



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0372/2012

13.11.2012

*****I**
VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens in het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Jörg Leichtfried

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerptekst

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen op de ontwerptekst worden in ***vet cursief*** aangegeven. De markering in *mager cursief* is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de ontwerptekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld met het oog op de uiteindelijke tekst (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

In de koptekst van een amendement op een bestaande tekst, waarvoor in de ontwerptekst wijzigingen worden voorgesteld, wordt op respectievelijk de derde en vierde regel verwezen naar de bestaande tekst en naar de bepaling in kwestie. Tekstdelen die worden overgenomen uit een bepaling van een bestaande tekst die in de ontwerptekst niet is gewijzigd, maar door het Parlement wordt geamendeerd, worden in ***vet*** gemarkeerd. Een eventuele schrapping van dergelijke tekstdelen wordt als volgt aangegeven: [...].

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	33
ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID.....	35
PROCEDURE	71

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens in het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2011)0828),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0456/2011),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien de gemotiveerde adviezen die in het kader van protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid zijn uitgebracht door de Franse Senaat, de Duitse Bondsraad en de Nederlandse Eerste Kamer, en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 28 maart 2012¹,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 11 mei 2012²,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid (A7-0372/2012),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

¹ PB C 181 van 21.6.2012, blz. 177.

² PB C 277 van 13.9.2012, blz. 110.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen die gericht zijn op de beperking van **de** door vliegtuigen veroorzaakte **geluidsoverlast** op luchthavens met specifieke geluidsproblemen. Een groot aantal EU-burgers is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus die een negatief effect kunnen hebben op de gezondheid.

Amendement

(2) Duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen die gericht zijn op de beperking van **het** door vliegtuigen veroorzaakte **geluid** op **en in de omgeving van** luchthavens met specifieke geluidsproblemen. Een groot aantal EU-burgers is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus die een negatief effect kunnen hebben op de gezondheid, **met name in het geval van nachtvluchten**.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) Om de noodzaak van exploitatiebeperkingen te verkleinen, moeten er binnenkort ook aanvullende maatregelen worden opgenomen in de nationale actieplannen zoals bedoeld in Richtlijn 2002/49/EG. Deze maatregelen dienen betrekking te hebben op geluidsbeheer buiten de luchthavens, zoals het geluiddicht maken van woningen en algemene geluidsisolatieplannen.

Motivering

De richtlijn inzake beheer van omgevingslawaai uit 2002 is helaas in steeds grotere mate achterhaald, vanwege de enorme toename van luchtverkeer gedurende de afgelopen jaren. In afwachting van een mogelijke herziening van de richtlijn moet deze verordening de genoemde richtlijn zo goed mogelijk aanvullen.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Geluidsbeoordelingen moeten regelmatig plaatsvinden maar mogen alleen tot extra geluidsbeperkende maatregelen leiden als de doelstellingen inzake geluidsbepanking niet kunnen worden verwezenlijkt met de huidige combinatie van geluidsbeperkende maatregelen.

Amendement

(7) Geluidsbeoordelingen moeten regelmatig plaatsvinden maar mogen alleen tot extra geluidsbeperkende maatregelen leiden als de doelstellingen inzake geluidsbepanking niet kunnen worden verwezenlijkt met de huidige combinatie van geluidsbeperkende maatregelen ***of de in Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï¹ vastgestelde maatregelen. Extra geluidsbeperkende maatregelen moeten worden vastgesteld door middel van een systematisch proces van milieutoezicht en -controle en moeten zijn gebaseerd op een behoudende aanpak om de noodzakelijke beheers- en/of operationele toezichtgebaseerde verbeteringsmaatregelen (Monitoring-Based Corrective Actions, MBCA) vlug te identificeren.***

¹ PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Een ***kosten-batenanalyse geeft een indicatie van het totale effect op de economische welvaart*** door een vergelijking te maken van alle kosten en baten, maar ***bij een beoordeling van de kosteneffectiviteit wordt nagegaan hoe een doelstelling op de meest***

Amendement

(8) Een ***geluidsbeperkingsdoelstelling moet worden vastgesteld*** door een vergelijking te maken van alle kosten en ***alle*** baten, maar ***het instrument om deze doelstelling te bereiken moet kosteneffectief zijn en rekening houden met gezondheids-, economische en sociale***

kosteneffectieve wijze kan worden verwezenlijkt, hetgeen alleen een vergelijking van de kosten vergt.

aspecten.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) De schorsing van geluidsbeperkende maatregelen is belangrijk om ongewilde gevolgen voor de veiligheid van de luchtvaart, de luchthavencapaciteit en de mededinging te vermijden. Een beroepsprocedure tegen geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen kan betrekking hebben op doelstellingen inzake geluidsbeperking, beoordelingsmethoden en de keuze van kosteneffectieve maatregelen, maar mag niet leiden tot de schorsing van de toepassing ervan. De Commissie moet dan ook ruim vóór de tenuitvoerlegging van de maatregelen het recht op onderzoek kunnen gebruiken om maatregelen die waarschijnlijk ongewenste of onomkeerbare gevolgen zullen hebben, te schorsen. Erkend wordt dat de schorsing voor een beperkte periode moet gelden.

Amendement

(9) De Commissie moet voorgestelde exploitatiebeperkingen kunnen beoordelen alvorens zij worden toegepast.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Het gebruik van goedgekeurde operationele geluidsbeperkende procedures moet waarborgen dat de vereiste vliegveiligheid wordt gehandhaafd door rekening te houden met alle factoren die van invloed kunnen zijn op een bepaalde operatie. Operationele geluidsbeperkende

procedures mogen geen beletsel of belemmering vormen voor anti-terroristische veiligheidsmaatregelen.

Motivering

Veiligheid en beveiliging zijn in de luchtvaart van het allergrootste belang.

Amendement 7

**Voorstel voor een verordening
Overweging 10**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Geluidsbeoordelingen **moeten voortbouwen op beschikbare bestaande informatie; daarom moet worden gegarandeerd dat dergelijke informatie** betrouwbaar en toegankelijk **is** voor de **bevoegde autoriteiten** en de belanghebbenden. De bevoegde autoriteiten moeten voorzien in de nodige toezichts- en handhavingsinstrumenten.

Amendement

(10) **Overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG moeten** geluidsbeoordelingen **zijn gebaseerd op objectieve en meetbare criteria die voor alle lidstaten gelijk zijn. Die** informatie moet betrouwbaar, **op transparante wijze verkregen, vergelijkbaar** en toegankelijk voor **alle** belanghebbenden **zijn. Beoordelingen moeten het volgen van de laatste technologische ontwikkelingen en de uitwisseling van informatie over de laatste bevindingen met betrekking tot de te volgen procedures bevatten.** De bevoegde autoriteiten moeten voorzien in de nodige toezichts- en handhavingsinstrumenten. **De geluidsbeoordelingen moeten worden uitgevoerd of gecontroleerd door externe organen die onafhankelijk van de luchthavenexploitant opereren.**

Amendement 8

**Voorstel voor een verordening
Overweging 13**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Om de permanente technologische vooruitgang **op het gebied van motor- en**

Amendement

(13) Om de permanente technologische vooruitgang **en** de methoden voor het in

cascotechnologie en inzake de methoden voor het in kaart brengen van de geluidscontouren van luchthavens te *weerspielen*, moet de Commissie worden gemachtigd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie besluiten te nemen inzake de regelmatige actualisering van de ***in deze verordening vermelde geluidsnormen voor luchtvaartuigen en de verwijzingen naar de bijbehorende certificeringsmethoden, inzake de wijziging van de definitie van marginaal conforme vliegtuigen en burgerluchtvaartuigen, en inzake de actualisering van de verwijzing naar de methode voor het berekenen van de geluidscontouren.*** Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden het nodige overleg pleegt, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor gelijktijdige, snelle en adequate toezending van de desbetreffende documenten aan het Europees Parlement en de Raad.

kaart brengen van de geluidscontouren van luchthavens te *weerspiegelen*, moet de Commissie worden gemachtigd om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie besluiten te nemen inzake de regelmatige actualisering van de ***methode en het technisch verslag met betrekking tot de beoordeling van de geluidssituatie op een luchthaven.*** Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidende werkzaamheden het nodige overleg pleegt, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen zorgen voor gelijktijdige, snelle en adequate toezending van de desbetreffende documenten aan het Europees Parlement en de Raad.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 bis) Om rechtszekerheid en een betrouwbare planning te waarborgen dienen exploitatiebeperkingen en besluiten met betrekking tot de exploitatie van luchthavens, met inbegrip van gerechtelijke vonnissen en de uitkomst van bemiddelingsprocedures die reeds in gang gezet of in behandeling waren vóór de inwerkingtreding van onderhavige verordening, niet aan deze richtlijn te worden onderworpen, doch te worden behandeld op grond van bestaande

regelgeving.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 bis) Deze verordening heeft uitsluitend betrekking op vliegtuiglawaai. Zij is niet bedoeld om het effect van verontreinigende emissies als gevolg van het gebruik van vliegtuigen te reglementeren noch om maatregelen ter vermindering van deze emissies vast te stellen. Regels en procedures betreffende emissiegerelateerde exploitatiebeperkingen moeten worden vastgesteld in een afzonderlijke wetgevingshandeling.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

1. In deze verordening worden ***de*** regels vastgesteld voor de coherente invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen, per individuele luchthaven ***en indien er geluidshinder is vastgesteld***, teneinde de geluidsomgeving te verbeteren en het aantal mensen dat lijdt onder vliegtuiglawaai te beperken of te doen afnemen, overeenkomstig de evenwichtige aanpak.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) de verwezenlijking van specifieke doelstellingen inzake de beperking van het omgevingsgeluid te faciliteren, zoals vastgesteld in EU-, nationale of lokale regels, en de *links* met andere milieudoelstellingen te beoordelen, op het niveau van individuele luchthavens;

Amendement

(a) de verwezenlijking van specifieke doelstellingen inzake de beperking van het omgevingsgeluid te faciliteren, zoals vastgesteld in EU-, nationale of lokale regels, en de *wisselwerking* met andere milieudoelstellingen, **met inbegrip van gezondheidsaspecten**, te beoordelen, op het niveau van individuele luchthavens;

Amendement 13

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) het mogelijk te maken de meest **kosteneffectieve** geluidsbeperkende maatregelen te kiezen, overeenkomstig de evenwichtige aanpak, met het oog op de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en van de capaciteit van het netwerk voor luchtverkeersbeheer vanuit gate-to-gate-perspectief.

Amendement

b) het mogelijk te maken de meest **effectieve** geluidsbeperkende maatregelen te kiezen, **rekening houdend met zowel gezondheidsaspecten als economische aspecten**, overeenkomstig de evenwichtige aanpak, met het oog op de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en van de capaciteit van het netwerk voor luchtverkeersbeheer vanuit gate-to-gate-perspectief.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 3 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze verordening is van toepassing op luchtvaartuigen die gebruikt worden voor civiele luchtvaart.

Amendement

Deze verordening is van toepassing op **vluchten van** luchtvaartuigen die gebruikt worden voor civiele luchtvaart.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 3 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Motivering

Het voorstel voor een verordening zou van toepassing zijn op luchthavens met meer dan 50 000 vliegbewegingen van civiele vliegtuigen per jaar. Zij heeft bijgevolg betrekking op vluchten en niet op luchtvaartuigen.

Amendement 16

**Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – punt 2**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) 'Evenwichtige aanpak': **de methode** waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele geluidsbeperkende procedures en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het **geluidsprobleem voor** elke individuele luchthaven op de meest **kosteneffectieve** wijze **op te lossen**;

(2) "Evenwichtige aanpak": **het in volume I, deel V, van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago gedefinieerde proces** waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele geluidsbeperkende procedures en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het **lawaai bij** elke individuele luchthaven op de meest **effectieve** wijze **te verminderen, rekening houdend met onder meer gezondheids- en economische aspecten, teneinde de gezondheid van burgers die in de omgeving wonen te beschermen**;

Amendement 17

**Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – punt 4**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4) 'Marginaal conform luchtvaartuig': een

(4) "Marginaal conform luchtvaartuig": een

civiel luchtvaartuig dat **voldoet aan de certificeringsgrenzen, zoals vastgesteld in** volume 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago), met een cumulatieve marge van niet meer dan **10EPNdB** (Effective Perceived Noise in decibels - effectief waargenomen geluid in decibel), **waarbij** de cumulatieve marge de in EPNdB uitgedrukte waarde **is** die wordt verkregen door het bij elkaar optellen van de individuele marges (d.i. de verschillen tussen het gecertificeerde geluidsniveau en het maximaal toegestane geluidsniveau) op elk van de drie referentiegeluidsmmeetpunten zoals gedefinieerd in volume 1, deel II, **hoofdstuk 4** van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago;

civiel luchtvaartuig dat **is gecertificeerd overeenkomstig** volume 1, deel II, hoofdstuk 3 van bijlage 16 bij het Verdrag inzake de Internationale burgerluchtvaart (Verdrag van Chicago), met een cumulatieve marge van niet meer dan **8 EPNdB** (Effective Perceived Noise in decibels - effectief waargenomen geluid in decibel) **gedurende een overgangperiode van vier jaar na inwerkingtreding van deze verordening, en met een cumulatieve marge van niet meer dan 10 EPNdB na het verstrijken van deze overgangperiode.** De cumulatieve marge **is** de in EPNdB uitgedrukte waarde die wordt verkregen door het bij elkaar optellen van de individuele marges (d.i. de verschillen tussen het gecertificeerde geluidsniveau en het maximaal toegestane geluidsniveau) op elk van de drie referentiegeluidsmmeetpunten zoals gedefinieerd in volume 1, deel II, **hoofdstuk 3** van bijlage 16 bij het Verdrag van Chicago;

Motivering

Er wordt voorgesteld om de definitie aan te passen zodat zij de levenscyclus van luchtvaartuigen beter weerspiegelt.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) 'Exploitatiebeperking': een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of de optimale capaciteit van een luchthaven beperkt, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die **gevolgen hebben voor de exploitatie van civiele luchtvaartuigen tijdens** bepaalde **perioden**.

Amendement

(6) "Exploitatiebeperking": een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of de optimale capaciteit van een luchthaven beperkt, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die **bijvoorbeeld gedurende specifieke dagdelen of alleen** voor bepaalde **start- en landingsbanen**

gelden.

Motivering

The definition of partial operating restrictions in Article 2(6) shall be based on ICAO's definition (see page I-7-2 of ICAO Guidance on the Balanced Approach, ICAO Doc 9829). In particular, the definition proposed by the Commission is inaccurate and inconsistent with ICAO's Balanced Approach as it limits partial restrictions to restrictions affecting operations according to time period. The balanced approach is based on the core principle that solutions to noise problems need to be tailored to the specific characteristics of the airport concerned. It requires due consideration to be given to its four principal elements, namely noise reduction at source, land-use planning and management, noise abatement operational procedures, and not as a first resort operating restrictions.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Artikel 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bevoegde instantie

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

Amendement

Bevoegde instanties **en het recht van beroep**

1. De lidstaten **waarin een luchthaven is gelegen** wijzen een **of meer** bevoegde **instanties** aan die verantwoordelijk **zijn** voor het **toezicht op de procedure wanneer** exploitatiebeperkingen **worden vastgesteld**, alsook een onafhankelijke beroepsinstantie, **overeenkomstig de nationale wetgeving en praktijken**.
2. De bevoegde instantie en de beroepsinstantie zijn onafhankelijk van elke organisatie die gevolgen kan ondervinden van geluidsgelateerde actie.
3. De lidstaten delen de Commissie **tijdig** de naam en het adres mee van de in lid 1 bedoelde aangewezen bevoegde *instanties* en beroepsinstantie. **De Commissie maakt deze informatie bekend**.
4. **De lidstaten waarborgen het recht op beroep bij de beroepsinstantie tegen de op grond van deze verordening vastgestelde exploitatiebeperkingen, overeenkomstig de nationale wetgeving en procedures.**

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten **stellen een** evenwichtige aanpak **vast** inzake het beheer van vliegtuiggeluid. Hiertoe:

Amendement

1. De lidstaten **passen de** evenwichtige aanpak inzake het beheer van vliegtuiggeluid **per individuele luchthaven en binnen het toepassingsgebied van deze verordening toe**. Hiertoe **beoordelen zij de geluidssituatie op een individuele luchthaven overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG, met inbegrip van schadelijke gevolgen voor de gezondheid van mensen. Wanneer een geluidsprobleem wordt vastgesteld:**

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) **beoordelen** zij de **geluidssituatie op een individuele** luchthaven;

Amendement

(a) **waarborgen** zij **dat de geluidsbeperkingsdoelstelling voor die luchthaven wordt vastgesteld, in voorkomend geval rekening houdend met artikel 8 van en bijlage V bij Richtlijn 2002/49/EG;**

(b) **definiëren** zij de **doelstelling inzake de beperking van omgevingsgeluid;**

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) **beoordelen** zij de waarschijnlijke kosteneffectiviteit van de beschikbare maatregelen;

Amendement

(d) **voeren** zij **een formele en uitgebreide evaluatie uit met betrekking tot** de waarschijnlijke kosteneffectiviteit van de beschikbare maatregelen;

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – alinea 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) operationele procedures voor geluidsbeperking;

Amendement

(c) operationele procedures voor geluidsbeperking, **met inbegrip van de omlegging van opstijg- en landingsroutes;**

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Indien dit nodig wordt geacht, kunnen marginaal conforme luchtvaartuigen ook uit dienst worden genomen. **Lidstaten mogen financiële prikkels bieden om luchtvaartexploitanten aan te moedigen minder luidruchtige luchtvaartuigen te gebruiken gedurende de in artikel 2, lid 4, bedoelde overgangsperiode.**

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. In het kader van de evenwichtige aanpak kunnen de lidstaten de geluidsbeperkende

Amendement

3. In het kader van de evenwichtige aanpak kunnen de lidstaten de geluidsbeperkende

maatregelen differentiëren volgens *type luchtvaartuig*, gebruik van de start- en landingsbanen en/of tijdspanne.

maatregelen differentiëren volgens *de geluidsprestaties van luchtvaartuigen*, gebruik van de start- en landingsbanen, *vliegroute* en/of tijdspanne.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Krachtens deze verordening genomen maatregelen of combinaties van maatregelen *mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is* om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde doelstellingen inzake de beperking van omgevingsgeluid te halen. Exploitatiebeperkingen moeten niet-discriminerend zijn, met name op grond van de nationaliteit, identiteit of activiteiten van de exploitanten van luchtvaartuigen.

Amendement

5. Krachtens deze verordening genomen maatregelen of combinaties van maatregelen *moeten geschikt zijn* om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde doelstellingen inzake de beperking van omgevingsgeluid te halen. Exploitatiebeperkingen moeten niet-discriminerend zijn, met name op grond van de nationaliteit, identiteit of activiteiten van de exploitanten van luchtvaartuigen, *en niet-willekeurig*.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 bis. De lidstaten stellen de voor de tenuitvoerlegging van artikel 4 vereiste wettelijke maatregelen voortvarend en zonder ongegronde vertraging vast.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De bevoegde autoriteiten *beoordelen* regelmatig de geluidssituatie op de

1. De bevoegde autoriteiten *zien erop toe dat* de geluidssituatie op de luchthavens

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

2. De bevoegde autoriteiten maken gebruik van de in bijlage I beschreven methode, indicatoren en informatie voor de beoordeling van de actuele en toekomstige geluidssituatie.

3. *Als uit de beoordeling van de geluidssituatie blijkt dat nieuwe maatregelen nodig zijn om het in de geluidsbeperkingsdoelstellingen vastgestelde niveau te halen of te behouden, houden de bevoegde autoriteiten rekening met de bijdrage van elk type maatregel in het kader van de evenwichtige aanpak, overeenkomstig bijlage I.*

4. *De bevoegde autoriteiten zorgen ervoor dat, op een passend niveau, een forum voor technische samenwerking wordt opgezet tussen de luchthavenexploitant, de exploitant van luchtvaartuigen en de verlener van luchtvaarnavigatiediensten, voor acties waarvoor deze exploitanten verantwoordelijk zijn, en rekening houdende met de onderlinge verbanden tussen geluids- en emissiebeperkende maatregelen. De leden van dit forum voor technische samenwerking plegen regelmatig overleg met lokale bewoners en hun vertegenwoordigers, en verstrekken technische informatie en advies over geluidsbeperkende maatregelen aan de bevoegde autoriteiten.*

5. *De bevoegde autoriteiten beoordelen de kosteneffectiviteit van de nieuwe maatregelen, zoals vermeld in lid 3, overeenkomstig bijlage II. Een kleine technische wijziging van een bestaande*

waarvoor zij verantwoordelijk zijn regelmatig *wordt beoordeeld*, overeenkomstig de eisen van Richtlijn 2002/49/EG en de nationale of lokale regels. De bevoegde autoriteiten kunnen een beroep doen op de steun van het in artikel 3 van Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie vermelde prestatiebeoordelingsorgaan.

2. De bevoegde autoriteiten maken gebruik van de in bijlage I beschreven methode, indicatoren en informatie voor de beoordeling van de actuele en toekomstige geluidssituatie.

3. *Indien uit deze beoordeling blijkt dat nieuwe exploitatiebeperkingen nodig zouden zijn om een geluidsprobleem op een luchthaven op te lossen, zien de bevoegde autoriteiten erop toe dat:*

(a) de methode, de indicatoren en de informatie in bijlage I worden toegepast, opdat terdege rekening wordt gehouden met de bijdrage van elk type maatregel in het kader van de evenwichtige aanpak;

(b) er op het passende niveau een technische samenwerking tussen de luchthavenexploitanten, de exploitanten van luchtvaartuigen en de verlener van luchtvaarnavigatiediensten wordt

maatregel, die geen gevoelige gevolgen heeft voor de capaciteit of activiteiten, wordt niet als een nieuwe exploitatiebeperking beschouwd.

6. De bevoegde autoriteiten organiseren het raadplegingsproces met belanghebbende partijen op tijdige en concrete wijze, waarbij zij zorgen voor openheid en transparantie met betrekking tot de gegevens en de berekeningsmethode. De belanghebbende partijen hebben minstens drie maanden de tijd om opmerkingen te maken alvorens nieuwe maatregelen worden vastgesteld. Minstens de volgende partijen worden als belanghebbende partijen beschouwd:

(a) vertegenwoordigers van lokale bewoners die in de omgeving van luchthavens wonen en te lijden hebben onder vliegtuiglawaai;

(b) de exploitanten van de desbetreffende luchthavens;

(c) vertegenwoordigers van exploitanten van luchtvaartuigen die te lijden hebben onder geluidsgelateerde acties;

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 bestaande maatregelen, die geen wezenlijke gevolgen hebben voor de capaciteit of de activiteiten, worden niet als een nieuwe exploitatiebeperking beschouwd;

(d) het raadplegingsproces met belanghebbende partijen op tijdige en concrete wijze wordt georganiseerd, met inachtneming van openheid en transparantie met betrekking tot de gegevens en de berekeningsmethode. De belanghebbende partijen hebben minstens drie maanden de tijd om opmerkingen te maken voordat nieuwe exploitatiebeperkingen worden vastgesteld. Minstens de volgende partijen worden als belanghebbende partijen beschouwd:

(i) lokale bewoners die in de omgeving van luchthavens wonen en te lijden hebben onder vliegtuiglawaai of hun vertegenwoordigers en de vertegenwoordigers van de betrokken lokale autoriteiten;

(ii) vertegenwoordigers van lokale ondernemingen die gevestigd zijn in de omgeving van de luchthavens en waarvan de activiteiten gevolgen ondervinden van het luchtverkeer en de activiteiten van de luchthaven;

*(d) verleners van
luchtvaartnavigatiediensten;*

*(e) de netwerkbeheerder, zoals
gedefinieerd in Verordening (EU) nr.
677/2011 van de Commissie.*

7. De bevoegde autoriteiten zorgen voor de follow-up van en het toezicht op de uitvoering van de geluidsbeperkende maatregelen en nemen passende maatregelen. Ze zorgen ervoor dat **regelmatig** relevante informatie wordt **verstrekkt aan** de lokale bewoners die in de omgeving van de luchthavens wonen.

*(iii) de exploitanten van de desbetreffende
luchthavens;*

*(iv) vertegenwoordigers van exploitanten
van luchtvaartuigen die te lijden hebben
onder geluidsgerelateerde acties;*

*(v) betrokken verleners van
luchtvaartnavigatiediensten;*

*(vi) de netwerkbeheerder, zoals
gedefinieerd in Verordening (EU) nr.
677/2011 van de Commissie;*

*(vii) de aangewezen slotcoördinator,
indien van toepassing.*

4. De bevoegde autoriteiten zorgen voor de follow-up van en het toezicht op de uitvoering van de geluidsbeperkende maatregelen en nemen passende maatregelen. Ze zorgen ervoor dat relevante informatie **online beschikbaar** wordt **gesteld, zodat** de lokale bewoners die in de omgeving van de luchthavens wonen **en andere belanghebbenden de informatie vrijelijk kunnen consulteren**.

In deze relevante informatie moet onder meer worden opgenomen:

*(a) informatie inzake vermoedelijke
schendingen door afwijkingen van
vliegroutes, met betrekking tot de
gevolgen en beweegredenen voor deze
afwijkingen,*

*(b) de gebruikte criteria voor de distributie
en het beheer van verkeer op alle
luchthavens, voor zover deze criteria
gevolgen voor het milieu of geluidshinder
kunnen inhouden.*

5. De bevoegde autoriteiten zien erop toe dat de exploitanten van luchthavens op verschillende plaatsen in de buurt van de routes van luchtvaartuigen geautomatiseerde meetsystemen installeren, teneinde het lawaai te meten dat gevolgen voor de bevolking heeft of kan hebben. De door deze meetsystemen verzamelde gegevens moeten via internet kunnen worden geraadpleegd.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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, vijfde uitgave (juli 2008).

2. Op verzoek van de Commissie delen exploitanten van luchtvaartuigen de volgende geluidsgegevens mee met betrekking tot de luchtvaartuigen die zij op luchthavens in de EU gebruiken:

(a) het staartnummer van het luchtvaartuig;

(b) het **geluidsprestatiecertificaat** van het gebruikte luchtvaartuig, samen met de bijbehorende maximale startmassa;

(c) wijzigingen van het luchtvaartuig die de geluidsprestaties beïnvloeden;

(d) informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig, met het oog op de opstelling van geluidsmodellen.

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

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

Amendement

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, vijfde uitgave (juli 2008).

2. Op verzoek van de Commissie **en indien het Agentschap deze informatie niet reeds heeft opgevraagd**, delen exploitanten van luchtvaartuigen de volgende geluidsgegevens mee met betrekking tot de luchtvaartuigen die zij op luchthavens in de EU gebruiken:

(a) het staartnummer van het luchtvaartuig;

(b) het **geluidscertificaat** of de **geluidscertificaten** van het gebruikte luchtvaartuig, samen met de bijbehorende maximale startmassa;

(c) wijzigingen van het luchtvaartuig die de geluidsprestaties beïnvloeden **en die in het geluidscertificaat worden opgenomen**;

Iedere keer dat een exploitant het geluidscertificaat wijzigt, stelt hij de Commissie hiervan in kennis.

De gegevens worden verstrekt, in voorkomend geval in elektronische vorm en in het door de Commissie opgegeven formaat. **Eventuele kosten die aan de verstrekking van deze gegevens zijn verbonden, komen voor rekening van de**

3. Het Agentschap verifieert de informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig met het oog op de opstelling van geluidsmodellen overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad.

4. De gegevens worden opgeslagen in een centrale gegevensbank en voor operationele doeleinden ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteiten, exploitanten van luchtvaartuigen, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Commissie.

3. ***De opstelling van geluidsmodellen voor de omgeving van luchthavens moet zijn gebaseerd op door de fabrikant verstrekte informatie over het geluid en de prestaties van luchtvaartuigen, overeenkomstig de aanbevelingen van de internationale gemeenschap, en worden beschikbaar gesteld via de ICAO.*** Het Agentschap verifieert de informatie over het geluid en de prestaties van het luchtvaartuig met het oog op de opstelling van geluidsmodellen overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad. ***Het Agentschap verwijst naar de procedure van het opgerichte ICAO-comité voor de opstelling van modellen en databanken inzake milieubescherming en luchtvaart om de geldigheid van gegevens en de optimale werkwijzen vast te stellen en om de voortgang van de harmonisatie tussen internationale luchtvaartigheidsagentschappen te waarborgen.***

4. De gegevens worden opgeslagen in een centrale gegevensbank en voor operationele doeleinden ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteiten, exploitanten van luchtvaartuigen, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten.

Amendement

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

de vaststelling van de slotcoördinatieparameters voor de betrokken luchthaven en de relevante dienstregelingsperiode, zoals gedefinieerd in artikel 2, onder m), van Verordening (EEG) nr. 95/93.

2. Na de beoordeling overeenkomstig artikel 5 gaat de aanmelding van de beslissing vergezeld van een schriftelijk verslag waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd, welke **milieudoelstelling** is vastgesteld voor de luchthaven, welke maatregelen in overweging zijn genomen om die doelstelling te verwezenlijken en hoe de kosteneffectiviteit van de diverse in overweging genomen maatregelen is onderzocht, inclusief - voor zover van toepassing - hun grensoverschrijdend effect.

3. Als de exploitatiebeperking betrekking heeft op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op een luchthaven, worden tot zes maanden na de aanmelding geen nieuwe activiteiten met marginaal conforme luchtvaartuigen toegestaan op die luchthaven. De bevoegde autoriteiten beslissen hoeveel marginaal conforme luchtvaartuigen jaarlijks **uit de vloot van de relevante exploitanten op die luchthavens** moeten worden verwijderd, **rekening houdende met de leeftijd van de luchtvaartuigen en de samenstelling van de volledige vloot. Onverminderd lid 3 van artikel 4** mag niet meer dan 20% van de marginaal conforme luchtvaartuigen **waarmee** de exploitant die luchthaven **bedient, uit dienst worden genomen.**

4. Tegen beslissingen inzake geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen kan beroep worden aangetekend overeenkomstig de nationale wetgeving.

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.

2. Na de beoordeling overeenkomstig artikel 5 gaat de aanmelding van de beslissing vergezeld van een schriftelijk verslag waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd, welke **doelstelling inzake geluidsbeperking** is vastgesteld voor de luchthaven, welke maatregelen in overweging zijn genomen om die doelstelling te verwezenlijken en hoe de kosteneffectiviteit van de diverse in overweging genomen maatregelen is onderzocht, inclusief – voor zover van toepassing – hun grensoverschrijdend effect.

3. Als de exploitatiebeperking betrekking heeft op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op een luchthaven, worden tot zes maanden na de aanmelding geen nieuwe activiteiten met marginaal conforme luchtvaartuigen toegestaan op die luchthaven; **deze termijn eindigt uiterlijk twee maanden vóór de vaststelling van de in lid 1 bedoelde slotcoördinatieparameters.** De bevoegde autoriteiten beslissen hoeveel marginaal conforme luchtvaartuigen jaarlijks moeten worden verwijderd. **Dit jaarlijkse percentage** mag niet meer **bedragen** dan 25% van de **bewegingen van luchtvaartuigen en wordt uniform toegepast op iedere betrokken exploitant overeenkomstig het aantal bewegingen met** marginaal conforme luchtvaartuigen **van** de exploitant **op** die luchthaven.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – alinea 2 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) luchtvaartuigen die vluchten voor humanitaire of diplomatieke doeleinden verrichten.

Motivering

De bevoegde autoriteiten moeten de mogelijkheid hebben om vluchten die met marginaal conforme luchtvaartuigen voor humanitaire doeleinden worden verricht, uit te zonderen van de toepassing van deze verordening.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Onverminderd een lopende beroepsprocedure mag de Commissie, ***op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief, de beslissing om een exploitatiebeperking op te leggen, onderzoeken alvorens deze ten uitvoer wordt gelegd.*** Als de Commissie vaststelt dat de ***beslissing niet voldoet aan*** de in deze verordening ***uiteengezette eisen of anderszins in strijd is met de EU-wetgeving, kan zij de beslissing schorsen.***

2. De bevoegde autoriteiten verstrekken informatie aan de Commissie waaruit blijkt dat aan deze verordening is voldaan.

1. Onverminderd een lopende beroepsprocedure mag de Commissie, ***binnen twee maanden na de dag waarop zij de in artikel 7, lid 1, bedoelde melding heeft ontvangen, de procedure voor de invoering van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking beoordelen.*** Als de Commissie vaststelt dat ***bij de invoering van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking*** de in deze verordening ***vastgestelde procedure niet in acht is genomen, kan zij de betrokken bevoegde instanties daarvan in kennis stellen. De betrokken bevoegde instanties kunnen het standpunt van de Commissie in aanmerking nemen.***

2. De bevoegde autoriteiten verstrekken informatie aan de Commissie waaruit blijkt dat aan deze verordening is voldaan.

3. De Commissie beslist overeenkomstig de in artikel 13, lid 2, vastgestelde adviesprocedure, met name rekening houdend met de criteria van bijlage II, of de betrokken bevoegde autoriteit de exploitatiebeperking ten uitvoer mag leggen. De Commissie deelt haar beslissing mee aan de Raad en aan de betrokken lidstaat.

4. Als de Commissie *geen beslissing neemt* binnen zes maanden nadat zij de in lid 2 vermelde *informatie* heeft ontvangen, mag de bevoegde autoriteit de geplande exploitatiebeperking ten uitvoer leggen.

3. Als de Commissie *haar standpunt niet* binnen twee maanden nadat zij de in *artikel 7, lid 1*, vermelde *melding* heeft ontvangen *kenbaar heeft gemaakt*, mag de bevoegde autoriteit de geplande exploitatiebeperking ten uitvoer leggen.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – alinea 1 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) wijzigingen van de definitie van luchtvaartuig in artikel 2, lid 3, en van marginaal conform luchtvaartuig in artikel 2, lid 4;

Schrappen

Motivering

De delegatie van bevoegdheden aan de Commissie moet worden beperkt tot technische aanpassingen en veranderingen. De politieke besluitvorming moet een bevoegdheid van de medewetgevers blijven.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in artikel 11 bedoelde gedelegeerde handelingen wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening verleend voor *onbepaalde tijd*.

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in artikel 11 bedoelde gedelegeerde handelingen wordt met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze verordening *aan de Commissie* verleend

voor *een termijn van vijf jaar*.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 13

Schrappen

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 25 van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad opgerichte comité.

Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt.

Motivering

Deze bepalingen zijn niet langer van toepassing aangezien artikel 10, lid 3, wordt geschrapt.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 14 bis

Overgangsbepalingen

Exploitatiebepalingen en besluiten met

betrekking tot de exploitatie van luchthavens, met inbegrip van gerechtelijke vonnissen en de uitkomst van bemiddelingsprocedures die reeds in gang gezet of in behandeling waren vóór de inwerkingtreding van onderhavige verordening, dienen niet aan deze richtlijn te worden onderworpen. Zij blijven, voor zover Richtlijn 2002/30/EG van toepassing is, onderworpen aan deze richtlijn en in voorkomend geval aan de nationale voorschriften tot omzetting ervan. De werking van Richtlijn 2002/30/EG blijft derhalve voor dergelijke maatregelen behouden. Een kleine technische wijziging van een bestaande maatregel, die geen wezenlijke gevolgen heeft voor de capaciteit of activiteiten, wordt niet als een nieuwe exploitatiebeperking beschouwd.

Motivering

Deze "grandfathering"-clausule is nodig om duidelijk te maken dat bestaande exploitatiebeperkingen en procedures voor de invoering van deze beperkingen die reeds in gang waren gezet voor de inwerkingtreding van de nieuwe verordening, onderworpen blijven aan bestaande regelgeving.

Amendement 37

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – deel 1 – punt 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

1. De bevoegde autoriteiten maken gebruik van geluidsbeoordelingsmethoden die zijn ontwikkeld overeenkomstig ***bijlage II bij Richtlijn 2002/49/EG.***

Motivering

Dit amendement is bedoeld om de consistentie tussen de in Richtlijn 2002/49/EG uiteengezette methode en de toekomstige verordening te waarborgen.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel 3 – punt 1 – punt 1.2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

1.2 Een beschrijving van de **doelstellingen inzake geluidsbeperving** voor de luchthaven en de nationale context.

Motivering

Deze bijlage betreft de beoordeling van de geluidssituatie rondom luchthavens. Deze beoordeling moet derhalve plaatsvinden op grond van de doelstelling inzake geluidsbeperving voor een specifieke luchthaven. De praktische aspecten die voortvloeien uit de tweede zin zijn niet duidelijk.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel 3 – punt 1 – punt 1.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

1.3 Details over de geluidscontouren voor het lopende en **minimaal de twee voorgaande** jaren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat last heeft van vliegtuiglawaai, **die overeenkomstig bijlage III bij Richtlijn 2002/49/EG, worden bepaald.**

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel 3 – punt 2 – punt 2.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

2.1 Beschrijving van (eventuele) ontwikkelingen op de luchthaven die reeds zijn goedgekeurd en in de pijplijn zitten,

Amendement

2.1 Beschrijving van (eventuele) ontwikkelingen op de luchthaven die reeds zijn goedgekeurd en in de pijplijn zitten,

bijvoorbeeld capaciteitsverhoging, uitbreiding van start- en landingsbanen en/of terminals, **alsook** de verwachte toekomstige verkeerssamenstelling en geraamde groei.

bijvoorbeeld capaciteitsverhoging, uitbreiding van start- en landingsbanen en/of terminals, **voorspellingen van het aantal vliegbewegingen**, de verwachte toekomstige verkeerssamenstelling en geraamde groei **en een gedetailleerd onderzoek naar de geluidsimpact op de omgeving die de genoemde capaciteitsverhoging, uitbreiding van start- en landingsbanen of de terminal, en wijzigingen in de landings- en opstijgroutes met zich meebrengen.**

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel 3 – punt 2 – punt 2.4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

2.4 Prognose van de geluidscontouren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat waarschijnlijk last zal hebben van vliegtuiglawaai, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen oude, nieuwe **en voor de toekomst geplande** woongebieden **waarvoor door de bevoegde instanties reeds een vergunning is afgegeven.**

Motivering

Teneinde het geluidseffect op woongebieden in de omgeving van luchthavens zo goed mogelijk te beoordelen, is het van belang rekening te houden met voor de toekomst geplande woongebieden. Derhalve moet worden gepreciseerd voor welke plannen de bevoegde instanties een bouwvergunning hebben afgegeven.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel 3 – punt 3 – punt 3.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

3.1 Een overzicht van de beschikbare aanvullende maatregelen en een indicatie van de belangrijkste redenen waarom zij

Amendement

3.1 Een overzicht van de beschikbare aanvullende maatregelen en een indicatie van de belangrijkste redenen waarom zij

zijn gekozen. *Een beschrijving van de voor verdere analyse geselecteerde maatregelen en informatie over het resultaat van de analyse van de kosteneffectiviteit, met name de kosten van de invoering van deze maatregelen; het aantal mensen dat er naar verwachting baat bij zal hebben en het tijdschema; een rangschikking van specifieke maatregelen naar algemene effectiviteit.*

zijn gekozen.

Motivering

Deze bepaling moet onder de bevoegdheid van de medewetgevers blijven vallen. Er wordt derhalve voorgesteld haar uit de gedelegeerde handelingen te halen.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Bijlage II

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

1) de verwachte geluidsvoordelen van de geplande maatregelen, nu en in de toekomst;

2) *de veiligheid van de luchtvaartactiviteiten, inclusief risico's voor derde partijen;*

3) *de capaciteit van de luchthaven;*

4) *de effecten op het Europees luchtvaartnetwerk.*

Bovendien kunnen de bevoegde autoriteiten rekening houden met de

Amendement

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

1) de verwachte geluidsvoordelen, *met inbegrip van de gunstige gezondheidseffecten*, van de geplande maatregelen, nu en in de toekomst;

2) *de gezondheid en veiligheid van lokale bewoners die in de omgeving van de luchthaven wonen;*

3) *de veiligheid van de luchtvaartactiviteiten, inclusief risico's voor derde partijen;*

4) *directe, indirecte en katalytische effecten op de werkgelegenheid en de economie, met inbegrip van mogelijke effecten op regionale economieën;*

4 bis) het effect op de

volgende factoren:

1) de gezondheid en veiligheid van lokale bewoners die in de omgeving van de luchthaven wonen;

2) de duurzaamheid vanuit milieuoogpunt, inclusief verbanden tussen geluid en emissies;

3) directe, indirecte en katalytische effecten.

werkomstandigheden op luchthavens;

4 ter) de capaciteit van de luchthaven;

4 quater) de effecten op het Europees luchtvaartnetwerk;

4 quinquies) de duurzaamheid vanuit milieuoogpunt, inclusief verbanden tussen geluid en emissies.

TOELICHTING

Het voorstel van de Commissie

Het voorstel streeft ernaar de bestaande maatregelen te actualiseren om de lokale autoriteiten in staat te stellen de geluidssituatie in de omgeving van luchthavens in de Unie te verbeteren binnen het internationale kader van de evenwichtige aanpak inzake geluidsbeheer van de ICAO. Deze evenwichtige aanpak moet op consistente wijze worden toegepast.

De evenwichtige aanpak omvat het volledige spectrum aan geluidsbeperkende maatregelen - 1) beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, 2) maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening en beheer, 3) operationele geluidsbeperkende procedures (gebruik van specifieke start- en landingsbanen, luchtroutes of procedures) en 4) exploitatiebeperkingen - vraagt om een beoordeling van het geluidsprobleem en voorziet in het nodige overleg.

Op ICAO-niveau ondersteunt de EU actief de ontwikkeling van nieuwe geluidsnormen voor luchtvaartuigen en investeert zij in nieuwe technologieën via kaderprogramma's en het "Clean Sky"-project. Ruimtelijke ordening, en de bijbehorende isolatie- en compensatieprogramma's, is echter een nationale of lokale bevoegdheid. Operationele procedures vallen onder de bevoegdheid van de luchthaven en verleners van luchtverkeersdiensten, en onder de wetgeving met betrekking tot het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Het voorstel omvat bijgevolg, naast de procesgerelateerde vereisten (opstelling van kaarten, beoordeling van de kosteneffectiviteit en raadpleging), geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen en zet internationale verbintenissen om in Europese wetgeving.

De kwestie van geluidsnormen wordt behandeld in een ander deel van de Europese wetgeving, de zogeheten "richtlijn omgevingslawaai" (richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai), die de lidstaten verplicht de belangrijkste bronnen van omgevingslawaai te identificeren, de geluidseffecten te meten en passende maatregelen te treffen. Het voorstel zou een aanvulling vormen op richtlijn 2002/49/EG door te voorzien in de procedure om een geluidsactieplan met kosteneffectieve geluidsbeperkende maatregelen tegen luchtverkeer op te stellen.

Beoordeling en aanbevelingen van de rapporteur

De belangrijkste kwesties die aan de orde zijn betreffen het recht op onderzoek van de Commissie, het concept van kosteneffectiviteit, de definitie van een marginaal conform luchtvaartuig en de reikwijdte van de bevoegdheidsdelegatie van de Commissie.

Recht op onderzoek van de Commissie (artikel 10)

De Duitse Bondsraad, de Oostenrijkse Bondsraad, de Franse Senaat en de Nederlandse Eerste Kamer hebben geconcludeerd dat het recht op onderzoek van de Commissie op grond van artikel 10 in strijd is met het subsidiariteitsbeginsel van de Europese Unie. Diverse leden van

het Europees Parlement hebben met zorg vastgesteld dat artikel 10 de Commissie in staat zou stellen de uitkomst van regionale bemiddelingsovereenkomsten te ondergraven. Deze overeenkomsten tussen luchthavens, de regio en burgers worden vaak gesloten na jaren van moeilijke en uitputtende onderhandelingen. De rapporteur concludeert dat bijna alle partijen fel gekant zijn tegen het behoud van artikel 10. Derhalve wordt voorgesteld dit artikel te herformuleren om ervoor te zorgen dat de bevoegdheden van de lokale autoriteiten en het subsidiariteitsbeginsel van de EU volledig worden geëerbiedigd.

Kosteneffectiviteit

De economische baten en de gevolgen voor de gezondheid en de levenskwaliteit van mensen die in de omgeving van een luchthaven wonen, moeten in gelijke mate worden meegewogen wanneer de geluidssituatie van luchthavens in de EU wordt beoordeeld. Derhalve worden amendementen voorgesteld die zijn gericht op de versterking van deze balans, met inbegrip van een nieuw concept inzake de "algehele efficiëntie" van voorgestelde exploitatiebeperkingen.

Marginaal conform luchtvaartuig (artikel 2, lid 4)

Het concept van een "marginaal conform luchtvaartuig" speelt een belangrijke rol in het geluidsbeheer. De geleidelijke uitbanning van de meest lawaaiige vliegtuigen kan een tamelijk effectieve maatregel zijn om de geluidshinder te beperken. Door de aandacht te richten op de meest lawaaiige vliegtuigen wordt er ruimte gecreëerd voor verdere groei, terwijl burgers die in de omgeving van luchthavens wonen verlichting wordt geboden. Tegelijkertijd moet bij de geleidelijke uitbanning van de meest lawaaiige vliegtuigen rekening worden gehouden met investeringen en de levenscyclus van vliegtuigen.

Gedelegeerde handelingen (artikel 11)

Hoewel een bepaalde mate van flexibiliteit nodig is om ervoor te zorgen dat de wetgeving de technologische ontwikkeling kan bijbenen, moet niettemin zorgvuldig worden beoordeeld of de voorgestelde bevoegdheidsdelegatie aan de Commissie op alle gebieden noodzakelijk is. De wetgever draagt de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor wetteksten. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen technische aanpassingen en politieke besluiten. Het toepassingsgebied van de voorgestelde bevoegdheidsdelegatie lijkt onnodig ruim en het Parlement dient zich het recht voor te behouden om vanuit politiek oogpunt wezenlijke elementen in de gewone wetgevingsprocedure te wijzigen.

15.10.2012

ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens in het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Rapporteur voor advies: Andres Perello Rodriguez

BEKNOPTE MOTIVERING

De Europese Unie, nummer één ter wereld op het gebied van milieuwetgeving en de bestrijding van klimaatverandering, heeft de kwestie van geluidshinder nog steeds niet opgelost. De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid heeft een bijzondere verantwoordelijkheid bij de totstandbrenging van deze verordening, omdat het aantal mensen dat te lijden heeft onder (met name nachtelijk) lawaai op luchthavens nog altijd groeit, met alle door talrijke wetenschappelijke studies aangetoonde negatieve gezondheidseffecten van dien.

Allereerst betreurden de meeste geraadpleegde sectoren de intrekking van een richtlijn die zij als deugdelijk beschouwden. In dit verslag wordt derhalve geprobeerd om essentieel geachte aspecten terug te halen, zoals herintroductie van de definitie van belanghebbende partijen, verwijzingen naar de MEB-richtlijn en naar publieke inspraak. Hoewel de correcties op de onevenwichtigheden die uw rapporteur via dit verslag wil introduceren uiteindelijk zijn aangenomen, is hij van mening dat de richtlijn het meest geschikte instrument is. Naast totstandbrenging van een aantal gemeenschappelijke "minimumnormen" kan de wetgeving via het aan een richtlijn inherente omzettingsproces namelijk aan elk individueel geval worden aangepast en worden de lidstaten tegelijkertijd verplicht doelstellingen en resultaten binnen een bepaalde termijn te verwezenlijken.

Met betrekking tot de aan "kosteneffectiviteit" gerelateerde kwesties bij de oplegging van exploitatiebeperkingen is het voorstel van de Commissie te veel in termen van economische kosteneffectiviteit geformuleerd. Uw rapporteur acht het derhalve noodzakelijk de terminologie van de Commissie te wijzigen als zij spreekt over "kosteneffectiviteit" met betrekking tot de exploitatiemaatregelen. Als het de bedoeling is evenveel belang te hechten

aan kosteneffectiviteit op het gebied van economie en milieu en bescherming van de gezondheid, is het nodig "kosteneffectiviteit" te vervangen door "efficiëntie" en een correcte "kosten-batenverhouding", in overeenstemming met de definities in de resoluties van de ICAO.

Daarnaast moet het concept "belanghebbende partijen" worden verduidelijkt door "participatieprocessen" aan te vullen met de rol van "raadpleging" die aan de belanghebbende partijen wordt toegeschreven. Er wordt tevens voorgesteld om vóór enig geschil bemiddelingsorganen aan te stellen, en in artikel 10 wordt het recht op verdediging uitgebreid waarop getroffen en zich bij de Europese Commissie kunnen beroepen: dit is niet uitsluitend van toepassing als een exploitatiebeperking op een niet met de verordening overeenkomende wijze is opgelegd, maar ook als de bevoegde autoriteiten hebben besloten geen exploitatiebeperking vast te stellen terwijl dit wel noodzakelijk blijkt te zijn voor de bescherming van de volksgezondheid. Gezien het feit dat de vorige richtlijn is gecreëerd om mogelijke internationale mededingingsconflicten op te lossen, wordt hier geprobeerd om de bij de Europese Commissie gepresenteerde klachten of de talrijke aanklachten die vanwege overmatige geluidsoverlast momenteel bij een groot aantal rechtbanken in de lidstaten in behandeling zijn, waarvan de recente uitspraak inzake nachtvluchten vanaf de luchthaven van Frankfurt het meest representatieve voorbeeld is, te vermijden.

Ook met betrekking tot artikel 10 is uw rapporteur het oneens met het directe recht op onderzoek naar een bepaalde exploitatiebeperking dat de Commissie zich wil voorbehouden, en stelt derhalve voor dat de bijdrage van de Commissie in een bestuderings- en aanbevelingsproces voor de lidstaten wordt omgezet.

Uw rapporteur beschouwt de vaststelling van exploitatiebeperkingen als zeer positief, hoewel hij tevens van mening is dat luchtverkeers- en luchthavenfaciliteiten, met het oog op duurzaamheid, preventie moeten verkiezen boven bestrijding via het vaststellen van exploitatiebeperkingen. In dit opzicht en in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel, en met het oog op het feit dat nachtvluchten nog steeds het grootste probleem vormen, beveelt uw rapporteur de oprichting van "nachtelijke terminals" aan, die op een aantal luchthavens reeds aanwezig zijn. Deze "nachtelijke terminals" kunnen nieuw aangelegde miniluchthavens ofwel aangepaste start- of landingsbanen zijn die ver verwijderd liggen van woongebieden en de meest lawaaierige routes.

Gezien de forse toename van het luchtverkeer en de talrijke uitbreidingen van luchthavens gedurende de afgelopen jaren, pleit uw rapporteur ten slotte voor een aanvullende maatregel, namelijk de herziening van Richtlijn 2002/49/EG inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, waarbij tevens wordt voorzien in een specifiek hoofdstuk voor luchthavens ter aanvulling op de te algemene maatregelen die door de milieueffectbeoordelingsrichtlijn worden opgelegd. Ook neemt uw rapporteur vormen van coördinatie tussen de genoemde richtlijn en de nieuwe verordening in zijn verslag op, zodat de twee instrumenten elkaar kunnen aanvullen teneinde de nieuwe situatie van forse toename van luchthavenactiviteiten in de Unie het hoofd te bieden.

De omgeving van luchthavens, evenals de mensen die in de buurt van een luchthaven wonen, worden aan een drievoudige hoeveelheid geluidsoverlast, luchtverontreiniging en chemische vervuiling blootgesteld. Derhalve zijn alle inspanningen noodzakelijk om volledige

duurzaamheid van luchthavens te bereiken. Zoals een van de vicevoorzitters van de UECNA tegen mij zei: "voortgang die de gezondheid en het welzijn van mensen benadeelt, is geen voortgang."

AMENDEMENTEN

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(1) *Een* van de kerndoelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid is duurzame ontwikkeling. Daarvoor is een geïntegreerde aanpak vereist die erop gericht is de effectieve werking van de vervoerssystemen van de Unie *naast* de bescherming van het milieu *en de gezondheid van de burgers* te garanderen.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen die gericht zijn op de beperking van de door vliegtuigen veroorzaakte geluidsoverlast op luchthavens *met* specifieke geluidsproblemen. Een groot aantal EU-burgers is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus die een negatief effect kunnen hebben op de gezondheid.

Amendement

(2) Duurzame ontwikkeling van het luchtvervoer vereist de invoering van maatregelen die gericht zijn op de beperking van de door vliegtuigen veroorzaakte geluidsoverlast op luchthavens *en in de omgeving van luchthavens waar zich* specifieke geluidsproblemen *voordoen*. Een groot aantal EU-burgers is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus die een negatief effect kunnen hebben op de gezondheid, *met name in het geval van nachtvluchten*.

Motivering

Door de recente toename van nachtelijk luchtverkeer ontstaan gezondheidsrisico's voor mensen en komt de duurzaamheid van luchthavens in het gedrang. Derhalve wordt in het kader van deze verordening een specifieke regeling vereist.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Bij Resolutie A33/7 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) wordt het concept van "evenwichtige aanpak" van geluidsbeheer ingevoerd en wordt een coherente methode vastgesteld om vliegtuiglawaai aan te pakken. De "evenwichtige aanpak" **van de ICAO moet** de basis blijven voor geluidsregelgeving in de luchtvaart, als mondiale sector. De evenwichtige aanpak erkent de waarde van relevante juridische verplichtingen, bestaande overeenkomsten, geldende wetgeving en vastgesteld beleid, en laat deze onverlet. De opname van de internationale regels van de evenwichtige aanpak in deze verordening moet het risico op internationale geschillen aanzienlijk doen afnemen in geval luchtvaartmaatschappijen van derde landen worden getroffen door geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen.

Amendement

(4) Bij Resolutie A33/7 van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (de ICAO) wordt het concept van "evenwichtige aanpak" van geluidsbeheer ingevoerd en wordt een coherente methode vastgesteld om vliegtuiglawaai aan te pakken. ***Genoemde aanpak wordt met deze verordening aangevuld om een groot aantal negatieve gevolgen van de burgerluchtvaart voor het milieu te verminderen door de toepassing van geïntegreerde maatregelen, waaronder: technologische vooruitgang, passende operationele procedures, een passende organisatie van het luchtverkeer en passend gebruik van planningsmechanismen voor luchthavens, plannings- en beheersmaatregelen voor grondgebruik.*** De "evenwichtige aanpak" ***legt de nadruk op vier belangrijke elementen: de vermindering van het geluid aan de bron; ruimtelijke ordening en beheer; operationele procedures voor geluidsbeperking; en exploitatiebeperkingen voor bepaalde vliegtuigen.*** Deze beginselen moeten de basis blijven voor geluidsregelgeving in de luchtvaart, als mondiale sector. De evenwichtige aanpak erkent de waarde van relevante juridische verplichtingen, bestaande overeenkomsten, geldende wetgeving en vastgesteld beleid, en laat deze onverlet. De opname van de internationale regels van de evenwichtige

aanpak in deze verordening moet het risico op **nationale en** internationale geschillen aanzienlijk doen afnemen (ingeval luchtvaartmaatschappijen van derde landen worden getroffen door geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen).

Motivering

Middels deze correctie wordt een beter kader gevormd voor artikel 4 van deze verordening. Daarnaast dient te worden vermeld dat conflicten inzake geluidsbeheer tegenwoordig meestal via nationale gerechtshoven worden beslecht, ondanks het feit dat de vorige richtlijn naar aanleiding van een internationaal conflict is gecreëerd.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

(5) In het verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens wordt erop gewezen dat de toewijzing van verantwoordelijkheden en de precieze rechten en plichten van belanghebbende partijen tijdens het geluidsbeoordelingsproces moeten worden verduidelijkt, teneinde te garanderen dat **kosteneffectieve** maatregelen worden genomen om de doelstellingen inzake geluidsbeperking te verwezenlijken.

Amendement

(5) In het verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens wordt erop gewezen dat de toewijzing van verantwoordelijkheden en de precieze rechten en plichten van belanghebbende partijen tijdens het geluidsbeoordelingsproces moeten worden verduidelijkt, teneinde te garanderen dat **efficiënte** maatregelen worden genomen, **op basis van de kosten-batenverhouding op het gebied van economie en milieu**, om de doelstellingen inzake geluidsbeperking te verwezenlijken.

Motivering

Het huidige voorstel van de Commissie is te zeer in termen van economische kosteneffectiviteit geformuleerd. In dit geval moet voor alle kosten-batenanalyses een passend evenwicht bestaan tussen de gevolgen voor de economie en de gevolgen voor het milieu, inclusief de volksgezondheid.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Het opleggen van exploitatiebeperkingen door lidstaten op *individuele* EU-luchthavens *beperkt de capaciteit maar kan bijdragen tot een verbetering van de geluidssituatie rond de desbetreffende luchthavens. Dit houdt echter ook een risico in op concurrentievervalsingen of op een belemmering van de algemene efficiëntie van het luchtvaartnetwerk van de Unie door inefficiënt gebruik van de bestaande capaciteit. Aangezien de doelstellingen niet voldoende kunnen worden verwezenlijkt door de lidstaten en derhalve efficiënter kunnen worden verwezenlijkt door de Unie via geharmoniseerde regels inzake de invoering van exploitatiebeperkingen als onderdeel van het geluidsbeheersproces, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie uiteengezette subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken. Een dergelijke geharmoniseerde methode legt geen doelstellingen inzake geluidskwaliteit op, welke nog steeds worden vastgesteld op basis van Richtlijn 2002/49/EG of andere Europese, nationale of lokale regels, en laat de concrete keuze van maatregelen onverlet.*

Amendement

(6) Het opleggen van exploitatiebeperkingen door lidstaten op EU-luchthavens *moet geval per geval uitgevoerd worden. Een uniforme benadering is niet geschikt aangezien geen twee luchthavens gelijk zijn. Het is belangrijk lokale doelstellingen vast te stellen en de belanghebbenden een centrale rol te laten spelen bij de selectie ervan.*

Amendement 6

Voorstel voor een verordening

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Het opleggen van exploitatiebeperkingen door lidstaten op individuele EU-luchthavens beperkt de capaciteit maar kan bijdragen tot een verbetering van de geluidssituatie rond de desbetreffende luchthavens. Dit houdt echter ook een risico in op concurrentieverstoringen of op een belemmering van de algemene efficiëntie van het luchtvaartnetwerk van de Unie door inefficiënt gebruik van de bestaande capaciteit. Aangezien de doelstellingen niet voldoende kunnen worden verwezenlijkt door de lidstaten en derhalve efficiënter kunnen worden verwezenlijkt door de Unie via geharmoniseerde regels inzake de invoering van exploitatiebeperkingen als onderdeel van het geluidsbeheersproces, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie uiteengezette subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken. Een dergelijke geharmoniseerde methode legt geen doelstellingen inzake geluidskwaliteit op, welke nog steeds worden vastgesteld op basis van Richtlijn 2002/49/EG of andere Europese, nationale of lokale regels, en laat de concrete keuze van maatregelen onverlet.

Amendement

(6) Het opleggen van exploitatiebeperkingen door lidstaten op individuele EU-luchthavens beperkt de capaciteit maar kan **en moet** bijdragen tot een verbetering van de geluidssituatie rond de desbetreffende luchthavens. Dit houdt echter ook een risico in op concurrentieverstoringen of op een belemmering van de algemene efficiëntie van het luchtvaartnetwerk van de Unie door inefficiënt gebruik van de bestaande capaciteit **met betrekking tot de kosten en baten**. Aangezien de doelstellingen niet voldoende kunnen worden verwezenlijkt door de lidstaten en derhalve efficiënter kunnen worden verwezenlijkt door de Unie via geharmoniseerde regels inzake de invoering van exploitatiebeperkingen als onderdeel van het geluidsbeheersproces, kan de Unie maatregelen vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie uiteengezette subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken. Een dergelijke geharmoniseerde methode legt geen doelstellingen inzake geluidskwaliteit op, welke nog steeds worden vastgesteld op basis van Richtlijn 2002/49/EG of andere Europese, nationale of lokale regels, en laat de concrete keuze van maatregelen onverlet.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) In het laatste voortgangsverslag over Richtlijn 2002/49/EG erkent de Commissie dat de lidstaten zeer verschillende benaderingen en ambitieniveaus hebben met betrekking tot drempelwaarden en doelstellingen inzake geluidsemissie, en dat de Unie, naast harmonisering van de regels inzake exploitatiebeperkingen die in deze verordening worden voorgesteld, regels op het niveau van de Unie dient vast te stellen met betrekking tot grenswaarden voor geluidsemissie en -emissie voor luchthavens.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) In het genoemde voortgangsverslag over Richtlijn 2002/49/EG erkent de Commissie tevens dat er te veel variëteit bestaat voor wat grens-, drempel- en richtwaarden betreft, en dat het passend zou zijn deze waarden op de beoordelingen van de WHO te baseren.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 6 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 quater) Om de noodzaak van exploitatiebeperkingen te verkleinen, moeten er binnenkort ook aanvullende

maatregelen worden opgenomen in de nationale actieplannen zoals bedoeld in Richtlijn 2002/49/EG. Deze maatregelen dienen betrekking te hebben op geluidsbeheer buiten de luchthavens, zoals geluiddemping van woningen en algemene geluidsisolatieplannen.

Motivering

Helaas is de richtlijn inzake beheer van omgevingslawaai uit 2002 steeds meer achterhaald, vanwege de forse toename van luchtverkeer gedurende de afgelopen jaren. In afwachting van een mogelijke herziening van de richtlijn moet deze verordening de genoemde richtlijn zo goed mogelijk aanvullen.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening

Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Geluidsbeoordelingen moeten regelmatig plaatsvinden maar mogen alleen tot extra geluidsbeperkende maatregelen leiden als de doelstellingen inzake geluidsbeperking niet kunnen worden verwezenlijkt met de huidige combinatie van geluidsbeperkende maatregelen.

Amendement

(7) Geluidsbeoordelingen moeten regelmatig plaatsvinden maar mogen alleen tot extra geluidsbeperkende maatregelen leiden als de doelstellingen inzake geluidsbeperking niet kunnen worden verwezenlijkt met de huidige combinatie van geluidsbeperkende maatregelen *of de in Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai¹ vastgestelde maatregelen. Extra geluidsbeperkende maatregelen moeten worden vastgesteld door middel van een systematisch proces van milieutoezicht en -controle en moeten gebaseerd zijn op een behoudende aanpak om de noodzakelijke beheers- en/of operationele toezichtgebaseerde verbeteringsmaatregelen (Monitoring-Based Corrective Actions, MBCA) vlug te identificeren.*

¹ PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8) Een kosten-batenanalyse geeft een indicatie van het totale effect op de economische welvaart door een vergelijking te maken van alle kosten en baten, maar bij een beoordeling van de kosteneffectiviteit wordt nagegaan hoe een doelstelling op de meest kosteneffectieve wijze kan worden verwezenlijkt, hetgeen alleen een vergelijking van de kosten vergt.

Schrappen

Motivering

Het door de Commissie voorgestelde project lijkt voornamelijk gericht te zijn op een zo economisch mogelijke verwezenlijking van de doelstellingen. In bepaalde gevallen kan echter geen prijskaartje worden gehangen aan maatregelen om de volksgezondheid en de duurzaamheid van luchthavens te waarborgen. Bovendien moet rekening worden gehouden met de directe of indirecte kosten van de mogelijke negatieve gevolgen van gezondheidsproblemen.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10) Geluidsbeoordelingen moeten voortbouwen op beschikbare bestaande informatie; daarom moet worden gegarandeerd dat dergelijke informatie betrouwbaar en toegankelijk is voor de bevoegde autoriteiten en de belanghebbenden. De bevoegde autoriteiten moeten voorzien in de nodige toezichts- en handhavingsinstrumenten.

(10) Overeenkomstig Richtlijn 2002/49/EG moeten geluidsbeoordelingen gebaseerd zijn op objectieve en meetbare criteria die voor alle lidstaten gelijk zijn. Deze informatie moet betrouwbaar, op transparante wijze verkregen, vergelijkbaar en toegankelijk voor alle belanghebbenden zijn.

Beoordelingen moeten het volgen van de laatste technologische ontwikkelingen en de uitwisseling van de laatste bevindingen met betrekking tot de te volgen procedures

bevatten.

De bevoegde autoriteiten moeten voorzien in de nodige toezichts- en handhavinginstrumenten.

De geluidsbeoordelingen moeten worden uitgevoerd of gecontroleerd door externe organen die onafhankelijk van de luchthavenexploitant opereren.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Door de informatie over geluid te centraliseren, zal de administratieve last voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavenexploitanten aanzienlijk afnemen. Dergelijke informatie wordt momenteel verstrekt en beheerd op het niveau van individuele luchthavens. Deze gegevens moeten ter beschikking worden gesteld voor operationele doeleinden. Het is belangrijk de gegevensbank van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) inzake certificering van de geluidsprestaties te gebruiken als instrument voor de validering van de gegevens over individuele vluchten die afkomstig zijn van de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol). Dergelijke gegevens worden momenteel al systematisch opgevraagd voor centraal beheer van luchtverkeersstromen, maar moeten worden gespecificeerd met het oog op deze verordening en voor de prestatieregels voor luchtverkeersbeheer. Goede toegang tot gevalideerde modelleringsgegevens moet de kwaliteit van de kaarten met de geluidscontouren van individuele luchthavens en de opstelling van strategische kaarten verbeteren, ter ondersteuning van

Amendement

(12) Door de informatie over geluid te centraliseren, zal de administratieve last voor luchtvaartmaatschappijen en luchthavenexploitanten aanzienlijk afnemen. Dergelijke informatie wordt momenteel verstrekt en beheerd op het niveau van individuele luchthavens. Deze gegevens moeten ter beschikking worden gesteld voor operationele doeleinden. ***Op verzoek krijgen ook de andere belanghebbenden toegang tot deze gegevens.*** Het is belangrijk de gegevensbank van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het Agentschap) inzake certificering van de geluidsprestaties te gebruiken als instrument voor de validering van de gegevens over individuele vluchten die afkomstig zijn van de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol). Dergelijke gegevens worden momenteel al systematisch opgevraagd voor centraal beheer van luchtverkeersstromen, maar moeten worden gespecificeerd met het oog op deze verordening en voor de prestatieregels voor luchtverkeersbeheer. Goede toegang tot gevalideerde modelleringsgegevens moet de kwaliteit van de kaarten met de geluidscontouren

beleidsbeslissingen.

van individuele luchthavens en de opstelling van strategische kaarten verbeteren, ter ondersteuning van beleidsbeslissingen.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 bis) Richtlijn 2011/92/EG betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten 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 Richtlijn 2002/49/EG en deze verordening, met name met betrekking tot projecten voor de uitbreiding van luchthaveninfrastructuur. Uitbreiding van luchthaveninfrastructuur dient te worden vergemakkelijkt om de duurzame ontwikkeling van luchtvervoersactiviteiten veilig te stellen.

Motivering

De overwegingen 13 en 17 van de vorige, in te trekken richtlijn worden weer opgenomen, omdat het in het kader van de mogelijke invoering van exploitatiebeperkingen van essentieel belang is dat de voorschriften van de milieueffectbeoordelingsrichtlijn in acht zijn genomen, met name in het geval van uitbreiding van luchthavens.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 bis) Deze wetgevingshandeling betreft enkel vliegtuiglawaai. Zij is niet bedoeld om het effect van verontreinigende emissies als gevolg van het gebruik van

vliegtuigen te reglementeren noch om maatregelen ter vermindering van deze emissies vast te stellen. Regels en procedures betreffende emissiegerelateerde exploitatiebeperkingen moeten vastgesteld worden in een afzonderlijke wetgevingshandeling.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) de verwezenlijking van specifieke doelstellingen inzake de beperking van het omgevingsgeluid te faciliteren, zoals vastgesteld in EU-, nationale of lokale regels, en de links met andere milieudoelstellingen te beoordelen, ***op het niveau van individuele luchthavens***;

Amendement

(a) de verwezenlijking van specifieke doelstellingen inzake de beperking van het omgevingsgeluid ***op het niveau van individuele luchthavens*** te faciliteren, zoals vastgesteld in EU-, nationale of lokale regels, en de links met ***economische, sociale en*** andere milieudoelstellingen te beoordelen;

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – lid 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) het mogelijk te maken de meest ***kosteneffectieve*** geluidsbeperkende maatregelen te kiezen, overeenkomstig de evenwichtige aanpak, met het oog op de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en van de capaciteit van het netwerk voor luchtverkeersbeheer vanuit gate-to-gate-perspectief.

Amendement

(b) het mogelijk te maken de meest ***effectieve*** geluidsbeperkende maatregelen te kiezen, ***rekening houdend zowel met gezondheidsaspecten als met economische aspecten***, overeenkomstig de evenwichtige aanpak, met het oog op de duurzame ontwikkeling van de luchthaven en van de capaciteit van het netwerk voor luchtverkeersbeheer vanuit gate-to-gate-perspectief.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – lid 2 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) de transparantie te waarborgen van de raadplegingen en de processen waarbij de belanghebbenden betrokken zijn, inclusief door het gebruik van innoverende online-informatiesystemen die het verspreiden van milieugegevens en -informatie mogelijk maken en die het publiek in staat stellen kritiek te uiten, teneinde een zo hoog mogelijk transparantieniveau te bereiken, zoals bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten¹.

¹ PB L 26 van 28.1.2012, blz. 1.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) 'Evenwichtige aanpak': de methode waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele geluidsbeperkende procedures en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het **geluidsprobleem voor** elke individuele luchthaven op de meest **kosteneffectieve** wijze **op te lossen**;

(2) 'Evenwichtige aanpak': de methode waarbij het gamma aan beschikbare maatregelen, namelijk beperking van vliegtuiglawaai aan de bron, ruimtelijke ordening en beheer, operationele geluidsbeperkende procedures en exploitatiebeperkingen, op coherente wijze wordt benaderd, teneinde het **lawaai bij** elke individuele luchthaven op de meest **effectieve** wijze te **verminderen, rekening houdend met zowel de gezondheidsaspecten als de economische aspecten, teneinde de gezondheid van de burgers die in de omgeving wonen te beschermen**;

Motivering

Het voorstel van de Commissie lijkt voornamelijk gericht te zijn op een zo economisch mogelijke verwezenlijking van de doelstellingen. In bepaalde gevallen kan echter geen prijskaartje worden gehangen aan maatregelen om de volksgezondheid en de duurzaamheid van luchthavens te waarborgen.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – punt 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(4 bis) 'Belanghebbende partijen':
natuurlijke of rechtspersonen die de
gevolgen ondervinden of waarschijnlijk
zullen ondervinden, of waarschijnlijk
zullen profiteren van, of een legitiem
belang hebben bij de invoering of het
ontbreken van geluidbeperkende
maatregelen, inclusief
exploitatiebeperkingen;***

Motivering

De definitie van 'belanghebbende partijen' in de vorige richtlijn moet worden aangepast en behouden in het artikel met de definities, teneinde de transparantie en participatie in de besluitvorming door de belanghebbende partijen beter te kunnen waarborgen. Daarnaast moet, indien in artikel 5 concrete handelingen voor de belanghebbende partijen worden gedefinieerd, in artikel 2 tevens een definitie van deze partijen worden opgenomen.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De lidstaten wijzen een bevoegde instantie aan die verantwoordelijk is voor het vaststellen van maatregelen inzake exploitatiebeperkingen, alsook een onafhankelijke beroepsinstantie.

1. De lidstaten wijzen een bevoegde instantie aan die verantwoordelijk is voor het vaststellen van maatregelen inzake exploitatiebeperkingen, alsook **een onpartijdig bemiddelingsorgaan** en een onafhankelijke beroepsinstantie.

Motivering

Door de instelling van een bemiddelingsorgaan kan in geval van exploitatiebeperkingen, of het ontbreken hiervan, de gang naar de rechtbank wellicht worden voorkomen.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Bevoegde instantie

Bevoegde instantie, ***raadpleging en het recht om juridische stappen te ondernemen***

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Vóór het vaststellen van exploitatiebeperkingen wordt een raadplegingsprocedure gevolgd om de betrokken partijen te horen.

Motivering

Hoewel in het voorstel voor een verordening de bepalingen over de voor het vaststellen van maatregelen inzake exploitatiebeperkingen bevoegde instantie en de onafhankelijke beroepsinstantie worden overgenomen uit Richtlijn 2002/30/EG, werden het recht om geraadpleegd te worden en het recht om juridische stappen te ondernemen tegen een beslissing om exploitatiebeperkingen op te leggen achterwege gelaten. Dit geeft de indruk dat de administratieve herzieningsprocedure in haar geheel vervangen wordt door een klachtenprocedure.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. De lidstaten waarborgen het recht

om overeenkomstig de relevante nationale wetten en procedures juridische stappen te ondernemen tegen de door de bevoegde instantie genomen maatregelen.

Motivering

Hoewel in het voorstel voor een verordening de bepalingen over de voor het vaststellen van maatregelen inzake exploitatiebeperkingen bevoegde instantie en de onafhankelijke beroepsinstantie worden overgenomen uit Richtlijn 2002/30/EG, werden het recht om geraadpleegd te worden en het recht om juridische stappen te ondernemen tegen een beslissing om exploitatiebeperkingen op te leggen achterwege gelaten. Dit geeft de indruk dat de administratieve herzieningsprocedure in haar geheel vervangen wordt door een klachtenprocedure.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) gaan zij na welke maatregelen beschikbaar zijn om de gevolgen van geluid te beperken;

Amendement

(c) gaan zij na welke maatregelen beschikbaar zijn om de gevolgen van geluid te beperken, ***met inbegrip van een effectiever gebruik van de bestaande tijdslots door het invoeren van grotere vliegtuigen, het verminderen van het aantal onrendabele pendelvluchten die tijdslots innemen, en meer nadruk op point-to-point routes teneinde het aantal pendelvluchten met kleine vliegtuigen te reduceren;***

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) beoordelen zij de waarschijnlijke ***kosteneffectiviteit*** van de beschikbare maatregelen;

Amendement

(d) beoordelen zij de waarschijnlijke ***doeltreffendheid*** van de beschikbare maatregelen ***in het licht van de vastgestelde milieudoelstellingen;***

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Bevoegde instantie

Bevoegde instantie, ***raadpleging en het recht om juridische stappen te ondernemen***

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1 – alinea 1 bis (nieuw) (ongenummerd)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Daartoe kunnen de lidstaten, als zij dit passend achten, economische prikkels invoeren om luchtvaartmaatschappijen ertoe te brengen reeds voor de vastgestelde termijnen minder lawaaiërig te stellen te gebruiken.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Als de lidstaten ***geluidsgelateerde*** actie ondernemen, gaan zij na welke combinatie van de volgende maatregelen de grootste ***kosteneffectiviteit*** biedt:

2. Als de lidstaten actie ondernemen ***om de geluidsimpact in de omgeving te verkleinen***, gaan zij na welke combinatie van de volgende maatregelen de grootste ***effectiviteit*** biedt, ***evenals de volgorde of toepassingsvoorrang in elk individueel geval***:

Motivering

Besluiten om bepaalde exploitatiebeperkingen toepassingsvoorrang te verlenen, dienen voldoende te worden gerechtvaardigd.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) ruimtelijke ordening en beheer;

Amendement

(b) ruimtelijke ordening en beheer **en, met name:**

- de mogelijkheid tot het aanwijzen van gebieden in de omgeving van luchthavens waar de in de nationale actieplannen vastgestelde geluidsdrempels niet mogen worden overschreden;

- de mogelijkheid tot het vaststellen van maatregelen inzake ruimtelijke ordening, zoals beperkingen voor nieuwbouw;

Motivering

Hoewel ruimtelijke ordening niet onder de communautaire bevoegdheden valt, kan de verordening in deze zin wel een reeks aanbevelingen aan de lidstaten doen toekomen.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) operationele procedures voor geluidsbepanking;

Amendement

(c) operationele procedures voor geluidsbepanking, **met inbegrip van veranderingen in de opstijg- en landingsroutes;**

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) operationele beperkingen, **maar niet in eerste instantie.**

Amendement

(d) operationele beperkingen, **mits noodzakelijk.**

Motivering

De belangrijkste doelstelling van de verordening is waarborging van de duurzaamheid van luchthavens en bescherming van de volksgezondheid. Met deze formulering wordt bovenstaande doelstelling verduidelijkt.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. In het kader van de evenwichtige aanpak kunnen de lidstaten de geluidsbeperkende maatregelen differentiëren volgens type luchtvaartuig, gebruik van de start- en landingsbanen en/of tijdspanne.

Amendement

3. In het kader van de evenwichtige aanpak kunnen de lidstaten de geluidsbeperkende maatregelen differentiëren volgens type luchtvaartuig, gebruik van de start- en landingsbanen, ***de luchtroute*** en/of tijdspanne.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Krachtens deze verordening genomen maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde doelstellingen inzake de beperking van omgevingsgeluid te halen. Exploitatiebeperkingen moeten niet-discriminerend zijn, met name op grond van de nationaliteit, identiteit of activiteiten van de exploitanten van luchtvaartuigen.

Amendement

5. Krachtens deze verordening genomen maatregelen of combinaties van maatregelen mogen niet restrictiever zijn dan noodzakelijk is om ***te voldoen aan de voorwaarden van de WHO-richtsnoeren in verband met nachtlawaai in Europa en de voor een specifieke luchthaven vastgestelde gezondheidsgerelateerde doelstellingen en de doelstellingen inzake de beperking van omgevingsgeluid te halen en de regio die zij bedient te ontwikkelen.*** Exploitatiebeperkingen moeten niet-discriminerend zijn, met name op grond van de nationaliteit, identiteit of activiteiten van de exploitanten van luchtvaartuigen.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De bevoegde autoriteiten zorgen ervoor dat, op een passend niveau, een forum voor technische samenwerking wordt opgezet tussen de luchthavenexploitant, de exploitant van luchtvaartuigen *en* de verlener van luchtvaartnavigatiediensten, voor acties waarvoor deze exploitanten verantwoordelijk zijn, en rekening houdende met de onderlinge verbanden tussen geluids- en emissiebeperkende maatregelen. De leden van dit forum voor technische samenwerking plegen regelmatig overleg met **lokale bewoners en hun vertegenwoordigers**, en verstrekken technische informatie en advies over geluidsbeperkende maatregelen aan de bevoegde autoriteiten.

Amendement

4. De bevoegde autoriteiten zorgen ervoor dat, op een passend niveau, een forum voor technische samenwerking wordt opgezet tussen de luchthavenexploitant, de exploitant van luchtvaartuigen, de verlener van luchtvaartnavigatiediensten voor acties waarvoor deze exploitanten verantwoordelijk zijn **en de technische vertegenwoordigers van de plaatselijke overheden die de gevolgen ondervinden van het lawaai**, en rekening houdende met de onderlinge verbanden tussen geluids- en emissiebeperkende maatregelen. De leden van dit forum voor technische samenwerking plegen regelmatig overleg met **de andere belanghebbende partijen**, en verstrekken technische informatie en advies over geluidsbeperkende maatregelen aan de bevoegde autoriteiten. **De planning en de technische en organisatorische maatregelen om geluid te beperken en emissies te verminderen worden in dit forum besproken.**

Motivering

Aangezien vele plaatselijke overheden werken met technische specialisten op het gebied van geluidsbeheer en ruimtelijke ordening, moeten deze vertegenwoordigers kunnen deelnemen aan het werk van het 'technische' forum. Daarnaast zijn verenigingen van gedupeerden en vertegenwoordigers van plaatselijke bewoners niet in alle gevallen hetzelfde. Verenigingen van gedupeerden kunnen, in tegenstelling tot buurtverenigingen, op nationaal of Europees niveau opereren en via de ervaring van hun technici bijdragen aan de participatie- en raadplegingsprocessen over geluidsbeoordeling. Daarenboven wordt in het amendement rekening gehouden met de vaak voorkomende kritiek dat personen die te lijden hebben onder vliegtuiglawaai enkel achteraf en door vertegenwoordigers van de luchtvaartindustrie worden geraadpleegd.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De bevoegde autoriteiten beoordelen de **kosteneffectiviteit** van de nieuwe maatregelen, zoals vermeld in **lid 3**, overeenkomstig bijlage II. Een kleine technische wijziging van een bestaande maatregel, die geen gevoelige gevolgen heeft voor de capaciteit of activiteiten, wordt niet als een nieuwe exploitatiebeperking beschouwd.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 6 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. De bevoegde autoriteiten organiseren het **raadplegingsproces** met belanghebbende partijen op tijdige en concrete wijze, waarbij zij zorgen voor openheid en transparantie met betrekking tot de gegevens en de berekeningsmethode. De belanghebbende partijen hebben minstens **drie** maanden de tijd om opmerkingen te maken alvorens nieuwe maatregelen worden vastgesteld. Minstens de volgende partijen **worden** als belanghebbende partijen beschouwd:

Amendement

5. De bevoegde autoriteiten beoordelen de **effectiviteit** van de nieuwe maatregelen, zoals vermeld in **de voorgaande leden en** overeenkomstig bijlage II. Een kleine technische wijziging van een bestaande maatregel, die geen gevoelige gevolgen heeft voor de capaciteit of activiteiten, wordt niet als een nieuwe exploitatiebeperking beschouwd.

Amendement

6. De bevoegde autoriteiten organiseren het **participatieproces** met belanghebbende partijen op tijdige en concrete wijze, waarbij zij zorgen voor openheid en transparantie met betrekking tot de gegevens en de berekeningsmethode. De belanghebbende partijen hebben minstens **vier** maanden de tijd om opmerkingen te maken alvorens nieuwe maatregelen worden vastgesteld.

Indien maatregelen grotere wijzigingen of uitbreidingen met zich meebrengen, zoals die van artikel 4, lid 2, onder b), beschikken de belanghebbende partijen over negen maanden om commentaar te leveren voordat de nieuwe maatregelen worden vastgesteld.

Naast de in artikel 2 bedoelde partijen,

worden minstens de volgende partijen als
belanghebbende partijen beschouwd:

Motivering

De rol van gebiedsvertegenwoordigers, verenigingen van gedupeerden en andere belanghebbende partijen mag niet beperkt blijven tot raadpleging. Hun daadwerkelijke participatie moet worden bevorderd. Daarnaast kan een periode van drie maanden voor de analyse van nieuwe maatregelen als te kort worden beschouwd wanneer maatregelen een wijziging in het functioneren van een luchthaven met zich meebrengen. In het geval van ingrijpende maatregelen moet de termijn minimaal negen maanden zijn.

Amendement 38

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 6 – letter a**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) vertegenwoordigers van lokale bewoners die in de omgeving van luchthavens wonen en te lijden hebben onder vliegtuiglawaai;

Amendement

(a) vertegenwoordigers van lokale bewoners die in de omgeving van luchthavens wonen en te lijden hebben onder vliegtuiglawaai, ***alsmede verenigingen van gedupeerden***;

Motivering

Verenigingen van gedupeerden en vertegenwoordigers van plaatselijke bewoners niet in alle gevallen hetzelfde. Verenigingen van gedupeerden kunnen, in tegenstelling tot buurtverenigingen, op nationaal of Europees niveau opereren en via de ervaring van hun technici bijdragen aan de participatie- en raadplegingsprocessen over geluidsbeoordeling.

Amendement 39

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5– lid 6 – letter a bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) vertegenwoordigers van lokale ondernemingen, regionale en lokale overheden, publieke en private belanghebbenden en ondernemingen die in de omgeving van de luchthavens gevestigd zijn en waarvan de activiteiten gevolgen ondervinden van het

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. De bevoegde autoriteiten zorgen voor de follow-up van en het toezicht op de uitvoering van de geluidsbeperkende maatregelen en nemen passende maatregelen. Ze zorgen ervoor dat **regelmatig** relevante informatie wordt **verstrekkt aan** de lokale bewoners die in de omgeving van de luchthavens wonen.

Amendement

7. De bevoegde autoriteiten zorgen voor de follow-up van en het toezicht op de uitvoering van de geluidsbeperkende maatregelen en nemen passende maatregelen. Ze zorgen ervoor dat relevante informatie **online beschikbaar** wordt **gesteld, zodat** de lokale bewoners die in de omgeving van de luchthavens wonen **en andere belanghebbenden de informatie vrijelijk kunnen consulteren.**

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 7 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In deze relevante informatie moet ook worden opgenomen:

a) informatie inzake vermoedelijke schendingen door afwijkingen van routes, met betrekking tot gevolgen en beweegredenen voor deze afwijkingen,

b) de criteria voor de verkeersverdeling en -afhandeling op elke luchthaven, aangezien deze gevolgen voor het milieu of geluidsimpact kunnen inhouden.

Motivering

Indien te vaak van routes wordt afgeweken, wordt de in de voorspellingen van de geluidskaarten vastgestelde geluidsimpact aanzienlijk verhoogd. Momenteel ontvangen niet alle belanghebbende partijen deze gegevens, ondanks het feit dat deze informatie om

transparantieredenen bekend zou moeten zijn ter voorkoming van misbruik met als rechtstreeks gevolg een versterking van de geluidsimpact.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis. De bevoegde autoriteiten zien erop toe dat de exploitanten van luchthavens op verschillende plaatsen in de buurt van de routes van luchtvaartuigen geautomatiseerde meetsystemen installeren, teneinde het lawaai te meten dat gevolgen voor de bevolking heeft of kan hebben. Deze gegevens moeten via internet beschikbaar zijn.

Motivering

Voor een concreet voorbeeld van de toepassing van het systeem bij de luchthaven van Barcelona, zie: <http://bcn331.webtrak-lochard.com>

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

4. De gegevens worden ***gedurende ten minste vijf jaar*** opgeslagen in een centrale gegevensbank en voor operationele doeleinden ter beschikking gesteld van de bevoegde instanties, exploitanten van luchtvaartuigen, verleners van luchtvaartnavigatiediensten en luchthavenexploitanten. ***De overige belanghebbende partijen als bedoeld in de artikelen 2 en 5 krijgen op verzoek toegang tot deze gegevens.***

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Na de beoordeling overeenkomstig artikel 5 gaat de aanmelding van de beslissing vergezeld van een schriftelijk verslag waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd, welke milieudoelstelling is vastgesteld voor de luchthaven, welke maatregelen in overweging zijn genomen om die doelstelling te verwezenlijken en hoe de **kosteneffectiviteit** van de diverse in overweging genomen maatregelen is onderzocht, inclusief - voor zover van toepassing - hun grensoverschrijdend effect.

Amendement

2. Na de beoordeling overeenkomstig artikel 5 gaat de aanmelding van de beslissing vergezeld van een schriftelijk verslag waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd, welke milieudoelstelling is vastgesteld voor de luchthaven, welke maatregelen in overweging zijn genomen om die doelstelling te verwezenlijken en hoe de **kosten-batenverhouding** van de diverse in overweging genomen maatregelen is onderzocht, inclusief - voor zover van toepassing - hun grensoverschrijdend effect.

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Artikel 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 7 bis

Bestaande exploitatiebeperkingen

De inhoud van deze verordening is niet van toepassing op exploitatiebeperkingen die op de datum van inwerkingtreding van deze verordening reeds van kracht zijn.

Motivering

Een deel van artikel 7 van de vorige richtlijn wordt weer opgenomen. Zoals in resolutie 33/7 van de ICAO wordt bepaald, zijn de exploitatiebeperkingen die op de datum van inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving reeds van kracht zijn, ingevoerd op basis van Richtlijn 2002/30/EG. Derhalve hoeven deze beperkingen niet te worden herzien. Als een oude exploitatiebeperking niet overeenkomt met de nieuwe verordening, wordt artikel 10 toegepast om het conflict op te lossen.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 8

Schrappen

Ontwikkelingslanden

1. De bevoegde autoriteiten mogen marginaal conforme luchtvaartuigen die in ontwikkelingslanden zijn geregistreerd, vrijstellen van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen voor zover die luchtvaartuigen:

(a) over een geluidscertificaat beschikken dat beantwoordt aan de normen van bijlage 16, volume 1, hoofdstuk 3, van het Verdrag van Chicago;

(b) in de Unie zijn geëxploiteerd tijdens de vijf jaar die voorafgingen aan de inwerkingtreding van deze verordening, zijn ingeschreven in het register van het desbetreffende ontwikkelingsland en nog steeds worden geëxploiteerd door een in dat land gevestigde natuurlijke persoon of rechtspersoon.

2. Als een lidstaat een bij lid 1 voorziene vrijstelling toekent, stelt zij de bevoegde autoriteiten van de andere lidstaten en de Commissie onmiddellijk daarvan in kennis.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – alinea 2 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) luchtvaartuigen die bij humanitaire operaties worden ingezet.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Recht op onderzoek

**Bevoegdheid tot bestudering en
aanbeveling**

Motivering

Uw rapporteur acht het positief dat de Commissie kan interveniëren bij de bestudering van een concreet geval van exploitatiebeperking en dat zij zelfs advies inzake de beste oplossing kan geven, maar gaat er niet mee akkoord dat de Commissie verantwoordelijk is voor "onderzoek" overeenkomstig artikel 10 (recht op onderzoek) in de ontwerpverordening.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Bijlage I – Indicatoren – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Het effect van vliegtuiggeluid wordt minstens beschreven in termen van de geluidsindicatoren L_{den} **en** L_{night} , die gedefinieerd zijn in bijlage I bij Richtlijn 2002/49/EG en overeenkomstig die bijlage worden berekend.

1. Het effect van vliegtuiggeluid wordt minstens beschreven in termen van de geluidsindicatoren L_{den} , L_{night} **en** L_{amax} , die gedefinieerd zijn in bijlage I bij Richtlijn 2002/49/EG en overeenkomstig die bijlage worden berekend. ***Hiervoor worden verschillende dagen die representatief zijn voor het luchtverkeer van de betreffende luchthaven als referentie gebruikt.***

Motivering

Indien uitsluitend de indicatoren L_{den} en L_{night} worden gebruikt, worden de door passerende vliegtuigen geproduceerde geluidsenergiepieken verspreid over periodes waarin er geen vliegtuigen passeren, hetgeen problematisch is. Aangezien het om abrupte energiepikken gaat, wordt de waargenomen hinder niet op correcte wijze door de indicator weergegeven. De indicator L_{amax} toont echter de toename van verhoogde energieniveaus ten opzichte van het achtergrondgeluid en verspreidt het totale resultaat niet over de minuten waarin er geen vliegtuigen passeren. Bovendien moeten de metingen betrekking hebben op representatieve dagen, zodat de resultaten van periodes met veel luchtverkeer niet door het jaarlijkse totaal gemiddelde worden verdraaid.

Amendement 50

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – Informatie over geluidsbeheer – punt 1.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

1.1. Een beschrijving van de luchthaven, inclusief informatie over de capaciteit, locatie, omgeving, **kwetsbare gebieden (scholen, onderwijsinstellingen, culturele centra, sporthallen, ziekenhuizen, verzorgingstehuizen in de buurt van luchthavens of die gevolgen ondervinden van de landings- en opstijgconfiguraties)**, volume en samenstelling van het luchtverkeer **en potentiële factoren van specifiek en cumulatief effect en risico op het vlak van geluidsniveaus, in het licht van plaatselijke en milieuomstandigheden.**

Motivering

Ruimtelijke ordening is net zo belangrijk als de huidige en toekomstige planning, beheer en exploitatiewijze van de luchtvaartinfrastructuur, aangezien het daadwerkelijk geluidsimpact op omwonenden van luchthavens met zich meebrengt.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – Informatie over geluidsbeheer – punt 1.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

Details over de geluidscontouren voor het lopende en **ten minste de twee voorgaande** jaren, inclusief een evaluatie van het aantal mensen dat last heeft van vliegtuiglawaai, **die aan de hand van vragenlijsten voor omwonenden, zoals uiteengezet in bijlage III van Richtlijn 2002/49/EG, worden bepaald.**

Motivering

Een van de voornaamste geschilpunten in de lopende rechtszaken in de verschillende lidstaten is gelegen in de uiteenlopende resultaten, al naargelang de wijze van gegevensvergaring ten

behoefte van de evaluaties. In dit opzicht moeten in de huidige inventarisatie dezelfde evaluatiemethoden worden toegepast als de methoden die voor de richtlijn inzake de beheersing van omgevingslawaai zijn gebruikt.

Amendement 52

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – Informatie over geluidsbeheer – punt 1.4.3 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

1.4.3. Met betrekking tot operationele geluidsbeperkende maatregelen:

Motivering

Bescherming van de uit luchtverkeer voortvloeiende economische activiteiten is niet het enige doel van deze verordening. Waar het om gaat, is dat deze activiteiten op evenwichtige en duurzame wijze worden gerealiseerd, zodat ze geen gevolgen voor de gezondheid van omwonende burgers met zich meebrengen.

Amendement 53

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – Informatie over geluidsbeheer – punt 1.4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1.4 bis. Een gedetailleerde beschrijving van de betrekkingen met en raadpleging van de belanghebbende partijen, evenals van de door hen gepresenteerde verslagen en mededelingen.

Motivering

In de huidige inventarisatie, waarin de bestaande tekortkomingen worden bepaald, dient te worden verwezen naar de door de verschillende belanghebbende partijen gepresenteerde pleidooien.

Amendement 54

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – Informatie over geluidsbeheer – punt 1.4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1.4 ter. Een lijst van de toegestane vrijstellingen per jaar uit hoofde van artikel 8 en artikel 9.

Motivering

Omwille van de transparantie en teneinde mogelijk misbruik van de norm te voorkomen, is het zinvol dit soort informatie in de inventarisatie op te nemen.

Amendement 55

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – Informatie over geluidsbeheer – punt 2.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

2.1 Beschrijving van (eventuele) ontwikkelingen op de luchthaven die reeds zijn goedgekeurd en in de pijplijn zitten, bijvoorbeeld capaciteitsverhoging, uitbreiding van start- en landingsbanen en/of terminals, **voorspellingen van het aantal vliegbewegingen**, de verwachte toekomstige verkeerssamenstelling en geraamde groei **en een gedetailleerd onderzoek naar de geluidsimpact op de omgeving die de genoemde capaciteitsverhoging, uitbreiding van start- en landingsbanen of de terminal, en wijzigingen in de landings- en opstijgroutes met zich meebrengen.**

Motivering

In de artikelen wordt de inhoud van de verordening en Richtlijn 49/2002/EG verduidelijkt. De capaciteitsverhoging of uitbreiding van de infrastructuur, of de gewijzigde exploitatie van een luchthaven moeten namelijk samengaan met nieuwe aanpassende en compenserende maatregelen inzake de geluidsimpact. Deze maatregelen moeten tijdig worden voorbereid.

Amendement 56

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – Informatie over geluidsbeheer – punt 2.3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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.

Amendement

2.3 Een beschrijving van het effect op de geluidssituatie **en het aantal getroffen personen** wanneer geen verdere maatregelen worden genomen, alsook van het effect van de reeds geplande maatregelen ter **verkleining van de geluidsimpact** over dezelfde periode.

Motivering

Sluit aan bij de bewoordingen van de oude richtlijn, waarin het doel, namelijk bescherming van het milieu en de omwonenden tegen de gevolgen van vliegtuiglawaai, beter is weergegeven.

Amendement 57

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – Informatie over geluidsbeheer – punt 3.1

Door de Commissie voorgestelde tekst

3.1 Een overzicht van de beschikbare aanvullende maatregelen en een indicatie van de belangrijkste redenen waarom zij zijn gekozen. Een beschrijving van de voor verdere analyse geselecteerde maatregelen en informatie over het resultaat van de analyse van de **kosteneffectiviteit**, met name de kosten van de invoering van deze maatregelen; het aantal mensen dat er naar verwachting baat bij zal hebben en het tijdschema; een rangschikking van specifieke maatregelen naar algemene effectiviteit.

Amendement

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 **kosten-batenverhouding**, met name de kosten van de invoering van deze maatregelen; het aantal mensen dat er naar verwachting baat bij zal hebben en het tijdschema; een rangschikking van specifieke maatregelen naar algemene effectiviteit.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Bijlage II – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Beoordeling van de **kosteneffectiviteit** van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen

Amendement

Beoordeling van de **kosten-batenverhouding** van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Bijlage II – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Bijlage II – punten

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

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

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

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

Motivering

In de kosten-batenanalyse moeten aspecten als gezondheid en veiligheid van bewoners of duurzaamheid vanuit milieuoogpunt op hetzelfde niveau worden behandeld, aangezien deze factoren van even groot belang zijn.

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 1 – punt 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis) geluidsgelateerde veranderingen in de waarde van onroerend goed;

Amendement 62

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 1 – punt 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 ter) het effect op de locatiecriteria van ondernemingen in de omgeving van de luchthaven;

Amendement 63

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 1 – punt 4 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 quater) het effect op de werkomstandigheden op luchthavens;

Amendement 64

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 1 – punt 4 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 quinquies) het effect op het vervoer over de weg en per spoor;

Amendement 65

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 1 – punt 4 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 sexies) het effect op de externe kosten;

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 2 – punt 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3) directe, indirecte ***en katalytische*** effecten.

3) directe ***en*** indirecte effecten ***op de werkgelegenheid, vooral in de sectoren waarop het luchtverkeer van invloed is.***

Motivering

Het gebruik van het woord "katalytisch" beperkt de beoordeling tot positieve effecten op de werkgelegenheid. Bij de beoordeling van de kosteneffectiviteit moet echter ook rekening worden gehouden met de negatieve effecten van een capaciteitsverhoging; daarom wordt voorgesteld het woord "katalytisch" te schrappen.

PROCEDURE

Titel	Invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie in het kader van een evenwichtige aanpak
Document- en procedurenummers	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)

Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 15.12.2011
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ENVI 15.12.2011
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Andres Perello Rodriguez 12.1.2012
Behandeling in de commissie	21.6.2012 20.9.2012
Datum goedkeuring	10.10.2012
Uitslag eindstemming	+: 54 -: 3 0: 3
Bij de eindstemming aanwezige leden	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zaroni

PROCEDURE

Titel	Invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie in het kader van een evenwichtige aanpak		
Document- en procedurenummers	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)		
Datum indiening bij EP	1.12.2011		
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 15.12.2011		
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	ENVI 15.12.2011		
Rapporteur(s) Datum benoeming	Jörg Leichtfried 10.1.2012		
Behandeling in de commissie	8.5.2012	18.9.2012	5.11.2012
Datum goedkeuring	6.11.2012		
Uitslag eindstemming	+: -: 0:	33 9 2	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Michael Gahler, Petra Kammerevert, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Ramon Tremosa i Balcells, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke		
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Patricia van der Kammen		
Datum indiening	13.11.2012		