

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B** **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
geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap
(Voor de EER relevante tekst)
(PB L 85 van 28.3.2002, blz. 40)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <u>M1</u>	Verordening (EG) nr. 1137/2008 Van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2008	L 311	1	21.11.2008

Gewijzigd bij:

► <u>A1</u>	Akte betreffende de toetredingsvoorwaarden voor de Tsjechische Republiek, de Republiek Estland, de Republiek Cyprus, de Republiek Letland, de Republiek Litouwen, de Republiek Hongarije, de Republiek Malta, de Republiek Polen, de Republiek Slovenië en de Slowaakse Republiek en de aanpassing van de Verdragen waarop de Europese Unie is gegrond	L 236	33	23.9.2003
--------------------	--	-------	----	-----------



**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 geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op
luchthavens in de Gemeenschap**

(Voor de EER relevante tekst)

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 ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Eén 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 vervoersystemen 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 Hoofdstuk 2 vliegtuigen overeenkomstig Richtlijn 92/14/EEG van de Raad van 2 maart 1992 betreffende de beperking van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel 2, Hoofdstuk 2, tweede uitgave (1988) ⁽⁵⁾ 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 luchthavencapaciteit en kan de ontwikkeling van de luchthaveninfra-

⁽¹⁾ PB C 75 E van 26.3.2002, blz. 318.

⁽²⁾ Advies uitgebracht op 20 maart 2002 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽³⁾ Advies uitgebracht op 14 maart 2002 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 13 maart 2002 (nog niet verschenen in het Publicatieblad). Besluit van de Raad van 26 maart 2002.

⁽⁵⁾ PB L 76 van 23.3.1992, blz. 21. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 991/2001 van de Commissie (PB L 138 van 22.5.2001, blz. 12).

▼B

structuur 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 geluidskennmerken. 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 maximale milieubaten opleveren op een zoveel mogelijk kosteneffectieve wijze.
- (8) In de artikelen 8 en 9 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes ⁽¹⁾ 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 adviezen 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 lawaai bestrijding en exploitatiebeperkingen, onverminderd de desbetreffende wettelijke verplichtingen, bestaande overeenkomsten, thans geldende wetgeving en het gevestigde beleid.
- (11) De „evenwichtige aanpak” is een belangrijke stap om het lawaai van vliegtuigen te beperken, doch, opdat de beperking doeltreffend en duurzaam zou zijn, moeten er ook stringenter technische normen komen, bijvoorbeeld stringenter geluidsnormen en moeten gelijktijdig lawaaiige vliegtuigen buiten dienst worden gesteld.
- (12) De richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingsmateriaal ⁽²⁾, 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.

⁽¹⁾ PB L 240 van 24.8.1992, blz. 8.

⁽²⁾ Deze richtlijn is in voorbereiding en zal na goedkeuring van toepassing worden.

▼B

- (13) Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten ⁽¹⁾ 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.
- (14) 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.
- (15) 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 stringentere regels vast te stellen.
- (16) De indicatieve lijst van grootstedelijke luchthavens moet aan de hand van door de lidstaten te verstrekken informatie worden voltooid.
- (17) De uitbreiding van luchthaveninfrastructuur dient te worden vergemakkelijkt met het doel de duurzame ontwikkeling van luchtvervoersactiviteiten veilig te stellen.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) 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.
- (21) Exploitanten moeten voldoende lang van tevoren in kennis worden gesteld van de invoering van nieuwe exploitatiebeperkingen.
- (22) De nodige bepalingen dienen te worden vastgesteld om het recht van beroep bij een beroepsinstantie, zoals een rechtbank, tegen de invoering van exploitatiebeperkingen te waarborgen.
- (23) 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 optreedt. 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.
- (24) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de

⁽¹⁾ PB L 175 van 5.7.1985, blz. 40. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 97/11/EG (PB L 73 van 14.3.1997, blz. 5).

▼B

Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.

- (25) De in deze richtlijn vervatte maatregelen gaan boven die waarin is voorzien in Verordening (EG) nr. 925/1999 van 29 april 1999 ⁽²⁾ 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,

HEBBEN 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 het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaai te beperken of terug te dringen;
- b) een kader te bieden dat de naleving van eisen van de interne markt garandeert;
- 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 in de Gemeenschap waarop per kalenderjaar meer dan 50 000 vliegbewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen plaatsvinden (een vliegbeweging is een start of landing), rekening houdend met het gemiddelde over de laatste drie kalenderjaren voordat de bepalingen van deze richtlijn op de desbetreffende luchthaven worden toegepast;
- b) „grootstedelijke luchthaven”: een luchthaven in het centrum van een grote stedelijke agglomeratie met startbanen van maximum 2 000 meter effectieve lengte die alleen point-to-point-diensten levert tussen of binnen Europese staten, en waar een aanzienlijk aantal mensen aantoonbaar hinder ondervindt van vliegtuiglawaai en extra vliegbewegingen bijzonder storend zijn gezien de reeds extreme geluidssituatie. Deze luchthavens zijn vermeld in bijlage I.

► **M1** ◀
- 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 betrok-

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽²⁾ PB L 115 van 4.5.1999, blz. 1.

▼B

ken 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 geluidsnormen, 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 referentiegeluidsmeeptpunten 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 straalvliegtuigen tot een luchthaven wordt beperkt of teruggebracht. Daaronder vallen exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen op specifieke luchthavens, als ook partiële exploitatiebeperkingen, die de exploitatie van civiele subsonische straalvliegtuigen in bepaalde tijdsperiodes inperken;
- f) „belanghebbende partijen”: natuurlijke of rechtspersonen die de gevolgen ondervinden of waarschijnlijk zullen ondervinden van of een legitiem belang hebben bij de invoering van geluidbeperkende maatregelen, inclusief exploitatiebeperkingen;
- g) „evenwichtige aanpak”: aanpak waarbij de lidstaten de beschikbare maatregelen bestuderen om de geluidsproblematiek van een luchthaven op hun grondgebied aan te pakken, namelijk het te verwachten effect van een beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen.

▼MI

De Commissie kan bijlage I wijzigen. Deze maatregelen, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

▼B*Artikel 3***Bevoegde instantie**

De lidstaten zorgen ervoor dat er bevoegde instanties zijn die verantwoordelijk zijn voor de tot het toepassingsgebied van de richtlijn behorende aangelegenheden.

*Artikel 4***Algemene regels voor beheer van vliegtuigeluid**

1. De lidstaten volgen voor de geluidsproblematiek van luchthavens op hun grondgebied een evenwichtige aanpak. Daarbij kunnen zij als maatregelen voor het beheer van vliegtuigeluid ook economische stimulansen overwegen.
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.

▼B

Zij mogen evenmin discriminerend zijn op grond van de nationaliteit of identiteit van luchtvaartmaatschappijen of vliegtuigfabrikanten.

4. Geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen worden vastgelegd op basis van het geluidsniveau van het vliegtuig zoals vastgesteld volgens de certificeringsprocedure van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, derde uitgave (juli 1993).

*Artikel 5***Evaluatieregels**

1. Bij de besluitvorming inzake exploitatiebeperkingen wordt rekening gehouden met de in bijlage II gespecificeerde informatie, voorzover dat voor de betrokken exploitatiebeperkingen en de kenmerken van de luchthaven passend en mogelijk is.

2. Wanneer luchthavenprojecten worden onderworpen aan een milieueffectbeoordeling zoals bedoeld in Richtlijn 85/337/EEG wordt de overeenkomstig die richtlijn uitgevoerde beoordeling als in overeenstemming met het bepaalde in lid 1 beschouwd, mits bij de beoordeling zoveel mogelijk rekening is gehouden met de in bijlage II bij deze richtlijn vermelde specifieke informatie.

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

1. Indien uit de evaluatie van alle beschikbare maatregelen, uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften van artikel 5 en, nadat eerst partiële exploitatiebeperkingen in overweging zijn genomen, blijkt dat voor de realisering van de doelstellingen van deze richtlijn de uitdienstneming van marginaal conforme vliegtuigen gerichte exploitatiebeperkingen moet worden ingevoerd, gelden in plaats van de procedure van artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 de volgende regels ten aanzien van de betrokken luchthaven:

- a) zes maanden na de afronding van de evaluatie en het besluit over de invoering van een exploitatiebeperking, mogen op de betrokken luchthaven geen door marginaal conforme vliegtuigen te verrichten diensten worden toegestaan, boven die welke in de overeenkomstige periode van het vorige jaar werden verricht;
- b) minimaal zes maanden daarna kan van elke exploitant van luchtvaartuigen worden verlangd dat hij het aantal vliegbewegingen met marginaal conforme vliegtuigen uit zijn vloot vermindert in een jaarlijks tempo van maximaal 20 % van het aanvankelijke totale aantal van deze vliegbewegingen.

2. Met inachtneming van de in artikel 5 opgenomen evaluatieregels kunnen de in bijlage I 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.

*Artikel 7***Bestaande exploitatiebeperkingen**

Artikel 5 is niet van toepassing op:

- a) exploitatiebeperkingen waartoe reeds was besloten op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn;

▼B

- b) niet-wezenlijke 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***Vrijstelling voor in ontwikkelingslanden ingeschreven vliegtuigen**

Marginaal conforme vliegtuigen die zijn ingeschreven in ontwikkelingslanden worden tot tien jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn vrijgesteld van de toepassing van het bepaalde in artikel 6, mits:

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

*Artikel 9***Afzonderlijke vrijstellingen voor uitzonderlijke operaties**

Per geval kunnen de lidstaten voor op hun grondgebied gelegen luchthavens vergunning verstrekken voor afzonderlijke operaties met marginaal conforme vliegtuigen, die op grond van de overige bepalingen van deze richtlijn niet mogelijk zijn.

Deze vrijstelling is beperkt tot:

- a) vliegtuigen waarvan de afzonderlijke operaties dermate uitzonderlijk zijn dat onredelijk zou zijn een tijdelijke vrijstelling niet te verlenen;
- b) vliegtuigen die niet-commerciële vluchten verrichten met het oog op wijzigings-, reparatie- of onderhoudswerkzaamheden.

*Artikel 10***Raadpleging en transparantie**

De lidstaten zorgen ervoor dat met betrekking tot de toepassing van de artikelen 5 en 6 procedures worden vastgesteld om alle belanghebbende partijen te raadplegen overeenkomstig de geldende nationale wetgeving.

*Artikel 11***Openbaarmaking**

1. De lidstaten zorgen ervoor dat, wanneer een nieuwe exploitatiebeperking wordt ingevoerd, alle belanghebbende partijen hiervan openbaar in kennis worden gesteld, met inbegrip van een uiteenzetting van de redenen hiervoor, rekening houdend met de nodige elementen van de evenwichtige aanpak:

- 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.
- c) in het geval van de in artikel 6 bedoelde maatregelen, twee maanden voor de conferentie waarop het dienstrooster voor de desbetreffende periode wordt vastgesteld.

▼B

2. Elke lidstaat stelt de overige lidstaten en de Commissie onverwijld in kennis van elke nieuwe exploitatiebeperking in de zin van deze richtlijn die hij besloten heeft in te voeren op een luchthaven op zijn grondgebied.

*Artikel 12***Recht van beroep**

De lidstaten garanderen het recht om tegen de krachtens de artikelen 6 en 7, onder b), getroffen maatregelen beroep aan te tekenen bij een andere instantie dan de autoriteit die de omstreden maatregel heeft genomen, overeenkomstig de in de betrokken lidstaten van kracht zijnde wetgeving en procedures.

*Artikel 13***Comité**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 11 van Verordening (EEG) nr. 2408/92 ingestelde comité.
2. Het Comité kan door de Commissie worden geraadpleegd over elke aangelegenheid met betrekking tot de toepassing van deze richtlijn.

▼M1

3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 daarvan.

▼B

4. Het comité neemt kennis van de door de lidstaten uitgevoerde evaluaties overeenkomstig artikel 5, en van de maatregelen die op grond van deze studies zijn genomen of worden gepland.

*Artikel 14***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 in strengere zin.

*Artikel 15***Intrekking**

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

*Artikel 16***Tenuitvoerlegging**

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 28 september 2003 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

▼B

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 17

Inwerkingtreding

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

Artikel 18

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

▼ B

BIJLAGE I

Lijst van grootstedelijke luchthavens

Berlin-Tempelhof

Stockholm Bromma

London City

Belfast City

▼ A1

Port lotniczy Łódź - Lublinek [Polen]



BIJLAGE II

In artikel 5, lid 1, bedoelde informatie

1. Huidige inventarisatie
 - 1.1. Een beschrijving van de luchthaven, inclusief informatie over de capaciteit, locatie en omgeving daarvan, alsook over het volume en de samenstelling van het luchtverkeer en verdeling over start/landingsbanen.
 - 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 rekenmethode.
 - 1.4. Een beschrijving van de reeds getroffen maatregelen ter vermindering van vliegtuiglawaai: onder andere informatie over maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening; programma's voor geluidsisolatie; operationele procedures zoals PANS-OPS; beperkingen zoals geluidsgrenswaarden, beperking/verbod op nachtvluchten; geluidsheffingen; preferentieel baangebruik, uit geluidsoogpunt aanbevolen routes/vliegbaanbewaking en geluidsmetingen.
2. Prognose wanneer geen nieuwe maatregelen zouden worden getroffen
 - 2.1. Beschrijving van (eventuele) ontwikkelingen op de luchthaven die reeds zijn goedgekeurd en in de planning 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 te bouwen 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. Schets van de ter beschikking staande bijkomende maatregelen, als onderdeel van de verschillende opties genoemd in artikel 4, lid 1, en, in het bijzonder, 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 gemeenschap.
 - 3.3. Een overzicht van de mogelijke milieu- en concurrentie-effecten van de voorgestelde maatregelen op andere luchthavens, luchtvaartmaatschappijen 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 richtlijn van het Europees Parlement en de Raad 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.

▼B

- 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.