

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap**

(2002/C 75 E/21)

(Voor de EER relevante tekst)

COM(2001) 695 def. — 2001/0282(COD)

(Door de Commissie ingediend op 3 december 2001)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Een van de kerndoelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid is duurzame ontwikkeling. Daarvoor is een geïntegreerde aanpak vereist die erop gericht is zowel het effectief functioneren van de vervoerssystemen van de Gemeenschap als de bescherming van het milieu te garanderen.
- (2) Duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen die gericht zijn beperking van de door vliegtuigen veroorzaakte geluidsoverlast op luchthavens met specifieke geluidsproblemen.
- (3) In het kader van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is een nieuwe, stringentere geluidscertificeringsnorm vastgesteld, zoals omschreven in hoofdstuk 4 van boekdeel 1, deel II van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, die op langere termijn een bijdrage zal leveren aan de verbetering van de geluidssituatie rond luchthavens.
- (4) De in hoofdstuk 4 opgenomen norm is vastgesteld voor de certificering van vliegtuigen en is niet bedoeld als grondslag voor de invoering van exploitatiebeperkingen.
- (5) De geleidelijke uitdienstneming van vliegtuigen van hoofdstuk 2 overeenkomstig Richtlijn 92/14/EEG van de Raad <sup>(1)</sup> zal op 1 april 2002 zijn voltooid en dan zullen nieuwe maatregelen vereist zijn om een verslechtering van de geluidssituatie na 2002 te voorkomen, uitgaande van een verdere groei van het luchtvervoer in Europa.
- (6) Het gebruik van vliegtuigen met betere milieuprestaties kan bijdragen tot een effectievere benutting van de beschikbare luchthaven capaciteit en kan de ontwikkeling van de luchthaveninfrastructuur overeenkomstig de eisen van de markt vergemakkelijken.
- (7) Een gemeenschappelijk kader dat voorziet in regels en procedures voor de invoering van exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, als onderdeel van een

evenwichtige aanpak van het geluidsbeheer, zal aan de eisen van de interne markt helpen voldoen doordat vergelijkbare exploitatiebeperkingen zullen worden ingevoerd op luchthavens met grotendeels vergelijkbare kenmerken. De procedure omvat een beoordeling van het geluidsprobleem op de betrokken luchthaven, alsook een evaluatie van de ter beschikking staande maatregelen om het effect daarvan te verzachten en uiteindelijk de keuze van de maatregelen die tegen de laagste kosten maximale milieubaten opleveren.

- (8) In de artikelen 8 en 9 van Verordening 2408/92 <sup>(2)</sup> is onder andere voorzien in bekendmaking en onderzoek van exploitatiebeperkingen: de relatie van de desbetreffende bepalingen tot deze richtlijn dient te worden vastgesteld.
- (9) Het rechtmatige belang van de luchtvervoerssector bij de toepassing van kosteneffectieve oplossingen voor het halen van geluidsbeheersdoelstellingen dient te worden onderkend.
- (10) Op de 33e algemene vergadering van de ICAO is Resolutie A33/7 goedgekeurd waarin het begrip „evenwichtige aanpak” van het geluidsbeheer is opgenomen en een beleidsaanpak ter bestrijding van vliegtuiglawaai is ontwikkeld die onder andere voorziet in internationale richtsnoeren voor de invoering van exploitatiebeperkingen voor individuele luchthavens. Het begrip „evenwichtige aanpak” van het beheer van vliegtuiglawaai omvat vier essentiële elementen en vereist een zorgvuldige evaluatie van alle opties voor geluidsbestrijding, inclusief beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen, onverminderd de desbetreffende wettelijke verplichtingen, bestaande overeenkomsten, thans geldende wetgeving en het gevestigde beleid.
- (11) Richtlijn 2002/. . /EG, een horizontale maatregel die alle vervoersmodaliteiten bestrijkt, voorziet in een gemeenschappelijke aanpak voor de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. Zij beoogt de bewaking van door lawaai veroorzaakte milieuproblemen in grote agglomeraties en in de omgeving van belangrijke vervoersinfrastructuren, met inbegrip van luchthavens, voorlichting van het publiek over omgevingslawaai en de gevolgen daarvan, alsook de opstelling door de bevoegde instanties van actieplannen om waar nodig omgevingslawaai te voorkomen en te beperken en om het omgevingslawaai waar dit laag is op hetzelfde peil te houden.

<sup>(1)</sup> PB L 76 van 23.3.1992, blz. 21, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/20/EG van de Raad (PB L 107 van 7.4.1998, blz. 4).

<sup>(2)</sup> PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8.

- (12) Richtlijn 85/337/EEG<sup>(1)</sup> voorziet reeds in een algehele beoordeling van luchthavenprojecten, met inbegrip van projecten ter bestrijding van geluidshinder. Gesteld kan worden dat hiermee gedeeltelijk wordt voldaan aan de eisen van de onderhavige richtlijn ten aanzien van de beoordeling van projecten voor de uitbreiding van luchthaveninfrastructuur.
- (13) Uit een dergelijke beoordeling kan blijken dat de doelstellingen alleen kunnen worden gehaald door een beperking op nieuwe diensten en de geleidelijke uitdienstneming van vliegtuigen die slechts met een kleine marge aan de geluidscertificeringsnorm van hoofdstuk 3 voldoen.
- (14) Aan de specifieke geluidsproblemen van luchthavens die in het centrum van grote stedelijke agglomeraties zijn gevestigd („grootstedelijke luchthavens”) dient tegemoet te worden gekomen door de mogelijkheid te creëren stringenter regels vast te stellen.
- (15) De indicatieve lijst van grootstedelijke luchthavens moet aan de hand van door de lidstaten te verstrekken informatie worden voltooid.
- (16) De uitbreiding van luchthaveninfrastructuur dient te worden vergemakkelijkt met het doel de duurzame ontwikkeling van luchtvervoersactiviteiten veilig te stellen.
- (17) Bestaande voor specifieke luchthavens geldende maatregelen voor geluidsbeheer moeten verder kunnen worden toegepast en tevens dienen bepaalde technische wijzigingen te kunnen worden aangebracht in partiële exploitatiebeperkingen.
- (18) Om te vermijden dat exploitanten uit ontwikkelingslanden onder een te zware economische druk komen te staan, dient de mogelijkheid te worden geboden deze waar nodig vrijstellingen te verlenen, zij het met de nodige waarborgen om misbruik te voorkomen.
- (19) Met betrekking tot voorstellen voor maatregelen inzake geluidsbeheer, inclusief de invoering van nieuwe exploitatiebeperkingen, dient de nodige transparantie te worden gegarandeerd en dient overleg te worden gepleegd met alle betrokken partijen.
- (20) Exploitanten moeten voldoende lang van tevoren in kennis worden gesteld van de invoering van nieuwe exploitatiebeperkingen.
- (21) De nodige bepalingen dienen te worden vastgesteld om het recht van beroep tegen de invoering van exploitatiebeperkingen te waarborgen.
- (22) De richtlijn is in overeenstemming met het subsidiariteits- en het proportionaliteitsbeginsel zoals vermeld in artikel 5 van het Verdrag. De invoering van exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap kan bijdragen tot de verwezenlijking van het doel een verslechtering van de geluidssituatie rond luchthavens te voorkomen, maar bergt de mogelijkheid in zich dat concurrentievervalsing op-treedt. Deze doelstelling kan bijgevolg op efficiëntere wijze door de Gemeenschap worden gerealiseerd door middel van geharmoniseerde voorschriften met betrekking tot de invoering van exploitatiebeperkingen als onderdeel van het geluidsbeheer. De richtlijn beperkt zich tot het minimum dat vereist is om deze doelstelling te bereiken en gaat niet verder dan hetgeen daartoe nodig is.
- (23) Overeenkomstig artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van 28 juni 1999<sup>(2)</sup> tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden moeten bepaalde maatregelen ter uitvoering van deze richtlijn worden vastgesteld volgens de in artikel 3 van dat besluit omschreven raadgevingsprocedure.
- (24) Aangezien voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn bepaalde maatregelen van algemene strekking in de zin van artikel 2 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden vereist zijn, dienen deze te worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure van artikel 5 van dat besluit.
- (25) De in deze richtlijn vervatte maatregelen gaan boven die waarin is voorzien in Verordening (EG) 925/1999 van 29 april 1999<sup>(3)</sup> betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993). Deze Verordening dient derhalve te worden ingetrokken,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### Artikel 1

#### Doelstellingen

De doelstellingen van deze richtlijn zijn:

- a) voorschriften voor de Gemeenschap vast te stellen om het op samenhangende wijze invoeren van exploitatiebeperkingen voor individuele luchthavens te vergemakkelijken, teneinde een verslechtering van de geluidssituatie te helpen voorkomen en het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van de schadelijke gevolgen van vliegtuiglawaai te beperken of terug te dringen;
- b) een kader te bieden dat de naleving van eisen van de interne markt garandeert door ervoor te zorgen dat bij vergelijkbare geluidsproblemen op luchthavens vergelijkbare oplossingen worden toegepast;

<sup>(1)</sup> PB L 175 van 5.7.1985, blz. 40, zoals gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG van de Raad (PB L 73 van 14.3.1997, blz. 5).

<sup>(2)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

<sup>(3)</sup> PB L 120 van 8.5.1999, blz. 47.

- c) een duurzame ontwikkeling van de luchthavencapaciteit te vergemakkelijken;
- d) het bereiken van specifieke doelstellingen inzake geluidsbestrijding op individuele luchthavens te vergemakkelijken;
- e) de mogelijkheid te bieden de ter beschikking staande maatregelen te kiezen die tegen zo laag mogelijke kosten maximale milieubaten opleveren.

#### Artikel 2

#### Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder

- a) „luchthaven”: een civiele luchthaven waarop jaarlijks meer dan 50 000 vliegbewegingen (opstijgen of landen) plaatsvinden, met uitzondering van die welke uitsluitend voor opleidingsdoeleinden met lichte vliegtuigen worden uitgevoerd;
- b) „grootstedelijke luchthaven”: een hoofdzakelijk intra-Europese point-to-point diensten leverende luchthaven in het centrum van een grote stedelijke agglomeratie waar een aanzienlijk aantal mensen aantoonbaar hinder ondervindt van vliegtuiglawaai en waar extra vliegbewegingen bijzonder storend zijn gezien de reeds extreme geluidssituatie. Een luchthaven kan alleen als grootstedelijke luchthaven worden aangemerkt als er ook een andere luchthaven is waarvan de betrokken agglomeratie gebruik kan maken. Deze luchthavens zijn vermeld in bijlage 1;
- c) „civiele subsonische vliegtuigen ”: civiele subsonische straalvliegtuigen met een gecertificeerde maximum-startmassa van 34 000 kg of meer of met een gecertificeerde maximumcapaciteit voor het betrokken vliegtuigtype van meer dan 19 stoelen, de uitsluitend voor de bemanning bestemde stoelen niet meegerekend;
- d) „marginaal conforme vliegtuigen”: civiele subsonische straalvliegtuigen die voldoen aan de certificeringsgrenswaarden van hoofdstuk 3, zoals vastgesteld in boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart, met een cumulatieve marge van niet meer dan 5EPNdB (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 referentiegeluidmeetpunten zoals omschreven in boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart;
- e) „exploitatiebeperkingen”: met de geluidssituatie samenhangende maatregelen waarbij de toegang van civiele subsonische vliegtuigen tot een luchthaven wordt beperkt of teruggebracht. Daaronder vallen exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen op specifieke luchthavens, alsook partiële exploi-

tatiebeperkingen, die de exploitatie van civiele subsonische vliegtuigen afhankelijk van de periode inperken;

- f) „belanghebbende partijen”: natuurlijke of rechtspersonen die de gevolgen ondervinden of waarschijnlijk zullen ondervinden van of belang hebben bij de invoering van geluidbeperkende maatregelen, inclusief exploitatiebeperkingen.

#### Artikel 3

#### Bevoegde instantie

De lidstaten wijzen de onafhankelijke bevoegde instanties aan die verantwoordelijk zijn voor de tot het toepassingsgebied van de richtlijn behorende aangelegenheden.

#### Artikel 4

#### Algemene regels voor geluidsbeheer van vliegtuigen

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde instanties een evenwichtige aanpak vaststellen die inhoudt dat zij de maatregelen bestuderen die ter beschikking staan om de geluidsproblematiek op een luchthaven op hun grondgebied aan te pakken, en daarbij nagaan welk effect te verwachten is van een beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaai-bestrijding en andere mogelijke maatregelen voor geluidsbeheer, zoals economische stimulansen en exploitatiebeperkingen.
2. Bij het overwegen van exploitatiebeperkingen houden de bevoegde instanties rekening met de te verwachten kosten en baten van de diverse ter beschikking staande maatregelen, alsook met de specifieke kenmerken van de betrokken luchthaven.
3. De krachtens deze richtlijn genomen maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde milieudoelstelling te halen. Zij mogen evenmin discriminerend zijn voor luchtvaartmaatschappijen van bepaalde nationaliteiten of voor individuele luchtvaartmaatschappijen.

#### Artikel 5

#### Evaluatieregels

1. De lidstaten zorgen ervoor dat een besluit inzake exploitatiebeperkingen dat door de beheersinstantie van een luchthaven of een overheidsinstantie van de bevoegde instantie wordt gevraagd, is gebaseerd op de in bijlage 2 gespecificeerde informatie die in een passende vorm door de beheersinstantie van de luchthaven wordt verstrekt.
2. Wanneer luchthavenprojecten worden onderworpen aan een milieueffectbeoordeling zoals bedoeld in Richtlijn 85/337/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG, wordt de overeenkomstig de bepalingen van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad uitgevoerde beoordeling als gelijkwaardig en in overeenstemming met het bepaalde in lid 1 beschouwd, mits de beoordeling de in bijlage 2 bij deze richtlijn vermelde elementen omvat.

*Artikel 6***Regels voor de invoering van op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen gerichte exploitatiebeperkingen**

1. Indien uit de evaluatie van alle overeenkomstig de voorschriften van artikel 5 uitgevoerde ter beschikking staande maatregelen blijkt, nadat eerst partiële exploitatiebeperkingen in overweging zijn genomen, dat voor de realisering van de doelstellingen van deze richtlijn op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen gerichte exploitatiebeperkingen moeten worden ingevoerd, gelden in plaats van de procedure van artikel 9 van Verordening 2408/92/EG de volgende regels ten aanzien van de betrokken luchthaven:

- a) zes maanden na de afronding van de evaluatie en het besluit van een bevoegde instantie een exploitatiebeperking in te voeren, mogen op de betrokken luchthaven geen door marginaal conforme vliegtuigen te verrichten nieuwe diensten worden toegestaan;
- b) minimaal één jaar daarna kan door de bevoegde instantie van elke exploitant worden verlangd dat hij marginaal conforme vliegtuigen uit zijn vloot afstoot in een jaarlijks tempo van maximaal 20 % van de op de betrokken luchthaven opererende vloot van marginaal conforme vliegtuigen van die exploitant. Bij het bepalen van het afstotingstempo moet rekening worden gehouden met de leeftijd van de vliegtuigen en de samenstelling van de totale vloot.

2. Met inachtneming van de in artikel 5 opgenomen evaluatieregels kunnen de in bijlage 1 vermelde grootstedelijke luchthavens maatregelen treffen die stringenter zijn wat betreft de definitie van marginaal conforme vliegtuigen, mits deze maatregelen niet van invloed zijn op civiele subsonische straalvliegtuigen die, hetzij op grond van de oorspronkelijke certificering, hetzij na hercertificering voldoen aan de geluidsnormen van boekdeel 1, deel II, hoofdstuk 4, van bijlage 16 bij het verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart.

3. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief onderzoekt de Commissie de toepassing van lid 1 en lid 2 en, binnen drie maanden na ontvangst van een verzoek daartoe en na raadpleging van het in artikel 12, lid 1, bedoelde comité, overeenkomstig de procedure van artikel 12, lid 3, besluit zij of de betrokken lidstaat door kan gaan met de invoering van de exploitatiebeperking. De Commissie deelt haar besluit mee aan de Raad en de lidstaten.

Elke lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen één maand voorleggen aan de Raad. De Raad kan met gekwalificeerde meerderheid van stemmen binnen één maand een andersluidend besluit nemen.

Dit artikel laat artikel 8 van Verordening 2408/92/EG onverlet.

*Artikel 7***Bestaande exploitatiebeperkingen**

Artikel 5 is niet van toepassing op:

- a) exploitatiebeperkingen die reeds van kracht waren op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn;

- b) technische wijzigingen in partiële exploitatiebeperkingen die geen significant kosteneffect hebben voor de luchtvaartondernemingen op een willekeurige luchthaven in de Gemeenschap en die na de inwerkingtreding van deze richtlijn zijn aangebracht.

*Artikel 8***Ontwikkelingslanden**

1. Niet-conforme vliegtuigen die zijn ingeschreven in ontwikkelingslanden en zijn vermeld in bijlage 3 worden vrijgesteld van de toepassing van het bepaalde in artikel 6, lid 1 en lid 2, mits:

- a) dergelijke vliegtuigen, waaraan een geluidscertificering is verleend op grond van de normen van hoofdstuk 3, boekdeel 1, van bijlage 16 bij het verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart, op bestemmingen in de Gemeenschap vlogen tussen 1 januari 1996 en 31 december 2001 („de referentieperiode”);
- b) deze vliegtuigen gedurende de referentieperiode voorkwamen in het register van het betrokken ontwikkelingsland en verder door een in dat land gevestigde natuurlijke of rechtspersoon worden geëxploiteerd.

2. Een lidstaat die een vrijstelling verleent stelt de bevoegde instanties van de overige lidstaten en de Commissie onverwijld in kennis van de door hem verleende vrijstellingen, onder vermelding van de in bijlage 3 gespecificeerde gegevens.

*Artikel 9***Raadpleging en transparantie**

De lidstaten zorgen ervoor dat een raadplegingsprocedure met betrekking tot de toepassing van de artikelen 5 en 6 wordt vastgesteld waarbij alle belanghebbende partijen worden betrokken. De bevoegde instanties dienen openheid en transparantie ten aanzien van gegevens en berekeningsmethodiek te betrachten met inachtneming van het handelsgeheim.

*Artikel 10***Openbaarmaking**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat, wanneer de bevoegde instanties besluiten tot de invoering van een nieuwe exploitatiebeperking, dit ten behoeve van alle belanghebbende partijen openbaar wordt gemaakt ten minste

- a) zes maanden vóór de inwerkingtreding van de in artikel 6, lid 1, onder a), bedoelde maatregelen;
- b) één jaar vóór de inwerkingtreding van de in artikel 6, lid 1, onder b), en artikel 6, lid 2, bedoelde maatregelen.

2. Elke lidstaat stelt de overige lidstaten en de Commissie onverwijld in kennis van elke nieuwe exploitatiebeperking die hij voornemens is in te voeren op een luchthaven op zijn grondgebied.

*Artikel 11***Recht van beroep**

De lidstaten zorgen ervoor dat elke belanghebbende partij gerechtigd is tegen de krachtens de artikelen 6 en 7 getroffen maatregelen beroep aan te tekenen bij een nationaal gerecht of een onafhankelijke overheidsinstantie, anders dan die welke de betwiste maatregel heeft vastgesteld.

*Artikel 12***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 11 van Verordening 2408/92/EG ingestelde comité.
2. Het Comité kan door de Commissie worden geraadpleegd over elke aangelegenheid met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is de raadplegingsprocedure van artikel 3 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 7, lid 3, en artikel 8 van dat besluit.
4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is de regelgevingsprocedure van artikel 5 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 7, lid 3, en artikel 8 van dat besluit.

*Artikel 13***Informatie en herziening**

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

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

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

Het bevat een evaluatie van de doeltreffendheid van deze richtlijn, en met name van de noodzaak de in artikel 2, onder d), vermelde definitie van marginaal conforme vliegtuigen te herzien.

*Artikel 14***Intrekking**

Verordening (EG) nr. 925/1999 wordt ingetrokken met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn.

*Artikel 15***Tenuitvoerlegging**

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om vóór 1 januari 2003 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen vaststellen, wordt in deze bepalingen of bij de officiële bekendmaking van deze bepalingen een verwijzing naar de onderhavige richtlijn opgenomen. De vorm van deze verwijzing wordt bepaald door de lidstaten.

*Artikel 16***Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Artikel 17***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

---

*BIJLAGE 1***LIJST VAN GROOTSTEDELIJKE LUCHTHAVENS**

Berlin-Tempelhof  
Stockholm Bromma  
London City  
Belfast City

---

## BIJLAGE 2

## IN ARTIKEL 5 LID 1, BEDOELDE INFORMATIE

**1. Huidige inventaris**

- 1.1. Een beschrijving van de luchthaven, inclusief informatie over de omvang, locatie en omgeving daarvan, alsook over het volume en de samenstelling van het luchtverkeer.
- 1.2. Een beschrijving van de milieudoelstellingen voor de luchthaven en de nationale context.
- 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. Beschrijving van de voor de ontwikkeling van de contouren gebruikte computer-methode.
- 1.4. Een beschrijving van de reeds getroffen maatregelen ter vermindering van vliegtuiglawaai: onder andere informatie over ruimtelijke ordening en grondbeheer; programma's voor geluidsisolatie; operationele procedures zoals PANS-OPS; exploitatiebeperkingen zoals geluidsgrenswaarden, beperking/verbod op nachtvluchten; geluidsheffingen; aanbevolen start- en landingsbanen, uit geluidsoogpunt aanbevolen routes/ follow-up van vluchtraject; geluidsbewaking.

**2. Prognose wanneer geen nieuwe maatregelen worden getroffen**

- 2.1. Beschrijving van (eventuele) ontwikkelingen op de luchthaven die reeds zijn goedgekeurd en in het programma zijn opgenomen, bijvoorbeeld capaciteitsverhoging, uitbreiding van start- en landingsbanen en/of de terminal, alsook de verwachte toekomstige verkeerssamenstelling en geraamde groei.
- 2.2. In geval van uitbreiding van de luchthavencapaciteit, de aan die extra capaciteit verbonden voordelen.
- 2.3. Een beschrijving van het effect op de geluidssituatie wanneer geen verdere maatregelen worden genomen, alsook van het effect van de reeds geplande maatregelen ter verbetering van de geluidssituatie over dezelfde periode.
- 2.4. Prognose geluidscontouren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat waarschijnlijk last zal hebben van vliegtuiglawaai, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen bestaande en nieuw gebouwde woonwijken.
- 2.5. Evaluatie van de consequenties en mogelijke kosten van het uitblijven van maatregelen ter beperking van het effect van een eventueel verwachte geluidstoename.

**3. Evaluatie van bijkomende maatregelen**

- 3.1. Hoofdpijnen van de ter beschikking staande bijkomende maatregelen en opgave van de belangrijkste redenen voor de keuze daarvan. Beschrijving van de voor verdere analyse geselecteerde maatregelen en informatie over de aan de invoering daarvan verbonden kosten; het aantal mensen dat er naar verwachting baat bij zal hebben en het tijdschema; een rangschikking van specifieke maatregelen naar algemene effectiviteit.
- 3.2. Evaluatie van de kosteneffectiviteit of de kosten/batenverhouding van de invoering van specifieke maatregelen, rekening houdend met de sociaal-economische effecten van die maatregelen op de gebruikers van de luchthaven: exploitanten (passagiers- en goederenvervoer); reizigers en plaatselijke bevolking.
- 3.3. Een overzicht van de mogelijke milieu- en concurrentie-effecten van de voorgestelde maatregelen op andere luchthavens, exploitanten en andere belanghebbende partijen.
- 3.4. Redenen voor de keuze van de optie waaraan de voorkeur is gegeven.
- 3.5. Niet-technische samenvatting.

**4. Relatie tot de (voorgestelde) richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (COM(2000) 468)**

- 4.1. Wanneer geluidsbelastingkaarten en actieplannen als bedoeld in de richtlijn omgevingslawaai zijn opgesteld, zullen deze worden gebruikt voor het verstrekken van de in deze bijlage vermelde informatie.
- 4.2. De evaluatie van blootstelling aan geluid (namelijk geluidscontouren en aantal mensen dat hinder ondervindt) zal worden uitgevoerd met gebruikmaking van ten minste de gemeenschappelijke geluidsbelastingsindicatoren  $L_{den}$  and  $L_{night}$  zoals omschreven in de richtlijn omgevingslawaai, voor zover beschikbaar.

## BIJLAGE 3

## LIJST VAN MARGINAAL CONFORME VLIEGTUIGEN UIT ONTWIKKELINGSLANDEN (INGEDEELD NAAR GEOGRAFISCHE REGIO)

Noot: Uitzonderingen voor in deze bijlage vermelde vliegtuigen worden verleend binnen het algemene kader van het beleid en de besluitvorming van de Verenigde Naties (bijvoorbeeld sancties, embargo, enz.)

Type	Registratie	Cumulatieve marge (in EPnDB)	Exploitanten
<b>ACAC en AFCAC</b>			
<b>EGYPTE</b>			
B707-300F Cargo	SU-AVZ	2,5	Air Memphis
B747-300	SU-GAL	3,4	Egyptair
B747-300	SU-GAM	3,4	Egyptair
<b>MAROKKO</b>			
B747-200	CN-RME	0,6	Royal Air Maroc
<b>ANGOLA</b>			
B747-300	D2-TEA	3,4	TAAG
B747-300	D2-TEB	3,4	TAAG
IL62M	D2-TIF	0,1	TAAG
<b>GABON</b>			
B747-200	F-ODJG	3,4	Air Gabon
<b>GHANA</b>			
DC8-62F Cargo	9G-BAN	1,1	Continental
B747-200F Cargo	9G-MKI	2,3	MK Airlines
B747-200F Cargo	9G-MKJ	2,6	MK Airlines
B747-200F Cargo	9G-MKL	?	MK Airlines
DC8-62F Cargo	9G-MKG	1,4	MK Airlines
DC8-62F Cargo	9G-MKH	1,4	MK Airlines
DC8-62F Cargo	9G-MKK	1,2	MK Airlines
<b>ZUID-AFRIKA</b>			
B747SP	ZS-SPA	4,9	SAA
B747SP	ZS-SPC	4,9	SAA
B747SP	ZS-SPE	4,9	SAA
B747-300	ZS-SAC	3,4	SAA
B747-300	ZS-SAJ	3,4	SAA
B747-300	ZS-SAT	3,4	SAA
B747-300	ZS-SAU	3,4	SAA
B747-300	ZS-SKA	3,4	SAA

Type	Registratie	Cumulatieve marge (in EPnDB)	Exploitanten
B747-300	ZS-SKB	3,4	SAA
B767-200	ZS-SRB	4,2	SAA
B767-200	ZS-SRC	4,2	SAA

## LACAC

## CUBA

IL62M	CU-T-1217	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1225	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1280	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1282	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1283	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1284	0,1	Cubana

## ARGENTINIË

B747-200	LV-MLO	2,4	Aerolineas Argentinas
B747-200	LV-MLP	2,4	Aerolineas Argentinas
B747-200	LV-MLR	2,4	Aerolineas Argentinas
B747-200	LV-OEP	2,4	Aerolineas Argentinas
B747-200	LV-OEZ	2,4	Aerolineas Argentinas
B747-200	LV-OPA	2,4	Aerolineas Argentinas
B747-200	LV-YPC	2,4	Aerolineas Argentinas

**Oost-Europa (behalve leden van ECAC of de voorgestelde Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte)**

## BOSNIË-HERZEGOVINA

Yak42	T9-ABD	5,0	Air Bosnia
Yak42	T9-ABF	5,0	Air Bosnia

## GEORGIË

IL62M	UK 86577	0,1	Airzena Georgian AL
-------	----------	-----	---------------------

## KAZACHSTAN

TU154M	UN 85719	1,6	Aero Eko
TU154M	UN 85780	1,6	Aero Eko
TU154M	UN 85781	1,6	Aero Eko
Yak42	UN 42338	5,0	Irtysch Avia
Yak42	UN 42342	5,0	Irtysch Avia
Yak42	UN 42407	5,0	Irtysch Avia
Yak42	UN 42447	5,0	Irtysch Avia
Yak42	UN 42448	5,0	Irtysch Avia



Type	Registratie	Cumulatieve marge (in EPnDB)	Exploitanten
<b>KIRGIZSTAN</b>			
TU154M	EX 85718	1,6	Kyrgyzstan AL
TU154M	EX 85762	1,6	Kyrgyzstan AL
IL62M	EX 62100	0,1	Quadrotour Aero
<b>FYROM</b>			
DC9-32	Z3-AAB	0,2	MAT Macedonian AL
DC9-32	Z3-ARE	0,2	MAT Macedonian AL
<b>TADZJIKISTAN</b>			
TU154M	E 85651	1,6	Tajik Air
TU154M	E 85691	1,6	Tajik Air
<b>TURKMENISTAN</b>			
Yak42	EZ-J672	5,0	Turkmenistan AL
Yak42	EZ-J673	5,0	Turkmenistan AL
Yak42	EZ-J674	5,0	Turkmenistan AL
<b>OEZBEKISTAN</b>			
IL62M	UK 86573	0,1	Uzbekistan AL
IL62M	UK 86578	0,1	Uzbekistan AL
IL62M	UK 86579	0,1	Uzbekistan AL
IL62M	UK 86932	0,1	Uzbekistan AL
IL62M	UK 86933	0,1	Uzbekistan AL
<b>FEDERALE REPUBLIEK JOEGOSLAVIË</b>			
DC10-30	YU-AMB	1,1	JAT
DC9-32	YU-AJI	0,2	JAT
DC9-32	YU-AJL	0,2	JAT
<b>Rest van de wereld</b>			
<b>CHINA</b>			
B747-200 Cargo	B 2446	3,4	Air China
B747-200 Cargo	B 2448	3,4	Air China
B747-200 Cargo	B 2450	3,4	Air China
B747-200 Cargo	B 2462	3,4	Air China
<b>IRAN</b>			
B747-200	EP-IAG	0,6	Iran Air
B747-200	EP-IAH	0,6	Iran Air

Type	Registratie	Cumulatieve marge (in EPnDB)	Exploitanten
INDIA			
B747-200	VT-EDU	0,8	Air India
B747-200	VT-EFU	0,8	Air India
B747-200	VT-EGA	0,8	Air India
B747-200	VT-EGB	0,8	Air India
B747-200	VT-EGC	0,8	Air India
KOEWEIT			
B747-200	9K-ADB	0,7	Kuwait Airways
MALEISIË			
B747-300 Cargo	9M-MHK	4,4	Malaysia AL
PAKISTAN			
B747-200	AP-AYV	?	PIA
B747-200	AP-AYW	?	PIA
B747-200	AP-BAK	2,3	PIA
B747-200	AP-BAT	2,3	PIA
B747-200	AP-BCL	?	PIA
B747-200	AP-BCM	?	PIA
B747-200	AP-BCN	?	PIA
B747-200	AP-BCO	?	PIA
B747-300	AP-BFU	?	PIA
B747-300	AP-BFV	?	PIA
B747-300	AP-BFW	?	PIA
B747-300	AP-BFY	?	PIA