

Zienswijze van Zeeland Airport B.V. / Vliegveld Midden-Zeeland 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.

Op dat moment stonden we aan de vooravond van de implementatie van VVAS 2.0, een nieuw VliegVeld Administratie Systeem. Dit systeem zal worden gedeeld door meerdere vliegvelden, waarbij momenteel zeven regionale vliegvelden via één centrale server zijn aangesloten. De structuur van VVAS 2.0 is gebaseerd op het huidige Nederlands Referentie Model (NRM).

VVAS was vroeger in handen van iemand die helaas ongeveer zes jaar geleden is overleden. Hierdoor was het niet langer mogelijk om VVAS te updaten en de continuïteit te waarborgen. In 2020 nam VliegVeld Midden-Zeeland het initiatief en zorgde ervoor dat VVAS een nieuwe versie kreeg, VVAS 2.0, waarbij de continuïteit nu gewaarborgd is. De kosten voor de update van dit programma hebben wij uit eigen middelen gefinancierd.

Tijdens de initiële briefing zijn er zorgen geuit over de inspanningen van de General Aviation sector met betrekking tot de overgang van NRM (8 geluidscategorieën) naar Doc29 (11 geluidscategorieën). In een omgeving waar meerdere vliegvelden met één systeem werken, en rekening houdend met de wijze waarop de transitie is ingericht, leiden de volgende punten tot bezorgdheid:

- **Software Aanpassingen:** De software van het nieuwe systeem zal moeten worden aangepast.
- **Dualiteit van Systemen:** Het nieuwe systeem zal zowel op NRM als DOC29 principes moeten draaien, terwijl de transitie naar DOC29 voor de vliegvelden mogelijk tien jaar in beslag neemt. De gevolgen voor een "integraal" systeem zijn onduidelijk, aangezien vliegvelden binnen één systeem op twee methodieken draaien.
- **Uitbreiding van de Database:** De database van het nieuwe systeem is het afgelopen jaar uitgebreid van de standaard set vliegtuigen in het nationale luchtvaartregister naar bijna het dubbele aantal, inclusief buitenlands geregistreerde vliegtuigen in Nederland en bezoekers uit andere landen. De data wordt via de centrale server beheerd, maar er zullen twee databases ontstaan voor de twee methodieken binnen één systeem.
- **Koppeling met Facturatie/Boekhoudsystemen:** Het systeem is ook gekoppeld aan facturatie- en boekhoudsystemen, die eveneens een revisie zullen moeten ondergaan.
- **Onzekerheid rondom Toegevoegde Waarde van Doc29:** General Aviation velden hebben veel energie gestoken in een systeem dat hun bedrijfsvoering verbeterde, maar de toegevoegde waarde van Doc29 voor General Aviation operaties blijft onduidelijk. Doc29 is volgens de kleine lettertjes niet geschikt voor General Aviation, omdat nauwkeuriger real-time vluchtdata vereist zijn, die niet beschikbaar zijn op kleine velden.
- **Kosten en Onzekerheden:** De investeringen in het nieuwe VVAS-systeem worden binnen een jaar van gebruik al onzeker ten gunste van een systeem waarvan de toegevoegde waarde onzeker is. De financiële en operationele gevolgen voor gebruikers en afnemers zijn onduidelijk.

- **Administratieve Lasten en Nalevingskosten:** Hoewel de invoer van data hetzelfde blijft en de output voor geluidsberekeningen eenvoudig kan worden gegenereerd, zijn de administratieve lasten en nalevingskosten voor burgers en het bedrijfsleven voor velerlei uitleg vatbaar. De ontwikkeling en aanpassing van dit systeem brengen hoge kosten met zich mee voor de overheid, en de gevolgen voor de sector zijn onoverzichtelijk en onzeker. Er is voor zover bekend geen impactanalyse gemaakt voor de General Aviation sector, terwijl de toegevoegde waarde onduidelijk blijft. De gefaseerde invoering heeft grote gevolgen voor het "integrale" systeem.
- **Geluidsgebaseerde Landingsgelden:** Vliegveld Midden-Zeeland en een aantal ander vliegvelden hanteren al jaren geluidsgebaseerde landingsgelden met succes. In de afgelopen jaren hebben we een verschuiving waargenomen waarbij steeds meer vliegtuigen in een lagere geluidsklasse vallen. De invoering van het Doc29 systeem moet softwarematig aangepast worden aan een nieuw tariefstelsel. Daarnaast is er een complicatie omdat de landingsgelden zijn gebaseerd op de 8 geluidscategorieën van het NRM. Dit betekent dat vliegvelden straks of met 8 of met 11 geluidscategorieën gaan werken, wat voor verdere verwarring en administratieve uitdagingen kan zorgen zowel voor het programma als voor de vliegvelden.

Daarnaast werken er ook nog vliegvelden met een individueel systeem en die zullen te maken krijgen met dezelfde uitdagingen.

In samenvatting lijkt er onvoldoende aandacht te zijn voor de impact van de invoering van DOC29 op General Aviation vliegvelden. De hiermee samenhangende kosten voor de aanpassing van bestaande systemen zijn onduidelijk, en de effecten op een "integraal" systeem zijn nog niet goed in kaart gebracht.

Hoewel sommige kwesties zeker oplosbaar zijn, vergen ze nader overleg met de betrokken partijen, voor wie de invoering van DOC29 meer 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 zal bieden voor de General Aviation velden. We kijken daarom uit naar een vervolgsprek om deze zorgen verder te bespreken.