



Stichting Ondersteuning  
Commissie Regionaal Overleg  
Luchthaven Eelde

Meldingenloket vliegverkeer GAE

# Meldingenrapportage

2020

Het meldingenloket vliegverkeer GAE wordt mede mogelijk gemaakt door:

*provincie* **D**renthe



## Inhoud

|      |                                                                                          |    |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1    | Inleiding .....                                                                          | 2  |
| 2    | Bijzonderheden in 2020 .....                                                             | 4  |
| 2.1  | Handhavingsrapportage GAE Gebruiksjaar 2019-2020 ILT .....                               | 4  |
| 2.2  | Corona-virus (Covid-19) .....                                                            | 5  |
| 2.3  | KLM Flight Academy .....                                                                 | 5  |
| 2.4  | Aantal vliegbewegingen op GAE in 2020 met ruim 23 % gestegen .....                       | 6  |
| 2.5  | Fly-in op GAE .....                                                                      | 7  |
| 2.6  | Trainingsvluchten ANWB Medical Air Assistance .....                                      | 7  |
| 2.7  | Tweede medische helikopter (Lifeline 6) van ANWB MAA tijdelijk gestationeerd op GAE..... | 8  |
| 2.8  | Parkeren KLM toestellen op GAE 2020.....                                                 | 8  |
| 2.9  | Luchtvaartnota 2020 – 2050 .....                                                         | 8  |
| 2.10 | Herziening luchtruim .....                                                               | 10 |
| 3    | Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde .....                                           | 13 |
| 4    | Algemeen beeld meldingen .....                                                           | 16 |
| 4.1  | Aantal meldingen.....                                                                    | 16 |
| 5    | Meldingen nader geanalyseerd.....                                                        | 17 |
| 5.1  | Overige melders.....                                                                     | 18 |
| 5.2  | Frequente melders.....                                                                   | 28 |
| 6    | Conclusie .....                                                                          | 36 |
|      | Bijlage 1 Achtergrondinformatie.....                                                     | 37 |
|      | Informatie vliegroutes .....                                                             | 37 |
|      | Informatie baan en baangebruik .....                                                     | 37 |
|      | Informatie vlieghoogtes.....                                                             | 38 |
|      | MMT-helikopter vluchten .....                                                            | 38 |
|      | Medische vluchten.....                                                                   | 39 |
|      | Bijlage II Verklarende lijst .....                                                       | 40 |

## 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). Het loket wordt gefinancierd door de beide provincies.

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 (ILT<sup>1</sup>) is toezichthouder van het ministerie van IenW en verantwoordelijk voor (onder meer) controle op de vliegtuigbewegingen in het luchtruim. Voor alle regionale luchthavens in Nederland, waaronder GAE, gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er regels die gaan over het gebruik van de vertrekroutes, om te bereiken dat zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De ILT controleert of GAE en de partijen die daar vluchten uitvoeren, zich aan de geluidsnormen en regels houden. Over de resultaten van de (milieu-)handhaving doet ILT één keer per jaar verslag aan het ministerie van IenW in de vorm van een handavingsrapportage. 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 synchron met de meldingenrapportages van het loket.

Het loket kan als er een afwijking is geconstateerd, na consultatie met de Luchtverkeersleiding Nederland, meldingen aan ILT voordragen ter beoordeling. Wellicht ten overvloede wordt er hierbij op gewezen dat het loket een signaleringsfunctie heeft en zelf geen handavingsactie kan ondernemen, als 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 GAE, Luchtverkeersleiding Nederland, milieuorganisatie (Instituut voor natuureducatie en duurzaamheid Eelde-Paterswolde, IVN), gebruikersorganisatie (KLM Flight Academy) bewonersvertegenwoordigers, de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Groningen en Tynaarlo. De CRO luchthaven Eelde wordt voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter, benoemd door de Staatssecretaris van IenW.

### **Meldingenafhandeling en rapportage**

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.

---

<sup>1</sup> Toezichthouder van het ministerie van IenW.

Het loket heeft toegang tot de NLR<sup>2</sup> FANOMOS2 dienst<sup>3</sup> 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 volgens afspraak van elk kwartaal en elk kalenderjaar een rapportage van de in het afgelopen kwartaal respectievelijk het afgelopen kalenderjaar ingediende meldingen.

Over 2020 zijn vier kwartaalrapportages uitgebracht over meldingen van omwonenden die overlast ervaren van vliegtuigbewegingen van, en/of naar GAE. Deze rapportages vermelden de aantallen meldingen die zijn ontvangen en details over de vluchten waarover de meldingen kunnen worden gekoppeld.

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.

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.

---

<sup>2</sup> Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium

<sup>3</sup> Flight track and Aircraft NOise Monitoring System2

## 2 Bijzonderheden in 2020

In dit hoofdstuk de bijzonderheden in 2020 met betrekking tot de luchthaven. Per onderwerp is de bron vermeldt waaruit de informatie is gehaald.

### 2.1 Handhavingsrapportage GAE Gebruiksjaar 2019-2020 ILT

*Bron: ILT*

Voor alle regionale luchthavens in Nederland, waaronder GAE, gelden geluidsnormen en regels voor het gebruik van de luchthaven. Daarnaast zijn er regels die gaan over het gebruik van de vertrekroutes, om te bereiken dat zo min mogelijk over bewoond gebied gevlogen wordt. De ILT controleert of GAE en de partijen die daar vluchten uitvoeren, zich aan de geluidsnormen en regels houden.

Na afloop van ieder gebruiksjaar stelt de ILT een handhavingsrapport op waarin de resultaten van het toezicht staan. Het gebruiksjaar van GAE loopt van 1 april van het enig jaar tot en met 31 maart van het volgende jaar. De handhavingsrapportage 2019 -2020 beslaat de periode 1 april 2019 tot en met 31 maart 2020. De handhavingsrapportage 2020 – 2021 wordt omstreeks juni 2021 verwacht.

Belangrijkste resultaten en acties uit het de handhavingsrapportage 2019 – 2020:

1. De luchthaven heeft de milieugegevens op tijd, volledig en compleet aangeleverd.
2. De grenswaarden voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten zijn niet overschreden.
3. Op de luchthaven waren in totaal 293 vliegbewegingen na 23.00 uur. Hiervan vallen 291 vluchten in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten waarbij een onmiddellijke start of landing is vereist. Twee vluchten waren commerciële vluchten die volgens dienstregeling eerder dan 23:00 uur hadden moeten starten of landen. Bij controle hiervan constateerde de Inspectie dat deze twee vluchten onder de uitzonderingscategorieën vielen zoals opgenomen in de Omzettingsregeling, waardoor er op dit onderwerp geen onrechtmatigheden zijn geconstateerd.
4. Bij circuitvluchten en parachutevluchten traden geen onrechtmatigheden op.
5. Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten zijn er in totaal 89 uitgevoerd.
6. De ILT onderzocht 43 vluchten die van de vertrekroutes afweken. Deze vluchten weken van de vertrekroute af door aanvullende instructies van de luchtverkeersleiding door meteorologische omstandigheden en/of conflicterend vliegverkeer. De ILT heeft geen maatregelen opgelegd.

Klik hier voor de [handhavingsrapportage GAE gebruiksjaar 2019 – 2020](#).

## 2.2 Corona-virus (Covid-19)

*Bron: Rijksoverheid.*

In maart 2020 maakte het kabinet de eerste maatregelen bekend om het coronavirus te bestrijden. Halverwege maart ging Nederland in gedeeltelijke lockdown.

Het coronavirus heeft de luchtvaart wereldwijd hard geraakt. De meeste vliegtuigen staan aan de grond.

## 2.3 KLM Flight Academy

*Bron: KLM Flight Academy*

“KLM Flight Academy is een 100% dochteronderneming van de KLM en leidt enkel en alleen vliegers op voor de KLM – groep. Na een strenge selectie worden studenten gedurende een periode van ongeveer twee jaar opgeleid tot verkeersvlieger. Ruwweg bestaat deze opleiding uit de volgende onderdelen:

- Een theoretisch deel, met allerlei vakken gerelateerd aan het beroep van verkeersvlieger, zoals bijvoorbeeld:
  - o Wetgeving
  - o Meteorologie
  - o Kennis van vliegtuigsystemen, motoren en aerodynamica
  - o Navigatie
  - o Radiotelefonie
- Een praktisch deel, bestaande uit:
  - o Een basisopleiding op een eenmotorig vliegtuig (vliegen op zicht)
  - o Een voortgezette opleiding op een tweemotorig vliegtuig (vliegen op instrumenten)
  - o Een eindopleiding waarbinnen geleerd wordt om als bemanning in een complexer cockpit samen te werken en die leidt tot een type bevoegdheid op een bij KLM in gebruik zijnde type (dit deel van de opleiding vindt plaats op een simulator bij KLM).

Het eenmotorig deel is gedurende vele jaren uitbesteed in de Verenigde Staten van Amerika. Voor enkele jaren terug is dat gestopt vanwege een gebrek aan opleidingscapaciteit. Ook op andere plaatsen was het niet mogelijk om dit gedeelte nog langer uit te besteden. Dientengevolge is besloten om de Martinair Flight Academy op vliegveld Lelystad (ook onderdeel van de KLM-groep) te integreren met de KLM Flight Academy. Vanwege het feit dat op Eelde alle benodigde opleidingsfaciliteiten zijn, zoals huisvesting, baanverlichting, mogelijkheid tot instrument naderingen, verkeersleiding die gewend is om met trainingsverkeer om te gaan enz.) is logischerwijs besloten om alle activiteiten (met uitzondering van de eindopleiding) te concentreren op locatie Eelde. Deze integratie is sinds mei 2020 voltooid. Hiermee wordt er ook een extra stuk werkgelegenheid geboden op de luchthaven Eelde, aangezien niet alleen de vliegactiviteiten zijn uitgebreid, maar ook het onderhoudsbedrijf nu gevestigd is op onze locatie. Wij zijn dan ook erg blij met de luchthaven Eelde als zijnde het meest geschikte trainingsveld van Nederland.

Een gevolg van deze integratie is dat er ook aanzienlijk meer vliegbewegingen gemaakt worden. KLM Flight Academy is zich terdege bewust van de impact die dit op de omgeving heeft en probeert de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken. Enige jaren geleden zijn de

verouderde Beechcraft Barons reeds vervangen voor de veel zuiniger en stillere Diamond DA42.

Ten noorden van de luchthaven ligt een laagvlieggebied, dat speciaal is aangewezen om gesimuleerde nood – en voorzorgslandingen te beoefenen tot op lage hoogte. Ook binnen dit gebied liggen woonkernen die daarvan hinder kunnen ondervinden. KLM Flight Academy houdt hier in de dagelijkse operatie rekening mee door deze gebieden, daar waar het enigszins mogelijk is, te vermijden. Datzelfde proberen wij ook te doen in de directe omgeving van het vliegveld. Het veelvuldig beoefenen van starts en landingen behoort tot de (wettelijk) vereiste van de opleiding. Dat dit geluidshinder met zich meebrengt is niet volledig te voorkomen. Wel geldt ook hier dat wij, tenzij de veiligheid in het geding is (bijvoorbeeld vanwege ander verkeer in de buurt) de woonkernen proberen te vermijden.

Wat mogelijk opvalt is dat er ongeveer 1 keer in de 5 weken een bijzondere training plaatsvindt, waarbij een vliegtuig ‘op z’n kop’ lijkt te vliegen of ‘tollend’ naar beneden lijkt te komen. We kunnen ons voorstellen dat dit in eerste instantie een gevoel van onveiligheid oproept. Het paradoxale is echter dat deze training juist veiligheid verhogend is. Deze training is tegenwoordig wettelijk verplicht en vindt zijn oorsprong in luchtvaartongevallen, waarbij de technische staat van het vliegtuig in orde was, maar vliegers zich onvoldoende bewust waren van de positie waarin het vliegtuig zich bevond (desoriëntatie);

Deze training vindt uiteraard alleen plaats wanneer de weersomstandigheden dat toestaan en op een relatief grote hoogte, zodat te allen tijde tijdig herstel kan plaatsvinden.”

Vanaf het begin van de lockdown (dinsdag 15 december) zijn er alleen solovluchten uitgevoerd. Vluchten met een leerling en instructeur ernaast zijn niet uitgevoerd vanaf deze datum.

## 2.4 Aantal vliegbewegingen op GAE in 2020 met ruim 23 % gestegen

Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

“Met bijna 40.000 vliegbewegingen, is het op Groningen Airport Eelde drukker dan afgelopen jaren. Het aantal vliegbewegingen is ruim 23% meer dan in 2019. De stijging in cijfers valt onder andere te herleiden uit de toename van het aantal lesvluchten.

Ondanks dat in 2020 de commerciële passagiersvluchten grotendeels zijn stil gelegd vanwege het coronavirus, hebben er 39.387 vliegbewegingen plaats gevonden op Groningen Airport Eelde. Meiltje de Groot, directeur Groningen Airport Eelde: “Wij zijn, ondanks het ongekende jaar, blij om te zien dat het aantal vliegbewegingen flink is gestegen. De groei in het lesverkeer is een belangrijke pijler voor Groningen Airport Eelde. Wij bieden de capaciteit en de mogelijkheden, waardoor het maatschappelijk belang van onze luchthaven wordt onderstreept.

Zo’n 70% van alle bewegingen is afkomstig van lesvluchten. Onder andere KLM Flight Academy heeft het aantal bewegingen flink vergroot door uitbreiding van de vloot eerder dit jaar. Maar ook de op luchthaven gevestigde EFTC en vluchten vanuit vliegscholen van Lelystad en Teuge vergrootten het aantal bewegingen op Groningen Airport Eelde.

De drukste dag op Groningen Airport Eelde was vrijdag 11 september, toen er 376 vliegbewegingen plaatsvonden. Juni en september waren de drukste maanden op de luchthaven. Het aantal lesvluchten werd in deze maanden bijna verviervoudigt ten opzichte van een jaar eerder.”

## 2.5 Fly-in op GAE

Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

“Op vrijdag 11 en zaterdag 12 september organiseerde GAE een Fly-In, waarbij ruim 140 vliegtuigen uit binnen- en buitenland de luchthaven hebben bezocht. Tijdens het evenement konden vliegers voor een gereduceerd tarief landen, luchtvaart gerelateerde stands bezoeken en eten in het restaurant.

De piloten kwamen uit alle delen van Nederland, maar ook net over de grens uit Duitsland en België. Het zijn voornamelijk sportvliegers, die individueel of in clubverband, naar de luchthaven reizen. Andries Poelstra, Airport Manager Groningen Airport Eelde: “Een Fly-In is een mooie manier om de vliegers kennis te laten maken met onze luchthaven en de toegankelijkheid ervan. General Aviation is een belangrijk onderdeel van onze luchthaven; dat zien we terug in de fantastische opkomst tijdens de Fly-In afgelopen weekend. Een groot succes om op deze wijze de vliegers te laten ervaren dat er geen drempel is om te landen op een gecontroleerde luchthaven”.

## 2.6 Trainingsvluchten ANWB Medical Air Assistance

Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

Van 14 september 2020 tot 30 oktober 2020 zijn er door ANWB Medical Air Assistance (MAA) met een helikopter trainingsvluchten uitgevoerd op en rondom GAE. Dit is noodzakelijk voor het aanleren en bijhouden van de vaardigheden om te werken met nachtzichtapparatuur. Dit geldt voor zowel piloten als verpleegkundigen. ANWB MAA realiseert zich dat deze vliegbewegingen een extra geluidsbelasting voor de omgeving van Groningen Airport Eelde geeft. Er werd rekening gehouden met vliegroutes en –tijden zodat omwonenden zo min mogelijk overlast ervaren.

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 donkerperiode van 20:00 tot 23:00 uur.

Een gedeelte van de training vond op het vliegveld plaats, waarbij de oefeningen over het gehele luchtvaartterrein werden verdeeld. De overige vliegbewegingen vonden in het luchtruim rondom de luchthaven plaats, waarbij bewoond gebied en langdurig trainen in hetzelfde gebied vermeden werd.

Tijdens de oefening werd er gebruik gemaakt van een reserve traumahelikopter van het type Eurocopter 135. De MMT-heli werd niet gebruikt voor trainingsvluchten.

## 2.7 Tweede medische helikopter (Lifeline 6) van ANWB MAA tijdelijk gestationeerd op GAE

Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

In verband met de Coronacrisis is vanaf maandag 6 april een tweede medische helikopter (Lifeline 6) van ANWB MAA in samenwerking met het UMCG en RAV Fryslân tijdelijk gestationeerd op Groningen Airport Eelde. Deze helikopter werd ingezet voor interklinische transporten van IC behoeftige Corona-patiënten.

De vluchten werden uitgevoerd tussen ziekenhuizen in Nederland of van en naar ziekenhuizen in Duitsland. De helikopter deed GAE een aantal keer per dag aan, om opnieuw bevoorrad te worden met medisch materiaal. De helikopter staat normaliter gestationeerd in Leeuwarden. Vanuit logistiek oogpunt (bevoorrading en medisch personeel) is ervoor gekozen om te verplaatsen naar GAE.

## 2.8 Parkeren KLM toestellen op GAE 2020

Bron: [Bron: Groningen Airport Eelde](#)

KLM heeft laten weten komend winterseizoen meerdere toestellen op Groningen Airport Eelde te parkeren. 28 oktober 2020 kwamen de eerste drie toestellen naar de luchthaven: twee Airbus A330's en een Boeing 737. In totaal parkeert KLM 12 toestellen op Groningen Airport Eelde. De toestellen komen uit de eigen vloot van KLM, en staan de komende maanden aan de grond vanwege de effecten van de corona-crisis.

Vanaf 28 oktober 2020 stonden de toestellen op 'long term parking maintenance schedule'. Dit houdt in dat vanwege het lange parkeren onderhoudswerkzaamheden aan de toestellen verricht werden door personeel van de KLM. In dit onderhoudsschema zit ook het laten draaien van de motoren.

## 2.9 Luchtvaartnota 2020 – 2050

Bron: [www.luchtvaartindetoekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoekomst.nl)

Op 20 november 2020 heeft minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat de Luchtvaartnota gepubliceerd.

### *Verkenningfase*

Het kabinet heeft in oktober 2017 met het regeerakkoord het startsein gegeven voor een nieuwe Luchtvaartnota voor de periode 2020-2050. Na regionale gesprekken met belanghebbenden en omwonenden sloot eind 2018 de verkenningfase van de Luchtvaartnota. Het doel van deze fase was om te luisteren naar wat Nederlanders vinden van de luchtvaart en om maatschappelijke zorgen en wensen in kaart te brengen. Dit gebeurde met focusgroepen, achtergrondgesprekken, een publieksonderzoek, negen regionale luchtvaartgesprekken en een nationale Luchtvaartdag. Het resultaat van de verkenningfase staat in de [Bloemlezing](#).

### *Verdiepingsfase*

Hierna is in 2019 voor de Luchtvaartnota de procedure voor een milieueffectrapportage doorlopen: de [plan-MER](#). Daarin is door een onafhankelijk consortium in beeld gebracht wat de gevolgen zijn van verschillende mogelijke beleidskeuzes op de omgeving, zoals geluidshinder of effecten op het milieu, en wordt ook ingegaan op de economische effecten. De eerste stap in deze procedure was het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Daarin stond welke onderwerpen (reikwijdte) IenW in het plan-MER wilde laten onderzoeken, en met welke diepgang (detailniveau). De NRD heeft van 20 maart tot en met 16 april 2019 in Nederland ter inzage gelegd.

De resultaten van de zienswijzen zijn meegenomen bij de plan-MER en bij het opstellen van de Ontwerp-Luchtvaartnota. Daarnaast zijn onder meer de position papers van belanghebbenden, diverse onderzoeken, discussies met verschillende stakeholders en internationale ontwikkelingen betrokken.

### *Vaststellingsfase*

In het voorjaar van 2020 heeft het kabinet de Ontwerp-Luchtvaartnota, het plan-MER en de passende beoordeling vastgesteld en vervolgens ter inzage gelegd. Hierop zijn 434 unieke zienswijzen ontvangen. In de hiervoor opgestelde [Nota van Antwoord](#) reageert het kabinet op de zienswijzen, en wordt aangegeven tot welke aanpassingen dit heeft geleid in de Luchtvaartnota.

Ook zijn op de Ontwerp-Luchtvaartnota en plan-MER een aantal adviezen en toetsen gegeven. Commissie m.e.r. heeft over de plan-MER een [advies](#) uitgebracht. Hierin beoordeelt de commissie of het milieueffectrapport de benodigde milieuinformatie bevat en of deze juist is. Daarnaast hebben een aantal onafhankelijke experts samen met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid gekeken naar de economische effecten in de plan-MER. Over de governance en participatie aanpak in de Luchtvaartnota is een [advies](#) uitgebracht door een Commissie van het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving (OFL), onder leiding van Dhr. Cohen. En er zijn [uitvoerings- en handhavingstoetsen](#) uitgevoerd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Samen met de Luchtvaartnota is [de reactie van het kabinet](#) op de verschillende adviezen en toetsen gepubliceerd.

Op basis van de binnengekomen zienswijzen, adviezen en toetsen, moties en toezeggingen in Kamerbehandelingen en actuele ontwikkelingen is de Ontwerp-Luchtvaartnota aangepast en is de Luchtvaartnota vervolgens op 13 november 2020 door het kabinet vastgesteld.

### *Participatie en kennisbasis*

Er heeft uitgebreide [participatie](#) plaatsgevonden bij de totstandkoming van de Luchtvaartnota. Het doel hiervan was om de belangen van iedereen die met luchtvaart te maken heel goed in beeld te krijgen, zodat het kabinet op een zorgvuldige manier tot besluiten kon komen.

### *Position papers*

Maatschappelijke partijen en belanghebbenden zijn uitgenodigd door het ministerie van IenW om een position paper aan te leveren. Dit heeft zowel in 2018 als in 2019 in totaal ongeveer twintig [papers](#) opgeleverd.

### *Klankbordgroep*

Voor maatschappelijke participatie bij de Luchtvaartnota is een klankbordgroep ingericht waarin bewoners, maatschappelijke partijen en de luchtvaartsector evenwichtig zijn vertegenwoordigd. Deze klankbordgroep heeft de minister vanaf de verkenningsfase geadviseerd over de Luchtvaartnota. De deelnemende partijen hebben zo hun belang naar voren kunnen brengen en kunnen adviseren over een evenwichtige afweging van de verschillende belangen.

### *Bestuurlijk overleg*

Op diverse momenten in het proces is ambtelijk en bestuurlijk overlegd met provincies en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Gemeentes en provincies zijn betrokken geweest via kerngroep bijeenkomsten die in bijna elke provincie hebben plaatsgevonden.

### *Kennisbasis*

In de verkenningsfase is ook gewerkt aan een onafhankelijke kennisbasis. Hiervoor zijn onder andere [onderzoeken](#) door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR), de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) uitgevoerd.

De regering heeft besloten hoe de luchtvaart in Nederland zich tot het jaar 2050 mag ontwikkelen. In de toekomst moet de luchtvaart minder geluidhinder en luchtvervuiling veroorzaken. Want dat is slecht voor mensen en voor natuur en milieu. Alleen als vliegen stiller, schoner en duurzamer wordt, mogen er meer vliegtuigen gaan vliegen. Deze plannen om veilig en verstandig te vliegen staan in de Luchtvaartnota 2020-2050.

De luchtvaartnota 2020-2050 is te raadplegen op de website:

<https://www.luchtvaartindetoeekomst.nl>

## 2.10 Herziening luchtruim

Bron: [www.luchtvaartindetoeekomst.nl](http://www.luchtvaartindetoeekomst.nl)

Meer ruimte in het luchtruim en minder hinder op de grond. De Rijksoverheid werkt aan een integrale herziening van het Nederlandse luchtruim. Dat is nodig, want het luchtruim wordt steeds intensiever gebruikt. Met deze herziening is het luchtruim klaar voor de toekomstige uitdagingen op het gebied van efficiëntie, duurzaamheid en capaciteit. Het waarborgen van de veiligheid in het Nederlandse luchtruim is daarbij een harde randvoorwaarde.

Vijf partners werken in het programma Luchtruimherziening samen om het luchtruim klaar te maken voor de toekomst:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)
- Ministerie van Defensie
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- Koninklijke Luchtmacht
- Eurocontrol/Maastricht Upper Area Control (MUAC)

De Luchtruimherziening is een meerjarig programma, dat bestaat uit twee hoofdonderdelen:

1. Een nieuwe hoofdstructuur die - in nauwe samenwerking met Duitsland - in de jaren 2023 t/m 2027 gerealiseerd wordt. De belangrijkste onderdelen zijn:
  - Herinrichting van het (zuid)oostelijke deel van het Nederlandse luchtruim. Opheffing van een militair oefengebied in het zuiden biedt de ruimte om de luchthavens van Schiphol, Rotterdam-Den Haag en Lelystad beter bereikbaar te maken met directe, kortere routes, die de CO<sub>2</sub>-uitstoot beperken;
  - Herinrichting van het naderingsgebied voor Schiphol, zodat vliegtuigen op vaste routes continu kunnen klimmen en dalen, wat de hinder op de grond vermindert;
  - Uitbreiding van het bestaande militaire oefengebied in het noorden van Nederland, een gedeeltelijke compensatie voor de oefenruimte die in het zuiden wordt opgeheven om goed met de nieuwe generatie gevechtsvliegtuigen zoals de F-35 te kunnen oefenen. Het streven is om dit oefengebied onderdeel te maken van een grensoverschrijdend oefengebied met Duitsland.
2. Modernisering van de afhandeling van het luchtverkeer die tussen 2023 en 2035 stapsgewijs wordt uitgevoerd. Twee belangrijke onderdelen zijn het zoveel mogelijk continu klimmen en dalen, en het vliegen volgens vaste en kortere routes. Daarmee kunnen de CO<sub>2</sub>-uitstoot en geluidhinder op de grond worden beperkt.

Het programma kan alleen succesvol zijn als het wordt uitgevoerd met betrokkenheid van de omgeving. Dat betekent enerzijds een goed begrip van de behoeften/belangen en mogelijke oplossingen die de omgeving aandraagt. Anderzijds het goed op de hoogte houden van de omgeving van de actuele ontwikkelingen.

Het programma kent een participatieaanpak die gericht is op:

#### *Bestuurlijke participatie*

Periodiek bestuurlijk en ambtelijk overleg met de provincies.

#### *Gebruikersparticipatie*

Periodieke overleggen met civiele en militaire luchtruimgebruikers zoals luchtvaartmaatschappijen, algemene luchtvaart, drones en militaire gebruikers.

#### *Maatschappelijke participatie*

In diverse provincies is een kerngroep Luchtvaart opgericht. De kerngroepen signaleren onder meer of de regio voldoende betrokken is bij een aantal luchtvaartprojecten, waaronder Luchtruimherziening. Daarnaast vinden er periodieke overleggen plaats met de regionale overlegorganen van verschillende civiele en militaire luchthavens.

#### *Beslissen en besluiten*

Het programma Luchtruimherziening is ingedeeld in verschillende fasen. Iedere fase wordt afgesloten met een beslissing door de twee verantwoordelijke bewindspersonen (de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie).

Het programma kan alleen succesvol zijn als het wordt uitgevoerd met betrokkenheid van de omgeving. Dat betekent enerzijds een goed begrip van de behoeften/belangen en mogelijke oplossingen die de omgeving aandraagt. Anderzijds het goed op de hoogte houden van de omgeving van de actuele ontwikkelingen.

Het programma kent een participatieaanpak die gericht is op:

*Bestuurlijke participatie*

Periodiek bestuurlijk en ambtelijk overleg met de provincies.

*Gebruikersparticipatie*

Periodieke overleggen met civiele en militaire luchtruimgebruikers zoals luchtvaartmaatschappijen, algemene luchtvaart, drones en militaire gebruikers.

*Maatschappelijke participatie*

In diverse provincies is een kerngroep Luchtvaart opgericht. De kerngroepen signaleren onder meer of de regio voldoende betrokken is bij een aantal luchtvaartprojecten, waaronder Luchtruimherziening. Daarnaast vinden er periodieke overleggen plaats met de regionale overlegorganen van verschillende civiele en militaire luchthavens.

*Beslissen en besluiten*

Het programma Luchtruimherziening is ingedeeld in verschillende fasen. Iedere fase wordt afgesloten met een beslissing door de twee verantwoordelijke bewindspersonen (de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie).

*Resultaten*

- Wegnemen van huidige belemmeringen om op de aansluitroutes van Lelystad Airport zoveel mogelijk ongehinderd door te klimmen. Daarmee is het vliegen van en naar Lelystad Airport gelijk aan andere luchthavens en is er van zogeheten laagvliegroutes geen sprake.
- Nationale eerste stap in de luchtruimherziening, mijlpaal 2023: verruiming militaire mogelijkheden in het noorden en verbeterde ontsluiting in het zuidoosten.
- 2023 -2027: herziening van de hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim:
  - Herinrichting van het naderingsgebied voor Schiphol;
  - Uitbreiding van het militaire oefengebied in het noorden;
  - Opheffen van het militaire oefengebied in het zuidoosten;
  - Uitvoering haalbaarheidsstudie naar grensoverschrijdend militair oefengebied in het noorden met Duitsland.
- 2023-2035: Stapsgewijze modernisering van het gebruik van het Nederlandse luchtruim met het oog op toekomstige ontwikkelingen, zoals elektrische en hybride vliegtuigen en onbemande systemen.

### 3 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde

Het aantal vliegbewegingen is in 2020 toegenomen ten opzichte van 2019. Het gebruik van het vliegveld is in zijn totaliteit toegenomen met 7.455 bewegingen (stijging van 23,35 % ten opzichte van 2019). De toename wordt verklaard door een toename van het aantal lesvluchten (stijging van 83,95 %). Bij alle andere vliegbewegingen is een afname te zien.

Bron gebruiksgegevens: GAE.

Tabel 1 Aantal vliegbewegingen GAE

| 2020               | Vluchtsoort  |                   |                             |               |               |                           |                | Totaal        |
|--------------------|--------------|-------------------|-----------------------------|---------------|---------------|---------------------------|----------------|---------------|
|                    | Lijnvluchten | Vakantievvluchten | Incidentele chartervluchten | Zakenvluchten | Lesvluchten   | Maatschappelijke vluchten | Overig verkeer |               |
| januari            | 179          | 18                | 6                           | 85            | 1.091         | 170                       | 287            | 1.836         |
| februari           | 133          | 14                | 4                           | 84            | 1.478         | 178                       | 399            | 2.290         |
| maart              | 8            | 10                | 3                           | 191           | 1.512         | 184                       | 443            | 2.351         |
| april              | 0            | 0                 | 0                           | 130           | 127           | 260                       | 321            | 838           |
| mei                | 0            | 0                 | 2                           | 79            | 1.590         | 212                       | 699            | 2.582         |
| juni               | 0            | 0                 | 0                           | 90            | 2.870         | 262                       | 865            | 4.087         |
| juli               | 0            | 34                | 0                           | 84            | 3.634         | 212                       | 854            | 4.818         |
| augustus           | 0            | 36                | 0                           | 70            | 3.089         | 290                       | 831            | 4.316         |
| september          | 0            | 15                | 0                           | 144           | 3.329         | 234                       | 1.244          | 4.966         |
| oktober            | 0            | 0                 | 2                           | 68            | 3.755         | 199                       | 911            | 4.935         |
| november           | 0            | 0                 | 0                           | 111           | 3.329         | 172                       | 942            | 4.554         |
| december           | 0            | 0                 | 0                           | 60            | 1.223         | 143                       | 388            | 1.814         |
| <b>Totaal</b>      | <b>320</b>   | <b>127</b>        | <b>17</b>                   | <b>1.196</b>  | <b>27.027</b> | <b>2.516</b>              | <b>8.184</b>   | <b>39.387</b> |
| <b>Totaal 2019</b> | <b>2.143</b> | <b>870</b>        | <b>92</b>                   | <b>1.659</b>  | <b>14.693</b> | <b>2.856</b>              | <b>9.619</b>   | <b>31.932</b> |
| <b>Totaal 2018</b> | <b>3.147</b> | <b>824</b>        | <b>85</b>                   | <b>1.559</b>  | <b>11.993</b> | <b>2.999</b>              | <b>10.813</b>  | <b>31.420</b> |
| <b>Totaal 2017</b> | <b>1.991</b> | <b>1.063</b>      | <b>76</b>                   | <b>1.595</b>  | <b>11.688</b> | <b>2.637</b>              | <b>7.957</b>   | <b>27.007</b> |
| <b>Totaal 2016</b> | <b>1.248</b> | <b>922</b>        | <b>68</b>                   | <b>1.597</b>  | <b>11.124</b> | <b>1.648</b>              | <b>8.143</b>   | <b>24.750</b> |

De MMT-helikopter vluchten<sup>4</sup>, ambulance vluchten<sup>5</sup>, politievluchten, militaire vluchten en overheidsvluchten vallen onder de categorie ‘Maatschappelijke vlucht’.

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

<sup>5</sup> 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](#)

Tabel 2 Aantal vliegbewegingen maatschappelijke vluchten

|               | Maatschappelijke vluchten |                    |                 |                    |                 | Totaal       |
|---------------|---------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|-----------------|--------------|
|               | MMT-helikopter vluchten   | Ambulance vluchten | Politievluchten | Militaire vluchten | Overheidsvlucht |              |
| januari       | 154                       | 12                 | 4               | 0                  | 0               | 170          |
| februari      | 150                       | 14                 | 6               | 8                  | 0               | 178          |
| maart         | 173                       | 5                  | 2               | 4                  | 0               | 184          |
| april         | 246                       | 10                 | 2               | 2                  | 0               | 260          |
| mei           | 202                       | 8                  | 0               | 2                  | 0               | 212          |
| juni          | 252                       | 8                  | 0               | 2                  | 0               | 262          |
| juli          | 196                       | 14                 | 0               | 2                  | 0               | 212          |
| augustus      | 260                       | 20                 | 10              | 0                  | 0               | 290          |
| september     | 198                       | 30                 | 4               | 2                  | 0               | 234          |
| oktober       | 175                       | 16                 | 4               | 4                  | 0               | 199          |
| november      | 152                       | 20                 | 0               | 0                  | 0               | 172          |
| december      | 116                       | 25                 | 2               | 0                  | 0               | 143          |
| <b>Totaal</b> | <b>2.274</b>              | <b>182</b>         | <b>34</b>       | <b>26</b>          | <b>0</b>        | <b>2.516</b> |

|                    |              |            |            |            |          |              |
|--------------------|--------------|------------|------------|------------|----------|--------------|
| <b>Totaal 2019</b> | <b>2.476</b> | <b>215</b> | <b>65</b>  | <b>98</b>  | <b>2</b> | <b>2.856</b> |
| <b>Totaal 2018</b> | <b>2.512</b> | <b>281</b> | <b>112</b> | <b>92</b>  | <b>2</b> | <b>2.999</b> |
| <b>Totaal 2017</b> | <b>2.210</b> | <b>282</b> | <b>45</b>  | <b>100</b> | <b>0</b> | <b>2.637</b> |
| <b>Totaal 2016</b> | <b>1.337</b> | <b>215</b> | <b>40</b>  | <b>56</b>  | <b>0</b> | <b>1.648</b> |

Het aantal vliegbewegingen van lesvluchten ligt hoger dan in 2019. In onderstaande tabel een overzicht van het aantal vliegbewegingen van de KLM Flight Academy (KLM FA) en overige les-/oefenvluchten (andere organisaties dan KLM Flight Academy). De toename is te zien bij de KLM FA (15.418 vliegbewegingen).

Tabel 3 Aantal vliegbewegingen les-/oefenvluchten GAE

|               | Lesvluchten             |                    | Totaal        |
|---------------|-------------------------|--------------------|---------------|
|               | KLM FA les-/oefenvlucht | Lesvluchten overig |               |
| januari       | 744                     | 347                | 1.091         |
| februari      | 1.036                   | 442                | 1.478         |
| maart         | 906                     | 606                | 1.512         |
| april         | 41                      | 86                 | 127           |
| mei           | 1.138                   | 452                | 1.590         |
| juni          | 2.129                   | 741                | 2.870         |
| juli          | 2.942                   | 692                | 3.634         |
| augustus      | 2.639                   | 450                | 3.089         |
| september     | 2.454                   | 875                | 3.329         |
| oktober       | 2.845                   | 910                | 3.755         |
| november      | 2.822                   | 507                | 3.329         |
| december      | 1.015                   | 208                | 1.223         |
| <b>Totaal</b> | <b>20.711</b>           | <b>6.316</b>       | <b>27.027</b> |

|                    |              |              |               |
|--------------------|--------------|--------------|---------------|
| <b>Totaal 2019</b> | <b>5.293</b> | <b>9.400</b> | <b>14.693</b> |
| <b>Totaal 2018</b> | <b>4.060</b> | <b>7.933</b> | <b>11.993</b> |
| <b>Totaal 2017</b> | <b>5.189</b> | <b>6.499</b> | <b>11.688</b> |
| <b>Totaal 2016</b> | <b>5.748</b> | <b>5.376</b> | <b>11.124</b> |

De zakenvluchten, taxivluchten, survey-/fotovluchten, vrachtluchten en rondvluchten vallen onder de categorie ‘Zakenvlucht’.

Tabel 4 Aantal vliegbewegingen zakenvluchten GAE

|                    | Zakenvluchten |            |                    |             |            |              |
|--------------------|---------------|------------|--------------------|-------------|------------|--------------|
|                    | Zakenvlucht   | Taxivlucht | Survey-/Fotovlucht | Vrachtlucht | Rondvlucht | Totaal       |
| januari            | 48            | 9          | 28                 | 0           | 0          | 85           |
| februari           | 44            | 14         | 26                 | 0           | 0          | 84           |
| maart              | 64            | 11         | 116                | 0           | 0          | 191          |
| april              | 32            | 5          | 93                 | 0           | 0          | 130          |
| mei                | 38            | 9          | 32                 | 0           | 0          | 79           |
| juni               | 56            | 12         | 22                 | 0           | 0          | 90           |
| juli               | 41            | 24         | 19                 | 0           | 0          | 84           |
| augustus           | 26            | 20         | 24                 | 0           | 0          | 70           |
| september          | 65            | 29         | 50                 | 0           | 0          | 144          |
| oktober            | 35            | 19         | 14                 | 0           | 0          | 68           |
| november           | 61            | 13         | 37                 | 0           | 0          | 111          |
| december           | 28            | 7          | 25                 | 0           | 0          | 60           |
| <b>Totaal</b>      | <b>538</b>    | <b>172</b> | <b>486</b>         | <b>0</b>    | <b>0</b>   | <b>1.196</b> |
|                    |               |            |                    |             |            |              |
| <b>Totaal 2019</b> | <b>900</b>    | <b>318</b> | <b>434</b>         | <b>0</b>    | <b>7</b>   | <b>1.659</b> |
| <b>Totaal 2018</b> | <b>1.001</b>  | <b>360</b> | <b>188</b>         | <b>2</b>    | <b>8</b>   | <b>1.559</b> |
| <b>Totaal 2017</b> | <b>1.005</b>  | <b>378</b> | <b>206</b>         | <b>0</b>    | <b>6</b>   | <b>1.595</b> |
| <b>Totaal 2016</b> | <b>1.015</b>  | <b>378</b> | <b>190</b>         | <b>0</b>    | <b>14</b>  | <b>1.597</b> |

De positievluchten, privevluchten, proefvluchten, technische vluchten, spuitvluchten en overige vluchten vallen onder de categorie 'Overig verkeer'.

Tabel 5 Aantal vliegbewegingen overig verkeer GAE

|           | Overig verkeer |             |             |                   |             |                  |        |
|-----------|----------------|-------------|-------------|-------------------|-------------|------------------|--------|
|           | Positievlucht  | Privevlucht | Proefvlucht | Technische vlucht | Spuitvlucht | Overige vluchten | Totaal |
| januari   | 7              | 276         | 2           | 0                 | 0           | 2                | 287    |
| februari  | 13             | 372         | 12          | 0                 | 0           | 2                | 399    |
| maart     | 9              | 432         | 2           | 0                 | 0           | 0                | 443    |
| april     | 5              | 314         | 0           | 0                 | 0           | 2                | 321    |
| mei       | 5              | 674         | 10          | 10                | 0           | 0                | 699    |
| juni      | 6              | 855         | 4           | 0                 | 0           | 0                | 865    |
| juli      | 20             | 832         | 2           | 0                 | 0           | 0                | 854    |
| augustus  | 15             | 814         | 0           | 0                 | 0           | 2                | 831    |
| september | 15             | 1.221       | 6           | 2                 | 0           | 0                | 1.244  |
| oktober   | 21             | 890         | 0           | 0                 | 0           | 0                | 911    |
| november  | 22             | 902         | 14          | 4                 | 0           | 0                | 942    |
| december  | 10             | 374         | 0           | 0                 | 0           | 4                | 388    |
| Totaal    | 148            | 7.956       | 52          | 16                | 0           | 12               | 8.184  |

|             |     |        |    |    |   |    |        |
|-------------|-----|--------|----|----|---|----|--------|
| Totaal 2019 | 298 | 9.157  | 78 | 38 | 0 | 48 | 9.619  |
| Totaal 2018 | 379 | 10.335 | 26 | 24 | 0 | 49 | 10.813 |
| Totaal 2017 | 300 | 7.576  | 16 | 41 | 0 | 24 | 7.957  |
| Totaal 2016 | 243 | 7.828  | 34 | 14 | 2 | 22 | 8.143  |

## 4 Algemeen beeld meldingen

In dit hoofdstuk worden de in 2020 ontvangen meldingen over hinder gepresenteerd.

### 4.1 Aantal meldingen

In totaal zijn er 3.430 meldingen ingediend bij het loket in 2020, een stijging ten opzichte van voorgaande jaren.

Tabel 6 Meerjarenoverzicht ingediende meldingen

| 2020          | Totaal ontvangen | Getraceerd   |           | Niet getraceerd | Buiten TMA GAE | Dubbele melding | Warmdraaien | Te laat ingediend | Totaal voor rapportage |
|---------------|------------------|--------------|-----------|-----------------|----------------|-----------------|-------------|-------------------|------------------------|
|               |                  | GAE          | Niet GAE  |                 |                |                 |             |                   |                        |
| januari       | 17               | 12           | 0         | 4               | 0              | 1               | 0           | 0                 | 16                     |
| februari      | 34               | 28           | 0         | 2               | 0              | 4               | 0           | 0                 | 30                     |
| maart         | 82               | 46           | 4         | 15              | 0              | 17              | 0           | 0                 | 61                     |
| april         | 42               | 37           | 0         | 2               | 1              | 2               | 0           | 0                 | 39                     |
| mei           | 214              | 108          | 1         | 25              | 0              | 80              | 0           | 0                 | 133                    |
| juni          | 331              | 171          | 0         | 67              | 2              | 91              | 0           | 0                 | 238                    |
| juli          | 328              | 161          | 2         | 70              | 3              | 92              | 0           | 0                 | 231                    |
| augustus      | 351              | 230          | 9         | 61              | 0              | 51              | 0           | 0                 | 291                    |
| september     | 778              | 333          | 0         | 138             | 2              | 305             | 0           | 0                 | 471                    |
| oktober       | 677              | 303          | 0         | 120             | 1              | 252             | 0           | 1                 | 423                    |
| november      | 464              | 247          | 0         | 75              | 0              | 141             | 1           | 0                 | 322                    |
| december      | 112              | 46           | 0         | 24              | 0              | 42              | 0           | 0                 | 70                     |
| <b>Totaal</b> | <b>3.430</b>     | <b>1.722</b> | <b>16</b> | <b>603</b>      | <b>9</b>       | <b>1.078</b>    | <b>1</b>    | <b>1</b>          | <b>2.325</b>           |

|                    |            |            |           |           |           |           |          |          |            |
|--------------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|------------|
| <b>Totaal 2019</b> | <b>624</b> | <b>491</b> | <b>10</b> | <b>88</b> | <b>16</b> | <b>15</b> | <b>3</b> | <b>1</b> | <b>579</b> |
| <b>Totaal 2018</b> | <b>974</b> | <b>854</b> | <b>24</b> | <b>96</b> | <b>0</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>950</b> |
| <b>Totaal 2017</b> | <b>228</b> | <b>183</b> | <b>5</b>  | <b>40</b> | <b>0</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>223</b> |
| <b>Totaal 2016</b> | <b>107</b> | <b>56</b>  | <b>2</b>  | <b>49</b> | <b>0</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>105</b> |
| <b>Totaal 2015</b> | <b>93</b>  | <b>74</b>  | <b>1</b>  | <b>18</b> | <b>0</b>  | <b>0</b>  | <b>0</b> | <b>0</b> | <b>92</b>  |

Van de 3.430 meldingen blijven 2.325 meldingen over die meegenomen worden in de rapportage. De andere 1.105 meldingen worden niet meegenomen in de rapportage:

- Meldingen die geen betrekking hebben op GAE (16);
- Meldingen die geen betrekking hebben op hinder veroorzaakt door vliegverkeer binnen de terminal control area (TMA, het naderingsluchtverkeersleidingsgebied) van GAE (9);
- Meldingen die dubbel zijn ingediend, worden als één melding meegenomen (1.078);
- Melding waarbij het warmdraaien betreft (1);
- Melding die te laat ingediend is, buiten 10 kalenderdagen (1).

Het aantal ingediende meldingen (2.325), laat een stijging zien ten opzichte van voorgaande jaren. Het is een stijging van 1.746 ten opzichte van 2019.

Tabel 7 Aantal meldingen per kwartaal

| Jaartal | Aantal meldingen 1e kwartaal | Aantal meldingen 2e kwartaal | Aantal meldingen 3e kwartaal | Aantal meldingen 4e kwartaal | Jaartotaal meldingen |
|---------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|----------------------|
| 2020    | 107                          | 410                          | 993                          | 815                          | 2.325                |
| 2019    | 96                           | 210                          | 174                          | 99                           | 579                  |
| 2018    | 223                          | 293                          | 236                          | 198                          | 950                  |
| 2017    | 13                           | 30                           | 22                           | 158                          | 223                  |
| 2016    | 32                           | 22                           | 46                           | 5                            | 105                  |
| 2015    | 21                           | 20                           | 25                           | 26                           | 92                   |

## 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

|                                          | 2020  | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|------------------------------------------|-------|------|------|------|------|------|
| Totaal aantal melders                    | 127   | 83   | 84   | 48   | 30   | 29   |
| Totaal aantal meldingen                  | 2.325 | 581  | 950  | 228  | 107  | 93   |
| Aantal 'frequente melders'               | 6     | 3    | 3    | 0    | 0    | 0    |
| Aantal 'overige melders'                 | 121   | 80   | 81   | 48   | 30   | 29   |
| Aantal meldingen van 'frequente melders' | 2.029 | 348  | 686  | 0    | 0    | 0    |
| Aantal meldingen van 'overige melders'   | 296   | 233  | 264  | 228  | 107  | 93   |

Uit bovenstaande blijkt dat in 2020 in totaal 127 melders een melding hebben ingediend. Daarvan hebben 6 melders 50 meldingen of meer ingediend (in 2019 waren dit 3 melders). Daarmee nemen deze 6 frequente melders 87,27 % van het totaal aantal meldingen voor hun rekening. Terwijl deze groep 4,72 % (in 2019 was dit 4 %) van het totaal aantal melders uitmaakt.

De groep overige melders is gegroeid met 51,25 % ten opzichte van 2019 (41 melders meer). Deze groep heeft 12,73 % van de meldingen ingediend. Zij vormen samen 95,28 % van het totaal aantal melders.

In 5.1 Overige melders wordt een analyse gedaan over de meldingen ingediend door de overige melders. In 5.2 Frequentie melders wordt een analyse gedaan over de meldingen ingediend door de frequente melders.

## 5.1 Overige melders

De groep overige melders vormt in aantal de grootste groep ten opzichte van het totaal (95,28 %).

Tabel 9 Aantal meldingen per kwartaal (overige melders)

| Jaartal | Aantal meldingen<br>1e kwartaal | Aantal meldingen<br>2e kwartaal | Aantal meldingen<br>3e kwartaal | Aantal meldingen<br>4e kwartaal | Jaartotaal<br>meldingen |
|---------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| 2020    | 11                              | 39                              | 127                             | 119                             | 296                     |
| 2019    | 47                              | 75                              | 78                              | 31                              | 231                     |
| 2018    | 33                              | 59                              | 85                              | 87                              | 264                     |
| 2017    | 13                              | 30                              | 22                              | 158                             | 223                     |
| 2016    | 32                              | 22                              | 46                              | 5                               | 105                     |
| 2015    | 21                              | 20                              | 25                              | 26                              | 92                      |

In onderstaande tabel zijn de ingediende meldingen per maand weergegeven. Bij de niet getraceerde meldingen kon rond het door de melder aangegeven tijdstip en de datum in het vliegtuigvolgsysteem geen vlucht waargenomen worden. Hierdoor kan een melding niet gekoppeld worden aan een vlucht en niet verder geanalyseerd worden.

Tabel 10 Aantal meldingen per maand (overige melders)

| Maand         | 2020       |                 |            | 2019       |                 |            |
|---------------|------------|-----------------|------------|------------|-----------------|------------|
|               | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     |
| januari       | 0          | 1               | 1          | 24         | 4               | 28         |
| februari      | 4          | 0               | 4          | 11         | 2               | 13         |
| maart         | 0          | 6               | 6          | 2          | 4               | 6          |
| april         | 2          | 1               | 3          | 19         | 5               | 24         |
| mei           | 4          | 3               | 7          | 13         | 2               | 15         |
| juni          | 18         | 11              | 29         | 32         | 4               | 36         |
| juli          | 21         | 10              | 31         | 22         | 1               | 23         |
| augustus      | 24         | 9               | 33         | 31         | 1               | 32         |
| september     | 29         | 34              | 63         | 20         | 3               | 23         |
| oktober       | 34         | 19              | 53         | 13         | 5               | 18         |
| november      | 38         | 14              | 52         | 9          | 2               | 11         |
| december      | 9          | 5               | 14         | 0          | 2               | 2          |
| <b>Totaal</b> | <b>183</b> | <b>113</b>      | <b>296</b> | <b>196</b> | <b>35</b>       | <b>231</b> |

Van de 296 meldingen konden 113 meldingen niet gekoppeld worden aan een vlucht.

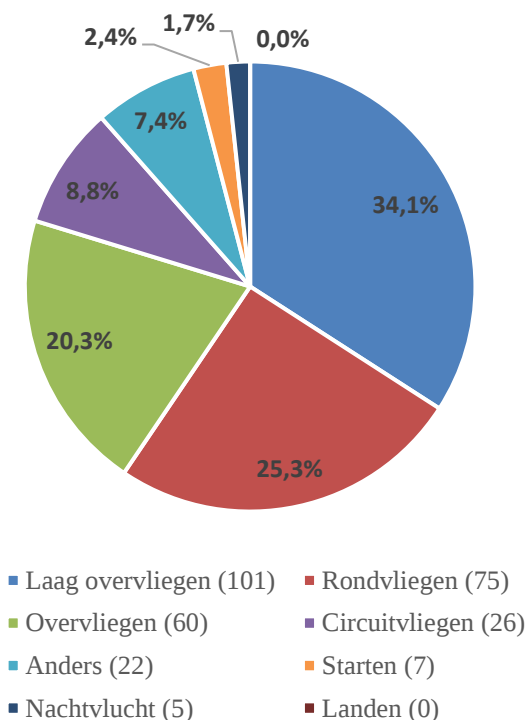
Uit onderstaande tabel blijkt hoe het aantal meldingen en melders binnen deze groep zijn verdeeld.

**Tabel 11 Herkomst en aantal meldingen (overige melders)**

| Plaats waarneming   | Aantal meldingen | Aantal melders |
|---------------------|------------------|----------------|
| Eelde               | 60               | 17             |
| Yde                 | 45               | 12             |
| Glimmen             | 42               | 13             |
| Donderen            | 28               | 15             |
| Assen               | 26               | 13             |
| Norg                | 17               | 3              |
| Noordlaren          | 15               | 2              |
| Haren               | 8                | 5              |
| Paterswolde         | 7                | 6              |
| Bunne               | 6                | 2              |
| Ommen               | 5                | 3              |
| Baflo               | 4                | 4              |
| Midlaren            | 3                | 1              |
| Appelscha           | 3                | 1              |
| De Punt             | 3                | 2              |
| Peize               | 2                | 1              |
| Groningen           | 2                | 2              |
| Westerveld          | 2                | 1              |
| Stitswerd           | 2                | 2              |
| Oldenzijl           | 2                | 2              |
| Zuidhorn            | 1                | 1              |
| Aduard              | 1                | 1              |
| Eelderwolde         | 1                | 1              |
| Wildervank          | 1                | 1              |
| Eppenhuisen         | 1                | 1              |
| Mensingeweer        | 1                | 1              |
| Annerveenschekanaal | 1                | 1              |
| Onderdendam         | 1                | 1              |
| Tinallinge          | 1                | 1              |
| Den Andel           | 1                | 1              |
| Winsum              | 1                | 1              |
| Warffum             | 1                | 1              |
| Ekehaar             | 1                | 1              |
| Kolham              | 1                | 1              |
| <b>Totaal</b>       | <b>296</b>       | <b>121</b>     |

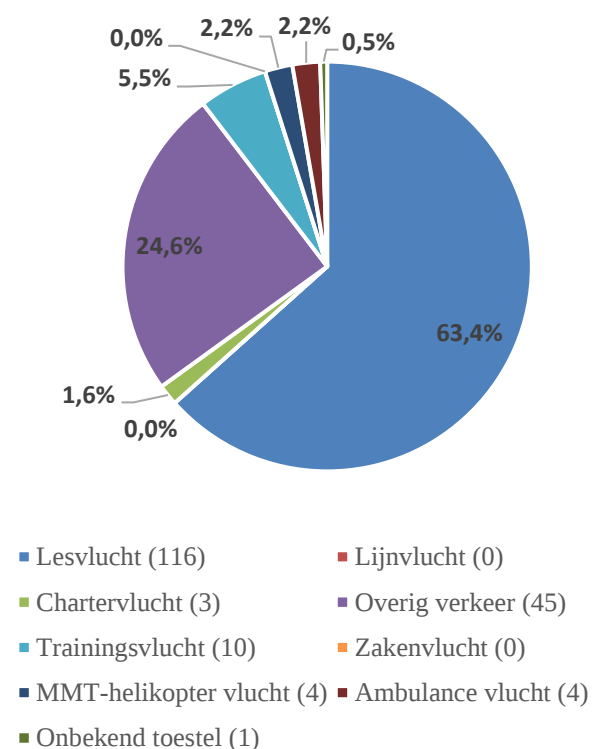
In grafiek 1 staat aangegeven wat de overige melders bij de melding hebben aangegeven als aanleiding van de overlast (totaal 296 meldingen).

Grafiek 1 Aanleiding overlast zoals aangegeven door overige melders



In grafiek 2 staat aangegeven wat voor vluchtsoort het betrof van de getraceerde meldingen (totaal 183 meldingen). De meldingen met betrekking tot MMT-helikopter vluchten zijn, zonder persoonsgegevens besproken met het Mobiel Medisch Team.

Grafiek 2 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (overige melders)



Tabel 12 Getraceerde meldingen naar tijdsperiode en soort vlucht (overige melders)

|               |               | Lesvlucht  | Overig<br>verkeer | MMT-helikopter<br>vlucht | Trainingsvlucht | Ambulance<br>vlucht | Charter<br>vlucht | Onbekend<br>toestel | Totaal     |
|---------------|---------------|------------|-------------------|--------------------------|-----------------|---------------------|-------------------|---------------------|------------|
| Dag           | 06:30 - 19:00 | 87         | 42                | 3                        | 1               | 0                   | 3                 | 1                   | 137        |
| Avond         | 19:00 - 23:00 | 29         | 3                 | 0                        | 9               | 1                   | 0                 | 0                   | 42         |
| Nacht         | 23:00 - 06:30 | 0          | 0                 | 1                        | 0               | 3                   | 0                 | 0                   | 4          |
| <b>Totaal</b> |               | <b>116</b> | <b>45</b>         | <b>4</b>                 | <b>10</b>       | <b>4</b>            | <b>3</b>          | <b>1</b>            | <b>183</b> |

Tabel 13 Niet getraceerde meldingen naar tijdsperiode (overige melders)

|               |               | Meldingen  |
|---------------|---------------|------------|
| Dag           | 06:30 - 19:00 | 66         |
| Avond         | 19:00 - 23:00 | 37         |
| Nacht         | 23:00 - 06:30 | 10         |
| <b>Totaal</b> |               | <b>113</b> |

De meeste getraceerde meldingen betreffen lesvluchten. Van de 183 meldingen konden 116 meldingen gekoppeld worden aan een lesvlucht. In onderstaande tabel zijn deze meldingen onderverdeeld naar vliegscholen.

Tabel 14 Lesvluchten (overige melders)

| Vliegschool                     | 2020       | 2019      | 2018      | 2017      | 2016      | 2015      |
|---------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| KLM Flight Academy              | 94         | 17        | 19        | 48        | 11        | 14        |
| European Flight Training Center | 8          | 3         | 0         | 0         | 0         | 0         |
| Martinair Flight Academy        | 0          | 14        | 4         | 12        | 0         | 3         |
| Wings over Holland              | 6          | 16        | 0         | 3         | 0         | 2         |
| AIS Flight Academy              | 8          | 7         | 3         | 12        | 6         | 6         |
| Overig                          | 0          | 2         | 5         | 12        | 1         | 7         |
| <b>Totaal</b>                   | <b>116</b> | <b>59</b> | <b>31</b> | <b>87</b> | <b>18</b> | <b>32</b> |

## Eelde

Tabel 15 Aantal meldingen per melder (overige melders, Eelde)

| Aantal<br>melders | Aantal<br>meldingen | Totaal<br>meldingen |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| 1                 | 22                  | 22                  |
| 1                 | 7                   | 7                   |
| 2                 | 5                   | 10                  |
| 2                 | 3                   | 6                   |
| 4                 | 2                   | 8                   |
| 7                 | 1                   | 7                   |
| <b>17</b>         | <b>Totaal</b>       | <b>60</b>           |

Uit Eelde zijn 60 meldingen ontvangen van in totaal 17 overige melders.

Van deze meldingen konden 30 niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen (30) zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 16 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (overige melders, Eelde)

| Vluchtsoort           | Aantal meldingen<br>2020 | Aantal meldingen<br>2019 |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|
| Lesvlucht             | 21                       | 0                        |
| Overig verkeer        | 8                        | 2                        |
| Ambulance vlucht      | 1                        | 2                        |
| MMT-helikopter vlucht | 0                        | 4                        |
| Chartervlucht         | 0                        | 3                        |
| Zakenvlucht           | 0                        | 1                        |
| <b>Totaal</b>         | <b>30</b>                | <b>12</b>                |

Bij de lesvluchten betrof het in de meeste gevallen een vertrekkend toestel (17 meldingen), gevolgd door circuit en inkomend (beide 2 meldingen).<sup>6</sup> Bij het overig verkeer betrof het vertrekkende toestellen, evenals bij de ambulance vlucht<sup>7</sup>.

Tabel 17 Kwalificatie getraceerde meldingen (overige melders, Eelde)

| Kwalificatie  | Lesvlucht | Overig verkeer | Ambulance vlucht | Totaal    |
|---------------|-----------|----------------|------------------|-----------|
| Vertrekkend   | 17        | 8              | 1                | <b>26</b> |
| Circuit       | 2         | 0              | 0                | <b>2</b>  |
| Inkomend      | 2         | 0              | 0                | <b>2</b>  |
| <b>Totaal</b> | <b>21</b> | <b>8</b>       | <b>1</b>         | <b>30</b> |

## Yde

Tabel 18 Aantal meldingen per melder (overige melders Yde)

| Aantal melders | Aantal meldingen | Totaal meldingen |
|----------------|------------------|------------------|
| 1              | 21               | <b>21</b>        |
| 1              | 11               | <b>11</b>        |
| 3              | 2                | <b>6</b>         |
| 7              | 1                | <b>7</b>         |
| <b>12</b>      | <b>Totaal</b>    | <b>45</b>        |

Uit Yde zijn 45 meldingen ontvangen van in totaal 12 overige melders.

<sup>6</sup> Zie Informatie vliegroutes

<sup>7</sup> Zie Medische vluchten

Van deze 45 meldingen konden 9 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen (36) zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 19 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (overige melders, Yde)

| Vluchtsoort           | Aantal meldingen<br>2020 | Aantal meldingen<br>2019 |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|
| Lesvlucht             | 22                       | 3                        |
| Trainingsvlucht       | 4                        | 5                        |
| Ambulance vlucht      | 3                        | 7                        |
| MMT-helikopter vlucht | 3                        | 3                        |
| Overig verkeer        | 3                        | 0                        |
| Onbekend toestel      | 1                        | 0                        |
| Lijnvlucht            | 0                        | 1                        |
| <b>Totaal</b>         | <b>36</b>                | <b>19</b>                |

Bij de lesvluchten betrof het in alle gevallen circuit vliegen, evenals bij de trainingsvluchten<sup>8</sup>.

Tabel 20 Kwalificatie getraceerde meldingen (overige melders, Yde)

| Kwalificatie | Lesvlucht | Trainingsvlucht | Ambulance vlucht | MMT-helikopter vlucht | Overig verkeer | Onbekend toestel | Totaal |
|--------------|-----------|-----------------|------------------|-----------------------|----------------|------------------|--------|
| Circuit      | 22        | 4               | 0                | 0                     | 0              | 1                | 27     |
| Vertrekkend  | 0         | 0               | 3                | 2                     | 0              | 0                | 5      |
| Inkomend     | 0         | 0               | 0                | 1                     | 1              | 0                | 2      |
| Overvliegen  | 0         | 0               | 0                | 0                     | 2              | 0                | 2      |
|              | 22        | 4               | 3                | 3                     | 3              | 1                | 36     |

## Glimmen

Tabel 21 Aantal meldingen per melder (overige melders, Glimmen)

| Aantal melders | Aantal meldingen | Totaal meldingen |
|----------------|------------------|------------------|
| 1              | 17               | 17               |
| 1              | 7                | 7                |
| 1              | 4                | 4                |
| 4              | 2                | 8                |
| 6              | 1                | 6                |
| <b>13</b>      | <b>Totaal</b>    | <b>42</b>        |

Uit Glimmen zijn 42 meldingen ontvangen van in totaal 13 overige melders.

<sup>8</sup> Zie Trainingsvluchten ANWB Medical Air Assistance

Van deze 42 meldingen konden 16 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen (26) zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 22 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (overige melders, Glimmen)

| Vluchtsoort           | Aantal meldingen<br>2020 | Aantal meldingen<br>2019 |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|
| Lesvlucht             | 18                       | 0                        |
| Overig verkeer        | 3                        | 10                       |
| Trainingsvlucht       | 3                        | 3                        |
| Chartervlucht         | 2                        | 5                        |
| MMT-helikopter vlucht | 0                        | 1                        |
| Ambulance vlucht      | 0                        | 1                        |
| <b>Totaal</b>         | <b>26</b>                | <b>20</b>                |

Bij de lesvluchten betrof het circuit vliegen en inkomende toestellen.

Tabel 23 Kwalificatie getraceerde meldingen (overige melders, Glimmen)

| Kwalificatie | Lesvlucht | Overig verkeer | Trainingsvlucht | Chartervlucht | Totaal    |
|--------------|-----------|----------------|-----------------|---------------|-----------|
| Inkomend     | 9         | 3              | 1               | 2             | 15        |
| Circuit      | 9         | 0              | 2               | 0             | 11        |
|              | <b>18</b> | <b>3</b>       | <b>3</b>        | <b>2</b>      | <b>26</b> |

## Donderen

Tabel 24 Aantal meldingen per melder (overige melders, Donderen)

| Aantal<br>melders | Aantal<br>meldingen | Totaal<br>meldingen |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| 1                 | 6                   | 6                   |
| 2                 | 3                   | 6                   |
| 4                 | 2                   | 8                   |
| 8                 | 1                   | 8                   |
| <b>15</b>         | <b>Totaal</b>       | <b>28</b>           |

Uit Donderen zijn 28 meldingen ontvangen van in totaal 15 overige melders.

Van deze 28 meldingen konden 11 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen (17) zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 25 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (overige melders, Donderen)

| Vluchtsoort      | Aantal meldingen<br>2020 | Aantal meldingen<br>2019 |
|------------------|--------------------------|--------------------------|
| Lesvlucht        | 10                       | 19                       |
| Overig verkeer   | 5                        | 10                       |
| Chartervlucht    | 1                        | 3                        |
| Trainingsvlucht  | 1                        | 0                        |
| Ambulance vlucht | 0                        | 1                        |
| <b>Totaal</b>    | <b>17</b>                | <b>33</b>                |

Bij de lesvluchten betrof het grotendeels circuit vliegende vliegtuigen.

Tabel 26 Kwalificatie getraceerde meldingen (overige melders, Donderen)

| Kwalificatie | Lesvlucht | Overig verkeer | Chartervlucht | Trainingsvlucht | Totaal    |
|--------------|-----------|----------------|---------------|-----------------|-----------|
| Circuit      | 9         | 2              | 0             | 1               | 12        |
| Vertrekkend  | 0         | 2              | 1             | 0               | 3         |
| Inkomend     | 1         | 1              | 0             | 0               | 2         |
|              | <b>10</b> | <b>5</b>       | <b>1</b>      | <b>1</b>        | <b>17</b> |

## Assen

Tabel 27 Aantal meldingen per melder (overige melders, Assen)

| Aantal<br>melders | Aantal<br>meldingen | Totaal<br>meldingen |
|-------------------|---------------------|---------------------|
| 1                 | 11                  | 11                  |
| 3                 | 2                   | 6                   |
| 9                 | 1                   | 9                   |
| <b>13</b>         | <b>Totaal</b>       | <b>26</b>           |

Uit Assen zijn 26 meldingen ontvangen van in totaal 13 overige melders.

Van deze 26 meldingen konden 6 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen (20) zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 28 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Assen)

| Vluchtsoort    | Aantal meldingen<br>2020 | Aantal meldingen<br>2019 |
|----------------|--------------------------|--------------------------|
| Lesvlucht      | 15                       | 1                        |
| Overig verkeer | 5                        | 0                        |
| Chartervlucht  | 0                        | 1                        |
| <b>Totaal</b>  | <b>20</b>                | <b>2</b>                 |

Bij de lesvluchten betrof het grotendeels vertrekkende toestellen.

Tabel 29 Kwalificatie getraceerde meldingen (overige melders, Assen)

| Kwalificatie  | Lesvlucht | Overig verkeer | Totaal    |
|---------------|-----------|----------------|-----------|
| Vertrekkend   | 11        | 4              | 15        |
| Inkomend      | 1         | 1              | 2         |
| Rondvliegen   | 2         | 0              | 2         |
| Overvliegen   | 1         | 0              | 1         |
| <b>Totaal</b> | <b>15</b> | <b>5</b>       | <b>20</b> |

## Norg

Tabel 30 Aantal meldingen per melder (overige melders, Norg)

| Aantal melders | Aantal meldingen | Totaal meldingen |
|----------------|------------------|------------------|
| 1              | 12               | 12               |
| 1              | 4                | 4                |
| 1              | 1                | 1                |
| <b>3</b>       | <b>Totaal</b>    | <b>17</b>        |

Uit Norg zijn 17 meldingen ontvangen van in totaal 3 overige melders.

Van deze 17 meldingen konden 9 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen (8) zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 31 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Norg)

| Vluchtsoort          | Aantal meldingen<br>2020 | Aantal meldingen<br>2019 |
|----------------------|--------------------------|--------------------------|
| Lesvlucht            | 5                        | 3                        |
| Overig verkeer       | 3                        | 4                        |
| Chartervlucht        | 0                        | 13                       |
| Lijnvlucht           | 0                        | 5                        |
| Ambulance vlucht     | 0                        | 4                        |
| Zakenvlucht          | 0                        | 3                        |
| MMT-helikoptervlucht | 0                        | 3                        |
| <b>Totaal</b>        | <b>8</b>                 | <b>35</b>                |

Tabel 32 Kwalificatie getraceerde meldingen (overige melders, Norg)

| Kwalificatie  | Lesvlucht | Overig verkeer | Totaal   |
|---------------|-----------|----------------|----------|
| Inkomend      | 2         | 1              | 3        |
| Vertrekkend   | 1         | 2              | 3        |
| Rondvliegen   | 1         | 0              | 1        |
| Overvliegen   | 1         | 0              | 1        |
| <b>Totaal</b> | <b>5</b>  | <b>3</b>       | <b>7</b> |

## Noordlaren

Tabel 33 Aantal meldingen per melder (overige melders, Noordlaren)

| Aantal melders | Aantal meldingen | Totaal meldingen |
|----------------|------------------|------------------|
| 1              | 13               | 13               |
| 1              | 2                | 2                |
| <b>2</b>       | <b>Totaal</b>    | <b>15</b>        |

Uit Noordlaren zijn 15 meldingen ontvangen van in totaal 2 overige melders.

Van deze 15 meldingen konden 8 meldingen niet getraceerd worden. De getraceerde meldingen (7) zijn in onderstaande tabel verder uitgewerkt.

Tabel 34 Getraceerde meldingen per vluchtsoort (Noordlaren)

| Vluchtsoort     | Aantal meldingen<br>2020 | Aantal meldingen<br>2019 |
|-----------------|--------------------------|--------------------------|
| Lesvlucht       | 5                        | 0                        |
| Overig verkeer  | 1                        | 0                        |
| Trainingsvlucht | 1                        | 0                        |
| <b>Totaal</b>   | <b>7</b>                 | <b>0</b>                 |

Tabel 35 Kwalificatie getraceerde meldingen (overige melders, Noordlaren)

| Kwalificatie  | Lesvlucht | Overig verkeer | Trainingsvlucht | Totaal   |
|---------------|-----------|----------------|-----------------|----------|
| Circuit       | 5         | 1              | 0               | 6        |
| Inkomend      | 0         | 0              | 1               | 1        |
| <b>Totaal</b> | <b>5</b>  | <b>1</b>       | <b>1</b>        | <b>7</b> |

## 5.2 Frequente melders

De groep met frequente melders hebben in verhouding de meeste meldingen ingediend. In 2017, 2016 en 2015 waren er geen frequente melders.

Tabel 36 Aantal meldingen per kwartaal (frequente melders)

| Jaartal | Aantal meldingen<br>1e kwartaal | Aantal meldingen<br>2e kwartaal | Aantal meldingen<br>3e kwartaal | Aantal meldingen<br>4e kwartaal | Jaartotaal<br>meldingen |
|---------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| 2020    | 96                              | 371                             | 866                             | 696                             | <b>2.029</b>            |
| 2019    | 49                              | 135                             | 96                              | 68                              | <b>348</b>              |
| 2018    | 190                             | 234                             | 151                             | 111                             | <b>686</b>              |
| 2017    | 0                               | 0                               | 0                               | 0                               | <b>0</b>                |
| 2016    | 0                               | 0                               | 0                               | 0                               | <b>0</b>                |
| 2015    | 0                               | 0                               | 0                               | 0                               | <b>0</b>                |

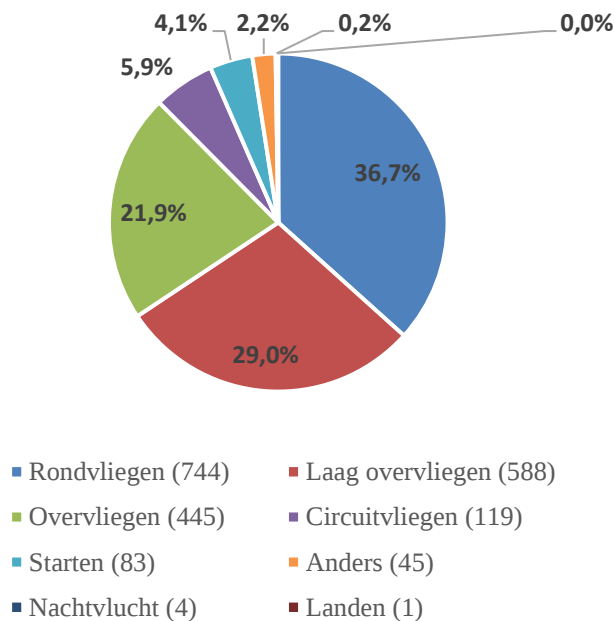
Tabel 37 Aantal meldingen per maand frequente melders

| Maand         | 2020        |                 |             | 2019       |                 |            |
|---------------|-------------|-----------------|-------------|------------|-----------------|------------|
|               | Getraceerd  | Niet getraceerd | Totaal      | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     |
| januari       | 12          | 3               | <b>15</b>   | 25         | 1               | <b>26</b>  |
| februari      | 24          | 2               | <b>26</b>   | 11         | 0               | <b>11</b>  |
| maart         | 46          | 9               | <b>55</b>   | 8          | 4               | <b>12</b>  |
| april         | 35          | 1               | <b>36</b>   | 46         | 2               | <b>48</b>  |
| mei           | 104         | 22              | <b>126</b>  | 44         | 5               | <b>49</b>  |
| juni          | 153         | 56              | <b>209</b>  | 30         | 8               | <b>38</b>  |
| juli          | 140         | 60              | <b>200</b>  | 20         | 5               | <b>25</b>  |
| augustus      | 206         | 52              | <b>258</b>  | 28         | 4               | <b>32</b>  |
| september     | 304         | 104             | <b>408</b>  | 34         | 5               | <b>39</b>  |
| oktober       | 269         | 101             | <b>370</b>  | 22         | 14              | <b>36</b>  |
| november      | 209         | 61              | <b>270</b>  | 16         | 3               | <b>19</b>  |
| december      | 37          | 19              | <b>56</b>   | 11         | 2               | <b>13</b>  |
| <b>Totaal</b> | <b>1539</b> | <b>490</b>      | <b>2029</b> | <b>295</b> | <b>53</b>       | <b>348</b> |

Van de 2.029 meldingen konden 490 meldingen niet gekoppeld worden aan een vlucht.

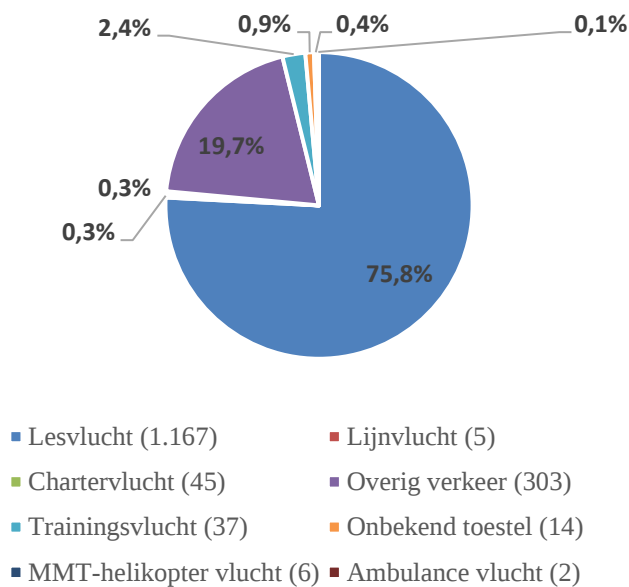
In grafiek 3 staat aangegeven wat de frequente melders bij de melding hebben aangegeven als aanleiding overlast.

Grafiek 3 Aanleiding overlast zoals aangegeven frequente melders



In grafiek 4 staat aangegeven wat voor vluchtsoort het betrof van de getraceerde meldingen (totaal 1.539 meldingen).

Grafiek 4 Getraceerde meldingen per vluchtsoort frequente melders



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

## Lesvluchten

Er konden 1.167 getraceerde meldingen van frequente melders gekoppeld worden aan lesvluchten. In onderstaande tabel zijn deze meldingen onderverdeeld naar vliegscholen.

Tabel 38 Lesvluchten (frequente melders)

| Vliegschool                     | 2020         | 2019      | 2018       |
|---------------------------------|--------------|-----------|------------|
| KLM Flight Academy              | 973          | 31        | 198        |
| European Flight Training Center | 40           | 14        | 24         |
| AIS Flight Academy              | 88           | 3         | 35         |
| Wings over Holland              | 45           | 14        | 32         |
| Martinair Flight Academy        | 12           | 27        | 53         |
| Overig                          | 9            | 1         | 22         |
| <b>Totaal</b>                   | <b>1.158</b> | <b>89</b> | <b>342</b> |

De hinder werd door de frequente melders ervaren in Yde, Donderen, Bunne, Eppenhuisen en Fochteloo.

Tabel 39 Herkomst en aantal meldingen frequente melders

| Plaats waarneming | Aantal meldingen | Aantal melders |
|-------------------|------------------|----------------|
| Yde               | 756              | 1              |
| Donderen          | 503              | 2              |
| Bunne             | 491              | 1              |
| Eppenhuisen       | 152              | 1              |
| Fochteloo         | 127              | 1              |
| <b>Totaal</b>     | <b>2.029</b>     | <b>6</b>       |

## Yde

Tabel 40 Aantal meldingen per maand (frequente melder, Yde)

| Maand         | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     |
|---------------|------------|-----------------|------------|
| januari       | 4          | 3               | 7          |
| februari      | 9          | 2               | 11         |
| maart         | 3          | 3               | 6          |
| april         | 0          | 0               | 0          |
| mei           | 24         | 6               | 30         |
| juni          | 29         | 18              | 47         |
| juli          | 67         | 50              | 117        |
| augustus      | 73         | 16              | 89         |
| september     | 126        | 66              | 192        |
| oktober       | 115        | 70              | 185        |
| november      | 49         | 16              | 65         |
| december      | 6          | 1               | 7          |
| <b>Totaal</b> | <b>505</b> | <b>251</b>      | <b>756</b> |

Tabel 41 Aantal meldingen per vluchtsoort (frequente melder, Yde)

| Vluchtsoort      | Aantal meldingen |
|------------------|------------------|
| Lesvlucht        | 397              |
| Overig verkeer   | 63               |
| Trainingsvlucht  | 36               |
| Onbekend toestel | 9                |
| <b>Totaal</b>    | <b>505</b>       |

Van het overig verkeer hebben 28 meldingen betrekking op de NNAC (Noord Nederlandse Aero Club).

## Donderen

Twee frequente melders melden vanuit Donderen. De ene melder uit Donderen heeft 315 meldingen ingediend, de andere melder heeft 188 meldingen ingediend.

Tabel 42 Aantal meldingen per maand (ene frequente melder, Donderen)

| Maand         | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     |
|---------------|------------|-----------------|------------|
| januari       | 8          | 0               | 8          |
| februari      | 4          | 0               | 4          |
| maart         | 36         | 4               | 40         |
| april         | 28         | 1               | 29         |
| mei           | 31         | 10              | 41         |
| juni          | 46         | 24              | 70         |
| juli          | 19         | 5               | 24         |
| augustus      | 24         | 7               | 31         |
| september     | 18         | 9               | 27         |
| oktober       | 15         | 5               | 20         |
| november      | 10         | 1               | 11         |
| december      | 7          | 3               | 10         |
| <b>Totaal</b> | <b>246</b> | <b>69</b>       | <b>315</b> |

Tabel 43 Aantal meldingen per maand (andere frequente melder, Donderen)

| Maand         | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     |
|---------------|------------|-----------------|------------|
| januari       | 0          | 0               | 0          |
| februari      | 1          | 0               | 1          |
| maart         | 2          | 1               | 3          |
| april         | 6          | 0               | 6          |
| mei           | 24         | 6               | 30         |
| juni          | 55         | 11              | 66         |
| juli          | 11         | 3               | 14         |
| augustus      | 9          | 0               | 9          |
| september     | 31         | 2               | 33         |
| oktober       | 6          | 1               | 7          |
| november      | 14         | 2               | 16         |
| december      | 2          | 1               | 3          |
| <b>Totaal</b> | <b>161</b> | <b>27</b>       | <b>188</b> |

Tabel 44 Aantal meldingen per vluchtsoort (ene frequente melder, Donderen)

| Vluchtsoort           | Aantal meldingen |
|-----------------------|------------------|
| Lesvlucht             | 165              |
| MMT-helikopter vlucht | 6                |
| Overig verkeer        | 62               |
| Chartervlucht         | 4                |
| Lijnvlucht            | 5                |
| Ambulance vlucht      | 1                |
| Onbekend toestel      | 3                |
| <b>Totaal</b>         | <b>246</b>       |

Tabel 45 Aantal meldingen per vluchtsoort (andere frequente melder, Donderen)

| Vluchtsoort      | Aantal meldingen |
|------------------|------------------|
| Lesvlucht        | 123              |
| Overig verkeer   | 34               |
| Chartervlucht    | 1                |
| Ambulance vlucht | 1                |
| Trainingsvlucht  | 1                |
| Onbekend toestel | 1                |
| <b>Totaal</b>    | <b>161</b>       |

Ene frequente melder: Van het overig verkeer hebben 10 meldingen betrekking op de NNAC (Noord Nederlandse Aero Club) en 8 meldingen op Skyline Aviation.

Andere frequente melder: Van het overig verkeer hebben 4 meldingen betrekking op de NNAC (Noord Nederlandse Aero Club) en 8 meldingen op Skyline Aviation.

## Bunne

Tabel 46 Aantal meldingen per maand (frequente melder, Bunne)

| Maand         | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     |
|---------------|------------|-----------------|------------|
| januari       | 0          | 0               | 0          |
| februari      | 0          | 0               | 0          |
| maart         | 0          | 0               | 0          |
| april         | 0          | 0               | 0          |
| mei           | 0          | 0               | 0          |
| juni          | 6          | 2               | 8          |
| juli          | 19         | 2               | 21         |
| augustus      | 54         | 15              | 69         |
| september     | 71         | 13              | 84         |
| oktober       | 94         | 14              | 108        |
| november      | 126        | 41              | 167        |
| december      | 20         | 14              | 34         |
| <b>Totaal</b> | <b>390</b> | <b>101</b>      | <b>491</b> |

Tabel 47 Aantal meldingen per vluchtsoort (frequente melder Bunne)

| Vluchtsoort      | Aantal meldingen |
|------------------|------------------|
| Lesvlucht        | 302              |
| Overig verkeer   | 87               |
| Onbekend toestel | 1                |
| <b>Totaal</b>    | <b>390</b>       |

Van het overig verkeer hebben 25 meldingen betrekking op de NNAC (Noord Nederlandse Aero Club) en 7 meldingen op Skyline Aviation.

## Eppenhuisen

Tabel 48 Aantal meldingen per maand (frequente melder, Eppenhuisen)

| Maand         | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     |
|---------------|------------|-----------------|------------|
| januari       | 0          | 0               | 0          |
| februari      | 0          | 0               | 0          |
| maart         | 0          | 0               | 0          |
| april         | 0          | 0               | 0          |
| mei           | 0          | 0               | 0          |
| juni          | 0          | 0               | 0          |
| juli          | 7          | 0               | 7          |
| augustus      | 34         | 13              | 47         |
| september     | 40         | 14              | 54         |
| oktober       | 27         | 11              | 38         |
| november      | 5          | 1               | 6          |
| december      | 0          | 0               | 0          |
| <b>Totaal</b> | <b>113</b> | <b>39</b>       | <b>152</b> |

Tabel 49 Aantal meldingen per vluchtsoort (frequente melder Eppenhuisen)

| Vluchtsoort    | Aantal meldingen |
|----------------|------------------|
| Lesvlucht      | 79               |
| Overig verkeer | 34               |
| <b>Totaal</b>  | <b>113</b>       |

Van het overig verkeer hebben 17 meldingen betrekking op de NNAC (Noord Nederlandse Aero Club).

## Fochteloo

Tabel 50 Aantal meldingen per maand (frequente melder, Fochteloo)

| Maand         | Getraceerd | Niet getraceerd | Totaal     |
|---------------|------------|-----------------|------------|
| januari       | 0          | 0               | 0          |
| februari      | 10         | 0               | 10         |
| maart         | 5          | 1               | 6          |
| april         | 1          | 0               | 1          |
| mei           | 25         | 0               | 25         |
| juni          | 17         | 1               | 18         |
| juli          | 17         | 0               | 17         |
| augustus      | 12         | 1               | 13         |
| september     | 18         | 0               | 18         |
| oktober       | 12         | 0               | 12         |
| november      | 5          | 0               | 5          |
| december      | 2          | 0               | 2          |
| <b>Totaal</b> | <b>124</b> | <b>3</b>        | <b>127</b> |

Tabel 51 Aantal meldingen per vluchtsoort (frequente melder Fochteloo)

| Vluchtsoort    | Aantal meldingen |
|----------------|------------------|
| Lesvlucht      | 101              |
| Overig verkeer | 23               |
| <b>Totaal</b>  | <b>124</b>       |

## 6 Conclusie

In voorgaande hoofdstukken is alle informatie over vliegbewegingen en meldingen daarover door melders in 2020 gepresenteerd en verder geanalyseerd. De uitkomsten volgen in dit hoofdstuk.

Het aantal vliegbewegingen is in 2020 met ruim 23 % gestegen (van 31.932 vliegbewegingen in 2019, naar 39.387 in 2020). Ondanks dat in 2020 de commerciële passagiersvluchten grotendeels zijn stil gelegd vanwege het coronavirus.

Er is een toename te zien in de hoeveelheid lesvluchten. Zo'n 70 % van de bewegingen waren afkomstig van lesvluchten.

Zowel de KLM Flight Academy als het European Flight Training Center (EFTC) zijn gevestigd op Groningen Airport Eelde. De EFTC is in 2017 gestart met het opleiden van privé en commerciële piloten en verhuur van vliegtuigen en simulatoren.

Onder andere KLM Flight Academy heeft het aantal bewegingen flink vergroot door uitbreiding van de vloot in 2020. Maar ook de EFTC en vluchten vanuit vliegscholen van Lelystad en Teuge vergrootten het aantal bewegingen op GAE.

Meldingen:

- Het aantal meldingen is toegenomen (van 579 meldingen in 2019, naar 2.325 meldingen in 2020);
- Het aantal frequente melders verdubbelde van drie naar zes personen en hebben ruim 87 % van de meldingen ingediend.
- Overige melders:
  - Van de 296 meldingen ingediend door overige melders konden 113 melding niet gekoppeld worden aan een vlucht;
  - Van de 183 getraceerde meldingen ingediend door overige melders, zijn 116 meldingen gekoppeld aan een lesvlucht. Het overgrote deel hiervan zijn te koppelen aan lesvluchten van de KLM Flight Academy.

De Handhavingsrapportage GAE gebruiksjaar 2019 – 2020 geeft geen bijzonderheden.

In 2021 wordt de werkgroep Meldingenanalyse opgericht. Deze groep zal de rapportages bespreken en analyseren.

## Bijlage 1 Achtergrondinformatie

### 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).

### 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. Deze kan echter van twee richtingen worden gebruikt, zowel voor landingen als voor starts. Op basis van weersomstandigheden en –verwachtingen, baanbeschikbaarheid en overige relevante operationele factoren, bepaalt de luchtverkeersleiding in welke richting de baan wordt gebruikt. 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.

### 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). Voor het circuit geldt een minimumhoogte van 150 meter (500 voet). De minimale vlieghoogten zijn altijd van toepassing, behalve wanneer lager vliegen noodzakelijk is om op te stijgen of te landen.

### 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>.

### 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.

## Bijlage II Verklarende lijst

**A:** Aankomst vliegbeweging.

**Ambulance vluchten:** vluchten die uitgevoerd worden 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.

**AOC:** Een AOC stelt vast dat de onderneming beschikt over voldoende beroepsbekwaamheid en organisatie om de veiligheid van hun activiteiten te garanderen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geeft het certificaat af.

**Buiten TMA GAE:** een melding waarbij de plaats waarneming buiten het naderingsluchtverkeersleidingsgebied van GAE ligt. Een melding buiten de TMA van GAE kan niet door het Meldingenloket vliegverkeer GAE afgehandeld worden. De melding dient door de melder ingediend te worden bij het Meld- en Informatiecentrum van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

*Terminal control Area (TMA) is het naderingsluchtverkeersleidingsgebied.*

*Het conform de wet- en regelgeving aangewezen luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde (GAE).*

**Chartervlucht:** een charter is een vliegtuig in het bezit van een chartermaatschappij of wat wordt gehuurd door een reisorganisatie. De charter wordt meestal ingezet voor vakantievluchten in het zomer- en winterseizoen. Chartervluchten vliegen niet volgens een vastgesteld tijdsschema en zijn seizoensgebonden.

**Circuitvlucht:** vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen.

**Dubbele melding:** een melding die nog een keer ingediend is. Een dubbele melding wordt wel genoteerd, maar niet verder verwerkt in de meldingenrapportages.

**FANOMOS2:** Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System<sup>2</sup>. De gegevens uit dit systeem gebruikt het Meldingenloket vliegverkeer GAE om een melding (indien mogelijk) te koppelen aan een vliegbeweging.

**Getraceerd:** rond het door de melder aangegeven tijdstip en op de datum werd in FANOMOS2 een vlucht waargenomen. De melding is gekoppeld aan een vliegbeweging.

**Getraceerd GAE:** de melding is gekoppeld aan een vliegbeweging die betrekking heeft op Groningen Airport Eelde.

**Getraceerd Niet GAE:** de melding is gekoppeld aan een vliegbeweging. Deze vliegbeweging heeft echter geen betrekking op Groningen Airport Eelde.

**Helikopter:** gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aerodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen.

**KLM FA:** KLM Flight Academy is een vliegschool gevestigd op GAE. De KLM FA is een 100 % dochteronderneming van de KLM en leidt enkel en alleen vliegers op voor de KLM – groep.

**Lesvlucht:** een terreinvlucht die uitsluitend voor instructieve doeleinden wordt uitgevoerd (vlucht onder leiding van een instructeur om vliegvaardigheid te verkrijgen).

**Lijnvluchten:** een lijnvlucht is een vlucht die volgens een vaste dienstregeling het hele jaar door vliegt voor een vliegtuigmaatschappij.

**Maatschappelijke vlucht:** hieronder vallen de MMT-helikopter vluchten, ambulance vluchten, politievvluchten, militaire vluchten en overheidsvluchten.

**Militaire vlucht:** (Artikel 6) Militaire vliegbewegingen zijn alleen toegestaan indien de bewegingen humanitaire doeleinden hebben of operationeel noodzakelijk zijn. Daarnaast zijn er nog aanvullende voorwaarden in de Omzettingsregeling genoemd. Alle militaire vliegbewegingen zijn PPR (alleen de Havendienst kan toestemming geven!). Er zijn maximaal 400 bewegingen per jaar toegestaan. Alle luchtvaartuigen met een MTOW van minder dan 6 ton mag de Havendienst zelfstandig afhandelen. Voor al het overige militair verkeer dient eerst contact opgenomen te worden met de Airport Manager

**MMT-helikopter vluchten:** helikopter vluchten van het Mobiel Medisch Team (MMT). Als een patiënt in acuut levensgevaar is en als de ambulancebemanning extra hulp bij de behandeling nodig heeft, kan een MMT worden ingezet. De ‘inzetcriteria’ zijn landelijk bepaald.

**MTOW:** Maximum Takeoff Weight, het maximale startgewicht.

**Niet getraceerd:** rond het door de melder aangegeven tijdstip en op de datum werd in FANOMOS2 geen vlucht waargenomen. Hierdoor kon een melding niet gekoppeld worden aan een vlucht en niet verder geanalyseerd worden.

**Oefenvlucht:** solovlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid.

**Politievlucht:** een vlucht uitgevoerd door de luchtvaartpolitie.

**Positievlucht:** een vlucht zonder lading (passagiers, vracht, post) van een luchthaven om vanaf de volgende luchthaven een vlucht met lading uit te voeren.

**PPR:** Prior Permission Required, eerst contact opnemen om formeel toelating te vragen, niet zonder toestemming.

**Proefvlucht:** vlucht die wordt uitgevoerd ter beproeving van de eigenschappen en goede werking van een luchtvaartuig of voor de levering van bewijs van het voldoen aan de luchtwaardigheidsvoorschriften.

**Survey-/Fotovlucht:** een foto-, film-, video-, laserscan- of thermische vlucht. Een survey vlucht kan verschillende doeleinden hebben.

**T:** Terrein vliegbeweging. Een vlucht, na welke het vliegtuig landt op dezelfde luchthaven waarvan het is opgestegen, zonder een tussenlanding te hebben uitgevoerd op een andere plaats.

**Taxivlucht:** Commercieel verkeer wat onder een AOC (Air Operator Certificate) vliegt

**V:** vertrek vliegbeweging.

**Vakantievluchten:** chartervlucht.

**Vliegbeweging:** een vliegbeweging is een start of landing van een luchtvaartuig van of op de luchthaven.

**Vliegtuig:** gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aerodynamische reactiekrachten op zijn vleugels.

**Vlucht:** de verplaatsing van het luchtvaartuig gedurende het tijdsverloop dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de landing.

**Warmdraaien:** opwarmen van de vliegtuigmotor voor de vlucht.

**Zakenvluchten:** niet commercieel, een vlucht voor zakelijke of privédoeleinden.