

Zienswijze van Breda International Airport N.V. inzake internetconsultatie **Wijziging Regeling burgerluchthavens vanwege een nieuw rekenvoorschrift voor geluidbelasting**

Ruim een jaar geleden hebben wij via een briefing van het Ministerie de voornemens over de invoering van Doc29 vernomen.

Wij stonden op dat moment aan de vooravond van de implementatie van een nieuw Vliegveld Administratie Systeem (zgn. VVAS 2.0.), wat in principe door meerdere vliegvelden wordt gebruikt (nu 7 regionale vliegvelden) via één centrale server, en qua indeling gebaseerd op het huidige NRM.

Deze maand werken wij een jaar met het nieuwe systeem, waar ook geleidelijk nieuwe elementen aan worden toegevoegd, zoals bijvoorbeeld de automatische communicatie tussen de lokale systemen: bij invoering op veld A naar bestemming B, komt de “regel” automatisch op het scherm van bestemming B, zodat men zicht heeft op het verkeer, maar ook een vorm van opvolging indien dit verkeer niet aankomt.

In de initiële briefing zijn er zorgen geuit over de inspanningen van de General Aviation sector over de gevolgen van een transitie van NRM (8 geluid categorieën) naar Doc29 (11 geluid categorieën). Immers, in een omgeving waar meerdere velden met één systeem werken, rekening houdend met de wijze waarop de transitie is ingericht, leidt tot de volgende zorgen:

- De software van het nieuwe systeem zal moeten worden aangepast.
- Het nieuwe systeem zal op zowel NRM als DOC29 principes moeten draaien, terwijl de transitie naar DOC29 voor de velden mogelijk 10 jaar in beslag neemt. De consequenties voor een “integraal” systeem en de gevolgen voor de werking zijn volledig onduidelijk. Velden binnen één systeem draaien op twee methodieken.
- In het afgelopen jaar is de database van het nieuwe systeem uitgebreid van de standaard set van vliegtuigen op het nationale luchtvaartregister, naar bijna het dubbele aantal (buitenlands geregistreerde vliegtuigen in Nederland, maar ook bezoekers vanuit andere landen. De beschikbaarheid van data loopt via de centrale server, maar dat worden twee databases t.b.v. twee methodieken binnen één systeem.
- Breda beprijsd al jaren de landingsgelden op geluid. Met succes. Uit de recente jaaranalyse blijkt dat >40% in de laagste geluidklasse zit, >80% in de 4 laagste geluidklassen en <1,5% in de twee hoogste geluidklassen. Binnen het nieuwe administratiesysteem is dit een “virtuele” knipkaart, waarbij elke knip een vast bedrag is en de tarieven op basis van geluid van één knip tot tien knippen. Plus toeslagen voor na 19.00 uur en zondagen, uitgedrukt in een knip extra). Dat systeem moet softwarematig aangepast worden aan een nieuw tariefensysteem.
- Het systeem is ook gekoppeld aan facturatie/boekhoudsystemen. Dat zal ook een revisie moeten ondergaan.
- Vanuit de GA velden is er dus veel energie gestoken in een systeem wat iets toevoegt aan de bedrijfsvoering. Voor wat betreft Doc29 is de toegevoegde waarde nog erg onduidelijk voor General Aviation operaties. In de kleine lettertjes van DOC29 staat dat het systeem niet geschikt is voor General Aviation. Dat is ook wel te begrijpen, want om tot een toegevoegde waarde te komen zijn nauwkeuriger -real-time- flight data benodigd. Welke op luchthavens van nationaal belang ruimschoots voorhanden zijn. Maar op velden met uitsluitend klein verkeer zijn deze data niet beschikbaar en is het aantal variabelen eigenlijk oneindig. Het is dus onduidelijk wat voor velden met klein verkeer de toegevoegde waarde is ten opzichte van het huidige systeem, wat meer gebaseerd is op modellering met standaard profielen. Maar

wat eigenlijk goed functioneert en eenzelfde relatieve vullingsgraad gaat opleveren. Zijn de berekende waarden met beperkte data voor DOC29 nu zoveel waardevoller dan met het NRM?

- De investeringen en bijdragen, die zijn getroost door de gebruikers van het nieuwe VVAS systeem, worden binnen een jaar van gebruik al ongewis ten gunste van een systeem waar de toegevoegde waarde onzeker is. De aanpassingen die de ontwikkelaar en beheerder van het systeem moet maken, de gevolgen voor gebruikers/afnemers, zijn onduidelijk in financieel én operationeel opzicht.
- De velden met een “individueel” systeem wat door anderen wordt voorzien, kampen in meer of mindere maten met dezelfde uitdagingen.
- Dat de invoer van data hetzelfde blijft en dat de output, benodigd voor de geluidberekening, eenvoudig kan worden gegenereerd, zal ongetwijfeld waar zijn. De mededeling dat deze wijzigingsregeling geen verandering brengt van de administratieve lasten en nalevingskosten voor burgers en/of het bedrijfsleven mee, is voor velerlei uitleg vatbaar. Hangt van de definitie af van administratieve lasten en nalevingskosten. Het ontwikkelen van dit systeem, het aanpassen ten behoeve van General Aviation en de invoering brengen ongetwijfeld hoge kosten mee voor de overheid, de gevolgen voor de sector zijn onoverzichtelijk en onzeker. Er is voor zo ver bekend geen impact analyse gemaakt voor de gevolgen voor de General Aviation sector. Terwijl de toegevoegde waarde onduidelijk blijft. Dat de “getrapte” invoering grote gevolgen heeft voor het “integrale” systeem is evident, en voorgaand uitgelegd.

In samenvatting, er lijkt onvoldoende oog te zijn voor de impact van de invoering van DOC29 op General Aviation vliegvelden. De hiermee samenhangende kosten voor de ombouw van bestaande systemen zijn niet helder. De effecten op een “integraal” systeem zijn niet goed in beeld.

Een aantal zaken zullen ongetwijfeld oplosbaar zijn, maar vergen nader overleg met de partijen voor wie de invoering van DOC29 eerder nadelen dan voordelen lijkt te hebben.

Met de huidige perceptie van de transitie van NRM naar DOC29 zien wij nog niet welke toegevoegde waarde dit gaat geven voor de General Aviation velden, dus zien een vervolgesprek met belangstelling tegemoet.