



Stichting Ondersteuning
Commissie Regionaal Overleg
Luchthaven Eelde

Meldingenloket vliegverkeer GAE

Meldingenrapportage

2015

Het Meldingenloket vliegverkeer GAE wordt mede mogelijk gemaakt door:

provincie **D**renthe



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde	3
3	Algemeen beeld meldingen.....	5
3.1	Aantal meldingen.....	5
3.2	Meldingen per melder.....	5
4	Meldingen nader geanalyseerd.....	6
4.1	Meldingen per oorzaak overlast aangegeven door de melder	6
4.2	Meldingen per plaats waarneming.....	6
4.3	Getraceerde meldingen naar vluchtsoorten	7
4.4	Vliegroutes.....	7
4.5	Banen en baangebruik	8
4.6	Vlieghoogtes	8
5	Opmerkingen.....	9

1 Inleiding

Het Meldingenloket vliegverkeer GAE (hierna: loket) is ontstaan na uitvoerig beraad tussen de provincie Groningen, de provincie Drenthe, GAE¹ en het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Met ingang van 1 januari 2015 kunnen meldingen ingediend worden over vliegverkeer op, van en/of naar GAE bij het loket. Omwonenden kunnen bij het loket terecht met hun meldingen over vliegverkeer op, van en/of naar GAE.

Meldingen worden ingediend via het meldingenformulier op de website www.tmaeelde.nl. De ontvangst van een melding wordt bevestigd middels een autoreply bericht.

Het loket registreert de meldingen van omwonenden en analyseert deze gegevens. Zo krijgt het loket inzicht in de ondervonden hinder.

Het loket heeft toegang tot de NLR² FANOMOS2 dienst³ voor het raadplegen van vliegbewegingen rond GAE. Iedere melding wordt (indien mogelijk) aan de hand van de gegevens van FANOMOS2 gekoppeld aan een vliegbeweging.

Het loket heeft met zijn opdrachtgevers afspraken gemaakt over de cyclus van de rapportages. Het loket maakt elk kwartaal en elk kalenderjaar een rapportage van de in het afgelopen kwartaal respectievelijk het afgelopen kalenderjaar ingediende meldingen. De meldingenrapportage wordt voorgelegd aan de Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (een onafhankelijk overlegorgaan van regionale en lokale overheden, bewoners en luchtvaartpartijen), zodat het inzicht in de ondervonden hinder hier terecht komt.

Over 2015 zijn vier kwartaalrapportages uitgebracht over meldingen van omwonenden die overlast ervaren van vliegtuigbewegingen van, en/of naar GAE. Deze rapportages beperken zicht tot het vermelden van de aantallen meldingen die zijn ontvangen en het weergeven van eventuele bijzonderheden. Daarnaast wordt er eenmaal per jaar een rapportage opgesteld over een heel kalenderjaar. De onderhavige jaarrapportage is een integrale rapportage waarin naast een overzicht van de ontvangen meldingen, ook inzicht is gegeven in het soort verkeer en de omvang van het verkeer. Deze jaarrapportage wordt besproken in het overleg van de CRO luchthaven Eelde.

Inspectie Leefomgeving en Transport (IlenT) is als bevoegd gezag verantwoordelijk voor (onder meer) controle op de vliegtuigbewegingen in het luchtruim. Wellicht ten overvloede wordt er op gewezen dat het loket geen bevoegd gezag is voor GAE en derhalve ook geen handhavingsactie kan en mag verrichten, zo daar aanleiding toe zou zijn. Door IlenT wordt eveneens een jaarrapportage opgesteld. Dit rapport richt zich op het zogenaamde gebruiksplanjaar van GAE dat loopt van 1 april van enig jaar tot 1 april van het daarop volgende jaar en loopt daarmee niet synchroon met de meldingenrapportages.

¹ Groningen Airport Eelde

² Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium

³ Flight track and Aircraft NOise MOonitoring System2

2 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde

Het aantal vliegbewegingen is in 2015 afgenomen ten opzichte van 2014. Het gebruik van het vliegveld is in zijn totaliteit afgenomen met 15.485 bewegingen (daling van 40 % ten opzichte van 2014). Er is een afname te zien in het aantal vliegbewegingen van de lesvluchten en een toename in het aantal vliegbewegingen van de chartervluchten.

Tabel 1 Aantal vliegbewegingen GAE

	Chartervlucht		Lijnvlucht		Lesvlucht		Zakenvlucht		Overig verkeer		Totaal	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
1e kwartaal	112	84	236	52	3.783	8.223	632	708	1.350	1.732	6.113	10.799
2e kwartaal	433	350	192	146	2.084	8.679	850	798	2.109	2.068	5.668	12.041
3e kwartaal	535	432	194	262	2.585	5.939	815	755	1.847	2.125	5.976	9.513
4e kwartaal	231	183	238	244	3.217	4.081	635	589	1.388	1.501	5.709	6.598
Totaal	1.311	1.049	860	704	11.669	26.922	2.932	2.850	6.694	7.426	23.466	38.951

Bron: GAE

De daling in het aantal vliegbewegingen van lesvluchten is te zien bij zowel de KLS⁴, Stella⁵ en DFA⁶.

Tabel 2 Aantal vliegbewegingen les-/oefenvluchten GAE

	KLS		Stella		DFA		Klein overig		Totaal	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
1e kwartaal	2.112	3.067	0	2.495	226	1.268	1.445	1.393	3.783	8.223
2e kwartaal	620	3.029	0	2.389	0	1.812	1.464	1.449	2.084	8.679
3e kwartaal	1.036	1.751	0	729	1	1.714	1.548	1.745	2.585	5.939
4e kwartaal	1.776	2.518	0	7	0	593	1.441	963	3.217	4.081
Totaal	5.544	10.365	0	5.620	227	5.387	5.898	5.550	11.669	26.922

Bron: GAE

KLM Flight Academy

Het jaar 2013 is slechts een klein aantal studenten ingenomen op de KLM Flight Academy. Nadat zij eerst hun theorietraining hebben gehad en vervolgens het eenmotorige traject in Arizona, hebben deze studenten in 2015 het vervolg van hun praktijktraining op Eelde gedaan. Dit verklaart de sterke afname van het aantal vliegbewegingen door de KLM Flight Academy. De KLM Flight Academy stemt de hoeveelheid studenten die in opleiding worden genomen af op de verwachte marktbehoefte. In 2014 zijn er ongeveer 50 studenten ingenomen en in 2015 bij benadering dezelfde hoeveelheid.

Bron: KLM Flight Academy

⁴ KLM Flight Academy

⁵ Stella Aviation Academy

⁶ Dutch Flight Academy

Stella Aviation Academy

In september 2014 is Stella Aviation Academy failliet verklaard.

Dutch Flight Academy

Eind 2014 heeft Dutch Flight Academy haar deuren gesloten (5.387 vliegbewegingen in 2014 en 227 in 2015). De 227 vliegbewegingen in 2015 waren de laatste vluchten van DFA om de leerlingen hun opleiding te kunnen laten afronden.

Bron: GAE

3 Algemeen beeld meldingen

Er kan geen vergelijking gemaakt worden met 2014, aangezien het loket op 1 januari 2015 gestart is.

3.1 Aantal meldingen

In totaal zijn er 93 meldingen ingediend bij het loket in 2015.

Tabel 3 Aantal ingediende meldingen per kwartaal

Periode	Aantal meldingen
1e kwartaal	21
2e kwartaal	20
3e kwartaal	26
4e kwartaal	26
Totaal	93

Het loket kan geen oordeel vormen over overtredingen. Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op de naleving van veiligheid- en milieuwetten en regels voor de luchtvaart. Mogelijke overtredingen worden dan ook besproken met ILT, welke onderzoek doet. Afhankelijk van de uitkomst van dit onderzoek wordt de vlucht wel of niet doorgezonden aan de Luchtvaartpolitie. Er zijn in 2015 geen meldingen doorgegeven aan de Luchtvaartpolitie.

3.2 Meldingen per melder

De meldingen zijn ingediend door 29 melders. De meeste melders (62,1 %) hebben één keer melding gemaakt van ondervonden hinder. Dit komt neer op 19,4 % van de meldingen. Onderstaande tabel laat de relatie zien tussen het aantal melders en hun aandeel in het aantal meldingen. Duidelijk wordt dat één melder verantwoordelijk is voor een groot deel van de meldingen (38 % van de meldingen).

Tabel 4 Meldingen per melder

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	35	35
1	9	9
2	6	12
2	4	8
1	3	3
4	2	8
18	1	18
29	Totaal	93

4 Meldingen nader geanalyseerd

In dit hoofdstuk worden de ingediende meldingen nader geanalyseerd.

4.1 Meldingen per oorzaak overlast aangegeven door de melder

Bij het indienen van een melding dient de melder de oorzaak van de overlast aan te geven. Het gaat om overlast zoals deze door de melder wordt ervaren.

Tabel 5 Verdeling ingediende meldingen per oorzaak overlast zoals aangegeven door de melder

Oorzaak	Totaal	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal
Circuitvliegen	6	0	0	1	5
Laag overvliegen	31	10	10	6	5
Landen	2	0	2	0	0
Nachtvluht	5	0	1	3	1
Overvliegen	14	6	2	4	2
Rondvliegen	27	5	2	8	12
Starten	5	0	3	2	0
Anders	3	0	0	2	1
Totaal	93	21	20	26	26

De meeste melders hebben als oorzaak ‘laag overvliegen’ aangegeven, gevolgd door rondvliegen. Er is drie keer een andere oorzaak aangegeven: twee keer lawaaioverlast en één keer verstoring van ganzen.

4.2 Meldingen per plaats waarneming

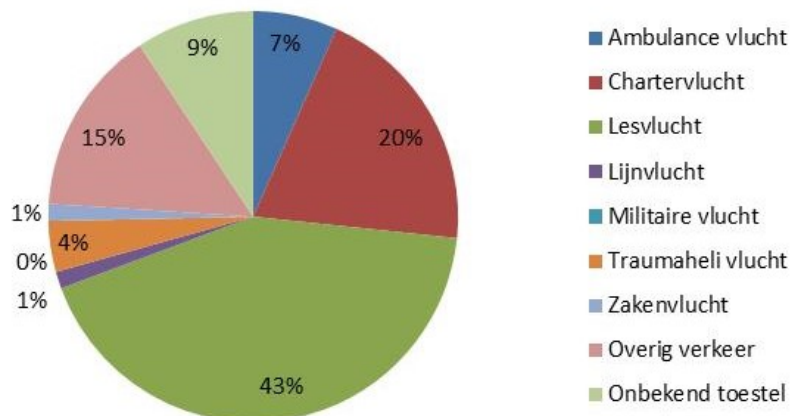
De meeste ingediende meldingen zijn ondervonden in het natuurgebied Fochteloërveen.

Tabel 6 Meldingen per plaats waarneming

Plaats waarneming	Totaal	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal
Fochtelo	38	2	5	15	16
Norg	12	7		4	1
Eelde	10	2	6	2	
Vries	6		4	1	1
Overschild	4	1			3
Donderen	4		1	1	2
Glimmen	3	2			1
Haren	2	1		1	
Tynaarlo	2		1	1	
Groningen	2		1	1	
Kropswolde	1	1			
Winde	1	1			
Bunne	1	1			
Scharmer	1	1			
Rhee	1	1			
Meeden	1	1			
Yde	1		1		
Feerwerd	1		1		
Paterswolde	1				1
Midlaren	1				1
Totaal	93	21	20	26	26

4.3 Getraceerde meldingen naar vluchtsoorten

FANOMOS2 heeft 75 van de ingediende meldingen kunnen traceren. De meeste van de “getraceerden” betreft lesvluchten (32). De overige meldingen betreffen chartervluchten (15), overig verkeer (11), voor het loket onbekende toestellen (7), ambulance vlucht (5), traumaheli vlucht (3), lijnvlucht en zakenvlucht (beiden 1).



Medische vluchten, of ambulancevluchten, zijn vluchten die worden uitgevoerd ten behoeve van het vervoer van onder andere donororganen of transplantatieteams. Voor deze vluchten heeft GAE een ontheffing, zodat deze ook buiten de reguliere openingstijden⁷ mogen worden uitgevoerd. Op de [website](#) van GAE staat een overzicht van recente medische vluchten buiten de reguliere openingstijden.

4.4 Vliegroutes

Hoog in het luchtruim lopen grote doorgaande, internationale ‘snelwegen’ voor het vliegverkeer, de luchtverkeerswegen (of ATS-routes). Verkeer dat gestart is van GAE, voegt na vertrek als het ware in op deze snelwegen; verkeer dat op weg is naar GAE voegt vanaf de ATS-routes uit en vliegt het naderingsgebied van de luchthaven binnen.

Vertrekroutes:

Een vertrekkend toestel volgt van GAE een vertrekroute naar een punt waarop deze aansluit op een ATS-route, waarna het vliegtuig verder gaat op deze ATS-route. Een vertrekroute wordt aangeduid met de Engelse term Standard Instrument Departure (SID). Een SID bestaat uit een reeks vaste instructies (koers, hoogte en snelheid) die door de vlieger of boordcomputer worden opgevolgd.

In één geval vloog een vliegtuig buiten het tolerantiegebied van de vertrekroute. Inspectie Leefomgeving en Transport heeft de Radiotelefonie van de Luchtverkeersleiding Nederland ontvangen, waaruit blijkt dat het vliegtuig afgeweken is van de SID vanwege het weer. Het vliegtuig vloog op een hoogte van ongeveer 909 meter.

Naderingsroutes:

Toestellen die GAE als bestemming hebben, komen aan de rand van het naderingsgebied (luchtverkeersleidingsgebied in de buurt van de luchthaven) van de luchthaven onder begeleiding van Luchtverkeersleiding Nederland. Die leidt elk toestel naar de landingsbaan door middel van koers- snelheids- en hoogte-instructies aan piloten. Zo worden naderende en startende toestellen op veilige afstand van elkaar gehouden, terwijl tegelijkertijd de capaciteit van het luchtruim en van de start- en landingsbaan zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt. Een naderingsroute wordt aangeduid met de Engels term Standard Terminal Arrival Route (STAR).

⁷ GAE is voor vliegverkeer geopend van maandag tot en met vrijdag van 6:30 uur tot 23:00 uur en in het weekeinde en met de feestdagen van 7:30 uur tot 21:30 uur.

Circuits:

Naast bovengenoemde vertrek- en naderingsroutes zijn er circuits vastgesteld. Het circuit wordt zowel gebruikt voor les- en oefenvluchten als voor binnenkomende en vertrekkende toestellen. Een circuitvlucht wordt in het kader van een lesvlucht uitgevoerd (starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen).

Algemeen:

Vliegtuigen rijden niet als treinen op rails. Ze kunnen niet exact de aangewezen vertrekroute volgen. Hoe nauwkeurig een vliegtuig de route vliegt, hangt af van het type vliegtuig, het gewicht van de lading, de wind en zelfs van de navigatieapparatuur van het vliegtuig. Enige variatie tussen de vliegpaden van vliegtuigen is dus normaal, zeker nabij bochten in de route. Ditzelfde geldt voor naderende vliegtuigen.

4.5 Banen en baangebruik

GAE beschikt over twee verharde start- en landingsbanen (baan 05-23 en baan 01-19). In de luchtvaart worden banen aangeduid met nummers. Baan 05-23 is 2.500 meter lang en baan 01-19 is 1.500 meter lang.

Op basis van weersomstandigheden en –verwachtingen, baanbeschikbaarheid en overige relevante operationele factoren, bepaalt de luchtverkeersleiding welke baan wordt ingezet en in welke richting. Vliegtuigen starten en landen zoveel mogelijk tegen de wind in. Daarom hangt de baankeuze voornamelijk af van de windrichting.

Ook het instrumentlandingssysteem (ILS) kan bepalend zijn voor de baankeuze. Met het ILS kunnen namelijk ook landingen worden uitgevoerd bij slecht zicht. Het ILS staat aan de meest gebruikte zijde van de landingsbaan, baan 23.

Daarnaast heeft GAE twee radiobakens: SO is de zogenoemde locator/localizer voor baan 23 (vlakbij Slochteren), VZ is de locator/localizer voor baan 05 (vlakbij Veenhuizen). Een locator/localizer doet dienst als navigatiehulpmiddelen voor het aanvliegen van een landingsbaan.

De meeste meldingen zijn ondervonden in het natuurgebied Fochteloërveen. Dit natuurgebied ligt dicht bij Veenhuizen. Van de getraceerde meldingen (30 meldingen) in dit gebied betrof het 23 inkomende toestellen (via VZ), 5 vertrekkende toestellen (vertrekroutes) en 2 toestellen welke over vlogen (op 1.894 meter en 1.885 meter).

4.6 Vlieghoogtes

De minimale vlieghoogte boven aaneengesloten bebouwing is 300 meter (1.000 voet) boven het hoogst bebouwde punt in de omgeving. Boven andere gebieden geldt een minimale vlieghoogte van 150 meter (500 voet). Indien noodzakelijk om op te stijgen van of te landen op een luchtvaartterrein of om naderings- en vertrekkprocedures uit te voeren gelden deze minimale hoogtes niet. Voor het circuit geldt een minimum hoogte van 150 meter (500 voet).

In drie gevallen is beneden de ter plaatste minimale toegestane vlieghoogte gevlogen (Rhee, Eelde en Midlaren). Deze meldingen zijn besproken met Inspectie Leefomgeving en Transport. Uit overleg met ILT blijkt dat voor de betreffende helikopter een Laagvliegonthefing is afgegeven voor het uitvoeren van pijplijninspecties. De vluchten worden uitgevoerd voor de Gasunie in het kader van controle op werkzaamheden in de buurt van gasleidingen en oliepijplijnen. Hiervoor is een algemene vrijstellingsregeling van kracht.

5 Opmerkingen

Onderbreking bronsignaal:

FANOMOS2 van het NLR wordt gebruikt om een melding te kunnen koppelen aan een vliegbeweging. Door een storing in de communicatielijn tussen Luchtverkeersleiding Eelde (LVNL) en het NLR heeft het NLR geen radargegevens ontvangen, van 14 februari 2015 tot maandag 16 februari 2015 (tot $\pm$ 10:25 uur). Als gevolg hiervan konden drie meldingen, met betrekking tot eerder genoemde periode, niet gekoppeld worden aan een vliegbeweging.

Medische vluchten (ambulance vluchten):

Zoals eerder genoemd staat er op de website van GAE een overzicht van recente nachtvluchten buiten de reguliere openingstijden. In het tweede kwartaal hebben twee melders een melding ingediend van een nachtvlucht buiten openingstijden waarbij opgemerkt werd dat deze vlucht niet in het overzicht stond. Als gevolg van brand in de serverruimte van de luchthaven kon de lijst niet direct bijgewerkt worden. De vlucht is later toegevoegd.

Toelichting veld meldingenformulier:

Het veld 'Toelichting' op het meldingenformulier kan gebruikt worden door de melder om een toelichting te geven.

Dit veld wordt vaak gebruikt om aan te geven dat er, naast het genoemde tijdstip op het meldingenformulier, vaker overlast heeft plaatsgevonden. De toelichting wordt uiteraard geregistreerd in het registratiesysteem. Eventueel andere genoemde tijdstippen in de toelichting worden echter niet apart geregistreerd als meldingen.