



12.7.2010

MEDEDELING AAN DE LEDEN

Betreft: Verzoekschrift 0037/2010, ingediend door Peter Kleffmann (Duitse nationaliteit), namens Bürgerinitiative A10-Nord, over geluidsbescherming langs snelwegen

1. Samenvatting van het verzoekschrift

Volgens indiener blijkt uit verschillende studies (o.a. van de WHO) dat de geluidshinder van snelwegen schadelijk is voor de gezondheid, omdat er sprake is van een permanente geluidsbelasting van vooral vrachtauto's en er geen periodes van rust zijn zoals bij stads-, vliegtuig- of treinverkeer. Indiener stelt dat in Duitsland meer dan 15 miljoen mensen geconfronteerd worden met geluidshinder van snelwegen. De gevolgen kunnen zijn: slaapstoornissen, hoge bloeddruk, depressie en een verhoogde kans op een hartinfarct of beroerte. Indiener verzoekt om herziening van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai. Hij pleit onder meer voor grotere zeggenschap voor gemeentes in de besluitvorming over de aanleg van wegen, aanpassing van de grenswaarden voor geluidshinder, verlaging van de maximumsnelheid van vrachtauto's, vermijding en vermindering van vrachtverkeer over de weg en grootschalige overschakeling van wegvervoer naar railvervoer.

2. Ontvankelijkheid

Ontvankelijk verklaard op 23 april 2010. De Commissie is om inlichtingen verzocht (artikel 202, lid 6, van het Reglement).

3. Antwoord van de Commissie, ontvangen op 12 juli 2010.

De Commissie is bekend met onderzoeken naar geluidsoverlast en de schadelijke gevolgen ervan voor de gezondheid van de mens. De richtlijn betreffende omgevingslawaai heeft als doel de schadelijke gevolgen van blootstelling aan omgevingslawaai te verminderen. Met het oog hierop moeten lidstaten door middel van een geluidsbelastingkaart de blootstelling aan omgevingslawaai bepalen, ten einde de informatie beschikbaar te stellen voor het publiek en zo nodig actieplannen op te stellen ter voorkoming en beperking van lawaai. De richtlijn bevat geen

bindende of aanbevolen grenswaarden voor blootstelling aan lawaai, maar de lidstaten mogen dergelijke grenswaarden desgewenst instellen. Bovendien zijn de lidstaten verantwoordelijk voor de systemen en procedures in verband met ruimtelijke ordening, hoewel bij bepaalde projecten rekening moet worden gehouden met de richtlijn betreffende milieueffectbeoordeling. Tenslotte zijn de lidstaten vrij om zelf de geschikte maximumsnelheid te bepalen voor de wegen op hun respectieve grondgebieden, omwille van het gebrek aan harmonisatie hieromtrent op EU-niveau.

De Commissie is voornemens in 2011 bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in te dienen over de tenuitvoerlegging van bovengenoemde richtlijn. Het verslag zal zo nodig vergezeld gaan van voorstellen om de richtlijn te wijzigen. De Commissie zal bij de herziening, die naar verwachting eind 2011 voltooid zal zijn, rekening houden met alle beschikbare informatie.

Conclusies

Dit in overweging nemend en gezien de door indiener verstrekte gegevens, kan geen overtreding van EU-wetgeving worden vastgesteld.