



Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil in de Regeling burgerluchthavens de voorgeschreven bepalingmethoden van de Lden-geluidbelasting aanpassen. Op dit moment wordt vliegtuiggeluid en helikoptergeluid bepaald met het Nederlandse Rekenmodel (NRM). Dit wordt vervangen door de Europese bepalingmethoden Doc29 (voor vliegtuiggeluid) en NORAH (voor helikoptergeluid).

AOPA Netherlands is onderdeel van de internationale IAOPA en werkt daardoor actief samen met de 29 Europese AOPA-organisaties om de Europese regelgevers te doordringen van de belangen van de General Aviation. Mondiaal zijn er 73 nationale AOPA's actief. AOPA Netherlands zet zich sinds 1978 in voor de belangen van vliegers en vliegtuigeigenaren. Wij hebben een goede samenwerking met de andere vertegenwoordigers van de GA in Nederland, zoals de KNVvL (Luchtsporten), de NACA (commerciële GA), de NVAV (amateur vliegtuigbouwers) en de vliegclubs. Door de overheid worden we betrokken bij nationaal en regionaal overleg. Wij vergaderen regelmatig met partijen als; het Ministerie van Infrastructuur & Milieu, de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL & T) en de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Wij nemen actief deel aan werkgroepen als; Taskforce Veilig Gebruik Luchtruim, Toekomstvaste GA locaties, het overleg over de invoering van de EASA brevetten en de Duurzame Luchtvaart Tafel.

De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) is de vereniging voor luchtsporters en liefhebbers van de lichte luchtvaart. De KNVvL is als bondsbureau aangesloten bij NOC-NSF en de internationale federatie FAI. De vliegende afdelingen beslaan aerobatics, ballonvaren, deltavliegen, gemotoriseerd vliegen, historische luchtvaart, parachutespringen, paramotorvliegen, paragliding en zweefvliegen.

Met betrekking tot de invoering van Doc29 voor het bepalen van vliegtuiggeluid zijn wij van mening dat;

1. Doc29 is bedoeld voor grote straalvliegtuigen die gecertificeerd zijn volgens Hoofdstuk 3 of Hoofdstuk 4 van het document "ICAO Annex 16 Volume 1";
2. De nieuwe rekenmethode niet werd ontworpen voor het bepalen van geluid voor lichte propeller vliegtuigen. In het ECAC-document dat de toepasbaarheid van Doc29 beschrijft, staat dat toepassing van Doc29 voor lichte propellervliegtuigen in zekere mate mogelijk is als die een klein deel van de geluidsproductie veroorzaken. Wanneer echter rond een vliegveld de geluidsproductie wordt gedomineerd door de kleine luchtvaart, wordt Doc29 ongeschikt geacht. Dit staat ook verwoord in de Staatscourant van 1 maart 2022;
3. Er een onder- of overschatting van de geluidsbelasting kan ontstaan als het luchtverkeer grotendeels bestaat uit lichte vliegtuigen, vanwege het ontbreken van voldoende representatieve geluidemissiegegevens en bij toewijzing aan de vliegtuigtypen die wel in de rekenmethode beschikbaar zijn. Dit kan een doorwerking hebben in de geluidscontour waardoor deze contour mogelijk sneller met geluid wordt gevuld dan daadwerkelijk aan de orde is;
4. De omzetting van geluidsruimte van NRM naar Doc29 veel onzekerheid met zich meebrengt. Met name voor de General Aviation zijn de gevolgen slecht in te schatten;
5. Op basis van bovenstaande feiten het zeer wel mogelijk is dat verdringing danwel beperking van General Aviation activiteiten op basis van een mogelijk onjuiste of ongeschikte rekenmethode, een reëel gevaar is.
6. Rekening gehouden zal worden met de resultaten van het landelijk uitgevoerde onderzoek "*Beleving van kleine luchtvaart in Nederland. Rapportage over het thema kleine luchtvaart in het Onderzoek Beleving Woonomgeving 2021*", gepubliceerd in 2022. (auteurs J. Devilee, R. van Poll en S. Simon). Het onderzoek laat zien dat mensen, in vergelijking met wegverkeer, weinig hinder hebben van kleine luchtvaart. Inwoners van Nederland van 16 jaar en ouder horen dit dagelijks veel minder vaak dan wegverkeer, zo stelt het rapport.

Wij pleiten ervoor dat de huidige geluidsruimte die beschikbaar is voor General Aviation activiteiten in stand blijft om het aantal GA-vluchten dat in 2023 werd uitgevoerd ook in de toekomst te kunnen blijven accommoderen. Daarnaast pleiten wij voor de introductie van een rekenmethode die recht doet aan een uitbreiding van het aantal GA-vluchten binnen de huidige geluidsruimte in de wetenschap dat de vloot onderhevig is aan modernisering, er sprake is van technische innovaties die de vloot stiller en efficiënter maken en er een duidelijke migratie te zien is naar zogenaamde Microlight Aeroplanes die wettelijk moeten voldoen aan strenge geluidseisen en derhalve gebruik maken van zuinige en stille motoren.

-0-0-0-0-