



29.9.2014

MEDEDELING AAN DE LEDEN

Betreft: Verzoekschrift nr. 1153/2012, ingediend door Gabi Schäffer (Duitse nationaliteit), over sterke geluidshinder van de luchthaven van Frankfurt

Verzoekschrift nr. 0891/2013, ingediend door Torsten Jäger (Duitse nationaliteit), over geluidsoverlast door vliegtuigen en de daardoor veroorzaakte gezondheidsbelasting

1. Samenvatting van verzoekschrift nr. 1153/2012

Indienster klaagt over sterke geluidshinder als gevolg van het luchtverkeer van de luchthaven van Frankfurt. Zij deelt mee dat haar woning geen voordeel heeft gehaald uit het actieplan geluidspreventie, omdat zij niet woont in een in aanmerking komende gemeente. Zij stelt dat steeds vaker gebruik wordt gemaakt van de vliegroute over haar woonplaats om zo de regio ten zuiden van Frankfurt te ontlasten, waardoor het geluidsprobleem wordt verplaatst, maar niet wordt opgelost. Volgens indienster stammen de gegevens en de geluidskaarten uit 2005-2006 en zijn de daaruit berekende prognoses fout, zijn de tot dusver uitgevoerde maatregelen niet doeltreffend, komen de huidige vliegroutes niet in de oorspronkelijke planning voor, zijn de geluidsberekeningen niet realistisch, worden geluidsnormen (o.a. WHO-normen) niet geëerbiedigd en wordt geen rekening gehouden met de schadelijke gevolgen van een nachtrust van 5,5 uur of minder als gevolg van de verlening van tijdelijke vergunningen voor nachtvluchten. Ook is het volgens indienster onaanvaardbaar dat de gevolgen voor de gezondheid van omwonenden pas na jarenlange blootstelling aan lawaai worden onderzocht.

Samenvatting van verzoekschrift nr. 0891/2013

Indiener woont in een kleine Duitse stad dichtbij de vliegroutes van de luchthaven van Frankfurt. Onlangs is op de luchthaven een nieuwe vliegroute in gebruik genomen waardoor het luchtverkeer is toegenomen. Daardoor zijn weliswaar financiële voordelen ontstaan, maar deze nemen niet weg dat de levenskwaliteit in het gebied over het geheel genomen achteruit is gegaan. Dit geldt ook voor de inwoners van de kleine stad waar indiener woont, daar de geluidsoverlast buitensporig groot is. Hij beklaagt zich erover dat het verbod op nachtvluchten niet wordt nageleefd, en dat de meeste inwoners onvoldoende slaap krijgen, waardoor zij niet goed kunnen werken en inkomen verliezen. Hij presenteert bevindingen uit studies van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) waaruit blijkt dat lawaai een volksgezondheidsrisico is dat bij langdurige blootstelling een reeks chronische en ernstige letsels en ziekten kan veroorzaken, en dat omgevingslawaai op de tweede plaats staat – na milieuverontreiniging – op de ranglijst van factoren die gezondheidsproblemen veroorzaken. Hij dringt aan op een vermindering van de geluidsoverlast door vliegtuigen in het gebied rond Essen en op een consequente naleving van het verbod op nachtvluchten

2. Ontvankelijkheid

Verzoekschrift nr. 1153/2012 ontvankelijk verklaard op 11 januari 2013.

Verzoekschrift nr. 0891/2013 ontvankelijk verklaard op 20 januari 2014.

De Commissie is om inlichtingen verzocht (artikel 202, lid 6, van het Reglement).

3. Antwoord van de Commissie, ontvangen op 28 juni 2013

Overeenkomstig artikel 8 van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai¹ moesten de lidstaten uiterlijk 18 juli 2008 lawaaiactieplannen uitwerken voor plaatsen nabij belangrijke luchthavens (luchthavens met meer dan 50 000 vluchten per jaar). Deze lawaaiactieplannen zijn bedoeld voor de beheersing van lawaai-uitstoot en lawaai-effecten en bevatten indien nodig maatregelen voor lawaaivermindering. Artikel 8, lid 7, van de richtlijn verplicht de lidstaten ervoor te zorgen dat het publiek wordt geraadpleegd over voorstellen voor lawaaiactieplannen. In bijlage V worden de minimumeisen voor de inhoud van de actieplannen vermeld.

De Commissie heeft de Duitse autoriteiten om inlichtingen verzocht over het lawaaiactieplan voor plaatsen nabij de luchthaven van Frankfurt. Er werd meegedeeld dat aan een actieplan voor lawaaivermindering wordt gewerkt, dat in het tweede kwartaal van 2013 zal worden bekendgemaakt. Volgens de Duitse autoriteiten is tussen 2006 en 2011 het aantal personen dat is blootgesteld aan L_{night} boven 50 dB met ongeveer 19 100 gedaald, en het aantal personen dat is blootgesteld aan L_{den} boven 55 dB met ongeveer 119 500.

Maatregelen voor lawaaivermindering behoren tot de bevoegdheid van de lidstaten en de Commissie kan lidstaten niet verplichten specifieke maatregelen te nemen om lawaai te verminderen. Het verleggen van vliegroutes om in totaal minder personen aan lawaai bloot te stellen is een van de mogelijke erkende maatregelen voor lawaaivermindering.

Volgens de tot nu toe ontvangen informatie van de Duitse autoriteiten is er in de gemeente Maintal geen sprake van een L_{den} -waarde boven 55 dB of een L_{night} -waarde boven 50 dB, en zijn volgens de richtlijn een actieplan en bijbehorende raadpleging bijgevolg niet noodzakelijk

¹ PB L 189 van 18.7.2002.

vereist.

Conclusie

De Commissie heeft de Duitse autoriteiten om inlichtingen verzocht over een lawaaiactieplan voor plaatsen nabij de luchthaven van Frankfurt overeenkomstig artikel 8 van Richtlijn 2002/49/EG. Normaal gezien moet het actieplan in de loop van de komende drie maanden worden vastgesteld. De Commissie zal de Commissie verzoekschriften op de hoogte houden van de verdere ontwikkelingen in deze zaak.

4. Antwoord van de Commissie (REV), ontvangen op 31 maart 2014

Verzoekschriften nrs. 1153/2012 en 0891/2013

De Commissie blijft de situatie volgen, onder meer via de lawaaiactieplannen die de lidstaten moeten aannemen en bij de Commissie indienen krachtens Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai¹.

Het ontwerplawaaiactieplan voor de luchthaven van Frankfurt, dat is gebaseerd op geluidsnormen op nationaal niveau, was beschikbaar voor raadpleging door het publiek van begin september tot midden oktober 2012 en is te vinden op: www.rp-darmstadt.hessen.de.

Op 17 januari 2014 werd een samenvatting van dit ontwerpactieplan ingediend bij de Commissie; het is te vinden op:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colutzdvw/envutzj0q/DE_HE_DF10_MAir_EDDF_v1.pdf

Conclusie

Het definitieve vastgestelde actieplan zoals vereist door Richtlijn 2002/49/EG werd nog niet bij de Commissie ingediend. De Commissie zal derhalve de zaak blijven volgen.

5. Antwoord van de Commissie (REV II), ontvangen op 29 september 2014

Verzoekschriften nrs. 1153/2012 en 0891/2013

Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai² (hierna: de richtlijn) vereist geluidsbelastingkaarten en de opstelling van actieplannen voor agglomeraties, belangrijke wegen, spoorwegen en luchthavens. De richtlijn is eveneens van toepassing op lawaai ten gevolge van industriële activiteiten als opgenomen in bijlage I van Richtlijn 2010/75/EG³.

¹ Richtlijn 2002/49/EG/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12).

² PB L 189 van 18.7.2002.

³ PB L 334 van 17.12.2010. In Richtlijn 2002/49/EG werd verwezen naar bijlage I van Richtlijn 92/61/EEG, maar deze verwijzing moet nu worden uitgelegd als een verwijzing naar bijlage I van Richtlijn 2010/75/EG. Deze richtlijn is van toepassing op de industriële activiteiten die vervuiling veroorzaken en waarnaar verwezen wordt in de hoofdstukken II tot en met VI van de richtlijn.

Actieplannen, waarvan de samenvattingen moeten worden ingediend bij de Commissie, moeten voldoen aan de in bijlage VI van de richtlijn vastgelegde vereisten. De Duitse autoriteiten hebben de samenvatting van het lawaaiactieplan voor de luchthaven van Frankfurt ingediend. De samenvatting kan hier worden geraadpleegd:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colu0alng/envu705wg/DE_HE_DF10_MAir_EDDF_v2.pdf

Het volledige actieplan is hier te vinden:

http://www.rp-darmstadt.hessen.de/irj/RPDA_Internet?rid=HMdI_15/RPDA_Internet/sub/aec/aec40079-4fac-2731-79cd-aa2b417c0cf4,,22222222-2222-2222-2222-222222222222.htm

De desbetreffende geluidsbelastingkaarten zijn in 2012 opgesteld.

In de richtlijn worden geen maatregelen voorgeschreven met betrekking tot dergelijke actieplannen noch worden grens- of streefwaarden vastgesteld - het blijft een taak van de lidstaten om te besluiten maatregelen te nemen of geluidsgrenswaarden of streefwaarden vast te stellen die zij nuttig of noodzakelijk achten.

In de richtlijn wordt bepaald dat gebruik wordt gemaakt van de geluidsbelastingsindicatoren L_{den} en L_{night} voor geluidsbelastingkaarten¹, terwijl bijlage I van de richtlijn voorziet in definities van deze geluidsbelastingsindicatoren. Zij zijn inderdaad gebaseerd op het gemiddelde geluidsniveau over lange termijn. Aanvullende achtergrondinformatie over het harmonisatieproces met betrekking tot geluidsbelastingsindicatoren kan worden gevonden in de standpuntnota inzake EU-geluidsbelastingsindicatoren, beschikbaar op <http://ec.europa.eu/environment/noise/pdf/noiseindicators.pdf>. Een indicatie van de gezondheidsgevolgen van verschillende geluidsniveaus kunnen voorts worden gevonden in een recente publicatie van de Wereldgezondheidsorganisatie die te vinden is op http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

Overeenkomstig artikel 5, lid 4, van de richtlijn mogen de lidstaten andere indicatoren dan L_{den} en L_{night} gebruiken voor akoestische planning en geluidszonering.

De lidstaten moeten er tevens zorg voor dragen dat het publiek wordt geraadpleegd en dat het vroegtijdig reële mogelijkheden krijgt voor inspraak in de opstelling en toetsing van de actieplannen. Volgens de aan de Commissie overgelegde informatie is het publiek over het huidige actieplan geraadpleegd. De resultaten van deze raadpleging zijn opgenomen in het actieplan zelf en in de samenvatting.

Conclusie

Op basis van de informatie waarover zij op dit moment beschikt kan de Commissie geen inbreuk op EU-wetgeving vaststellen.

¹ Tot de nieuwe ontwerp-richtlijn van de Commissie tot vaststelling van gemeenschappelijke geluidsbeoordelingsmethoden overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG van kracht wordt, mogen lidstaten andere nationale indicatoren hanteren, maar zij moeten deze omzetten in bovengenoemde indicatoren.