



Notulen openbaar overleg CRO+ luchthaven Eelde

Datum: 29 maart 2022

Tijd: 19:00 uur – 21:00 uur

Voorzitter: Mieke Damsma

Notulist: Menje Huiting (externe notulist)

Plaats: Bites & Flights, Machlaan 12, Eelde.

Aanwezig

CRO luchthaven Eelde:

Mieke Damsma (voorzitter), Michiel Adema (Luchtverkeersleiding Nederland, Operations Eelde), Tineke van den Berg (IVN Eelde-Paterswolde), Lizette van Dijken (Groningen Airport Eelde), Gerrit van Bruggen (gemeente Tynaarlo), Mark Gerritsen (KLM Flight Academy), Anneke Hiddema (provincie Drenthe), Els Nijenhuis (omwonendenvertegenwoordiger gemeente Tynaarlo), Hans Oostmeijer (SOCROLE, penningmeester), Andries Poelstra (Groningen Airport Eelde), Christian Kuperus (gemeente Groningen), Hans Roelofs (provincie Groningen), Agnetha Toxopeus (secretaris).

Sprekers:

Sander Hartjes (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Stefan Blauw (Luchtverkeersleiding Nederland), Meiltje de Groot (Groningen Airport Eelde)

Anders:

B.T.A. Mol, D. Pelleboer, E.M. Kruidhof, F. van Dam, F. Dijkstra, F. Muller, G. van Geffen, G. Nieboer, J. van der Veen-Hingstman, M. Stoffers, P. Sijsma, R. Scholtmeijer, T. Prins, W. Dekker, T.M. van der Meijs, B. Wiekema, I.E. Voesten (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), J.H.M. Haverkate (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), G. Brand, M. Huiting (externe notulist).

Afwezig

A. Meertens, B. Enting.

1. Opening: agenda, presentielijst en mededelingen

De voorzitter heet iedereen welkom. Ze vraagt aan de aanwezigen om eventuele vragen na de presentaties te gaan stellen en dan daarbij gelijk hun naam te willen noemen voor de notulen. Door de aanwezigen zijn verscheidene groepen vertegenwoordigd; omwonenden, overheid, maatschappelijke organisaties, pers en het bedrijfsleven.

2. Presentatie ministerie I&W – geluidberekeningen en handhaving.

Spreker: Sander Hartjes, directie Luchtvaart Regionale Luchthavens.

Om tot een goede berekening te komen voor het geluid dat op en rondom het vliegveld mag worden geproduceerd, wordt er gebruik gemaakt van prognoses en geluidsmodellen. Er wordt gekeken naar:

- welke toestellen er vliegen;
- op welke momenten de vertrek- en aankomsttijd is; overdag, 's avonds of 's nachts;
- de vliegrichting;
- de vliegprofielen: hoe hard en hoe hoog.

Door het Europees Agentschap voor de Veiligheid van Luchtvaart (EASA) wordt een database beheerd met daarin geluids- en prestatiegegevens van vliegtuigen. Deze gegevens worden als invoer gebruikt voor een rekenmethode waarmee de geluidbelasting voor een vliegveld berekend wordt. Op basis van hetzelfde model kan dan gehandhaafd worden. Omdat een vliegtuig zich altijd verschillend gedraagt naar gelang de omstandigheden; windrichting, temperatuur en laadgewicht, wordt er binnen het model gerekend met representatieve routes en vliegprofielen (met daarin hoogte, snelheid en stuwkracht); niet elk vliegtuig kan precies over hetzelfde lijntje vliegen. Een aantal representatieve routes en profielen wordt gebruikt om de geluidbelasting te bepalen.

In de praktijk gebruiken we de geluidsmodellen ook om te controleren en te handhaven. Het vliegveld levert de gegevens aan van de daadwerkelijk uitgevoerde vluchten. Uit deze gegevens wordt dan de belasting van een gebruiksjaar berekend, voor Groningen Airport Eelde is dat van april tot april.

In de Raad van State is besloten dat er per 31 december 2024 een nieuw Luchthavenbesluit moet liggen. Momenteel is er vanuit de oude situatie een omzettingsregeling in gebruik. In de oude situatie werd gewerkt met een contour. Deze wordt vervangen door te rekenen met handhavingspunten. In het nieuwe luchthavenbesluit worden deze in elk geval geplaatst op de uiteinden van de banen. Daarnaast kunnen er, in overleg met de omgeving, nog handhavingspunten worden bepaald, bijvoorbeeld aan de rand van de bebouwde kom. Ook aanvullende afspraken kunnen worden vastgelegd in een aparte overeenkomst met omwonenden. In de nieuwe situatie wordt gerekend met de nieuwe generatie toestellen. Hoewel de contouren komen te vervallen als berekeningsgebied, wordt deze gehandhaafd als beperkingsgebied voor bebouwing.

Om de berekeningen nog nauwkeuriger te maken wordt er afgestapt van het Nederlandse model naar een Europese rekenmethode, Doc29. Ook worden de berekeningen voor de helikopters met NORAH uitgevoerd, deze is afwijkend doordat het om een asymmetrisch geluid gaat. Beide modellen gebruiken de nieuwste akoestische kennis. Er wordt gebruik gemaakt van Lden, een Europese waarde waarmee beter te vergelijken is binnen Europa. den staat daarbij voor day, evening en night. Waar voor elke d-vlucht 1 keer wordt geteld is dat voor een e-vlucht 3,16 keer de geluidswaarden en een n-vlucht 10 keer.

In de vergunning wordt onderscheid gemaakt tussen grootverkeer zoals Boeings, helikopters en het klein verkeer zoals de lesvliegtuigen. In de huidige cijfers zie je heel sterk dat de lesvliegtuigen de overgrote meerderheid van het verkeer vormen. Omdat het grootverkeer veel meer geluid maakt neemt deze in de geluidsberekeningen wel een dominante positie in. De circuitvluchten stijgen op, draaien een rondje en landen dan weer en dat geeft, net als het vaak in dezelfde richting stijgen en landen vanwege de windrichting (het is veiliger om dat tegen de wind in te doen), vaak een andere beleving dan de werkelijkheid door de grote aantallen.



Vragen bij punt 2:

Dhr. Van Dam: krijgt iedereen alle presentaties? Ja.

Dhr. Van Dam: Houdt u rekening met de lesvliegtuigen, als die afwijken van de voorgeschreven vliegroutes? Handhaving vindt nu alleen plaats in de handhavingspunten op de koppen van de baan, en niet op andere plekken rondom de luchthaven. Na vaststelling van het luchthavenbesluit zouden er aanvullende handhavingspunten geplaatst kunnen worden op andere locaties rondom de luchthaven

Dhr. Sijtsma: Vallen de circuitvluchten nog steeds binnen de waarden als deze in Lden worden uitgedrukt? Zie ook antwoord hierboven over de ligging van de handhavingspunten. De ILT maakt een jaarlijkse handhavingsrapportage op basis van Lden. Je mag ervan uitgaan dat dat binnen de vergunning valt.

Mevr. Nijenhuis: De vergunning gaat aan de hand van het lawaai en niet aan de aantallen vliegtuigen? Nee, het is een combinatie. Dat houdt in dat als er relatief meer zwaardere toestellen vliegen die meer lawaai maken, er in totaal minder bewegingen zullen zijn. Als er vooral kleinere toestellen vliegen zullen er in principe grotere aantallen mogelijk zijn.

Mevr. Scholtmeijer: Dus stillere vliegtuigen betekent meer vliegtuigen? Ook als er niet aan de routes wordt gehouden? Andere scholen houden zich niet altijd aan de routes, maar het gaat binnen de vergunning niet om de routes, die handhaaft op de geluidswaarden. De handhavingspunten hiervoor liggen zoals gezegd in het antwoord op de vraag van Dhr. Van Dam op de koppen van de baan, niet op andere plaatsen rondom de luchthaven. Vliegtuigen van andere scholen worden na constateren van afwijken van routes hier wel op gewezen door de luchtverkeersleiding. Daarom blijft het van belang om te melden.

Dhr. Stoffers: Zijn er andere aanvullende afspraken mogelijk in luchthavenbesluit? Ja, ook openingstijden etc. zijn mogelijk naast de aanvullende meetpunten.

3. Presentatie Luchtverkeersleiding Nederland

Sprekers: Michiel Adema en Stefan Blauw, luchtverkeersleidersleiding Nederland.

Michiel komt terug op een belofte uit een vorig overleg: hij zou nagaan welke mogelijkheden er zijn voor het aanpassen van de vliegroutes. De resultaten uit het onderzoek zijn teleurstellend; de procedure heeft een doorlooptijd van anderhalf tot 2 jaar, omdat het ook gaat om veiligheid en geluid. Er is daarom besloten om te kijken wat er mogelijk is binnen de al bestaande routes. Denk hierbij aan nog ruimer om dorpen heen vliegen als dat mogelijk is. Deze aanpassingen zie je al terug: De omvang en hoeveelheid van meldingen uit de woonkernen lopen terug.

Routes

Stefan geeft wat meer inzicht in de vliegroutes. Er wordt onderscheid gemaakt tussen vliegen op zicht (VFR) en vliegen op instrumenten (IFR). De aanvliegroutes op zicht worden op 1.500 voet gevlogen, de vertekroutes op 1.000 voet. Instrumentvluchten vangen hun eindnadering op 2.000 voet aan. De vlucht zelf vindt in het algemeen boven de 3.000 voet plaats. Zodra vluchten op zichtbuiten het verantwoordelijkheidsgebied van de plaatselijke verkeersleiding (control zone – CTR) vliegen, mag de vlieger zelf zijn route bepalen. De hoogtes kunnen worden aangepast wegens bijvoorbeeld weersomstandigheden. Zodra vliegtuigen binnen de controlezone komen gaat alles via toestemming vanuit de luchtverkeersleiders.

Binnenkomende vliegtuigen krijgen instructies zodra zij bepaalde punten passeren op zowel de zuidelijke route als de noordelijke route. De toren kijkt naar het zuiden, heeft daarom een beter zicht op het zuidelijke circuit en dat wordt daarom vaker gebruikt.

De luchtverkeersleiding geeft nooit toestemming om over de kernen te draaien, maar het daadwerkelijk uitvoeren van de opgedragen route is uiteindelijk aan de piloot/vlieger.

Voor de nadering op instrumenten wordt er gebruik gemaakt van GPS of het Instrument Landing System (ILS). De GPS-nadering heet officieel de RNP-nadering, waarbij RNP staat voor Required Navigation Performance. De punten XOMBI en IDAKA zijn voor de GPS-nadering de navigatiepunten waar de eindnadering begint.

Om de overlast voor omwonenden te verminderen wordt er gewerkt om de twee punten van de GPS-nadering, IDAKA en XOMBI toe te voegen aan de gepubliceerde ILS-nadering. Dit scheelt ongeveer 3 minuten in het naderings- en landingsproces ten opzichte van het vliegen van een 'omkeerprocedure' over HECTI, waarvan gebruik wordt gemaakt als er geen verkeersleiding op basis van radar mag worden gegeven. Hierdoor wordt ook minder geluidsoverlast en uitstoot bewerkstelligd.

Om deze wijziging te kunnen effectueren dienen de aanwezigen te zijn geïnformeerd wat middels deze presentatie gebeurt.

Dit voorstel wordt door aanwezigen goed ontvangen en kan worden vastgesteld.

Vragen bij punt 3:

Mevr. Scholtmeijer geeft aan dat ze nog weinig verschil merkt. Na het gesprek met de vliegschool zagen ze aan de zuidkant minder toestellen, maar nu komen ze weer terug. Is dat bekend en moet ze blijven melden? Agnetha handelt de meldingen af en ziet dat het vaak andere vliegscholen zijn. Bij die andere scholen is er waarschijnlijk nog te weinig bewustwording, het is dus goed om de meldingen te blijven doen zodat die bewustwording er sneller komt.

Mevr. Nijenhuis: De zuidelijke route wordt minder gebruikt? Nee, de Noordelijke.



Mevr. Nijenhuis: Als de Remote Tower in gebruik wordt genomen, hoe gaat het dan?

De zuidelijke route is ook benoemd als het standaard circuit dus er wordt geen grote verandering voorzien.

Mevr. Scholtmeijer: Yde heeft nu wel de meeste problemen? Ja, je ziet wel dat de verdeling anders wordt. Was het gebruik van de noordelijke route eerst zo'n 10 procent, nu zie je dat het oploopt naar zo'n 40 %. Daarnaast wordt het zuidelijk circuit door de KLM Flight Academy wat wijder genomen om Yde wat verder te ontlasten.

Dhr. Wiekema: Hoe zit het met de hoogtes binnen het circuit? Het smalle/kleine circuit is voor de propellervliegtuigen tot 6000 kg. startgewicht. Dat is standaard 1000 voet. Het grote circuit houdt 1500 voet aan. Het low circuit is 500 voet, maar wordt alleen gebruikt op aanvraag van de vlieger of als dit om verkeerstechnische redenen nodig is.

Mevr. Van der Berg: Vorige week was het mooi zonnig weer en prompt zie je de ene na het andere vliegtuig over de dorpskern komen. Hoe valt dat te verklaren? Die instructie wordt niet gegeven aan vluchten die op zicht vliegen. De luchtverkeersleiding geeft alleen routes, bijvoorbeeld via PAPA en X-RAY en het is dan aan de vlieger om deze route goed uit te voeren. Het kan wel zijn dat de luchtverkeersleiding aan instrumentvluchten een startkoers geeft die over deze kernen leidt.

Mevr. Kruidhof: Is het wel eens onderzocht hoe toegankelijk het doen van meldingen is? En zou het ook anders kunnen? Het loket is onafhankelijk, gaat via een vastgelegd proces en is daarom aan wet- en regelgeving gebonden. Hoe men bij het loket kan komen staat bijvoorbeeld op de website van het vliegveld en andere partijen zoals overheden.

Dhr. Stoffers: Gelden dezelfde vertrekregels voor privévluchten? Ja, die vliegen op standaard vertrekroutes. Op basis van het vliegplan dat de vlieger indient krijgen ze een vertrekroute toegewezen. Zodra ze boven 3000 voet zijn mogen ze de vertrekroute (eerder) verlaten.

4. Toelichting Meldingenloket vliegverkeer GAE

Spreker: Agnetha Toxopeus

Het meldingenloket is onafhankelijk en registreert meldingen van overlast.

De grootste hinder wordt ervaren door de lesvluchten. Om de meldingsprocedure zo nauwkeurig mogelijk te houden dienen meldingen online via het formulier op de website van het loket te worden gedaan. De meldingen die binnen komen worden onderzocht. Op dit moment komen de meeste meldingen uit Yde, maar ook vanuit onder andere Eelde en tussen Haren en Groningen wordt overlast ervaren.



Elke melding via het loket ontvangt een autoreply bericht dat de melding is geregistreerd. Agnetha krijgt de melding binnen samen met een omschrijving. Meldingen worden zoals in het meldingenreglement omschreven behandeld. Na analyse krijgen de melder een reactie op de melding. Aan de hand van de ontvangen informatie wordt onderzocht of er een afwijking is geweest van de procedures. Ze gebruikt hiervoor gegevens als de vlieghoogte en snelheid en controleert ook de vliegroute. Als er is afgeweken van de route controleert ze bij de luchtverkeersleiders of hiertoe opdracht is gegeven. Als er is afgeweken zonder opdracht wordt de melding doorgegeven aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Dat gebeurt zeer sporadisch. Daarnaast wordt, indien mogelijk, contact gezocht met de maatschappij en wordt de melding (zonder persoonsgegevens) met hen besproken. Vliegsholen vanaf andere luchthavens kennen de plaatselijke situatie qua ervaren hinder niet altijd even goed. Een aantal leden van de CRO luchthaven Eelde vormen samen een werkgroep meldingenanalyse. De meldingen worden gebundeld in rapportages welke te benaderen zijn op de website en besproken worden tijdens de openbare overleggen van de CRO luchthaven Eelde.

Vragen bij punt 4:

Dhr. Van der Meijs: Worden er ook afspraken gemaakt, worden deze gecommuniceerd met de melder en worden de resultaten gedeeld met omwonenden zodat ze weten wat er gebeurt? De werkgroep kijkt hoe dat zo goed mogelijk naar buiten gebracht kan worden. Mieke vraagt om suggesties? Actief bedrijven benaderen voor de mogelijkheden van melden en daarnaast via lokale media en weekbladen.

Dhr. Prins: Als er contact is met de luchtverkeersleiding moeten er ook transcripties zijn. Worden deze ook vrijgegeven? Intern worden ze sowieso gebruikt voor het onderzoek.

Mevr. Scholtmeijer: Het circuit is al 30 jaar hetzelfde, wordt dat ooit aangepast? Zoals door Michiel aangegeven is dat een procedure die veel tijd kost. Omwonenden kunnen gezamenlijk een verzoek tot verandering indienen. Dit wordt vanuit het ministerie dan verder onderzocht en mogelijk in het luchthavenbesluit opgenomen als aanvullende maatregel.

Dhr. Stoffers: Hoe kan het dat er meer meldingen zijn terwijl de toestellen steeds stiller worden? Het lijkt dat men in de Corona-periode meer overlast heeft ervaren.



5. Toelichting Groningen Airport Eelde

Spreekers: Meiltje de Groot, Lizette van Dijken en Andries Poelstra.

Er is nog niet met de ministeries gesproken over het nieuwe luchthavenbesluit.

Dhr. Wiekema: worden de omwonenden hier ook bij betrokken? Ja, GAE gaat bij omwonenden op bezoek om te informeren, maar vraagt vooral om input. Inmiddels is er met Yde gesproken en de andere woonkernen volgen. Op het vliegveld zijn ook activiteiten om nader tot elkaar te komen zoals

- de rondleidingen die op het vliegveld worden georganiseerd.
- de burendag op 24 september a.s. en de omwonenden zijn op uitnodiging ook welkom.
- de bezoeken in de verkeerstoren, die eens per maand op afspraak, voor bezoekers worden georganiseerd.

Mevr. Kruiter: Wanneer gaat de fysieke toren weg? Door corona en herprioritering bij LVNL is besloten om de Remote Tower uit te stellen. Na 2024 wordt er opnieuw gekeken.

Dhr. Wiekema: Er wordt in de omgevingsvisie gesproken over aanplant van groen?

Dhr. Van Bruggen (gemeente): Er is met meerdere partijen gesproken over een lange termijn visie. Een genoemde optie is inderdaad de aanplant van bomen of boswallen. De voorstellen moeten nog worden uitgewerkt en het is nog niet duidelijk of het wel werkbaar is. Dhr. Van Dam geeft ter aanvulling aan dat hij al eerder had aangegeven dat het vliegveld nauwelijks was genoemd, maar dat was inmiddels goed aangepast.

6. Rondvraag

Er wordt geen gebruik gemaakt van de rondvraag.

7. Sluiting

Er is vier keer per jaar een CRO luchthaven Eelde regulier overleg. Dit zijn openbare bijeenkomsten waar iedereen na aanmelding bij aanwezig mag zijn. De data en de stukken staan op de website www.croeelde.nl. Het volgende CRO+ overleg is op 25 oktober 2022.

Het overleg wordt gesloten om 21:02 uur.



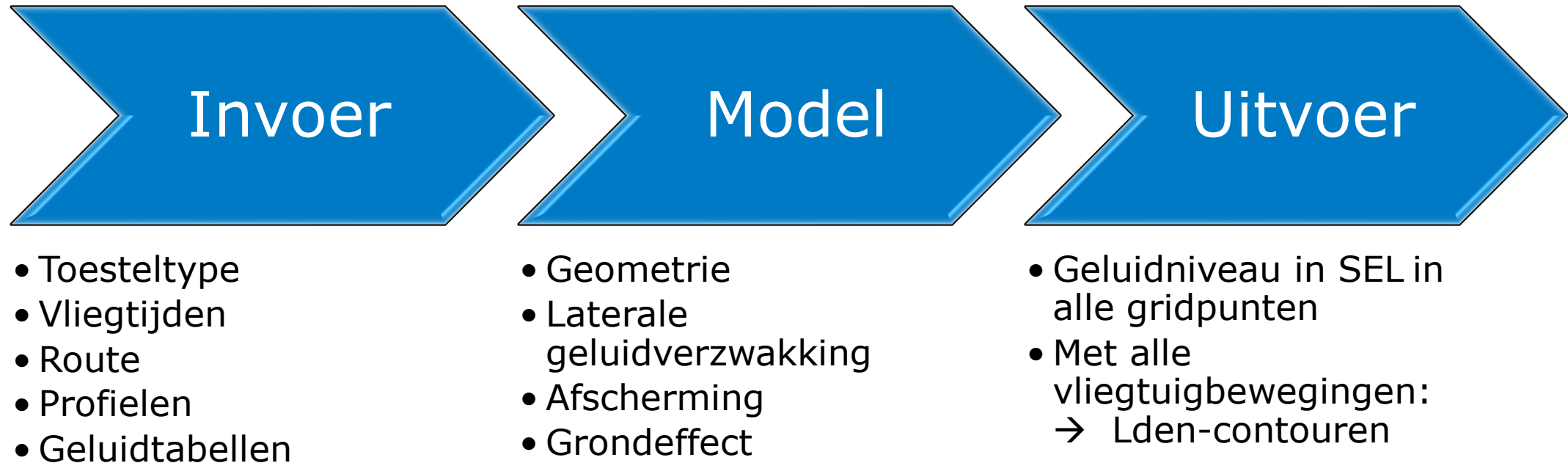
Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Geluidberekeningen en handhaving

Groningen Airport Eelde



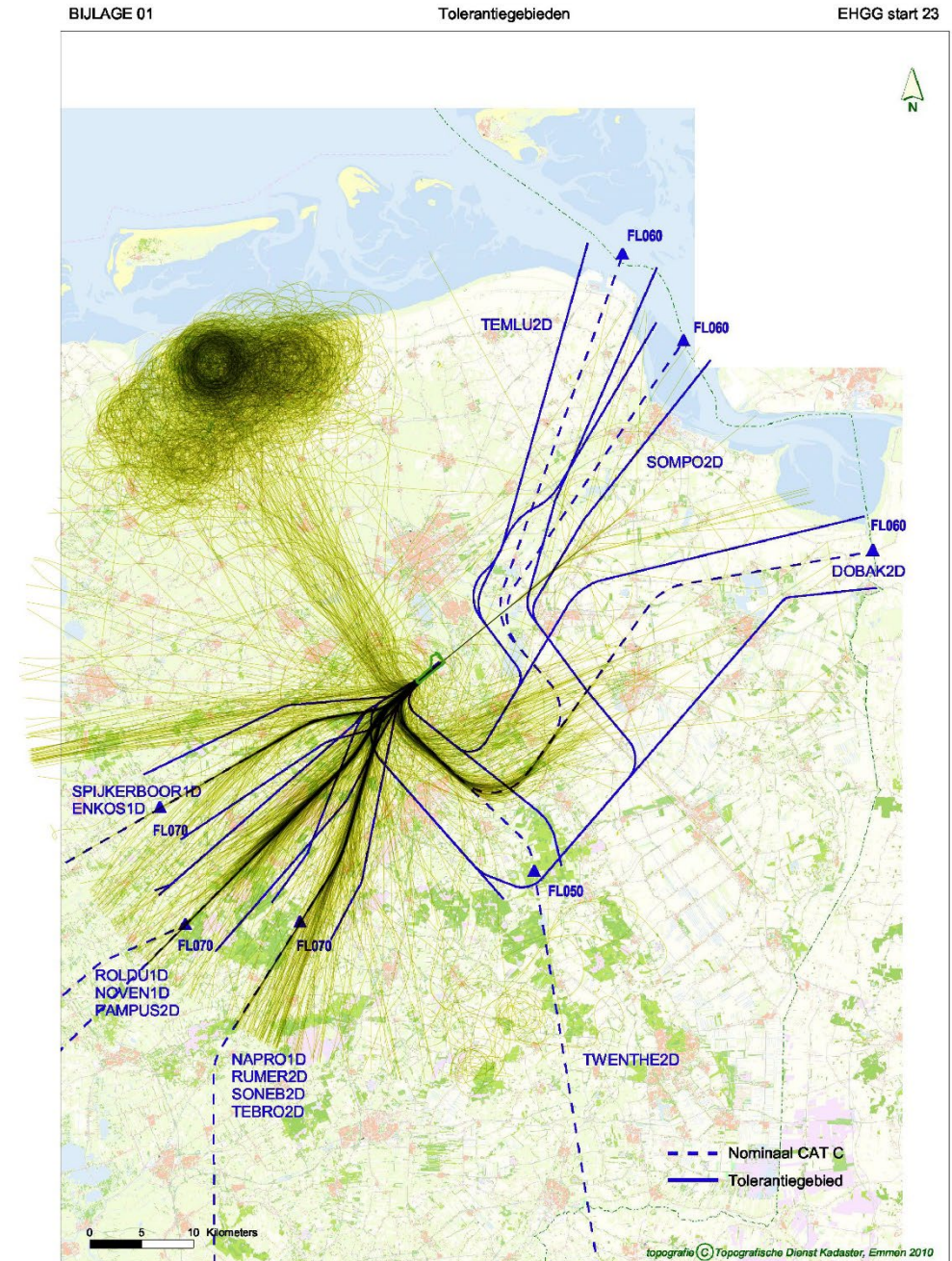
Geluid berekenen





Invoergegevens Routes en baangebruik

- Baangebruik
 - Landen en starten tegen de wind in
 - Veiligheid
- Routes
 - Aan-/uitvliegrichtingen
 - Spreiding
 - Modelroutes

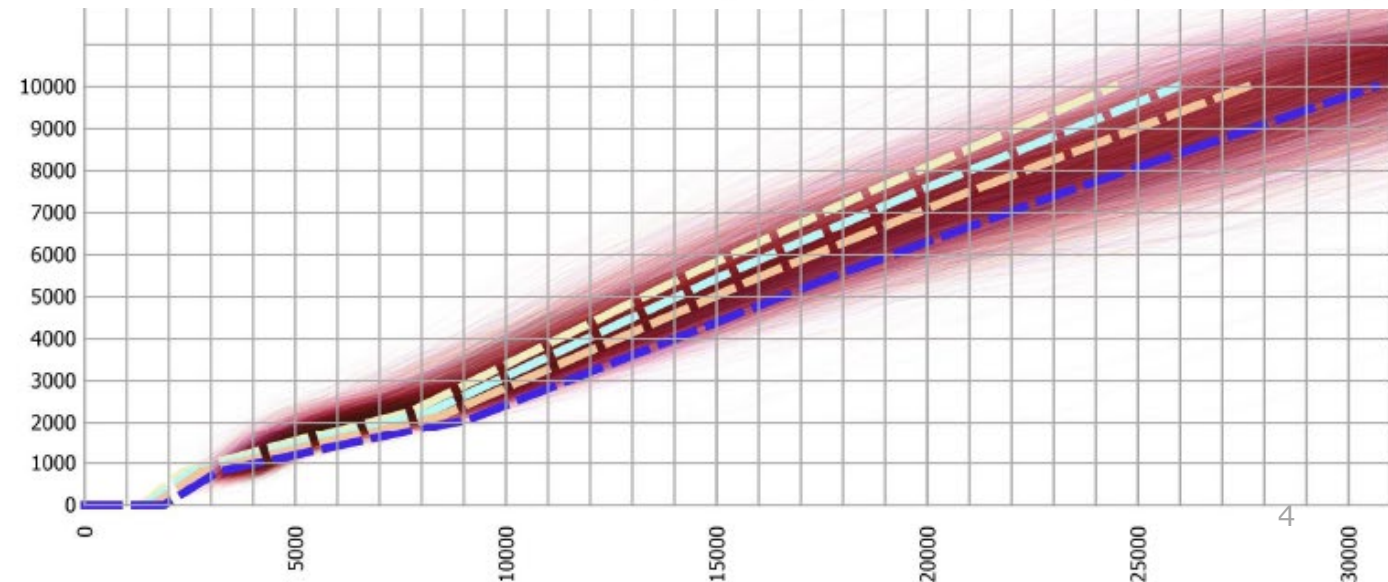
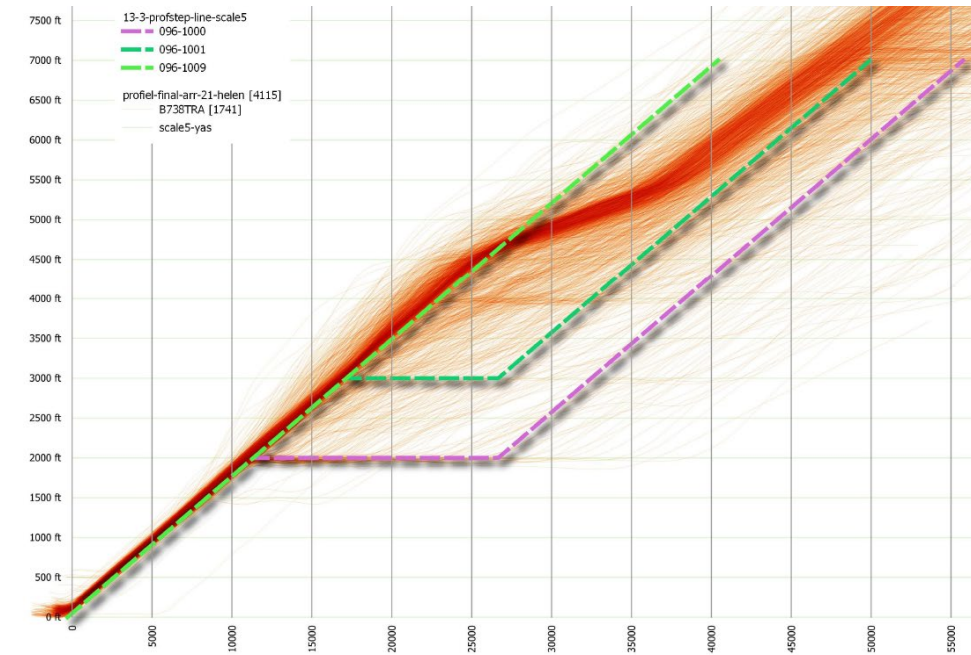




Invoergegevens

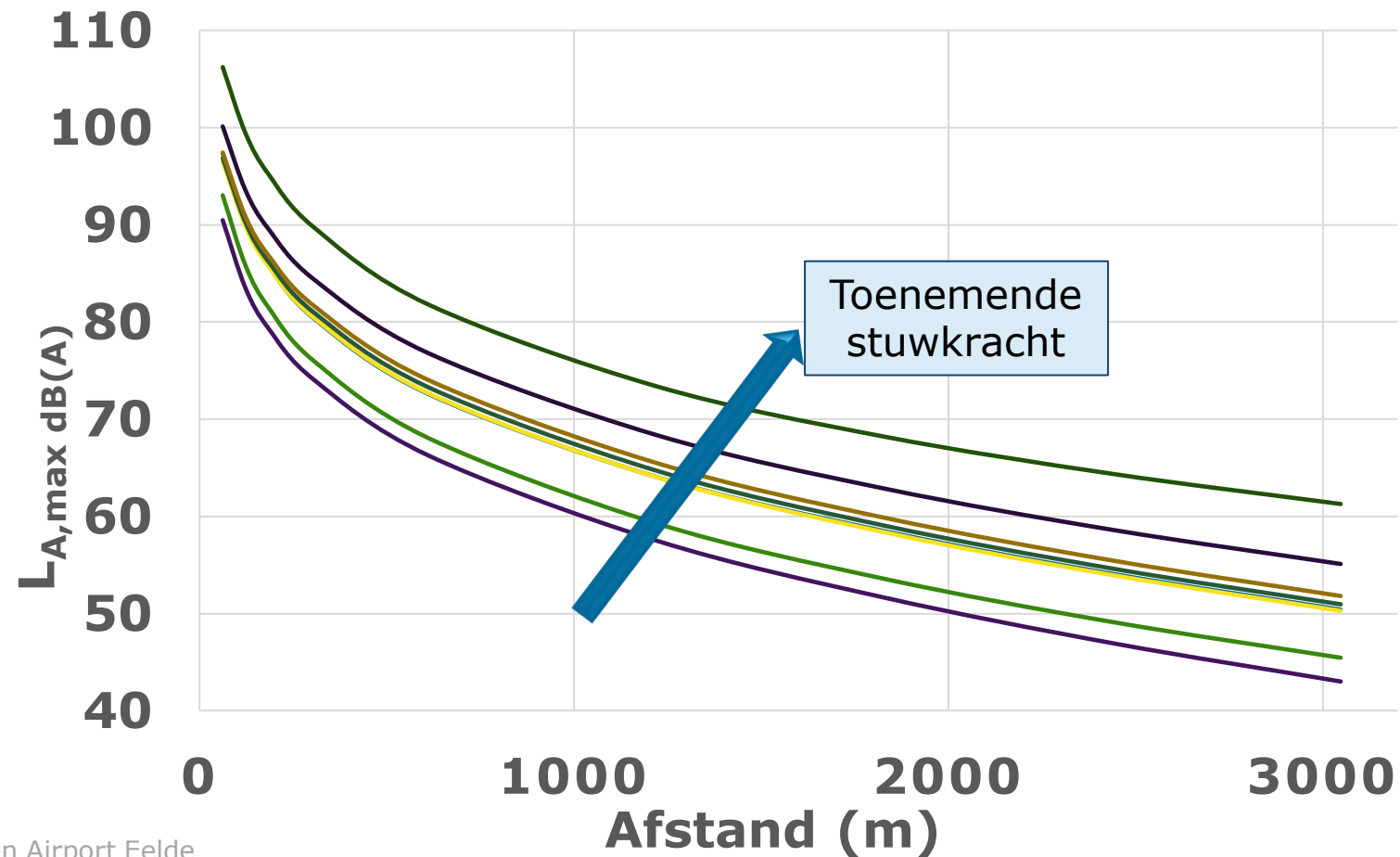
Start- en naderingsprofielen

- Voor vertrek en naderingen worden (standaard) procedures gebruikt.
- De uitwerking zal door weer, gewicht e.d. telkens anders zijn
- Maatschappijen gebruiken varianten op deze procedures
- Start- en naderingsprofielen uit de appendices geven een representatief gemiddelde





Invoergegevens Geluidstabellen





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Handhaving

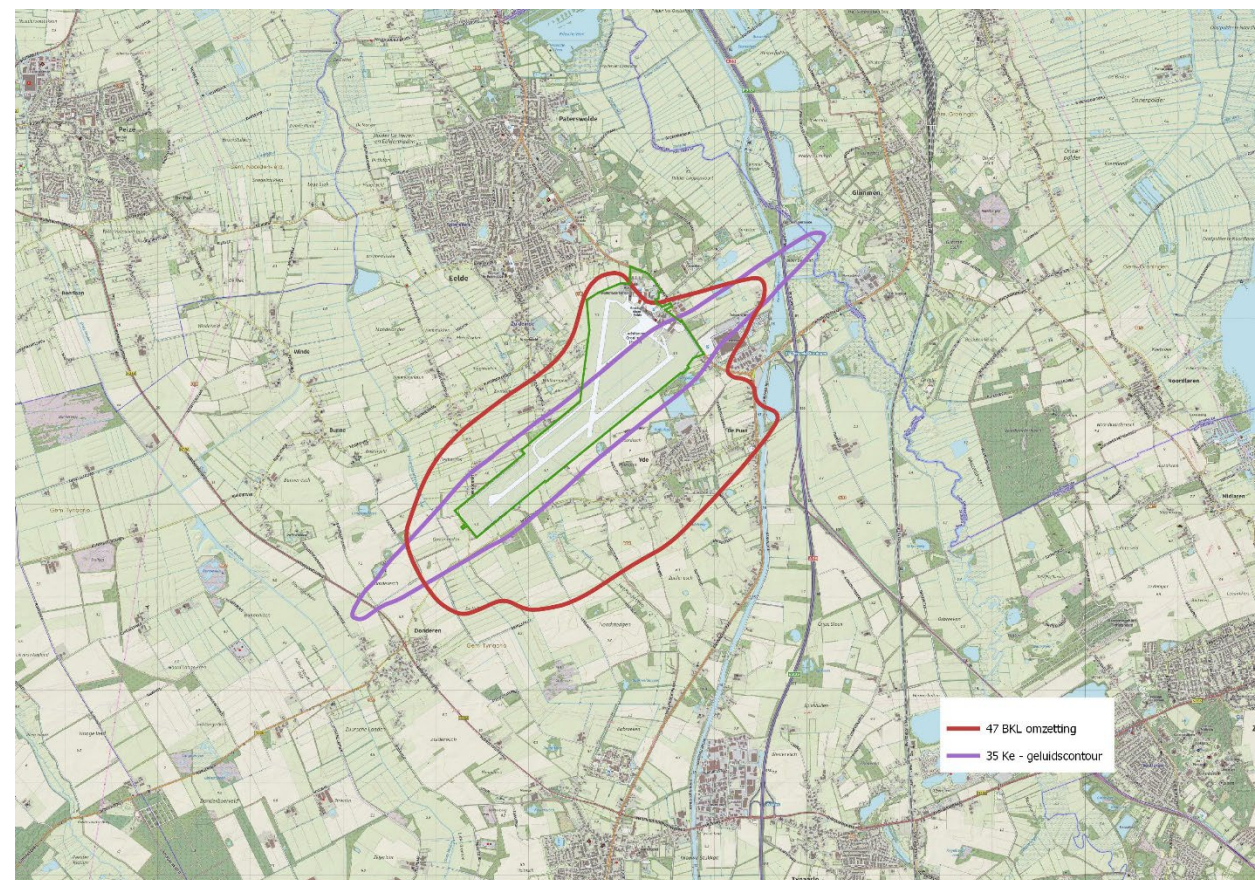


Handhaving

- Bij handhaving wordt altijd gebruik gemaakt van geluidsmodellen
- Bij een handhavingsberekening wordt gebruik gemaakt van o.a.:
 - Vloot- en bestemmingsgegevens
 - Hiermee kunnen de juiste profielen en geluidstabellen geselecteerd worden
 - Baan- en routegebruik
 - Hiermee kunnen de juiste routes geselecteerd worden
- Met deze gegevens wordt de jaarbelasting van de realisatie uit een gegeven jaar berekend.

Handhaving Aanwijzingsbesluit

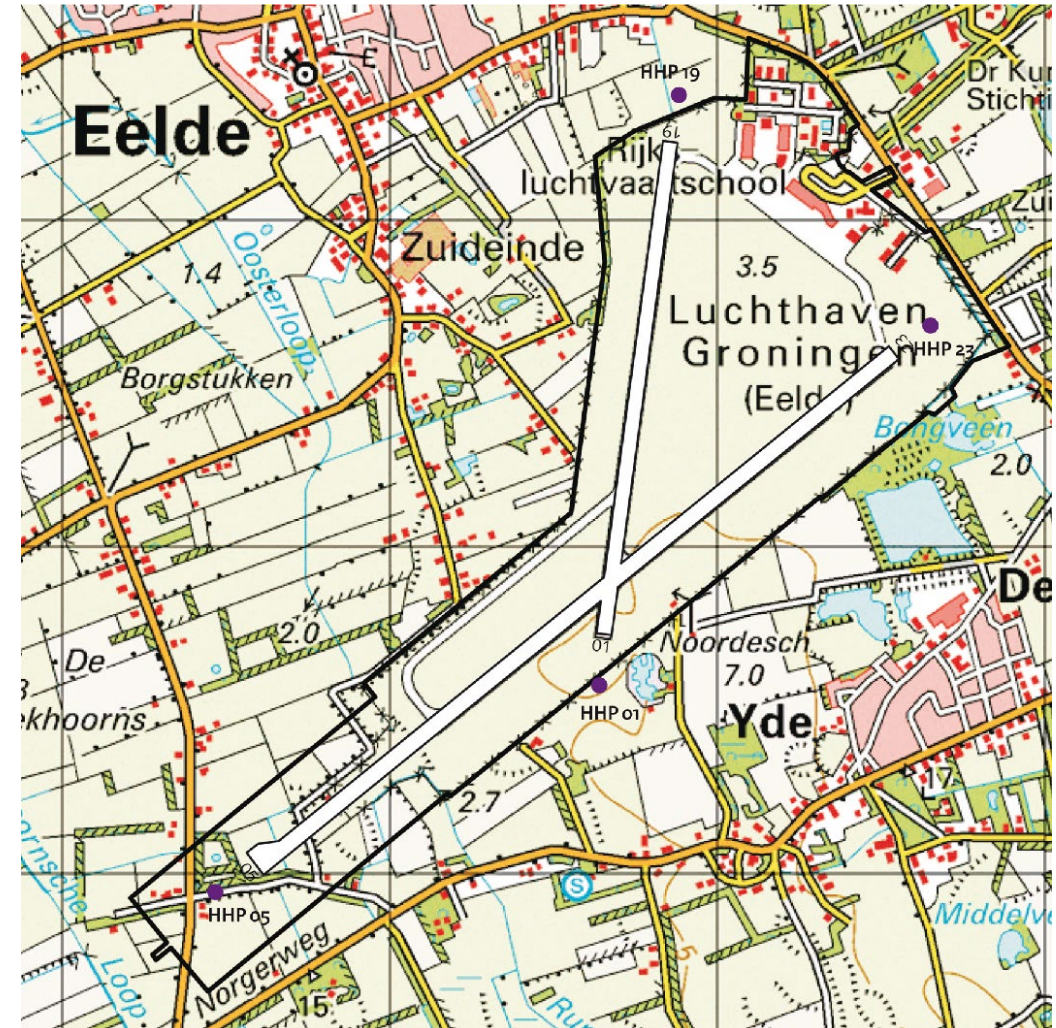
- Onder het aanwijzingsbesluit handhaving o.b.v. contouren
 - 35 Ke (Kosteneenheden) voor groot verkeer
 - 47 bkl (belasting kleine luchtvaart) voor klein verkeer
- Contouren volgend uit de realisatie moesten passen binnen de twee contouren





Handhaving Omzettingsregeling

- › Onder de omzettingsregeling o.b.v. *handhavingspunten*
- › 4 Handhavingspunten op de koppen van de banen
- › Elk handhavingspunt heeft een *grenswaarde*, uitgedrukt in de geluidmaat L_{den}
- › De gerealiseerde geluidbelasting in de handhavingspunten moet kleiner zijn dan de grenswaarde
- › Contouren wel van belang voor beperkingen





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

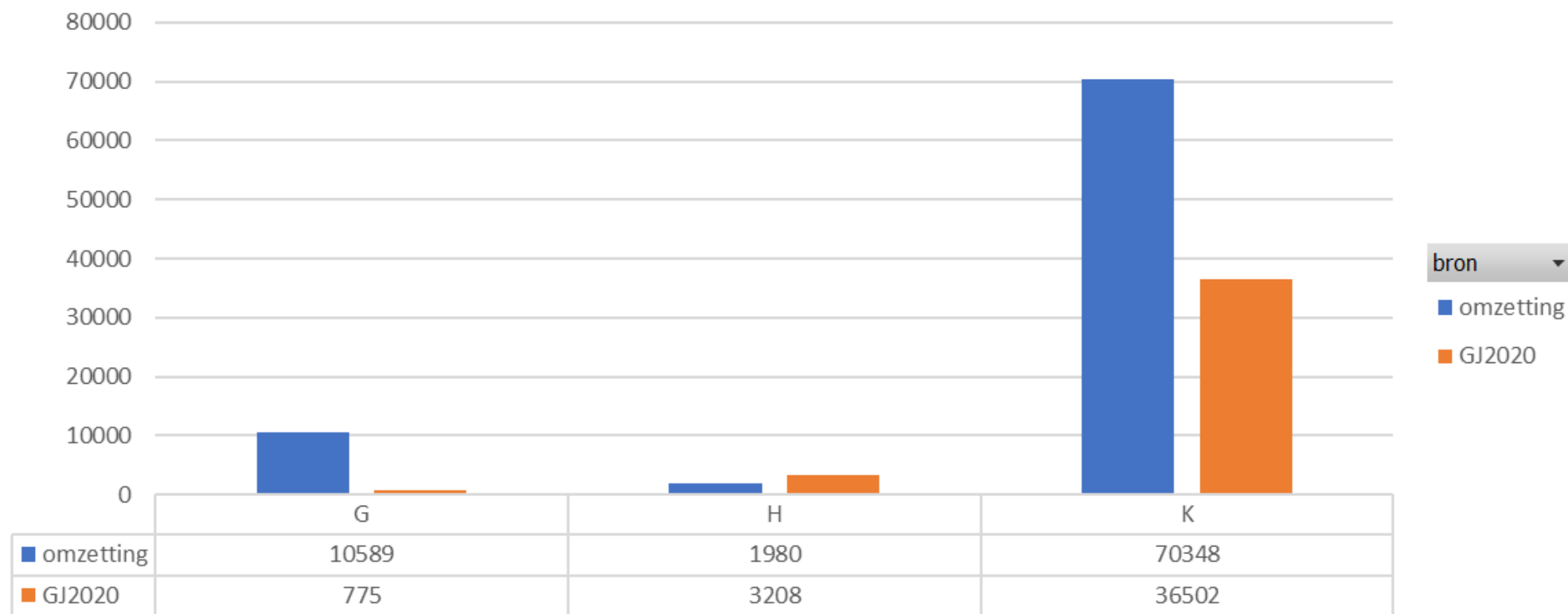
Gebruik van GAE



Gebruik GAE

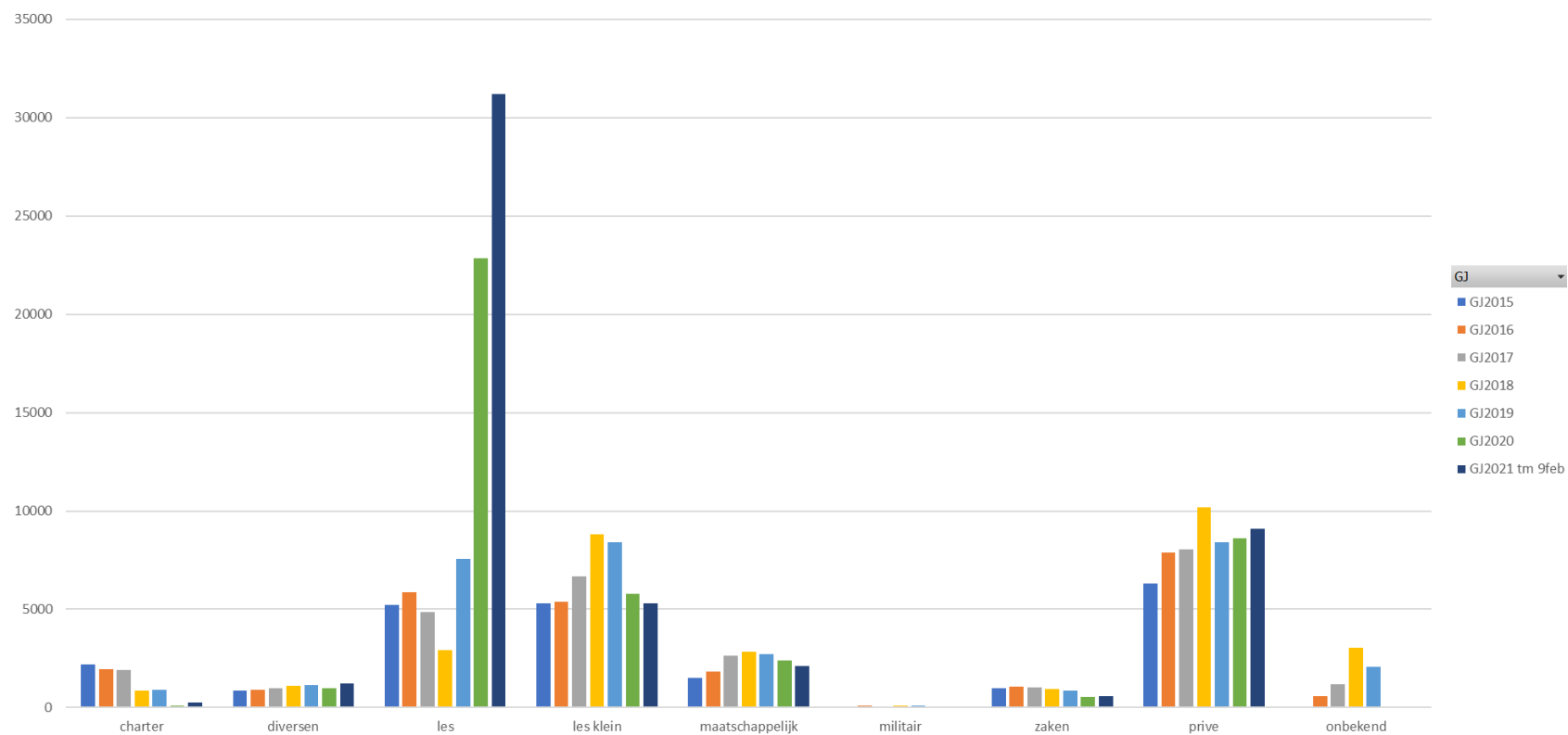
Verkeersbeeld: (G)root, (H)eli en (K)lein verkeer

aantallen bewegingen G K en H



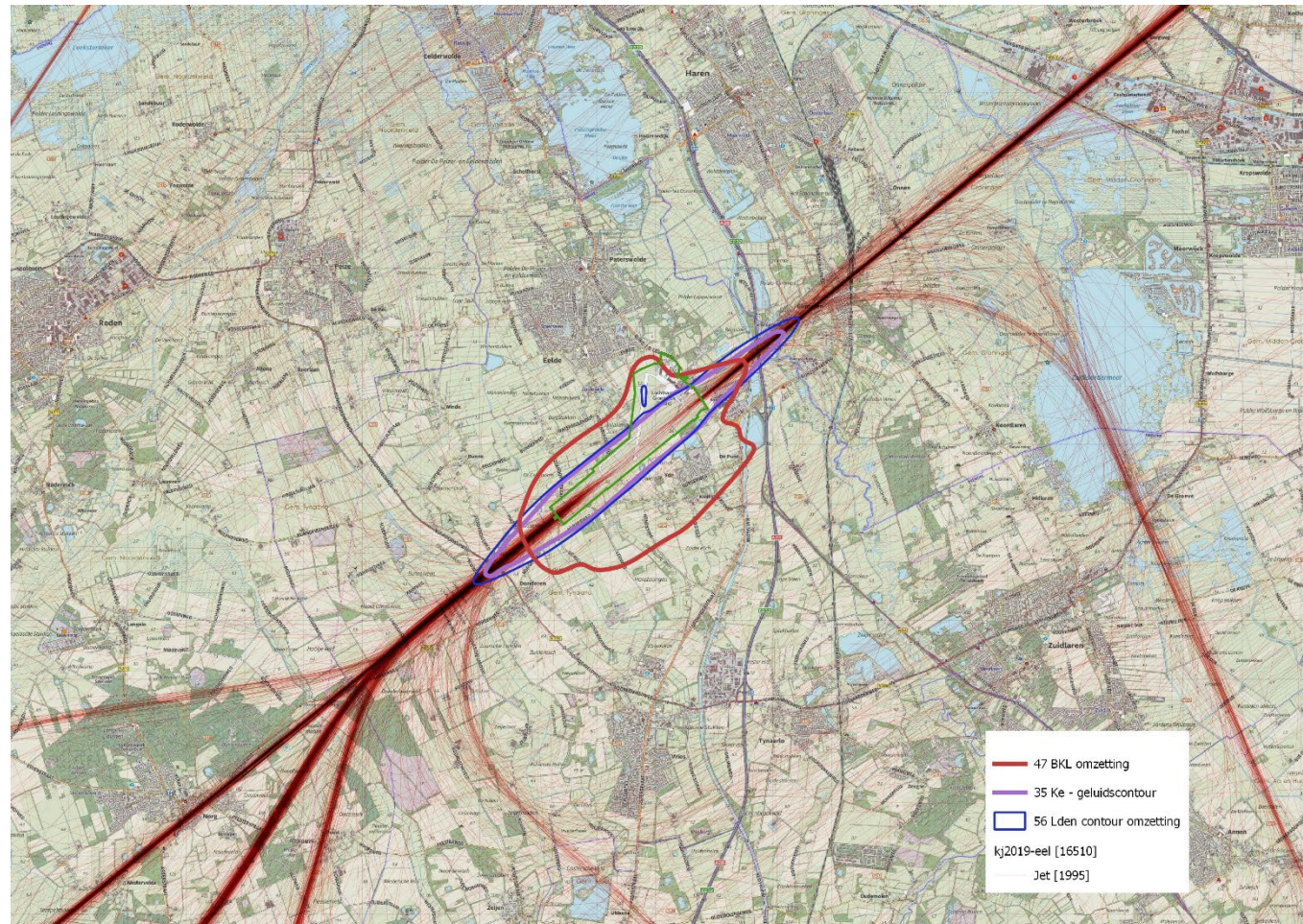


Gebruik GAE Verkeersbeeld



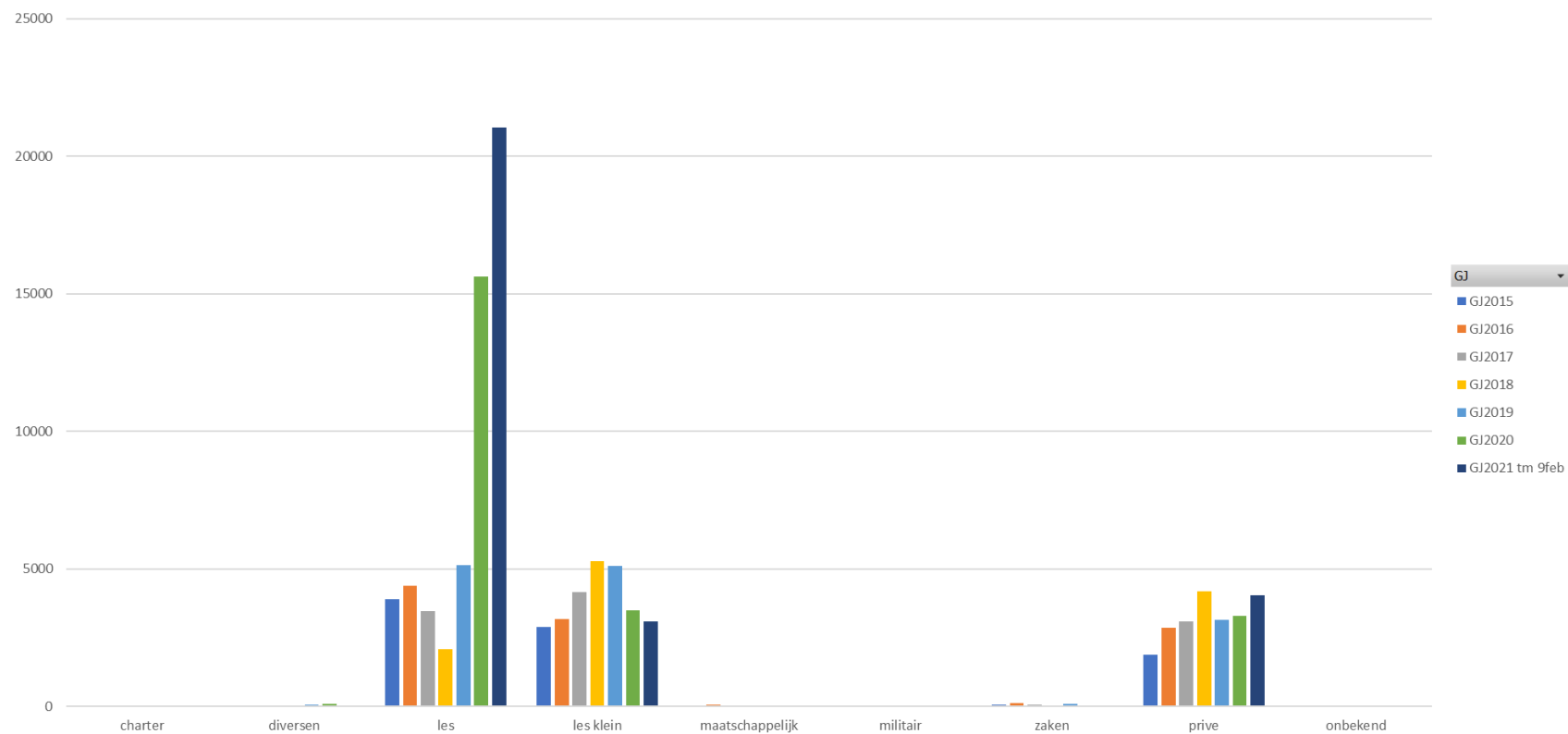


Routegebruik groot verkeer



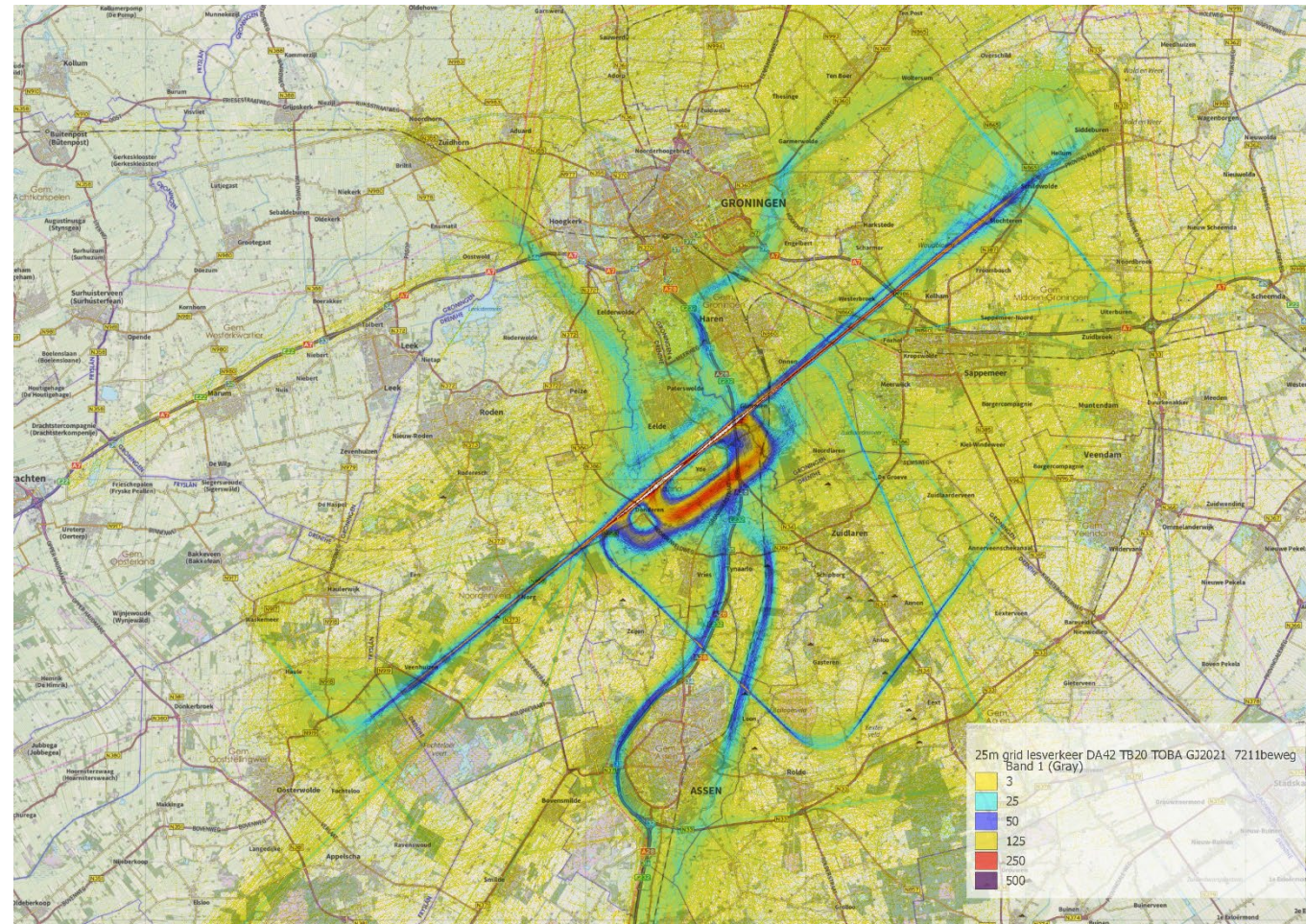


Gebruik GAE Circuitvluchten





Routegebruik klein verkeer





Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Toekomst



Toekomst

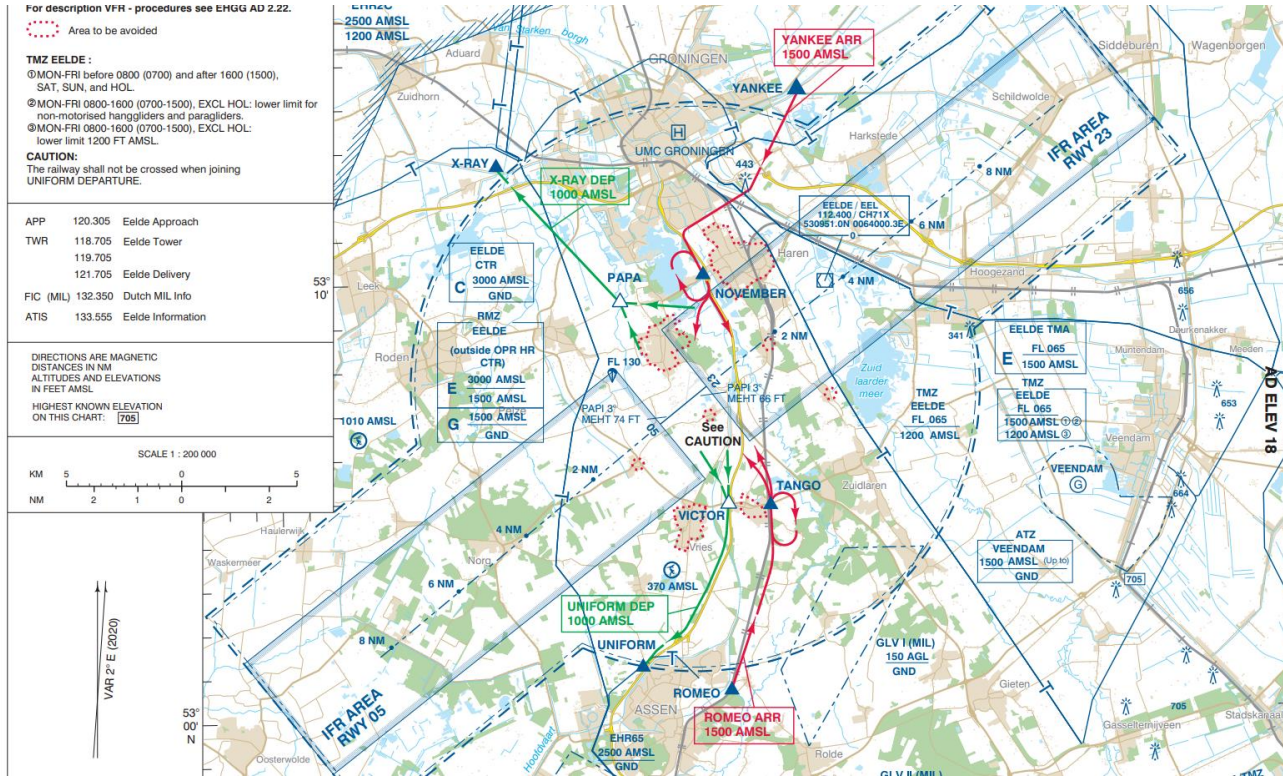
- Bij vaststelling van een Luchthavenbesluit:
 - 35 Ke en 47 bkl-contouren komen te vervallen en worden vervangen door een *56 L_{den} -contour*
 - Handhavingspunten komen op de koppen van de baan en daar waar de contour aaneengesloten bebouwing raakt
 - Aanvullende handhavingspunten zijn mogelijk
 - Aanvullende afspraken zijn mogelijk
- Nieuwe rekenmodellen (in ontwikkeling)
 - Doc29 ter vervanging van het huidige Nederlands Rekenmodel NRM
 - NORAH voor helikoptergeluid
 - Andere contouren en grenswaarden

Vliegroutes Groningen Airport Eelde

Michiel Adema en Stefan Blauw



Routes op basis van zicht (VFR)

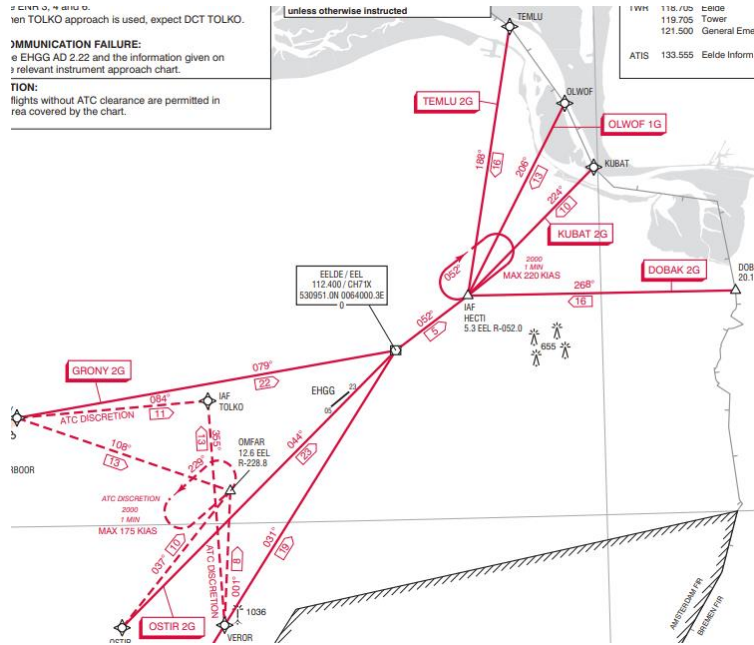


Het verkeerscircuit



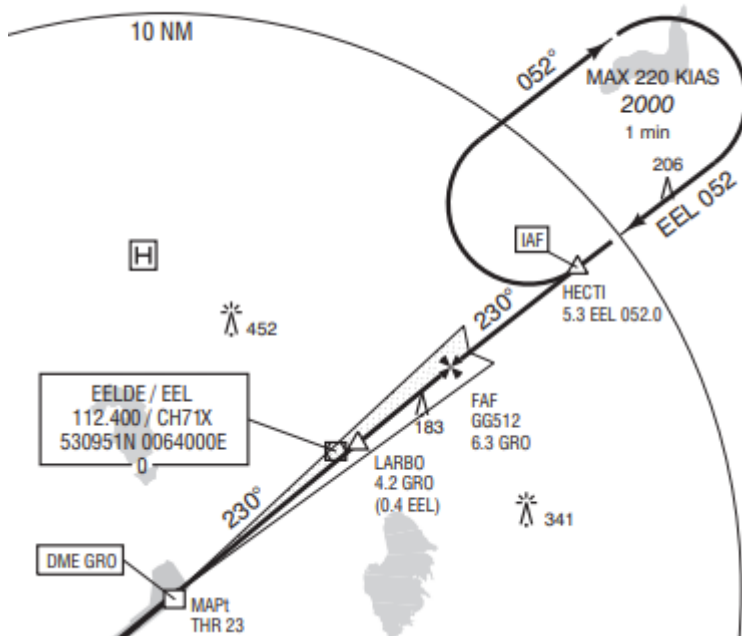
Routes op basis van instrumenten (IFR)

Standaard naderingsroutes



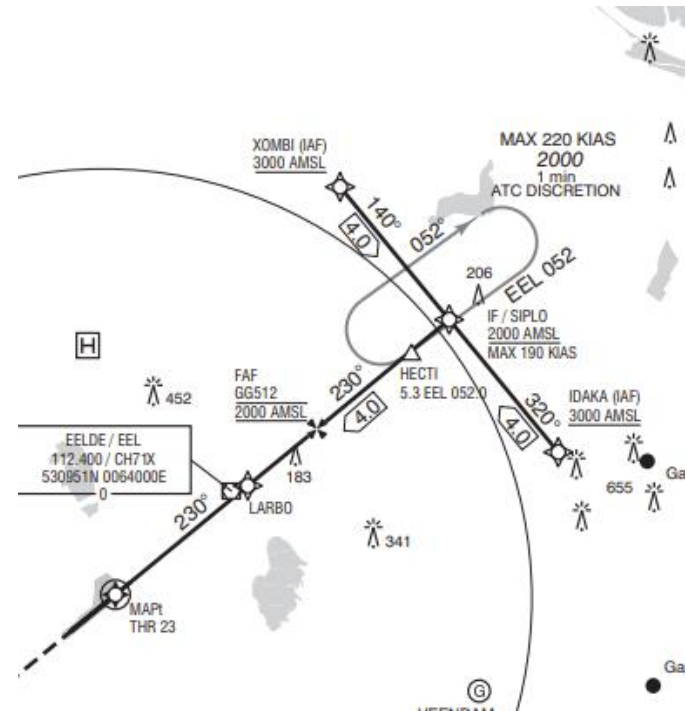
Instrument Landing System

Op basis van grondbakens

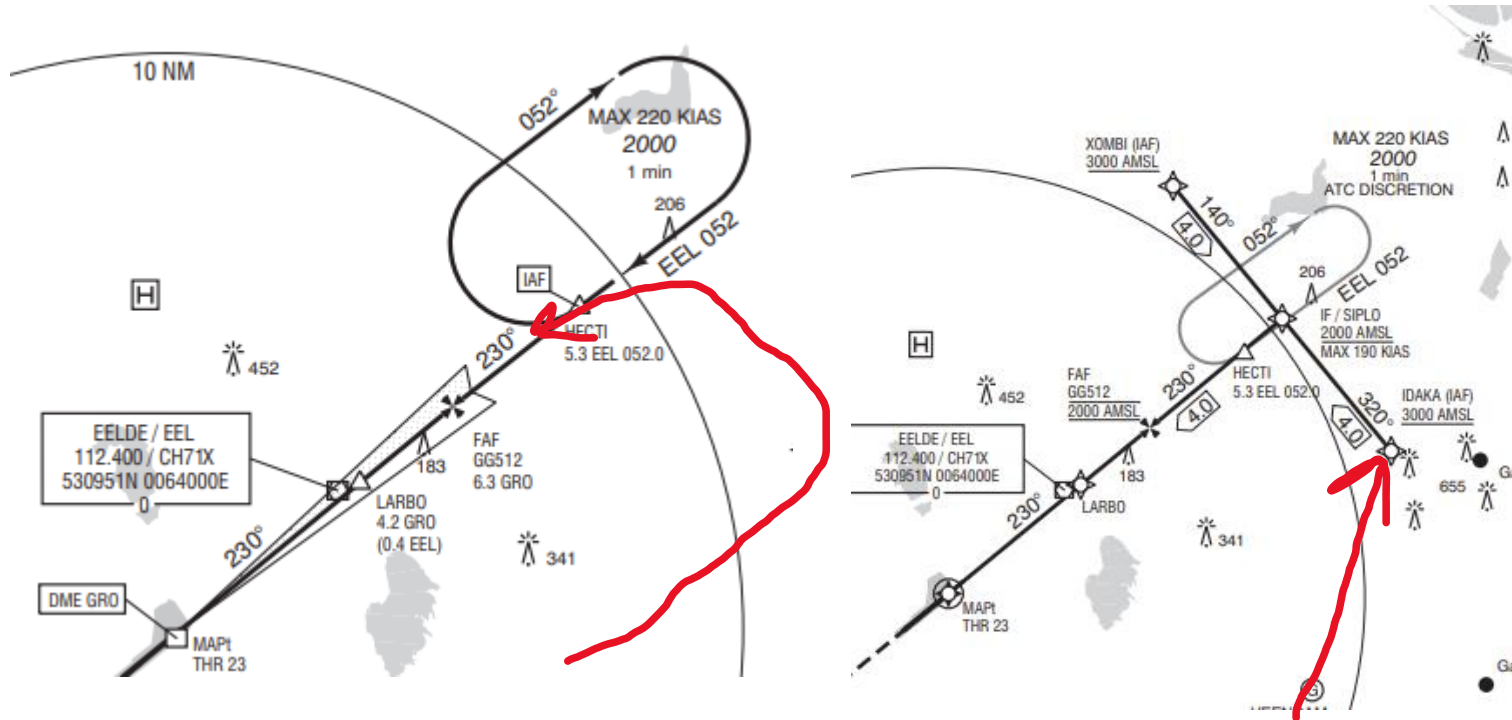


Required Navigation Performance

Op basis van satellieten



Gebruik van radar voor koersinstructies



ILS-nadering voorzien van RNP-punten

Toevoegen van twee punten aan de instrumentnadering die normaliter voor de RNP (“GPS”) nadering worden gebruikt ten behoeve van een efficiëntere afhandeling van de ILS-nadering .

De vlieger hoeft niet meer de 180°-draai te maken om de eindnadering aan te vangen.

Dat levert een tijdwinst van ongeveer 3 minuten op.

Afhandeling van verkeer zonder radar

