



Stichting Ondersteuning
Commissie Regionaal Overleg
Luchthaven Eelde

Meldingenloket vliegverkeer GAE

Meldingenrapportage

2016

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.....	4
3.1	Aantal meldingen.....	4
3.2	Meldingen per melder.....	4
4	Meldingen nader geanalyseerd.....	5
4.1	Meldingen per aanleiding overlast aangegeven door de melder	5
4.2	Meldingen per plaats waarneming.....	5
4.3	Getraceerde meldingen naar vluchtsoorten	6
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 2016 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 (ILT) 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 ILT 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 MOnitoring System2

2 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde

Het aantal vliegbewegingen is in 2016 toegenomen ten opzichte van 2015. Het gebruik van het vliegveld is in zijn totaliteit toegenomen met 1.281 bewegingen (stijging van 5 % ten opzichte van 2015). Er is een toename te zien in het aantal vliegbewegingen van de lijnvluchten en een afname in het aantal vliegbewegingen van de chartervluchten.

Tabel 1 Aantal vliegbewegingen GAE

	Chartervlucht		Lijnvlucht		Lesvlucht		Zakenvlucht		Overig verkeer		Totaal	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
1e kwartaal	122	112	248	236	3.071	3.783	633	632	1.529	1.350	5.603	6.113
2e kwartaal	319	433	246	192	3.254	2.084	828	850	2.440	2.109	7.087	5.668
3e kwartaal	362	535	260	194	2.682	2.585	950	815	2.534	1.847	6.788	5.976
4e kwartaal	187	231	494	238	2.105	3.217	768	635	1.715	1.388	5.269	5.709
Totaal	990	1.311	1.248	860	11.112	11.669	3.179	2.932	8.218	6.694	24.747	23.466

Bron: GAE

Het aantal vliegbewegingen van lesvluchten ligt iets lager dan in 2015. In onderstaande tabel een overzicht van het aantal vliegbewegingen van de KLS⁴ en DFA⁵.

Tabel 2 Aantal vliegbewegingen les-/oefenvluchten GAE

	KLS		DFA		Klein overig		Totaal	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
1e kwartaal	1.777	2.112	0	226	1.294	1.445	3.071	3.783
2e kwartaal	1.855	620	0	0	1.399	1.464	3.254	2.084
3e kwartaal	1.160	1.036	0	1	1.522	1.548	2.682	2.585
4e kwartaal	956	1.776	0	0	1.149	1.441	2.105	3.217
Totaal	5.748	5.544	0	227	5.364	5.898	11.112	11.669

Bron: GAE

KLM Flight Academy

In 2014 zijn er, evenals in 2015 ongeveer 50 studenten ingenomen op de KLM Flight Academy. Dit aantal is afgestemd op de te verwachten marktbehoefte. Deze studenten hebben veelal in de tweede helft van 2015 en in 2016 hun praktijktraining op Eelde gedaan. De laatste groepen doen dat in het eerste halfjaar van 2017.

In 2016 zijn ruim 40 studenten toegelaten, maar zij zullen pas in de nazomer van 2017 hun praktijktraining op Eelde gaan doen.

Bron: KLM Flight Academy

Dutch Flight Academy

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

Bron: GAE

⁴ KLM Flight Academy

⁵ Dutch Flight Academy

3 Algemeen beeld meldingen

Het loket is op 1 januari 2015 gestart, er kan een vergelijking worden gemaakt met 2015.

3.1 Aantal meldingen

In totaal zijn er 107 meldingen ingediend bij het loket in 2016, een stijging ten opzichte van 2015.

Tabel 3 Aantal ingediende meldingen per kwartaal

Periode	Aantal meldingen 2016	Aantal meldingen 2015
1e kwartaal	34	21
2e kwartaal	22	20
3e kwartaal	46	26
4e kwartaal	5	26
Totaal	107	93

3.2 Meldingen per melder

De meldingen zijn ingediend door 30 melder. De meeste melder (63,3 %) hebben één keer melding gemaakt van ondervonden hinder. Dit komt neer op 17,8 % van de meldingen. Onderstaande tabel laat de relatie zien tussen het aantal melder en hun aandeel in het aantal meldingen. Duidelijk wordt dat twee melder verantwoordelijk zijn voor een groot deel van de meldingen (46 % van de meldingen).

Tabel 4 Meldingen per melder 2016

Aantal melder	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	25	25
1	24	24
1	17	17
2	5	10
6	2	12
19	1	19
30	Totaal	107

Tabel 5 Meldingen per melder 2015

Aantal melder	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 aanleiding overlast aangegeven door de melder

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

Tabel 6 Verdeling ingediende meldingen per aanleiding overlast zoals aangegeven door de melder

Aanleiding	Totaal 2016	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal 2015	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal
Circuitvliegen	20	0	0	20	0	6	0	0	1	5
Laag overvliegen	19	5	2	9	3	31	10	10	6	5
Landen	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0
Nachtvlucht	5	2	0	3	0	5	0	1	3	1
Overvliegen	9	1	3	3	2	14	6	2	4	2
Rondvliegen	54	26	17	11	0	27	5	2	8	12
Starten	0	0	0	0	0	5	0	3	2	0
Anders	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1
Totaal	107	34	22	46	5	93	21	20	26	26

De meeste melders hebben als aanleiding ‘rondvliegen’ aangegeven, gevolgd door ‘circuit vliegen’.

4.2 Meldingen per plaats waarneming

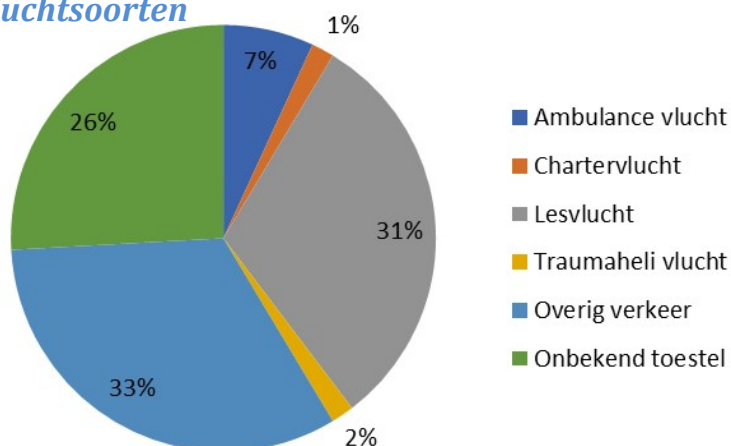
De meeste ingediende meldingen zijn ondervonden in het natuurgebied Fochteloërveen.

Tabel 7 Meldingen per plaats waarneming

Plaats waarneming	2016					2015				
	Totaal	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal
Fochtelo	30	9	11	9	1	38	2	5	15	16
Overschild	27	17	5	5		4	1			3
Slochteren	18		1	17		0				
Hellum	5	4	1			0				
Glimmen	5		1	4		3	2			1
Norg	4	2	1	1		12	7		4	1
Eelde	4			3	1	10	2	6	2	
Groningen	3	1	2			2		1	1	
Grijpskerk	2			2		0				
Donderen	2			2		4		1	1	2
Vries	2			2		6		4	1	1
Kiel-Windeweer	2			1	1	0				
Veenhuizen	1	1				0				
Rhee	1				1	1	1			
Yde	1				1	1		1		
Kropswolde	0					1	1			
Winde	0					1	1			
Bunne	0					1	1			
Scharmer	0					1	1			
Meeden	0					1	1			
Feerwerd	0					1		1		
Paterswolde	0					1				1
Midlaren	0					1				1
Haren	0					2	1		1	
Tynaarlo	0					2		1	1	
Totaal	107	34	22	46	5	93	21	20	26	26

4.3 Getraceerde meldingen naar vluchtsoorten

FANOMOS2 heeft 58 van de ingediende meldingen kunnen traceren. De meeste van de “getraceerden” betreft overig verkeer (19). De overige meldingen betreffen lesvluchten (18), voor het loket onbekende toestellen (15), ambulance vluchten (4) en chartervluchten en traumaheli vlucht (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 openingstijden⁶ mogen worden uitgevoerd. Op de [website](#) van GAE staat een overzicht van recente medische vluchten buiten de reguliere openingstijden.

⁶ 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.

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.

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).

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.

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 is in 2016 1 melding doorgegeven aan de Luchtvaartpolitie.

Melding: ‘Vloog een eenmotorig vliegtuig zeer laag over Norg.’

Na onderzoek van ILT heeft ILT de vlucht doorgezet richting de Luchtvaartpolitie. Vanuit het toestel werd aan de LVNL gevraagd om via locater VZ (doet dienst als navigatiemiddel voor het aanvliegen van een landingsbaan) de luchtverkeersweg te verlaten op 550 ft voor het maken van een foto. Dit werd goedgekeurd door de LVNL. Het toestel zat boven de bebouwing onder de minimale vlieghoogte van 1.000 ft (300 meter).

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 (17 meldingen) in dit gebied betrof het 11 inkomende toestellen (via VZ) en 6 vertrekkende toestellen (vertrekroutes). Overschild ligt dicht bij Slochteren. Van de getraceerde meldingen (11 meldingen) in dit gebied betrof het 5 inkomende toestellen (via SO), 3 vertrekkende toestellen (vertrekroutes), 2 toestellen welke over vlogen (op 1.644 meter en 1.580 meter) en 1 toestel welke rondvloog (op 2.034 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 vertrekprocedures uit te voeren gelden deze minimale hoogtes niet. Voor het circuit geldt een minimum hoogte van 150 meter (500 voet).

In één geval is beneden de ter plaatste minimale toegestane vlieghoogte gevlogen (Norg). Zie toelichting onder 4.4 ‘Algemeen’.

5 Opmerkingen

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, tijdstippen van overlast zijn echter nodig voor het raadplegen van vliegbewegingen. Eventueel andere genoemde tijdstippen in de toelichting worden echter niet apart geregistreerd als meldingen.