



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 1.12.2011
SEC(2011) 1456 definitief

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

Samenvatting van de EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij het

Vorstel voor een verordening inzake regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de EU, tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002

Samenvatting van de EFFECTBEOORDELING

{COM(2011) 828 definitief}
{SEC(2011) 1455 definitief}

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

Samenvatting van de EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij het

Voorstel voor een verordening inzake regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de EU, tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002

Samenvatting van de EFFECTBEOORDELING

1. PROBLEEMSTELLING

1. Binnen de regelgevende context van de ICAO-verplichtingen¹ en de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid die in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie zijn uiteengezet, maakt Richtlijn 2002/30/EG² (hierna 'de richtlijn' genoemd), die onder de koepel van de richtlijn inzake omgevingslawaai³ valt, deel uit van de evenwichtige aanpak bij het beheer van geluid op EU-luchthavens.
2. Het doel van de richtlijn is de invoering van exploitatiebeperkingen op individuele luchthavens op coherente wijze te faciliteren, teneinde het aantal mensen dat ernstige hinder ondervindt van de nadelige gevolgen van vliegtuiglawaai te beperken of te doen afnemen.
3. Daartoe wordt in de richtlijn een gemeenschappelijk kader vastgesteld met regels en procedures voor de invoering van exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens, die de bescherming van het milieu rond de luchthavens moeten garanderen op een manier die verenigbaar is met de eisen van de interne markt, namelijk door soortgelijke exploitatiebeperkingen te overwegen op luchthavens met vergelijkbare geluidsproblemen.
4. Het gemeenschappelijk kader omvat:

¹ In 2001 heeft de algemene vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) het concept bekrachtigd van een 'evenwichtige aanpak' bij het beheer van vliegtuiglawaai. De evenwichtige aanpak van de ICAO vormt een beleidskader om op kosteneffectieve wijze het geluid op luchthavens te beperken en gebruik te maken van exploitatiebeperkingen, niet als eerste hulpmiddel maar pas nadat andere maatregelen zijn overwogen, namelijk een beperking van het geluid aan de bron, ruimtelijke ordening en operationele geluidsbeperkende procedures.

² 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 geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap (Voor de EER relevante tekst). PB L 85 van 28.3.2002, blz. 40-46.

³ Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai - Verklaring van de Commissie in het Bemiddelingscomité over de richtlijn inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai.

- *regels om het geluidsbeoordelingsproces in het algemeen uit te voeren*, waarmee rekening moet worden gehouden vóór de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen. Exploitatiebeperkingen worden gedefinieerd als met de geluidssituatie samenhangende maatregelen om de toegang van civiele subsonische straalvliegtuigen tot een luchthaven te beperken.
 - *specifieke regels voor het opleggen van exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen*, welke de luidruchtigste luchtvaartuigen in de vloot zijn. Ze worden in de richtlijn gedefinieerd als luchtvaartuigen met een cumulatieve marge van niet meer dan 5 decibel ten opzichte van de geluidscertificeringsplafonds in hoofdstuk 3.
 - *een procedure*⁴ die door de relevante autoriteiten moet worden gevolgd bij de invoering van nieuwe exploitatiebeperkingen.
5. Gezien de resultaten van de raadplegingen van belanghebbenden concludeert de Commissie dat, rekening houdende met de hierboven uiteengezette intrinsieke beperkingen van het EU-optreden, de in de richtlijn vastgestelde regels en procedures inzake de wijze waarop EU-luchthavens exploitatiebeperkingen opleggen, niet op coherente wijze worden toegepast en dat het effect ervan beperkt blijft. Dit komt met name tot uiting op twee niveaus:
- Ten eerste zijn de specifieke regels voor het opleggen van exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen, niet meer effectief. In de loop der jaren is het aantal marginaal conforme luchtvaartuigen betrekkelijk klein geworden omdat ze op natuurlijk wijze vervangen worden naar aanleiding van technologische ontwikkelingen. De definitie van marginaal conform luchtvaartuig is verouderd en de bijbehorende uitfaseringsperiode is niet langer passend.
 - Ten tweede hebben belanghebbenden meegedeeld dat, binnen het huidige juridische kader, op uiteenlopende wijze gebruik wordt gemaakt van exploitatiebeperkingen op luchthavens met grotendeels vergelijkbare lawaaiproblemen, hetgeen tot concurrentievervalsing kan leiden. Deze situatie is te wijten aan het feit dat de bestaande regels voor de algemene toepassing van het geluidsbeperkingsproces niet duidelijk en niet precies genoeg zijn. De bestaande procedure voor het opleggen van exploitatiebeperkingen wordt ook als te zwak beschouwd.

2. SUBSIDIARITEITSANALYSE

6. De richtlijn draagt bij tot de goede werking van het Europese luchtvervoerssysteem. Deze richtlijn komt tegemoet aan de doelstellingen van de artikelen 90 en 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).
7. Volgens artikel 4 van het VWEU moet EU-optreden op het gebied van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen, als onderdeel van het gemeenschappelijk luchtvervoersbeleid, worden gerechtvaardigd. Daarom is het in dit geval noodzakelijk dat het in artikel 5, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie

⁴ Deze procedure heeft betrekking op gebieden als overleg met belanghebbenden, voorafgaande kennisgeving aan de Commissie en de andere lidstaten en recht op beroep.

uiteengezette subsidiariteitsbeginsel in acht wordt genomen. In dat verband moeten twee aspecten worden beoordeeld.

8. Ten eerste is het belangrijk na te gaan dat de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt in het kader van hun nationaal grondwettelijk stelsel (de zogenaamde "noodzakelijkheidstoets"). In dit geval is de rechtvaardiging van het EU-optreden in de eerste plaats gebaseerd op de noodzaak om te garanderen dat internationale regels en procedures op uniforme en efficiënte wijze door de lidstaten ten uitvoer worden gelegd, teneinde een gelijk speelveld te creëren voor EU- en niet-EU-exploitanten.
9. Ten tweede moet worden nagegaan of en hoe de doelstellingen beter door een optreden van de EU kunnen worden verwezenlijkt (de zogenaamde "toets inzake de toegevoegde waarde van Europa"). Met betrekking tot dit initiatief bestaat de toegevoegde waarde van de EU uit uitvoeringsmaatregelen die rekening houden met de situatie op verschillende luchthavens en er tegelijk voor zorgen dat geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op kosteneffectieve wijze worden toegepast op plaatsen waar de geluidssituatie om maatregelen vraagt, en dat een passend, op de lokale situatie afgestemd evenwicht wordt gevonden tussen de diverse doelstellingen van het vervoers- en milieubeleid. Individuele maatregelen op het niveau van de lidstaten kunnen de werking van de interne markt in gevaar brengen.

3. DOELSTELLINGEN VAN HET EU-INITIATIEF

10. Binnen het hierboven uiteengezette specifieke regelgevingskader is de *algemene beleidsdoelstelling* van dit initiatief de gemeenschappelijke regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens verder te harmoniseren en te versterken, als onderdeel van het geluidsbeheersproces.
11. Het aldus herziene gemeenschappelijke kader bevordert de meest kosteneffectieve geluidsgelateerde oplossingen om de in de EU-, nationale of lokale regels vastgestelde doelstellingen inzake geluidskwaliteit te verwezenlijken. Het draagt ook bij tot de overkoepelende doelstelling van het geluidsbeleid, namelijk op prioritaire basis de schadelijke gevolgen, inclusief hinder, door blootstelling aan omgevingslawaai vermijden, voorkomen of beperken⁵.
12. In het licht van de vastgestelde oorzaken van de problemen, kan de algemene doelstelling van het voorgestelde initiatief worden vertaald in meer *specifieke doelstellingen*:
 - (1) de regels inzake marginale conforme luchtvaartuigen effectief toepassen, door de definitie van marginaal conforme luchtvaartuigen en de bijbehorende bepalingen inzake de uitfasering ervan te herzien⁶;

⁵ Zie artikel 1 van de richtlijn inzake omgevingslawaai (2002/49/EG).

⁶ Dit houdt ook in dat artikel 2, onder d), en artikel 6 van de 'regels inzake het opleggen van exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen' moeten worden herzien.

(2) zorgen voor coherentie bij het overwegen van exploitatiebeperkingen op luchthavens met grotendeels vergelijkbare geluidsproblemen, door:

- te verduidelijken hoe een geluidsbeoordelingsproces moet worden uitgevoerd;
- het procedurele kader voor de invoering van exploitatiebeperkingen te versterken.

13. Om de voortgang bij de verwezenlijking van de algemene en specifieke beleidsdoelstellingen te beoordelen, worden de volgende *operationele beleidsdoelstellingen* voorgesteld:

- de verhouding tussen spertijden en volledige exploitatiebeperkingen moet worden teruggebracht tot een niveau dat vergelijkbaar is met het niveau dat tegen 2020 door andere economische grootmachten zal worden bereikt, en tegelijk moet de blootstelling van burgers aan lawaai afnemen of in elk geval niet verder toenemen;
- Alle nieuwe exploitatiebeperkingen moeten maatregelen omvatten die gericht zijn tegen marginaal conforme luchtvaartuigen, teneinde de geluidsoverlast zoveel mogelijk te doen afnemen.

4. BELEIDSOPTIES

14. De logica van de beleidsopties is een weergave van de interactie tussen de twee problemen. Elke beleidsoptie bestaat uit twee hoofdcomponenten die elk betrekking hebben op een van de problemen. Bovendien is elke beleidsoptie zodanig opgesteld dat het geluidsklimaat minstens gelijk moet zijn aan dat bij ongewijzigd beleid (Beleidsoptie 1). Het verschil tussen de beleidsopties is de intensiteit van het optreden die, afhankelijk van de optie, meer gericht is op het eerste en minder op het tweede probleem. De aanpak van het probleem van marginaal conforme luchtvaartuigen (probleem 1) zal leiden tot minder en/of gerichtere exploitatiebeperkingen voor de overige (minder lawaaierige) luchtvaartuigen. Vandaar dat het belang van de problemen in verband met de correcte tenuitvoerlegging van de evenwichtige aanpak (probleem 2) afneemt voor de niet-marginaal conforme luchtvaartuigen.

Tabel 1: Probleemstelling, oorzaken en doelstellingen

<i>Specifieke doelstellingen</i>	<i>Beleidsopties</i>		
	BO2	BO3	BO4
De specifieke regels inzake marginaal conforme luchtvaartuigen effectief maken door:			

de verouderde definitie van marginaal conforme luchtvaartuigen te herzien	Luchtvaartuigen die onder hoofdstukken 3-12 van de EPNdB-norm blijven opnemen in de definitie van marginaal conforme luchtvaartuigen	Luchtvaartuigen die onder hoofdstukken 3-10 van de EPNdB-norm blijven opnemen in de definitie van marginaal conforme luchtvaartuigen	Luchtvaartuigen die onder hoofdstukken 3-8 van de EPNdB-norm blijven opnemen in de definitie van marginaal conforme luchtvaartuigen
een passende termijn te kiezen voor de uitfasering	Volledige uitfasering toegestaan binnen 4 jaar	Volledige uitfasering toegestaan binnen 2 jaar	Volledige uitfasering toegestaan binnen 2 jaar
<i>zorgen voor coherentie bij het overwegen van soortgelijke exploitatiebeperkingen op luchthavens met grotendeels vergelijkbare geluidsproblemen, door:</i>			
het procedurele kader voor de invoering van exploitatiebeperkingen te versterken	Oprichting van een steunpunt op EU-niveau voor de tenuitvoerlegging van de evenwichtige aanpak	Oprichting van een steunpunt op EU-niveau voor de tenuitvoerlegging van de evenwichtige aanpak	Oprichting van een steunpunt op EU-niveau voor de tenuitvoerlegging van de evenwichtige aanpak
te verduidelijken en te specificeren hoe een geluidsbeoordelingsproces moet worden uitgevoerd	Aanvullende regels inzake het toepassingsgebied van de raadpleging van belanghebbenden	Aanvullende regels inzake het toepassingsgebied van de raadpleging van belanghebbenden	Aanvullende regels inzake het toepassingsgebied van de raadpleging van belanghebbenden
	Grotere rechtszekerheid voor inbreukprocedures	Recht op onderzoek door de Commissie, met eventuele schorsing tot de herziene beoordeling passend wordt bevonden	Verplicht onderzoek en voorafgaande toestemming door de Commissie

15. De Europese wetgeving inzake luchthavenlawaai is op dit ogenblik in een richtlijn vastgesteld. Het is gedeeltelijk de keuze van dit wetgevingsinstrument die geleid heeft tot de grote verscheidenheid in de wijze waarop exploitatiebeperkingen in Europa worden opgelegd.
16. Om de bovenvermelde problemen op te lossen, wordt in beleidsopties 3 en 4 voorgesteld om de Commissie recht van onderzoek te verlenen. Dit wordt gerechtvaardigd door het feit dat, als de kosteneffectiviteit van een exploitatiebeperking niet is aangetoond, rekening houdende met andere instrumenten voor geluidsbeheer, de Commissie er dient op toe te zien dat een dergelijke maatregel kan worden geschorst tot de beoordeling op correcte wijze is uitgevoerd. Er moeten transparante, voor de hele EU geldende en geïnterpreteerde criteria worden opgesteld met betrekking tot de mogelijkheid om een exploitatiebeperking te schorsen.

17. De beleidsopties voorzien voorts ook in een actualisering van de definitie van marginaal conform luchtvaartuig. Deze definitie moet in alle lidstaten op dezelfde wijze worden toegepast omdat het een technische norm betreft die door die zelfde lidstaten is overeengekomen in de ICAO. Aangezien deze definitie in de toekomst waarschijnlijk moet worden aangepast aan de wetenschappelijke vooruitgang en de autonome vlootvernieuwing, voorzien alle beleidsopties in de mogelijkheid om de definitie te actualiseren via een gedelegeerd besluit van het passende comité.
18. Op basis van de bovenvermelde argumenten is een verordening waarschijnlijk beter geschikt om de wijzigingen van het beleid om te zetten in wetgeving.

5. EFFECTBEOORDELING

19. Uit de effectbeoordeling blijkt dat de drie beleidsopties duidelijke economische, maatschappelijke en milieueffecten hebben.

- Vanuit economisch oogpunt lijkt beleidsoptie 2 de voorkeur te genieten omdat ze de kleinste stijging van de administratieve kosten veroorzaakt. Deze beleidsoptie kan echter als een uitdaging worden beschouwd voor wat de internationale betrekkingen betreft. Beleidsoptie 3 vermijdt dit negatieve effect op de internationale betrekkingen maar voor deze optie zijn meer middelen uit de EU-begroting nodig. De administratieve last van deze beleidsoptie is vergelijkbaar met die van beleidsoptie 1.
- Ook vanuit maatschappelijk oogpunt is het effect van opties 2, 3 en 4 vergelijkbaar. Het enige grote verschil vloeit voort uit de mate waarin operationele maatregelen die gevolgen hebben voor de veiligheid van luchtvaartuigen worden onderzocht. Beleidsopties 2 en 3 worden vanuit dit opzicht als grotendeels gelijkwaardig beschouwd.
- Wat het milieu betreft, valt vooral op dat beleidsoptie 4 een relatief groot negatief effect kan hebben, te wijten aan de wisselwerking tussen operationele maatregelen inzake geluidsbeperking en klimaatverandering. Het milieueffect van beleidsopties 2 en 3 kan als grotendeels gelijkwaardig worden beschouwd.

Tabel 2: Samenvattende tabel van de effecten, in vergelijking met beleidsoptie 1

	<i>Beleidsoptie 2</i>	<i>Beleidsoptie 3</i>	<i>Beleidsoptie 4</i>
<i>Effect op de tenuitvoerlegging van de evenwichtige aanpak</i>	Gemiddeld	Gemiddeld	Hoog
<i>Economische effecten</i>			
<i>Effect op:</i>			
De efficiënte werking van het Europees luchtvaartnetwerk	Laag	Laag	Laag
Luchthavens	Gemiddeld	Gemiddeld	Laag
Vliegtuigexploitanten	Laag	Laag	Gemiddeld
Fabrikanten van vliegtuigcasco's en -motoren	Gemiddeld	Gemiddeld	Neutraal
Administratieve kosten	<i>Tot 1 800 000 euro/jaar</i>	<i>Tot 3 000 000 euro/jaar</i>	<i>Tot 4 200 000 euro/jaar</i>
EU-begroting	<i>Laag</i>	<i>Gemiddeld</i>	<i>Hoog</i>
Internationale betrekkingen	<i>Hoog</i>	Laag	Gemiddeld
<i>Maatschappelijke effecten</i>			
Effect op governance en participatie	Hoog	Hoog	Hoog
Effect op werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden	Laag	Laag	Laag
Effect op veiligheid	Laag	Gemiddeld	Gemiddeld
<i>Milieueffecten</i>			
Effect op geluid	Neutraal	Neutraal	Neutraal

Legende:

Negatieve effecten zijn in cursieve, vetgedrukte tekst tegen een donkeroranje achtergrond weergegeven.

'HOOG' betekent dat het zeer waarschijnlijk is dat ernstige effecten zullen optreden. 'GEMIDDELD' en 'LAAG' betekent dat het minder waarschijnlijk is dat ernstige effecten zullen optreden. De grootte van het effect hangt in alle gevallen af van de maatregelen die worden gekozen door lokale en nationale autoriteiten en exploitanten van luchtvaartuigen.

6. VERGELIJKING VAN OPTIES

6.1. *Samenhang*

20. Zoals blijkt uit het voorgaande is beleidsoptie 3 die meest samenhangende omdat ze een zorgvuldig evenwicht vormt tussen de maatregelen om de specifieke beleidsdoelstellingen te verwezenlijken. Deze beleidsoptie zal naar verwachting geen groot negatief effect hebben, en leidt derhalve tot de kleinste wisselwerking tussen economie, maatschappij en milieu.

6.2. *Effectiviteit*

21. Tabel geeft een kort overzicht van de effectiviteit van de beleidsopties, voor wat de in deel 3 vastgestelde specifieke beleidsopties betreft. Hieruit blijkt dat, wat de effectiviteit betreft, geen duidelijke rangorde kan worden bepaald. Niettemin lijkt beleidsoptie 3 de meest evenwichtige omdat ze het meest geschikte gamma aan maatregelen omvat om tegemoet te komen aan de vastgestelde doelstellingen.
22. Wat betreft de doelstelling in verband met de regels voor marginaal conforme luchtvaartuigen, hangt de effectiviteit van de beleidsopties af van hun niveau van ambitie met betrekking tot de geluidsprestaties van luchtvaartuigen. Op dit punt zal beleidsoptie 2 waarschijnlijk het best scoren omdat de herziene definitie van marginaal conform luchtvaartuig in deze optie het striktst is; ze heeft namelijk ook betrekking op luchtvaartuigen waarvan de geluidsprestaties onder de norm van hoofdstuk 3 -12EPNdB blijven, en die dus dicht aanleunen bij die van de luchtvaartuigen van hoofdstuk 4. Wat effectiviteit betreft, scoort beleidsoptie 4 dus het laagst, omdat ze het minst ambitieus is wat de geluidsprestaties van luchtvaartuigen betreft, terwijl beleidoptie 2 beter scoort dan beleidsoptie 3.
23. Wat betreft de coherentie bij de invoering van exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens, hangt de effectiviteit van de beleidsopties af van de graad van kwaliteitscontrole die wordt uitgevoerd. Beleidsoptie 4 biedt in dit opzicht de beste mogelijkheden. Deze optie is veel sterker gericht op het procedurele kader, en voorziet met name in een prominente rol voor de Commissie bij de kwaliteitscontrole van het beoordelingsproces. De Commissie wordt bevoegd voor het verplichte onderzoek van geplande exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens en moet vooraf toestemming geven voor dergelijke exploitatiebeperkingen. In vergelijking met beleidsoptie 4 is beleidsoptie 3 minder effectief omdat de kwaliteitscontrole niet systematisch plaatsvindt. Ze stelt de Commissie echter in staat om haar kwaliteitscontrole te richten op de meest problematische exploitatiebeperkingen. Beleidsoptie 2 zal naar verwachting veruit de minst effectieve zijn omdat het

onderzoek van de kwaliteit van het beoordelingsproces achteraf plaatsvindt, door middel van inbreukprocedures.

Tabel 3: Effectiviteit van de beleidsopties in het licht van specifieke beleidsdoelstellingen

<i>Specifieke beleidsdoelstellingen</i>	<i>Beleids optie 1</i>	<i>Beleids optie 2</i>	<i>Beleids optie 3</i>	<i>Beleids optie 4</i>
De specifieke regels inzake marginaal conforme luchtvaartuigen effectief maken door: de verouderde definitie van marginaal conforme luchtvaartuigen te herzien; een passende termijn kiezen voor de uitfasering.	neutraal	hoog	gemiddeld	laag
Zorgen voor coherentie bij het overwegen van soortgelijke exploitatiebeperkingen op luchthavens met grotendeels vergelijkbare geluidsproblemen, door: te verduidelijken en te specificeren hoe een geluidsbeoordelingsproces moet worden uitgevoerd; het procedurele kader voor de invoering van exploitatiebeperkingen te versterken.	neutraal	laag	gemiddeld - hoog	hoog

6.3. Efficiëntie

24. Aangezien het voorgestelde initiatief een procedureel karakter heeft, omvatten de totale kosten van de beleidsopties zowel administratieve kosten als kosten voor de EU-begroting.
25. In het licht van de hierboven uiteengezette ramingen lijkt beleids optie 2 de meest efficiënte te zijn, omdat ze de kleinste stijging van de administratieve kosten veroorzaakt. In deze beoordeling is echter geen rekening gehouden met de potentiële kosten van internationale geschillen op de sterk gemonialiseerde luchtvaartmarkt, hetgeen een negatief effect kan hebben op EU-exploitanten van luchtvaartuigen.

6.4. Conclusie

26. Gezien het voorgaande wordt de voorkeur gegeven aan beleids optie 3. Beleids optie 3 lijkt, met name wat de coherentie betreft, het best geschikt om de doelstellingen van deel 3 te verwezenlijken.

7. TOEZICHT EN EVALUATIE

27. Vijf jaar nadat zij de verordening heeft vastgesteld, zal de Commissie ze grondig evalueren en opnieuw bekijken. Naast de bewijzen die worden verzameld tijdens onderzoeks- of beroepsprocedures in specifieke gevallen, houdt de Commissie permanent toezicht op een reeks kernindicatoren die worden geactualiseerd om de effectiviteit van de verordening te volgen.

Tabel 4: Indicatoren voor het toezicht

<i>Kernindicatoren</i>	<i>Definitie</i>	<i>Relevantie</i>
<i>Toezicht op de geluidsprestaties van luchtvaartuigen en kwaliteit van het beleid inzake geluidsbeheer</i>		
<i>Geluidscertificering</i>	Deze indicator geeft de geluidsprestaties van nieuwe luchtvaartuigen weer	Deze indicator houdt toezicht op de voortgang van de geluidsprestaties van nieuwe luchtvaartuigen
<i>Aantal bewegingen van marginaal conforme luchtvaartuigen</i>	Deze indicator geeft het aantal uitgevoerde vluchten met marginaal conforme luchtvaartuigen in de ECAC-regio weer (desgewenst per luchthaven en luchtvaartmaatschappij)	Deze indicator geeft de tendensen in het gebruik van marginaal conforme luchtvaartuigen weer
<i>Overzicht van exploitatiebeperkingen en mix van geluidsbeperkende maatregelen</i>	Deze nieuwe indicator verzamelt informatie uit geluidsactieplannen en prestatieplannen met betrekking tot de kwaliteit van geluidsbeperkende maatregelen.	Deze indicator geeft de kwaliteit van het geluidsbeoordelingsproces weer.