

Naar aanleiding van het gesprek met de Burgemeester Cazemier en ambtenaar van de gemeente Krimpenerwaard reageren wij als sector (bestaande uit Vliegclub Rotterdam, de Rotterdamse Aeroclub en AOPA Aircraft Owners and Pilots Association) op uw verzoek als bedoeld in het besluit van 11 december 2018 betreffende het laagvlieggebied Krimpenerwaard.

Gebieden voor het oefenen van nood en voorzorgslandingen.

In het Besluit burgerluchthavens en de Regeling Toezicht Luchtvaart heeft het Ministerie Infrastructuur en Waterstaat de voorzorgs- en noodlandingen nader geregeld.

Waar is een laagvlieggebied voor nodig?

Iedere piloot in opleiding of tijdens tussentijdse toetsten om zijn/haar vaardigheden te controleren worden noodsituaties getraind en getoetst. Daar horen vaak ook noodlandingen en voorzorgslandingen bij. Hier wordt gesimuleerd dat er een motorstoring optreedt en oefent de piloot welke handeling hij/zij moet uitvoeren om de noodsituatie op te lossen of het vliegtuig veilig aan de grond te zetten. Tijdens deze oefeningen is er dus altijd een Instructeur of Examiner aan boord. Het aantal keren dat deze oefening uitgevoerd wordt is tot een minimum gereduceerd om overlast te beperken. Het oefenen van noodprocedures is van essentieel belang voor de veiligheid van piloot en passagiers en de vaardigheden van de piloot.

Hoe gaat het in zijn werk?

Als er een oefening wordt gedaan in een laagvlieggebied worden er tijdens de vluchtvoorbereidingen naar veel zaken gekeken. Het weer is er één van. Ook wordt gekeken naar het seizoen. De vlieger wil (net als iedere verantwoordelijke burger) geen overlast veroorzaken bij omwonenden of aan (broedende) vogels. Daarnaast is de vogeltrek een factor om rekening mee te houden. Een vogelaanvaring kan een gevaarlijke situatie voor de vliegers opleveren. Die situatie wil een vlieger dus ook niet opzoeken. De vogeltrek wordt vastgelegd in een zogenaamde Birdtam. Deze wordt iedere dag gemaakt onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van I&W en is te vinden onder: <http://www.ais-netherlands.nl/aim/2019-05-09-AIRAC/html/index-en-GB.html> Part 2 ENR. 5.6 Dit is een officieel document waar de belangrijke informatie over vogeldichtheid en vogeltrek te vinden zijn. Er zijn ook aanvullingen met vogeltrek per dagdeel. Het spreekt voor zich dat dit een onderdeel van de vluchtplanning is. De oefening wordt doorgesproken voor de start en tijdens het examen of de instructievlucht uitgevoerd. Alle voorzorgsmaatregelen die noodzakelijk zijn worden in acht genomen. Alle vliegers die worden opgeleid voor de kleine en grote luchtvaart moeten de noodprocedures oefenen en weten wat ze in voorkomende noodsituaties

moeten doen. Iedere passagier verwacht van een piloot dat deze goed is opgeleid en recent is getraind om een veilige vlucht te waarborgen.

Tijdens de oefening reduceert de Instructeur of de Examiner het vermogen van de motor naar stationair om de piloot te trainen in het uitvoeren van de juiste handelingen om ofwel het probleem op te lossen danwel een veilige landing te kunnen uitvoeren. Alle veiligheidsoverwegingen spelen dan een rol. Inclusief de kans op een vogelaanvaring. Als de motor stationair draait maakt het vliegtuig geen of heel weinig geluid. Van geluidsoverlast zal dus geen sprake zijn. Zodra de vlieger de noodprocedures heeft uitgevoerd en het juiste landingsterrein heeft aangevlogen zal hij weer rustig gas geven en naar de normale hoogte vliegen. De oefening is een verplicht onderdeel van de opleiding en het examen.

Hoe gaan wij om met klachten?

De vliegclubs in Rotterdam hebben regelmatig overleg met de luchthaven Rotterdam en DCMR, waar de klachten centraal worden geregistreerd. Daar worden minutieus alle klachten die zijn binnengekomen en die de vliegscholen en vliegclubs betreffen besproken. Daar wordt bepaald welke maatregelen noodzakelijk zijn om de klachten te mitigeren. Iedere klacht wordt serieus behandeld en besproken. In de afgelopen tijd is het aantal klachten geminimaliseerd en komen er vrijwel geen klachten die de GA betreffen meer binnen. Het systeem van klachtenbehandeling blijft echter in stand.

Hoe gaan wij om met geluidsoverlast?

De kleine luchtvaart draagt in beperkte mate bij aan de geluidsproductie rondom het vliegveld Rotterdam. De GA probeert steeds meer rekening te houden met de gerechtvaardigde belangen van de omwonenden. Kleine vliegtuigen worden ook steeds stiller en daardoor neemt de overlast van de GA af. De piloten hebben samen een aantal "werkafspraken" gemaakt die zijn vastgelegd in een Convenant. Deze afspraken zijn te vinden onder :

(https://www.aopa.nl/userfiles/vluchtplanning/333_gedragscode_v_2013.pdf?sid=1)

Conclusie en aanbevelingen:

De vliegscholen en vliegclubs en AOPA als koepelorganisatie zijn zich ervan bewust dat met zorg moet worden omgegaan met de laagvlieggebieden in Nederland. Dat er rekening moet worden gehouden met de gerechtvaardigde belangen van mens en dier. Dat alleen gebruik kan worden gemaakt van de laagvlieggebieden na zorgvuldige voorbereiding. De aanwezigheid van voldoende kennis en kunde om de oefeningen die in de bedoelde gebieden moeten worden uitgevoerd veilig en met zo min mogelijk overlast te kunnen uitvoeren is essentieel. De sector is graag bereid nader te overleggen om gebruik en frequentie en timing van het gebruik van het gebied te

bespreken. Het lijkt echter onwaarschijnlijk dat het beperken van het hele gebied kan worden bewerkstelligd zonder dat er bruikbare alternatieven zijn.