



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 1.12.2011  
COM(2011) 828 definitief

2011/0398 (COD)

[\[...\]](#)

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van  
geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens in het kader van een  
evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG van het Europees  
Parlement en de Raad**

{SEC(2011) 1455 definitief}

{SEC(2011) 1456 definitief}

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

1. Steeds meer Europese burgers worden gestoord door vliegtuiglawaai op of rond luchthavens, vooral 's nachts, zoals blijkt uit tabel 1. Om deze ongewenste effecten te beperken, moet een actieve strategie voor het beheer van geluidsoverlast worden opgesteld. In een dergelijke strategie moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen de belangen van de getroffen burgers en andere belangen, en moet voldoende rekening worden gehouden met het domino-effect op de capaciteit van het volledige luchtvaartnetwerk.

**Tabel 1: Door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgestelde raming van het aantal mensen in Europa dat wordt getroffen door geluidsoverlast (in miljoenen) - zonder substantiële operationele en technologische verbeteringen<sup>1</sup>**

Geluidsniveau/jaa	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Het opleggen van exploitatiebeperkingen kan aanzienlijke gevolgen hebben voor het bedrijfsleven en de luchtvaartactiviteiten omdat het de toegang tot een luchthaven beperkt. Om aanvaardbaar te zijn voor alle belanghebbenden moet het proces dat leidt tot een besluit inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen dan ook samenhangend, op bewijzen gebaseerd en robuust zijn.
3. In een inspanning om de toepassing van maatregelen ter bestrijding van geluidsoverlast op luchthavens samenhangend te benaderen, heeft de ICAO een reeks beginselen en richtsnoeren vastgesteld die de zogenaamde "evenwichtige aanpak" van geluidsbeheer vormen; in die benadering moedigt de ICAO haar lidstaten aan om:
  - vliegtuiglawaai te beperken door een optimale lokale combinatie van een reeks maatregelen te kiezen: (1) lawaai beperken aan de bron (door gebruik te maken van stillere vliegtuigen), (2) optimale ruimtelijke ordening (de gebieden rond luchthavens plannen en beheren), (3) operationele procedures voor het beperken van lawaai invoeren (door gebruik te maken van specifieke banen, routes of procedures), en (4) geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen opleggen (zoals een vliegverbod tijdens de nacht of een uitfasering van lawaaiërië vliegtuigen);
  - de meest kostenteffectieve maatregelen te kiezen;

<sup>1</sup> Bron: CAEP/8 – Information Paper 8 – uitgedrukt in gemiddelde geluidsniveaus overdag en 's nachts (Day-Night average noise levels, DNL) – basisscenario, zonder substantiële technologische of operationele verbeteringen – ICAO Europese regio.

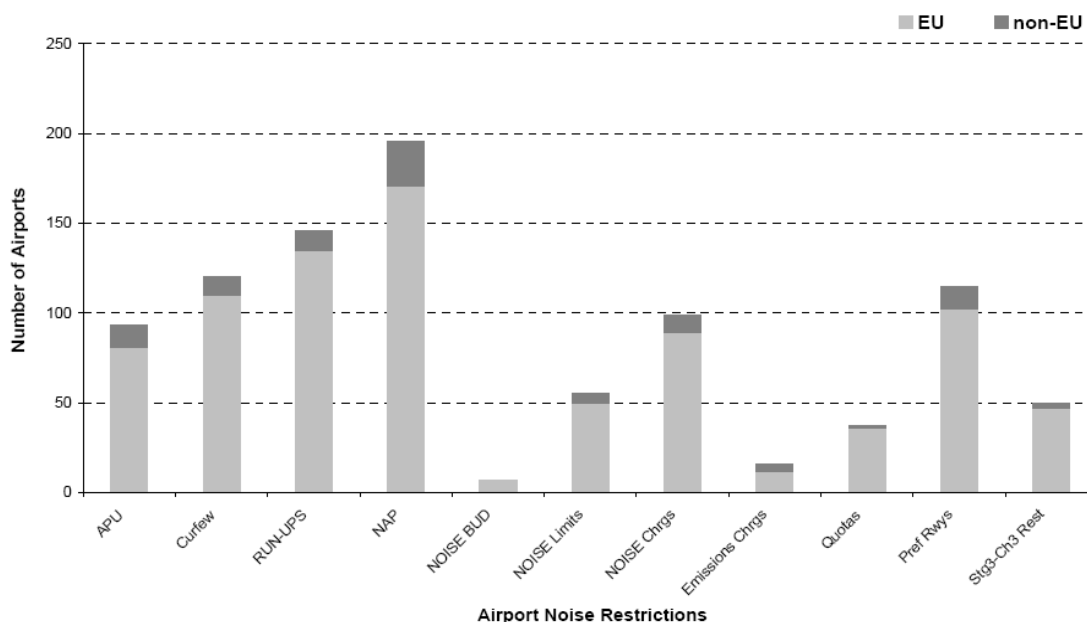
- geen geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op te leggen, tenzij de autoriteit op basis van studies en raadplegingen kan bepalen of er sprake is van een geluidsprobleem en heeft vastgesteld dat een exploitatiebeperking een kosteneffectieve manier is om het probleem op te lossen.
4. Het doel van deze verordening is geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen van de evenwichtige aanpak op samenhangende wijze toe te passen in de EU, waardoor er een veel kleiner risico bestaat op internationale geschillen in het geval dat luchtvaartmaatschappijen uit derde landen gevolgen ondervinden van de maatregelen ter bestrijding van geluidsoverlast op EU-luchthavens. Bovendien zullen de bevoegde autoriteiten beter geplaatst zijn om de meest lawaaierige vliegtuigen in de vloot uit te faseren. De voorgestelde verordening leidt tot de intrekking van Richtlijn 2002/30/EG, die heeft bijgedragen tot het oplossen van een internationaal geschil en de eerste stap vormde in de harmonisering van het beleid inzake geluidsbeheer, inclusief het aanpakken van de destijds lawaaierigste vliegtuigen. Dit instrument moet echter worden aangepast aan de huidige eisen van het luchtvaartstelsel en aan het toenemende probleem van geluidsoverlast.
  5. Deze verordening zal ervoor zorgen dat het proces voor de beoordeling van geluidsoverlast robuuster wordt. Alle stappen in het beoordelingsproces worden verduidelijkt, teneinde een coherenter toepassing van de evenwichtige aanpak in de hele Unie te garanderen. Dit voorstel bevat echter geen doelstellingen inzake geluidsoverlast; deze worden nog steeds vastgelegd in nationale en lokale regels. De verordening heeft wel tot doel een systeem op te zetten dat het gemakkelijker maakt om deze doelstellingen op de meest kosteneffectieve wijze te verwezenlijken.
  6. Op ICAO-niveau ondersteunt de EU actief de ontwikkeling van nieuwe geluidsnormen voor luchtvaartuigen en investeert zij in nieuwe technologieën via kaderprogramma's en het "Clean Sky"-project<sup>2</sup>. Ruimtelijke ordening, en de bijbehorende isolatie- en compensatieprogramma's, is echter een nationale of lokale bevoegdheid.
  7. Op alle luchthavens wordt in verschillende vormen gebruik gemaakt van operationele procedures ter bestrijding van geluidsoverlast: voorkeur voor routes die minder geluidsoverlast veroorzaken (bv. over minder bevolkte gebieden), stuwkrachtbeheer (hoe meer stuwkracht, hoe meer lawaai, maar ook hoe steiler de klim van het vliegtuig) of specifieke maatregelen op de grond (bv. het gebruik van specifieke taxiwegen of start- en landingsbanen). De EU draagt hiertoe bij via haar wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim, die tot doel heeft milieuprestatiedoelstellingen vast te stellen voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten, en via de bijbehorende onderzoeksprogramma's SESAR en Clean Sky.
  8. Zoals blijkt uit Figuur 1 worden op Europese luchthavens hoofdzakelijk procedures ter bestrijding van geluidsoverlast toegepast. Daarnaast wordt ook frequent gebruik

---

<sup>2</sup> Het gezamenlijk technologie-initiatief Clean Sky wordt een van de grootste Europese onderzoeksprojecten ooit, met een geraamde begroting van 1,6 miljard euro in de periode 2008-2013, evenredig verdeeld tussen de Europese Commissie en de luchtvaartsector.

gemaakt van exploitatiebeperkingen. Op de 224 EU-luchthavens<sup>3</sup> die voor dit eerste verslag zijn beoordeeld, zijn de volgende beperkingen vastgesteld: 116 spertijden<sup>4</sup>, 52 geluidsbeperkingen, 51 beperkingen op het gebruik van vliegtuigen van hoofdstuk 3 van de geluidsnorm, 38 geluidsquota's en 7 geluidsbegrotingen.

Figuur 1: Overzicht van de huidige Europese geluidsgelateerde beperkingen op (EU- en niet-EU-) luchthavens



Bron: Boeing-gegevensbank

Opmerking:

APU: gereguleerd gebruik van de hulpmotor (om de motoren te starten);

NAP: geluidsactieplan;

Stg3-Ch3: uitfasering van de meest lawaaijige vliegtuigen die alleen aan de oude ICAO-geluidsnorm voldoen, zoals beschreven in hoofdstuk 3 van de relevante ICAO-bijlage.

- **Europese bepalingen inzake exploitatiebeperkingen voor geluidsbeheer**

9. Het doel van dit voorstel is de basislogica van de evenwichtige aanpak van de ICAO te versterken door een hechtere band te creëren tussen de pijlers van deze logica en door de verschillende stappen in het besluitvormingsproces te verduidelijken, in het geval exploitatiebeperkingen worden overwogen.
10. Een coherente toepassing van de benadering moet het mogelijk maken de meest kosteneffectieve oplossingen te identificeren, die afgestemd zijn op de situatie van een specifieke luchthaven. De beoordelingsmethode houdt ook rekening met de effecten van geluidsbepalende maatregelen in het volledige netwerk.

<sup>3</sup> De Boeing-gegevensbank van luchthavens met geluidsbepalingen kan worden geraadpleegd op: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Momenteel vallen slechts 69 luchthavens onder de richtlijn, maar door de verwachte verkeerstoename zullen in de toekomst meer luchthavens onder het toepassingsgebied vallen. Daarom wordt een overzicht van alle 224 luchthavens gegeven.

<sup>4</sup> Dit betekent dat de activiteiten tijdens een bepaalde periode worden beperkt (geluidsgelateerde verkeersbeperkingen).

11. De huidige regels hebben betrekking op ongeveer 70 Europese luchthavens met meer dan 50 000 bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen per kalenderjaar.
  - **Samenhang met het burgerluchtvaartbeleid en andere doelstellingen van de Unie**
12. Dit initiatief is samenhangend met andere delen van het Europese luchtvaartbeleid en met ruimere milieubeleidsmaatregelen.
13. De groei van de Europese luchtvaartsector moet duurzaam verlopen, met een passend evenwicht tussen economische, sociale en milieuaspecten. Geluidsbeperkende maatregelen kunnen een aanzienlijk effect hebben op de capaciteit van het luchtvaartnetwerk op de grond en in de lucht. De voorstellen zullen zorgen voor betere samenhang tussen de geluidsgerelateerde acties, eisen inzake luchthavencapaciteit en efficiëntie in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim en de tenuitvoerlegging van prestatieregels voor luchtverkeersbeheer. De voorstellen volgen de logica van het gate-to-gatebeginsel.
14. Het voorstel zal bijdragen tot de opstelling van nationale actieplannen inzake luchtverkeerslawaaï, die de lidstaten verplicht moeten opstellen op basis van Richtlijn 2002/49/EG.

## **2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

15. De belanghebbenden die de meeste gevolgen ondervinden van luchtverkeerslawaaï zijn de burgers die rond luchthavens leven en die verenigd zijn in lokale groepen, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen (met luchtvracht als specifieke niche), fabrikanten van luchtvaartuigen, lokale autoriteiten (inclusief de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor ruimtelijke ordening en die ook ruimere economische belangen vertegenwoordigen) en onafhankelijke geluidsraden. Deze belanghebbenden zijn uitgebreid geraadpleegd:
  - in 2007 heeft de externe consultant antwoorden op vragenlijsten verzameld en interviews gehouden met een reeks belanghebbenden over de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/30/EG;
  - in 2008 heeft de Commissie een open raadpleging georganiseerd over de wijze waarop de richtlijn moet worden gewijzigd;
  - in 2010 zijn alle belanghebbenden die al eerder tot het raadplegingsproces hadden bijgedragen, gecontacteerd en werd de diversiteit aan belanghebbenden vergroot.

Samenvatting van de reacties

16. De lidstaten hebben benadrukt dat de flexibiliteit bij het beoordelen van geluidsproblemen behouden moet blijven, dat moet worden voorzien in overgangsregelingen om dubbel werk te vermijden (milieueffectbeoordelingen moeten bv worden hergebruikt), dat de twee Richtlijnen 2002/30/EG en 2002/49/EG nauwkeuriger op elkaar moeten worden afgestemd, zodat dezelfde beoordelingen voor beide richtlijnen kunnen worden gebruikt, en dat bij het gebruik van methoden en maatregelen rekening moet worden gehouden met de internationale context.
17. De vertegenwoordigers van lokale groepen, met name de Aviation Environment Federation, die geluids- en milieuoctiegroepen uit het VK, Frankrijk en Duitsland vertegenwoordigt, hebben benadrukt dat echte regelgeving moet worden opgesteld (en niet alleen richtsnoeren) op basis van een geluidsplafond, dat exploitatiebeperkingen een cruciale rol spelen bij het verbeteren van geluidshinder omdat ze luchtvaartmaatschappijen stimuleren om de meest lawaaierige toestellen te vervangen, en dat de definitie van marginaal conforme vliegtuigen moet worden verruimd, wil ze een echt effect hebben.
18. De exploitanten<sup>5</sup>, met name de Association of European Airlines, die de traditionele maatschappijen vertegenwoordigt, en de European Express Association voerden aan dat de beginselen van de evenwichtige aanpak van de ICAO correct moeten worden toegepast (luchthaven per luchthaven), dat exploitatiebeperkingen pas als laatste middel mogen worden gebruikt om vastgestelde geluidsproblemen te beperken, dat de methode moet leiden tot de meest kosteneffectieve maatregelen, en dat ruimtelijke ordening moet worden geïntegreerd in besluiten over exploitatiebeperkingen. De exploitanten hebben ook gevraagd de richtlijn verder te verduidelijken, en hebben er nogmaals op gewezen dat de definitie van marginaal conform vliegtuig moet worden gewijzigd op basis van de internationale regelgeving, teneinde marktverstoringen te voorkomen. Als regelgeving nodig is, verkiezen de exploitanten een verordening boven een richtlijn.
19. De luchthavens<sup>6</sup>, vertegenwoordigd door ACI, benadrukten dat het volledige gamma maatregelen van de evenwichtige aanpak moet worden aangewend en dat de definitie van marginaal conform vliegtuig kan worden verruimd.
20. De Franse onafhankelijke geluidsraad (ACNUSA)<sup>7</sup> was voorstander van een verruiming van de definitie van marginaal conform vliegtuig, het gebruik van parameters die echt de gevoelens van de getroffen bevolking weergeven, verbeterde modellen van luchthavengeluid en een meer systematisch gebruik van geluidsvriendelijke exploitatieprocedures, zoals glijvluchtlandingstechnieken.
21. De luchtvaartsector is betrokken bij de opstelling van nieuwe geluidsnormen binnen de technische werkgroepen van de ICAO en richt zich op de noodzaak om rekening te houden met de onderlinge afhankelijkheid tussen mogelijkere tussentijdse

---

<sup>5</sup> Dit is het standpunt van AEA, maar het vertegenwoordigt dat van alle exploitanten, namelijk ERA (regionaal), IACA (recreatief) en ELFAA (lagekosten), omdat de gevolgen voor hen vergelijkbaar zijn. Alleen voor IACA kan het aantal nachtvluchten verhoudingsgewijs hoger liggen.

<sup>6</sup> ACI (Airports Council International) beschikt over een specifieke werkgroep met betrekking tot deze kwestie.

<sup>7</sup> ACNUSA (samen met haar Waalse zusterorganisatie) is een uniek forum om, onafhankelijk van autoriteiten en luchthavens, advies te verstrekken over geluidshinder.

doelstellingen, zoals geluid en CO<sub>2</sub>-beperking; ze bekijkt de opstelling van normen ook op langere termijn: het tempo van de opstelling van normen moet gelijke tred houden met de technologische mogelijkheden, en de waarde van de vloot gedurende de levensduur van luchtvaartuigen moet concurrentieneutraal zijn.

22. Ten slotte hebben de lokale autoriteiten van de Airports Regions Conference, die voornamelijk bevoegd zijn voor landgebruik, benadrukt dat zij deze kwestie benaderen vanuit het perspectief van de milieucapaciteit van een regio; dit omvat onder meer ruimtelijke ordening, gebruik van passende indicatoren, een overlegproces, en de noodzaak om de eisen van de richtlijn inzake omgevingslawaai beter in overeenstemming te brengen met die van de richtlijn inzake luchthavengeluid (2002/30/EG).
23. Over het algemeen liggen de voorstellen dicht bij de standpunten die tijdens de overlegronde naar voren zijn gebracht. In de formele voorstellen wordt de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende geluidsbeperkende maatregelen benadrukt, waarbij exploitatiebeperkingen niet als zaligmakend mogen worden beschouwd, maar - voor zover nodig - als een belangrijke en complementaire bijdrage tot een ruimere combinatie van kosteneffectieve maatregelen. Om de bevoegde autoriteiten een efficiënt geluidsbeperkend instrument ter beschikking te stellen, wordt de term marginaal conform vliegtuig strikter gedefinieerd.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

24. Om het kwantitatieve en kwalitatieve effect van deze herziening te analyseren, is een algemene achtergrondstudie uitgevoerd. Bovendien heeft Eurocontrol recentere en meer gedetailleerde informatie verstrekt over het aantal vluchten dat met 'marginaal conforme vliegtuigen' is uitgevoerd.

Gebruikte methode

25. De consultant heeft een intensieve raadpleging georganiseerd, hoofdzakelijk in de vorm van interviews met verschillende belanghebbenden en deskresearch. Bovendien heeft Eurocontrol up to date informatie verstrekt uit de relevante datawarehouses.

Samenvatting van de ingewonnen en benutte adviezen

26. De belangrijkste conclusie was dat de Richtlijn weliswaar een internationaal geschil heeft beslecht<sup>8</sup> en EU-bevoegdheid inzake exploitatiebeperkingen heeft ingevoerd, maar minder effectief was dan gehoopt bij het harmoniseren van het besluitvormingsproces. De richtlijn moest worden geactualiseerd om rekening te houden met de evolutie van de vlootsamenstelling, om het verband tussen de verschillende elementen van de evenwichtige aanpak te versterken en om rekening te houden met nieuwe rechtsinstrumenten inzake geluidsbeheer, zoals de richtlijn inzake omgevingslawaai (2002/49/EG), de ontwikkeling van nieuwe geluidsnormen of de prestatieregels voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

---

<sup>8</sup> Binnen de ICAO dreigde een officiële klachtprocedure te worden opgestart tegen Europese landen.

27. Het volledige verslag van de studie is gepubliceerd op de website van het DG MOVE.

### **3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **• Samenvatting van de voorgestelde maatregel**

28. Het voorstel heeft betrekking op de vaststelling van een nieuwe verordening ter vervanging van Richtlijn 2002/30/EG. Deze verordening verduidelijkt de eisen van die richtlijn en vult ze aan.

1. Specificatie van doelstellingen om het verband te benadrukken met andere elementen van de evenwichtige aanpak en andere instrumenten om luchtverkeerslawaaai te beheren.

2. Definitie van de vaststelling van verantwoordelijkheden.

3. Opsomming van algemene eisen voor geluidsbeheer.

4. Nadere gegevens over het proces voor de geluidsbeoordeling.

5. Specificatie van te raadplegen belanghebbenden.

6. Harmonisering van gegevens en methoden.

7. Specificatie van eisen inzake aanmelding en invoering.

8. Comitéprocedure toestaan om verwijzingen naar geluidsnormen aan te passen aan de technologische vooruitgang.

9. Steun verlenen aan bevoegde autoriteiten.

#### **• Rechtsgrondslag**

Het voorstel is gebaseerd op artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

#### **• Subsidiariteitsbeginsel**

29. Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Unie vallen. De doelstellingen van het voorstel kunnen niet voldoende door de individuele lidstaten worden verwezenlijkt.

30. De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Europese Unie worden verwezenlijkt:

31. Een geharmoniseerde benadering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen als onderdeel van het proces voor geluidsbeheer rond Europese luchthavens draagt bij tot een verbetering van de milieuprestaties van luchtvervoersactiviteiten en creëert



een beter voorspelbaar ondernemingsklimaat voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavenexploitanten. Bovendien beperkt de geharmoniseerde beoordelingsmethode het risico op concurrentievervalsingen tussen luchthavens of luchtvaartmaatschappijen en op de toepassing van slechte praktijken, die niet alleen gevolgen kunnen hebben voor de capaciteit van de desbetreffende luchthaven, maar ook voor de efficiëntie van het volledige luchtvaartnetwerk.

32. Een dergelijke benadering vergroot de kosteneffectiviteit van de oplossingen voor milieuproblemen rond luchthavens en voorkomt een lappendeken van verschillende geluidseisen voor exploitanten, die per definitie actief zijn in een internationaal netwerk.

- **Evenredigheidsbeginsel**

33. Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel. Een verordening zorgt voor strikte harmonisering van de te volgen methode, maar staat toe dat lidstaten rekening houden met luchthavenspecifieke situaties, zodat ze voor elke individuele luchthaven passende oplossingen kunnen zoeken voor de geluidsproblemen. De voorstellen laten de gewenste milieudoelstellingen of de concrete genomen maatregelen onverlet.

- **Keuze van instrumenten**

34. Voorgesteld instrument: verordening.

35. Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn.

- De verordening heeft betrekking op een methode voor het beoordelen van geluid. Alleen een verordening garandeert de volledige harmonisering van deze methode.
- De voorgestelde beoordelingsmethode is flexibel genoeg om in te spelen op de situatie van elke specifieke luchthaven en laat het gewenste niveau van bescherming dat de lidstaten hun burgers willen garanderen of de concrete keuze van kosteneffectieve maatregelen onverlet.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

36. Het voorstel heeft geen nieuwe gevolgen voor de begroting van de Europese Unie. De kosten van het recht op controle leiden niet tot extra kosten in vergelijking met de huidige kosten voor het toezicht op de tenuitvoerlegging van de bestaande wetgeving, inclusief vergoedingen voor vergaderingen van comités. De gegevensbanken met informatie over geluidscertificering bestaan al. Het voorstel voorziet in een meer formele verwijzing om de kwaliteit van de gegevens en de toegang van de belanghebbende partijen te garanderen. Ten slotte vormt dit voorstel een integrerend deel van de werkzaamheden inzake geluidsbeheer - met de bijbehorende budgetten - die al op andere gebieden worden ondernomen, zoals de inspanningen van de ICAO voor het verminderen van de geluidsoverlast, het gemeenschappelijk luchtruim of SESAR.

**5. AANVULLENDE INFORMATIE**

- **Europese Economische Ruimte**

37. De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

**VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens in het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad**

Het Europees Parlement en de Raad,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure<sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Eén van de kerndoelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid is duurzame ontwikkeling. Daarvoor is een geïntegreerde aanpak vereist die erop gericht is zowel de effectieve werking van de vervoerssystemen van de Unie als de bescherming van het milieu te garanderen.
- (2) Duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen die gericht zijn op de beperking van de door vliegtuigen veroorzaakte geluidsoverlast op luchthavens met specifieke geluidsproblemen. Een groot aantal EU-burgers is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus die een negatief effect kunnen hebben op de gezondheid.
- (3) Ingevolge het verbod op de meest lawaaierige luchtvaartuigen krachtens Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap<sup>5</sup> en Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006

---

<sup>1</sup> PB C van , blz. .

<sup>2</sup> PB C van , blz. .

<sup>3</sup> PB C van , blz. .

<sup>4</sup> PB C van , blz. .

<sup>5</sup> PB L 85 van 28.3.2002, blz. 40.

betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave (1988)<sup>6</sup>, moeten nieuwe maatregelen worden vastgesteld om de autoriteiten in staat te stellen om te gaan met de meest lawaaierige luchtvaartuigen, teneinde de geluidssituatie rond luchthavens in de Unie te verbeteren in het internationale kader van de evenwichtige aanpak van geluidsbeheer.

- (4) Bij Resolutie A33/7 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) wordt het concept van "evenwichtige aanpak" van geluidsbeheer ingevoerd en wordt een coherente methode vastgesteld om vliegtuiglawaai aan te pakken. De 'evenwichtige aanpak' van de ICAO moet de basis blijven voor geluidsregelgeving in de luchtvaart, als mondiale sector. De evenwichtige aanpak erkent de waarde van relevante juridische verplichtingen, bestaande overeenkomsten, geldende wetgeving en vastgesteld beleid, en laat deze onverlet. De opname van de internationale regels van de evenwichtige aanpak in deze verordening doet het risico afnemen op internationale geschillen in het geval luchtvaartmaatschappijen van derde landen worden getroffen door geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen.
- (5) In het verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens<sup>7</sup> wordt erop gewezen dat de toewijzing van verantwoordelijkheden en de precieze rechten en plichten van belanghebbende partijen tijdens het geluidsbeoordelingsproces moeten worden verduidelijkt, teneinde te garanderen dat kosteneffectieve maatregelen worden genomen om de doelstellingen inzake geluidsbeperking te verwezenlijken.
- (6) Het opleggen van exploitatiebeperkingen door lidstaten op individuele EU-luchthavens beperkt de capaciteit maar kan bijdragen tot een verbetering van de geluidssituatie rond de desbetreffende luchthavens. Dit houdt echter ook een risico in op concurrentievervalsingen of op een belemmering van de algemene efficiëntie van het luchtvaartnetwerk van de Unie door inefficiënt gebruik van de bestaande capaciteit. Aangezien de doelstellingen niet voldoende kunnen worden verwezenlijkt door de lidstaten en derhalve efficiënter kunnen worden verwezenlijkt door de Unie via geharmoniseerde regels inzake de invoering van exploitatiebeperkingen als onderdeel van het geluidsbeheersproces, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie uiteengezette subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken. Een dergelijke geharmoniseerde methode legt geen doelstellingen inzake geluidskwaliteit op, welke nog steeds worden vastgesteld op basis van Richtlijn 2002/49/EG of andere Europese, nationale of lokale regels, en laat de concrete keuze van maatregelen onverlet.
- (7) Geluidsbeoordelingen moeten regelmatig plaatsvinden maar mogen alleen tot extra geluidsbeperkende maatregelen leiden als de doelstellingen inzake geluidsbeperking niet kunnen worden verwezenlijkt met de huidige combinatie van geluidsbeperkende maatregelen.

---

<sup>6</sup> PB L 374 van 27.12.2006, blz. 1.

<sup>7</sup> COM(2008) 66.

- (8) Een kosten-batenanalyse geeft een indicatie van het totale effect op de economische welvaart door een vergelijking te maken van alle kosten en baten, maar bij een beoordeling van de kosteneffectiviteit wordt nagegaan hoe een doelstelling op de meest kosteneffectieve wijze kan worden verwezenlijkt, hetgeen alleen een vergelijking van de kosten vergt.
- (9) De schorsing van geluidsbeperkende maatregelen is belangrijk om ongewilde gevolgen voor de veiligheid van de luchtvaart, de luchthavencapaciteit en de mededinging te vermijden. Een beroepsprocedure tegen geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen kan betrekking hebben op doelstellingen inzake geluidsbeperking, beoordelingsmethoden en de keuze van kosteneffectieve maatregelen, maar mag niet leiden tot de schorsing van de toepassing ervan. De Commissie moet dan ook ruim vóór de tenuitvoerlegging van de maatregelen het recht op onderzoek kunnen gebruiken om maatregelen die waarschijnlijk ongewenste of onomkeerbare gevolgen zullen hebben, te schorsen. Erkend wordt dat de schorsing voor een beperkte periode moet gelden.
- (10) Geluidsbeoordelingen moeten voortbouwen op beschikbare bestaande informatie; daarom moet worden gegarandeerd dat dergelijke informatie betrouwbaar en toegankelijk is voor de bevoegde autoriteiten en de belanghebbenden. De bevoegde autoriteiten moeten voorzien in de nodige toezichts- en handhavinginstrumenten.
- (11) Erkend wordt dat de lidstaten besluiten over geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen hebben genomen overeenkomstig nationale wetgeving die gebaseerd is op nationaal erkende geluidsmethoden, welke (nog) niet altijd volledig samenhangend zijn met de methoden die zijn beschreven in het gezaghebbende Report Doc 29 'Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports' van de Europese Burgerluchtvaartconferentie, en niet altijd gebruik maken van de internationaal erkende informatie over de geluidsprestaties van luchtvaartuigen. De efficiëntie en effectiviteit van een exploitatiebeperking moeten, samen met de efficiëntie en effectiviteit van het relevante actieplan waarvan de beperking deel uitmaakt, worden beoordeeld overeenkomstig de in ECAC Doc 29 en de evenwichtige aanpak van de ICAO voorgeschreven methoden. De lidstaten moeten hun nationale wetgeving inzake de beoordeling van exploitatiebeperkingen derhalve volledig in overeenstemming brengen met ECAC Doc 29.
- (12) Door de informatie over geluid te centraliseren, zal de administratieve last voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavenexploitanten aanzienlijk afnemen. Dergelijke informatie wordt momenteel verstrekt en beheerd op het niveau van individuele luchthavens. Deze gegevens moeten ter beschikking worden gesteld voor operationele doeleinden. Het is belangrijk de gegevensbank van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) inzake certificering van de geluidsprestaties te gebruiken als instrument voor de validering van de gegevens over individuele vluchten die afkomstig zijn van de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol). Dergelijke gegevens worden momenteel al systematisch opgevraagd voor centraal beheer van luchtverkeersstromen, maar moeten worden gespecificeerd met het oog op deze verordening en voor de prestatieregels voor luchtverkeersbeheer. Goede toegang tot gevalideerde modelleringsgegevens moet de kwaliteit van de kaarten met de geluidscontouren van individuele luchthavens en de opstelling van strategische kaarten verbeteren, ter ondersteuning van beleidsbeslissingen.

- (13) Om de permanente technologische vooruitgang op het gebied van motor- en cascode technologie en inzake de methoden voor het in kaart brengen van de geluidscontouren van luchthavens te weerspielen, moet de Commissie worden gemachtigd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie besluiten te nemen inzake de regelmatige actualisering van de in deze verordening vermelde geluidsnormen voor luchtvaartuigen en de verwijzingen naar de bijbehorende certificeringsmethoden, inzake de wijziging van de definitie van marginaal conforme vliegtuigen en burgerluchtvaartuigen, en inzake de actualisering van de verwijzing naar de methode voor het berekenen van de geluidscontouren. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden het nodige overleg pleegt, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor gelijktijdige, snelle en adequate toezending van de desbetreffende documenten aan het Europees Parlement en de Raad.
- (14) Om eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen, moeten uitvoeringsbevoegdheden aan de Commissie worden toegekend. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren<sup>8</sup>.
- (15) De adviesprocedure moet worden gebruikt voor de vaststelling van uitvoeringsbesluiten waarin bepaald is of lidstaten die voornemens zijn exploitatiebeperkingen in te voeren, dit mogen doen in het geval de Commissie de exploitatiebeperkingen heeft geschorst, aangezien deze besluiten slechts een beperkt toepassingsgebied hebben.
- (16) Omdat het noodzakelijk is de geluidsbeoordelingsmethode coherent toe te passen op de EU-luchtvaartmarkt, zijn in deze verordening gemeenschappelijke regels vastgesteld voor het opleggen van exploitatiebeperkingen wegens geluidsoverlast. Richtlijn 2002/30/EG dient daarom te worden ingetrokken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### **Onderwerp, doelstellingen en toepassingsgebied**

1. In deze verordening worden regels vastgesteld voor de coherente invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen, per individuele luchthaven, teneinde de geluidsomgeving te verbeteren en het aantal mensen dat lijdt onder de schadelijke gevolgen van vliegtuiglawaai te beperken of te doen afnemen, overeenkomstig de evenwichtige aanpak.
2. Deze verordening heeft tot doel:

---

<sup>8</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

- (a) de verwezenlijking van specifieke doelstellingen inzake de beperking van het omgevingsgeluid te faciliteren, zoals vastgesteld in EU-, nationale of lokale regels, en de links met andere milieudoelstellingen te beoordelen, op het niveau van individuele luchthavens;
  - (b) het mogelijk te maken de meest kosteneffectieve geluidsbeperkende maatregelen te kiezen, overeenkomstig de evenwichtige aanpak, met het oog op de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en van de capaciteit van het netwerk voor luchtverkeersbeheer vanuit gate-to-gate-perspectief.
3. Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigen die gebruikt worden voor civiele luchtvaart.

Ze is niet van toepassing op luchtvaartuigen voor militaire, douane-, politie- of soortgelijke diensten.

## *Artikel 2*

### **Definities**

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (1) 'Luchthaven': een luchthaven met meer dan 50 000 bewegingen van civiele luchtvaartuigen per kalenderjaar (opstijgingen of landingen), rekening houdende met het gemiddelde aantal bewegingen tijdens de drie kalenderjaren die aan de geluidsbeoordeling voorafgaan;
- (2) 'Evenwichtige aanpak': de methode waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele geluidsbeperkende procedures en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het geluidsprobleem voor elke individuele luchthaven op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen;
- (3) 'Luchtvaartuig': vleugelvliegtuig met een gecertificeerde maximale startmassa van 34 000 kg of meer of met een gecertificeerde maximumcapaciteit voor het betrokken type luchtvaartuig van meer dan 19 stoelen, uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend;
- (4) 'Marginaal conform luchtvaartuig': een civiel luchtvaartuig dat voldoet aan de certificeringgrenzen, zoals vastgesteld in volume 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago), met een cumulatieve marge van niet meer dan 10EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels - effectief waargenomen geluid in decibel), waarbij de cumulatieve marge de in EPNdB uitgedrukte waarde is die wordt verkregen door het bij elkaar optellen van de individuele marges (d.i. de verschillen tussen het gecertificeerde geluidsniveau en het maximaal toegestane geluidsniveau) op elk van de drie referentiegeluidsmmeetpunten zoals gedefinieerd in volume 1, deel II, hoofdstuk 4 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago;

- (5) 'Geluidsgelateerde actie': elke maatregel die gevolgen heeft voor de geluidsomgeving rond een luchthaven, waarvoor de beginselen van de evenwichtige aanpak van de ICAO van toepassing zijn, inclusief andere niet-operationele acties die gevolgen kunnen hebben voor het aantal mensen die worden blootgesteld aan vliegtuiglawaai;
- (6) 'Exploitatiebeperking': een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of de optimale capaciteit van een luchthaven beperkt, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die gevolgen hebben voor de exploitatie van civiele luchtvaartuigen tijdens bepaalde perioden.

### *Artikel 3*

#### **Bevoegde instantie**

1. De lidstaten wijzen een bevoegde instantie aan die verantwoordelijk is voor het vaststellen van maatregelen inzake exploitatiebeperkingen, alsook een onafhankelijke beroepsinstantie.
2. De bevoegde instantie en de beroepsinstantie zijn onafhankelijk van elke organisatie die gevolgen kan ondervinden van geluidsgelateerde actie.
3. De lidstaten delen de Commissie de naam en het adres mee van de in lid 1 bedoelde aangewezen bevoegde instantie en beroepsinstantie.

### *Artikel 4*

#### **Algemene regels voor het beheer van vliegtuiggeluid**

1. De lidstaten stellen een evenwichtige aanpak vast inzake het beheer van vliegtuiggeluid. Hiertoe:
  - (a) beoordelen zij de geluidssituatie op een individuele luchthaven;
  - (b) definiëren zij de doelstelling inzake de beperking van omgevingsgeluid;
  - (c) gaan zij na welke maatregelen beschikbaar zijn om de gevolgen van geluid te beperken;
  - (d) beoordelen zij de waarschijnlijke kosteneffectiviteit van de beschikbare maatregelen;
  - (e) kiezen zij de maatregelen;
  - (f) raadplegen zij de belanghebbenden op transparante wijze over de voorgenomen acties;
  - (g) nemen zij beslissingen over de maatregelen en zorgen zij voor voldoende ruchtbaarheid;



- (h) voeren zij de maatregelen uit; en
  - (i) zorgen zij voor geschillenbeslechting.
2. Als de lidstaten geluidsgerelateerde actie ondernemen, gaan zij na welke combinatie van de volgende maatregelen de grootste kosteneffectiviteit biedt:
- (a) beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron;
  - (b) ruimtelijke ordening en beheer;
  - (c) operationele procedures voor geluidsbeperking;
  - (d) operationele beperkingen, maar niet in eerste instantie.

Indien dit nodig wordt geacht, kunnen marginaal conforme luchtvaartuigen ook uit dienst worden genomen.

3. In het kader van de evenwichtige aanpak kunnen de lidstaten de geluidsbeperkende maatregelen differentiëren volgens type luchtvaartuig, gebruik van de start- en landingsbanen en/of tijdspanne.
4. Onverminderd lid 3 mogen exploitatiebeperkingen in de vorm van de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen niet van toepassing zijn op civiele subsonische luchtvaartuigen die, door hun oorspronkelijke certificering of hercertificering, voldoen aan de geluidsnorm in volume 1, deel II, hoofdstuk 4 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.
5. Krachtens deze verordening genomen maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde doelstellingen inzake de beperking van omgevingsgeluid te halen. Exploitatiebeperkingen moeten niet-discriminerend zijn, met name op grond van de nationaliteit, identiteit of activiteiten van de exploitanten van luchtvaartuigen.
6. De maatregelen die overeenkomstig deze verordening worden genomen, dragen bij tot de nationale actieplannen inzake vliegtuiglawaai, zoals vermeld in artikel 8 van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>9</sup>.

#### *Artikel 5*

#### **Regels inzake de beoordeling van geluid**

1. De bevoegde autoriteiten beoordelen regelmatig de geluidssituatie op de luchthavens op hun grondgebied, overeenkomstig de eisen van Richtlijn 2002/49/EG en de nationale of lokale regels. De bevoegde autoriteiten kunnen een beroep doen op de steun van het in artikel 3 van Verordening (EU) nr. 691/2010<sup>10</sup> van de Commissie vermelde prestatiebeoordelingsorgaan.

---

<sup>9</sup> PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.

<sup>10</sup> PB L 201 van 3.8.2010, blz. 1.

2. De bevoegde autoriteiten maken gebruik van de in bijlage I beschreven methode, indicatoren en informatie voor de beoordeling van de actuele en toekomstige geluidssituatie.
3. Als uit de beoordeling van de geluidssituatie blijkt dat nieuwe maatregelen nodig zijn om het in de geluidsbeperkingsdoelstellingen vastgestelde niveau te halen of te behouden, houden de bevoegde autoriteiten rekening met de bijdrage van elk type maatregel in het kader van de evenwichtige aanpak, overeenkomstig bijlage I.
4. De bevoegde autoriteiten zorgen ervoor dat, op een passend niveau, een forum voor technische samenwerking wordt opgezet tussen de luchthavenexploitant, de exploitant van luchtvaartuigen en de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, voor acties waarvoor deze exploitanten verantwoordelijk zijn, en rekening houdende met de onderlinge verbanden tussen geluids- en emissiebeperkende maatregelen. De leden van dit forum voor technische samenwerking plegen regelmatig overleg met lokale bewoners en hun vertegenwoordigers, en verstrekken technische informatie en advies over geluidsbeperkende maatregelen aan de bevoegde autoriteiten.
5. De bevoegde autoriteiten beoordelen de kosteneffectiviteit van de nieuwe maatregelen, zoals vermeld in lid 3, overeenkomstig bijlage II. Een kleine technische wijziging van een bestaande maatregel, die geen gevoelige gevolgen heeft voor de capaciteit of activiteiten, wordt niet als een nieuwe exploitatiebeperking beschouwd.
6. De bevoegde autoriteiten organiseren het raadplegingsproces met belanghebbende partijen op tijdige en concrete wijze, waarbij zij zorgen voor openheid en transparantie met betrekking tot de gegevens en de berekeningsmethode. De belanghebbende partijen hebben minstens drie maanden de tijd om opmerkingen te maken alvorens nieuwe maatregelen worden vastgesteld. Minstens de volgende partijen worden als belanghebbende partijen beschouwd:
  - (a) vertegenwoordigers van lokale bewoners die in de omgeving van luchthavens wonen en te lijden hebben onder vliegtuiglawaai;
  - (b) de exploitanten van de desbetreffende luchthavens;
  - (c) vertegenwoordigers van exploitanten van luchtvaartuigen die te lijden hebben onder geluidsgelateerde acties;
  - (d) verlener van luchtvaartnavigatiediensten;
  - (e) de netwerkbeheerder, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie<sup>11</sup>.
7. De bevoegde autoriteiten zorgen voor de follow-up van en het toezicht op de uitvoering van de geluidsbeperkende maatregelen en nemen passende maatregelen. Ze zorgen ervoor dat regelmatig relevante informatie wordt verstrekt aan de lokale bewoners die in de omgeving van de luchthavens wonen.

---

<sup>11</sup> PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1.

## *Artikel 6*

### **Informatie over geluidsprestaties**

1. Beslissingen over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen worden gebaseerd op de geluidsprestaties van luchtvaartuigen, zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van volume 1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, vijfde uitgave (juli 2008).
2. Op verzoek van de Commissie delen exploitanten van luchtvaartuigen de volgende geluidsinformatie mee met betrekking tot de luchtvaartuigen die zij op luchthavens in de EU gebruiken:
  - (a) het staartnummer van het luchtvaartuig;
  - (b) het geluidsprestatiecertificaat van het gebruikte luchtvaartuig, samen met de bijbehorende maximale startmassa;
  - (c) wijzigingen van het luchtvaartuig die de geluidsprestaties beïnvloeden;
  - (d) informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig, met het oog op de opstelling van geluidsmodellen.

Voor elke vlucht die gebruik maakt van een luchthaven in de EU moet de exploitant het gebruikte geluidsprestatiecertificaat en het staartnummer meedelen.

De gegevens worden gratis verstrekt en, in voorkomend geval, in elektronische vorm en in het door de Commissie opgegeven formaat.

3. Het Agentschap verifieert de informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig met het oog op de opstelling van geluidsmodellen overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>12</sup>.
4. De gegevens worden opgeslagen in een centrale gegevensbank en voor operationele doeleinden ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteiten, exploitanten van luchtvaartuigen, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten.

## *Artikel 7*

### **Regels voor het opleggen van exploitatiebeperkingen**

1. Wanneer de bevoegde autoriteiten een exploitatiebeperking willen opleggen, moeten zij dit zes maanden van tevoren melden aan de lidstaten, de Commissie en de relevante belanghebbende partijen; deze termijn eindigt uiterlijk twee maanden vóór de vaststelling van de slotcoördinatieparameters voor de betrokken luchthaven en de

---

<sup>12</sup> PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1.

relevante dienstregelingsperiode, zoals gedefinieerd in artikel 2, onder m), van Verordening (EEG) nr. 95/93<sup>13</sup>.

2. Na de beoordeling overeenkomstig artikel 5 gaat de aanmelding van de beslissing vergezeld van een schriftelijk verslag waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd, welke milieudoelstelling is vastgesteld voor de luchthaven, welke maatregelen in overweging zijn genomen om die doelstelling te verwezenlijken en hoe de kosteneffectiviteit van de diverse in overweging genomen maatregelen is onderzocht, inclusief - voor zover van toepassing - hun grensoverschrijdend effect.
3. Als de exploitatiebeperking betrekking heeft op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op een luchthaven, worden tot zes maanden na de aanmelding geen nieuwe activiteiten met marginaal conforme luchtvaartuigen toegestaan op die luchthaven. De bevoegde autoriteiten beslissen hoeveel marginaal conforme luchtvaartuigen jaarlijks uit de vloot van de relevante exploitanten op die luchthavens moeten worden verwijderd, rekening houdende met de leeftijd van de luchtvaartuigen en de samenstelling van de volledige vloot. Onverminderd lid 3 van artikel 4 mag niet meer dan 20% van de marginaal conforme luchtvaartuigen waarmee de exploitant die luchthaven bedient, uit dienst worden genomen.
4. Tegen beslissingen inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen kan beroep worden aangetekend overeenkomstig de nationale wetgeving.

#### *Artikel 8*

#### **Ontwikkelingslanden**

1. De bevoegde autoriteiten mogen marginaal conforme luchtvaartuigen die in ontwikkelingslanden zijn geregistreerd, vrijstellen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen voor zover die luchtvaartuigen:
  - (a) over een geluidscertificaat beschikken dat beantwoordt aan de normen van bijlage 16, volume 1, hoofdstuk 3, van het Verdrag van Chicago;
  - (b) in de Unie zijn geëxploiteerd tijdens de vijf jaar die voorafgingen aan de inwerkingtreding van deze verordening, zijn ingeschreven in het register van het desbetreffende ontwikkelingsland en nog steeds worden geëxploiteerd door een in dat land gevestigde natuurlijke persoon of rechtspersoon.
2. Als een lidstaat een bij lid 1 voorziene vrijstelling toekent, stelt zij de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten en de Commissie onmiddellijk daarvan in kennis.

---

<sup>13</sup> PB L 14 van 22.1.1993.

## *Artikel 9*

### **Vrijstellingen voor uitzonderlijke vluchtactiviteiten**

Per geval kunnen de bevoegde autoriteiten voor op hun grondgebied gelegen luchthavens toestemming verlenen voor individuele vluchten met marginaal conforme luchtvaartuigen, die op grond van de overige bepalingen van deze verordening niet mogelijk zijn.

Deze vrijstelling is beperkt tot:

- (a) luchtvaartuigen waarvan de individuele vluchten dermate uitzonderlijk zijn dat het onredelijk zou zijn geen tijdelijke vrijstelling te verlenen;
- (b) luchtvaartuigen die niet-commerciële vluchten verrichten met het oog op aanpassings-, herstellings- of onderhoudswerkzaamheden.

## *Artikel 10*

### **Recht op onderzoek**

1. Onverminderd een lopende beroepsprocedure mag de Commissie, op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief, de beslissing om een exploitatiebeperking op te leggen, onderzoeken alvorens deze ten uitvoer wordt gelegd. Als de Commissie vaststelt dat de beslissing niet voldoet aan de in deze verordening uiteengezette eisen of anderszins in strijd is met de EU-wetgeving, kan zij de beslissing schorsen.
2. De bevoegde autoriteiten verstrekken informatie aan de Commissie waaruit blijkt dat aan deze verordening is voldaan.
3. De Commissie beslist overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, vastgestelde adviesprocedure, met name rekening houdend met de criteria van bijlage II, of de betrokken bevoegde autoriteit de exploitatiebeperking ten uitvoer mag leggen. De Commissie deelt haar beslissing mee aan de Raad en aan de betrokken lidstaat.
4. Als de Commissie geen beslissing neemt binnen zes maanden nadat zij de in lid 2 vermelde informatie heeft ontvangen, mag de bevoegde autoriteit de geplande exploitatiebeperking ten uitvoer leggen.

## *Artikel 11*

### **Gedelegeerde handelingen**

De Commissie wordt gemachtigd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

- (a) wijzigingen van de definitie van luchtvaartuig in artikel 2, lid 3, en van marginaal conform luchtvaartuig in artikel 2, lid 4;
- (b) wijzigingen en updates van de geluidscertificeringsnormen in de artikelen 4 en 8; en van de certificeringsprocedure in artikel 6, lid 1;

- (c) wijzigingen van de methode en het technisch verslag, zoals uiteengezet in bijlage I.

## *Artikel 12*

### **Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie verleend onder de voorwaarden van dit artikel.
2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in artikel 11 bedoelde gedelegeerde handelingen wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening verleend voor onbepaalde tijd.
3. De in artikel 11 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheden. Het besluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een latere datum die daarin nader wordt bepaald. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daarvan gelijktijdig in kennis.
5. Een gedelegeerde handeling die in overeenstemming met artikel 11 is vastgesteld, treedt pas in werking indien het Europees Parlement of de Raad binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking ervan aan het Europees Parlement en de Raad geen verzet heeft aangetekend of indien het Europees Parlement en de Raad vóór het verstrijken van deze termijn de Commissie ervan in kennis hebben gesteld dat zij geen verzet wensen aan te tekenen. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad kan deze termijn met twee maanden worden verlengd.

## *Artikel 13*

### **Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 25 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad<sup>14</sup> opgerichte comité.  
Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn

---

<sup>14</sup> PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

#### *Artikel 14*

### **Informatie en herziening**

De lidstaten verstrekken de Commissie desgevraagd informatie over de toepassing van deze verordening.

Uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening brengt de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing ervan.

Het verslag gaat indien nodig vergezeld van voorstellen voor de herziening van de verordening.

#### *Artikel 15*

### **Intrekking**

Richtlijn 2002/30/EG wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening ingetrokken.

#### *Artikel 16*

### **Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement  
De Voorzitter*

*Voor de Raad  
De Voorzitter*

## **BIJLAGE I**

### **Beoordeling van de geluidssituatie op een luchthaven**

#### Methode:

1. De bevoegde autoriteiten maken gebruik van geluidsbeoordelingsmethoden die zijn ontwikkeld overeenkomstig ECAC Report Doc 29 'Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports', 3<sup>de</sup> uitgave.

#### Indicatoren:

1. Het effect van vliegtuiggeluid wordt minstens beschreven in termen van de geluidsindicatoren  $L_{den}$  en  $L_{night}$ , die gedefinieerd zijn in bijlage I bij Richtlijn 2002/49/EG en overeenkomstig die bijlage worden berekend.
2. De bevoegde autoriteiten mogen aanvullende indicatoren gebruiken, voor zover deze op een wetenschappelijke basis de hinder van vliegtuiggeluid weergeven.

#### Informatie over geluidsbeheer:

1. Huidige inventaris

- 1.1 Een beschrijving van de luchthaven, inclusief informatie over de capaciteit, locatie, omgeving en volume en samenstelling van het luchtverkeer.

- 1.2 Een beschrijving van de milieuduurzaamheidsdoelstellingen voor de luchthaven en de nationale context. Dit omvat een beschrijving van de doelstellingen inzake vliegtuiglawaai voor de luchthaven.

- 1.3 Details over de geluidscontouren voor het lopende en de vorige jaren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat last heeft van vliegtuiglawaai.

- 1.4 Een beschrijving van de bestaande en geplande maatregelen voor het beheer van vliegtuiglawaai die reeds zijn toegepast in het kader van de evenwichtige aanpak en hun effect op en bijdrage tot de geluidssituatie. Dit omvat onder meer:

- 1.4.1. Met betrekking tot geluidsbeperving aan de bron:

- de evolutie van de vliegtuigvloot en technologische verbeteringen;
- specifieke plannen voor vlootmodernisering.

- 1.4.2. Met betrekking tot ruimtelijke ordening en beheer:

- bestaande planningsinstrumenten, zoals uitgebreide planning of geluidszonering;
- bestaande beperkende maatregelen, zoals bouwvoorschriften, geluidsisolatieprogramma's of maatregelen om het gebruik van geluidsgevoelige gebieden te beperken;
- raadpleging over de maatregelen inzake ruimtelijke ordening;



- de follow-up van inbreuken.

1.4.3. Met betrekking tot operationele geluidsbeperkende maatregelen, voor zover deze maatregelen de capaciteit van de luchthaven niet beperken:

- het gebruik van preferentiële start- en landingsbanen;
- het gebruik van routes die de voorkeur genieten vanuit het oogpunt van geluid;
- de toepassing van geluidsbeperkende opstijgings- en landingsprocedures;
- een indicatie van de mate waarin deze maatregelen gereguleerd zijn in het kader van milieu-indicatoren, zoals vermeld in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie.

1.4.4. Met betrekking tot exploitatiebeperkingen:

- het gebruik van globale beperkingen, zoals beperkingen van het aantal bewegingen of geluidsquota;
- bestaande financiële instrumenten, zoals geluidsgerelateerde luchthavenheffingen;
- het opleggen van beperkingen aan specifieke luchtvaartuigen, zoals de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen;
- het opleggen van partiële beperkingen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen maatregelen overdag en 's nachts.

## 2. Prognose in het geval geen nieuwe maatregelen worden genomen

2.1 Beschrijving van (eventuele) ontwikkelingen op de luchthaven die reeds zijn goedgekeurd en in de pijplijn zitten, bijvoorbeeld capaciteitsverhoging, uitbreiding van start- en landingsbanen en/of terminals, alsook de verwachte toekomstige verkeerssamenstelling en geraamde groei.

2.2 In geval van uitbreiding van de luchthavencapaciteit, de voordelen die verbonden zijn aan de terbeschikkingstelling van die extra capaciteit in het ruimere luchtvaartnetwerk en de regio.

2.3 Een beschrijving van het effect op de geluidssituatie wanneer geen verdere maatregelen worden genomen, en van het effect van de reeds geplande maatregelen ter verbetering van de geluidssituatie over dezelfde periode.

2.4 Prognose van de geluidscontouren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat waarschijnlijk last zal hebben van vliegtuiglawaai, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen oude en nieuwe woongebieden.

2.5 Evaluatie van de gevolgen en mogelijke kosten van het uitblijven van maatregelen om het effect van een eventueel verwachte geluidstoename te beperken.

## 3. Beoordeling van aanvullende maatregelen

- 3.1 Een overzicht van de beschikbare aanvullende maatregelen en een indicatie van de belangrijkste redenen waarom zij zijn gekozen. Een beschrijving van de voor verdere analyse geselecteerde maatregelen en informatie over het resultaat van de analyse van de kosteneffectiviteit, met name de kosten van de invoering van deze maatregelen; het aantal mensen dat er naar verwachting baat bij zal hebben en het tijdschema; een rangschikking van specifieke maatregelen naar algemene effectiviteit.
- 3.2 Een overzicht van de mogelijke milieu- en mededingingseffecten van de voorgestelde maatregelen op andere luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en andere belanghebbende partijen.
- 3.3 Redenen voor de keuze van de optie waaraan de voorkeur is gegeven.
- 3.4 Niet-technische samenvatting.

## **BIJLAGE II**

### **Beoordeling van de kosteneffectiviteit van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen**

Bij de beoordeling van de kosteneffectiviteit van geplande geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen wordt in de mate van het mogelijke rekening gehouden met de volgende elementen, in kwantificeerbare termen:

- 1) de verwachte geluidsvoordelen van de geplande maatregelen, nu en in de toekomst;
- 2) de veiligheid van de luchtvaartactiviteiten, inclusief risico's voor derde partijen;
- 3) de capaciteit van de luchthaven;
- 4) de effecten op het Europees luchtvaartnetwerk.

Bovendien kunnen de bevoegde autoriteiten rekening houden met de volgende factoren:

- 1) de gezondheid en veiligheid van lokale bewoners die in de omgeving van de luchthaven wonen;
- 2) de duurzaamheid vanuit milieuoogpunt, inclusief verbanden tussen geluid en emissies;
- 3) directe, indirecte en katalytische effecten.