



Stichting Ondersteuning
Commissie Regionaal Overleg
Luchthaven Eelde

Meldingenloket vliegverkeer GAE

Meldingenrapportage

2017

Het Meldingenloket vliegverkeer GAE wordt mede mogelijk gemaakt door:

provincie Drenthe



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Bijzonderheden in 2017	4
3	Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde	6
4	Algemeen beeld meldingen.....	7
4.1	Aantal meldingen.....	7
4.2	Meldingen per melder.....	7
5	Meldingen nader geanalyseerd.....	8
5.1	Meldingen per aanleiding overlast aangegeven door de melder	8
5.2	Meldingen per plaats waarneming	9
5.3	Getraceerde meldingen naar vluchtsoorten	10
5.4	Vliegroutes.....	11
5.5	Banen en baangebruik	12
5.6	Vlieghoogtes	13
6	Opvallendheden	14
6.1	Aantal ingediende meldingen	14
6.2	Luchtvaartpolitie.....	14
6.3	Reactie op melding	14

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 (huidige ministerie van Infrastructuur en Waterstaat).

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.

Bevoegd gezag

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) is bevoegd gezag voor GAE. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT – onderdeel van het ministerie) is als bevoegd gezag verantwoordelijk voor (onder meer) controle op de vliegtuigbewegingen in het luchtruim. Het loket heeft contact met ILT over bepaalde meldingen. Wellicht ten overvloede wordt er hierbij op gewezen dat het loket geen bevoegd gezag is voor GAE en daarom ook geen handhavingsactie kan en mag verrichten, indien 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 daaropvolgende jaar en loopt daarmee niet synchroon met de meldingenrapportages van het loket.

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

De commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde) is een overlegorgaan van regionale en lokale overheden, bewoners en luchtvaartpartijen. De CRO luchthaven Eelde bestaat uit leden van de provincies Drenthe en Groningen, de gemeenten Haren en Tynaarlo, GAE, Luchtverkeersleiding Nederland, milieuorganisatie (Instituut voor natuureducatie en duurzaamheid Eelde-Paterswolde, IVN), gebruikersorganisatie (KLM Flight Academy) en bewonersvertegenwoordigers. De CRO luchthaven Eelde wordt voorgezeten door een onafhankelijke voorzitter, benoemd door de Staatssecretaris van I&W.

Meldingenafhandeling en rapportage

Het loket heeft met zijn opdrachtgevers afspraken gemaakt over de cyclus van de rapportages. Over 2017 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.

De meldingenrapportages worden door het loket voorgelegd aan, en besproken in de overleggen, de CRO luchthaven Eelde, zodat het inzicht in de ondervonden hinder hier terecht komt.

Het kan zijn dat er kleine verschillen zitten in de totalen die in de jaarrapportage worden gepresenteerd en de som van afzonderlijke kwartaalrapportages. Dit heeft te maken met het nadruppelen van meldingen terwijl de kwartaalrapportage al is opgesteld of met correcties.

¹ Groningen Airport Eelde

Meldingen worden ingediend via het meldingenformulier op de website www.tmaelde.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 maakt van elk kwartaal en elk kalenderjaar een rapportage van de in het afgelopen kwartaal respectievelijk het afgelopen kalenderjaar ingediende meldingen.

Leeswijzer

Na deze inleiding worden in hoofdstuk 2 de bijzonderheden uit 2017 vermeld. Hoofdstuk 3 heeft betrekking op de vliegtuigbewegingen op en rond de luchthaven en het type verkeer. Hoofdstuk 4 wordt een algemeen beeld gegeven van het aantal ontvangen meldingen. Deze gegevens vormen het uitgangspunt voor de analyses die worden verricht in het volgende hoofdstuk. De meldingen worden in hoofdstuk 5 nader geanalyseerd. Hoofdstuk 6 bestaat uit opvallendheden.

² Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium

³ Flight track and Aircraft NOise MOnitoring System2

2 Bijzonderheden in 2017

Luchthavenbesluit

GAE wil een aanvraag indienen bij het ministerie van I&W voor een luchthavenbesluit (LHB). Een LHB legt het gebruik van een luchthaven door het luchtverkeer vast in regels en grenswaarden en het is nodig om een luchthaven te kunnen exploiteren.

In december 2016 hebben de aandeelhouders (de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Groningen en Tynaarlo) van GAE besloten in de verdere ontwikkeling van de luchthaven te investeren t.b.v. de ontwikkeling van de regio.

Het voornemen van de luchthaven is om een besluit aan te vragen dat deze ontwikkeling mogelijk maakt. Het voornemen bestaat uit:

- Groei van het groot commercieel verkeer;
- Aparte grenswaarden instellen voor de operatie van de traumahelikopter;
- Buiten gebruik stellen van de korte start- en landingsbaan;
- Verruiming van de openingstijden van 6.30 uur naar 6.00 uur;
- Uitbreiding van de extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur met de mogelijkheid dat vliegtuigen die door technische mankementen of weersomstandigheden te laat binnenkomen binnen dit uur ook weer kunnen vertrekken;
- Invoeren van een uitzonderingsregeling voor vluchten gerelateerd aan speciale evenementen binnen de extensietijd tussen 23.00 uur en 24.00 uur. Het gaat om maximaal 10 vluchten op jaarbasis;
- Mogelijk maken van het lessen met jetvliegtuigen.

Voor de aanvraag van het LHB stelt GAE een milieueffectrapport (MER) op. Het MER beschrijft de effecten van het LHB op het milieu en eventuele maatregelen ter compensatie. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) staat beschreven wat er in het MER wordt opgenomen en onderzocht.

Van 7 september t/m 4 oktober 2017 zijn 44 zienswijzen ingediend op het voornemen tot aanvraag van een LHB en opstellen van een milieueffectrapport (MER) Luchthaven Groningen Airport Eelde. Deze fase is afgerond.

Het ministerie heeft advies gevraagd aan wettelijke adviseurs en de Commissie voor de MER. Op basis van de zienswijzen en de adviezen heeft het ministerie een Nota van Antwoord opgesteld (17 januari 2018).

De luchthaven heeft een advies ontvangen over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen MER en aandachtspunten bij het verdere proces (17 januari 2018). Deze dienen door de luchthaven te worden betrokken bij het opstellen van het MER en daarna de aanvraag van het luchthavenbesluit.

Bron en verdere informatie: [Platform Participatie, Rijksoverheid](#)

Trainingsvluchten waddenheli (ambulancehelikopter)

Voor de Waddeneilanden verzorgt ANWB Medical Air Assistance het vervoer per helikopter van patiënten in opdracht van en in samenwerking met Regionale Ambulance Voorziening Fryslân. Deze helikopter wordt ambulancehelikopter of Medic01 genoemd.

Van begin september 2017 tot en met 2 november 2017 werden door de piloten van de waddenheli trainingsvluchten uitgevoerd op de luchthaven. Dit is noodzakelijk voor helikopterpiloten om hun vaardigheden bij te houden. Er is ook een helikopter van de Oostenrijkse hulpverleningsdienst OAMTC ingehuurd. Deze helikopter is lichter en geeft minder geluid. Vanaf medio oktober is deze ingezet.

De MMT-helikopter is niet gebruikt voor de trainingsvluchten.

Bron en verdere informatie: [ANWB Medical Air Assistance](#)

3 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde

Het aantal vliegbewegingen is in 2017 toegenomen ten opzichte van 2016. Het gebruik van het vliegveld is in zijn totaliteit toegenomen met 2.261 bewegingen (stijging van 9 % ten opzichte van 2016).

Tabel 1 Aantal vliegbewegingen GAE

	Chartervlucht		Lijnvlucht		Lesvlucht		Zakenvlucht		Maatschappelijke vlucht		Overig verkeer		Totaal	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
1e kwartaal	144	122	508	248	3.206	3.071	883	633	546	299	1.109	1.230	6.396	5.603
2e kwartaal	358	319	530	246	2.874	3.274	786	704	757	440	2.213	2.114	7.518	7.097
3e kwartaal	405	362	473	260	1.886	2.682	335	506	774	460	2.303	2.518	6.176	6.788
4e kwartaal	232	187	480	494	3.724	2.095	358	346	558	449	1.567	1.689	6.919	5.260
Totaal	1.139	990	1.991	1.248	11.690	11.122	2.362	2.189	2.635	1.648	7.192	7.551	27.009	24.748

Bron: GAE

Het aantal vliegbewegingen van lesvluchten ligt iets hoger dan in 2016. In onderstaande tabel een overzicht van het aantal vliegbewegingen van de KLS⁴.

Tabel 2 Aantal vliegbewegingen les-/oefenvluchten GAE

	KLS		Overig		Totaal	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
1e kwartaal	1.886	1.777	1.320	1.294	3.206	3.071
2e kwartaal	1.066	1.855	1.808	1.419	2.874	3.274
3e kwartaal	136	1.160	1.750	1.522	1.886	2.682
4e kwartaal	2.105	956	1.619	1.139	3.724	2.095
Totaal	5.193	5.748	6.497	5.374	11.690	11.122

Bron: GAE

KLM Flight Academy

In 2017 zijn ongeveer 60 studenten toegelaten. Dit aantal is afgestemd op de te verwachten marktbehoefte. In 2016 zijn ruim 40 studenten toegelaten, in 2015 en 2014 ongeveer 50 studenten.

Bron: KLM Flight Academy

⁴ KLM Flight Academy

4 Algemeen beeld meldingen

4.1 Aantal meldingen

In totaal zijn er 228 meldingen ingediend bij het loket in 2017, een stijging ten op zichte van voorgaande jaren.

Tabel 3 Meerjarenoverzicht ingediende meldingen

Jaartal	Aantal meldingen 1e kwartaal	Aantal meldingen 2e kwartaal	Aantal meldingen 3e kwartaal	Aantal meldingen 4e kwartaal	Jaartotaal meldingen
2017	13	30	22	163	228
2016	34	22	46	5	107
2015	21	20	26	26	93

4.2 Meldingen per melder

De meldingen zijn ingediend door 48 melders. De meeste melders (60,4 %) hebben één keer melding gemaakt van ondervonden hinder. Dit komt neer op 12,7 % van de meldingen. Onderstaande tabel laat de relatie zien tussen het aantal melders en hun aandeel in het aantal meldingen. Duidelijk wordt dat drie melders verantwoordelijk zijn voor een groot deel van de meldingen (54 % van de meldingen).

Tabel 4 Meldingen per melder 2017

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	44	44
1	42	42
1	36	36
1	28	28
1	10	10
4	4	16
3	3	9
7	2	14
29	1	29
48	Totaal	228

Tabel 5 Meldingen per melder 2016

Aantal melders	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

5 Meldingen nader geanalyseerd

In dit hoofdstuk worden de ingediende meldingen nader geanalyseerd.

5.1 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 2017	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal 2016	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal
Circuitvliegen	10	1	2	0	7	20	0	0	20	0
Laag overvliegen	43	1	9	5	28	19	5	2	9	3
Landen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nachtvlucht	9	1	0	1	7	5	2	0	3	0
Overvliegen	53	1	6	9	37	9	1	3	3	2
Rondvliegen	96	9	13	5	69	54	26	17	11	0
Starten	12	0	0	2	10	0	0	0	0	0
Anders	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0
Totaal	228	13	30	22	163	107	34	22	46	5

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

Een aantal melders heeft als aanleiding ‘anders’ aangegeven. De aangegeven aanleiding was in twee gevallen ‘lawaai’, één keer ‘starten, landen en stationair’, één keer ‘verstoring kwalificerende vogels’ en één keer ‘verstoring toendraganzen en kolganzen’.

5.2 Meldingen per plaats waarneming

De meeste meldingen zijn waargenomen in Donderen. Wat opvalt is dat er bij meerdere plaatsen sprake is van een stijging van het aantal meldingen. Uitschieters hierbij zijn Donderen en Yde.

Tabel 7 Meldingen per plaats waarneming

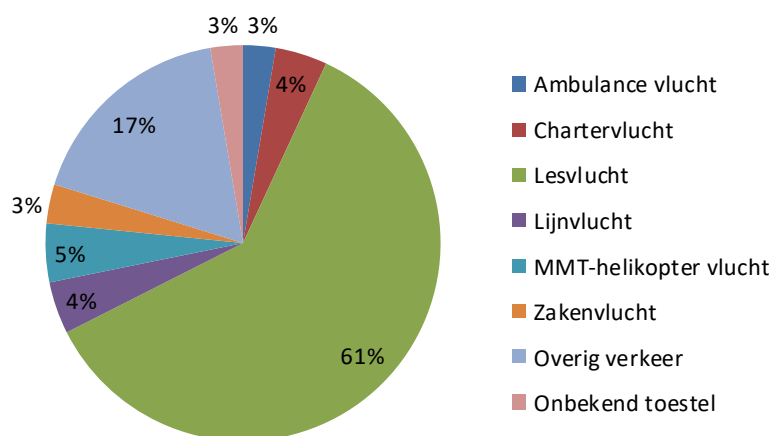
Plaats waarneming	2017					2016				
	Totaal	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal
Donderen	88			9	79	2			2	
Overschild	38	9	3		26	27	17	5	5	
Fochteloo	28		18		10	30	9	11	9	1
Yde	19			4	15	1				1
Eelde	13		1	2	10	4			3	1
Assen	7		3		4	0				
Glimmen	5		1	1	3	5		1	4	
Vries	5			1	4	2			2	
Norg	4		2		2	4	2	1	1	
Onnen	2	2				0				
Slochteren	2		2			18		1	17	
Schipborg	2			2		0				
Ravenswoud	2				2	0				
Veenhuizen	2				2	1	1			
Groningen	1	1				3	1	2		
Hellum	1	1				5	4	1		
Zuidlaren	1			1		0				
Zuidhorn	1			1		0				
Donkerbroek	1			1		0				
Noordlaren	1				1	0				
Stadskanaal	1				1	0				
Appingedam	1				1	0				
Peize	1				1	0				
Peest	1				1	0				
Kiel-Windeweer	1				1	2			1	1
Rhee	0					1				1
Grijpskerk	0					2			2	
Totaal	228	13	30	22	163	107	34	22	46	5

5.3 Getraceerde meldingen naar vluchtsoorten

FANOMOS2 heeft 188 van de ingediende meldingen kunnen traceren.

Tabel 8 Meldingen per vluchtsoort

Vluchtsoort	2017					2016				
	Totaal	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal	Totaal	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal
Ambulance vlucht	5	1	0	1	3	4	1	0	3	0
Chartervlucht	8	0	0	1	7	1	0	0	1	0
Lesvlucht	114	3	13	9	89	18	8	7	3	0
Lijnvlucht	8	0	3	2	3	0	0	0	0	0
Militaire vlucht	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MMT-helikopter vlucht	9	1	1	2	5	1	1	0	0	0
Zakenvlucht	6	0	3	1	2	0	0	0	0	0
Overig verkeer	33	1	3	3	26	19	6	5	8	0
Onbekend toestel	5	5	0	0	0	15	4	5	5	1
Totaal	188	11	23	19	135	58	20	17	20	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 openingstijden mogen worden uitgevoerd. Op de [website](#) van GAE staat een overzicht van recente medische vluchten buiten de reguliere openingstijden.

MMT-helikopter vluchten zijn vluchten die worden uitgevoerd door het Mobiel Medisch Team (MMT). [Klik hier voor meer informatie over het MMT](#)

Alle meldingen met betrekking tot MMT-helikopter vluchten zijn, zonder persoonsgegevens, besproken met het Mobiel Medisch Team.

Er konden 114 meldingen gekoppeld worden aan lesvluchten. In onderstaande tabel zijn deze meldingen onderverdeeld naar vliegscholen.

Tabel 9 Meldingen lesvluchten per vliegschool

Vliegschool	2017
KLS	48
AIS Flight Academy	12
Martinair Flight Academy	12
Singles and Twins	12
Wings over Holland	3
Anders	27
Totaal	114

De meeste meldingen zijn gekoppeld aan de toestellen van de KLS. KLS is gevestigd op GAE. De AIS Flight Academy, Martinair Flight Academy, Singles and Twins en Wings over Holland zijn gevestigd op Lelystad Airport.

Anders betreft 27 meldingen. Uit overleg met ILT blijkt dat het trainingsvluchten betrof van de waddenhelikopter van de ANWB Medical Air Assistance, tevens is een Oostenrijkse helikopter ingehuurd.

5.4 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 zijn in 2017 twee meldingen doorgegeven aan de Luchtvaartpolitie:

Melding 1: ‘Dit toestel vloog dusdanig laag dat wij hier geluidshinder van ondervinden en naar ons gevoel onze privacy wordt verwaarloosd. Ik hoop dat dit bij een incident blijft en dat de desbetreffende piloot zijn vlieggedrag hierop aanpast’ | Zuidhorn.

Na onderzoek van ILT heeft ILT de vlucht doorgezet richting de Luchtvaartpolitie. ILT heeft geconstateerd dat het vliegtuig onder de 300 meter boven bebouwing heeft gevlogen en hierbij de minimale vlieghoogte heeft geschonden.

Melding 2: ‘Wederom vliegtuig dat buiten circuit vlieg en te laag vliegt. Graag actie ondernemen richting piloot’ | Donderen.

Na onderzoek van ILT heeft ILT de vlucht doorgezet richting de Luchtvaartpolitie. ILT heeft geconstateerd dat het vliegtuig onder de 300 meter boven bebouwing heeft gevlogen en hierbij de minimale vlieghoogte heeft geschonden.

5.5 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. Baan 01-19 is eind september 2017 uit dienst genomen.

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 navigatiehulpmiddel voor het aanvliegen van een landingsbaan.

De meeste meldingen zijn waargenomen in Donderen, dit ligt nabij de circuits en aan- en uitvliegroutes). Van de getraceerde meldingen (81 meldingen) betrof het 39 vertrekkende toestellen, 26 circuit vluchten, 11 inkomende toestellen en 5 keer overvliegende toestellen.

Bij de overvliegende toestellen betrof het 3 meldingen over eenzelfde nachtvlucht. Uit onderzoek van ILT blijkt dat het de Antonov betrof van Valencia naar Malmö (Zweden), het toestel heeft GAE niet aangedaan en vloog op een hoogte van ongeveer 7,31 kilometer. Het toestel veroorzaakt een brommend laag frequent geluid, ook op deze hoogte. Het gaat om een luchtvaartuig met een civiele Russische registratie met ICAO-CoA (Certificate of Airworthiness) op basis van een ICAO Type Certificate. Voor het overvliegen van het land gelden geen eisen en is er dus ook geen vliegverbod.

Er zijn in totaal 3 meldingen ingediend die geen betrekking hebben op GAE (niet geland of vertrokken van GAE).

Overschild ligt dicht bij Slochteren (nabij baken SO). Van de getraceerde meldingen (26 meldingen) in dit gebied betrof het 16 inkomende toestellen (via SO), 2 vertrekkende toestellen (vertrekroutes), 7 toestellen welke over vlogen (op 1.522 meter, 1.256 meter, 1.507 meter, 1.572 meter, 1.619 meter, 1.238 meter en 851 meter) en 1 toestel welke rondvlog (op 1.600 meter).

Het natuurgebied Fochteloërveen ligt dicht bij Veenhuizen (nabij baken VZ). Van de getraceerde meldingen (17 meldingen) in dit gebied betrof het 17 inkomende toestellen (via VZ) en 4 vertrekkende toestellen (vertrekroutes) in een aantal gevallen werd er een wachtpatroon in het wachtgebied gevlogen.

5.6 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 minimumhoogte van 150 meter (500 voet).

In twee gevallen is beneden de ter plaatste minimale toegestane vlieghoogte gevlogen (Zuidhorn en Donderen). Zie toelichting onder 5.4 'Algemeen'.

6 Opvallendheden

6.1 Aantal ingediende meldingen

Het aantal ingediende meldingen laat een stijging zien in 2017 ten opzichte van voorgaand jaar, deze stijging zit in het vierde kwartaal van 2017. In het vierde kwartaal 2017 zijn 163 meldingen ingediend, FANOMOS2 heeft 135 meldingen kunnen traceren.

Trainingsvluchten

Er zijn 27 meldingen ingediend met betrekking tot de trainingsvluchten van de waddenhelikopter van de ANWB Medical Air Assistance en de een Oostenrijkse helikopter. In september 2017 zijn 5 meldingen hierover ingediend, in oktober 2017 zijn 21 meldingen ingediend en 1 melding in november 2017.

Lesvluchten vierde kwartaal

Bij de meeste getraceerde meldingen in het vierde kwartaal betrof het lesvluchten (89 meldingen). Daarbij ging het om 41 toestellen welke circuit vlogen, 23 vertrekkende toestellen, 19 inkomende toestellen, 5 overvliegende toestellen en 1 toestel welke rondvloog.

De meeste van deze meldingen (48) zijn ingediend m.b.t. overlast in Donderen (1 melder heeft 28 meldingen ingediend en 1 melder 20 meldingen), daarnaast 12 meldingen uit Overschild (1 melder heeft 11 meldingen ingediend en 1 melder heeft 1 melding ingediend).

Concluderend

De stijging in het aantal meldingen in het vierde kwartaal zit vooral in het aantal ingediende meldingen van 3 melders, maar ook in het aantal ingediende meldingen m.b.t. de lesvluchten.

6.2 Luchtvaartpolitie

Zoals in 5.4 vermeld zijn er twee meldingen doorgegeven door ILT aan de Luchtvaartpolitie. ILT heeft de twee vluchten onderzocht en geconstateerd dat er in beide gevallen gevlogen werd onder de 300 meter boven bebouwing en hierbij de minimale vlieghoogte hebben geschonden.

6.3 Reactie op melding

Meerdere malen is door melders aangegeven dat ze graag een reactie ontvangen. Er wordt een autoreply bericht gezonden. Maar geen inhoudelijke reactie.