (slaapverstoring).
2. Er werden bijkomende aanpassingen gevraagd aan hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM (sectorale milieuvorwaarden vliegvelden), namelijk:
 - Er werd aangegeven dat de formules voor de bepaling van de schadelijke effecten HSD ontbreken in hoofdstuk 5.57 en dat dit in strijd zou zijn met de betreffende Europese richtlijn.

- Er werd gevraagd om de geluidscontouren die jaarlijks moeten worden aangeleverd volgens hoofdstuk 5.57 te berekenen tot de WHO gezondheidkundige advieswaarden (Lden 45 dB en Lnight 40 dB).
 - Er werd een voorstel bezorgd om gebiedsafhankelijke startwaarden te hanteren voor het toepassen van de dosis/effectrelaties.
3. Er werd gevraagd naar hoe de geconcentreerde overlast boven de gemeente van bezwaarindiener, en zijn woning in het concreet, zich vertaalt in de nieuwe overlastberekening/ kaarten en de daaruitvolgende geluidsactieplannen.
 4. Er werd gevraagd naar de mate waarin de aangepaste dosis/effectrelatie voor hoge mate van hinder in hoofdstuk 5.57 rekening houdt met het tijdstip van de hinder.

Samenvatting van de antwoorden:

1. Voor de omzetting van Richtlijn 2020/367 werden enkel de dosis/effectrelaties die zijn opgenomen in deze Richtlijn 2020/367, overgenomen door aanpassing van bijlage 2.2.4.3. van titel II van VLAREM. Bijgevolg worden in VLAREM geen dosis/effectrelaties voor hinder (A) of slaapverstoring (SD) opgenomen, maar wel voor hoge mate van hinder (HA), hoge mate van slaapverstoring (HSD), en voor wegverkeerslawaai ook incidentie van ischemische hartziekten (IHD).
2. De wijziging van hoofdstuk 5.57 van VLAREM, zoals voorgesteld in het voorontwerp van besluit, is niet strikt noodzakelijk voor de omzetting van Richtlijn 2020/367. Hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM heeft betrekking op alle klasse 1 vliegvelden⁸, en heeft dus een ruimer toepassingsgebied dan Richtlijn 2002/49/EG (waarop bijlage 2.2.4.3 bij titel II van VLAREM betrekking heeft en waarbij enkel de luchthaven Brussel-Nationaal en luchthaven van Antwerpen zijn gevat). Deze ruimere invulling wordt momenteel niet opportuun geacht. De suggestie om bijkomende aanpassingen te doen aan hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM, zoals uitbreiding van de jaarlijks op te maken geluidscontouren voor klasse 1 luchthavens tot de WHO-advieswaarden, het voorstel om gebiedsafhankelijke startwaarden voor het toepassen van dosis/effectrelaties te hanteren, of om in hoofdstuk 5.57 ook een dosis/effectrelatie voor hoge mate van slaapverstoring op te nemen, valt daarom buiten het doel van dit voorstel van VLAREM-wijziging.
3. Op de vraag hoe de geconcentreerde overlast boven een specifieke woning zich vertaalt door het toepassen van de nieuwe dosis/effectrelatie kan niet worden ingegaan. Het is wetenschappelijk gezien niet correct om een dosis/effectrelatie toe te passen op een individuele woning. Dit wordt ook aangegeven in de voorafgaande overwegingen van Richtlijn 2020/367:
“(2) De kwalitatief hoogwaardige en statistisch relevante informatie die ten tijde van de vaststelling van deze richtlijn kon worden gebruikt, was de informatie van de richtsnoeren Environmental Noise Guidelines for the European Region van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), die dosis/effectrelaties voor schadelijke effecten van de blootstelling aan omgevingslawaai bevatte. Bijgevolg moeten de dosis/effectrelaties die in bijlage III bij Richtlijn 2002/49/EG worden opgenomen, op die richtsnoeren zijn gebaseerd. De WHO-studies waren, met name wat statistische significantie betreft, gebaseerd op representatieve populaties, en de resultaten van de beoordelingsmethoden worden bijgevolg als relevant beschouwd wanneer zij op representatieve populaties worden toegepast.”
4. De dosis/effectrelatie die in hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM geeft de relatie weer tussen sterke hinder (synoniem aan hoge mate van hinder) vanwege vliegtuiglawaai en de geluidsindicator Lden. Het gebruik van een Lden-indicator voor het inschatten van hinder is

⁸ Klasse 1 vliegvelden: Brussel-Nationaal, Oostende-Brugge, Antwerpen, Kortrijk-Wevelgem en Limburg Regional Airport te Sint-Truiden.

gerechtvaardigd op basis van de meest recent beschikbare wetenschappelijke inzichten. Het Lden-niveau is een gewogen jaargemiddeld geluidsdrumniveau over het etmaal waarbij straffactoren zijn ingerekend voor de avondperiode (+ 5 dB) en nachtperiode (+10 dB), wat overeenkomt met de vaststelling dat geluidsoverlast 's avonds en 's nachts doorgaans als hinderlijker wordt ervaren.

Conclusie:

De voorstellen van aanpassing aan hoofdstuk 5.57 worden geschrapt omwille van het ruimere toepassingsbereik van de aanpassing van Hst. 5.57 dan strikt vereist op grond van de omzetting van EU richtlijn 2020/367. De opmerkingen geven voor het overige geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerp van besluit.

4. Opmerkingen m.b.t. terminologie en definities:

Samenvatting van de inspraakreacties:

1. De definitie voor IHD, HSD en HA zoals voorzien in de Europese richtlijn, is in het voorontwerp niet correct overgenomen. Er dient toegevoegd te worden dat alle drie voornoemde indicatoren dienen ter bepaling van 'schadelijke effecten'. Het voorontwerp negeert dat het om schade gaat.
2. De naam voor de omschrijving van Lden geluidscontouren werd verkeerd overgenomen uit de betreffende richtlijn. In de 1^o in paragraaf 1, 4^o moet de zin "Lden-geluidscontouren ter bepaling van het aantal potentieel sterk gehinderden" vervangen worden door de zin "Lden-geluidscontouren ter bepaling van het schadelijk effect HA"
3. De vraag wordt gesteld naar welke wetenschappelijke basis er wordt gehanteerd om de term 'potentieel' voor elk gezondheidseffect toe te voegen.

Samenvatting van de antwoorden:

1. De opmerking is een terechte opmerking. In het besluit dient bij de definitie voor IHD, HSD en HA gepreciseerd te worden dat deze indicatoren dienen ter bepaling van 'schadelijke effecten'.
2. Hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM wordt niet gewijzigd. De huidige formulering van "Lden-geluidscontouren ter bepaling van het aantal potentieel sterk gehinderden" blijft behouden.
3. De term 'potentiëel' wordt met het voorontwerp van besluit niet aan elke gezondheidseffect in bijlage 2.2.4.3 toegevoegd. De terminologie komt momenteel enkel voor in VLAREM Hst. 5.57 onder art. 5.57.1.2. §5 voor de bepaling van het aantal 'potentiëel sterk gehinderden' binnen de Lden geluidscontouren van klasse 1 vliegvelden. Hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM wordt niet gewijzigd. De term 'potentieel sterk gehinderden' blijft behouden.

Conclusie:

Naar aanleiding van de inspraakreacties werden de volgende wijzigingen/toevoegingen aan het voorontwerp van besluit aangebracht:

De definitie werd als volgt aangepast:

In artikel 1.1.2 van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019, wordt in DEFINITIES GELUID (HOOFDSTUKKEN 2.2., 4.5., 5.32 EN 6.7), Beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (afdeling 2.2.4), de definitie "-schadelijke effecten": negatieve effecten op de gezondheid van de mens" vervangen door de definitie:

“- “schadelijke effecten”: negatieve effecten op de gezondheid van de mens; waaronder begrepen de volgende effecten:

- a) IHD: ischemische hartziekten die vallen onder de codes BA40 tot en met BA6Z van de internationale classificatie ICD-11 van de Wereldgezondheidsorganisatie;
- b) HA: hoge mate van hinder;
- c) HSD: hoge mate van slaapverstoring;”.

Deze aanpassing is opgenomen in artikel 2 van voorliggend voorontwerp van besluit. De andere opmerkingen geven voor het overige geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerp van besluit.

5. Daarnaast werden ook opmerkingen bezorgd die geen verband houden met de aanpassingen aan titel II van VLAREM zoals opgenomen in het voorontwerp van besluit:

Samenvatting van de inspraakreacties:

Er werd een opmerking geformuleerd over de evolutie van de hinder van vlieglawaaai ter hoogte van Huldenberg en gevraagd om de mogelijkheid te bieden aan elke gemeente om ter controle van de contouren (die worden opgemaakt in het kader van sectorale milieuvoorwaarden vliegvelden – hoofdstuk 5.57 van titel II van VLAREM) op éénvoudige aanvraag mobiele geluidsmeters van departement Omgeving te laten installeren.

Samenvatting van de antwoorden:

De voorgestelde aanpassingen die in dit voorontwerp van besluit tot wijziging van VLAREM zijn opgenomen, hebben geen betrekking op het computermodel en de validatie voor opmaak van geluidscontouren. Daarnaast wordt erop gewezen dat de voorgestelde wijziging m.b.t. aanpassing van bijlage 2.2.4.3 bij titel II van VLAREM enkel betrekking heeft op beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaai en geen betrekking heeft op het vaststellen van normen of op de toekenning van toekomstige vergunningen.

Conclusie:

Deze opmerking heeft geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het voorontwerp van besluit tot wijziging van VLAREM.

C. ANDERE AANPASSINGEN AAN HET VOORONTWERP VAN BESLUIT OP BASIS VAN MATERIËLE RECHTZETTINGEN EN REEDS GENOMEN BESLISSINGEN

Hieronder is een overzicht opgenomen van bijkomende wijzigingen aan het voorontwerp van besluit naar aanleiding van materiële rechtzettingen en reeds genomen beslissingen:

- Artikel 5 van het voorontwerp van besluit wijzigde in de eerdere versie enkel §2 van artikel 2.2.4.4.1 van VLAREM. Dit artikel (Art 3 na het doorvoeren van aanpassingen naar aanleiding van het wetgevingstechnisch advies) werd als volgt aangepast:

Aan artikel 2.2.4.4.1, §7, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 22 juli 2005 wordt de volgende zin toegevoegd:

“De evaluatie en aanpassingen ,die ingevolge de eerste zin in 2023 moeten plaatsvinden, worden uitgesteld naar uiterlijk 18 juli 2024.”

Reden van aanpassing: Deze wijziging in titel II van VLAREM zorgt voor afstemming met Verordening 2019/1010 wat betreft de herzieningstermijn van de geluidactieplannen. Paragraaf 2 heeft echter enkel betrekking op de geluidsactieplannen van belangrijke wegen, belangrijke spoorwegen en agglomeraties.

Door deze aanpassing aan VLAREM wordt ook de herzieningstermijn voor de opmaak van het geluidsactieplan voor belangrijke luchthavens correct afgestemd met de Verordening 2019/1010.

- Artikel 8 van het voorontwerp van besluit voorzag in de eerdere versie de inwerkingtreding van artikel 2 tot en met 5, 6, 2°, en artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019.

Voorgesteld wordt om dit als volgt aan te passen (na doorvoeren van aanpassingen naar aanleiding van het wetgevingstechnisch advies en schrapping van de voorgestelde wijzigingen aan hoofdstuk 5.57 van titel II van het VLAREM wordt dit art. 5):

Art. 5. Artikel 2 tot en met 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019 tot wijziging van diverse bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, wat betreft de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de sectorale voorwaarden voor luchthavens, en tot opheffing van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 7 september 2007 en 7 december 2007 betreffende de aanduiding van de bevoegde instanties in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai treden in werking op de dag van de inwerkingtreding van dit besluit.

Reden van aanpassing: door de bovenvermelde aanpassing aan artikel 3 van het voorontwerp van besluit kan ook artikel 6, 1° van het Besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019 in werking treden.

- Artikel 9 (overgangsbepaling) van de eerdere versie van het voorontwerp van besluit werd geschrapt.

Reden van aanpassing: Het geluidsactieplan voor belangrijke luchthavens ronde 3 werd op 15 oktober 2021 goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het is bijgevolg niet meer nodig om een overgangsbepaling op te nemen voor ontwerpen van geluidsactieplannen.

Daarnaast worden er ook nog aanpassingen aan het voorontwerp van besluit aangebracht naar aanleiding van het wetgevingstechnisch en taalkundig advies van 20 juli 2021 ([Advies 2021/308](#)).

D. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

Artikel 1 (omzetting richtlijn (EU) 2020/367)

Dit artikel bepaalt dat dit besluit voorziet in de omzetting van richtlijn (EU) 2020/367.

Hoofdstuk 2. Wijzigingen van titel II van VLAREM

Artikel 2 (artikel 1.1.2 VLAREM)

Artikel 2 beoogt in artikel 1.1.2. DEFINITIES GELUID (HOOFDSTUKKEN 2.2, 4.5, 5.32 EN 6.7) 'Beleidsstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (afdeling 2.2.4)' de vervanging van de definitie "schadelijke effecten" zodat het duidelijk is dat de effecten IHD, HA en HSD gevat zijn door deze definitie.

Artikel 3 (artikel 2.2.4.4.1. VLAREM)

Artikel 3 beoogt een toevoeging aan artikel 2.2.4.4.1 van titel II van VLAREM. Zo wordt aan paragraaf 7 van artikel 2.2.4.4.1 de volgende zin toegevoegd:

"De evaluatie en aanpassingen, die ingevolge de eerste zin in 2023 moeten plaatsvinden, worden uitgesteld naar uiterlijk 18 juli 2024."

Dit heeft betrekking op de 5-jaarlijkse cyclus van opmaak geluidsactieplannen. Voor ronde 4 zou die normaal in 2023 vallen maar door Verordening 2019/1010 werd deze termijn opgeschoven naar 2024.

Artikel 4 (bijlage 2.2.4.3 VLAREM)

Artikel 4 beoogt de omzetting van Richtlijn 2020/367 te realiseren door de tekst die in bijlage 2.2.4.3 bij titel II van VLAREM is opgenomen, te vervangen door de tekst van de bijlage bij Richtlijn 2020/367. De tekst van de bijlage bij Richtlijn 2020/367 wordt integraal in bijlage 2.2.4.3 bij titel II van VLAREM overgenomen, met een paar tekstuele aanpassingen:

- De term 'rustige gevel' wordt gewijzigd in 'stille gevel'. Dit komt overeen met de terminologie zoals opgenomen in bijlage 2.2.4.6. bij titel II van VLAREM.
- In Richtlijn (EU) 2020/367 wordt de term 'treinverkeer' bij de omzetting van de tekst in bijlage 2.2.4.3 bij titel II van VLAREM vervangen door de term 'spoorwegverkeer'.
- In Richtlijn (EU) 2020/367 wordt de term 'vliegtuigen' bij de omzetting van de tekst in bijlage 2.2.4.3 bij titel II van VLAREM vervangen door de term 'vliegverkeer'.
- In de formules werden de Engelstalige aanduidingen vertaald naar het Nederlands; dit betekent dat 'road', 'rail' en 'air' in bijlage 2.2.4.3 wordt vermeld als 'weg', 'spoor' en 'lucht'.
- Daarnaast werden ook enkele aanpassingen aangebracht naar aanleiding van het wetgevingstechnisch en taalkundig advies 2021/308 van 20 juli 2021.

Hoofdstuk 3. Slotbepalingen

Artikel 5 (inwerkingtreding BVR 3 mei 2019)

Dit artikel beoogt het in werking laten treden van artikel 2 tot en met artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019⁹.

Artikel 6 (uitvoering van dit besluit)

Dit artikel bepaalt dat de Vlaamse minister, bevoegd voor de omgeving en de natuur, belast is met de uitvoering van dit besluit.

⁹ Besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019 tot wijziging van de bepalingen van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, wat betreft de beleidsstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de sectorale voorwaarden voor luchthavens, en tot opheffing van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 7 september 2007 en 7 december 2007 betreffende de aanduiding van de bevoegde instanties in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai

3. BESTUURLIJKE IMPACT

Voorliggend besluit strekt ertoe de bepalingsmethoden voor schadelijke effecten die zijn opgenomen in bijlage 2.2.4.3 van titel II van VLAREM aan te passen aan deze, voorzien in Richtlijn 2020/367.

Deze bepalingsmethoden voor schadelijke effecten van omgevingslawaai omvatten dosis/effectrelaties en worden gebruikt voor het opstellen van de geluidsactieplannen in het kader van de uitvoering van Richtlijn Omgevingslawaai.

Verordening (EU) 2019/1010 voorziet in een aangepaste datum voor bepaalde rapporteringsverplichtingen. Bijgevolg wordt de termijn die de minister krijgt om geluidsactieplannen ter goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse Regering, overeenkomstig aangepast.

Tot slot voorziet voorliggend besluit in de inwerkingtreding van bepaalde artikelen van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 mei 2019 tot wijziging van titel II van VLAREM, wat betreft de beleidstaken betreffende de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai en de sectorale voorwaarden voor luchthavens, en tot opheffing van de beslissingen van de Vlaamse Regering van 7 september 2007 en 7 december 2007 betreffende de aanduiding van de bevoegde instanties in uitvoering van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De in dit ontwerpbesluit opgenomen wijziging heeft aldus geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 27 augustus 2021 gaat als bijlage 2. De inspectie van financiën heeft een gunstig advies gegeven over dit voorontwerp van besluit. Het akkoord van de Vlaamse minister van begroting is niet vereist.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het ontwerpbesluit heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap.

Het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling in de Vlaamse administratie, is bijgevolg niet vereist.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op

- het personeel van de lokale besturen,
 - de werkingsuitgaven van de lokale besturen,
 - De investeringen en schulden,
 - de ontvangsten,
- van de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Voorliggend ontwerpbesluit wordt voor advies overgemaakt aan de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, wat betreft de beleidstaken voor de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor de omgeving, te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR

Bijlagen:

1. het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, wat betreft de beleidstaken voor de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai;
2. het advies van de Inspectie van Financiën van 27/08/2021.