



Stichting Ondersteuning
Commissie Regionaal Overleg
Luchthaven Eelde

Meldingenloket vliegverkeer GAE

Meldingenrapportage

2024

Het meldingenloket vliegverkeer GAE wordt mede mogelijk gemaakt door:

provincie **D**renthe



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde	4
2.1	Vliegtuigbewegingen lijnvluchten	5
2.2	Vliegtuigbewegingen vakantievluchten en incidentele chartervluchten	5
2.3	Vliegtuigbewegingen zakenvluchten	5
2.4	Vliegtuigbewegingen lesvluchten	5
2.5	Vliegtuigbewegingen maatschappelijke vluchten	6
2.6	Vliegtuigbewegingen overig verkeer	6
3	Algemeen beeld meldingen	7
4	Meldingen nader geanalyseerd	10
4.1	Meldingen per aanleiding hinder	10
4.2	Meldingen per vluchtsoort	11
4.3	Meldingen verdeeld over etmaal	12
4.4	Meldingen per plaats waarneming	13
4.5	Type vliegtuigen	18
5	Overleg en melden van meldingen	21
6	Conclusie	22
	Bijlage 1 Achtergrondinformatie	2
	Bijlage 2 Verklarende lijst	3
	Bijlage 3 EH-AD-2.EHGG-VAC-1	0

1 Inleiding

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

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.

Rollen

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 luchthavens. Daarnaast zijn er regels die gaan over het gebruik van de vertekroutes, 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. De handhavingsrapportage 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.

Klik [hier](#) voor de handhavingsrapportage (onder 'Nationale luchthavens').

Het loket kan als er na onderzoek een mogelijke 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 de Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde) faciliteert. Het loket opereert los van de 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.

De CRO luchthaven Eelde wordt gesubsidieerd door het ministerie van IenW.

Het loket wordt gefinancierd (gesubsidieerd) door de provincies Drenthe en Groningen.

¹ Toezichthouder van het ministerie van IenW.

Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde

De 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.

Het meldingenrapport wordt door het loket ter informatie voorgelegd aan en besproken door de leden in de overleggen van de CRO luchthaven Eelde.

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 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 geregistreerde melding wordt handmatig door het loket onderzocht. Hierbij wordt de melding, indien mogelijk, aan de hand van de FANOMOS2 gegevens gekoppeld aan een vliegbeweging.

Conform afspraak verzorgt het loket rapportages over de ontvangen meldingen. Deze rapportages verschijnen in de volgende vormen:

- Maandrapportages: deze rapportages geven een overzicht van de in de betreffende maand ingediende meldingen;
- Kwartaalrapportages: deze rapportages vermelden de aantallen meldingen die zijn ontvangen en details over de vluchten waaraan de meldingen kunnen worden gekoppeld.
- Jaarrapportage: Jaarlijks wordt een integrale rapportage opgesteld over het gehele kalenderjaar. Deze rapportage biedt naast een overzicht van de ontvangen meldingen tevens inzicht in details over de vluchten waaraan de meldingen gekoppeld zijn.

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 en/of correcties.

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

² Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium

³ Flight track and Aircraft NOise Monitoring System2

2 Gebruiksgegevens Groningen Airport Eelde

In het kalenderjaar 2024 zijn in totaal 58.014 vliegtuigbewegingen uitgevoerd op Groningen Airport Eelde. Het gebruik van het vliegveld is in zijn totaliteit toegenomen met 2.270 bewegingen.

Bron gebruiksgegevens: GAE.

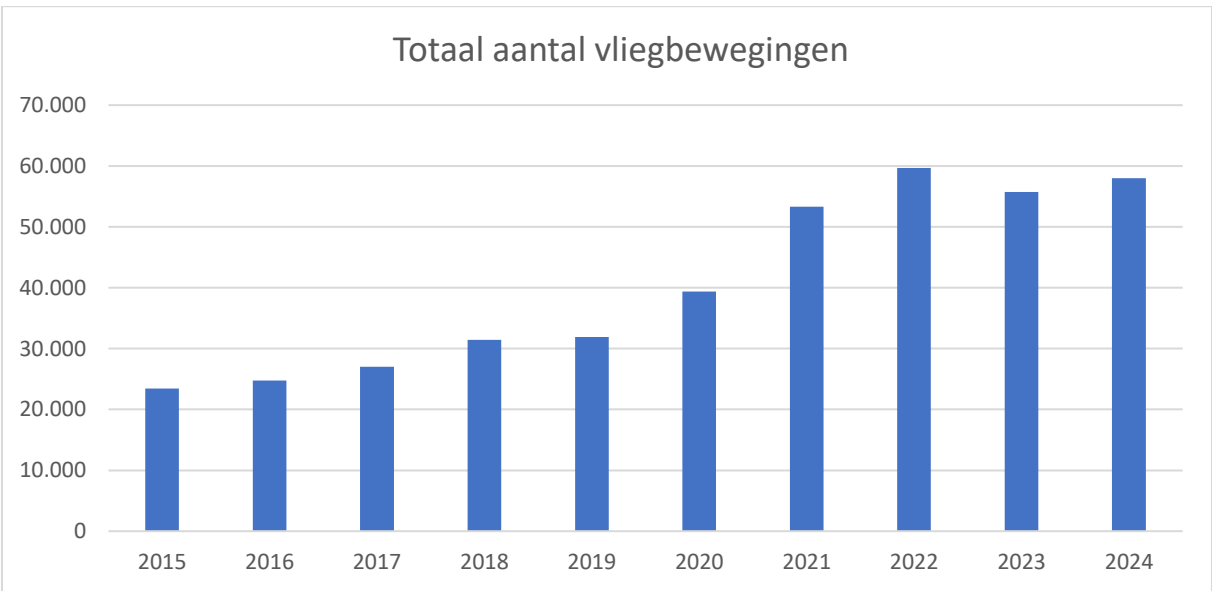
Tabel 1 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (per jaar)

	Vluchtsort							Totaal
	Lijnvluchten	Vakantievvluchten	Incidentele chartervluchten	Zakenvluchten	Lesvluchten	Maatschappelijke vluchten	Overig verkeer	
Totaal 2024	0	677	49	1.955	42.616	3.202	9.515	58.014
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

Tabel 2 Aantal vliegtuigbewegingen GAE

Vluchtsort	2024		2023		2022		2021		2020	
	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%	Totaal	%
Lijnvluchten	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	320	1%
Vakantievvluchten	677	1%	638	1%	628	1%	213	0%	127	0%
Incidentele chartervluchten	49	0%	93	0%	76	0%	17	0%	17	0%
Zakenvluchten	1.955	3%	2.025	4%	2.084	3%	1.627	3%	1.196	3%
Lesvluchten	42.616	73%	39.572	71%	42.819	72%	38.309	72%	27.027	69%
Maatschappelijke vlucht	3.202	6%	3.320	6%	3.292	6%	2.369	4%	2.516	6%
Overig verkeer	9.515	16%	10.096	18%	10.765	18%	10.760	20%	8.185	21%
Totaal	58.014	100%	55.744	100%	59.664	100%	53.295	100%	39.388	100%

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



Grafiek 1 Totaal aantal vliegbewegingen 2015-2024

2.1 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.

2.2 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.

2.3 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					
	Zakenvlucht	Taxivlucht	Survey- en fotovlucht	Vrachtlucht	Rondvlucht	Totaal
Totaal 2024	607	385	931	1	31	1.955
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

2.4 Vliegtuigbewegingen lesvluchten

Het aantal vliegbewegingen van lesvluchten ligt hoger dan in 2023. 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). De bewegingen van de KLM Flight Academy laten een stijging zien, die van andere organisaties laten een daling zien.

Tabel 4 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (lesvluchten)

	Lesvluchten		
	KFA	Overig	Totaal
Totaal 2024	38.362	4.254	42.616
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

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)

2024	Totaal
KFA	38.362
AIS Flight Academy	1.456
Wings over Holland	1.336
EFTC	385
HeliCentre	303
Special Air Services	150
MATC	137
Overig	487
Totaal	42.616

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

2.5 Vliegtuigbewegingen maatschappelijke vluchten

De MMT-helikopter vluchten⁴, ambulance vluchten⁵, 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 2024	2.869	231	22	80	0	3.202
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

2.6 Vliegtuigbewegingen overig verkeer

Tabel 7 Aantal vliegtuigbewegingen GAE (overig verkeer)

	Overig verkeer					Totaal
	Positievlucht	Privevlucht	Proefvlucht	Technische vlucht	Overige vluchten	
Totaal 2024	445	9.022	8	24	16	9.515
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

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

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

3 Algemeen beeld meldingen

In dit hoofdstuk worden de cijfers van de in 2024 ontvangen meldingen over hinder gepresenteerd.

In totaal zijn er 1.894 meldingen via de website bij het loket ingediend in 2024. Van deze meldingen worden 60 niet opgenomen in deze rapportage, zie verdeling:

Geen betrekking op GAE:	11 meldingen.
Buiten onderzoeksgebied loket:	38 meldingen.
Dubbel ingediend:	7 melding.
Te laat ingediend:	2 meldingen.
In de toekomst:	2 meldingen.

Van de resterende 1.834 meldingen die als basis dienen voor deze rapportage, geldt een methodologische beperking voor de analyse. Een frequente melder is gedefinieerd als iemand die jaarlijks 50 meldingen of meer indient. Meldingen van frequente melders worden vanaf hun vijftigste melding uitsluitend geregistreerd en zijn uitgesloten van analyse in het vliegtuigvolgsysteem. De analyse wordt uitgevoerd op de eerste 49 meldingen van de frequente melder. In 2024 zijn 1.295 meldingen van frequente melders op deze wijze alleen geregistreerd.

De koppeling aan een vliegbeweging werd uitsluitend uitgevoerd op de resterende (539) meldingen. Hierbij werd onderscheid gemaakt tussen meldingen die aan een vliegbeweging konden worden gekoppeld (getraceerd) en meldingen waarbij dit niet mogelijk was (niet getraceerd).

Tabel 8 Meerjarenoverzicht ingediende meldingen

Maand	Getraceerd	Niet getraceerd	Alleen geregistreerd	Totaal
januari	76	34	174	284
februari	24	2	166	192
maart	32	11	265	308
april	64	6	112	182
mei	55	6	177	238
juni	28	7	95	130
juli	33	10	188	231
augustus	45	7	19	71
september	24	3	27	54
oktober	19	3	41	63
november	4	5	18	27
december	33	8	13	54
Totaal	437	102	1.295	1.834

	Getraceerd	Niet getraceerd	Alleen geregistreerd	Totaal
2023	608	84	1.586	2.278
2022	807	167	542	1.516
2021	1.189	244	1.710	3.143
2020	1.722	603	0	2.325

Het aantal ingediende meldingen is in 2024 (1.834) afgenomen in vergelijking met 2023 (2.278). Het totaal aantal ingediende geanalyseerde meldingen bedroeg in 2024 in totaal 539. Dit is een daling ten opzichte van de 692 in 2023.

In onderstaande tabel het aantal meldingen in vergelijking met het aantal vliegbewegingen. In 2024 resulteerde een totaal van 1.835 meldingen en 58.014 vliegbewegingen in een percentage van 3,2 % meldingen ten opzichte van het totaal aantal vliegbewegingen. Dit percentage daalde ten opzichte van 2023 (4,1 %).

Tabel 9 Vergelijking meldingen en vliegbewegingen

Jaartal	Aantal meldingen	Aantal vliegbewegingen	%
Totaal 2024	1.834	58.014	3,2%
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%

Onderstaande tabel toont het aantal melders en meldingen per jaar (2020 – 2024), met een specificatie voor ‘overige melders’ en ‘frequente melders’.

Tabel 10 Aandeel meldingen van frequente en overige melders

	2024	2023	2022	2021	2020
Totaal aantal melders	154	139	192	226	127
Totaal aantal meldingen	1.834	2.278	1.516	3.142	2.325
Aantal 'overige melders'	151	133	184	216	121
Aantal 'frequente melders'	3	6	8	10	6
Aantal meldingen van 'overige melders'	392	400	575	736	296
Aantal meldingen van 'frequente melders'	1.442	1.878	941	2.406	2.029

2020 – 2023

Het aantal meldingen in 2020 (2.325) en 2021 (3.142) vielen samen met de periode van Corona-maatregelen. Er kan een verband zijn tussen deze maatregelen en het aantal meldingen.

2022 liet een afname zien in zowel het totaal aantal melders (192) als het totaal aantal meldingen (1.516).

In 2023 was het totaal aantal melders (139) lager in vergelijking met 2022. Tegelijkertijd was er een stijging in het aantal meldingen in vergelijking met 2022. Binnen deze meldingen was er een afname te zien bij de ‘overige melders’ (van 575 naar 400) en een toename bij het aantal meldingen van frequente melders (van 941 naar 1.878).

2024

In 2024 werden 1.834 meldingen geregistreerd, afkomstig van 154 melders. Dit vertegenwoordigt een daling van 444 meldingen ten opzichte van 2023, terwijl het aantal melders een stijging vertoond.

Het aantal ‘overige melders’ (151) laat een stijging zien ten opzichte van 2023 (133). Het aantal meldingen van de ‘overige melders’ is vergelijkbaar met 2023. Deze melders dienden 21 % van de meldingen in en vertegenwoordigt 98 % van het totaal aantal melders.

Het aantal frequente melders (3) is gedaald ten opzichte van eerdere jaren. De 3 frequente melders dienden 79 % van het totaal aantal meldingen in. Deze melders vertegenwoordigen 2 % van het totaal aantal melders.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de melders en het bijbehorende aantal meldingen in 2024, gerangschikt op basis van het aantal meldingen per melder. Één melder is verantwoordelijk voor 1.119 meldingen, wat 61 % van het totale aantal meldingen in 2024 is. 100 melders hebben elke één melding ingediend.

Tabel 11 Meldingen per melder

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	1.119	1.119
1	192	192
1	131	131
1	37	37
1	29	29
1	22	22
1	17	17
1	14	14
1	10	10
1	9	9
1	8	8
3	7	21
2	6	12
5	5	25
7	4	28
8	3	24
18	2	36
100	1	100
154	1.616	1.834

4 Meldingen nader geanalyseerd

Zoals eerder in dit rapport gedefinieerd, worden meldingen van frequente melders vanaf hun vijftigste melding alleen geregistreerd en niet geanalyseerd in het vliegtuigvolgsysteem. In 2024 werden 1.295 meldingen op deze wijze geregistreerd en zijn derhalve uitgesloten van detailanalyse.

De nadere analyse van de meldingen richt zich op de resterende 539 meldingen (getraceerde en niet getraceerde meldingen). Deze set omvat alle meldingen van overige melders en de eerste 49 meldingen van frequente melders.

4.1 Meldingen per aanleiding hinder

Een melder geeft bij het indienen van een melding de aanleiding van de hinder op basis van een keuzelijst. Het gaat om overlast zoals deze door de melder wordt ervaren. Onderstaande tabel toont de verdeling van de aanleiding van de hinder, zoals deze door de melders is aangegeven.

Tabel 12 Aanleiding ervaren hinder (door melder aangegeven)

2024	Laag overvliegen	Overvliegen	Circuitvliegen	Rondvliegen	Starten	Nachtvlucht	Landen	Totaal
januari	35	18	46	5	4	0	2	110
februari	6	6	12	1	0	1	0	26
maart	11	3	14	12	1	2	0	43
april	15	31	8	14	1	0	1	70
mei	29	22	1	5	2	1	1	61
juni	15	6	5	8	1	0	0	35
juli	24	5	6	6	0	2	0	43
augustus	32	5	6	5	4	0	0	52
september	16	2	0	8	1	0	0	27
oktober	10	2	5	4	1	0	0	22
november	4	0	4	1	0	0	0	9
december	6	30	4	0	1	0	0	41
Totaal	203	130	111	69	16	6	4	539

De meeste melders hebben aangegeven hinder te ervaren door vliegtuigen welke laag overvliegen (203), gevolgd door overvliegen (130) en circuitvliegen (111).

4.2 Meldingen per vluchtsoort

In totaal werden 437 meldingen in 2024 gekoppeld in het vliegtuigvolgsysteem aan een vliegbeweging. Dit zijn de getraceerde meldingen. Deze meldingen zijn per vluchtsoort uitgewerkt in onderstaande tabel. De meeste meldingen zijn via het vliegtuigvolgsysteem gekoppeld aan een lesvlucht (285), zie onderstaande tabel.

Tabel 13 Getraceerde meldingen per vluchtsoort

Vluchtsoort	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal 2024
Lesvlucht	100	94	56	35	285
Chartervlucht	2	17	16	7	42
Overig verkeer	10	9	14	7	40
Zakenvlucht	7	10	5	3	25
Survey-/Fotovlucht	5	8	2	1	16
MMT-helikoptervlucht	6	4	4	1	15
Militaire vlucht	0	2	4	1	7
Ambulance vlucht	2	2	1	1	6
Onbekend toestel (6)	0	1	0	0	1
Totaal	132	147	102	56	437

6

De meeste getraceerde meldingen gekoppeld aan lesvluchten hadden betrekking op lesvluchten van de KLM Flight Academy (200), gevolgd door NNAC (35) en Wings over Holland (19).

Tabel 14 Getraceerde meldingen over lesvluchten per vliegschool

Maatschappij	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal
KLM Flight Academy	72	59	36	33	200
NNAC	16	16	3	0	35
Wings over Holland	2	10	5	2	19
AIS Flight Academy	6	4	5	0	15
Advanced Flight Manoeuvring Training (AFMT)	2	4	2	0	8
European Flight Training Center B.V.	0	0	3	0	3
Rotor & Wings	1	0	1	0	2
Aero Noord FTO	0	1	0	0	1
Special Air Services	1	0	0	0	1
Zelf Vliegen	0	0	1	0	1
Totaal	100	94	56	35	285

⁶ Een voor het loket onbekend toestel.

Tabel 15 Getraceerde meldingen over survey-/fotovluchten per maatschappij

Maatschappij	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal
Slagboom en Peeters	2	7	0	0	9
Kavel 10 B.V.	2	1	0	1	4
Bioflight	0	0	2	0	2
Aerodata Surveys Nederland	1	0	0	0	1
Totaal	5	8	2	1	16

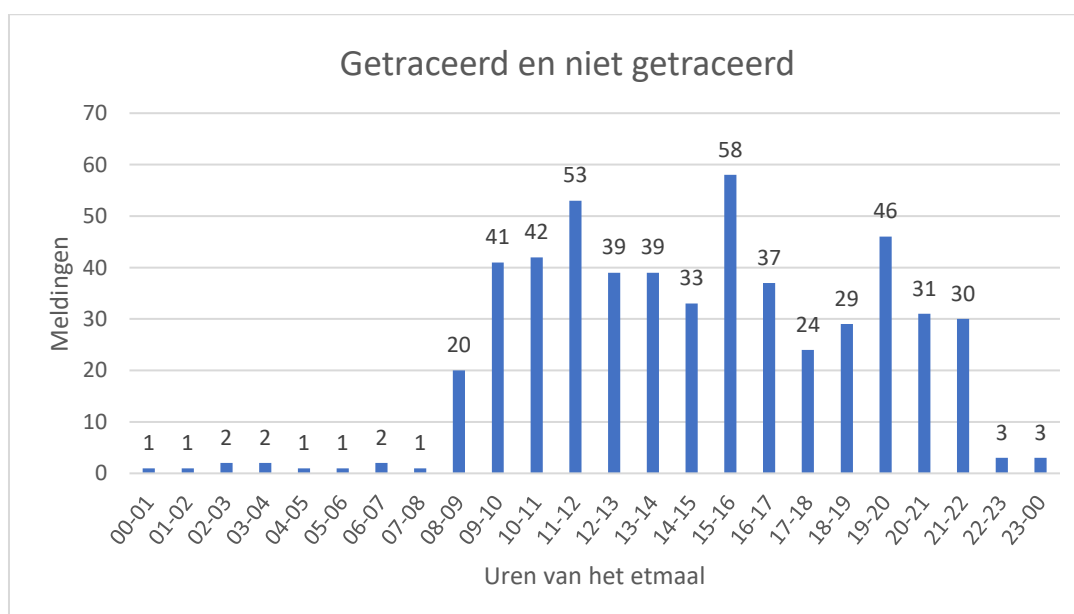
Bij bovenstaande meldingen betrof het in alle gevallen een survey-/fotovlucht.

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

Maatschappij	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal
Skyline Aviation	4	4	3	1	12
Royal Air Force	3	0	0	0	3
Anders	0	3	0	0	3
DDA Classic Airlines	0	0	1	0	1
Vliegbedrijf Tom van der Meulen	0	0	0	1	1
SAS (Air Ambulance)	0	0	1	0	1
Netjets	0	0	0	1	1
Kavel 10 B.V.	0	1	0	0	1
NLR	0	1	0	0	1
Opegieka	0	1	0	0	1
Totaal	7	10	5	3	25

4.3 Meldingen verdeeld over etmaal

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



In de nachtperiode betrof het meldingen over maatschappelijke vluchten (6 ambulance vluchten⁷ en 6 MMT-helikopter vluchten⁸).

Tabel 17 Getraceerde meldingen naar tijdsperiode en soort vlucht

		Lesvlucht	Zakenvlucht	Survey-vlucht/ Fotovlucht	Overig verkeer	Chartervlucht	MMT-helikopter vlucht	Ambulance vlucht	Militaire vlucht	Onbekend toestel	Totaal
Dag	06:30 - 19:00	225	21	16	37	26	6	0	7	1	339
Avond	19:00 - 23:00	60	4	0	3	16	3	0	0	0	86
Nacht	23:00 - 06:30	0	0	0	0	0	6	6	0	0	12
Totaal		285	25	16	40	42	15	6	7	1	437

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

	Lesvlucht	Zakenvlucht	Survey- /Fotovlucht	Overig verkeer	Chartervlucht	MMT- helikopter	Ambulance vlucht	Militaire vlucht	Onbekend toestel	Totaal
Maandag	60	0	4	2	6	1	0	0	0	73
Dinsdag	64	5	0	6	2	1	2	1	1	82
Woensdag	45	9	5	6	2	0	2	2	0	71
Donderdag	53	3	1	8	2	5	0	0	0	72
Vrijdag	30	2	1	8	8	3	1	4	0	57
Zaterdag	23	4	1	6	12	3	1	0	0	50
Zondag	10	2	4	4	10	2	0	0	0	32
Totaal	285	25	16	40	42	15	6		1	437

Op zondag werden er geen lesvluchten uitgevoerd door de KLM Flight Academy. De getraceerde meldingen over lesvluchten op die dag zijn afkomstig van lesvluchten van de NNAC (6), Wings over Holland (2), Aero Noord FTO (1) en Special Air Services (1).

4.4 Meldingen per plaats waarneming

In onderstaande tabel de meldingen per plaats waarneming.

Tabel 19 Meldingen per plaats waarneming (vanaf 10 meldingen)

Plaats waarneming	Getraceerd	Niet getraceerd	Alleen geregistreerd	Totaal
Eelde	54	39	1.070	1.163
Haren	82	4	143	229
Yde	54	6	82	142
Glimmen	83	20	0	103
Norg	37	6	0	43
Donderen	19	1	0	20
Bunne	10	5	0	15
Overig	98	21	0	119
Totaal	437	102	1.295	1.834

De plaatsen vanaf 50 ingediende getraceerde meldingen worden verder geanalyseerd (Glimmen, Haren, Eelde en Yde).

⁷ Medische vluchten, of ambulance vluchten, zijn vluchten die worden uitgevoerd t.b.v. het vervoer van onder andere donororganen of transplantatieteam. Voor deze vluchten heeft GAE ontheffing, zodat deze ook buiten de reguliere openingstijden mogen worden uitgevoerd. Bron: [Groningen Airport Eelde](#)

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

Meldingen Glimmen

Uit Glimmen zijn 103 meldingen ontvangen van in totaal 21 melders.

Tabel 20 Aantal meldingen per melder (Glimmen)

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	22	22
1	17	17
1	14	14
1	10	10
1	7	7
1	6	6
1	5	5
1	4	4
1	3	3
3	2	6
9	1	9
21	Totaal	103

Van de 103 ingediende meldingen zijn 83 meldingen via het vliegtuigvolgsysteem getraceerd, 20 meldingen zijn niet getraceerd.

Tabel 21 Kwalificatie van de vluchtsoorten (Glimmen)

Vluchtsoort	Kwalificatie			Totaal
	Vertrekkend	Inkomend	Circuit	
Lesvlucht	3	14	30	47
Chartervlucht	10	2	0	12
Overig verkeer	5	1	2	8
Zakenvlucht	2	3	0	5
Militaire vlucht	0	5	0	5
Ambulance vlucht	0	3	0	3
MMT-helikoptervlucht	1	2	0	3
Totaal	21	30	32	83

Van de getraceerde meldingen betrof het in de meeste gevallen een lesvlucht (47), waarbij circuit gevlogen werd (30).

Tabel 22 Lesvluchten per kwalificatie (Glimmen)

Maatschappij	Kwalificatie			Totaal
	Circuit	Inkomend	Vertrekkend	
KLM Flight Academy	25	10	1	36
Wings over Holland	5	0	0	5
European Flight Training Center B.V.	0	1	1	2
AIS Flight Academy	0	2	0	2
Zelf Vliegen	0	1	0	1
Special Air Services	0	0	1	1
Totaal	30	14	3	47

De meeste gekoppelde meldingen hadden betrekking op circuit vliegende lesvliegtuigen van de KLM Flight Academy (36).

Meldingen Haren

Uit Haren zijn 229 meldingen ontvangen van in totaal 8 melders, waarvan 1 frequente melder⁹.

Tabel 23 Aantal meldingen per melder (Haren)

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	192	192
1	29	29
2	2	4
4	1	4
8	Totaal	229

Van de 229 ingediende meldingen zijn 82 meldingen via het vliegtuigvolgsysteem getraceerd, 4 meldingen zijn niet getraceerd. 143 meldingen van de frequente melder zijn alleen geregistreerd.

Tabel 24 Kwalificatie van de vluchtsoorten (Haren)

Vluchtsoort	Kwalificatie				
	Vertrekkend	Inkomend	Circuit	Overvliegen	Totaal
Lesvlucht	5	58	1	5	69
Survey-/Fotovlucht	0	0	0	6	6
Overig verkeer	0	3	0	0	3
Chartervlucht	2	0	0	0	2
Zakenvlucht	0	1	0	0	1
Onbekend toestel	0	1	0	0	1
Totaal	7	63	1	11	82

Van de getraceerde meldingen betrof het in de meeste gevallen een lesvlucht (58), waarbij een nadering uitgevoerd werd (58) via YANKEE ARR (zie Bijlage 3 EH-AD-2.EHGG-VAC-1).

Tabel 25 Lesvluchten per kwalificatie (Haren)

Maatschappij	Kwalificatie				
	Circuit	Inkomend	Vertrekkend	Overvliegen	Totaal
KLM Flight Academy	1	42	1	2	46
NNAC	0	15	0	2	17
Wings over Holland	0	0	3	0	3
Advanced Flight Manoeuvring Training (AFMT)	0	1	0	1	2
AIS Flight Academy	0	0	1	0	1
Totaal	1	58	5	5	69

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

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

Meldingen Eelde

Uit Eelde zijn 1.163 meldingen ontvangen van in totaal 19 melders, waarvan 1 frequente melder¹⁰.

Tabel 26 Aantal meldingen per melder (Eelde)

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	1.119	1.119
1	8	8
2	7	14
1	5	5
1	3	3
1	2	2
12	1	12
19	Totaal	1.163

Van de 1.163 ingediende meldingen zijn 54 meldingen via het vliegtuigvolgsysteem getraceerd, 39 meldingen zijn niet getraceerd. 1.070 meldingen van de frequente melders zijn alleen geregistreerd.

Tabel 27 Kwalificatie van de vluchtsoorten (Eelde)

Vluchtsoort	Kwalificatie				
	Vertrekkend	Inkomend	Circuit	Overvliegen	Totaal
Lesvlucht	13	7	17	1	38
MMT-helikoptervlucht	4	5	0	0	9
Overig verkeer	2	2	0	0	4
Survey-/Fotovlucht	1	0	0	0	1
Chartervlucht	1	0	0	0	1
Militaire vlucht	1	0	0	0	1
Totaal	22	14	17	1	54

Van de getraceerde meldingen betrof het in de meeste gevallen een lesvlucht (17), waarbij een circuit gevlogen werd.

Tabel 28 Lesvluchten per kwalificatie (Eelde)

Maatschappij	Kwalificatie				
	Circuit	Inkomend	Vertrekkend	Overvliegen	Totaal
KLM Flight Academy	9	7	9	1	26
NNAC	8	0	1	0	9
AIS Flight Academy	0	0	1	0	1
European Flight Training Center B.V.	0	0	1	0	1
Advanced Flight Manoeuvring Training (AFMT)	0	0	1	0	1
Totaal	17	7	13	1	38

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

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

Meldingen Yde

Uit Yde zijn 142 meldingen ontvangen van in totaal 8 melders, waarvan 1 frequente melder¹¹.

Tabel 29 Aantal meldingen per melder (Yde)

Aantal melders	Aantal meldingen	Totaal meldingen
1	131	131
1	4	4
1	2	2
5	1	5
8	Totaal	142

Van de 142 ingediende meldingen zijn 54 meldingen via het vliegtuigvolgsysteem getraceerd, 6 meldingen zijn niet getraceerd. 82 meldingen van de frequente melder zijn alleen geregistreerd.

Tabel 30 Kwalificatie van de vluchtsoorten (Yde)

Vluchtsoort	Kwalificatie				
	Vertrekkend	Inkomend	Circuit	Overvliegen	Totaal
Lesvlucht	6	9	30	1	46
Overig verkeer	1	3	0	0	4
Survey-/Fotovlucht	0	0	0	1	1
Ambulance vlucht	1	0	0	0	1
MMT-helikoptervlucht	0	1	0	0	1
Zakenvlucht	1	0	0	0	1
Totaal	9	13	30	2	54

Van de getraceerde meldingen betrof het in de meeste gevallen circuit vliegende lesvluchten (30).

Tabel 31 Lesvluchten per kwalificatie (Yde)

Maatschappij	Kwalificatie				
	Circuit	Inkomend	Vertrekkend	Overvliegen	Totaal
KLM Flight Academy	24	3	3	1	31
Wings over Holland	2	1	2	0	5
AIS Flight Academy	1	2	0	0	3
NNAC	3	0	0	0	3
Rotor & Wings	0	1	1	0	2
Aero Noord FTO	0	1	0	0	1
Advanced Flight Manoeuvring Training (AFMT)	0	1	0	0	1
Totaal	30	9	6	1	46

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

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

4.5 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

Vliegtuigtype	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Totaal
TOBA	48	43	13	1	105
DA42	18	15	19	25	77
C172	16	16	4	1	37
B738	0	12	9	5	26
TB20	12	4	6	3	25
DA40	0	9	3	6	18
SR22	2	1	7	5	15
EC35	6	1	4	1	12
B38M	2	3	4	2	11
L39	3	4	3	1	11
Overig	25	39	30	6	100
Totaal	132	147	102	56	437

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	100
Geluidscategorie 2	15
PH-MLU	15
Geluidscategorie 4	49
PH-DFE	10
PH-ESB	9
PH-MLV	14
PH-MLW	16
Geluidscategorie 5	36
PH-MLO	12
PH-MLR	12
PH-MLS	12
AIS Flight Academy	3
Geluidscategorie 4	2
PH-VCF	2
Geluidscategorie 5	1
PH-MIS	1
Anders	2
-	2
D-EDET	2
Totaal	105

Tabel 34 Geluidscategorieën DA42

	Aantal meldingen
KLM Flight Academy	60
Geluidscategorie 3	1
PH-MFA	1
Geluidscategorie 4	3
PH-KFC	1
PH-KFD	1
PH-KFE	1
-	55
KLM7902	2
KLM7903	1
KLM7907	3
KLM7908	6
KLM7910	1
KLM7912	1
KLM7914	1
KLM7915	1
KLM7917	10
KLM7918	2
KLM7936	4
KLM7913	4
OE-UDH	1
KLM7932	3
KLM7909	2
KLM7922	1
KLM7925	12
Diamond DA42NG Twin Star	1
KLM7908	1
Wings over Holland	16
Geluidscategorie 3	16
PH-DTS	16
European Flight Training Center B.V.	1
-	1
D-GLBA	1
Totaal	77

5 Overleg en melden van meldingen

Vliegscholen

De meldingen met betrekking tot de KLM Flight Academy zijn (zonder persoonsgegevens) besproken met de KLM Flight Academy.

MMT

De meldingen met betrekking tot MMT-helikoptervluchten zijn (zonder persoonsgegevens) doorgegeven aan het MMT.

LVNL

De meldingen zijn onderzocht met behulp van het vliegtuigvolgsysteem. Dit onderzoek gaf in 9 gevallen aanleiding tot nader overleg met de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

ILT

Er zijn 10 meldingen doorgezonden naar ILT voor verder onderzoek.

Noot: het loket heeft een signaleringsfunctie. 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. Melders van vluchten die door ILT zijn onderzocht, zijn over de uitkomst geïnformeerd via de e-mail.

De ILT constateerde twee overtredingen en heeft deze vluchten overgedragen aan de Luchtvaartpolitie. Dit betrof een vlucht boven Rolde, waarbij onder de minimale vlieghoogte (1.000 ft, 300 meter) boven aaneengesloten bebouwing is gevlogen en een vlucht nabij Leek waarbij te laag is gevlogen.

Daarnaast zijn er twee gevallen geconstateerd van vliegen net onder de minimale vlieghoogte. De ILT heeft hiervoor een waarschuwing gegeven voor een vlucht boven Zuidlaren en heeft een vlieger voor een vlucht boven Bedum aangesproken.

6 Conclusie

Het loket heeft in het kalenderjaar 2024 de geregistreerde meldingen over de ervaren hinder van het vliegverkeer op, van en naar GAE geanalyseerd.

Het totale aantal vliegtuigbewegingen op GAE in 2024 bedroeg 58.014. Dit is een stijging van 2.270 ten opzichte van het voorgaande jaar (55.744 in 2023). Het totaal bedroeg 59.664 in 2022 en 56.401 in 2021.

De procentuele samenstelling van het vliegverkeer is in de periode 2021-2024 nagenoeg gelijk gebleven.

Lesvluchten voerden in totaal 42.616 bewegingen uit (73% van het totale verkeer). Dit is een stijging van 3.044 bewegingen ten opzichte van 39.572 bewegingen in 2023. In absolute aantallen lieten de zakenvluchten (1.955 bewegingen), vakantievvluchten (726 bewegingen), maatschappelijke vluchten (3.202 bewegingen) en overig verkeer (9.515 bewegingen) dalen ten opzichte van 2023.

Het totale aantal geregistreerde meldingen van hinder is gedaald tot 1.834 (was 2.278 in 2023).

Het totale aantal melders in 2024 bedroeg 154. Van deze melders behoorden 151 tot de 'overige melders'. Deze melders dienden in totaal 392 meldingen in (21% van het totaal). De overige 79% werden ingediend door drie 'frequente melders'. Eén melder diende 1.119 meldingen in.

De meest aangegeven aanleidingen voor ervaren hinder door de melders waren laag overvliegen, overvliegen en circuitvliegen.

De meeste getraceerde meldingen zijn gekoppeld aan lesvluchten.

De meeste getraceerde meldingen werden waargenomen in Glimmen, Haren, Eelde en Yde. De meldingen in Eelde zijn uitsluitend afkomstig van de 'overige melders'.

In totaal zijn 10 meldingen voorgedragen aan de ILT voor nader onderzoek. Dit resulteerde in de constateren van ILT van twee overtredingen en twee gevallen van vliegen net onder de minimale vlieghoogte, waarvoor waarschuwingen zijn gegeven.

Bijlage 1 Achtergrondinformatie

Informatie vliegroutes

Hoog in het luchtruim lopen grote doorgaande, internationale ‘snelwegen’ voor het vliegverkeer, de luchtverkeerswegen (of ATS-routes). Verkeer dat gestart is van GAE, voegt na vertrek als het ware in op deze snelwegen; verkeer dat op weg is naar GAE voegt vanaf de ATS-routes uit en vliegt het naderingsgebied van de luchthaven binnen.

Algemeen:

Vliegtuigen rijden niet als treinen op rails. Ze kunnen niet exact de aangewezen vertrekroute volgen. Hoe nauwkeurig een vliegtuig de route vliegt, hangt af van het type vliegtuig, het gewicht van de lading, de wind en zelfs van de navigatieapparatuur van het vliegtuig. Enige variatie tussen de vliegpaden van vliegtuigen is dus normaal, zeker nabij bochten in de route. Ditzelfde geldt voor naderende vliegtuigen.

Vertrekroutes:

Een vertrekkend toestel volgt van GAE een vertrekroute naar een punt waarop deze aansluit op een ATS-route, waarna het vliegtuig verder gaat op deze ATS-route. Een vertrekroute wordt aangeduid met de Engelse term Standard Instrument Departure (SID). Een SID bestaat uit een reeks vaste instructies (koers, hoogte en snelheid) die door de vlieger of boordcomputer worden opgevolgd.

Naderingsroutes:

Toestellen die GAE als bestemming hebben, komen aan de rand van het naderingsgebied (luchtverkeersleidingsgebied in de buurt van de luchthaven) van de luchthaven onder begeleiding van Luchtverkeersleiding Nederland. Die leidt elk toestel naar de landingsbaan door middel van koers- snelheids- en hoogte-instructies aan piloten. Zo worden naderende en startende toestellen op veilige afstand van elkaar gehouden, terwijl tegelijkertijd de capaciteit van het luchtruim en van de start- en landingsbaan zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt. Een naderingsroute wordt aangeduid met de Engels term Standard Terminal Arrival Route (STAR).

Circuits:

Naast bovengenoemde vertrek- en naderingsroutes zijn er circuits vastgesteld. Het circuit wordt zowel gebruikt voor les- en oefenvluchten als voor binnenkomende en vertrekkende toestellen.

Een circuitvlucht wordt in het kader van een lesvlucht uitgevoerd (starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen).

Informatie baan en baangebruik

GAE beschikt over een verharde start- en landingsbaan (baan 05-23). In de luchtvaart worden banen aangeduid met nummers. Baan 05-23 is 2.500 meter lang. Deze kan echter van twee richtingen worden gebruikt, zowel voor landingen als voor starts. Op basis van weersomstandigheden en –verwachtingen, baanbeschikbaarheid en overige relevante operationele factoren, bepaalt de luchtverkeersleiding in welke richting de baan wordt gebruikt. Vliegtuigen starten en landen zoveel mogelijk tegen de wind in. Daarom hangt de baankeuze voornamelijk af van de windrichting.

Ook het instrumentlandingssysteem (ILS) kan bepalend zijn voor de baankeuze. Met het ILS kunnen namelijk ook landingen worden uitgevoerd bij slecht zicht. Het ILS staat aan de meest gebruikte zijde van de landingsbaan, baan 23.

Daarnaast heeft GAE twee radiobakens: SO is de zogenoemde locator/localizer voor baan 23 (vlakbij Slochteren), VZ is de locator/localizer voor baan 05 (vlakbij Veenhuizen). Een locator/localizer doet dienst als navigatiehulpmiddel voor het aanvliegen van een landingsbaan.

Informatie vlieghoogtes

De minimale vlieghoogte boven aaneengesloten bebouwing is 300 meter (1.000 voet) boven het hoogst bebouwde punt in de omgeving. Boven andere gebieden geldt een minimale vlieghoogte van 150 meter (500 voet). Voor het circuit geldt een minimumhoogte van 150 meter (500 voet). De minimale vlieghoogten zijn altijd van toepassing, behalve wanneer lager vliegen noodzakelijk is om op te stijgen of te landen.

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.

Wings over Holland, AIS Flight Academy, Rotor & Wings, Special Air Services en Zelf Vliegen zijn vliegscholen gevestigd op Lelystad Airport. Aero Noord FTO is een vliegschool gevestigd op Vliegveld Hogeveen.

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. Slagboom en Peeters is gevestigd op Teuge International Airport. Bioflight is gevestigd op Roskilde Airport (Denemarken). Aerodata Surveys is gevestigd op Internationale Luchthaven Antwerp.

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.

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

