



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 15.2.2008  
COM(2008) 66 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES  
PARLEMENT**

**Geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens**

**(Verslag over de toepassing van Richtlijn 2002/30/EG)**

## 1. INLEIDING

Sinds de opkomst van straalvliegtuigen in de jaren '60 en '70 is vliegtuiglawaai een gevoelige kwestie voor mensen die in de buurt van luchthavens wonen. De regeringen en de luchtvaartsector proberen het geluidsniveau van individuele luchtvaartuigen constant te verbeteren, met name door een mondiale overeenkomst (ICAO) te sluiten over de invoering van steeds strengere normen. Dit proces heeft geleid tot de vaststelling van de zogenaamde normen van hoofdstuk 2, 3 en 4. Gevolg hiervan is dat de huidige passagiersstraalvliegtuigen aanzienlijk minder lawaai produceren dan hun voorgangers.

Binnen de ICAO is een overeenkomst bereikt over een verbod op oudere en lawaaiërige luchtvaartuigen van hoofdstuk 2, en op basis van deze overeenkomst geldt sinds april 2002 in de EU een volledig vliegverbod voor dergelijke luchtvaartuigen.

De ICAO-raad heeft in juni 2002 een nieuwe geluidscertificeringsnorm goedgekeurd (Boekdeel 1, bijlage 16, hoofdstuk 4 van het Verdrag betreffende de internationale burgerluchtvaart), waarbij geluidsnormen zijn vastgesteld voor nieuwe luchtvaartuigen die sinds 1 januari 2006 in dienst zijn genomen. Er werd echter geen kalender voor de buitendienststelling van luchtvaartuigen van hoofdstuk 3 vastgesteld.

Bij gebrek aan een dergelijke kalender wordt de druk om geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens vast te stellen steeds groter. De geluidsnormen voor individuele luchtvaartuigen zijn wel strenger geworden, maar het toenemende verkeer op steeds meer luchthavens blijft een bron van bezorgdheid voor de omwonenden. Er is dan ook vraag naar aanvullende exploitatiebeperkingen op bepaalde luchthavens om de gevolgen van vliegtuiglawaai tijdens de meest gevoelige periodes ('s avonds, 's nachts en tijdens het weekend) te beperken. Voorts wordt er ook op aangedrongen het gebruik van oudere, lawaaiërige luchtvaartuigen, die marginaal conform zijn met hoofdstuk 3, te beperken.

Op 26 maart 2002 heeft de Gemeenschap Richtlijn 2002/30/EG betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap<sup>1</sup> aangenomen. Deze richtlijn geeft de lidstaten de mogelijkheid om nieuwe exploitatiebeperkingen op te leggen op individuele luchthavens, met name voor luchtvaartuigen die marginaal conform zijn met hoofdstuk 3, voor zover de lidstaten zich houden aan de zogenaamde “evenwichtige aanpak”, zoals uiteengezet in Resoluties A33-7 en A35-5 van de algemene vergadering van de ICAO. In dat zelfde jaar heeft de EU Richtlijn 2002/49/EG<sup>2</sup> goedgekeurd, waarbij vereist wordt dat strategische geluidsbelastingkaarten en actieplannen worden vastgesteld voor belangrijke burgerluchthavens<sup>3</sup> en in agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners, teneinde de schadelijke gevolgen (hinder inbegrepen) van blootstelling aan lawaai van het luchtverkeer te vermijden, te voorkomen of te verminderen. De Commissie zal in 2009 een afzonderlijk verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn indienen bij het Europees Parlement en de

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap, PB L 85 van 28.3.2002, blz. 40.

<sup>2</sup> Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai, PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.

<sup>3</sup> Momenteel vallen 76 door de lidstaten aangeduide luchthavens onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/49/EG.

Raad. In 2006 heeft de EU een herziene strategie voor duurzame ontwikkeling<sup>4</sup> goedgekeurd, die tot doel heeft “*verkeerslawaai terug te dringen, zowel aan de bron als door middel van beschermende maatregelen waardoor de schadelijke gevolgen voor de gezondheid zo gering mogelijk worden*”.

Artikel 14 van Richtlijn 2002/30/EG verplicht de Commissie om uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn bij het Europees Parlement en de Raad verslag uit te brengen over de toepassing daarvan. In dat artikel is gespecificeerd dat het verslag van de Commissie indien nodig vergezeld moet gaan van voorstellen voor de herziening van de richtlijn. Het hoofddoel van dit verslag is aan te geven in welke mate de doelstellingen van de richtlijn zijn verwezenlijkt en in welke mate de toepassing van de richtlijn heeft bijgedragen tot de verwezenlijking van die doelstellingen. Het verslag bevat dan ook een evaluatie van de doeltreffendheid van de richtlijn, en met name van de noodzaak om de in artikel 2, onder d), vermelde definitie van marginaal conforme vliegtuigen (d.w.z. vliegtuigen die voldoen aan de geluidsnormen, zoals vastgesteld in Hoofdstuk 3, met een cumulatieve marge van niet meer dan 5 EPNdB<sup>5</sup>, de zogenaamde “minus 5”-vliegtuigen) aan te scherpen.

In dit verslag worden ook veranderingen in de geluidssituatie sinds 2002 beoordeeld teneinde deze discussie in de juiste context te plaatsen en na te gaan in welke mate het regelgevingskader van de richtlijn heeft bijgedragen tot die veranderingen. Voor deze kwantitatieve en kwalitatieve werkzaamheden is een gedetailleerde inventaris nodig van de maatregelen op luchthavens die, in het kader van de richtlijn, al zijn genomen of zijn gepland.

## **2. EEN EVENWICHTIGE AANPAK**

Volgens de richtlijn moeten de lidstaten voor de geluidsproblematiek van luchthavens op hun grondgebied een evenwichtige aanpak volgen (artikel 4, lid 1). Een "evenwichtige aanpak"<sup>6</sup> is een aanpak waarbij de lidstaten de beschikbare maatregelen bestuderen om de geluidsproblematiek van een luchthaven op hun grondgebied aan te pakken, namelijk het te verwachten effect van een beperking van het vliegtuiglawaai bij de bron, maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, operationele procedures voor lawaaibestrijding en exploitatiebeperkingen (artikel 2, onder g).

De richtlijn heeft mede tot doel aan te geven in welke omstandigheden de lidstaten, overeenkomstig de ICAO-richtsnoeren, beperkingen mogen opleggen aan marginaal conforme luchtvaartuigen, hoe ze kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van de algemene doelstelling, namelijk voorkomen dat de geluidssituatie verder verslechtert, en hoe ze het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaai kunnen beperken of terugdringen.

Als reactie op de klachten van sommige ICAO-leden met betrekking tot Verordening (EG) nr. 925/1999<sup>7</sup> (de zogenaamde “hushkit”-verordening), is internationaal

---

<sup>4</sup> Raad van de Europese Unie, document 10117/06, 9 juni 2006.

<sup>5</sup> “Effective Perceived Noise in decibels”.

<sup>6</sup> Zie artikel 2, onder g), van Richtlijn 2002/30/EG.

<sup>7</sup> Verordening (EG) nr. 925/1999 van de Raad van 29 april 1999 betreffende de inschrijving en het gebruik in de Gemeenschap van bepaalde typen civiele subsonische straalvliegtuigen die werden aangepast en gecertificeerd als zijnde in overeenstemming met de normen van boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, derde uitgave (juli 1993), PB L 115 van 4.5.1999, blz. 1.

aanvaard dat individuele luchthavens het recht hebben om de activiteiten van luchtvaartuigen die marginaal conform zijn met hoofdstuk 3 te beperken binnen het kader van de evenwichtige aanpak. Krachtens deze verordening wordt in de Gemeenschap een verbod opgelegd aan “gerecertificeerde” luchtvaartuigen; dit zijn luchtvaartuigen die alleen dankzij hushkitting beantwoorden aan hoofdstuk 3. Toen de richtlijn van kracht werd, is deze verordening ingetrokken omdat de richtlijn de lidstaten de mogelijkheid biedt om op individuele luchthavens een verbod op te leggen aan marginaal conforme luchtvaartuigen.

### **3. INTERPRETATIE VAN DE RICHTLIJN**

Uit de antwoorden van 52 luchthavens<sup>8</sup> blijkt duidelijk dat niet alle luchthavens de voorschriften van de richtlijn op dezelfde wijze interpreteren.

De verplichtingen waaraan luchthavens zich moeten houden, lijken redelijk duidelijk: als de autoriteiten na 28 maart 2002 nieuwe exploitatiebeperkingen willen opleggen aan straalvliegtuigen voor passagiersvervoer, moeten zij krachtens de richtlijn de evenwichtige aanpak hanteren; dit betekent dat de beperkingen niet verder mogen gaan dan wat noodzakelijk is. Bovendien moeten lidstaten die beperkingen opleggen bepaalde procedures volgen met betrekking tot de kennisgeving van die beperkingen, de beoordeling en de toepassing. In de loop van dit proces moet het geplande effect van de beperkingen worden gekwantificeerd.

Met betrekking tot wat de richtlijn toestaat of verbiedt, lijken er twee twijfelgevallen te bestaan:

- (1) sommige luchthavens vinden het moeilijk om aan te geven wat dankzij de richtlijn is verwezenlijkt omdat veel van wat krachtens de richtlijn is toegestaan ook al krachtens de nationale wetgeving was toegestaan en omdat veel beperkingen al vóór 2002 door de lidstaten zijn opgelegd;
- (2) andere luchthavens zijn van mening dat de richtlijn geen uitdrukkelijk verbod op bepaalde vormen van beperkingen bevat.

---

<sup>8</sup> Interviews met luchthavens, gehouden door MPD Consultants in opdracht van de Europese Commissie.

#### **4. IMPACT VAN DE RICHTLIJN**

De meerderheid van de luchthavenexploitanten gaf te kennen dat de richtlijn geen directe invloed had op de geluidssituatie rond hun luchthaven. Sommige luchthavens gaven aan dat wat toegestaan is krachtens de richtlijn ook al mogelijk was krachtens de nationale wetgeving. Dit geldt met name voor luchthavens in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Een Duitse luchthaven vermeldde ook dat, hoewel de richtlijn beperkingen mogelijk maakt op luchtvaartuigen die marginaal conform zijn met hoofdstuk 3, sommige bilaterale overeenkomsten voor luchtdiensten dergelijke maatregelen verbieden.

Verscheidene luchthavens gaven aan dat de richtlijn het geluidsbeheer rond de luchthaven bemoeilijkt door de voorschriften van bijlage 2, volgens dewelke een raadpleging moet worden gehouden en een beoordeling moet worden opgesteld van de kosten en baten van alternatieve middelen om de geluidshinder rond luchthavens te beperken.

Twee luchthavens antwoordden dat ze bang waren door luchtvaartmaatschappijen te worden vervolgd na het nemen van maatregelen, omdat de voorschriften van bijlage 2 niet volledig zouden zijn nageleefd.

Sommige luchthavens gaven aan dat, hoewel de richtlijn geen directe invloed had op het geluidsbeheer, ze toch op een aantal punten een indirecte bijdrage leverde:

- de richtlijn doet dienst als een nuttige checklist van alle beschikbare maatregelen;
- het feit dat in de richtlijn de nadruk wordt gelegd op maatregelen met betrekking tot individuele luchthavens, vergemakkelijkt het opleggen van beperkingen;
- de richtlijn draagt bij tot een klimaat van vertrouwen tussen de belanghebbenden;
- de richtlijn heeft gezorgd voor gelijke kansen voor alle marktdeelnemers;
- de richtlijn heeft ook bij middelgrote en kleine luchthavens (die niet onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen) het bewustzijn doen groeien dat maatregelen mogelijk zijn en dat goede praktijken moeten worden gevolgd.

Een van de doelstellingen van de richtlijn was geluidsbeheer mogelijk te maken rond luchthavens met bijzondere geluidsproblemen. Of luchthavens met dergelijke problemen worden geconfronteerd, is gedeeltelijk afhankelijk van de maatregelen die mogelijk zijn krachtens hun nationale wetgeving. In landen waar de nationale wetgeving luchthavens toestaat aan geluidsbeheer te doen, werd minder gebruik gemaakt van de richtlijn dan in landen zonder een dergelijk wetgevingskader. In landen waar de nationale wetgeving niet doeltreffend is, kan de richtlijn echter wel hebben bijgedragen tot geluidsbeheer.

#### **5. OPGELEGDE BEPERKINGEN**

Beperkingen op luchtvaartuigen die marginaal conform zijn met hoofdstuk 3, gebaseerd op een cumulatieve marge (zoals gedefinieerd in de richtlijn) van 5 dB(A), hierna "Minus 5"-luchtvaartuigen genoemd, beperkingen op luchtvaartuigen met een cumulatieve marge van 8 dB(A) of meer, beperkingen op nachtvluchten en het gebruik van geluidsquota, inclusief het

mogelijke effect van die verschillende beperkingen op het verkeer, worden hierna beschreven. De verschillende maatregelen kunnen elkaar in zekere mate overlappen omdat het niet altijd mogelijk is duidelijke grenzen tussen deze maatregelen te trekken.

## 5.1. OPGELEGDE BEPERKINGEN: "MINUS 5"

Slechts twee luchthavens hebben niet-exploitatiegerelateerde beperkingen opgelegd aan "minus 5"-luchtvaartuigen.

Slechts vier luchthavens gaven te kennen dat ze uit hoofde van de richtlijn gedeeltelijke exploitatiebeperkingen<sup>9</sup> hebben opgelegd aan "minus 5"-luchtvaartuigen, en hebben deze maatregelen beschreven:

- drie luchthavens hebben een verbod op nachtvluchten met "minus 5"-luchtvaartuigen uitgevaardigd;
- één luchthaven heeft een verbod op het gebruik van "minus 5"-luchtvaartuigen op nieuwe routes uitgevaardigd (een soort toevoegingsverbod, mogelijk als voorloper van een exploitatieverbod).

Meer dan tien luchthavens die geen verboden of beperkingen hebben opgelegd, hadden wel verwacht dit te doen, waren of zijn voornemens dit te doen, of gaven aan dat ze dit in bepaalde omstandigheden zouden doen. Er zijn ook twee speciale gevallen (twee stadsluchthavens).

Een van de luchthavens die vast verwachten dergelijke maatregelen op te leggen, verwacht "snel" een volledig verbod op "minus 5"-luchtvaartuigen<sup>10</sup>, ter vervanging van een verbod op hushkits, dat dateert van vóór de richtlijn, en één luchthaven (uit de EER) zal op basis van nationale wetgeving van vóór de richtlijn vanaf 2008 een verbod op nachtvluchten met "minus 5"-luchtvaartuigen uitvaardigen;

- één luchthaven had een verbod op "minus 5"-luchtvaartuigen overwogen, maar liet dit plan varen nadat een belangrijke exploitant van een marginaal type luchtvaartuig overstapte op andere apparatuur en het verbod dus overbodig werd;
- drie luchthavens overwogen om in het kader van hun geluidsactieplannen beperkingen op te leggen aan "minus 5"-luchtvaartuigen;
- twee luchthavens waren van mening dat een beperking van de "minus 5"-luchtvaartuigen onafwendbaar zou zijn indien de lokale overheden exploitatiebeperkingen zouden moeten invoeren als tegenprestatie voor een verdere uitbreiding van de startbanen;

---

<sup>9</sup> Overeenkomstig artikel 6, lid 1, van de richtlijn zijn "partiële exploitatiebeperkingen" toegestaan voor niet-gespecificeerde types luchtvaartuigen, als onderdeel van de preferentiële hiërarchie van maatregelen in het kader van de evenwichtige benadering. Dit gaat vooraf aan de laatste mogelijke maatregelen, namelijk een verbod op marginale hoofdstuk 3-luchtvaartuigen.

<sup>10</sup> Deze luchthaven heeft er ook op gewezen dat een strengere definitie van marginaal conforme (d.w.z. "minus 8") luchtvaartuigen niet restrictiever zou zijn omdat de bestaande quota op nachtvluchten al strenger zijn.

- twee luchthavens gaven te kennen dat ze beperkingen op “minus 5”-luchtvaartuigen “zouden kunnen” opleggen, zonder de voorwaarden daarvoor te specificeren;
- twee stadsluchthavens laten luchtvaartuigen toe op basis van lokaal gemeten geluidsniveaus om tegemoet te komen aan lokale voorschriften inzake ruimtelijke ordening die de activiteiten van de luchthaven beperken; zij gebruiken hiervoor absolute in plaats van gecertificeerde geluidsniveaus. Dit is een duidelijk voorbeeld van het probleem van de verenigbaarheid van de richtlijn met de voorschriften inzake ruimtelijke ordening in sommige lidstaten.

De lidstaten hebben meegedeeld dat zij met betrekking tot de volgende luchthavens de voorschriften van de richtlijn toepassen:

“Minus 5”-luchtvaartuigen mogen geen nachtvluchten uitvoeren in Parijs en zullen vanaf 2008 ook overdag worden verboden. Dit maakt deel uit van de beleidsdoelstelling om het totale geluidsniveau te beperken tot het niveau van 1999-2001.

Op de Londense luchthavens is een nieuwe nachtvluchtregeling ingevoerd voor de periode 2006-2012.

Op Madrid-Barajas is na de zomer van 2006 een nieuwe reeks beperkingen ingevoerd, zoals een geleidelijk verbod op “minus 5”-luchtvaartuigen tussen 2007 en 2012 en beperkingen op nachtvluchten.

De resterende luchthavens hebben meegedeeld in het kader van de richtlijn geen beperkingen te hebben opgelegd (of te plannen) op “minus 5”-luchtvaartuigen.

Een luchthaven gaf aan dat een harmonisering van de manier waarop luchthavens marginaal conforme luchtvaartuigen definiëren tot meer duidelijkheid zou leiden.

## **5.2 OPGELEGDE BEPERKINGEN: "MINUS 8" EN MEER**

Enkele luchthavens hebben beperkingen opgelegd of overwogen beperkingen op te leggen die verder gaan dan de minus 5 dB(A). Slechts één luchthaven heeft al beperkingen opgelegd aan “minus 8”-luchtvaartuigen en nog drie andere luchthavens zijn voornemens een verbod op dergelijke luchtvaartuigen in te voeren:

- één luchthaven heeft al in 2003 een verbod op nachtvluchten met “minus 8”-luchtvaartuigen uitgevaardigd;
- één (stads-)luchthaven heeft verklaard voornemens te zijn tegen 2010 alleen luchtvaartuigen toe te laten die voldoen aan hoofdstuk 4;
- een andere stadsluchthaven gaf aan dat toekomstige verboden op nachtvluchten op hoofdstuk 4 gebaseerd zouden zijn;
- één luchthaven heeft verklaard voornemens te zijn in 2008 een verbod op “minus 8”-luchtvaartuigen in te voeren indien ze niet eerder verdwijnen ten gevolge van spontane vervanging van materiaal of vrijwillige samenwerking.

### **5.3. OPGELEGDE BEPERKINGEN: NACHTVLUCHTEN**

Gedeeltelijke geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen<sup>11</sup> zijn niet noodzakelijk gericht tegen luchtvaartuigen die in bepaalde mate conform zijn met hoofdstuk 3. Dergelijke algemene maatregelen vallen echter ook onder de richtlijn omdat ze formeel moeten worden beoordeeld alvorens ze mogen worden opgelegd.

Vier van de luchthavens die gereageerd hebben (waarvan drie stadsluchthavens<sup>12</sup>) zijn 's nachts gesloten. Van één luchthaven die niet gereageerd heeft, is geweten dat er beperkingen op nachtvluchten gelden. Bovendien zijn een aantal luchthavens gedurende een gedeelte van de nacht gesloten. Zeven luchthavens hebben een nachtverbod opgelegd aan luchtvaartuigen die marginaal conform zijn met hoofdstuk 3; één van die luchthavens heeft effectief een verbod opgelegd aan "minus 8"-luchtvaartuigen die marginaal conform zijn met hoofdstuk 3. Bovendien zijn op diverse Duitse luchthavens alleen luchtvaartuigen van de bonuslijst toegelaten<sup>13</sup>. Een relatief groot aantal luchthavens hanteert quota voor nachtlawaai, maar op sommige luchthavens gelden beperkingen op het aantal nachtelijke bewegingen. Ongeveer twintig luchthavens hebben aangegeven dat ze geen bijzondere nachtbeperkingen opleggen, met uitzondering van de mogelijke sluiting van een bepaalde start- en landingsbaan.

### **5.4. GELUIDSQUOTA OP LUCHTHAVENS**

Naast de beperkingen op marginaal conforme luchtvaartuigen of (gedeeltelijke) verboden op nachtvluchten, kan ook de toepassing van geluidsquota als een beperking worden beschouwd.

Geluidsquota beperken niet direct de exploitatie van een bepaald luchtvaartuig – in tegenstelling tot beperkingen op nachtvluchten en marginaal conforme luchtvaartuigen – maar ze beperken de toegang voor de volledige vloot. Geluidsquota leggen beperkingen op wat betreft het totale geluidsniveau tijdens een bepaald periode, bijvoorbeeld een seizoen of een volledig jaar. Ze moeten dan ook eerder als een exploitatiebeperking voor de luchthavens dan voor de luchtvaartmaatschappijen worden beschouwd.

Anderzijds beperken geluidsquota de toegang van straalvliegtuigen voor passagiersvervoer tot een luchthaven. Het is niet voor alle belanghebbenden duidelijk dat de richtlijn ook betrekking heeft op geluidsquota.

Veel luchthavens verkiezen geluidsquota boven exploitatiebeperkingen voor een bepaald luchtvaartuig. Met name in het VK wordt op veel luchthavens gebruik gemaakt van geluidsquota.

## **6. GEVOLGEN VAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN**

Sommige luchthavens hebben commentaar geleverd op de gevolgen van de ingevoerde exploitatiebeperkingen.

---

<sup>11</sup> Zoals gedefinieerd in artikel 2, onder e), van Richtlijn 2002/30/EG.

<sup>12</sup> Zoals vermeld in bijlage I bij Richtlijn 2002/30/EG.

<sup>13</sup> Een door het Duitse federale ministerie voor vervoer opgestelde lijst waarbij luchtvaartuigen van hoofdstuk 3 verder worden opgedeeld. Luchtvaartuigen op de lijst hebben een voordeel t.o.v. luchtvaartuigen die niet op de lijst staan. Ze zijn aan minder vluchtbeperkingen onderhevig en/of moeten lagere start- en landingsvergoedingen betalen.



Wat het gevaar op delokalisering betreft, merkte één luchthaven op dat, gezien de combinatie van zijn strategische locatie en hoog aandeel punt-puntverkeer, er weinig vrees bestond dat exploitanten zouden uitwijken naar een andere luchthaven. Een andere luchthaven gaf dan weer aan dat hij een verbod op luchtvaartuigen die marginaal conform hoofdstuk 3 zijn alleen zou overwegen als een dergelijk verbod verplicht zou worden toegepast op alle EU-luchthavens.

In de meeste gevallen waren de luchthavens van mening dat luchtvaartmaatschappijen een oplossing voor het geluidsprobleem zochten door mindere lawaaierige luchtvaartuigen te gebruiken en vluchten te herprogrammeren van nacht naar dag, in het geval van gedeeltelijke beperkingen.

Slechts één luchthaven deelde mee dat de beperkingen tot minder vluchten en een lagere frequentie hadden geleid.

In verband met deze kwestie dient ook te worden opgemerkt dat de opgelegde beperkingen in de praktijk niet altijd echte beperkingen zijn. Eén luchthaven heeft preventief een verbod opgelegd aan luchtvaartuigen die marginaal conform hoofdstuk 3 zijn om de lokale gemeenschap te tonen dat hij begaan is met geluidsbeheer en om exploitanten ervan te weerhouden dergelijke luchtvaartuigen te gebruiken. Op een andere luchthaven bedraagt de werkelijke geluidsmeting minder dan de helft van de geluidsquota. Anderzijds zijn er ook luchthavens die hun milieunormen opnieuw verlagen van zodra deze effect beginnen te hebben.

## **7. DE SECTOR LUCHTVAARTEXPLOITATIE**

De sector luchtvaartexploitatie is van oordeel dat de richtlijn ervoor zorgt dat luchthavens niet meteen hun toevlucht nemen tot exploitatiebeperkingen; voorts garandeert de richtlijn hen dat een redelijke termijn in acht wordt genomen bij de invoering van beperkingen en dat de kosten en baten van dergelijke beperkingen grondig worden beoordeeld.

Bepaalde types exploitanten waren van mening dat de bij de richtlijn opgelegde beperkingen op marginale luchtvaartuigen nauwelijks op hen van toepassing waren omdat hun vloot, door "natuurlijke" vervanging onder economische druk, nu al bijna volledig uit hoofdstuk 4-luchtvaartuigen bestaat. Andere segmenten van deze sector geven de voorkeur aan maximale bescherming tegen de beperkingen van de richtlijn; zij vinden dat de "natuurlijke" vervanging volstaat.

De sector expressluchtvervoer heeft bij de diensten van de Commissie aangedrongen op een herziening van de richtlijn om bepaalde definitie- en interpretatieproblemen op te lossen en om de bescherming waarop zij uit hoofde van de richtlijn recht meent te hebben, te verduidelijken en te verbeteren. Deze sector is van mening dat beperkingen, inclusief gedeeltelijke beperkingen, op hoofdstuk 4-luchtvaartuigen specifiek moeten worden verboden (zie artikel 6, lid 2, met betrekking tot stadsluchthavens), omdat op geluidsniveaus gebaseerde exploitatiebeperkingen en sancties de nachtelijke exploitatie van hoofdstuk 4-luchtvaartuigen kunnen verhinderen. Deze sector beschouwt exploitatiebeperkingen (zoals gecontroleerde geluidbeperkingen en preferentiële start- en landingsbanen) als een mogelijke "grijze zone" die moet worden verduidelijkt om te vermijden dat de vereiste van artikel 4, lid 4, namelijk dat beperkingen gebaseerd moeten zijn op gecertificeerde geluidsniveaus, wordt omzeild, en

om te garanderen dat discriminerende maatregelen, zelfs als ze niet zo zijn bedoeld, worden verboden.

## **8. LOKALE EN REGIONALE AUTORITEITEN**

In het licht van de beoordeling van de richtlijn hebben lokale en regionale autoriteiten en een aantal verenigingen aanbevelingen opgesteld<sup>14</sup>. In het algemeen gaan deze aanbevelingen veel verder dan de in de richtlijn voorgestelde exploitatiebeperkingen.

Met betrekking tot de organisatie van de luchthavenexploitatie en nachtvluchten wordt met name aanbevolen:

- meer aandacht te besteden aan de bevolkingsdichtheid bij het vastleggen van de vluchtroutes en maximaal gebruik te maken van nieuwe geluidsarme exploitatieprocedures, zoals glijvluchten (“continuous descent approach”);
- beter rekening te houden met de geluidsnormen van de Wereldgezondheidsorganisatie<sup>15</sup>;
- compensatiemaatregelen te nemen voor de meest getroffen personen;
- aandacht te besteden aan de wensen en verwachtingen van lokale groeperingen door betere informatie, inspraak van het publiek en bemiddeling.

De lokale en regionale autoriteiten concluderen dat, hoewel de geluidsproblemen door nachtvluchten variëren van de ene Europese luchthaven tot de andere, gerichte beperkingen op nachtvluchten en exploitatiebeperkingen de kern van nationale en EU-beleidsmaatregelen moeten vormen om te vermijden dat de nachtrust van de mensen die onder de vluchtroutes leven wordt verstoord.

Voorts moet ook aandacht worden besteed aan het vermijden van de stedelijke verloedering die zich lokaal kan voordoen ten gevolge van de ontwikkeling van een luchthaven. De aanbeveling luidt dat de economische ontwikkeling van perifere stedelijke gebieden niet mag worden losgekoppeld van de sociale ontwikkeling van deze gebieden. Dit betekent dat verder moet worden gekeken dan de positieve economische effecten ter compensatie van geluidsoverlast en luchtvervuiling: er moeten manieren worden gevonden om te vermijden dat de ontwikkeling van luchthavens tot lokale verarming leidt.

## **9. MARGINALE LUCHTVAARTUIGEN IN VLOTEN**

Het totale aantal marginale luchtvaartuigen dat gebruik maakt van communautaire luchthavens is relatief laag.

Het is bovendien weinig waarschijnlijk dat marginale kortereafstandsluchtvaartuigen van over zee gebruik zullen maken van Europese luchthavens (hoewel ze afkomstig kunnen zijn uit de

---

<sup>14</sup> Zie bijvoorbeeld: [http://www.airportregions.org/publications/doc/arc\\_special\\_report\\_2\\_2007.pdf](http://www.airportregions.org/publications/doc/arc_special_report_2_2007.pdf).

<sup>15</sup> Zie de aangekondigde richtsnoeren betreffende nachtgeluid op:  
[http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721\\_1](http://www.euro.who.int/Noise/activities/20040721_1).

Gemeenschap of uit buurlanden van Europa). Sommige maatschappijen gebruiken in het buitenland geregistreerde luchtvaartuigen voor de exploitatie van hun Europese activiteiten.

Om het "relatief lage aantal" marginale luchtvaartuigen in een ruimere context te plaatsen, is het toch nuttig te kijken naar het aandeel van generische types luchtvaartuigen die als marginaal kunnen worden gedefinieerd (Tabel 1).

Tabel 1: Aandeel van hoofdstuk 3-straalvliegtuigen in de vloot

Marginaliteit	Geïdentificeerde hoofdstuk 3-luchtvaartuigen -0 tot -10						* Niet-geïdentificeerde luchtvaartuigen	Totaal aantal straalvliegtuigen in vloten (alle types)
	-0 tot -5	-5 tot -8	-8 tot -10	Niet verder toewijsbaar	Totaal hoofdstuk 3			
EG, EER en Zwitserland	49 1,0%	151 3,2%	245 5,2%	107 2,3%	552 11,8%	72 1,5%	4 676 100,0%	
Europa	376 6,1%	219 3,6%	312 5,1%	135 2,2%	1 042 17,0%	498 8,1%	6 143 100,0%	
Wereld	1 201 5,6%	671 3,1%	1 460 6,8%	806 3,8%	4 138 19,4%	1 132 5,3%	21 345 100,0%	

\* Niet-geïdentificeerde vliegtuigen van types die aanzienlijke aantallen hoofdstuk 3-luchtvaartuigen omvatten.

Bron: door een consultant uitgevoerde analyse van JP Airline Fleets en databanken van DGAC & EASA.

In het algemeen blijkt uit de analyse dat de vloot die niet conform hoofdstuk 4 is, slechts een relatief klein gedeelte vormt van de totale vloot die gebruik maakt van EU-luchthavens.

Uit deze cijfers blijkt dat, zelfs wanneer alle luchtvaartuigen met een gecumuleerde hoofdstuk 3-marge van minder dan 10 dB niet meer zouden worden toegelaten, dit slechts betrekking zou hebben op een beperkt aantal opstijg- en landingsbewegingen.

## 10. RAMING VAN DE BEVOLKINGSAANTALLEN DIE WORDEN BLOOTGESTELD AAN LAWAAI

In tabel 2 worden drie mogelijk scenario's voor een geleidelijk verbod op marginale luchtvaartuigen voor de jaren 2010 en 2015 uiteengezet. Deze drie scenario's worden vergeleken met het basisscenario voor deze twee jaren:

- basisscenario – geen wijziging van de richtlijn en van de interpretatie en toepassing ervan door de luchthavens en geen wijziging van de vlootsamenstelling;
- scenario 1 – geleidelijk verbod op luchtvaartuigen van groep 1 – de invoering op communautaire luchthavens van een geleidelijk verbod op luchtvaartuigen die marginaal conform zijn met hoofdstuk 3; deze luchtvaartuigen zijn in de richtlijn gedefinieerd als luchtvaartuigen die met een cumulatieve marge van niet meer dan 5 dB(A) voldoen aan de certificeringsgrenzen van hoofdstuk 3;
- scenario 2 - geleidelijk verbod op luchtvaartuigen van groepen 1 en 2 - de invoering van een geleidelijk verbod op luchtvaartuigen die met een cumulatieve marge van niet meer dan 8 dB(A) voldoen aan de certificeringsgrenzen van hoofdstuk 3;

- scenario 3 - geleidelijk verbod op luchtvaartuigen van groepen 2 en 3 – de invoering van een geleidelijk verbod op luchtvaartuigen die met een cumulatieve marge van niet meer dan 10 dB(A) voldoen aan de certificeringsgrenzen van hoofdstuk 3; in dit geval zijn dus alleen activiteiten van hoofdstuk 4 toegestaan.

Tabel 2: ramingen van het totale aantal mensen dat wordt blootgesteld aan geluid t.g.v. communautaire luchthavens

	Totaal aantal mensen binnen Lden <sup>16</sup> 55dB (miljoen)	Totaal aantal mensen binnen Lnight <sup>17</sup> 45dB (miljoen)	Opmerking
2002	2,2	2,7	
2006	2,2	3,0	Tussen 2002 en 2006 is het aantal mensen binnen Lden 55dB met minder dan 0,1 miljoen gestegen
2010 Basisscenario	2,4	3,2	Tussen 2006 en 2010 stijgt het aantal mensen binnen Lden 55dB met 10%
2010 Scenario 1	2,3	3,1	Lden: daling met 4% t.o.v. het basisscenario Lnight: daling met 2% t.o.v. het basisscenario
2010 Scenario 2	2,3	3,1	Lden: daling met 5% t.o.v. het basisscenario Lnight: daling met 3% t.o.v. het basisscenario
2010 Scenario 3	2,3	3,1	Lden: daling met 6% t.o.v. het basisscenario Lnight: daling met 4% t.o.v. het basisscenario
2015 Basisscenario	2,7	3,2	Tussen 2010 en 2015 stijgt het aantal mensen binnen Lden 55dB met 9%
2015 Scenario 1	2,6	3,2	Lden: daling met 4% t.o.v. het basisscenario Lnight: daling met 2% t.o.v. het

<sup>16</sup> Deze geluidsindicator beschrijft het gemiddelde geluid tijdens de dag, avond en nacht (periode van 24 uur).

<sup>17</sup> Deze geluidsindicator beschrijft het gemiddelde geluid tijdens de nacht.

			basisscenario
2015 Scenario 2	2,6	3,2	Lden: daling met 4% t.o.v. het basisscenario Lnight: daling met 2% t.o.v. het basisscenario
2015 Scenario 3	2,5	3,1	Lden: daling met 5% t.o.v. het basisscenario Lnight: daling met 3% t.o.v. het basisscenario

Uit deze resultaten kunnen de volgende algemene conclusies worden getrokken:

- de contouren van het basisscenario zijn amper gewijzigd tussen 2002 en 2006;
- naar verwachting zullen de contouren van het basisscenario toenemen tussen 2006 en 2010: het totale aantal mensen dat wordt blootgesteld aan geluid zal in deze periode met 8 tot 10% stijgen;
- naar verwachting zullen de contouren van het basisscenario toenemen tussen 2010-2015: het totale aantal mensen dat wordt blootgesteld aan geluid zal stijgen met ongeveer 9% voor de indicator Lden 55dB en met ongeveer 2% voor Lnight 45dB (lagere stijging ten gevolge van beperkingen op nachtvluchten);
- het aantal mensen in de contouren Lnight 45dB is 25 à 30% groter dan in de contouren Lden 55dB;
- scenario 1 levert weinig vooruitgang op: een daling van het aantal personen met ongeveer 4% voor Lden 55dB en 2% voor Lnight 45dB;
- scenario 2 levert ongeveer evenveel vooruitgang op als scenario 1: een daling van het aantal personen met 4 à 5% voor Lden 55dB en 2 à 3% voor Lnight 45dB;
- scenario 3 levert ongeveer evenveel vooruitgang op als scenario 2: een daling van het aantal personen met 4 à 5% voor Lden 55dB en 3 à 4% voor Lnight 45dB.

De cijfers in tabel 2 hebben in de eerste plaats betrekking op het effect van de totale blootstelling aan geluid van marginale luchtvaartuigen op communautaire luchthavens; het zijn geen exacte ramingen van het aantal mensen dat aan geluid is blootgesteld. De meeste luchthavens hebben meegedeeld dat hun Lden- en Lnight-countouren en ramingen van de bevolkingsaantallen klaar of in voorbereiding zijn of gepland zijn voor later dit jaar. Gezien de vereiste van Richtlijn 2002/49/EG mag worden verwacht dat deze contouren tegen december 2007 aan de Commissie worden meegedeeld. De geharmoniseerde geluidskaarten zullen waarschijnlijk nauwkeuriger gegevens en preciezere bevolkingsramingen bevatten dan met het oog op de opstelling van dit verslag mogelijk is geweest voor alle luchthavens.

Uit een grondiger analyse van de tendensen in geluidsemissies op vijf EU-luchthavens (Amsterdam, Lissabon, Glasgow, Toulouse, Warschau)<sup>18</sup> blijkt dat de tendens verschilt van de ene luchthaven tot de andere. Uit deze vijf gevalsanalyses blijkt dat:

- de contouren voor alle luchthavens toenemen bij een ongewijzigde vlootsamenstelling. Deze groeit bedraagt 5 tot 15% voor de komende 4 jaar (2006-2010) en 18 tot 24% voor de periode 2006 – 2015;
- zelfs wanneer alle marginale hoofdstuk 3-luchtvaartuigen worden vervangen, de Lden 55-contouren naar verwachting zullen groeien met 13 tot 20% tot 2015. De groei van de Lnight 45-contouren bedraagt in dit scenario 14 tot 22%;
- voor elke luchthaven de ontwikkeling van de Lden 55-contouren sterk gelijk op die van de Lnight 45-contouren. Dit bevestigt dat de toenemende tendens van nachtlawaai de oorzaak is van de toename van het totale geluid (Lden);
- wanneer alle hoofdstuk 3-luchtvaartuigen zouden worden vervangen door hoofdstuk 4-luchtvaartuigen, de Lden 55-contouren zouden groeien met 4,5 tot 6,5%;
- de gevolgen van een vervanging van alle hoofdstuk 3-luchtvaartuigen door hoofdstuk 4-luchtvaartuigen voor de Lnight 45-contouren sterk verschilt van de ene luchthaven tot de andere;
- de resultaten variëren van een beperkte groei van 1,5% tot een groei van 7%, afhankelijk van de toepasselijke regeling voor nachtvluchten;
- het verschil in contouren tussen een vervanging van alle luchtvaartuigen met een marge < 5 dB door hoofdstuk 3-luchtvaartuigen, en een vervanging van alle luchtvaartuigen met een marge < 8 dB minder dan een half procent bedraagt.

Conclusie: deze gevalsanalyses bevestigen dat de contouren, met name 's nachts, naar verwachting aanzienlijk zullen groeien, waarbij de natuurlijke vervanging van de vloot zorgt voor een verlaging van de ramingen. Als de vloot uitsluitend uit hoofdstuk 4-luchtvaartuigen zou bestaan, zou de groei van de contouren sterk worden afgeremd op sommige luchthavens, door hun specifieke lokale situatie.

## 11. CONCLUSIES

- De richtlijn creëert een geharmoniseerde structuur voor een evenwichtige aanpak en is een nuttig instrument om te garanderen dat met alle belangen rekening wordt gehouden wanneer beperkingen worden overwogen.
- De richtlijn wordt echter maar voor een beperkt aantal luchthavens gebruikt; sommige belanghebbenden vinden dat de richtlijn niet duidelijk genoeg is en sommige lidstaten beschikten vóór de inwerkingtreding van de richtlijn al over soortgelijke bepalingen in hun nationale wetgeving.

---

<sup>18</sup> MPD Study of Aircraft Noise (2007).

- Bovendien is het effect van de richtlijn op marginaal conforme luchtvaartuigen beperkt omdat het, door de natuurlijke vervanging van deze luchtvaartuigen, om een relatief klein aantal gaat.
- In het algemeen is het aantal mensen dat hinder ondervindt van geluid, met name 's nachts, gestegen sinds de inwerkingtreding van de richtlijn. Dit is te wijten aan een algemene verhoging van het aantal verkeersbewegingen, ondanks de mogelijkheid om gedeeltelijke beperkingen op te leggen.
- Onze voorspelling is dat het aantal mensen dat hinder ondervindt van geluid zal blijven toenemen, hoewel de situatie kan verschillen van luchthaven tot luchthaven.
- De Commissie is dan ook voornemens na te gaan hoe de bepalingen en het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/30/EG kunnen worden verduidelijkt.
- Zij zal ook nagaan of wijzigingen van de huidige richtlijn, zoals de definitie van marginaal conforme luchtvaartuigen, nodig zijn. Zij zal daarbij rekening houden met de resultaten van de bovenvermelde ramingen, waaruit blijkt dat een strengere definitie van marginaal conforme luchtvaartuigen het aantal mensen dat hinder ondervindt van geluid zou kunnen doen dalen.
- In 2009 zal de Commissie de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2002/49/EG beoordelen wat de aanpak en het beheer van omgevingsgeluid rond luchthavens betreft, en zal zij een verslag indienen bij het Europees Parlement en de Raad.

De Commissie nodigt de belanghebbenden uit om in de volgende drie maanden hun reacties kenbaar te maken en streeft ernaar deze reacties op te nemen in de geplande beoordeling van de richtlijn.