



Stichting Ondersteuning
Commissie Regionaal Overleg
Luchthaven Eelde

Meldingenloket vliegverkeer GAE

Meldingenrapportage

2019

Het meldingenloket vliegverkeer GAE wordt mede mogelijk gemaakt door:

provincie **D**renthe



Inhoud

1	Inleiding	2
2	Bijzonderheden in 2019	4
2.1	Trainingsvluchten ANWB Medical Air Assistance	4
2.2	Luchtvaart in het nieuws.....	4
2.2.1	Luchthavenbesluit	4
2.2.2	Luchtvaartnota 2020 – 2050 en herziening luchtruim	5
3	Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde	7
4	Algemeen beeld meldingen.....	9
4.1	Aantal meldingen.....	9
4.2	Meldingen per plaats waarneming.....	10
4.3	Meldingen per aanleiding overlast aangegeven door de melder	10
5	Meldingen nader geanalyseerd.....	11
5.1	Overige melders.....	12
5.2	Frequente melders.....	12
6	Achtergrondinformatie	16
6.1	Informatie vliegroutes.....	16
6.2	Informatie baan en baangebruik	16
6.3	Informatie vlieghoogtes	17
6.4	MMT-helikopter vluchten	17
6.5	Medische vluchten.....	18

1 Inleiding

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

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 het ministerie 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 Groningen 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 onafhankelijk 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 2019 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.

¹ Toezichthouder van het ministerie van IenW.

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

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 correcties.

Meldingen worden ingediend via het meldingenformulier op de website <https://www.tmaaeelde.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 2019

In dit hoofdstuk de bijzonderheden in 2019 met betrekking tot de luchthaven.

2.1 Trainingsvluchten ANWB Medical Air Assistance

Van 9 september 2019 tot 25 oktober 2019 zijn er door ANWB Medical Air Assistance (MAA) met een helikopter trainingsvluchten uitgevoerd op en rondom GAE. De ANWB MAA is operator van helikopters voor medische doeleinden. De MAA vliegt onder andere voor vier traumacentra en de Regionale Ambulance voorziening Fryslân.

Evenals in 2018 werden er herhalingstrainingen en checks voor EC135 piloten en nieuwe bemanningsleden uitgevoerd. De trainingen werden gegeven voor het behoud van de vliegkwalificaties en om de vaardigheden van de piloten te onderhouden.

Op doordeweekse dagen werden er gemiddeld drie trainingsvluchten per dag gemaakt, van elk anderhalf uur. Gemiddeld werd er één trainingsvlucht in de namiddag gevlogen en twee vluchten in de avond.

“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.”

Tijdens de oefening is gebruik gemaakt van een reserve MMT-helikopter (Mobiël Medisch Team) van het type Eurocopter 135. De MMT- helikopter is niet gebruik voor trainingsvluchten.

Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

2.2 Luchtvaart in het nieuws

De luchtvaart is in 2019 veelvuldig in het nieuws geweest.

2.2.1 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 grenswaardeninstellen 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 milieueffectrapportage (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.

De tweede stap in het proces, onderzoek naar (milieu)effecten van de voorgestelde wijzigingen. Op het moment van schrijven moeten de ingevoerde gegevens voor de MER worden gecorrigeerd. Dit neemt geruime tijd in beslag, waardoor een planning voor het vervolg nog niet afgegeven kan worden.

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

2.2.2 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 streven is de nota eind 2020 vast te stellen. De Ontwerp-luchtvaartnota 2020 – 2050 is in mei 2020 gepubliceerd.

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.”

“Het programma Luchtruimherziening wordt uitgevoerd door de volgende programmapartners: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, het Commando Luchtmacht en Maastricht Upper Area Control. Het bevoegd gezag en daarmee de regiefunctie voor de luchtruimherziening ligt bij de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie.”

Op 18 april 2019 is het startdocument van het programma Luchtruimherziening gepubliceerd.

In september is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gepubliceerd. De NRD beschrijft wat in het plan-MER wordt onderzocht en hoe de onderzoeken worden uitgevoerd.

Van 10 september tot en met 7 oktober 2019 kon iedereen zijn mening geven over de onderwerpen van de milieueffectrapportage (MER) over de indeling van het luchtruim.

In oktober 2019 heeft de Commissie m.e.r. advies gegeven over de NRD.

Op 19 december 2019 is de Nota van antwoord (NRD Luchtruimherziening) gepubliceerd.

Eind 2020 bepaalt het kabinet met een voorkeursbeslissing de nieuwe indeling.

3 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde

Het aantal vliegbewegingen is in 2019 toegenomen ten opzichte van 2018. Het gebruik van het vliegveld is in zijn totaliteit toegenomen met 511 bewegingen (stijging van 1,63 % ten opzichten van 2018). De toename is het grootst bij de lesvluchten (stijging van 22,49 %), de afname is het grootst bij de lijnvluchten (daling van 31,93 %).

Tabel 1 Aantal vliegbewegingen GAE

Maand	Vluchtsort						Totaal
	Chartervlucht	Lijnvlucht	Lesvlucht	Zakenvlucht	Maatschappelijke vlucht	Overig verkeer	
januari	36	103	1.066	100	170	522	1.997
februari	32	108	835	161	193	656	1.985
maart	41	197	887	148	214	751	2.238
april	82	171	1.476	207	246	806	2.988
mei	141	186	1.202	117	256	1.201	3.103
juni	128	170	838	124	298	1.181	2.739
juli	117	137	1.325	128	325	952	2.984
augustus	124	116	1.154	175	292	903	2.764
september	128	261	1.907	145	226	624	3.291
oktober	88	270	2.127	151	246	886	3.768
november	24	246	1.187	105	172	526	2.260
december	21	178	689	100	216	610	1.814
Totaal	962	2.143	14.693	1.661	2.854	9.618	31.931
Totaal 2018	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, militaire vluchten en overheidsvluchten vallen onder de categorie ‘Maatschappelijke vlucht’.

Tabel 2 Aantal vliegbewegingen maatschappelijke vluchten

Maand	Maatschappelijke vluchten					Totaal
	MMT-helikopter vluchten	Ambulance vluchten	Politievlucht	Militaire vlucht	Overheidsvlucht	
januari	140	16	6	8	-	170
februari	170	10	7	6	-	193
maart	190	14	2	8	-	214
april	222	16	6	2	-	246
mei	211	19	4	22	-	256
juni	260	10	4	24	-	298
juli	288	23	6	8	-	325
augustus	257	27	6	2	-	292
september	197	19	8	2	-	226
oktober	213	21	6	4	2	246
november	140	24	6	2	-	172
december	188	14	4	10	-	216
Totaal	2.476	213	65	98	2	2.854
Totaal 2018	2.512	281	111	93	-	2.997
Totaal 2017	2.210	282	45	100	-	2.637
Totaal 2016	1.337	215	40	56	-	1.648

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 transplantatieteams. Voor deze vluchten heeft GAE ontheffing, zodat deze ook buiten de reguliere openingstijden mogen worden uitgevoerd. Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

Het aantal vliegbewegingen van lesvluchten ligt hoger dan in 2018. In onderstaande tabel een overzicht van het aantal vliegbewegingen van de KLM Flight Academy (KLS) en overige les-/oefenvluchten.

Tabel 3 Aantal vliegbewegingen les-/oefenvluchten GAE

	KLS		Overig		Totaal	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
januari	324	564	742	304	1.066	868
februari	31	526	804	548	835	1.074
maart	58	472	829	630	887	1.102
april	308	352	1.168	729	1.476	1.081
mei	383	255	819	689	1.202	944
juni	45	574	793	531	838	1.105
juli	373	186	952	546	1.325	732
augustus	546	624	608	681	1.154	1.305
september	1.128	284	779	916	1.907	1.200
oktober	1.057	113	1.070	1.430	2.127	1.543
november	748	62	439	570	1.187	632
december	292	48	397	361	689	409
Totaal	5.293	4.060	9.400	7.935	14.693	11.995

Bron: GAE

4 Algemeen beeld meldingen

In dit hoofdstuk worden de in 2019 ontvangen meldingen over hinder gepresenteerd.

4.1 Aantal meldingen

In totaal zijn er 624 meldingen ingediend bij het loket in 2019, een daling ten opzichte van 2018. Echter een stijging ten opzichte van eerdere jaren.

Tabel 4 Meerjarenoverzicht ingediende meldingen

Jaartal	Aantal meldingen 1e kwartaal	Aantal meldingen 2e kwartaal	Aantal meldingen 3e kwartaal	Aantal meldingen 4e kwartaal	Jaartotaal meldingen
2019	105	219	185	115	624
2018	228	299	240	207	974
2017	13	30	22	163	228
2016	34	22	46	5	107
2015	21	20	26	26	93

In 2019 zijn 624 meldingen ontvangen, waarvan:

- 6 meldingen geen betrekking hebben op GAE;
- 18 meldingen geen betrekking hebben op hinder veroorzaakt door vliegverkeer binnen de terminal control area (TMA, het naderingsluchtverkeersleidingsgebied) van GAE;
- 17 meldingen dubbel zijn ingediend;
- 3 meldingen het warmdraaien betreft;
- 1 melding te laat is ingediend (buiten 10 kalenderdagen).

Deze 44 meldingen worden verder niet meegenomen in de rapportage.

Tabel 5 Totaal aantal ontvangen meldingen in 2019

2019	Totaal	Getraceerd		Niet getraceerd	Buiten TMA GAE	Dubbele melding	Warmdraaien	Te laat ingediend
		GAE	Niet GAE					
januari	59	49	1	5	1	3	-	-
februari	27	22	-	2	3	-	-	-
maart	19	10	1	8	-	-	-	-
april	76	65	2	7	1	1	-	-
mei	65	57	0	7	-	1	-	-
juni	79	62	1	12	1	3	-	-
juli	54	42	-	6	3	3	-	1
augustus	67	59	1	5	1	0	1	-
september	63	54	-	8	-	1	-	-
oktober	59	35	-	19	2	3	-	-
november	34	25	-	5	2	-	2	-
december	22	11	-	4	4	3	0	-
Totaal	624	491	6	88	18	18	3	1

Het aantal ingediende meldingen (579), welke meegenomen worden in deze rapportage, laat een daling zien in 2019 ten opzichte van 2018 (950). Echter een stijging ten opzichte van 2017, 2016 en 2015.

4.2 Meldingen per plaats waarneming

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

Tabel 6 Meldingen per plaats waarneming

Plaats waarneming	Getraceerd	Niet getraceerd	Totaal
Donderen	157	13	170
Yde	94	47	141
Oosterwolde	97	3	100
Fochteloo	34	2	36
Norg	35	1	36
Glimmen	20	1	21
Eelde	12	6	18
Groningen	5	5	10
Midlaren	8	0	8
Overig	29	10	39
Totaal	491	88	579

4.3 Meldingen per aanleiding overlast aangegeven door de melder

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

Tabel 7 Aanleiding overlast zoals aangegeven door melder

2019	Aanleiding								Totaal
	Circuitvliegen	Laag overvliegen	Landen	Nachtvlicht	Overvliegen	Rondvliegen	Starten	Anders	
januari	1	9	11	1	21	8	1	2	54
februari	1	9	4	1	1	3	0	5	24
maart	1	5	4	1	3	1	0	3	18
april	7	20	18	4	5	15	3	0	72
mei	0	6	14	2	23	15	2	2	64
juni	3	25	16	2	7	13	3	5	74
juli	9	10	11	5	9	3	1	0	48
augustus	7	14	15	1	15	9	2	1	64
september	8	15	5	2	7	20	0	5	62
oktober	7	5	1	2	8	30	1	0	54
november	2	4	0	4	2	14	3	1	30
december	3	2	1	1	5	3	0	0	15
Totaal	49	124	100	26	106	134	16	24	579

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

5 Meldingen nader geanalyseerd

In dit hoofdstuk worden de 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 8 Aandeel meldingen van frequente en overige melders

	2019	2018	2017	2016	2015
Totaal aantal melders	83	84	48	30	29
Totaal aantal meldingen	581	950	228	107	93
Aantal 'frequente melders'	3	3	0	0	0
Aantal 'overige melders'	80	81	48	30	29
Aantal meldingen van 'frequente melders'	348	686	0	0	0
Aantal meldingen van 'overige melders'	233	264	228	107	93

Uit bovenstaande blijkt dat in 2019 in totaal 83 mensen een melding hebben ingediend. Daarvan hebben 3 mensen 50 meldingen of meer ingediend. Daarmee nemen de frequente melders 60 % van het totaal aantal meldingen voor hun rekening, terwijl deze groep 4 % van het totaal aantal melders uitmaakt. De groep frequente melders is gelijk met 2018. Het aantal ingediende meldingen is ongeveer gehalveerd.

De groep overige melders is nagenoeg gelijk met 2018. Deze groep heeft 40 % van de meldingen ingediend. Zij vormen samen 96 % van het totaal aantal melders. Het aantal ingediende meldingen is ongeveer gelijk met 2018.

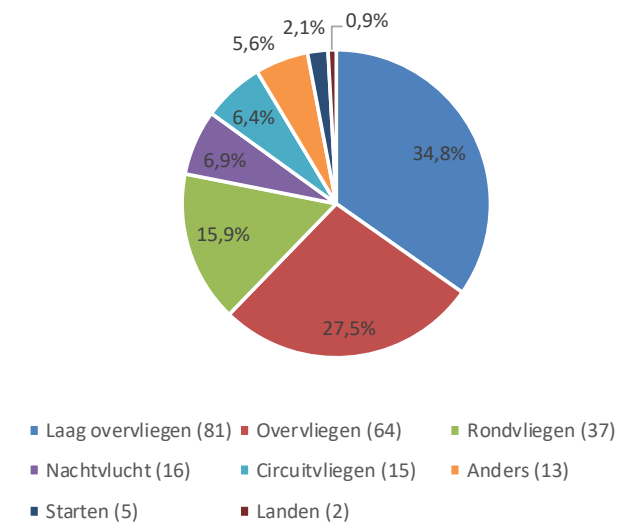
5.1 Overige melders

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

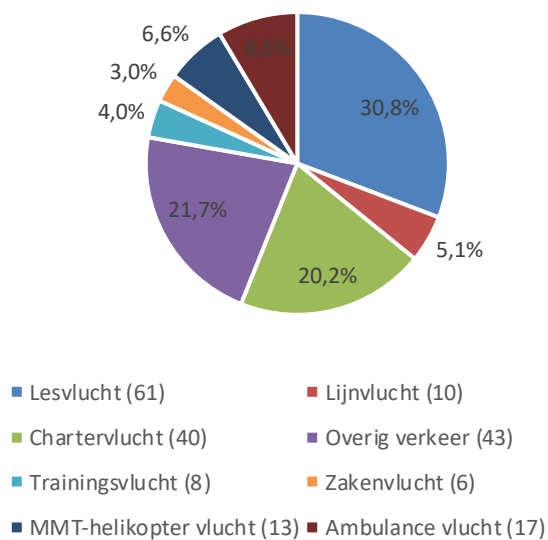
Tabel 9 Aantal meldingen per maand overige melders

Maand	2019			2018		
	Getraceerd	Niet getraceerd	Totaal	Getraceerd	Niet getraceerd	Totaal
januari	24	4	28	10	2	12
februari	11	2	13	8	2	10
maart	2	4	6	9	2	11
april	20	5	25	15	3	18
mei	13	2	15	23	3	26
juni	32	4	36	15	0	15
juli	22	1	23	19	11	30
augustus	31	1	32	16	12	28
september	20	3	23	23	4	27
oktober	14	5	19	43	3	46
november	9	2	11	22	4	26
december	0	2	2	13	2	15
Totaal	198	35	233	216	48	264

In grafiek 1 staat aangegeven wat de overige melders bij de melding hebben aangegeven als aanleiding van de overlast (totaal 233 meldingen). In grafiek 2 staat aangegeven wat voor vluchtsoort het betrof van de getraceerde meldingen (totaal 198 meldingen).



Grafiek 1 Aanleiding overlast zoals aangegeven overige melders



Grafiek 2 Getraceerde meldingen per vluchtsoort overige melders

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

Lesvluchten

Er konden 61 getraceerde meldingen gekoppeld worden aan lesvluchten. In onderstaande tabel zijn deze meldingen onderverdeeld naar vliegscholen.

Tabel 10 Lesvluchten (overige melders)

Vliegschool	2019	2018	2017	2016	2015
KLM Flight Academy	17	19	48	11	14
Martinair Flight Academy	16	4	12	0	3
Wings over Holland	16	0	3	0	2
AIS Flight Academy	7	3	12	6	6
Overig	5	5	12	1	7
Totaal	61	31	87	18	32

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
Donderen	36	6
Norg	36	5
Fochteloo	36	2
Yde	29	7
Glimmen	21	8
Eelde	18	11
Groningen	10	8
Midlaren	8	1
Kropswolde	6	2
Onnen	5	3
Haren	4	4
Paterswolde	4	4
Bunne	3	3
Zuidlaren	3	2
Assen	2	2
Vries	1	1
Feerwerd	1	1
Slochteren	1	1
Kiel-Windeweer	1	1
Aduard	1	1
Roden	1	1
Oldehove	1	1
Eelderwolde	1	1
Baloo	1	1
Haule	1	1
De Punt	1	1
Foxhol	1	1
Totaal	233	80

Donderen

Uit Donderen zijn 36 meldingen ontvangen van in totaal 6 melders. Van deze meldingen konden 3 niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 12 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Donderen)

Vluchtsoort	Aantal meldingen 2019	Aantal meldingen 2018
Lesvlucht	19	4
Overig verkeer	10	0
Chartervlucht	3	5
Ambulance vlucht	1	0
Totaal	33	9

Norg

Uit Norg zijn 36 meldingen ontvangen van in totaal 5 melders. Van de meldingen kon 1 melding niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 13 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Norg)

Vluchtsoort	Aantal meldingen 2019	Aantal meldingen 2018
Chartervlucht	13	4
Lijnvlucht	5	1
Overig verkeer	4	2
Ambulance vlucht	4	2
Lesvlucht	3	4
Zakenvlucht	3	0
MMT-helikopter vlucht	3	0
Totaal	35	13

Fochteloo

Uit het natuurgebied Fochteloërveen zijn 36 meldingen ontvangen, waarvan 35 meldingen van 1 melder. Van de meldingen konden 2 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 14 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Fochteloo)

Vluchtsoort	Aantal meldingen 2019	Aantal meldingen 2018
Lesvlucht	32	9
Overig verkeer	2	2
Totaal	34	11

Yde

Uit Yde zijn 29 meldingen ontvangen van in totaal 7 melders. Van de meldingen konden 7 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 15 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Yde)

Vluchtsoort	Aantal meldingen 2019	Aantal meldingen 2018
Ambulance vlucht	7	1
Trainingsvlucht	5	27
MMT-helikopter vlucht	3	6
Lesvlucht	3	0
Lijnvlucht	1	2
Overig verkeer	0	1
Onbekend toestel	0	1
Totaal	19	38

Glimmen

Uit Glimmen zijn 21 meldingen ontvangen van in totaal 8 melders. Van de meldingen kon 1 melding niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 16 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Glimmen)

Vluchtsoort	Aantal meldingen 2019	Aantal meldingen 2018
Overig verkeer	10	1
Chartervlucht	5	1
Trainingsvlucht	3	0
MMT-helikopter vlucht	1	2
Ambulance vlucht	1	1
Totaal	20	5

Eelde

Uit Eelde zijn 18 meldingen ontvangen van in totaal 11 melders. Van de meldingen konden 6 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 17 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Eelde)

Vluchtsoort	Aantal meldingen 2019	Aantal meldingen 2018
MMT-helikopter vlucht	4	4
Chartervlucht	3	4
Overig verkeer	2	5
Ambulance vlucht	2	5
Zakenvlucht	1	0
Lijnvlucht	0	5
Trainingsvlucht	0	3
Lesvlucht	0	1
Totaal	12	27

Samengevat blijkt uit bovenstaande dat de overige melders voornamelijk:

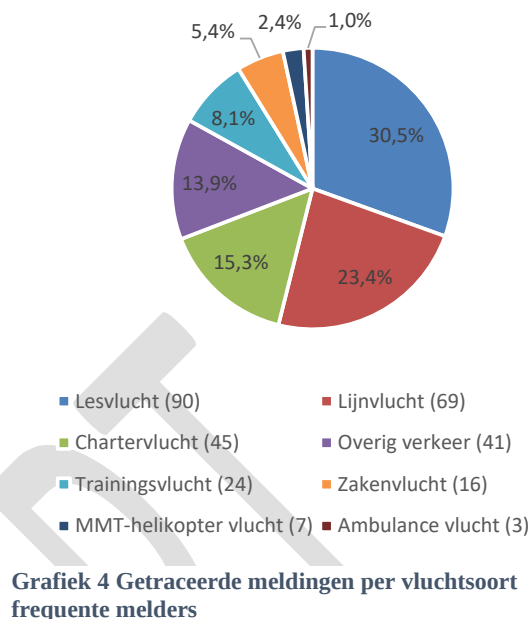
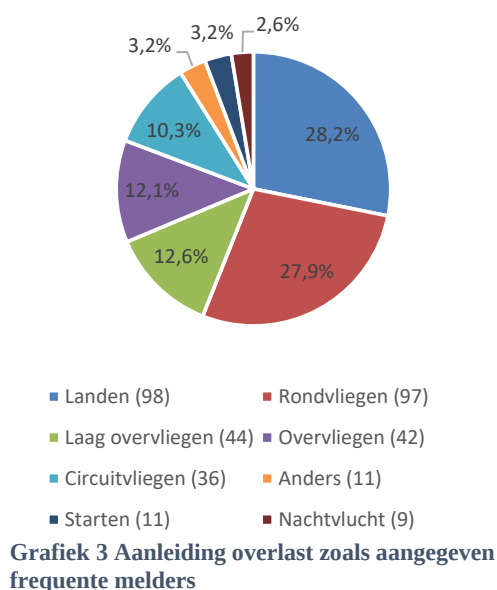
- melden over lesvluchten;
- primair hinder ondervinden in de vorm van ‘laag overvliegen’ en ‘overvliegen’;
- hinder ondervinden in Donderen, Norg en het natuurgebied Fochteloërveen.

5.2 Frequente melders

Tabel 18 Aantal meldingen per maand frequente melders

Maand	2019			2018		
	Getraceerd	Niet getraceerd	Totaal	Getraceerd	Niet getraceerd	Totaal
januari	25	1	26	76	13	89
februari	11	0	11	50	5	55
maart	8	4	12	46	0	46
april	46	2	48	68	1	69
mei	44	5	49	69	3	72
juni	30	8	38	88	5	93
juli	20	5	25	43	2	45
augustus	28	4	32	48	8	56
september	34	5	39	49	1	50
oktober	22	14	36	77	5	82
november	16	3	19	16	3	19
december	11	2	13	8	2	10
Totaal	295	53	348	638	48	686

In grafiek 3 staat aangegeven wat de frequente melders bij de melding hebben aangegeven als aanleiding overlast. In grafiek 4 staat aangegeven wat voor vluchtsoort het betrof van de getraceerde meldingen (totaal 295 meldingen).



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

Lesvluchten

Er konden 74 getraceerde meldingen gekoppeld worden aan lesvluchten. In onderstaande tabel zijn deze meldingen onderverdeeld naar vliegscholen.

Tabel 19 Lesvluchten (frequente melders)

Vliegschool	2019	2018
KLM Flight Academy	31	19
Martinair Flight Academy	27	4
Wings over Holland	14	0
AIS Flight Academy	3	3
Overig	15	5
Totaal	90	31

De hinder werd door de frequente melders ervaren in Donderen, Yde en Oosterwolde.

Tabel 20 Herkomst en aantal meldingen frequente melders

Plaats waarneming	Aantal meldingen	Aantal melders
Donderen	136	1
Yde	112	1
Oosterwolde	100	1
Totaal	348	3

Donderen

Donderen ligt nabij de circuits en aan- en uitvliegroutes van GAE en nabij de luchthaven.

Er konden 126 meldingen gekoppeld worden aan een vliegbeweging, waarvan het 80 vertrekkende toestellen betrof, 30 circuit vliegende toestellen, 15 naderende toestellen en 1 overvliegend toestel.

Bij de meeste gekoppelde meldingen (59) betrof het lesvluchten, gevolgd door overig verkeer (24), chartervluchten (15), lijnvluchten (11), zakenvluchten (8), MMT-helikopter vluchten (7) en ambulance vluchten (2).

Tabel 21 Vertrekkende toestellen, per vluchtsoort (Donderen)

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Lesvlucht	28
MMT-helikopter vlucht	2
Overig verkeer	17
Chartervlucht	15
Lijnvlucht	9
Zakenvlucht	7
Ambulance vlucht	2
Totaal	80

Tabel 22 Circuit vliegende toestellen, per vluchtsoort (Donderen)

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Lesvlucht	24
MMT-helikopter vlucht	2
Overig verkeer	4
Totaal	30

Tabel 23 Naderende toestellen, per vluchtsoort (Donderen)

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Lesvlucht	6
MMT-helikopter vlucht	3
Overig verkeer	3
Lijnvlucht	2
Zakenvlucht	1
Totaal	15

Tabel 24 Overvliegend toestel, per vluchtsoort (Donderen)

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Lesvlucht	1
Totaal	1

Bij de meldingen werd meermaals aangegeven dat er een ‘onjuiste route’ gevlogen werd. Er zijn meerdere vertrekroutes. De vertrekkende lesvluchten vlogen voornamelijk uit via route ROLDU 1D en DOBAK 2D. De andere toestellen vlogen voornamelijk uit via route PAMPUS 2D.

Yde

Bij de meldingen werd meermaals aangegeven ‘continu ernstige geluidhinder van groot aantal rondvliegende vliegtuigen’ te ervaren.

Yde ligt net als Donderen nabij de circuits en aan- en uitvliegroutes van GAE (zie....) en nabij de luchthaven.

Er konden 72 meldingen gekoppeld worden aan een vliegbeweging, waarvan het 45 circuit vliegende toestellen betrof, 14 vertrekkende, 12 inkomende toestellen en 1 overvliegend toestel.

Bij de meeste gekoppelde meldingen (30) betrof het lesvluchten, gevolgd door trainingsvluchten (24).

Tabel 25 Circuit vliegende toestellen, per vluchtsoort (Yde)

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Lesvlucht	18
Trainingsvlucht	18
Overig verkeer	9
Totaal	45

Tabel 26 Vertrekkende toestellen, per vluchtsoort (Yde)

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Overig verkeer	4
Lesvlucht	3
Trainingsvlucht	3
Chartervlucht	2
Lijnvlucht	1
Zakenvlucht	1
Totaal	14

Tabel 27 Naderende toestellen, per vluchtsoort (Yde)

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Lesvlucht	9
Trainingsvlucht	3
Totaal	12

Tabel 28 Overvliegende toestellen, per vluchtsoort (Yde)

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Overig verkeer	1
Totaal	1

Oosterwolde

Er konden 97 meldingen gekoppeld worden aan een vliegbeweging, waarvan het 95 naderende toestellen betrof en 2 vertrekkende toestellen.

Tabel 29 Naderende toestellen, per vluchtsoort

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Lijnvlucht	55
Chartervlucht	28
Zakenvlucht	7
Overig verkeer	3
Lesvlucht	1
Ambulance vlucht	1
Totaal	95

Tabel 30 Vertrekkende toestellen, per vluchtsoort

Vluchtsoort	Aantal meldingen
Lijnvlucht	2
Totaal	2

De naderende toestellen vlogen richting locator/localizer VZ (vlakbij Veenhuizen), de locator is een navigatiemiddel voor het aanvliegen van een landingsbaan.

De vertrekkende toestellen vlogen via een vertrekroute (PAMPUS 2D).

Samengevat blijkt uit voorstaande dat de frequente melders de hinder verschillend ondervinden:

- Donderen: meldingen voornamelijk over vertrekkende en circuit vliegende toestellen, waarbij in de meeste gevallen de melding gekoppeld kon worden aan een lesvlucht;
- Yde: meldingen voornamelijk over circuit vliegende toestellen, waarbij in de meeste gevallen de melding gekoppeld kon worden aan een lesvlucht of trainingsvlucht;
- Oosterwolde: meldingen in bijna alle gevallen over inkomende lijn- 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 patiënten 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 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.