



**Stichting Ondersteuning
Commissie Regionaal Overleg
Luchthaven Eelde**

Meldingenloket vliegverkeer GAE

Meldingenrapportage

2023

Het meldingenloket vliegverkeer GAE wordt mede mogelijk gemaakt door:

provincie **D**renthe



Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1 Inleiding	3
2 Bijzonderheden in 2023	5
2.1 Handhavingsrapportage GAE Gebruiksjaar 2022-2023 ILT	5
2.2 Groningen Airport Eelde	6
2.3 KLM Flight Academy	7
2.4 Power Up (elektrisch vliegen)	9
2.5 MMT-helikopter	11
2.6 Luchtvaartnota 2020 – 2050	11
2.7 Programma Luchtruimherziening	14
2.8 Inspectie Leefomgeving en Transport	16
3 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde	19
3.1 Vliegtuigbewegingen lijnvluchten	20
3.2 Vliegtuigbewegingen vakantievluchten en incidentele chartervluchten	20
3.3 Vliegtuigbewegingen zakenvluchten	20
3.4 Vliegtuigbewegingen lesvluchten	20
3.5 Vliegtuigbewegingen maatschappelijke vluchten	21
3.6 Vliegtuigbewegingen overig verkeer	21
4 Algemeen beeld meldingen	22
5 Meldingen nader geanalyseerd	24
5.1 Meldingen per aanleiding hinder	25
5.2 Meldingen per vluchtsoort	25
5.3 Meldingen verdeeld over etmaal	28
5.4 Meldingen per plaats waarneming	29
5.5 Type vliegtuigen	34
6 Overleg en melden van meldingen	38
7 Conclusie	39
Bijlage 1 Achtergrondinformatie	2
Bijlage 2 Verklarende lijst	2
Bijlage 3 EH-AD-2.EHGG-VAC-1	0

Samenvatting

Deze meldingenrapportage vermeldt, duidt en analyseert de meldingen van omwonenden over vliegtuigbewegingen bij Groningen Airport Eelde die in het kalenderjaar 2023 ingediend zijn bij het onafhankelijke Meldingenloket vliegverkeer GAE. Deze rapportage is opgesteld in opdracht van de provincies Drenthe en Groningen. 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. Het rapport wordt door het Meldingenloket vliegverkeer GAE voorgelegd aan en besproken in de overleggen van de Commissie Regionaal Overleg luchthaven Eelde (onafhankelijk overlegorgaan van regionale en lokale overheden, bewoners en luchtvaartpartijen).

Het loket kan als er een afwijking is geconstateerd, na consultatie met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), meldingen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voordragen ter beoordeling. De ILT is toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en verantwoordelijk voor (onder meer) controle op vliegtuigbewegingen in het luchtruim. Wellicht ten overvloede wordt er hierbij op gewezen dat het loket een signaleringsfunctie heeft en zelf geen handhavingsactie kan ondernemen, als daar aanleiding toe zou zijn.

De cijfers in het kort:

- Het totaal aantal vliegbewegingen is met 6,6 % afgenomen ten opzichte van 2022, van 59.664 naar 55.744 vliegbewegingen;
- Het aantal meldingen toonde tussen 2019 en 2021 een stijgende trend, maar daalde in 2022 naar 1.516. In 2023 nam het aantal meldingen toe tot 2.278;
- 18 % van de 2.278 meldingen zijn afkomstig van 133 overige melders. 82 % van de 2.278 meldingen zijn afkomstig van zes frequente melders;
- Op verzoek van het Meldingenloket vliegverkeer GAE heeft de ILT vluchten gecontroleerd:
 - o 5 meldingen waarbij pijplijninspecties werden uitgevoerd. Bij al deze vluchten heeft de ILT geconstateerd dat ze niet volgens afgegeven ontheffing uitgevoerd zijn en hiermee in overtreding. ILT heeft contact opgenomen met het helikopterbedrijf en de meldingen intern besproken met collega's;
 - o 1 melding nabij Anderen. De ILT heeft geconstateerd dat er onder de daar geldende minimale vlieghoogte gevlogen is en daarmee in overtreding. De vlucht is door de ILT doorgestuurd naar de luchtvaartpolitie;
 - o 1 melding nabij Zuidhorn en Bedum. De ILT heeft geconstateerd dat er onder de daar geldende minimale vlieghoogte gevlogen is en daarmee in overtreding. De ILT heeft naar aanleiding van deze overtredingen handhavend opgetreden tegen de piloot;
 - o 1 melding nabij Donderen en Ten Boer. De ILT heeft geconstateerd dat er op beide plekken onder de daar geldende minimale vlieghoogte gevlogen is. De ILT heeft een waarschuwing gegeven aan de gezagvoerder/instructeur en de betrokken leerling.
- Meldingen besproken zonder persoonsgegevens: De meldingen met betrekking tot de KLM Flight Academy zijn met de vliegschool besproken, 5 meldingen zijn doorgegeven aan de AIS Flight Academy en 3 meldingen aan de EFTC.

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 (gesubsidieerd) door de beide provincies.

Luchtvaartactiviteiten kunnen aanleiding zijn tot (geluids)meldingen. Bij het Meldingenloket vliegverkeer GAE kunnen omwonenden met ingang van 1 januari 2015 terecht met hun melding(en) over vliegverkeer op, van en/of naar GAE.

Bevoegd gezag

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

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT¹) is 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 handhavingsrapportage. Dit rapport richt zich op het zogenaamde gebruiksplanjaar van GAE dat loopt van 1 april van enig jaar tot 1 april van het daaropvolgende jaar en loopt daarmee niet synchroon met de meldingenrapportages van het loket.

Het loket kan 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 handhavingsactie kan ondernemen, als daar aanleiding toe zou zijn.

SOCROLE

Het loket valt onder de Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde (SOCROLE). De SOCROLE is een onafhankelijke stichting die gelieerd is aan de Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde).

De SOCROLE heeft ten doel:

- Het ondersteunen van de CRO luchthaven Eelde – zoals deze is ingesteld in artikel 2 van de Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (huidige IenW) van veertien augustus tweeduizend twaalf, nummer IENM/BSK-2012114516 – bij haar in gemelde Regeling opgedragen taken en verplichtingen;
- Het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in de ruimste zin verband houden of daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

¹ Toezichthouder van het ministerie van IenW.

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

De Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde) is een onafhankelijk 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. De CRO luchthaven Eelde wordt gesubsidieerd door het ministerie 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 automatische ontvangstmelding. Het loket registreert deze meldingen van omwonenden en analyseert deze gegevens, om inzicht te krijgen in de ervaren hinder. Na analyse ontvangt de melder een reactie met een beknopte samenvatting van het geconstateerde.

Het loket heeft toegang tot de NLR² FANOMOS2 dienst³ voor het raadplegen van vliegbewegingen rond GAE. Iedere melding wordt, indien mogelijk, aan de hand van de gegevens van FANOMOS2 gekoppeld aan een vliegbeweging.

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

In de maandrapportages wordt een overzicht gegeven van de in die maand ingediende meldingen. In 2023 zijn twaalf maandrapportages uitgebracht.

Over 2023 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 waaraan 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.

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

Het kan voorkomen dat kleine verschillen optreden tussen de totalen in de jaarrapportage en de som van afzonderlijke kwartaal- en maandrapportages. Dit heeft te maken met later binnengekomen meldingen of correcties.

² Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium

³ Flight track and Aircraft NOise Monitoring System2

2 Bijzonderheden in 2023

In dit hoofdstuk de bijzonderheden in 2023 met betrekking tot de luchthaven. Per onderwerp is de bron vermeld waaruit de informatie is gehaald.

2.1 Handhavingsrapportage GAE Gebruiksjaar 2022-2023 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 2022 -2023 beslaat de periode 1 april 2022 tot en met 31 maart 2023. De handhavingsrapportage 2023 – 2024 wordt omstreeks juni 2024 verwacht.

Belangrijkste resultaten en acties uit het de handhavingsrapportage 2022 – 2023:

1. De grenswaarden voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten zijn niet overschreden.
2. Op de luchthaven waren in totaal 275 vliegtuigbewegingen na 23.00 uur. Onderzoek hiervan heeft uitgewezen dat deze vluchten vallen in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten waarbij een onmiddellijke start of landing is vereist. Hierdoor zijn er op dit onderwerp geen onrechtmatigheden geconstateerd.
3. Bij circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten) heeft de ILT 7 klachten ontvangen, hierbij is onderzocht of in strijd met de Omzettingsregeling en de Wet Luchtvaart is gehandeld. Bij 2 trainingsvluchten heeft de ILT een overtreding vastgesteld. De betrokken vliegschool en de vlieger die deze overtredingen begingen hebben een waarschuwingsbrief ontvangen.
4. Bij parachutevluchten traden geen onrechtmatigheden op.
5. Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten zijn er in totaal 110 uitgevoerd. Bij de gecontroleerde militaire les- en oefenvluchten constateerde de ILT geen onrechtmatigheden.
6. De ILT onderzocht 70 vluchten die van de vertrekroutes afweken. De ILT constateerde voor het correct vliegen van de vertrekprocedures 3 overtredingen. De luchtvaartmaatschappijen die deze overtredingen begingen kregen hierover een waarschuwingsbrief van de ILT.

Klik hier voor de [handhavingsrapportage GAE gebruiksjaar 2022 – 2023](#).

2.2 Groningen Airport Eelde

Bron: Groningen Airport Eelde

“Groningen Airport Eelde is zich er van bewust dat een actieve luchthaven impact heeft op de leefomgeving. De luchthaven heeft impact qua werkgelegenheid en connectiviteit maar ook vanwege effecten op eventuele geluidshinder in de nabije omgeving van de luchthaven. Samen met gebruikers van de luchthaven zorgt Groningen Airport Eelde voor een goede balans tussen de belangen van omwonenden en gebruikers van de luchthaven. Groningen Airport Eelde kan niet bestaan zonder draagvlak vanuit haar omgeving. In 2023 is daarom, in navolging op voorgaande jaren, verder geïnvesteerd in de relatie met de omwonenden van de luchthaven. Middels bijeenkomsten van het onafhankelijke Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde, diverse inloopavonden en demonstratievluchten heeft de luchthaven informatie overgebracht naar haar omwonenden.

Samen met en binnen het onafhankelijke Commissie Regionaal Overleg luchthaven Eelde en het Meldingenloket vliegverkeer GAE analyseren we de huidige situatie en de meldingen zonder persoonsgegevens. We hebben als doel om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Dit doen we door het gesprek met de omwonenden actief aan te gaan. Zo is er in 2022 tweemaal een CRO+ overleg georganiseerd waar geïnteresseerden geïnformeerd worden, en worden omwonenden uitgenodigd voor een gesprek met de luchthaven. Een belangrijk gespreksonderwerp is daarbij het verminderen van overlast voor de omgeving. We denken mee samen met bijvoorbeeld de Luchtverkeersleiding Nederland en de KLM Flight Academy over mogelijke oplossingen. Bijvoorbeeld door het optimaliseren van procedures en vliegroutes. De gesprekken met de omwonenden worden -net als in 2023- in 2024 doorgezet en worden er net als in voorgaande jaren rondleidingen voor omwonenden mogelijk gemaakt. Daarnaast worden sociale media platformen, advertenties in (regionale) kranten en de website van Groningen Airport Eelde gebruikt om actuele informatie te delen.

Deze dialoog leidt vaak tot begrip en/of vermindering van hinder, maar helaas kan hinder niet altijd voorkomen worden. We hopen dat we door zowel onze-, als de aanpak van de gebruikers van onze luchthaven, de hinder verder kunnen terugdringen.

Groningen Airport Eelde heeft een duidelijke visie op de toekomst van de luchtvaart. Met het programma NXT Airport wordt op de luchthaven gewerkt aan educatie en innovatie ten behoeve van het verduurzamen van de luchtvaart. De luchthaven is aanjager van projecten op gebied van elektrisch vliegen en het gebruik van waterstof. De eerste elektrische toestellen, welke geschikt zijn als bijvoorbeeld lesvliegtuig, komen in Q1 van 2024 aan. De eerste elektrisch aangedreven 9-zitters wordt in de loop van de komende jaren verwacht. Daarmee kunnen commerciële routes worden gevlogen. De vervolgstap zijn elektrische 19-zitters welke rond 2030 worden verwacht. Met elektrisch vliegen kan de uitstoot van vliegtuigen worden teruggedrongen. Daarnaast heeft het meer positieve effecten voor de omgeving. Zo is de verwachting dat het geluid van een elektrisch toestel 70% minder is dan een door fossiele brandstof aangedreven vliegtuig.

Daarnaast wordt binnen het programma NXT Airport gewerkt aan het project ‘Hydrogen Valley Airport’. Dit is een compleet, schaalbaar, waterstof eco-systeem op het gebied van luchtvaart. Door middel van het 22 MW zonnepark wordt groene stroom opgewekt. Deze wordt op de luchthaven omgezet naar groene waterstof en vervolgens opgeslagen, gedistribueerd en gebruikt op en vanaf de luchthaven. De luchthaven ambieert in 2030 de duurzaamste luchthaven op het gebied van waterstof te zijn. Een start hierin is het ombouwen van Ground Power Units (deze worden gebruikt tijdens de grondafhandeling⁴) van diesel naar waterstof. Dit is een eerste stap richting een emissie vrije grondafhandeling.

Middels het programma NXT Airport, het vormen van een proeftuin op gebied van duurzame luchtvaart en energie-hub op de luchthaven, creëert de luchthaven meer waarde voor de omgeving. Ook op die manier proberen wij een bijdrage te leveren aan de regio en een goede buur te zijn.”

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).

Met uitzondering van de eindopleiding vinden alle activiteiten plaats op de luchthaven Eelde. Hiermee wordt er een werkgelegenheid geboden op de luchthaven Eelde, aangezien niet alleen de vliegactiviteiten vanaf de luchthaven Eelde plaatsvinden, maar ook het onderhoudsbedrijf gevestigd is op onze locatie. Wij zijn dan ook erg blij met de luchthaven Eelde als zijnde het meest geschikte trainingsveld van Nederland.

KLM Flight Academy is zich terdege bewust van de impact die haar activiteit op de omgeving heeft en probeert de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken. In het tweemotorige traject wordt gevlogen met de zuinige en relatief stille Diamond DA42. Voor 2024 staat op de planning om de huidige eenmotorige vliegtuigen te vervangen voor eenmotorige variant van

⁴ Grondafhandeling bestaat uit alle activiteiten rondom het vliegtuig na aankomst en vóór vertrek, met uitzondering van technische werkzaamheden aan het luchtvaartuig. Denk aan in- en uitstappen van passagiers, het laden en lossen van bagage, post en vracht, tanken, schoonmaken, cateren, ijs- en sneeuwvrij maken van het vliegtuig en pushback.

de Diamond DA42, de eveneens veel zuinigere en stillere DA40. Vanaf ca. mei 2024 zullen de eerste groepen studenten daar ook daadwerkelijk op gaan trainen.

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.

KLM-FA wil zich inzetten voor een duurzame toekomst. De nieuw aangekochte DA40 toestellen zijn al weer veel zuiniger en stiller dan de huidige Socata toestellen. Naar de toekomst toe blijft de wens bestaan om elektrisch te gaan vliegen. Daar waar de maximale vliegduur van elektrische vliegtuigen op dit moment nog onvoldoende is om substantieel lesvluchten te kunnen uitvoeren is de hoop dat dit over enkele jaren wel mogelijk is. Om haar positie zeker te stellen heeft KLM-FA daarom nog steeds een optie staan op veertien elektrische vliegtuigen (zes tweepersoons eFlyers 2’s en acht vierpersoons 4’s) van de fabrikant ‘Bye Aerospace’ en is zij tegelijkertijd ook in gesprek met de fabrikant van de Diamond toestellen die ook een elektrisch toestel aan het ontwikkelen is. Het geluidniveau van deze toestellen ligt ook weer aanzienlijk lager dan dat van de huidige eenmotorige toestellen.

KLM-FA is zich bewust van het feit dat omwonenden geluidshinder kunnen ondervinden en onderhoudt daarover ook regelmatig contact met betrokkenen. Hoewel alle activiteiten binnen het wettelijk kader en de geluidruimte van de luchthaven passen, wil zij zich toch zoveel mogelijk inzetten om hinder te beperken, door bebouwde kernen waar mogelijk te vermijden en daar ruimer om heen te vliegen, voor zover de veiligheid dat toelaat. Tegelijkertijd blijft de veiligheid (bijv. afstand tot ander verkeer) voorop staan en moeten wij ons natuurlijk wel houden aan de wettelijk gepubliceerde procedures.”

2.4 Power Up (elektrisch vliegen)

Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

Eindhoven, 5 oktober 2023 – De introductie van elektrische regionale luchtvaart (electric Regional Air Mobility of eRAM)* faciliteren en versnellen. Een groep van 18 luchtvaart- en mobiliteitsorganisaties, die samenwerken onder de naam Power Up, heeft zich vandaag gecommitteerd aan de ondersteuning van een nieuwe propositie om efficiënt, CO2-arm en gemakkelijk te reizen tussen, en naar, regionale luchthavens.

Door het ondertekenen van een Memorandum of Understanding zijn Eindhoven Airport, Groningen Airport Eelde, Lelystad Airport, Maastricht Aachen Airport, Rotterdam The Hague Airport, Royal Schiphol Group, samen met de ASL Group, LUCY, KLM, Evia Aero, Maeve, Vaeridion, VoltAero, de Nederlandse Spoorwegen, Deloitte, M3 Consultancy, NACO, en Royal NLR overeengekomen om gezamenlijk de weg vrij te maken voor de introductie van elektrische regionale luchtvaart.

De partners willen gezamenlijk passagiersprocessen ontwikkelen en operationele luchthavenprocessen op elkaar afstemmen. Testvluchten staan ook op het programma om verschillende elektrische vliegtuigtechnologieën te onderzoeken. De Power Up-partners uit verschillende landen brengen kennis bij elkaar zodat het project aansluit op toekomstige technologische ontwikkelingen en regelgeving. Deze kennis staat ook centraal bij de ontwikkeling van elektrische regionale luchtvaart als onderdeel van toekomstige deur-tot-deur mobiliteitsoplossingen.

Power Up is in 2021 gelanceerd door de grootste regionale luchthavens in Nederland met steun van de Royal Schiphol Group, KLM en een kleine groep van andere partners. Binnen het project Power Up willen de luchthavens kennis opdoen van de haalbaarheid, potentie en afhandeling van elektrische vluchten. De afgelopen periode is benut om de haalbaarheid en relevantie te bestuderen van nieuwe elektrische vliegtuigtechnologieën voor markten, het milieu en maatschappij te beoordelen. Door de overeenkomst van vandaag komt de introductie van elektrische regionale luchtvaart dichterbij. Hierdoor kunnen regionale verbindingen op een kosteneffectieve, milieuvriendelijke en flexibele manier worden verbeterd.

Regionale luchthavens die betrokken zijn bij Power Up streven ernaar om tegen 2026 operationeel klaar te zijn, met partners een goed product voor passagiers te hebben ontwikkeld zodat daarna de eerste elektrische commerciële passagiersvluchten georganiseerd kunnen worden.

De overeenkomst is getekend voor een periode van 2 jaar met de optie tot verlenging.

*elektrische regionale luchtvaart (eRAM) betekent de uitvoering van commerciële passagiersvluchten door vliegtuigen met 9 tot 50 zitplaatsen met elektrische motoren die worden aangedreven door batterijen, een hybride-elektrische of een waterstof-elektrische aandrijflijn op afstanden van 150 tot 750 km.”

“Mogelijkheden van elektrisch vliegen

Power Up is een samenwerkingsverband tussen Eindhoven Airport, Rotterdam The Hague Airport, Groningen Airport Eelde en Maastricht Aachen Airport. Zij hebben de handen ineengeslagen om meer te leren over de mogelijkheden van elektrisch vliegen. De vier luchthavens krijgen hierbij steun van Royal Schiphol Group en het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR).

Vliegen op batterijen

Vliegen op oplaadbare batterijen kán, is de overtuiging van de deelnemers aan Power Up. De snelle ontwikkeling van batterijen in de autowereld biedt namelijk ook mogelijkheden voor de luchtvaartsector. Niet meteen voor vluchten over lange afstanden, bijvoorbeeld naar Amerika of Azië. Maar enkele tientallen personen over zo'n 500 tot 1.000 kilometer vervoeren, dat moet op termijn kunnen. En dan kom je in het dichtbevolkte Europa al een heel eind.

Schoon, snel en goedkoop

Door regionale vliegvelden met elektrische vliegtuigen aan elkaar te knopen, ontstaat een hele nieuwe manier van vervoer die regio's schoon, snel en goedkoop met elkaar verbindt. Het mooie is dat de benodigde infrastructuur (in de vorm van start- en landingsbanen en terminals) er al grotendeels ligt. En eenmaal in de lucht nemen vliegtuigen – in tegenstelling tot trein- en wegverkeer – geen ruimte op de grond in beslag.

Elektrische vliegtuigen

Om dit te realiseren zijn nog wel wat zaken nodig. Allereerst natuurlijk elektrische vliegtuigen. Daar wordt hard aan gewerkt, de verwachting is dat de eerste volwaardige toestellen voor vijf tot tien personen binnen een paar jaar beschikbaar zijn. Ook op de grond is nog werk te doen. Zo moeten al die elektrische toestellen hun batterijen kunnen opladen, maar wel zo dat de omgeving op een drukke dag niet meteen zonder stroom komt te zitten. Als laatste zijn er pioniers nodig die nieuwe modellen ontwikkelen waarin alle vormen van vervoer (auto, openbaar vervoer en vliegtuig) naadloos op elkaar aansluiten.

Op weg naar elektrisch vliegen

Binnen Power Up leren we iedere dag meer en zorgen we dat al bestaande initiatieven elkaar versterken. Door voorop te lopen als proeftuin voor elektrisch vliegen, slaan we twee vliegen in één klap. Aan de ene kant groeit de werkgelegenheid en aan de andere kant versterken we onze kennispositie en het vestigingsklimaat. Zo willen we de samenleving, de politiek én investeerders enthousiast maken voor de mogelijkheden van elektrisch vliegen.

Wil je meer weten over Power Up? Je leest het [hier](#) alles over.”

2.5 MMT-helikopter

Bron: [UMCG](#)

“Als iemand ziek is of een ongeluk heeft gehad, wordt hij meestal naar het ziekenhuis gebracht. Soms moet het ziekenhuis naar de patiënt of het slachtoffer komen. Dat gebeurt als er direct specialistische hulp nodig is. Bijvoorbeeld bij een groot of ernstig ongeluk. Of als iemand ernstig ziek is. Dan komt het Mobiel Medisch Team (MMT) in actie. Het MMT is vooral bekend van hun helikopter, de MMT-helikopter, die vroeger ook wel ‘de traumahelikopter’ werd genoemd.

Traumacentrum en MMT

Om de kwaliteit van de spoedeisende medische hulp te verbeteren, heeft de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport enkele jaren geleden traumacentra aangewezen. Het UMCG is het traumacentrum voor Noord-Nederland. Een van de taken van een traumacentrum is het hebben van een Mobiel Medisch Team. Het Groningse team is in 2000 gestart. Sinds 2001 gebruikt het team de MMT-helikopter.

Standplaats MMT Groningen

Het MMT van Groningen had eerst het UMCG als standplaats. De MMT-helikopter stond op het dak van het UMCG en de auto in de kelder. Sinds het najaar van 2016 is het MMT Groningen gestationeerd op Groningen Airport Eelde. Hier staan ook de auto en de helikopter. Zo kan het team direct vertrekken als dat nodig is.

Landelijk netwerk MMT-teams

Nederland heeft 4 MMT's: in Rotterdam, Amsterdam, Groningen en Nijmegen. Deze 4 teams hebben allemaal een helikopter en een MMT-auto. Ze werken intensief samen in het [Landelijke Netwerk Acute Zorg](#). De teams hebben bijvoorbeeld samen het beleid gemaakt over wanneer het MMT ingezet kan worden.

Het MMT Groningen is sinds het najaar van 2016 gestationeerd op Groningen Airport Eelde. Hier staan ook de auto en de helikopter.”

2.6 Luchtvaartnota 2020 – 2050

Bron: www.luchtvaartindetekomst.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 milieu informatie bevat en of deze juist is. Daarnaast heeft 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>

Aanpak en agenda

De Luchtvaartnota 2020-2050 zet een nieuwe koers uit naar een duurzame luchtvaartsector die Nederland goed blijft verbinden met de rest van de wereld.

In de uitvoeringsagenda staat welke acties de overheid de komende jaren in samenwerking met partijen onderneemt om invulling te geven aan de koers van de Luchtvaartnota. Deze agenda geldt voor de komende vijf jaren.

Bekijk de [Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota](#).

2.7 Programma Luchtruimherziening

Bron: www.luchtvaartindetoekomst.nl

De Tweede Kamer heeft op 12 september 2023 de voortgangsrapportage van het programma Luchtruimherziening controversieel verklaard. Dit betekent dat het demissionaire kabinet geen besluiten mag nemen over de luchtruimherziening en dat er geen voorstellen in behandeling worden genomen door de Tweede Kamer. Besluiten over de luchtruimherziening moeten worden genomen door een nieuw kabinet. Op de achtergrond gaan de voorbereidingen door voor herziening van het luchtruim.

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/10/16/vervolgproces-programma-luchtruimherziening>

In oktober 2023 heeft de minister van IenW de Tweede Kamer geïnformeerd met deze [brief](#) over de volgende stappen in het programma Luchtruimherziening.

Vanaf de grond gezien lijkt het een oneindige ruimte: de lucht boven ons. Maar dat is schijn. De lucht boven Nederland (en daarbuiten) bevat een complexe infrastructuur voor vliegverkeer. En net als de wegen op het land en de vaarwegen, moet ook de infrastructuur van het luchtruim onderhouden worden.

Meer ruimte voor defensie, voor veiligheid, schoner en stiller vliegen

De wereld is de afgelopen dertig jaar enorm veranderd. En het vliegverkeer verandert mee. De Koninklijke Luchtmacht heeft meer ruimte nodig voor oefeningen met nieuwe F-35's. En dat is – zeker in de onrustige tijden waarin wij nu leven – heel belangrijk. De oorlog in Oekraïne klinkt ver weg, voor de luchtmacht is het maar anderhalf uur vliegen. Voor het overige vliegverkeer willen we de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen en geluid op de grond beperken.

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 – stapsgewijs vanaf 2024 wordt gerealiseerd. 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 CO₂-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 CO2-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.

Fasen

Het programma Luchtruimherziening is ingedeeld in drie fasen. Iedere fase wordt afgesloten met een beslissing door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie. Zij zijn samen verantwoordelijk voor het programma Luchtruimherziening.

1. Onderzoeksfase

De onderzoeksfase is in april 2019 afgerond met de [Startbeslissing Luchtruimherziening](#).

2. Verkenningsfase

De verkenningsfase is in oktober 2022 afgerond met de [Definitieve Voorkeursbeslissing](#) onderbouwd met een [plan-MER](#).

3. Ontwerp- en realisatiefase

In het ontwerp van de nieuwe indeling van het luchtruim stellen ze de grenzen van het militaire oefengebied in het noorden vast en hoe vliegroutes in het Nederlandse luchtruim aansluiten op het internationale netwerk van vliegroutes. Ook bij dit ontwerp zal een analyse worden gemaakt van de verwachte effecten op milieu en omgeving. Tussen 2026 en 20230 zal de nieuwe indeling van het luchtruim stapsgewijs worden ingevoerd.

Daarnaast zullen de routes naar de luchthavens Schiphol, Rotterdam-The Hague Airport en Lelystad Airport worden aangepast. Zodat vliegtuigen deze luchthavens hoger kunnen aanvliegen en ongehinderd kunnen dalen ('continu dalen').

In de ontwerp- en realisatiefase wordt de luchtruimherziening uitgewerkt en uitgevoerd in deelprojecten of clusters van samenhangende deelprojecten. Over deze deelprojecten worden aparte besluiten genomen.

Omdat er grote verschillen zijn tussen de deelprojecten zullen de participatie, besluitvorming en het type besluit per deelproject verschillen.

De Tweede Kamer wordt twee keer per jaar geïnformeerd over de voortgang van het programma Luchtruimherziening.

2.8 Inspectie Leefomgeving en Transport

Bron Inspectie Leefomgeving en Transport

Zoals in de inleiding aangegeven is de Inspectie Leefomgeving en Transport toezichthouder van het ministerie van IenW en verantwoordelijk voor (onder meer) controle op de vliegtuigbewegingen in het luchtruim.

In 2023 heeft ILT op verzoek van het Meldingenloket vliegverkeer GAE 5 meldingen gecontroleerd waarbij een pijplijninspectie uitgevoerd werd. Bij deze vluchten heeft de ILT vastgesteld dat er beneden de minimale vlieghoogte van 1.000 ft (300 meter) boven de aaneengesloten bebouwing bij Kolham en/of Hoogezand heeft gevlogen. Voor deze toestellen is door ILT een laagvliegonthefing afgegeven voor pijplijninspecties voor de Gasunie.

Deze laagvliegonthefing is van toepassing binnen de plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden ook wel CTR's (Controlled Traffic Region of Control zone) genoemd.

Voor de gebieden buiten de plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden (CTR's) is laagvliegen voor onder andere pijpleidinginspecties geregeld in de Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014.

De vrijstelling hiervoor is opgenomen in Artikel 4.1, eerste lid onder a van de Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014 welke hieronder is bijgevoegd.

Vrijstellingsregeling Besluit luchtverkeer 2014 - Hoofdstuk 4. Minimumvlieghoogte:

Artikel 4.1. Luchtwerk

1 De minimumvlieghoogtes voor VFR-verkeer, bedoeld in paragraaf SERA.5005 van verordening (EU) nr. 923/2012, zijn niet van toepassing op vluchten die niet plaatsvinden binnen een plaatselijk luchtverkeersleidinggebied of boven gebieden met aaneengesloten bebouwing, industrie- en havengebieden daaronder begrepen, of boven mensenverzamelingen en die worden uitgevoerd met een vliegtuig of helikopter door een gezagvoerder die beschikt over een bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot als bedoeld in verordening (EU) nr. 1178/2011 met als doel van de vlucht:

- a. het controleren van pijpleidingen en het hoogspanningsnetwerk;
- b. het inmeten van dijken, wegen, waterkeringen en andere infrastructurele werken;
- c. het maken van audio of visuele opnamen ten behoeve van professionele nieuwsgaring en cartografie;

- d. het loodsen door een loods als bedoeld in artikel 1 van de Loodsenwet;
- e. het transport van mensen of goederen in de offshore;
- f. het uitvoeren van milieucontroles;
- g. surveillance door de op grond van artikel 2, derde lid, van de Regeling organisatie Kustwacht Nederland, in de Kustwacht samenwerkende diensten.

Regels minimale vlieghoogte:

De regels voor de minimale vlieghoogte zijn Europees geregeld in de Europese verordening 923/2012 waarin de Standardised European Rules of the Air ofwel SERA regels zijn vastgesteld.

In deze verordening is een bepaling opgenomen, SERA.5005 f) welke hieronder is bijgevoegd, waarin de minimale vlieghoogten zijn beschreven voor Visual Flight Rules (VFR) vluchten, dat zijn vluchten waarbij zichtnavigatie wordt toegepast.

SERA.5005

f) Behalve wanneer dit nodig is voor opstijgen of landen of wanneer dit toegestaan is door de bevoegde autoriteit, mag een VFR-vlucht:

- 1) niet over dichtbevolkte zones van steden, gemeenten of nederzettingen, noch over een openluchtbijeenkomst van personen vliegen op een hoogte van minder dan 300 m (1 000 ft) boven de hoogste hindernis in een straal van 600 m rond het luchtvaartuig;
- 2) niet op andere dan de onder 1) vermelde plaatsen vliegen op een hoogte van minder dan 150 m (500 ft) boven de grond of het water, of 150 m (500 ft) boven de hoogste hindernis in een straal van 150 m (500 ft) rond het luchtvaartuig."

Echter beperkt deze laagvliegonthefing zich tot gebieden buiten aaneengesloten bebouwing, omdat de betrokken helikopters 1-motorig zijn en verder beperkt deze ontheffing zich tot plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden (CTR's).

De plaatsen Hoogezand en Kolham bevinden zich binnen de CTR (dus binnen het plaatselijke luchtverkeersleidingsgebied) van Eelde. Omdat de toestellen zich binnen het plaatselijke luchtverkeersleidingsgebied (CTR) bevonden is artikel 4.1, eerste lid van de Vrijstellingsregeling Besluit Luchtverkeer 2014 niet van toepassing.

Deze vluchten zijn niet conform de afgegeven ontheffing uitgevoerd en hiermee in overtreding.

De ILT heeft bij deze heli operator inmiddels al meerdere overtredingen geconstateerd, net als in 2022. ILT heeft contact opgenomen met het helikopterbedrijf en heeft de meldingen intern besproken met collega's.

Daarnaast heeft ILT een vlucht gecontroleerd op verzoek van het Meldingenloket in de omgeving van Anderen (melding uit Eext). De ILT heeft de radartrack van vlucht bekeken in het vliegtuigvolgsysteem. ILT heeft vastgesteld dat het toestel onder de minimale vlieghoogte van 1000ft boven de aaneengesloten bebouwing van Anderen heeft gevlogen en is hiermee in overtreding. ILT heeft deze vlucht doorgestuurd naar de luchthartpolitie.

De ILT heeft een vlucht gecontroleerd op verzoek van het Meldingenloket in de omgeving Zuidhorn en Bedum. De ILT heeft vastgesteld dat het toestel boven de aaneengesloten bebouwing van zowel Zuidhorn als Bedum op minder dan 1000ft heeft gevlogen. De ILT heeft naar aanleiding van deze overtredingen handhavend opgetreden tegen de piloot.

Op verzoek van het Meldingenloket vliegverkeer GAE heeft ILT een vlucht gecontroleerd in de omgeving Donderen en Ten Boer. De ILT heeft vastgesteld dat het toestel onder de minimale vlieghoogte van 1000ft boven de aaneengesloten bebouwing van Donderen heeft gevlogen en onder de minimale vlieghoogte van 1000ft boven de aaneengesloten bebouwing van Ten Boer heeft gevlogen. De ILT heeft hierop contact gezocht met de gezagvoerder van het luchtvaartuig en heeft gevraagd om een verklaring te geven voor het vliegen onder de minimale vlieghoogte boven de plaatsen Donderen en Ten Boer. Gelet op de aard van de geconstateerde overtreding en het maatschappelijk belang dat wordt gehecht aan de beperking van het vliegen onder de minimale vlieghoogte is de ILT van oordeel dat in dit geval een waarschuwing voor de gezagvoerder/instructeur en de betrokken leerling vlieger volstaat. De ILT heeft bij de instructeur nogmaals het belang van het vliegen boven de minimale vlieghoogte onderstreept en verwacht van deze instructeur dat deze in de toekomst zal handelen in overeenstemming met de regels voor de minimale vlieghoogte zoals vastgelegd in paragraaf SERA.5005 f) van de Europese verordening 923/2012.

3 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde

In het kalenderjaar 2023 zijn in totaal 55.744 vliegtuigbewegingen uitgevoerd op Groningen Airport Eelde. Het gebruik van het vliegveld is in zijn totaliteit afgenomen met 3.920 bewegingen. De afname is te zien bij het aantal lesvluchten.

Bron gebruiksgegevens: GAE.

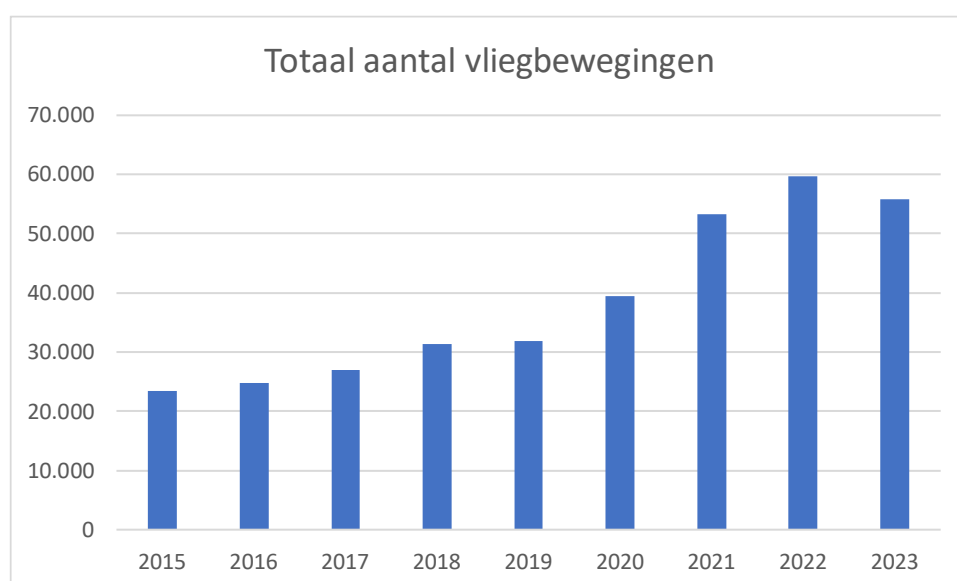
Tabel 1 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (per jaar)

	Vluchtsort							Totaal
	Lijnvluchten	Vakantievvluchten	Incidentele chartervluchten	Zakenvluchten	Lesvluchten	Maatschappelijke vluchten	Overig verkeer	
Totaal 2023	0	638	93	2.025	39.572	3.320	10.096	55.744
Totaal 2022	0	628	76	2.084	42.819	3.292	10.765	59.664
Totaal 2021	0	213	17	1.627	38.309	2.369	10.760	53.295
Totaal 2020	320	127	17	1.196	27.027	2.516	8.185	39.388
Totaal 2019	2.143	870	92	1.659	14.693	2.856	9.619	31.932

Tabel 2 Aantal vliegtuigbewegingen GAE

Vluchtsort	2023		2022		2021		2020		2019	
	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%
Lijnvluchten	0	0%	0	0%	0	0%	320	1%	2.143	7%
Vakantievvluchten	638	1%	628	1%	213	0%	127	0%	870	3%
Incidentele chartervluchten	93	0%	76	0%	17	0%	17	0%	92	0%
Zakenvluchten	2.025	4%	2.084	3%	1.627	3%	1.196	3%	1.659	5%
Lesvluchten	39.572	71%	42.819	72%	38.309	72%	27.027	69%	14.693	46%
Maatschappelijke vlucht	3.320	6%	3.292	6%	2.369	4%	2.516	6%	2.856	9%
Overig verkeer	10.096	18%	10.765	18%	10.760	20%	8.185	21%	9.619	30%
Totaal	55.744	100%	59.664	100%	53.295	100%	39.388	100%	31.932	100%

Zie Bijlage 2 Verklarende lijst voor een toelichting van de soorten vluchten.



3.1 Vliegtuigbewegingen lijnvluchten

Lijnvluchten hebben als gevolg van de corona crisis en coronamaatregelen niet plaatsgevonden vanaf 2021 op Groningen Airport Eelde. In 2020 was een afname te zien in het aantal vliegtuigbewegingen van lijnvluchten als gevolg van de corona crisis en de coronamaatregelen.

3.2 Vliegtuigbewegingen vakantievvluchten en incidentele chartervluchten

Vakantievvluchten en incidentele chartervluchten laten een toename zien, na een afname in de jaren 2021 en 2020 als gevolg van de corona crisis en de coronamaatregelen.

3.3 Vliegtuigbewegingen zakenvluchten

In onderstaande tabel een uitwerking van de verschillende zakenvluchten. De zakenvluchten, taxivluchten, survey-/fotovluchten, vrachtluchten en rondvluchten vallen onder de categorie 'Zakenvlucht'. De survey-/fotovluchten laten opnieuw een stijging zien ten opzichte van voorgaande jaren. Het totale aantal zakenvluchten laat een daling zien.

Tabel 3 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (zakenvluchten)

	Zakenvluchten					Totaal
	Zakenvlucht	Taxivlucht	Survey- en fotovlucht	Vrachtlucht	Rondvlucht	
Totaal 2023	736	406	861	0	22	2.025
Totaal 2022	802	478	769	5	30	2.084
Totaal 2021	668	300	655	0	4	1.627
Totaal 2020	538	172	486	0	0	1.196
Totaal 2019	900	318	434	0	7	1.659

3.4 Vliegtuigbewegingen lesvluchten

Het aantal vliegbewegingen van lesvluchten ligt lager dan in 2022. In onderstaande tabel een overzicht van het aantal vliegbewegingen van de KLM Flight Academy (KFA) en overige les-/oefenvluchten (andere organisaties dan KLM Flight Academy). Zowel de bewegingen van de KLM Flight Academy als die van andere organisaties laten een daling zien.

Tabel 4 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (lesvluchten)

	Lesvluchten		
	KFA	Overig	Totaal
Totaal 2023	34.695	4.877	39.572
Totaal 2022	36.038	6.781	42.819
Totaal 2021	32.521	5.788	38.309
Totaal 2020	20.711	6.316	27.027
Totaal 2019	5.293	9.400	14.693

Alle activiteiten van de Martinair Flight Academy, eerder gevestigd op Lelystad Airport, zijn bij de KLM Flight Academy ondergebracht. In mei 2020 (eerder dan gepland) is de integratie van beide vliegscholen afgerond. Een gevolg van deze integratie is dat er meer vliegbewegingen gemaakt worden. De lockdowns en een eerdere overgang van alle training naar Groningen Airport Eelde hebben voor behoorlijke vliegachterstanden gezorgd. In 2021 en 2022 is geprobeerd deze achterstanden van de studenten zoveel als mogelijk weg te werken.

Tabel 5 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (lesvluchten verdeeld)

2023	Totaal
KFA	34.695
EFTC	1.239
AIS Flight Academy	1.208
Wings over Holland	1.103
Nimbus Air	265
MATC	192
HeliCentre	178
Overig	692
Totaal	39.572

European Flight Training Center BV (EFTC) is een vliegschool gevestigd op Groningen Airport Eelde. AIS Flight Academy is een vliegschool gevestigd op Lelystad Airport, evenals Wings over Holland, Nimbus Air en HeliCentre. Mission Aviation Training Centre (MATC) is een vliegschool gevestigd op International Airport Teuge.

3.5 Vliegtuigbewegingen maatschappelijke vluchten

De MMT-helikopter vluchten⁵, ambulance vluchten⁶, politievluchten, militaire vluchten en overheidsvluchten vallen onder de categorie ‘Maatschappelijke vlucht’.

Tabel 6 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (maatschappelijke vluchten)

	Maatschappelijke vluchten					Totaal
	MMT-helikoptervlucht	Ambulance vlucht	Politievlucht	Militaire vlucht	Overheidsvlucht	
Totaal 2023	2.918	298	22	80	2	3.320
Totaal 2022	2.929	209	40	108	6	3.292
Totaal 2021	2.116	191	18	44	0	2.369
Totaal 2020	2.274	182	34	26	0	2.516
Totaal 2019	2.476	215	65	98	2	2.856

3.6 Vliegtuigbewegingen overig verkeer

Tabel 7 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (overig verkeer)

	Overig verkeer					Totaal
	Positievlucht	Privevlucht	Proefvlucht	Technische vlucht	Overige vluchten	
Totaal 2023	452	9.555	45	12	32	10.096
Totaal 2022	484	10.161	26	52	42	10.765
Totaal 2021	444	10.243	28	35	10	10.760
Totaal 2020	148	7.957	52	16	12	8.185
Totaal 2019	298	9.157	78	38	48	9.619

⁵ Mobiel Medisch Team helikopter vluchten. [Klik voor meer informatie over het MMT](#)

⁶ 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](#)

4 Algemeen beeld meldingen

In dit hoofdstuk worden de cijfers van de in 2023 ontvangen meldingen over hinder gepresenteerd.

In totaal zijn er 2.362 meldingen via de website bij het loket ingediend in 2023. Van deze meldingen worden 84 niet opgenomen in deze rapportage, zie verdeling:

Geen betrekking op GAE: 24 meldingen.
Buiten onderzoeksgebied loket: 42 meldingen.
Dubbel ingediend: 5 meldingen.
Te laat ingediend: 12 meldingen.
Warmdraaien: 1 melding.

De resterende 2.278 meldingen worden meegenomen in deze rapportage.

Tabel 8 Meerjarenoverzicht ingediende meldingen

Maand	Getraceerd	Niet getraceerd	Alleen geregistreerd	Totaal
januari	92	11	0	103
februari	67	14	138	219
maart	72	10	127	209
april	108	10	166	284
mei	43	7	315	365
juni	52	13	173	238
juli	20	2	101	123
augustus	63	7	176	246
september	37	1	105	143
oktober	12	3	129	144
november	25	2	93	120
december	17	4	63	84
Totaal	608	84	1.586	2.278

	Getraceerd	Niet getraceerd	Alleen geregistreerd	Totaal
2022	807	167	542	1.516
2021	1.189	244	1.710	3.143
2020	1.722	603	0	2.325
2019	491	88	0	579

Er wordt onderscheid gemaakt tussen frequente en overige melder. Een frequente melder is iemand die jaarlijks 50 meldingen of meer indient. Meldingen van frequente melder worden vanaf hun vijftigste melding alleen geregistreerd en niet geanalyseerd in het vliegtuigvolgsysteem. De analyse wordt uitgevoerd op de eerste 49 meldingen van de frequente melder. In 2023 zijn er 1.586 meldingen alleen geregistreerd.

Het aantal ingediende meldingen is in 2023 toegenomen in vergelijking met 2022.

In onderstaande tabel het aantal meldingen in vergelijking met het aantal vliegbewegingen.

Tabel 9 Vergelijking meldingen en vliegbewegingen

	Aantal meldingen	Aantal vliegbewegingen	%
Jaartal			
Totaal 2023	2.278	55.744	4,1%
Totaal 2022	1.516	59.664	2,5%
Totaal 2021	3.143	53.295	5,9%
Totaal 2020	2.325	39.388	5,9%
Totaal 2019	579	31.932	1,8%

5 Meldingen nader geanalyseerd

In dit hoofdstuk worden de meldingen nader geanalyseerd.

De procentuele toename van het aantal meldingen zou een gevolg kunnen zijn van de Corona-maatregelen in zowel 2020 als 2021. 2022 laat een daling zien in het aantal meldingen.

Tabel 10 Aandeel meldingen van frequente en overige melders

	2023	2022	2021	2020	2019
Totaal aantal melders	139	192	226	127	83
Totaal aantal meldingen	2.278	1.516	3.142	2.325	581
Aantal 'overige melders'	133	184	216	121	80
Aantal 'frequente melders'	6	8	10	6	3
Aantal meldingen van 'overige melders'	400	575	736	296	233
Aantal meldingen van 'frequente melders'	1.878	941	2.406	2.029	348

In 2023 waren er minder mensen die een melding ingediend hebben in vergelijking met 2022. Tegelijkertijd is het aantal meldingen toegenomen in vergelijking met 2022. Binnen deze meldingen is er een afname te zien bij de 'overige melders' en een toename bij het aantal meldingen van frequente melders.

De 6 frequente melders heeft 82 % van het totaal aantal meldingen ingediend. Terwijl deze groep 4 % van het totaal aantal melders uitmaakt. Met één van de frequente melders is meermaals gesproken met onder andere het loket, de KLM Flight Academy en de luchthaven.

De groep overige melders is gedaald ten opzichte van 2022 en 2021. Deze groep heeft 18 % van de meldingen ingediend. Zij vormen samen 96 % van het totaal aantal melders.

Tabel 11 Meldingen per melder

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	1.199	1.199
1	224	224
1	148	148
1	144	144
1	103	103
1	60	60
1	43	43
2	29	58
1	15	15
1	12	12
1	10	10
1	9	9
1	8	8
3	7	21
3	6	18
6	5	30
6	4	24
12	3	36
21	2	42
74	1	74
139	Totaal	2.278

5.1 Meldingen per aanleiding hinder

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

Tabel 12 Aanleiding ervaren hinder (door melder aangegeven)

2023	Laag overvliegen	Rondvliegen	Overvliegen	Circuitvliegen	Nachtvlucht	Starten	Landen	Totaal
januari	12	40	34	12	4	1	0	103
februari	24	15	25	17	0	0	0	81
maart	18	22	21	19	1	1	0	82
april	86	10	6	13	1	0	2	118
mei	32	8	5	3	0	1	1	50
juni	27	7	15	13	1	2	0	65
juli	12	3	3	3	0	1	0	22
augustus	34	19	7	6	3	0	1	70
september	17	8	13	0	0	0	0	38
oktober	2	4	4	4	0	1	0	15
november	15	2	3	4	1	1	1	27
december	6	5	3	6	0	0	1	21
Totaal	285	143	139	100	11	8	6	692

De meeste melders hebben aangegeven hinder te ervaren door vliegtuigen welke laag overvliegen en rondvliegen, gevolgd door overvliegen.

5.2 Meldingen per vluchtsoort

In totaal zijn 608 meldingen in 2023 getraceerd en gekoppeld in het vliegtuigvolgsysteem, deze meldingen zijn per vluchtsoort uitgewerkt in onderstaande tabel.

Tabel 13 Getraceerde meldingen per vluchtsoort

Vluchtsoort	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal 2023
Lesvlucht	192	136	72	34	434
Overig verkeer	15	18	12	6	51
Zakenvlucht	6	16	8	6	36
Survey-/Fotovlucht	9	20	4	0	33
Chartervlucht	3	4	17	4	28
MMT-helikoptervlucht	1	4	6	2	13
Ambulance vlucht	5	3	1	2	11
Onbekend toestel	0	2	0	0	2
Totaal	231	203	120	54	608

De meeste meldingen zijn via het vliegtuigvolgsysteem gekoppeld aan een lesvlucht (434).

Tabel 14 Getraceerde meldingen over lesvluchten per vliegschool

Maatschappij	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal
KLM Flight Academy	132	83	53	26	294
NNAC	18	19	7	1	45
Wings over Holland	10	11	3	1	25
Advanced Flight Manoeuvring Training (AFMT)	5	8	3	6	22
AIS Flight Academy	13	1	3	0	17
European Flight Training Center B.V.	6	8	1	0	15
Nimbus Air B.V.	3	0	0	0	3
Breda Aviation	2	0	0	0	2
Flight Level	0	2	0	0	2
Flevo Aviation BV	0	2	0	0	2
FLN Frisia Luftverkehr	1	0	0	0	1
Vliegclub Fryslân	0	1	0	0	1
Vliegclub Twente	0	1	0	0	1
Vliegschool Hilversum	0	0	1	0	1
ANWB Medicial Air Assistance	1	0	0	0	1
Slagboom en Peeters	0	0	1	0	1
Oxford Aviation Academy	1	0	0	0	1
Totaal	192	136	72	34	434

De meeste meldingen welke gekoppeld zijn aan lesvluchten hadden betrekking op lesvluchten van de KLM Flight Academy (gevestigd op Groningen Airport Eelde).

Bij de vluchten van AFMT (gevestigd op Teuge) betrof het Upset Recovery and Prevention Training (UPRT) voor de KLM Flight Academy. Dit is een wettelijk verplicht onderdeel van de opleiding. De training is bedoeld om studenten te leren het vliegtuig vanuit ongewone vliegstanden te herstellen. Luchtvaart is tegenwoordig in hoge mate geautomatiseerd. Toch kan het in zeldzame gevallen zijn dat automatische systemen onjuist of niet functioneren. Met name het onjuist functioneren kan er voor zorgen dat een vliegtuig in een zeer ongewone stand terecht komt. Juist vanwege het zeldzame karakter ervan is het belangrijk dat vliegers hier wel goed op voorbereid zijn. Vanaf de grond ziet het er opvallend uit omdat het vliegtuig soms bijna recht omhoog of naar beneden gaat, of ondersteboven hangt. Toch is de situatie volledig onder controle. De training gebeurt door zeer ervaren instructeurs met een uitgebreide achtergrond in zowel grote- als kleine luchtvaart.

Bron UPRT: KLM Flight Academy.

De NNAC (gevestigd op Groningen Airport Eelde) is een vliegclub en vliegschool.

Tabel 15 Getraceerde meldingen over survey-/fotovluchten per maatschappij

Maatschappij	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal
Kavel 10 B.V.	5	5	4	0	14
Aerodata Surveys Nederland	2	9	0	0	11
Heli and Co	1	2	0	0	3
Miramap Aerial Surveys	1	0	0	0	1
Bioflight	0	1	0	0	1
Arendair	0	1	0	0	1
Slagboom en Peeters	0	1	0	0	1
Blom Geomatics	0	1	0	0	1
Totaal	9	20	4	0	33

Bij bovenstaande meldingen betrof het in alle gevallen een survey-/fotovlucht. Kavel 10 is vanaf 1 juli 2021 gevestigd op Groningen Airport Eelde. Ze maken luchtfoto's en voeren hoogtemetingen uit voor landmeetkundige doeleinden. Bij een survey-/fotovlucht wordt er vaak in rechte lijnen heen en weer gevlogen.

Tabel 16 Getraceerde meldingen over zakenvluchten (zonder survey-/fotovluchten) per maatschappij

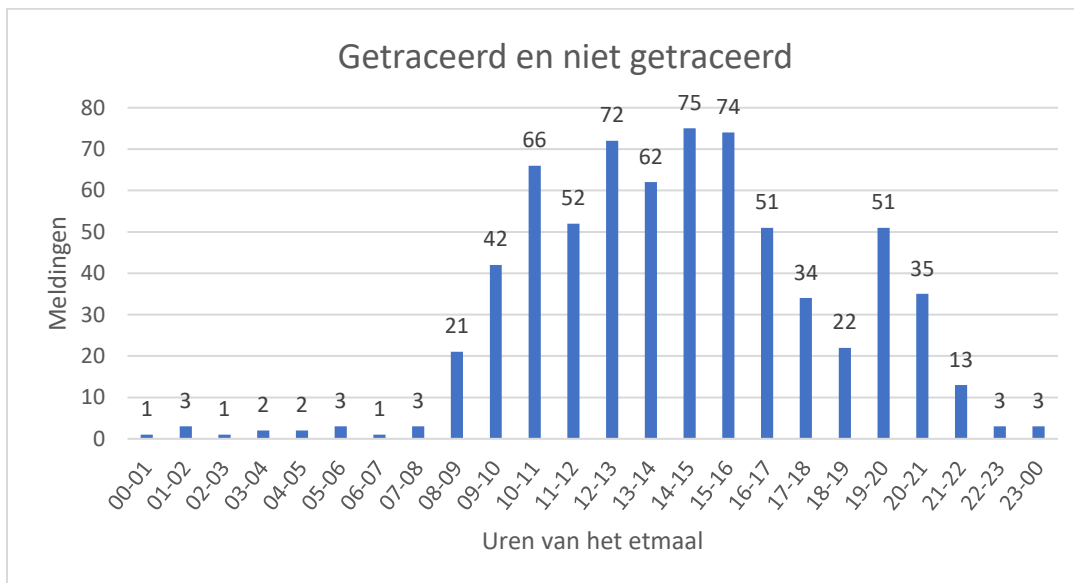
Maatschappij	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal
Skyline Aviation	0	4	3	3	10
Heli and Co	2	0	1	0	3
DDA Classic Airlines	0	2	1	0	3
De Roemein Groep	0	0	1	2	3
Van de Bunte Aviation	0	2	0	0	2
Cirrus Sales & Service BV	1	1	0	0	2
Loganair	1	0	0	0	1
Get1jet	0	1	0	0	1
Cirrent B.V.	0	1	0	0	1
Focus Flight Service	0	1	0	0	1
Global Jet Luxembourg	0	1	0	0	1
VistaJet	0	0	1	0	1
European Flight Service	0	0	1	0	1
Execaire	0	0	0	1	1
Anders	2	3	0	0	5
Totaal	6	16	8	6	36

De toestellen van Skyline Aviation (gevestigd op Groningen Airport Eelde) zijn civiel geregistreerde toestellen die een civiele taak uitvoeren, gecontracteerd door Defensie. Het betreft hier dus geen militaire vluchten.

Bij de vluchten van DDA Classic Airlines betrof het rondvluchten met de Koninklijke DC-3 Dakota 'Prinses Amalia' vanaf Groningen Airport Eelde van 30 minuten over Groningen en omgeving en de Waddeneilanden.

5.3 Meldingen verdeeld over etmaal

In onderstaande grafiek een weergave van het aantal getraceerde en niet getraceerde meldingen per uur.



In de nachtperiode betreffen meldingen over maatschappelijke vluchten (9 ambulance vluchten⁷ en 4 MMT-helikopter vluchten⁸).

Tabel 17 Getraceerde meldingen naar tijdsperiode en soort vlucht

		Lesvlucht	Zakenvlucht	Survey- vlucht	Overig verkeer	Chartervlucht	MMT-helikopter vlucht	Ambulance vlucht	Onbekend toestel	Totaal
Dag	06:30 - 19:00	369	30	30	49	22	6	2	2	510
Avond	19:00 - 23:00	65	6	3	2	6	3	0	0	85
Nacht	23:00 - 06:30	0	0	0	0	0	4	9	0	13
Totaal		434	36	33	51	28	13	11	2	608

Tabel 18 Getraceerde meldingen naar dag van de week en soort vlucht

	Lesvlucht	Zakenvlucht	Survey- vlucht	Overig verkeer	Chartervlucht	MMT-helikopter vlucht	Ambulance vlucht	Onbekend toestel	Totaal
Maandag	80	6	14	9	3	2	0	0	114
Dinsdag	64	4	4	9	8	3	2	0	94
Woensdag	69	8	6	7	1	2	0	1	94
Donderdag	90	7	2	7	1	1	4	0	112
Vrijdag	87	1	4	8	7	1	2	0	110
Zaterdag	26	4	1	6	3	1	3	0	44
Zondag	18	6	2	5	5	3	0	1	40
Totaal	434	36	33	51	28	13	11	2	608

Op zondag worden er geen lesvluchten uitgevoerd door de KLM Flight Academy. De getraceerde meldingen over lesvluchten op die dag zijn afkomstig van lesvluchten van de NNAC (10), Wings off Holland (5), European Flight Academy (2) en Nimbus Air B.V..

⁷ 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](#)

⁸ Mobiel Medisch Team helikopter vluchten. [Klik voor meer informatie over het MMT](#)

5.4 Meldingen per plaats waarneming

Tabel 19 Meldingen per plaats waarneming

Plaats waarneming	Getraceerd	Niet getraceerd	Alleen geregistreerd	Totaal
Eelde	107	17	1.203	1.327
Haren	91	6	175	272
Yde	66	11	100	177
Glimmen	57	16	0	73
Eext	46	3	11	60
Bunne	45	3	96	144
Groningen	39	4	1	44
Donderen	18	1	0	19
Norg	15	3	0	18
Usquert	10	2	0	12
Zuidbroek	10	0	0	10
Oosterwolde	8	2	0	10
Overig	96	16	0	112
Totaal	608	84	1.586	2.278

De plaatsen vanaf 50 ingediende getraceerde meldingen worden verder geanalyseerd.

Meldingen Eelde

Uit Eelde zijn 1.327 meldingen ontvangen van in totaal 14 melders, waarvan 2 frequente melders⁹.

Tabel 20 Aantal meldingen per melder (Eelde)

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	1.198	1.198
1	103	103
1	8	8
1	4	4
4	2	8
6	1	6
14	Totaal	1.327

Van de 1.327 ingediende meldingen zijn 107 meldingen via het vliegtuigvolgsysteem getraceerd, 17 meldingen zijn niet getraceerd. 1.203 meldingen van de frequente melders zijn alleen geregistreerd. De vluchten van de getraceerde meldingen zijn volgens de geldende procedures uitgevoerd, zoals deze zijn vastgelegd door het bevoegd gezag (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ministerie van Defensie).

⁹ Een melder die 50 of meer meldingen in een jaar ingediend heeft.

Tabel 21 Kwalificatie van de vluchtsoorten (Eelde)

Vluchtsoort	Vertrekkend	Inkomend	Circuit	Overvliegen	Totaal
Lesvlucht	32	23	28	0	83
MMT-helikoptervlucht	3	4	0	0	7
Ambulance vlucht	3	1	0	0	4
Overig verkeer	3	1	0	0	4
Survey-/Fotovlucht	1	1	0	2	4
Zakenvlucht	1	2	0	0	3
Chartervlucht	0	1	0	0	1
Onbekend toestel	0	1	0	0	1
Totaal	43	34	28	2	107

Van de getraceerde meldingen betrof het in de meeste gevallen een lesvlucht (83), waarbij een vertrek uitgevoerd werd.

Tabel 22 Lesvluchten per kwalificatie (Eelde)

Maatschappij	Kwalificatie			
	Vertrekkend	Circuit	Inkomend	Totaal
KLM Flight Academy	18	27	14	59
NNAC	4	0	4	8
Wings over Holland	5	1	2	8
AIS Flight Academy	3	0	2	5
European Flight Training Center B.V.	1	0	1	2
Flevo Aviation BV	1	0	0	1
Totaal	32	28	23	83

De meeste gekoppelde meldingen hadden betrekking op circuit vliegende lesvliegtuigen van de KLM Flight Academy.

Meldingen Haren

Uit Haren zijn 272 meldingen ontvangen van in totaal 7 melder, waarvan 1 frequente melder¹⁰.

Tabel 23 Aantal meldingen per melder (Haren)

Aantal melder	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	224	224
1	43	43
5	1	5
7	Totaal	272

Van de 272 ingediende meldingen zijn 91 meldingen via het vliegtuigvolgsysteem getraceerd, 6 meldingen zijn niet getraceerd. 175 meldingen van de frequente melder zijn alleen

¹⁰ Een melder die 50 of meer meldingen in een jaar ingediend heeft.

geregistreerd. De vluchten van de getraceerde meldingen zijn volgens de geldende procedures uitgevoerd, zoals deze zijn vastgelegd door het bevoegd gezag (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ministerie van Defensie).

Tabel 24 Kwalificatie van de vluchtsoorten (Haren)

Vluchtsoort	Inkomend	Vertrekkend	Rondvliegen	Overvliegen	Totaal
Lesvlucht	68	8	2	1	79
Overig verkeer	6	2	0	0	8
Zakenvlucht	1	0	1	0	2
Survey-/Fotovlucht	1	0	0	0	1
Chartervlucht	0	1	0	0	1
Totaal	76	11	3	1	91

Van de getraceerde meldingen betrof het in de meeste gevallen een lesvlucht (66), waarbij een nadering uitgevoerd werd (50) via YANKEE ARR (zie Bijlage 3 EH-AD-2.EHGG-VAC-1).

Tabel 25 Lesvluchten per kwalificatie (Haren)

Maatschappij	Kwalificatie				
	Inkomend	Vertrekkend	Rondvliegen	Overvliegen	Totaal
KLM Flight Academy	50	4	1	1	56
NNAC	10	0	0	0	10
Wings over Holland	1	3	0	0	4
European Flight Training Center B.V.	2	0	0	0	2
AIS Flight Academy	0	1	1	0	2
Advanced Flight Manoeuvring Training (AFMT)	2	0	0	0	2
Vlugschool Hilversum	1	0	0	0	1
Vliegclub Fryslân	1	0	0	0	1
Oxford Aviation Academy	1	0	0	0	1
Totaal	68	8	2	1	79

De meeste gekoppelde meldingen hadden betrekking op naderende lesvliegtuigen van de KLM Flight Academy.

Meldingen Yde

Uit Yde zijn 177 meldingen ontvangen van in totaal 6 melders, waarvan 1 frequente melder¹¹.

Tabel 26 Aantal meldingen per melder (Yde)

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	148	148
1	15	15
1	5	5
2	4	8
1	1	1
6	Totaal	177

¹¹ Een melder die 50 of meer meldingen in een jaar ingediend heeft.

Van de 177 ingediende meldingen zijn 66 meldingen via het vliegtuigvolgsysteem getraceerd, 11 meldingen zijn niet getraceerd. 100 meldingen van de frequente melder zijn alleen geregistreerd. De vluchten van de getraceerde meldingen zijn volgens de geldende procedures uitgevoerd, zoals deze zijn vastgelegd door het bevoegd gezag (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ministerie van Defensie).

Tabel 27 Kwalificatie van de vluchtsorten (Yde)

Vluchtsort	Circuit	Inkomend	Vertrekkend	Overvliegen	Totaal
Lesvlucht	39	7	2	1	49
Overig verkeer	0	5	1	0	6
Ambulance vlucht	0	1	3	0	4
Survey-/Fotovlucht	1	1	0	2	4
Zakenvlucht	0	1	2	0	3
Totaal	40	15	8	3	66

Van de getraceerde meldingen betrof het in de meeste gevallen circuit vliegende lesvluchten (39).

Tabel 28 Lesvluchten per kwalificatie (Yde)

Maatschappij	Kwalificatie				
	Circuit	Inkomend	Vertrekkend	Overvliegen	Totaal
KLM Flight Academy	26	3	2	0	31
NNAC	7	0	0	0	7
Wings over Holland	2	1	0	0	3
AIS Flight Academy	2	0	0	0	2
European Flight Training Center B.V.	1	1	0	0	2
Breda Aviation	1	0	0	0	1
Advanced Flight Manoeuvring Training (AFMT)	0	1	0	0	1
Nimbus Air B.V.	0	1	0	0	1
FLN Frisia Luftverkehr	0	0	0	1	1
Totaal	39	7	2	1	49

De meeste gekoppelde meldingen hadden betrekking op lesvliegtuigen van de KLM Flight Academy welke circuit vlogen.

Meldingen Glimmen

Uit Glimmen zijn 73 meldingen ontvangen van in totaal 20 melders.

Tabel 29 Aantal meldingen per melder (Glimmen)

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	29	29
2	7	14
1	5	5
1	4	4
1	3	3
4	2	8
10	1	10
20	Totaal	73

Van de 73 ingediende meldingen zijn 57 meldingen via het vliegtuigvolgsysteem getraceerd, 16 meldingen zijn niet getraceerd. De vluchten van de getraceerde meldingen zijn volgens de geldende procedures uitgevoerd, zoals deze zijn vastgelegd door het bevoegd gezag (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ministerie van Defensie).

Tabel 30 Kwalificatie van de vluchtsoorten (Glimmen)

Vluchtsoort	Inkomend	Circuit	Vertrekkend	Totaal
Lesvlucht	16	21	3	40
Overig verkeer	2	0	4	6
Chartervlucht	4	0	1	5
Zakenvlucht	2	2	0	4
Ambulance vlucht	1	0	0	1
MMT-helikoptervlucht	1	0	0	1
Totaal	26	23	8	57

Van de getraceerde meldingen betrof het in de meeste gevallen een lesvlucht (40), waarbij circuit gevlogen werd (21).

Tabel 31 Lesvluchten per kwalificatie (Glimmen)

Maatschappij	Kwalificatie			
	Circuit	Inkomend	Vertrekkend	Totaal
KLM Flight Academy	20	9	0	29
AIS Flight Academy	1	4	0	5
Wings over Holland	0	1	1	2
ANWB Medical Air Assistance	0	1	0	1
NNAC	0	0	1	1
Nimbus Air B.V.	0	0	1	1
Advanced Flight Manoeuvring Training (AFMT)	0	1	0	1
Totaal	21	16	3	40

De meeste gekoppelde meldingen hadden betrekking op circuit vliegende lesvliegtuigen van de KLM Flight Academy.

5.5 Type vliegtuigen

De getraceerde meldingen zijn in onderstaande tabel uitgewerkt per vliegtuigtype (10 of meer getraceerde meldingen per vliegtuigtype). De meeste meldingen zijn gekoppeld aan het vliegtuigtype TOBA (Socata TB-10 Tobago).

Tabel 32 Aantal getraceerde meldingen verdeeld per vliegtuigtype

Maatschappij	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal
TOBA	112	45	32	12	201
DA42	21	34	9	4	68
TB20	17	12	15	10	54
C172	14	19	9	0	42
Z42	5	8	3	6	22
B738	1	2	12	2	17
SR22	7	6	3	1	17
EC35	1	5	6	2	14
P06T	5	5	4	0	14
P28A	4	7	2	1	14
PA31	2	10	0	0	12
PA44	7	0	3	0	10
Overig	35	50	22	16	123
Totaal	231	203	120	54	608

In onderstaande tabellen is verder uitgewerkt welke vliegtuigen het betrof (meer dan 50 getraceerde meldingen per vliegtuigtype).

Tabel 33 Geluidscategorieën TOBA

	Aantal meldingen
KLM Flight Academy	193
Geluidscategorie 2	13
PH-MLU	13
Geluidscategorie 4	88
PH-DFE	21
PH-ESB	24
PH-MLV	15
PH-MLW	28
Geluidscategorie 5	92
PH-MLO	26
PH-MLR	39
PH-MLS	27
AIS Flight Academy	6
Geluidscategorie 4	5
PH-TEB	2
PH-VCF	3
Geluidscategorie 5	1
PH-MIS	1
Anders	2
-	2
D-EDET	1
D-EKMB	1
Totaal	201

Tabel 34 Geluidscategorieën DA42

	Aantal meldingen
KLM Flight Academy	48
Geluidscategorie 3	1
PH-MFA	1
Geluidscategorie 4	7
PH-KFA	2
PH-KFB	2
PH-KFC	3
-	40
KLM7902	4
KLM7906	1
KLM7907	3
KLM7908	7
KLM7910	2
KLM7912	1
KLM7914	4
KLM7915	3
KLM7917	4
KLM7918	3
KLM7920	2
KLM7931	3
KLM7936	1
KLM7904	2
Wings over Holland	18
Geluidscategorie 3	18
PH-DTS	18
European Flight Training Center B.V.	2
-	2
D-GLBA	2
Totaal	68

Tabel 35 Geluidscategorieën TB20

	Aantal meldingen
KLM Flight Academy	53
Geluidscategorie 1	14
PH-MLY	14
Geluidscategorie 3	25
PH-MLL	19
PH-MLZ	6
-	14
KLM7901	4
KLM7902	4
KLM7903	1
KLM7910	1
KLM7918	2
KLM7920	2
AIS Flight Academy	1
Geluidscategorie 3	1
PH-JIS	1
Totaal	54

6 Overleg en melden van meldingen

De meldingen zijn onderzocht met behulp van het vliegtuigvolgsysteem. Dit onderzoek gaf in 15 gevallen aanleiding tot nader overleg met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Zie 2.8 Inspectie Leefomgeving en Transport voor de meldingen welke doorgezonden zijn naar ILT voor verder onderzoek.

De meldingen met betrekking tot de KLM Flight Academy zijn zonder persoonsgegevens besproken met de KLM Flight Academy, 5 meldingen zijn doorgegeven aan de AIS Flight Academy en 3 meldingen aan EFTC. De meldingen met betrekking tot MMT-helikoptervluchten zijn zonder persoonsgegevens doorgegeven aan het MMT.

De maand-, kwartaal- en jaarrapportages van het Meldingenloket vliegverkeer GAE zijn besproken tijdens overleggen van de werkgroep Meldingenanalyse (van de CRO luchthaven Eelde) en tijdens de openbare overleggen van de CRO luchthaven Eelde.

7 Conclusie

In voorgaande hoofdstukken is alle informatie over vliegbewegingen en meldingen daarover door melders in 2023 gepresenteerd en verder geanalyseerd. De uitkomsten volgen in dit hoofdstuk.

Het aantal vliegbewegingen op Groningen Airport Eelde is in 2023 met 6,6% afgenomen ten opzichte van 2022 (van 59.664 vliegbewegingen in 2022, naar 55.744 in 2023).

Er is een afname te zien in de hoeveelheid lesvluchten. Zo'n 71 % 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 als ook de Noord Nederlandse Aero Club (NNAC). De EFTC is in 2017 gestart met het opleiden van privé en commerciële piloten en verhuur van vliegtuigen en simulatoren.

De meldingen ingediend over vliegverkeer van de KLM Flight Academy zijn zonder persoonsgegevens besproken met de vliegschool. De KLM Flight Academy geeft aan bewust te zijn van het feit dat omwonenden geluidhinder ondervinden en onderhoud daarover regelmatig contact met betrokkenen. Daar waar mogelijk vermijden ze de bebouwde kernen en zullen ze er ruimer om heen vliegen, voor zover de veiligheid dat toelaat. Veiligheid staat voorop en de wettelijk gepubliceerde procedures. De KLM Flight Academy houdt daarnaast in de dagelijkse operatie rekening met de woonkernen in het laagvlieggebied (daar waar mogelijk vermijden en spreiding over het gebied). Voor 2024 staat op de planning om de huidige eenmotorige vliegtuigen te vervangen voor eenmotorige variant van de Diamond DA42, de zuinigere en stillere DA40. De KLM Flight Academy heeft aangegeven dat naar de toekomst toe de wens blijft bestaan om elektrisch te gaan vliegen. En heeft een optie staan op veertien elektrische vliegtuigen (zes tweepersoons eFlyers 2's en acht vierpersoons 4's).

Het aantal ingediende meldingen toonde tussen 2019 en 2021 een stijgende trend, met respectievelijk 579, 2.325 en 3.143 meldingen. In 2022 is het aantal gedaald tot 1.516 meldingen, waarna het aantal in 2023 toenam tot 2.278 meldingen.

In 2023 werden in totaal 608 meldingen getraceerd en gekoppeld in het vliegtuigvolgsysteem. Van deze meldingen waren de meeste gekoppeld aan lesvluchten (434 meldingen), waarvan 294 meldingen gekoppeld waren aan lesvluchten van de KLM Flight Academy.

In 2023 was er een daling in het aantal mensen dat een melding indiende in vergelijking met 2022, van 192 melders in 2022 naar 139 melders in 2023. Tegelijkertijd nam het aantal meldingen toe in vergelijking met 2022. Binnen deze meldingen was er een afname te zien bij de 'overige melders' (van 575 meldingen in 2022, naar 400 meldingen in 2023) en een toename bij het aantal meldingen van frequente melders (van 941 meldingen in 2022, naar 1.878 meldingen in 2023).

Het aantal meldingen van de 'overige melders' daalde ten opzichte van 2022, van 184 melders in 2022 naar 133 melders in 2023. Deze groep heeft 18 % van de meldingen ingediend. De zes 'frequente melders' hebben 82 % van de meldingen ingediend. Met één van de 'frequente melders' is meermaals gesproken met onder andere het loket, de KLM Flight Academy en de luchthaven.

De Handhavingsrapportage GAE gebruiksjaar 2022 – 2023 geeft weer dat ILT 70 vluchten onderzocht heeft welke van de vertrekroutes afweken. De ILT constateerde hierbij 3 overtredingen. De luchtvaartmaatschappijen die deze overtredingen begingen hebben hierover een waarschuwingsbrief gekregen van de ILT.

Bij circuitvluchten (proef-, les- of oefenvluchten) heeft de ILT 7 klachten ontvangen, hierbij is onderzocht of in strijd met de Omzettingsregeling is gehandeld. Bij twee trainingsvluchten heeft de ILT een overtreding vastgesteld. De betrokken vlietschool en de vlieger die deze overtredingen begingen hebben een waarschuwingsbrief ontvangen.

Daarnaast heeft de ILT geconstateerd dat in het gebruiksjaar 2022 – 2023 de grenswaarden voor de geluidsbelasting in de handhavingspunten niet zijn overschreden.

In 2023 heeft de ILT op verzoek van het Meldingenloket vliegverkeer GAE 5 meldingen gecontroleerd waarbij een pijplijninspectie uitgevoerd werd. Bij al deze vluchten heeft de ILT vastgesteld dat er beneden de minimale vlieghoogte van 1.000 ft (300 meter) boven de aaneengesloten bebouwing bij Kolham en/of Hoogezand is gevlogen. Deze vluchten zijn niet conform de afgegeven ontheffing uitgevoerd en hiermee in overtreding. De ILT heeft bij deze heli operator inmiddels al meerdere overtredingen geconstateerd, net als in 2022. ILT heeft contact opgenomen met het helikopterbedrijf en heeft de meldingen intern besproken met collega's.

Daarnaast heeft ILT een vlucht gecontroleerd op verzoek van het Meldingenloket vliegverkeer GAE in de omgeving van Anderen (melding uit Eext). ILT heeft vastgesteld dat het toestel onder de minimale vlieghoogte van 1.000 ft (300 meter) boven de aaneengesloten bebouwing van Anderen heeft gevlogen en was hiermee in overtreding. ILT heeft deze vlucht doorgestuurd naar de luchvaartpolitie.

De ILT heeft een vlucht gecontroleerd op verzoek van het Meldingenloket vliegverkeer GAE in de omgeving Zuidhorn en Bedum. De ILT heeft vastgesteld dat het toestel boven de aaneengesloten bebouwing van zowel Zuidhorn als Bedum op minder dan 1.000 ft (300 meter) heeft gevlogen. De ILT heeft naar aanleiding van deze overtredingen handhavend opgetreden tegen de piloot.

Op verzoek van het Meldingenloket vliegverkeer GAE heeft ILT een vlucht gecontroleerd in de omgeving Donderen en Ten Boer. De ILT heeft vastgesteld dat het toestel onder de minimale vlieghoogte van 1.000 ft (300 meter) boven de aaneengesloten bebouwing van Donderen heeft gevlogen en onder de minimale vlieghoogte van 1.000 ft (300 meter) boven de aaneengesloten bebouwing van Ten Boer heeft gevlogen. ILT heeft een waarschuwing gegeven aan de gezagvoerder/instructeur en de betrokken leerling.

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 instrumentlandingssystem (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 2 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. Een 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 System2. 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, politievluchten, militaire vluchten en overheidsvluchten.

Militaire vlucht: (Artikel 6) Militaire vliegbewegingen zijn alleen toegestaan als 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.

Bijlage 3 EH-AD-2.EHGG-VAC-1

