

VERORDENING (EU) Nr. 598/2014 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
van 16 april 2014

inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

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 dat maatregelen worden ingevoerd om de door luchtvaartuigen veroorzaakte geluidsoverlast op luchthavens in de Unie te beperken. Die maatregelen moeten de geluidshinder rond luchthavens in de Unie tegengaan en aldus de levenskwaliteit van omwonende burgers handhaven of vergroten en de samenhang tussen luchtvaartactiviteiten en woongebieden bevorderen, in het bijzonder waar het nachtvluchten betreft.
- (3) In Resolutie A33/7 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) wordt het concept van „evenwichtige aanpak” van geluidsbeheer (de evenwichtige aanpak) 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, en doet geen afbreuk aan, de waarde van toepasselijke juridische verplichtingen, bestaande overeenkomsten, vigerend rechten vastgesteld beleid. Het opnemen van de internationale regels inzake de evenwichtige aanpak in deze verordening moet het risico op internationale geschillen aanzienlijk doen afnemen in geval luchtvaartmaatschappijen van derde landen worden getroffen door geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen.
- (4) Ingevolge het verbod op de meest lawaaiërigste luchtvaartuigen krachtens Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ en Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾, moet het gebruik van exploitatiebeperkingen worden geactualiseerd om de autoriteiten in staat te stellen om te gaan met de thans meest lawaaiërigste luchtvaartuigen, teneinde de geluidsomgeving rond luchthavens in de Unie te verbeteren binnen het internationale kader van de evenwichtige aanpak.

⁽¹⁾ PB C 181 van 21.6.2012, blz. 173.

⁽²⁾ PB C 277 van 13.9.2012, blz. 110.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 12 december 2012 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 24 maart 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad). Standpunt van het Europees Parlement van 15 april 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ 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 geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (PB L 85 van 28.3.2002, blz. 40).

⁽⁵⁾ Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave (1988) van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (PB L 374 van 27.12.2006, blz. 1).

- (5) In het verslag van de Commissie van 15 februari 2008 met als titel „Geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens” wordt erop gewezen dat de toewijzing van verantwoordelijkheden en de precieze rechten en plichten van belanghebbende partijen tijdens de evaluatie van de geluidshinder in de tekst van Richtlijn 2002/30/EG moeten worden verduidelijkt, teneinde te garanderen dat kosteneffectieve maatregelen worden genomen om voor elke luchthaven de doelstellingen inzake geluidbeperking te verwezenlijken.
- (6) Het opleggen door lidstaten van exploitatiebeperkingen op individuele luchthavens in de Unie 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. Daar de specifieke doelstelling inzake de bestrijding van geluidshinder van deze verordening niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege geharmoniseerde regels voor het proces van invoering van exploitatiebeperkingen als onderdeel van het geluidsbeheerproces, beter op het niveau van de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om die doelstelling te verwezenlijken. Een dergelijke geharmoniseerde methode legt geen doelstellingen inzake geluidskwaliteit op, welke onderworpen blijven aan Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, andere relevante regelgeving van de Unie, of wetgeving binnen elke lidstaat, en laat de concrete keuze van maatregelen onverlet.
- (7) Deze verordening is alleen van toepassing op lidstaten waarin een luchthaven die meer dan 50 000 bewegingen van civiele luchtvaartuigen per kalenderjaar afhandelt, is gelegen en waar de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen overwogen wordt.
- (8) Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigen die gebruikt worden voor de burgerluchtvaart. Zij is niet van toepassing op luchtvaartuigen zoals militaire luchtvaartuigen en luchtvaartuigen die douane-, politie- en brandbestrijdingsoperaties uitvoeren. Voorts moet worden bepaald dat verschillende operaties van uitzonderlijke aard, zoals vluchten om dringende humanitaire redenen, vluchten voor zoek- en reddingsoperaties in noodgevallen, medische bijstand, en voor rampenbestrijding, van deze verordening worden vrijgesteld.
- (9) Evaluaties van de geluidshinder moeten regelmatig worden uitgevoerd overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG, maar mogen alleen tot aanvullende maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder leiden als de doelstellingen inzake de bestrijding van geluidshinder niet kunnen worden verwezenlijkt met de geldende combinatie van geluidsbeperkende maatregelen, rekening houdend met de verwachte ontwikkeling op de luchthavens. Voor luchthavens waar een geluidsprobleem is vastgesteld, moeten er overeenkomstig de methoden van de evenwichtige aanpak aanvullende maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder worden voorgesteld. Teneinde ervoor te zorgen dat de evenwichtige aanpak op ruime schaal in de Unie wordt toegepast, wordt het gebruik ervan zelfs buiten het kader van deze verordening aanbevolen, telkens wanneer de afzonderlijke betrokken lidstaten dat dienstig vinden. Geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen mogen alleen worden ingevoerd wanneer andere maatregelen van de evenwichtige aanpak niet voldoende zijn om de specifieke doelstellingen inzake de bestrijding van geluidshinder te halen.
- (10) Daar waar een kosten-batenanalyse een indicatie geeft van het totale effect op de economische welvaart doordat alle kosten en baten worden vergeleken, spitst een beoordeling van de kosteneffectiviteit zich toe op de meest kosteneffectieve manier om een bepaalde doelstelling te verwezenlijken, hetgeen alleen een vergelijking van de kosten vergt. Deze verordening mag de lidstaten niet beletten, waar passend, gebruik te maken van een kosten-batenanalyse.
- (11) Het belang van de gezondheidsaspecten van geluidsproblemen dient te worden erkend, en daarom moeten deze aspecten op alle luchthavens op consistente wijze in aanmerking worden genomen bij de besluitvorming over doelstellingen inzake de bestrijding van geluidshinder, waarbij rekening moet worden gehouden met de gemeenschappelijke regels van de Unie op dit gebied. De gezondheidsaspecten moeten derhalve worden beoordeeld overeenkomstig de wetgeving van de Unie betreffende de evaluatie van de effecten van geluid.
- (12) Evaluaties van de geluidshinder moeten gebaseerd zijn op objectieve en meetbare criteria die voor alle lidstaten gemeenschappelijk zijn, en voortbouwen op beschikbare bestaande informatie, zoals informatie die voortvloeit uit de toepassing van Richtlijn 2002/49/EG. De lidstaten moeten ervoor zorgen dat dergelijke informatie betrouwbaar is, op transparante wijze is verkregen en toegankelijk is voor de bevoegde instanties en de belanghebbenden. De bevoegde instanties moeten voorzien in de nodige toezichtinstrumenten.

⁽¹⁾ Richtlijn 2002/49/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).

- (13) De bevoegde instantie die verantwoordelijk is voor het vaststellen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingsmaatregelen moet onafhankelijk zijn van elke organisatie die betrokken is bij de exploitatie van de luchthaven, of de luchtvervoerdiensten en de luchtvaartnavigatiediensten, of die de belangen daarvan vertegenwoordigt, alsook van de bewoners die in de omgeving van luchthavens wonen. Dit mag niet zo worden uitgelegd dat de lidstaten hun administratieve structuren of besluitvormingsprocedures moeten wijzigen.
- (14) Erkend wordt dat de lidstaten besluiten over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen hebben genomen overeenkomstig hun nationale wetgeving, die gebaseerd is op nationaal erkende geluidsmethoden, welke eventueel nog niet volledig sporen met de methode die wordt beschreven in het gezaghebbende Report Doc 29 met als titel „Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports” (ECAC Doc 29) van de Europese Burgerluchtvaartconferentie, en evenmin gebruikmaken van de internationaal erkende informatie over de geluidsprestaties van luchtvaartuigen. De efficiëntie en doeltreffendheid van een geluidsgelateerde exploitatiebeperking moeten worden beoordeeld overeenkomstig de in ECAC Doc 29 en de evenwichtige aanpak voorgeschreven methoden. De lidstaten moeten hun nationale wetgeving inzake de beoordeling van exploitatiebeperkingen derhalve volledig in overeenstemming brengen met ECAC Doc 29.
- (15) Er moet worden voorzien in een ten opzichte van Richtlijn 2002/30/EG nieuwe en bredere definitie van exploitatiebeperkingen, teneinde de tenuitvoerlegging van nieuwe technologieën en operationele capaciteiten van luchtvaartuigen en grondmaterieel te faciliteren. De toepassing van deze definitie mag niet leiden tot uitstel bij de tenuitvoerlegging van operationele maatregelen die de geluidsoverlast onmiddellijk kunnen verlichten zonder daarbij de operationele capaciteit van een luchthaven ernstig aan te tasten. Dergelijke maatregelen mogen derhalve niet worden beschouwd als nieuwe exploitatiebeperkingen.
- (16) Door de informatie over geluid te centraliseren, zal de administratieve last voor zowel exploitanten van luchtvaartuigen als exploitanten van luchthavens aanzienlijk afnemen. Dergelijke informatie wordt momenteel verstrekt en beheerd op het niveau van de individuele luchthavens. Die gegevens dienen voor operationele doeleinden ter beschikking te worden gesteld aan exploitanten van luchtvaartuigen en van luchthavens. Het is van belang de gegevensbank van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart („het Agentschap”) inzake certificering van de geluidsprestaties te gebruiken als instrument voor het valideren 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 een centraal beheer van de luchtverkeersstromen, maar zijn nog niet beschikbaar voor de Commissie en het Agentschap, en moeten worden gespecificeerd voor de doeleinden van deze verordening en de prestatieregelgeving voor luchtverkeerbeheer. Goede toegang tot gevalideerde modelleringsgegevens die zijn bepaald in overeenstemming met internationaal erkende procedures en beste praktijken, moet de kwaliteit van het in kaart brengen van de geluidscontouren van individuele luchthavens ten goede komen, en aldus beleidsbeslissingen ondersteunen.
- (17) Om ongewenste gevolgen voor de luchtvaartveiligheid, de luchthavencapaciteit en de concurrentie te voorkomen, moet de Commissie, indien zij van oordeel is dat het gevolgde proces voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen niet aan de eisen van deze verordening voldoet, de relevante bevoegde instantie daarvan op de hoogte brengen. De relevante bevoegde instantie dient de kennisgeving van de Commissie te onderzoeken en dient de Commissie te informeren omtrent haar intenties alvorens de exploitatiebeperkingen in te voeren.
- (18) Teneinde rekening te houden met de evenwichtige aanpak, moet worden bepaald dat in bijzondere omstandigheden vrijstellingen kunnen worden verleend aan exploitanten uit derde ontwikkelingslanden, die anders onder een te zware druk zouden komen te staan. De term „ontwikkelingslanden” moet worden begrepen in het licht van deze specifieke luchtvaartcontext en daaronder vallen dus zeker niet alle landen die door de internationale gemeenschap als dusdanig kunnen worden aangemerkt. Meer bepaald moet ervoor worden gezorgd dat elk van deze vrijstellingen verenigbaar is met het beginsel van non-discriminatie.
- (19) 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 weerspiegelen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen aan te nemen inzake de regelmatige actualisering van de in deze verordening vermelde geluidsnormen voor luchtvaartuigen en de verwijzingen naar de bijbehorende certificeringsmethoden, waar passend, met inachtneming van de wijzigingen in de desbetreffende ICAO-documenten, en inzake de actualisering van de verwijzing naar de methode voor het berekenen van de geluidscontouren, waar passend, met inachtneming van de wijzigingen in de desbetreffende ICAO-documenten. Voorts moet in voorkomend geval tevens rekening worden gehouden met wijzigingen in ECAC Doc 29 met het oog op technische actualiseringen door middel van gedelegeerde handelingen, waar passend. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat alle desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.

- (20) Hoewel in deze verordening wordt voorgeschreven dat de geluidssituatie op luchthavens regelmatig moet worden beoordeeld, impliceert die beoordeling niet noodzakelijkerwijs dat nieuwe geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen zullen worden vastgesteld of dat de bestaande geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen zullen worden getoetst. Derhalve wordt in deze verordening niet voorgeschreven dat de geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen die op de datum van inwerkingtreding ervan reeds bestaan, waaronder de exploitatiebeperkingen die voortvloeien uit rechterlijke beslissingen of plaatselijke bemiddelingsprocedures, moeten worden getoetst. Kleine technische wijzigingen van een maatregel, die geen grote gevolgen hebben voor de capaciteit of activiteiten, dienen niet als een nieuwe exploitatiebeperking te worden beschouwd.
- (21) Indien een uit hoofde van Richtlijn 2002/30/EG aangevangen raadplegingsproces dat aan de vaststelling van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen voorafgaat nog niet is afgerond op de datum van inwerkingtreding van deze verordening, is het passend dat de daaraan gelieerde eindbeslissing wordt genomen overeenkomstig Richtlijn 2002/30/EG, om de in het kader van de raadpleging reeds geboekte voortgang te behouden.
- (22) Omdat het noodzakelijk is de methode voor de evaluatie van de geluidshinder op consistente wijze toe te passen op de luchtvaartmarkt van de Unie, zijn in deze verordening gemeenschappelijke regels vastgesteld op het gebied van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen.
- (23) Richtlijn 2002/30/EG dient derhalve te worden ingetrokken,

HEBLEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp, doelstellingen en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden voor luchthavens met een geluidsprobleem regels vastgesteld inzake de procedure die moet worden gevolgd voor de coherente invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen, per individuele luchthaven, teneinde de geluidsomgeving te verbeteren en het aantal mensen dat aanzienlijke hinder ondervindt van de mogelijk schadelijke gevolgen van vliegtuiglawaai te beperken of te doen afnemen, overeenkomstig de evenwichtige aanpak.
2. Deze verordening heeft ten doel:
 - a) de verwezenlijking van specifieke doelstellingen inzake de bestrijding van geluidshinder, met inbegrip van gezondheidsaspecten, te faciliteren, op het niveau van individuele luchthavens, met inachtneming van de toepasselijke regels van de Unie, in het bijzonder deze van Richtlijn 2002/49/EG, en de wetgeving in elke lidstaat;
 - b) de toepassing van exploitatiebeperkingen mogelijk te maken overeenkomstig de evenwichtige aanpak, met het oog op een 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 de burgerluchtvaart. Zij is niet van toepassing op luchtvaartuigen voor militaire, douane-, politie- of soortgelijke operaties.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „luchtvaartuig”: luchtvaartuig met vaste vleugels met een gecertificeerde maximale startmassa van 34 000 kg of meer, of met een gecertificeerde maximumcapaciteit voor het betrokken type luchtvaartuig van 19 stoelen of meer, uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend;
2. „luchthaven”: een luchthaven met meer dan 50 000 bewegingen van civiele luchtvaartuigen (een beweging zijnde een start of landing) per kalenderjaar, op basis van het gemiddelde aantal bewegingen tijdens de drie kalenderjaren die aan de geluidsbeoordeling voorafgaan;

3. „evenwichtige aanpak”: de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ontwikkelde procedure waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk de beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het geluidsprobleem voor elke individuele luchthaven op de meest kosteneffectieve wijze op te lossen;
4. „marginaal conform luchtvaartuig”: een luchtvaartuig dat is gecertificeerd overeenkomstig de grenzen van hoofdstuk 3 als vastgesteld in volume 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend op 7 december 1944 (het Verdrag van Chicago), met een cumulatieve marge van minder dan 8 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels - effectief waargenomen geluid in decibel) gedurende een overgangperiode die eindigt op 14 juni 2020, en met een cumulatieve marge van minder dan 10 EPNdB na afloop van deze overgangperiode, 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 referentiegeluidmeetpunten zoals gedefinieerd in volume 1, deel II, hoofdstuk 3 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 toepassing zijn, inclusief andere niet-operationele acties die gevolgen kunnen hebben voor het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan vliegtuiglawaai;
6. „exploitatiebeperking”: een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of de operationale capaciteit van een luchthaven vermindert, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die bijvoorbeeld gedurende bepaalde tijdsperiodes van de dag of alleen voor bepaalde start- en landingsbanen gelden.

Artikel 3

Bevoegde instanties

1. Een lidstaat waarin een in artikel 2, punt 2, bedoelde luchthaven is gelegen, wijzen een of meer bevoegde instanties aan die verantwoordelijk zijn voor de procedure die moet worden gevolgd bij het vaststellen van exploitatiebeperkingen.
2. De bevoegde instanties zijn onafhankelijk van elke organisatie die gevolgen kan ondervinden van geluidsgelateerde actie. Die onafhankelijkheid kan door middel van een functionele scheiding tot stand worden gebracht.
3. De lidstaten delen de Commissie tijdig de naam en het adres mee van de in lid 1 bedoelde aangewezen bevoegde instanties. De Commissie maakt deze informatie bekend.

Artikel 4

Recht op beroep

1. De lidstaten garanderen het recht om tegen de krachtens deze verordening getroffen exploitatiebeperkingen beroep aan te tekenen bij een andere instantie dan de instantie die de omstreden beperking heeft aangenomen, overeenkomstig de nationale wetgeving en procedures.
2. De lidstaten waarin een in artikel 2, punt 2, bedoelde luchthaven is gelegen, stellen de Commissie tijdig in kennis van de naam en het adres van de in lid 1 bedoelde aangewezen beroepsinstantie, of, in voorkomend geval, van de regelingen die ervoor moeten zorgen dat een beroepsinstantie wordt aangewezen.

Artikel 5

Algemene regels voor het beheer van vliegtuiglawaai

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de geluidssituatie op een in artikel 2, punt 2, bedoelde individuele luchthaven wordt beoordeeld overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG.

2. De lidstaten zorgen ervoor dat de evenwichtige aanpak inzake het beheer van vliegtuiglawaai wordt aangenomen ten aanzien van luchthavens waar een geluidsprobleem is vastgesteld. Daartoe zien zij erop toe dat:

- a) de doelstelling inzake de bestrijding van geluidshinder voor die luchthaven wordt, waar passend, omschreven rekening houdend met artikel 8 van en bijlage V bij Richtlijn 2002/49/EG;
- b) de beschikbare maatregelen ter beperking van de gevolgen van geluidshinder in kaart worden gebracht;
- c) de waarschijnlijke kosteneffectiviteit van de geluidsbeperkende maatregelen grondig wordt beoordeeld;
- d) de maatregelen worden geselecteerd, rekening houdend met het algemeen belang op het gebied van luchtvervoer in termen van ontwikkelingsperspectieven van hun luchthavens, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid;
- e) de belanghebbenden op transparante wijze over de voorgenomen acties worden geraadpleegd;
- f) de maatregelen worden aangenomen en hieraan voldoende ruchtbaarheid wordt gegeven;
- g) de maatregelen worden uitgevoerd; en
- h) in geschillenbeslechting wordt voorzien.

3. Als de lidstaten geluidsgelateerde actie ondernemen, zorgen zij ervoor dat de volgende combinatie van beschikbare maatregelen in overweging wordt genomen, teneinde te kunnen vaststellen welke maatregel of combinatie van maatregelen de grootste kosteneffectiviteit biedt:

- a) de verwachte beperking van het vliegtuiglawaai aan de bron;
- b) ruimtelijke ordening en beheer;
- c) operationele procedures voor de bestrijding van geluidshinder;
- d) exploitatiebeperkingen niet in eerste instantie toe te passen, maar slechts nadat de overige maatregelen van de evenwichtige aanpak in overweging zijn genomen.

De beschikbare maatregelen kunnen, indien nodig, het uit dienst nemen van marginaal conforme luchtvaartuigen omvatten. lidstaten of luchthavenbeheerinstanties kunnen, al naar het geval, financiële prikkels bieden om exploitanten van luchtvaartuigen aan te moedigen minder luidruchtige luchtvaartuigen te gebruiken gedurende de in artikel 2, punt 4, bedoelde overgangperiode. Die financiële prikkels moeten voldoen aan de toepasselijke regels inzake overheidssteun.

4. In het kader van de evenwichtige aanpak kunnen de maatregelen worden gedifferentieerd naar type luchtvaartuig, prestaties van het luchtvaartuig op het gebied van lawaai, gebruik van de luchthaven- en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, vliegroute en/of de betrokken tijdspanne.

5. Onverminderd lid 4 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 die is vastgelegd in volume 1, deel II, hoofdstuk 4 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago.

6. De krachtens deze verordening genomen maatregelen of combinaties van maatregelen voor een specifieke luchthaven mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om de voor die luchthaven vastgestelde doelstellingen inzake de bestrijding van omgevingsgeluid te halen. Exploitatiebeperkingen zijn niet-discriminerend, met name niet op grond van nationaliteit of identiteit, en zijn niet willekeurig.

Artikel 6

Regels inzake de de evaluatie van geluidshinder

1. De bevoegde instanties zien erop toe dat de geluidssituatie op luchthavens waarvoor zij verantwoordelijk zijn regelmatig wordt beoordeeld overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG en de in elke lidstaat toepasselijke wetgeving. De bevoegde instanties kunnen een beroep doen op de steun van het in artikel 3 van Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie ⁽¹⁾ vermelde prestatiebeoordelingsorgaan.

2. Indien uit de evaluatie bedoeld in lid 1, blijkt dat nieuwe exploitatiebeperkingen nodig zouden zijn om een geluidsprobleem op een luchthaven op te lossen, zien de bevoegde instanties erop toe dat:

- a) de methode, de indicatoren en de informatie in bijlage I worden zodanig toegepast, dat terdege rekening wordt gehouden met de bijdrage van elk type maatregel in het kader van de evenwichtige aanpak, alvorens exploitatiebeperkingen op te leggen;
- b) er op het passende niveau een technische samenwerking tussen de luchthavenexploitanten, de exploitanten van luchtvaartuigen en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten wordt opgezet, met als doel na te gaan met welke maatregelen het geluid kan worden beperkt. De bevoegde instanties zien er tevens op toe dat de lokale bewoners, of hun vertegenwoordigers, en de betrokken lokale autoriteiten worden geraadpleegd, en dat technische informatie over geluidsbeperkende maatregelen aan hen wordt meegedeeld;
- c) de kosteneffectiviteit van elke nieuwe exploitatiebeperking overeenkomstig bijlage II wordt beoordeeld. Kleine technische wijzigingen van een maatregel, die geen substantiële gevolgen hebben voor de capaciteit of activiteiten, worden niet als een nieuwe exploitatiebeperking beschouwd;
- d) het raadplegingsproces met belanghebbende partijen, dat naar de vorm als een bemiddelingsproces kan verlopen, op tijdige en concrete wijze wordt georganiseerd, met inachtneming van openheid en transparantie met betrekking tot de gegevens en de berekeningsmethodes. De belanghebbende partijen hebben minstens drie maanden de tijd om opmerkingen te maken voordat nieuwe exploitatiebeperkingen worden ingesteld. Minstens de volgende partijen worden als belanghebbende partijen beschouwd:
 - i) lokale bewoners die in de omgeving van de luchthaven wonen en te lijden hebben onder vliegtuiglawaai, of hun vertegenwoordigers en de betrokken lokale autoriteiten;
 - ii) vertegenwoordigers van lokale ondernemingen die gevestigd zijn in de omgeving van de luchthaven en waarvan de activiteiten gevolgen ondervinden van het luchtverkeer en de exploitatie van de luchthaven;
 - iii) de exploitanten van de desbetreffende luchthavens;
 - iv) vertegenwoordigers van die exploitanten van luchtvaartuigen waarvoor geluidsgelateerde maatregelen kunnen gelden;
 - v) de betrokken verleners van luchtvaartnavigatiediensten;
 - vi) de netwerkbeheerder, zoals gedefinieerd in Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie ⁽²⁾;
 - vii) de aangewezen slotcoördinator, voor zover van toepassing.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 tot vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van de gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten (PB L 201 van 3.8.2010, blz. 1).

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 691/2010 (PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1).

3. De bevoegde instanties zorgen voor de follow-up van en het toezicht op de uitvoering van de exploitatiebeperkingen en nemen zo nodig passende maatregelen. Zij zorgen ervoor dat relevante informatie gratis ter beschikking wordt gesteld van en vlot en onverwijld toegankelijk is voor lokale bewoners die in de omgeving van de luchthavens wonen, en voor de betrokken lokale autoriteiten.

4. Relevante informatie kan het volgende omvatten:

- a) met inachtneming van het nationale recht, informatie inzake vermoedelijke schendingen door wijzigingen in de vluchtprocedures, wat betreft de gevolgen van en de beweegredenen voor deze wijzigingen;
- b) de algemene criteria toegepast voor de verdeling en het beheer van verkeer op elke luchthaven, voor zover deze criteria gevolgen voor het milieu of de geluidshinder kunnen inhouden; en
- c) de door meetsystemen verzamelde gegevens, voor zover deze beschikbaar zijn.

Artikel 7

Informatie over geluidsprestaties

1. Beslissingen over geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen worden gebaseerd op de geluidsprestaties van luchtvaartuigen, zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van volume 1 van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago, zesde uitgave van maart 2011.

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 Unie gebruiken:

- a) de nationaliteit en het kenteken van het luchtvaartuig;
- b) de geluidsdocumentatie van het gebruikte luchtvaartuig, samen met de bijbehorende maximale startgewicht;
- c) wijzigingen van het luchtvaartuig die de geluidsprestaties beïnvloeden en die in de geluidsdocumentatie zijn vermeld.

3. Op verzoek van het Agentschap verstrekken de houders van een overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad⁽¹⁾ afgegeven typecertificaat of een aanvullend typecertificaat, en de rechtspersonen of natuurlijke personen die een luchtvaartuig exploiteren waarvoor geen typecertificaat overeenkomstig die verordening is afgegeven, informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig, met het oog op de opstelling van geluidsmodellen. Het Agentschap specificeert welke gegevens vereist zijn, alsook de termijn, vorm en wijze van verstrekking. Het Agentschap verifieert de met het oog op de opstelling van geluidsmodellen ontvangen informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig en maakt deze beschikbaar voor andere partijen met het oog op de opstelling van geluidsmodellen.

4. De in de leden 2 en 3 van dit artikel bedoelde gegevens worden beperkt tot het strikt noodzakelijke, en worden gratis verstrekt en, in voorkomend geval, in elektronische vorm en in het door de Commissie opgegeven formaat.

5. Het Agentschap verifieert de informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig met het oog op de opstelling van geluidsmodellen in het kader van zijn taken overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1).

6. De gegevens worden opgeslagen in een centrale gegevensbank en voor operationele doeleinden ter beschikking gesteld van de bevoegde instanties, exploitanten van luchtvaartuigen, verlener van luchtvaarnavigatiediensten en luchthavenexploitanten.

Artikel 8

Regels voor het opleggen van exploitatiebeperkingen

1. Wanneer de bevoegde instanties een exploitatiebeperking willen opleggen, moeten zij de lidstaten, de Commissie en de relevante belanghebbende partijen daar zes maanden van tevoren kennis van geven; deze termijn eindigt uiterlijk twee maanden vóór de vaststelling van de slotcoördinatieparameters voor de betrokken luchthaven en de relevante dienstregelingsperiode, zoals gedefinieerd in artikel 2, onder m), van Verordening (EEG) nr. 95/93 ⁽¹⁾.

2. Na de beoordeling overeenkomstig artikel 6 gaat de kennisgeving vergezeld van een schriftelijk verslag overeenkomstig de in artikel 5 gespecificeerde vereisten, waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd, welke doelstelling inzake de bestrijding van geluidshinder 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. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief kan de Commissie binnen een termijn van drie maanden na de datum waarop zij de in lid 1 bedoelde kennisgeving heeft ontvangen, de procedure voor de invoering van een exploitatiebeperking toetsen. Indien de Commissie van oordeel is dat bij de invoering van een geluidsgelateerde exploitatiebeperking de in deze verordening vastgestelde procedure niet in acht is genomen, kan zij de bevoegde instantie daarvan in kennis stellen. De betrokken bevoegde instantie onderzoekt de kennisgeving van de Commissie en informeert de Commissie omtrent haar intenties alvorens de exploitatiebeperking in te voeren.

4. Indien de exploitatiebeperking betrekking heeft op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op een luchthaven, worden tot zes maanden na de in lid 1 bedoelde kennisgeving geen bijkomende diensten op die luchthaven toegestaan boven het aantal bewegingen met marginaal conforme luchtvaartuigen in de overeenkomstige periode van het vorige jaar. De lidstaten zien erop toe dat de bevoegde instanties beslissen met welk percentage het aantal bewegingen met marginaal conforme luchtvaartuigen van de relevante exploitanten op die luchthaven jaarlijks wordt verminderd, rekening houdend met de leeftijd van de luchtvaartuigen en de samenstelling van de volledige vloot. Onverminderd artikel 5, lid 4, mag dat percentage niet meer dan 25 % bedragen van het aantal bewegingen met marginaal conforme luchtvaartuigen waarmee de exploitant die luchthaven bedient.

Artikel 9

Ontwikkelingslanden

1. Om te zware economische druk te voorkomen, mogen de bevoegde instanties, met volledige inachtneming van het beginsel van non-discriminatie, 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;
- c) gedurende die periode van vijf jaar zijn ingeschreven in het register van het desbetreffende ontwikkelingsland; en
- d) 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 instanties van de andere lidstaten en de Commissie onmiddellijk daarvan in kennis.

⁽¹⁾ Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van „slots” op communautaire luchthavens (PB L 14 van 22.1.1993, blz. 1).

*Artikel 10***Vrijstelling voor operaties met luchtvaartuigen van uitzonderlijke aard**

Per geval kunnen de bevoegde instanties, toestemming verlenen voor individuele operaties op luchthavens waarvoor zij verantwoordelijk zijn, met betrekking tot marginaal conforme luchtvaartuigen die anders op grond van de overige bepalingen van deze verordening niet mogelijk zouden zijn.

Deze vrijstelling is beperkt tot:

- a) operaties die dermate uitzonderlijk zijn dat het onredelijk zou zijn geen tijdelijke vrijstelling te verlenen, met inbegrip van vluchten voor humanitaire hulp, of
- b) luchtvaartuigen die niet-commerciële vluchten verrichten met het oog op aanpassings-, herstellings- of onderhoudswerkzaamheden.

*Artikel 11***Gedelegeerde handelingen**

De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 12 gedelegeerde handelingen vast te stellen aangaande:

- a) technische actualisering van de geluidscertificeringsnormen als bedoeld in artikel 5, lid 5, en artikel 9, lid 1, onder a), en van de certificeringsprocedure als bedoeld in artikel 7, lid 1;
- b) technische actualisering van de methodologie en de indicatoren, zoals vermeld in bijlage I.

Die actualiseringingen zijn bedoeld om in voorkomend geval rekening te houden met wijzigingen in de toepasselijke internationale regelgeving.

*Artikel 12***Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 11 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van 13 juni 2016 toegekend voor een termijn van vijf jaar. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. De in de artikel 11 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, kan door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in *het Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
5. Een overeenkomstig artikel 11 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na kennisgeving van deze handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van deze termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

*Artikel 13***Informatie en herziening**

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

Uiterlijk op 14 juni 2021 brengt de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de toepassing van deze verordening.

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

*Artikel 14***Bestaande exploitatiebeperkingen**

Geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen die werden ingevoerd vóór 13 juni 2016 blijven geldig totdat de bevoegde instanties besluiten deze te herzien overeenkomstig deze verordening.

*Artikel 15***Intrekking**

Richtlijn 2002/30/EG wordt met ingang van 13 juni 2016 ingetrokken.

*Artikel 16***Overgangsbepalingen**

Onverminderd artikel 15 van deze verordening, kunnen geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen die na 13 juni 2016 worden vastgesteld, overeenkomstig Richtlijn 2002/30/EG worden vastgesteld, mits het aan de vaststelling van die beperkingen voorafgaande raadplegingsproces nog niet was voltooid op de datum van inwerkingtreding van deze verordening en de beperkingen uiterlijk één jaar na die datum worden vastgesteld.

*Artikel 17***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op 13 juni 2016.

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

Gedaan te Straatsburg, 16 april 2014.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

D. KOURKOULAS

BIJLAGE I

BEOORDELING VAN DE GELUIDSSITUATIE OP EEN LUCHTHAVEN

Methodologie

1. De bevoegde instanties zorgen ervoor dat gebruik wordt gemaakt van geluidsbeoordelingsmethoden die zijn ontwikkeld overeenkomstig European Civil Aviation Conference Report Doc 29 met als titel „Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports”, 3e uitgave.

Indicatoren

1. Het effect van vliegtuiglawaai 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. Aanvullende objectieve geluidsindicatoren kunnen worden gebruikt.

Informatie over geluidsbeheer

1. Huidige inventaris
 - 1.1. Een beschrijving van de luchthaven, inclusief informatie over de capaciteit, locatie, omgeving en omvangen samenstelling van het luchtverkeer.
 - 1.2. Een beschrijving van milieudoelstellingen voor de luchthaven en de nationale context. Dit omvat een beschrijving van de doelstellingen inzake de bestrijding van het vliegtuiglawaai voor de luchthaven.
 - 1.3. Details over de geluidscontouren voor de relevante voorgaande jaren - inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat last heeft van vliegtuiglawaai, uitgevoerd overeenkomstig bijlage II bij Richtlijn 2002/49/EG.
 - 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, met vermelding van:
 - 1.4.1. Met betrekking tot geluidsbeperking bij de bron:
 - a) informatie over de huidige vliegtuigvloot en de verwachte technologische verbeteringen;
 - b) specifieke plannen voor vlootvernieuwing.
 - 1.4.2. Met betrekking tot ruimtelijke ordening en beheer:
 - a) bestaande planningsinstrumenten, zoals alomvattende ruimtelijke plannen of geluidszonering;
 - b) bestaande beperkende maatregelen, zoals bouwvoorschriften, geluidsisolatieprogramma's of maatregelen om het gebruik van gevoelige gebieden te beperken;
 - c) de wijze van raadpleging over de maatregelen inzake ruimtegebruik;
 - d) de wijze van toezicht op inbreuken.
 - 1.4.3. Met betrekking tot operationele maatregelen voor de bestrijding van geluidshinder, voor zover die maatregelen de capaciteit van de luchthaven niet beperken:
 - a) het gebruik van preferentiële start- en landingsbanen;
 - b) het gebruik van routes die de voorkeur genieten vanuit het oogpunt van geluid;

- c) de toepassing van start- en landingsprocedures die de geluidshinder bestrijden;
- d) 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:

- a) het gebruik van globale beperkingen, zoals beperkingen van het aantal bewegingen of geluidsquota;
- b) het gebruik van beperkingen aan specifieke luchtvaartuigen, zoals de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen;
- c) het gebruik van partiële beperkingen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen maatregelen overdag en „s nachts.

1.4.5. Bestaande financiële instrumenten, zoals geluidsgerelateerde luchthavenheffingen

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, uitbreiding van capaciteit, start- en landingsbanen en/of terminals, voorspellingen van het aantal vertrekkende en aankomende vliegbewegingen, de verwachte toekomstige verkeerssamenstelling en de geraamde groei daarvan en een gedetailleerd onderzoek naar de geluidsimpact op de omgeving die de genoemde, uitbreiding van capaciteit, start- en landingsbanen of de terminal, en wijzigingen van vliegpaden en de aankomst- en vertekroutes met zich brengen.
- 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 geluidsc contouren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat waarschijnlijk last zal hebben van vliegtuiglawaai, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen oude, nieuwe en voor de toekomst geplande woongebieden waarvoor door de bevoegde instanties reeds een vergunning is afgegeven.
- 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; en rangschikking van specifieke maatregelen naar hun algehele doeltreffendheid.
 - 3.2. Een overzicht van de mogelijke milieu- en mededingingseffecten van de voorgestelde maatregelen op andere luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en andere belanghebbende partijen.
 - 3.3. De redenen voor de keuze van de optie waaraan de voorkeur is gegeven.
 - 3.4. Een niet-technische samenvatting.
-

BIJLAGE II

Beoordeling van de kosteneffectiviteit van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen

Bij de beoordeling van de kosteneffectiviteit van beoogde geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen wordt voor zover mogelijk, rekening gehouden met de volgende elementen, in kwantificeerbare termen:

1. de verwachte geluidsbaten van de beoogde 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 of katalysatoreffecten op werkgelegenheid en economie.

Verklaring van de Commissie over de herziening van Richtlijn 2002/49/EG

De Commissie en de lidstaten voeren besprekingen over Bijlage II bij Richtlijn 2002/49/EG (methoden voor geluidsmeting) met het oog op aanneming ervan in de komende maanden.

In het licht van de lopende werkzaamheden van de WGO op het gebied van methoden om de gezondheidseffecten van geluid te bepalen, heeft de Commissie het voornemen om Bijlage III bij Richtlijn 2002/49/EG (bepaling van gezondheidseffecten, dosis-effectgrafieken) te herzien.
