



Stichting Ondersteuning
Commissie Regionaal Overleg
Luchthaven Eelde

Meldingenloket vliegverkeer GAE

Meldingenrapportage

2018

Het Meldingenloket vliegverkeer GAE wordt mede mogelijk gemaakt door:

provincie **D**renthe



Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1 Inleiding	3
2 Bijzonderheden in 2018	5
2.1 Nieuw lesvliegtuig voor KLM Flight Academy	5
2.2 Trainingsvluchten ANWB Medical Air Assistance	5
2.3 Passagiersaantal gegroeid	6
2.4 Luchtvaart in het nieuws.....	6
2.4.1 Luchthavenbesluit	6
2.4.2 Luchtvaartnota 2020 – 2050 en herziening luchtruim	7
2.4.3 Meten en berekenen van vliegtuiggeluid	8
2.4.4 Lelystad Airport	8
2.4.5 Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL).....	9
2.4.6 Klimaatimpact luchtvaart en klimaatakkoord	9
3 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde	10
4 Algemeen beeld meldingen	11
4.1 Aantal meldingen.....	11
4.2 Getraceerde en niet getraceerde vluchten	11
4.3 Meldingen per plaats waarneming.....	12
4.4 Meldingen per aanleiding overlast aangegeven door de melder	12
5 Meldingen nader geanalyseerd.....	13
5.1 Frequente melders.....	14
5.2 Overige melders.....	16
6 Achtergrondinformatie	19
6.1 Informatie vliegroutes.....	19
6.2 Informatie baan en baangebruik	20
6.3 Informatie vlieghoogtes	20
6.4 MMT-helikopter vluchten	20
6.5 Medische vluchten.....	21
7 Uitkomst jaarrapportage	22

Samenvatting

Deze jaarrapportage geeft inzicht in de ingediende meldingen bij het Meldingenloket vliegverkeer GAE, binnengekomen in 2018 (januari 2018 t/m december 2018). De rapportage is opgesteld in opdracht van de provincies Drenthe en Groningen.

In totaal heeft het Meldingenloket vliegverkeer GAE 950 meldingen ontvangen over vliegverkeer van en/of naar Groningen Airport Eelde.

Wanneer de meldingen uit 2018 vergeleken worden met 2017 blijkt dat:

- Het aantal meldingen verviervoudigde, het aantal vliegbewegingen van een naar GAE steeg met 16 %;
- Drie frequente melders zorgden voor 686 meldingen, 81 overige melders zorgden voor 264 meldingen. De groep overige melders is opnieuw toegenomen;
- De grootste bron van de overlast:
 - Frequentie melders, lesverkeer;
 - Overige melders, lijnvluchten.
- De meest ervaren hinder:
 - Frequentie melders, overvliegen;
 - Overige melders, rondvliegen.

De toename van het aantal meldingen laat zich niet eenvoudig verklaren. Belangrijkste aspecten zijn:

- Er is een stevige landelijke maatschappelijke discussie over de luchtvaart in Nederland ontstaan met veel publiciteit daar omheen. De discussie is het gevolg van verschillende ontwikkelingen rondom bijvoorbeeld Lelystad Airport (belevingsvlucht, metingen), de geluidberekeningen voor de MER en het klimaat debat;
- De zomer van 2018 was langdurig (uitzonderlijk) warm en zonnig. Door openstaande ramen en deuren en buiten zijn, wordt het door vliegtuigen en helikopters veroorzaakte geluid sterker waargenomen.

Daarnaast past de stijging bij de landelijke trend van meldingen van omwonenden.

1 Inleiding

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

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

Bevoegd gezag

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is bevoegd gezag voor GAE.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT¹) is als bevoegd gezag verantwoordelijk voor (onder meer) controle op de vliegtuigbewegingen in het luchtruim. Over de resultaten van de (milieu-)handhaving doet ILT één keer per jaar verslag aan de ministere van IenW in de vorm van een handhavingsrapportage. 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.

Het loket kan, na consultatie met de Luchtverkeersleiding Nederland, meldingen aan ILT voordragen ter beoordeling. 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.

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 IenW.

Meldingenafhandeling en rapportage

Het loket maakt volgens afspraak van elk kwartaal en elk kalenderjaar een rapportage van de in het afgelopen kwartaal respectievelijk het afgelopen kalenderjaar ingediende meldingen.

Over 2018 zijn vier kwartaalrapportages uitgebracht over meldingen van omwonenden die overlast ervaren van vliegtuigbewegingen van, en/of naar GAE. Deze rapportages beperken zich 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.

De meldingenrapportages worden door het loket voorgelegd aan en besproken in de overleggen van de CRO luchthaven Eelde.

¹ Toezichthouder van het ministerie van IenW.

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 later binnengekomen meldingen of met correcties.

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

Het loket registreert de meldingen van omwonenden en analyseert deze gegevens, om inzicht te krijgen 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.

² Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium

³ Flight track and Aircraft NOise MONitoring System2

2 Bijzonderheden in 2018

In dit hoofdstuk de bijzonderheden in 2018 met betrekking tot de luchthaven.

2.1 Nieuw lesvliegtuig voor KLM Flight Academy

Op 17 oktober 2018 verwelkomde de KLM Flight Academy haar nieuwste lesvliegtuig, een Diamond DA42, op Eelde. Het toestel met registratienummer PH-KFA vervangt de Beechcraft Baron.

“Dit nieuwe vliegtuig heeft een modernere uitrusting die nog beter aansluit op het eindtraject van de opleiding.”

“Technische vooruitgang. Het nieuwe toestel verbruikt niet alleen minder brandstof dan zijn voorganger, ook zorgt de Diamond DA42 voor minder omgevingsgeluid.

Bron en verdere informatie: [Groningen Airport Eelde](#)

2.2 Trainingsvluchten ANWB Medical Air Assistance

Van 17 september 2018 tot en met 26 oktober 2018 zijn trainingsvluchten op en rondom GAE door ANWB Medical Air Assistance (MAA) uitgevoerd. De ANWB MAA is operator van helikopters voor medische doeleinden. De MAA vliegt onder andere voor vier traumacentra en de Regionale Ambulance voorziening Fryslân.

De trainingsvluchten zijn noodzakelijk voor helikopterpiloten om hun vaardigheden bij te houden.

“ANWB MAA realiseert zich dat deze vliegbewegingen een extra geluidsbelasting voor de omgeving van Groningen Airport Eelde geeft. Er wordt rekening gehouden met vliegroutes en -tijden zodat omwonenden zo min mogelijk overlast ervaren. Op doordeweekse dagen worden er gemiddeld drie trainingsvluchten per dag gemaakt, van elk anderhalf uur. Gemiddeld wordt er één trainingsvlucht in de namiddag gevlogen en twee vluchten in de donkerperiode van 20:00 tot 23:00 uur.

Een gedeelte van de training zal op het vliegveld plaatsvinden, waarbij de oefeningen over het gehele luchtvaartterrein wordt verdeeld. De overige vliegbewegingen zullen in het luchtruim rondom de luchthaven plaatsvinden, waarbij bewoond gebied en langdurig trainen in hetzelfde gebied zal worden vermeden. Tijdens de oefening wordt er gebruik gemaakt van een reserve MMT-helikopter (Mobiel Medisch Team) van het type Eurocopter 135. De MMT-helikopter wordt niet gebruikt voor trainingsvluchten.”

Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

2.3 Passagiersaantal gegroeid

“In 2018 is het passagiersaantal van Groningen Airport Eelde weer gegroeid. Afgelopen jaar zijn er 241.737 passagiers van of naar de luchthaven gereisd. Dit is een groei van 6% ten opzichte van 2017. Toen maakten 227.982 personen gebruik van de luchthaven.”

“De groei is het gevolg van een groeiend aantal lijndienstpassagiers. Zo kon dit jaar vanaf maart dagelijks naar München worden gevlogen. Ook is bezetting op de vluchten naar Londen en Kopenhagen toegenomen.”

Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

2.4 Luchtvaart in het nieuws

De luchtvaart is in 2018 veelvuldig in het nieuws geweest. De onderstaande ontwikkelingen kunnen niet los gezien worden van de landelijke trend dat het aantal meldingen in 2018 gestegen is.

2.4.1 Luchthavenbesluit

GAE wil een aanvraag indienen bij het ministerie van IenW 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.

Fase 2:

Op het moment van schrijven worden de invoergegevens die nodig zijn voor de geluidberekeningen in het MER gecontroleerd en waar nodig hersteld. Het is daarom nog niet bekend wanneer de aanvraag voor het luchthavenbesluit ingediend kan worden.

Fase 1 van het project is afgerond.

Voor de volledigheid hieronder een beschrijving van fase 1:

“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.

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](#)

2.4.2 Luchtvaartnota 2020 – 2050 en herziening luchtruim

Het ministerie van IenW werkt aan een nieuwe visie op de toekomst voor de luchtvaart (luchtvaartnota 2020 – 2050) en aan een herziening van het luchtruim (herindeling).

In de nieuwe luchtvaartnota geeft het kabinet de richting aan voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in de periode 2020 tot 2050.

Het kabinet wil de bereikbaarheid van Nederland via de lucht behouden en versterken. In de luchtvaartnota beschrijft het kabinet, samen met de luchtvaartsector, plannen en maatregelen om dit te bereiken.

De luchtvaartnota heeft als doel:

- de kwaliteit van het verbindingennetwerk verder ontwikkelen;
- een concurrerende en duurzame luchtvaart.

“Een grootschalige herziening is nodig voor een efficiënter gebruik van het luchtruim en het beperken van hinder.”

“Het programma Luchtruimherziening zorgt voor een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim. Het is gebaseerd op een zorgvuldige afweging van publieke belangen, in samenwerking met (internationale) partners en in gerichte dialoog met de omgeving.

De luchtruimherziening richt zich op:

- Meer capaciteit voor burgerluchtvaart en militaire luchtvaart;
- Beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO² en (ultra)fijnstof);
- Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers.”

In de eerste verkennende fase tot eind 2018 haalden ze tegelijk wensen en belangen op voor de nieuwe Luchtvaartnota en de herziening van het luchtruim. Ze onderzochten welke issues en dilemma's er liggen en welke spelregels ze gebruiken voor participatie. Ze verzamelden zoveel mogelijk kennis. Dit deden ze met publieksonderzoek, in regionale en themabijeenkomsten, via internetconsultatie en in focusgroepen. Eind 2019 wordt de nieuwe Luchtvaartnota gepresenteerd.

Voor meer informatie: www.luchtvaartindetekomst.nl.

Bron: Rijksoverheid.

2.4.3 Meten en berekenen van vliegtuiggeluid

Er is veel aandacht geweest in de maatschappij, media en politiek voor het meten van vliegtuiggeluid in relatie tot het berekenen ervan.

Het hoofddoel van het project 'meten en berekenen vliegtuiggeluid' (MBV) is: het verbeteren van zowel berekeningen als metingen van vliegtuiggeluid en het onderling versterken van beide methodes met als doel om tot voor iedereen betrouwbare en herkenbare gegevens te komen op basis waarvan burgers goed geïnformeerd worden en weloverwogen beleidskeuzes kunnen worden gemaakt.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door:

- Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM);
- Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI);
- Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR).

Een groep van onafhankelijke (inter)nationale deskundigen op het gebied van vliegtuiggeluid en beleving denkt mee met de onderzoekers.

Omgevingspartijen, zoals bewoners, luchthavens en lokale overheden participeren in het project.

Voor meer informatie: www.luchtvaartindetekomst.nl.

Bron: Rijksoverheid.

2.4.4 Lelystad Airport

Er is veel te doen geweest over de ontwikkeling van Lelystad Airport.

Lelystad Airport wordt een 'overloopluchthaven' van Schiphol voor het afhandelen van vakantieverkeer. Uitgangspunt is op Lelystad Airport prioriteit te verlenen aan verkeer dat afkomstig is van Schiphol. Daardoor ontstaat er op Schiphol ruimte voor vluchten die de hubfunctie van de luchthaven maximaal ondersteunen.

Op verzoek van bewoners en andere betrokkenen is er op 30 mei 2018 een belevingsvlucht georganiseerd door het ministerie van IenW, met als doel een indruk te geven van het geluid dat een vliegtuig op de routes van en naar Lelystad Airport produceert.

In oktober 2017 zijn enkele fouten geconstateerd in de invoergegevens voor de geluidsberekeningen in het MER (Milieueffectenrapport) voor Lelystad Airport uit 2014. Deze fouten hebben betrekking op de veronderstelde stuwkracht van vliegtuigen op weg naar Lelystad Airport en de veronderstelde hoogte bij de naderingen. De Minister van IenW heeft besloten de invoergegevens door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum te laten

herstellen door correctie van de stuwkrachtwaarden en de vlieghoogte in de prestatieprofielen van landende vliegtuigen. Besloten is na herstel van de invoergegevens de milieueffectanalyses uit het MER te actualiseren.

2.4.5 Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL)

Bewonersorganisaties rond de zes Nederlandse luchthavens hebben het Landelijk Bewonersberaad Luchtvaart (LBBL) opgericht. LBBL wordt gevormd door bewonersverenigingen bij Schiphol, Rotterdam The Hague Airport, Lelystad Airport, Maastricht Aachen Airport, Eindhoven Airport en Groningen Airport Eelde. Zij vinden dat de groei van de luchtvaart in Nederland moet stoppen. Het LBBL heeft, in samenwerking met milieuorganisaties, in verschillende steden verspreid door het land (Amsterdam, Eelde, Eindhoven, Maastricht, Rotterdam en Zwolle) op 23 juni 2018 een Landelijk Protest Luchtvaartgroei georganiseerd.

2.4.6 Klimaatimpact luchtvaart en klimaatakkoord

Er is veel aandacht geweest aan de klimaatimpact van de luchtvaart. Daarnaast over het klimaatakkoord.

In december 2015 organiseerde de Verenigde Naties (VN) een klimaattop in Parijs. Daaruit volgde het ‘Akkoord van Parijs’ dat door 195 landen werd ondertekend. Ook Nederland ondertekende dat akkoord en stemde daarmee in de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder 2 graden Celsius, met een duidelijk zicht op 1,5 graden Celsius.

Elk land moet eigen, nationale maatregelen nemen om het wereldwijd afgesproken doel te halen. In Nederland door een klimaatakkoord te sluiten.

3 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde

Het aantal vliegbewegingen is in 2018 toegenomen ten opzichte van 2017. Het gebruik van het vliegveld is in zijn totaliteit toegenomen met 4.411 bewegingen (stijging van 16 % ten opzichte van 2017). De toename is het grootst bij de lijnvluchten en het overig verkeer (zie 2.4 Passagiersaantal gegroeid).

Tabel 1 Aantal vliegbewegingen GAE

Maand	Vluchtsoort						Totaal
	Chartervlucht	Lijnvlucht	Lesvlucht	Zakenvlucht	Maatschappelijke vlucht	Overig verkeer	
januari	53	154	868	100	207	622	2.004
februari	44	142	1.074	161	175	785	2.381
maart	47	197	1.102	109	246	688	2.389
april	56	291	1.081	181	284	1.162	3.055
mei	117	319	944	154	318	1.117	2.969
juni	103	308	1.105	134	291	974	2.915
juli	111	299	732	102	296	1.276	2.816
augustus	117	279	1.305	102	296	1.012	3.111
september	101	315	1.200	141	248	1.022	3.027
oktober	78	298	1.543	124	268	992	3.303
november	47	290	632	120	206	697	1.992
december	34	256	409	130	162	467	1.458
Totaal	908	3.148	11.995	1.558	2.997	10.814	31.420
Totaal 2017	1.139	1.991	11.688	1.595	2.637	7.957	27.007
Totaal 2016	990	1.248	11.124	1.597	1.648	8.143	24.750

Bron: GAE

De MMT-helikopter vluchten⁴, ambulance vluchten⁵, politievluchten en militaire vluchten vallen onder de categorie ‘Maatschappelijke vlucht’.

Het aantal vliegbewegingen van lesvluchten ligt iets hoger dan in 2017. In onderstaande tabel een overzicht van het aantal vliegbewegingen van de KLM Flight Academy (KLS) en overige les-/oefenvluchten.

Tabel 2 Aantal vliegbewegingen les-/oefenvluchten GAE

	KLS		Overig		Totaal	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
1e kwartaal	1.562	1.886	1.482	1.320	3.044	3.206
2e kwartaal	1.181	1.066	1.949	1.808	3.130	2.874
3e kwartaal	1.094	136	2.143	1.750	3.237	1.886
4e kwartaal	223	2.105	2.361	1.619	2.584	3.724
Totaal	4.060	5.193	7.935	6.497	11.995	11.690

Bron: GAE

⁴ Mobiel Medisch Team helikopter vluchten. [Klik voor meer informatie over het MMT.](#)

⁵ Medische vluchten, of ambulance vluchten, zijn vluchten die worden uitgevoerd t.b.v. het vervoer van onder andere donororganen of transplantatieteam. Voor deze vluchten heeft GAE ontheffing, zodat deze ook buiten de reguliere openingstijden mogen worden uitgevoerd. Bron: [Groningen Airport Eelde](#).

4 Algemeen beeld meldingen

In dit hoofdstuk worden de meldingen over hinder gepresenteerd die in 2018 zijn ontvangen.

4.1 Aantal meldingen

In totaal zijn er 974 meldingen ingediend bij het loket in 2018, een flinke 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
2018	228	299	240	207	974
2017	13	30	22	163	228
2016	34	22	46	5	107
2015	21	20	26	26	93

4.2 Getraceerde en niet getraceerde vluchten

In 2018 zijn 974 meldingen ontvangen, waarvan 24 meldingen geen betrekking hebben op GAE.

Tabel 4 Totaal aantal ontvangen meldingen in 2018

2018	Getraceerd		Niet getraceerd	Totaal
	GAE	Niet GAE		
januari	86	3	15	104
februari	58	1	7	66
maart	55	1	2	58
april	83	1	4	88
mei	92	5	6	103
juni	103	0	5	108
juli	62	2	13	77
augustus	64	2	20	86
september	72	0	5	77
oktober	120	4	8	132
november	38	4	7	49
december	21	1	4	26
Totaal	854	24	96	974

De 24 meldingen welke geen relatie hebben met vliegbewegingen van of naar GAE worden niet meegenomen in de rapportage.

4.3 Meldingen per plaats waarneming

In onderstaande tabel is de herkomst van de meldingen weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in getraceerde en niet getraceerde vluchten.

Tabel 5 Meldingen per plaats waarneming

Plaats waarneming	Getraceerd	Niet getraceerd	Totaal
Donderen	463	37	500
Fochteloo	192	13	205
Yde	38	7	45
Oosterwolde	38	3	41
Eelde	28	5	33
Norg	13	1	14
Vries	13	1	14
Kropswolde	8		8
Assen	8		8
Overschild	7	23	30
Glimmen	6		6
Onnen	5		5
Peize	5		5
Overig	30	6	36
Totaal	854	96	950

4.4 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

2018	Aanleiding								Totaal
	Circuitvliegen	Laag overvliegen	Landen	Nachtvlucht	Overvliegen	Rondvliegen	Starten	Anders	
januari	8	13	0	4	50	13	3	10	101
februari	0	15	0	3	25	7	1	14	65
maart	0	9	2	2	19	17	0	8	57
april	2	8	0	4	52	16	1	4	87
mei	3	13	3	3	41	27	3	5	98
juni	11	22	1	3	40	20	2	9	108
juli	1	12	3	13	19	17	3	7	75
augustus	5	25	0	4	19	26	1	4	84
september	14	23	2	1	12	18	5	2	77
oktober	17	22	11	5	23	38	5	7	128
november	0	2	14	5	14	4	1	5	45
december	0	4	9	4	5	0	1	2	25
Totaal	61	168	45	51	319	203	26	77	950

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

5 Meldingen nader geanalyseerd

In dit hoofdstuk worden de ingediende meldingen nader geanalyseerd.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen frequente en overige melders, waarbij het criterium voor een frequente melder 50 meldingen op jaarbasis is. Onderscheid in frequente melders en overige melders is nodig om het verschil te kunnen zien hoe de hinderbeleving en meldingen van beide groepen zich ontwikkelen. Dit kan helpen bij het zoeken naar oplossingen om hinder te voorkomen. Voor beide groepen wordt nader geanalyseerd waardoor de melding veroorzaakt wordt.

Tabel 7 Aandeel meldingen van frequente en overige melders

	2018	2017	2016	2015
Totaal aantal melders	84	48	30	29
Totaal aantal meldingen	950	228	107	93
Aantal 'frequente melders'	3	0	0	0
Aantal 'overige melders'	81	48	30	29
Aantal meldingen van 'frequente melders'	686	0	0	0
Aantal meldingen van 'overige melders'	264	228	107	93

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in 2018 in totaal 84 mensen een melding hebben ingediend. Daarvan hebben 3 mensen 50 meldingen of meer ingediend. Daarmee nemen de frequente melders 72 % van het totaal aantal meldingen voor hun rekening, terwijl deze groep 4 % van het totaal aantal melders uitmaakt. In voorgaande jaren was er geen sprake van frequente melders.

De groep overige melders is opnieuw toegenomen ten opzichte van voorgaande jaren. Deze groep heeft 28 % van de meldingen ingediend. Zij vormen samen 96 % van het totaal aantal melders.

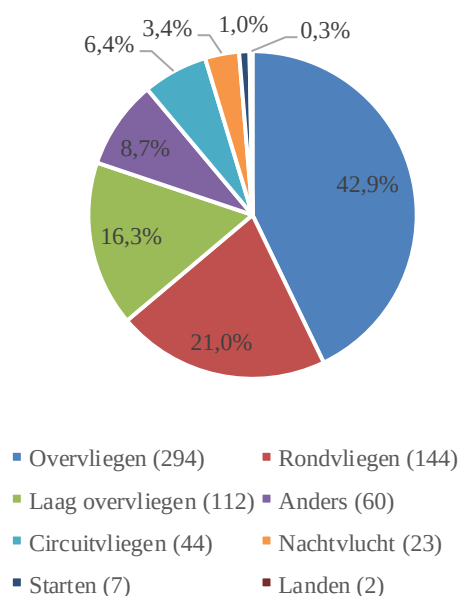
Bij het indienen van een melding is het mogelijk een toelichting te geven. Hier wordt meermaals aangegeven dat ze graag een reactie willen ontvangen anders dan een autoreply bericht.

5.1 Frequente melders

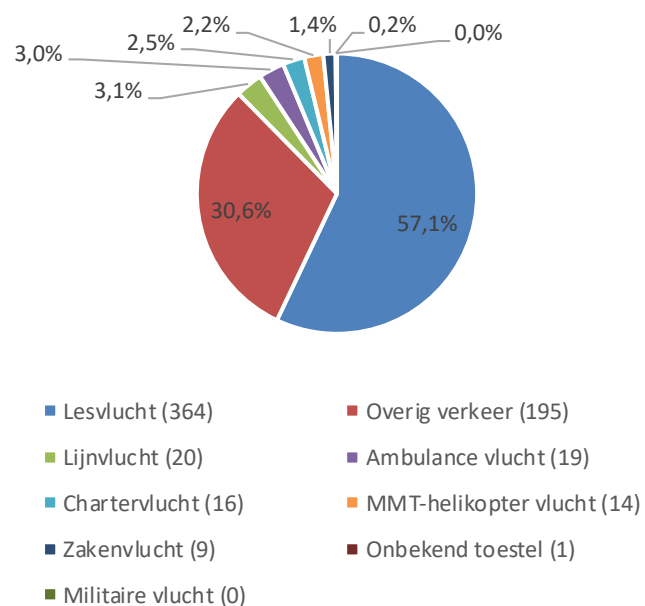
Tabel 8 Aantal meldingen per maand frequente melders

Maand	Getraceerd	Niet getraceerd	Totaal
januari	76	13	89
februari	50	5	55
maart	46	0	46
april	68	1	69
mei	69	3	72
juni	88	5	93
juli	43	2	45
augustus	48	8	56
september	49	1	50
oktober	77	5	82
november	16	3	19
december	8	2	10
Totaal	638	48	686

In grafiek 1 staat aangegeven wat de frequente melders bij de melding hebben aangegeven als aanleiding van de overlast. In grafiek 2 staat aangegeven wat voor vluchtsoort het betrof van de getraceerde meldingen (totaal 638 meldingen).



Grafiek 1 Aanleiding overlast zoals aangegeven frequente melders



Grafiek 2 Getraceerde meldingen per vluchtsoort frequente melder

Alle meldingen met betrekking tot MMT-helikopter vluchten zijn, zonder persoonsgegevens, besproken met het Mobiel Medisch Team (zie 6.4 MMT-helikopter vluchten).

De hinder werd door de frequente melders ervaren in Donderen en Fochteloo.

Tabel 9 Herkomst en aantal meldingen frequente melders

Plaats waarneming	Aantal meldingen	Aantal melders
Donderen	492	2
Fochteloo	194	1
Totaal	686	3

Fochteloo

De meldingen betroffen hinder in het natuurgebied het Fochteloërveen. Als toelichting wordt voornamelijk aangegeven dat er onnodig heen en weer gevlogen en rondgevlogen wordt boven stiltegebied en de aanwezige vogels verstoord worden.

Vlakbij Veenhuizen is de locator/localizer VZ voor baan 05. Het betrof voornamelijk naderende toestellen, de locator is namelijk een navigatiemiddel voor het aanvliegen van een landingsbaan (zie 6.2 *Informatie baan en baangebruik*). In een aantal gevallen werd er een wachtpatroon gevlogen in het wachtgebied alvorens de landing ingezet werd naar de luchthaven.

Het natuurgebied Fochteloërveen is een Natura 2000 gebied. Er is geen verbod op vliegen over dit gebied. Wel is er een gedragscode ontwikkeld door de KNVvL (Vereniging voor Luchtvaart) voor de recreatieve luchtvaart.

Meer informatie op: www.groningenairporteelde.nl.

Donderen

Donderen ligt nabij de circuits en aan- en uitvliegroutes van GAE (zie 6.1 Informatie vliegroutes) en nabij de luchthaven. Het betrof dan ook naderende en vertrekkende toestellen en circuitvliegen.

Naar aanleiding van één melding is contact geweest met ILT. Na onderzoek door het ILT heeft ILT in een geval een waarschuwingsbrief verzonden voor het onjuist vliegen van de luchtverkeersweg (SID).

Samengevat blijkt uit bovenstaande dat de frequente melders voornamelijk:

- Hinder ondervinden van overvliegende, rondvliegende en laag overvliegende toestellen;
- Melden over lesvluchten;
- Melden over toestellen die naderen via locator VZ (Fochteloo);
- Melden over toestellen die naderen, vertrekken of circuit vliegen (Donderen).

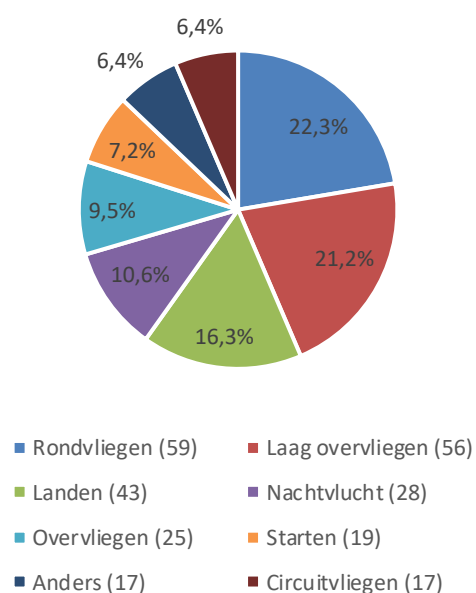
5.2 Overige melders

De groep overige melders vormen in aantal de grootste groep ten opzichte van het totaal (96 %).

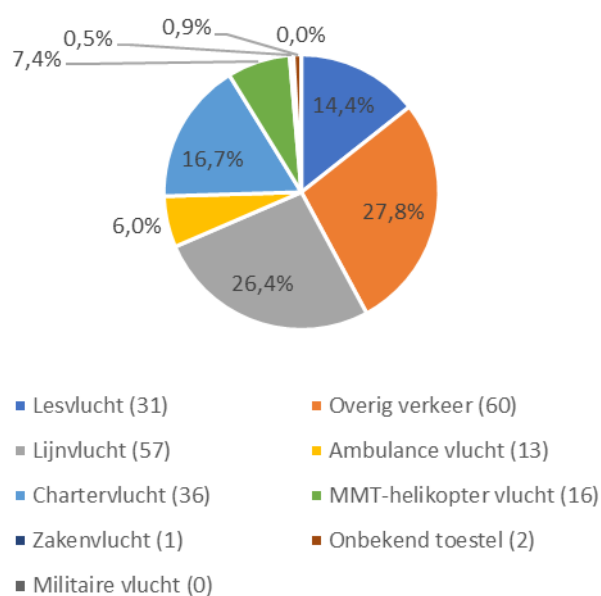
Tabel 10 Aantal meldingen per maand overige melders

Maand	Getraceerd	Niet getraceerd	Totaal
januari	10	2	12
februari	8	2	10
maart	9	2	11
april	15	3	18
mei	23	3	26
juni	15	0	15
juli	19	11	30
augustus	16	12	28
september	23	4	27
oktober	43	3	46
november	22	4	26
december	13	2	15
Totaal	216	48	264

In grafiek 3 staat aangegeven wat de overige melders bij de melding hebben aangegeven als aanleiding van de overlast. In grafiek 4 staat aangegeven wat voor vluchtsoort het betrof van de getraceerde meldingen (totaal 216 meldingen).



Grafiek 3 Aanleiding overlast zoals aangeven overige melders



Grafiek 4 Getraceerde meldingen per vluchtsoort overige melders

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

Onder het overig verkeer vallen ook de meldingen ingediend waarbij een relatie gelegd kon worden met trainingsvluchten van de ANWB Medical Air Assistance. Het betrof 31 meldingen. In september zijn 10 meldingen gekoppeld aan deze trainingsvluchten, in oktober zijn 21 meldingen gekoppeld.

Een aantal gegeven toelichtingen door melders: ‘onnodig rondjes vliegen’, ‘onevenredig veel geluidhinder’, ‘waarom zo lang en zo vaak’, ‘doelloos rondvliegen’.

Zie 2.2 Trainingsvluchten ANWB Medical Air Assistance

Uit onderstaande tabel blijkt hoe het aantal meldingen en melders binnen deze groep zijn verdeeld.

Tabel 11 Herkomst en aantal meldingen overige melders

Plaats waarneming	Aantal meldingen	Aantal melders
Yde	45	3
Oosterwolde	41	2
Eelde	33	17
Overschild	30	1
Norg	14	5
Vries	14	3
Fochteloo	12	1
Donderen	10	2
Kropswolde	8	3
Assen	8	6
Haren	7	5
Peize	5	2
Glimmen	5	5
Onnen	5	3
Paterswolde	4	4
Midlaren	3	1
Harkstede	3	2
Bunne	2	2
Tynaarlo	2	1
Groningen	2	2
Zeijen	2	2
Veenhuizen	1	1
Kiel-Windeweer	1	1
Zuidhorn	1	1
Appelscha	1	1
Aduard	1	1
Boijl	1	1
Bedum	1	1
Westervelde	1	1
Sauwerd	1	1
Totaal	264	81

Yde

Yde ligt net als Donderen nabij de circuits en aan- en uitvliegroutes van GAE (zie 6.1 Informatie vliegroutes) en nabij de luchthaven. Het betrof naderende en vertrekkende toestellen en circuitvliegen.

Oosterwolde

De meeste meldingen zijn afkomstig van één melder. Na koppeling aan een vliegbeweging betrof het voornamelijk naderende toestellen (37) welke richting locator VZ vlogen, hierbij ging het in de meeste gevallen om lijnvluchten).

Eelde

Eelde ligt nabij de luchthaven. Na koppeling aan een vliegbeweging betrof het voornamelijk vertrekkende toestellen (16).

Overschild

Overschild ligt vlakbij locator SO. Er konden 23 meldingen niet getraceerd worden. Bij de andere meldingen betrof het lesvluchten.

Samengevat blijkt uit bovenstaande dat de overige melders voornamelijk:

- Hinder ondervinden van rondvliegende, laag overvliegende en landende toestellen;
- Melden over overig verkeer, lijnvluchten en chartervluchten;

6 Achtergrondinformatie

6.1 Informatie 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.

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.

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).

6.2 Informatie baan en baangebruik

GAE beschikt over een verharde start- en landingsbaan (baan 05-23). In de luchtvaart worden banen aangeduid met nummers. Baan 05-23 is 2.500 meter lang.

Op basis van weersomstandigheden en –verwachtingen, baanbeschikbaarheid en overige relevante operationele factoren, bepaalt de luchtverkeersleiding 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.

6.3 Informatie 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).

6.4 MMT-helikopter vluchten

De bemanning van de MMT-helikopter wordt Mobiel Medisch Team (MMT) genoemd. Het MMT wordt ingezet bij zware ongevallen, bijzondere letsels of levensbedreigende situaties waarbij specialistische hulp direct noodzakelijk is. Het is geen vervanging van de ambulance, maar een aanvulling op de reguliere ambulancezorg.

De helikopter wordt gevlogen door piloten van de ANWB Medical Air Assistance (MAA).

Er zijn landelijke inzetcriteria vastgelegd voor het MMT.

De MMT-helikopters worden ook wel Lifeliners genoemd. De Groningse helikopter heet Lifeliner 4. Per 31 oktober 2016 heeft Lifeliner 4 een nieuwe standplaats in gebruik genomen op GAE. Vanaf daar staat het MMT 24 uur per dag paraat. De MMT-helikopter stond daarvoor vijftien jaar op de daklocatie van het Universitair Medisch Centrum in Groningen. Vanaf de nieuwe, zuidelijker gelegen standplaats kan het MMT met de helikopter meer mensen in Noord- en Oost Nederland sneller van gespecialiseerde acute zorg voorzien. Het helikopterdak van het UMCG is nog in gebruik om patienten met de helikopter naar het ziekenhuis te brengen als dat noodzakelijk is in spoedgevallen.

De vliegoperatie van de MMT-helikopter wordt ook wel HEMS genoemd, wat staat voor Helicopter Emergency Medical Services. De vluchten die met een MMT-helikopter gemaakt worden, vallen onder een andere wetgeving dan normale helikopter vluchten. Volgens de HEMS-regels hebben helikopters bijvoorbeeld geen vluchtplan nodig. Bij spoed vliegt de helikopter de kortst mogelijke, directe en veilige route. De piloot is verantwoordelijk voor de keuze van de landingsplaats (bij daglicht landingsplaats minimaal 25x25 meter). De MMT-helikopter heeft in principe altijd voorrang boven ander vliegverkeer. Ook hebben ze een ontheffing om te vliegen boven gebieden waar dat voor ander vliegverkeer verboden is.

De MMT-helikopter mag ook 's nachts overal landen. Er moet wel voldoende ruimte zijn (landingsplaats minimaal 25x50 meter) er mogen niet te veel huizen staan. Dus niet in de bebouwde kom. In het donker dragen de piloot en verpleegkundige zogenaamde 'night vision goggles'. Dit is speciale restlichtversterkende apparatuur die het zicht in het donker tot wel 15.000 verbetert.

Alle meldingen met betrekking tot vluchten van de MMT-helikopter worden zonder persoonsgegevens besproken met het MMT.

Meer informatie op: <https://www.anwb.nl/maa>.

6.5 Medische vluchten

Medische vluchten, of ambulancevluchten, zijn vluchten die worden uitgevoerd ten behoeve van het vervoer van onder andere donororganen of transplantatieteam. 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.

7 Uitkomst jaarrapportage

In de hiervoor beschreven hoofdstukken zijn vliegtuigbewegingen en de meldingen hierover weergegeven en geanalyseerd. In dit hoofdstuk worden de uitkomsten gepresenteerd.

- Het totaal aantal meldingen is verviervoudigd;
- Meer vliegtuigbewegingen ten opzichte van vorig jaar (stijging van 16 %);
- Er zijn 950 meldingen over vliegbewegingen van en naar GAE ontvangen. Daarvan zijn 686 meldingen ontvangen van 3 frequente melders en 264 meldingen van 81 overige melders. In eerdere jaren waren er geen frequente melders. De groep overige melders is gegroeid ten opzichte van vorig jaar;
- De frequente melders hebben voornamelijk meldingen ingediend over lesvluchten, de overige melders voornamelijk over overig verkeer, lijnvluchten en chartervluchten;
- De zomer van 2018 was langdurig warm en zonnig. Door openstaande ramen en deuren wordt het door toestellen veroorzaakte geluid sterker waargenomen;
- Melders geven meerder malen aan graag een reactie te ontvangen en niet alleen een autoreply bericht;
- Daarnaast past de stijging bij de landelijke trend van meldingen van omwonenden over vliegbewegingen.