



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

# Handhavingsrapportage luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2018-2019

## Rectificatie d.d. 15 januari 2020

De paragrafen in dit rapport waarin beschreven staat dat de ILT in gebruikjaar 2018 één overtreding heeft geconstateerd moeten worden gewijzigd met de mededeling dat de ILT in gebruikjaar 2018 twee overtredingen heeft geconstateerd.

Deze wijziging heeft geen gevolgen gehad voor de formele waarschuwing die Groningen Airport Eelde heeft ontvangen.





Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

## **Handhavingsrapportage luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2018-2019**

Datum                      05 juli 2019



## Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport  
Milieu  
Duurzaamheid en Opsporing

Kingsfordweg 1, Amsterdam  
Postbus 16191, 2500 BD Den Haag

088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)  
[@inspectieLenT](https://twitter.com/inspectieLenT)



## Inhoud

### **Samenvatting—9**

#### **1 Inleiding—10**

1.1 Wettelijk kader 10

1.2 Handhavingssystematiek 10

#### **2 Gegevensverstrekking—12**

#### **3 Toezicht naleving regels—13**

3.1 Openstelling luchthaven 13

3.2 Circuitvluchten en valschermvluchten 14

3.3 Militair medegebruik 15

#### **4 Toezicht naleving grenswaarden—16**

#### **5 Aanvullende toezichtactiviteiten in gebruiksjaar 2018-2019—17**

5.1 Kwaliteitsborging 17

5.2 Routehandhaving 17

#### **6 Meldingenloket vliegverkeer GAE—18**

#### **Bijlage A Handhavingspunten Lden Groningen Airport Eelde—19**

#### **Bijlage B Aantallen per soort verkeer en per vluchtsoortcode—20**

#### **Bijlage C Aantal bewegingen quotum verkeer—21**

#### **Bijlage D Vullingsgraad handhavingspunten—22**

#### **Bijlage E Begrippenlijst—23**





## Samenvatting

Groningen Airport Eelde (GAE) is in het gebruiksjaar 2018 2019 (1 april 2018 tot en met 31 maart 2019) binnen de geluid- en milieunormen gebleven. Bij het naleven van de openingstijden vond één overtreding plaats. Daarnaast zijn twee overtredingen vastgesteld bij het correct volgen van de vertrekprocedures door gezagvoerders.

Alle luchthavens in Nederland, waaronder GAE, moeten zich aan regels over het milieu en de geluidsbelasting rond het vliegveld houden. Ook gelden er regels voor het gebruik van de luchthaven, onder meer tijdstippen voor starts en landingen. Daarnaast zijn er regels voor het zo min mogelijk vliegen over bewoond gebied.

De inspectie stelt jaarlijks een handhavingsrapport op waarin zij beoordeelt of GAE, vliegtuigen en gebruikers zich aan de wet- en regelgeving hebben gehouden. Als dat niet het geval is, treedt de inspectie bestuursrechtelijk op. Dit varieert van een waarschuwing om nieuwe overtredingen te voorkomen, tot het opleggen van een (last onder) dwangsom of een bestuurlijke boete.

### Belangrijkste resultaten

- De luchthaven heeft de milieugegevens op tijd, volledig en compleet aangeleverd.
- De grenswaarden voor de geluidsbelasting zijn niet overschreden.
- Op de luchthaven waren in totaal 353 vluchten buiten openingstijd. Vluchten buiten openingstijden zijn alleen toegestaan in bijzondere situaties, zoals bij medische noodgevallen, hulpverlening, technische storingen of slottijden van de luchtverkeersleiding. In één geval vond een overtreding plaats. De inspectie heeft een waarschuwingsbrief verstuurd, waarna de exploitant verbeteracties uitvoerde om herhaling te voorkomen.
- Bij circuitvluchten en parachutespringen traden geen onrechtmatigheden op.
- Van de maximaal 400 toegestane militaire vluchten zijn er in totaal 105 uitgevoerd.
- Er waren twee overtredingen bij het correct volgen van de vertrekprocedures door gezagvoerders. De betrokken maatschappijen kregen een waarschuwingsbrief. Ieder vliegtuig moet volgens vaste routes vliegen. In dit geval werd twee keer afgeweken van de route zonder geldige reden.

# 1 Inleiding

## 1.1 Wettelijk kader

Het wettelijk (milieu )kader voor Groningen Airport Eelde (GAE) wordt gevormd door Hoofdstuk 8 (Titel 8.4 en 8A.5) van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Eelde (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens. De Omzettingsregeling blijft van kracht tot het moment dat voor GAE een luchthavenbesluit is vastgesteld.

Op grond van artikel 8.73 van de Wet luchtvaart dient door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de Minister) elk jaar een verslag te worden uitgebracht over de in de Wet luchtvaart en de Omzettingsregeling vastgelegde milieuaspecten van het luchthavenluchtverkeer. Het gaat hierbij om de bevindingen van de Minister, uitgevoerd door de inspecteur generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de Inspectie), met betrekking tot de naleving van de milieuregels en de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingpunten door de exploitant van de luchthaven (hierna: de exploitant) en de gebruikers van GAE over de periode van een gebruiksjaar. Voor GAE geldt als gebruiksjaar, de periode van 1 april in enig jaar tot en met 31 maart van het daaropvolgende jaar.

In de nu voorliggende handavingsrapportage wordt verslag gedaan over het gebruiksjaar 2018/2019 (1 april 2018 tot en met 31 maart 2019).

In de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd welke gegevens op grond van artikel 8.72 van de Wet luchtvaart door de exploitant aan de Inspectie moeten worden verstrekt om de regels en grenswaarden van de Omzettingsregeling te kunnen handhaven. In de Regeling burgerluchthavens is tevens vastgelegd over welk tijdvak en binnen welke termijn deze gegevens moeten worden verstrekt, hoe de gegevens tot stand moeten worden gebracht en aan welke kwaliteitseisen moet worden voldaan.

Op grond van artikel 13, derde lid, van de Regeling burgerluchthavens bestaat voor de Inspectie de mogelijkheid om in het geval van een dreigende overschrijding van een in de Omzettingsregeling opgenomen grenswaarde een andere termijn te bepalen waarbinnen de gegevens aan de inspectie moeten worden verstrekt.

## 1.2 Handhavingssystematiek

De handhaving door de Inspectie heeft betrekking op de regels en grenswaarden zoals vastgelegd in de Omzettingsregeling en de Beleidsregel handhaving vertrekprocedures Eelde, Maastricht en Rotterdam. De handhavingssystematiek die door de Inspectie wordt toegepast is gebaseerd op de Wet luchtvaart. Daarbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de handhaving van grenswaarden en de handhaving van regels.

*Grenswaarden* zijn gericht tot de sectorpartijen gezamenlijk. Het naleven van grenswaarden is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de exploitant en de gebruikers van de luchthaven.

Zodra de Inspectie constateert dat een grenswaarde overschreden is, wordt door de inspecteur generaal een maatregel voorgeschreven die ertoe moet bijdragen dat de belasting vanwege het luchthavenluchtverkeer weer binnen die grenswaarde wordt

teruggedrongen. De grondslag hiervoor is gelegen in artikel 8.70, tweede lid, onder verwijzing naar artikel 8.45, van de Wet luchtvaart.

De maatregel van de inspecteur generaal richt zich tot die partij die het in zijn macht heeft de overschrijding tegen te gaan. Vanwege de gezamenlijke verantwoordelijkheid is de schuldvraag (wie is verantwoordelijk voor de overschrijding van de grenswaarde) daarbij niet aan de orde. Omdat een overschrijding in het gebruiksjaar waarin de overschrijding zich heeft voorgedaan niet meer ongedaan kan worden gemaakt, zal de betreffende maatregel niet eerder dan in het daaropvolgende gebruiksjaar door de inspecteur generaal worden opgelegd. Feitelijk betekent dit dan dat de maatregel erop is gericht dat de betreffende overschrijding zich in het nieuwe gebruiksjaar niet opnieuw voordoet.

*Regels* zijn gericht tot één bepaalde sectorpartij. De sectorpartij tot wie de regel gericht is, is verplicht die regel ook na te leven. De grondslag hiervoor is gelegen in artikel 8.70, tweede lid, onder verwijzing naar artikel 8.44, vierde lid, en daarmee naar de artikelen 8.19 tot en met 8.21, van de Wet luchtvaart. Daarbij is tevens bepaald dat van de regels mag worden afgeweken, indien dat in het belang van de veiligheid nodig is. Dit betekent dat pas van een overtreding sprake is als door de inspecteur generaal is vastgesteld dat niet op basis van een legitieme afwijkingsgrond van een regel is afgeweken.

Een overtreding van een regel kan op grond van artikel 11.16 van de Wet luchtvaart worden bestraft met een bestuurlijke boete. Om recidive te voorkomen kan daarnaast op grond van artikel 5:32 van de Algemene wet bestuursrecht een last onder dwangsom worden opgelegd.

## 2 Gegevensverstrekking

Op grond van de Regeling burgerluchthavens dient de exploitant van GAE gegevens te verstrekken over:

- de geluidbelasting in de vier Lden handhavingspunten (Bijlage A);
- het aantal bewegingen met militaire les en transportvliegtuigen en militaire helikopters;
- de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt.

In bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens is aangegeven over welk tijdvak en binnen welke termijn deze gegevens moeten worden verstrekt.

Het toezicht en de handhaving door de Inspectie is gebaseerd op de gegevens zoals die door de exploitant van de luchthaven moeten worden aangeleverd. Daarnaast beschikt de Inspectie over een vliegtuigvolgsysteem waarmee de gegevens van de exploitant kunnen worden gecontroleerd. Dit systeem wordt ook gebruikt voor de handhaving van de vertrekprocedures.

### **Resultaten**

De exploitant heeft op 5 april 2019 de rapportage over het 4e kwartaal van het gebruiksjaar 2018-2019 aan de Inspectie beschikbaar gesteld.

Voor wat betreft de *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat de exploitant bij de levering van de vierde kwartaal rapportage heeft voldaan aan hetgeen hierover in bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd.

Voor wat betreft de *volledigheid* van de gegevensverstrekking is door de Inspectie vastgesteld dat de exploitant heeft voldaan aan hetgeen hierover in de Regeling burgerluchthavens en de Wet luchtvaart is vastgelegd.

## 3 Toezicht naleving regels

Het toezicht op de naleving van de regels betreft:

- de tijdstippen waarop door luchtvaartuigen van de luchthaven gebruik is gemaakt, ingedeeld in perioden waarbinnen vliegtuigbewegingen op de luchthaven hebben plaatsgevonden;
- de uitvoering van circuitvluchten als onderdeel van proef , les , dan wel oefen vluchten, en de uitvoering van vluchten ten behoeve van valschermspringen;
- militair medegebruik.

De volgende drie paragrafen beschrijven de resultaten van het toezicht

### 3.1 Openstelling luchthaven

In artikel 4, eerste lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven op welke dagen, binnen welke tijdsperioden en voor welke banen het gebruik of doen gebruiken van de luchthaven niet is toegestaan:

- a. van maandag tot en met vrijdag in de periode van 23.00 tot 06.30 uur: banen 23 05 en 19 01;
- b. op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen in de periode van 23.00 tot 07.30 uur: banen 23 05 en 19 01;
- c. in de periode, niet zijnde de daglichtperiode: baan 19 01.

In artikel 4, tweede tot en met vierde lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat van deze reguliere openstelling mag worden afgeweken in het geval van:

- luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten, indien een onmiddellijke start of landing is vereist (Artikel 4, tweede lid);
- het uitvoeren van landingen tussen 23.00 en 24.00 uur door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële vluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur hadden moeten arriveren, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden (Artikel 4, derde lid);
- het uitvoeren van starts tussen 23.00 en 24.00 uur door luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die commerciële verkeersvluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23.00 uur hadden moeten vertrekken, voor zover sprake is van: een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting of extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens het schema rechtvaardigen (Artikel 4, vierde lid).

### Resultaten

Voor een beschrijving van de in de volgende alinea's gebruikte termen verwijs ik u naar de begrippenlijst (Bijlage E).

De exploitant heeft 353 vluchten buiten openingstijd gerapporteerd. Hiervan vallen 340 vluchten in de categorie reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten waarbij een onmiddellijke start of landing is vereist zoals beschreven in artikel 4 tweede lid. Van deze 340 vluchten betroffen er 304 met de ANWB Lifeline / Traumahelikopers, 35 medische vluchten (Orgaantransport, transport patiënt of transport medisch team) en 1 reddingsactie met een Duits militair toestel.

De exploitant heeft 13 vluchten buiten openingstijd gerapporteerd die vallen onder artikel 4, derde en vierde lid. Dit betreffen commerciële vluchten die volgens dienstregeling eerder dan 23:00 uur hadden moeten starten of landen maar waarbij er (mogelijk) sprake was van één van de in de artikel 4 derde of vierde lid genoemde uitzonderingssituaties.

De Inspectie heeft steekproefsgewijs controles uitgevoerd met het Casper vliegtuigvolg en uitluistersysteem op de correctheid van de vluchtgegevens welke door de exploitant over de medische vluchten en vluchten buiten openingstijd zijn verschaft. Bij drie vluchten heeft de Inspectie extra aanvullend onderzoek gedaan naar aanleiding van een handhavingsverzoek.

Uit de resultaten van dit onderzoek heeft de Inspectie vastgesteld dat er één commerciële vlucht buiten de openingstijden van de luchthaven Eelde heeft plaatsgevonden zonder dat er sprake was van een uitzondering zoals bedoeld in artikel 4, vierde lid, van de Omzettingsregeling. De exploitant heeft voor deze vluchten onrecht een extensie verleend. Hiermee heeft de luchthaven voor deze vluchten niet gehandeld in overeenstemming met artikel 4 van de Omzettingsregeling. Naar aanleiding van deze overtreding heeft de exploitant van de Inspectie een waarschuwingsbrief ontvangen. De exploitant heeft hierop verbeteracties opgesteld om herhaling in de toekomst te voorkomen.

### **3.2 Circuitvluchten en valschermvluchten**

In artikel 5, eerste tot en met derde lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven op welke dagen, binnen welke tijdsperioden en voor welke typen vliegtuigen circuitvluchten als onderdeel van proef , les , dan wel oefenvluchten zijn toegestaan.

In artikel 5, vierde lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven op welke dagen en binnen welke tijdsperioden valschermvluchten verboden zijn.

#### *Circuitvluchten*

Uit steekproefsgewijze inspecties is gebleken dat er in gebruiksjaar 2018-2019 geen circuitvluchten hebben plaatsgevonden van vliegtuigen van minder dan 6.000 kg buiten de daartoe gestelde tijden.

De exploitant heeft 17 circuitvluchten gerapporteerd met groot verkeer als onderdeel van les , dan wel oefenvluchten (Bijlage C).

Het betreft hierbij vluchten die waren uitgevoerd door een BE20 lesvliegtuig. Dit vliegtuig heeft een maximaal toegelaten totaal massa van 5.600 kg. De Lden tool rondt dit gewicht af naar 6.000 kg en rapporteert deze vluchten in de geluidsrapportage vervolgens ten onrechte als vluchten boven de maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg. Deze afrondingsfout bij de bepaling van het aantal circuitvluchten is door de exploitant bij het verstrekken van de geluidsrapportage op 5 april 2019 verklaard.

#### *schermvliegen*

Uit de gegevens van de exploitant blijkt dat er geen valschermvluchten hebben plaatsgevonden (Bijlage B). Van het Meldingenloket vliegverkeer GAE zijn geen klachten ontvangen die te maken hebben met valschermvliegen buiten de toegestane tijden.

### **Resultaten**

Rekening houdend met de 17 ten onrechte als "niet toegestaan" gerapporteerde circuitvluchten, zijn er geen onrechtmatigheden geconstateerd.

### **3.3**

#### **Militair medegebruik**

In artikel 6, eerste lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat humanitaire dan wel operationeel noodzakelijke vluchten door militaire les en transportvliegtuigen, alsmede militaire helikopters, tot een maximum van 400 bewegingen per gebruiksjaar zijn toegestaan.

In artikel 6, tweede lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat militaire les en oefenvluchten met straalvliegtuigen, dan wel vliegtuigen van meer dan 6.000 kg, anders dan ter voorbereiding van één of meer geplande of voorziene vluchten, bedoeld in het eerste lid, niet zijn toegestaan.

#### **Resultaten**

Uit de geluidsrapportage van de exploitant blijkt dat in totaal 105 militaire vluchten zoals bedoeld in artikel 6 eerste lid op de luchthaven hebben plaatsgevonden (Bijlage C). Dit valt ruim binnen het toegestane maximum van 400 militaire bewegingen. Al deze 105 vluchten werden uitgevoerd door vliegtuigen met een maximaal toegelaten startmassa van minder dan 6000 kg.

Op de gerapporteerde militaire vluchten in het havenregister heeft de Inspectie steekproefsgewijs controles uitgevoerd met het Casper vliegtuigvolg en uitluistersysteem. Deze steekproeven betroffen controles op de juistheid van de vluchtgegevens welke door de exploitant over de militaire vluchten zijn verschaft. Ten aanzien van de gecontroleerde militaire les en oefenvluchten zijn er geen onrechtmatigheden geconstateerd.



## 4 Toezicht naleving grenswaarden

In artikel 7 van de Omzettingsregeling is aangegeven dat in bijlage 1 bij deze regeling de grenswaarden voor de geluidbelasting in handhavingspunten zijn vastgelegd. Op grond van artikel X, eerste lid, van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) mag de geluidbelasting die in deze bijlage vastgelegde grenswaarden niet te boven gaan (Bijlage A).

In bijlage 7 van de Regeling Burgerluchthavens is aangegeven dat de exploitant na afloop van bepaalde rapportageperiodes de benodigde gegevens en de daaruit bepaalde feitelijke geluidsbelasting verstrekt. Op basis van deze gegevens kan door de inspecteur generaal worden bepaald of het feitelijk gebruik van de geluidsruimte plaats vindt binnen de vigerende grenswaarden.

De feitelijke geluidsbelasting voor het gebruiksjaar 2018/2019 is door de exploitant op 5 april 2019 verstrekt aan de Inspectie (Bijlage D). In onderstaande tabel zijn per handhavingspunt de grenswaarden en feitelijke geluidsbelasting opgenomen.

Grenswaarden en geluidsbelasting handhavingspunten $L_{den}$ [dB(A)]					
Baankop (HHP)	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Feitelijke Geluidbelasting	Verschil
05	233.513	569.942	65,07	64,24	0,83
23	235.610	571.645	70,82	66,08	4,74
01	234.635	570.625	51,82	-	0,00
19	234.867	572.311	47,32	-	0,00

(Baan 01 19 niet meer in gebruik)

De berekeningen van de feitelijke geluidsbelasting per handhavingspunt zijn tot stand gekomen door het inladen van de radartracks en vluchtplannen van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en gegevens uit het havenregister in de  $L_{den}$  tool.

De  $L_{den}$  tool is een gesloten geluidsberekeningsstelsel welke is ontwikkeld door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en Adecs Airinfra BV in opdracht van het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGML) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De exploitant heeft de beschikking over deze  $L_{den}$  tool.

### Resultaten

Uit de gegevens van de exploitant blijkt dat de grenswaarden voor de geluidbelasting in de vier  $L_{den}$  handhavingspunten niet overschreden zijn.

*Aanvullende toelichting op de resultaten* In de geluidsbelastingsberekeningen wordt gerekend met vluchten in de dag-, avond en nachtperiode.

In deze berekeningen is de dagperiode vastgesteld op de tijdsperiode tussen 07:00 en 19:00 uur, de avondperiode tussen 19:00 en 23:00 uur, de nachtperiode tussen 23:00 en 07:00 uur lokale tijd.

De definitie voor een vlucht in de nachtperiode is dus niet hetzelfde als een vlucht buiten openingstijden. Zie paragraaf 3.1 Openstelling luchthaven en bijlage E: begrippenlijst.

## 5 Aanvullende toezichtactiviteiten in gebruiksjaar 2018-2019

### 5.1 **Kwaliteitsborging**

De Inspectie ziet erop toe dat de gegevensverstrekking en de aan deze gegevens ten grondslag liggende registraties en bewerkingen van de exploitant, voldoen aan de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling en de Regeling burgerluchthavens.

De Inspectie beschikt over het vliegtuigvolg en uitluistersysteem Casper waarmee onder andere controles op de door de exploitant verstrekte gegevens kunnen worden uitgevoerd. Daarnaast kan de Inspectie een audit uitvoeren op de totstandkoming van de rapportages zoals zij die van de exploitant ontvangt en de betrouwbaarheid van de daarin opgenomen gegevens. In gebruiksjaar 2018-2019 heeft de Inspectie geen audit uitgevoerd.

### 5.2 **Routehandhaving**

Met het oog op het tegengaan van vermijdbare geluidhinder door het luchtverkeer houdt de Inspectie toezicht op het correct volgen van standaard instrument vertrekroutes door gezagvoerders. Dit toezicht vindt plaats op basis van het wettelijk kader zoals is vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet luchtvaart. Gezagvoerders die zonder geldige reden afwijken van de hun opgedragen vertekroute overtreden de Wet luchtvaart. Hiertegen kan de Inspectie sanctionerend optreden.

De Inspectie beschikt over het vliegtuigvolg en uitluistersysteem Casper Noise waarmee onder andere controles op het correct vliegen van standaard instrument vertekroutes kunnen worden uitgevoerd. De Inspectie kan met dit systeem ook de radiotelefonie communicatie tussen plaatselijke verkeersleiding en de gezagvoerder van vliegtuigen gedurende de operationele uren van GAE raadplegen.

#### **Resultaten**

In het gebruiksjaar 2018/2019 heeft de Inspectie twee vluchten waargenomen waarbij de gezagvoerder zonder geldige reden afweek van de aan hem opgedragen vertekroute. Hiermee overtrad de gezagvoerder artikel 5.9 lid 3 van de Wet luchtvaart. De betrokken luchtvaartmaatschappijen hebben hierover een waarschuwingsbrief ontvangen.

De overige afwijkingen van een aantal standaard instrument vertekroutes (SID's) waren zeer marginaal danwel geschieden naar aanleiding van aanvullende instructies van de plaatselijke verkeersleiding met als oorzaak meteorologische omstandigheden of conflicterend verkeer.

## 6 Meldingenloket vliegverkeer GAE

Op grond van artikel 8.75 van de Wet luchtvaart heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in de regeling IENM/BSK 2012/145416, gepubliceerd op 21 augustus 2012, vastgesteld dat er voor burgerluchthavens van nationale betekenis een Commissie regionaal overleg (CRO) moet worden ingesteld. De Commissie regionaal overleg (CRO) heeft de taak er op toe te zien dat aan de belangen van de organen en organisaties die in de commissie zijn vertegenwoordigd, zo veel mogelijk recht wordt gedaan, met inachtneming van de bij of krachtens de wet gestelde voorschriften en de minister desgevraagd te informeren over haar werkzaamheden. De Commissie is ten minste samengesteld uit vertegenwoordiger(s) van de provincie, de gemeente, de exploitant, de verlener van de luchtverkeerdienstverlening en omwonenden zoals in artikel 8 van de regeling is bepaald.

Voor Groningen Airport Eelde is de Commissie regionaal overleg luchthaven Eelde (CRO luchthaven Eelde) ingesteld. De Commissie is samengesteld uit vertegenwoordigers uit de provincies Groningen en Drenthe, gemeenten Haren en Tynaarlo, de exploitant van het luchtvaartterrein, Luchtverkeersleiding Nederland, Omwonenden van de luchthaven, Milieu en Gebruikersorganisaties.

Omdat de CRO Luchthaven Eelde geen zelfstandig rechtspersoon is, is de Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde opgericht (SOCROLE).

De stichting heeft ten doel:

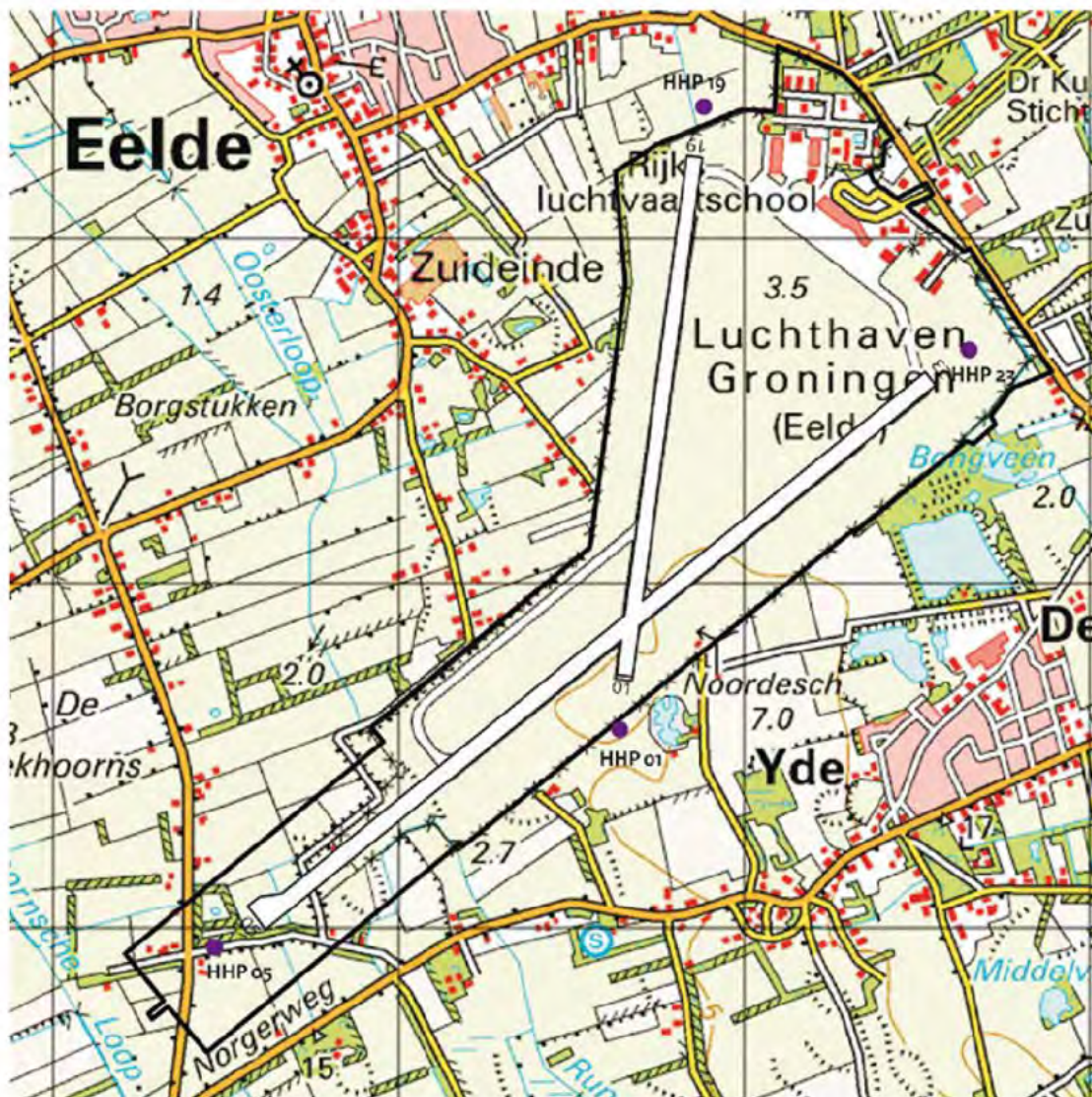
- het ondersteunen van de CRO luchthaven Eelde zoals deze is ingesteld in artikel 2 van de Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu gepubliceerd op 21 augustus 2012, nummer IENM/BSK 2012/145416 bij haar in gemelde Regeling opgedragen taken en verplichtingen;
- het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in de ruimste zin verband houden of daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

Met ingang van 1 januari 2015 kunnen door omwonenden bij het Meldingenloket vliegverkeer GAE meldingen ingediend worden over vliegverkeer op, van en/of naar Groningen Airport Eelde. Het Meldingenloket vliegverkeer GAE valt onder de SOCROLE. Veel meldingen gaan over geluidhinder. Het meldingenloket onderzoekt in eerste instantie zelf de ingediende melding en probeert zo een verklaring te vinden voor de ervaren overlast. Pas als is vastgesteld dat de vermoedelijke oorzaak van de geluidsoverlast te wijten is aan het overtreden van wet en regelgeving wordt de melding doorgegeven aan de Inspectie.

### **Resultaten**

Het Meldingenloket vliegverkeer GAE heeft gedurende het gebruiksjaar 2018 2019 (1 april 2018 tot en met 31 maart 2019) geen meldingen gedaan aan de Inspectie welke een directe relatie hebben met de luchthaven.

## Bijlage A Handhavingspunten $L_{den}$ Groningen Airport Eelde



Kaart van het luchthavengebied Eelde

- grensluchthavengebied
- verlaaide baan
- handhavingspunt

Baan	baanlengte in meters	baankop	coördinaten handhavingspunten		grenswaarden in handhavingspunten in dBA(L <sub>den</sub> ,*)
			X	Y	
05-25	2500	05	235513	579.942	65,07
			235.510	579.843	70,82
01-19	2500	01	230.655	570.625	51,82
			230.657	570.311	47,32

\* berekeningsnummers 1072 10-05-15/1604

## Bijlage B Aantallen per soort verkeer en per vluchtsoortcode

Soort verkeer	Vluchtsoortcode	Actueel	Prognose	Totaal
Groot Verkeer	00	3054	0	3054
	02 - Chartervlucht vakantie	790	0	790
	03 - Taxivlucht	303	0	303
	04 - Rondvlucht	8	0	8
	05 - Positievlucht	324	0	324
	06 - Incidentele chartervlucht	72	0	72
	11 - Fotovlucht	25	0	25
	13 - Vrachtlucht	2	0	2
	16 - Medische vlucht	206	0	206
	20 - Zakenvlucht	539	0	539
	21 - Privevlucht	146	0	146
	22 - Technische vlucht	18	0	18
	23 - Proefvlucht	22	0	22
	25 - Politievlucht	36	0	36
	26 - Militaire vlucht	6	0	6
	27 - Overheidsvlucht	2	0	2
	29 - Les-/oefenvlucht klein	20	0	20
	31 - Overige vluchten	36	0	36
<b>Totaal</b>		<b>5609</b>	<b>0</b>	<b>5609</b>
Heli Verkeer	03 - Taxivlucht	12	0	12
	05 - Positievlucht	15	0	15
	11 - Fotovlucht	30	0	30
	15 - Traumahelivlucht	2507	0	2507
	16 - Medische vlucht	10	0	10
	20 - Zakenvlucht	102	0	102
	21 - Privevlucht	32	0	32
	23 - Proefvlucht	4	0	4
	25 - Politievlucht	47	0	47
	26 - Militaire vlucht	30	0	30
	29 - Les-/oefenvlucht klein	782	0	782
	31 - Overige vluchten	6	0	6
<b>Totaal</b>		<b>3577</b>	<b>0</b>	<b>3577</b>
Klein Verkeer	00	8	0	8
	02 - Chartervlucht vakantie	10	0	10
	03 - Taxivlucht	34	0	34
	05 - Positievlucht	28	0	28
	06 - Incidentele chartervlucht	2	0	2
	11 - Fotovlucht	238	0	238
	16 - Medische vlucht	32	0	32
	20 - Zakenvlucht	303	0	303
	21 - Privevlucht	10009	0	10009
	26 - Militaire vlucht	70	0	70
	28 - Kls les-/oefenvlucht	2911	0	2911
	29 - Les-/oefenvlucht klein	8012	0	8012
	31 - Overige vluchten	6	0	6
<b>Totaal</b>		<b>21663</b>	<b>0</b>	<b>21663</b>
<b>Eindtotaal</b>				<b>30849</b>

### Bijlage C Aantal bewegingen quotum verkeer

Id	Naam	Type	Besluit	Quotum	Actueel	Prognose	Totaal
1	Groot verkeer (circuits bij les/oefen niet toegestaan)	AantalEn Geluid	Art.5 lid 2	0	17	0	17
2	Groot verkeer (circuits bij proef)	AantalEn Geluid	Art.5 lid 3	43	9	0	9
3	Militair verkeer (geormerkte vluchtsoorten)	AantalEn Geluid	Art.6 lid 1	400	105	0	105
4	Militair verkeer (niet-georm. vluchtsoorten niet toegestaan)	AantalEn Geluid	Art.6 lid 1 en 2	0	0	0	0

## Bijlage D Vullingsgraad handhavingspunten

Punt	X-coörd	Y-coörd	MTG	ZOG	FGB	%
HH 01	234.635	570.625	51,82	-	-	0,00
HH 05	233.513	569.942	65,07	64,24	64,24	82,60
HH 19	234.867	572.311	47,32	-	-	0,00
HH 23	235.610	571.645	70,82	66,08	66,08	33,57

MTG Maximaal Toelaatbare Geluidsbelasting  
ZOG Zich Ontwikkellende Geluidsbelasting  
FGB Feitelijke GeluidsBelasting

## Bijlage E Begrippenlijst

### **Casper**

Vliegtuigvolg en uitluistersysteem van de Inspectie Leefomgeving en Transport.

### **Circuitvluchten**

Vliegtuigbewegingen in de onmiddellijke omgeving van het luchtvaartterrein, in het bijzonder verband houdend met het starten, het oefenen voor het landen en het landen als onderdeel van het lesvliegen.

### **CRO**

Commissie Regionaal Overleg.

### **dB(A)**

Decibel. A gewogen. Eenheid van geluiddruk gecorrigeerd voor het menselijk gehoor.

### **DGLM**

Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken. Eén van de vier beleidsdirecties van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

### **FGB**

Feitelijke GeluidsBelasting, reeds opgetreden geluidsbelasting over verstreken maanden van een gebruiksjaar.

### **GAE**

Groningen Airport Eelde.

### **HHP**

Handhavingspunt.

### **ILenT / ILT**

Inspectie Leefomgeving en Transport.

### **Inspectie**

Inspectie Leefomgeving en Transport.

### **Lden**

Level day evening night. Een geluidsdosismaat om de geluidbelasting door luchtvaartlawaai uit te drukken in dB(A) (van toepassing sinds omzettingsbesluit augustus 2012).

### **Lden tool**

De Lden tool is een gesloten geluidsberekeningsstelsel welke is ontwikkeld door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en Adecs Airinfra BV in opdracht van het Directoraat Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De exploitant heeft de beschikking over deze Lden tool.

### **LVNL**

Luchtverkeersleiding Nederland.



### **Medische vlucht**

Een medische vlucht is een vlucht ten behoeve van orgaantransport, transport patiënt en transport medisch team. Als het een orgaanvlucht betreft staat er in het vluchtplan een donornummer van Eurotransplant en een aparte vermelding met "ORGN" (Orgaan) en "HOSP" (Hospital) en of er eventueel artsen in het toestel aanwezig zijn. De vermelding "HOSP" geeft aan dat het een medische vlucht betreft. Als het een transport betreft van een patiënt of medisch team staat de vermelding "HOSP" in het vluchtplan eventueel aangevuld met "DOCTORS ON BOARD" "AMBULANCE FLIGHT", "MEDICAL FLIGHT", "MEDICAL AMBULANCE FLIGHT".

### **Militaire Vlucht**

Een militaire vlucht is een vlucht uitgevoerd onder militair gezag. Detectie van militaire vluchten vindt plaats op basis van de (CBS) vluchtsoortcode, op Groningen Airport Eelde is dat code 26. Aanvullend hierop worden vluchten toegevoegd die geen code 26 hebben, maar waarvan wel bekend is dat die registraties militaire toestellen zijn. De registraties van de militaire toestellen worden bijgehouden in een database bestand welke wordt beheerd door Adecs Airinfra BV.

### **MLA**

Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA).

### **MTG**

Maximaal Toelaatbare Geluidsbelasting; de maximale geluidsbelasting zoals vastgelegd in de omzettingsregeling en die niet overschreden mag worden. De exacte grenswaarden voor de geluidbelasting in de vier Lden handhavingspunten staan vermeld in Bijlage 1 van de Omzettingsregeling luchthaven Eelde.

### **NLR**

Nationaal Lucht en Ruimtevaartlaboratorium.

### **Nachtvlucht**

Een vlucht uitgevoerd in de nachtperiode  
Nachtvluchten zijn relevant voor de berekening van de jaarhoeveelheid feitelijke geluidsbelasting (FGB) in de handhavingspunten.

### **Nachtperiode**

De periode tussen 23:00 en 07:00 lokale tijd.

### **SID**

Standaard instrument vertekroute (EN: Standard Instrument Departure).

### **SOCROLE**

Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde.

### **TMA**

Terminal control area.

**Valschermvlucht**

Vlucht met het doel valscherm(parachute)springers af te zetten boven een bepaald gebied.

**Vluchten buiten openingstijd**

Een vlucht uitgevoerd tussen 23:00 en 06:30 uur op doordeweekse dagen;

Een vlucht uitgevoerd tussen 23:00 en 07:30 op zaterdagen, zondagen en officiële feestdagen.

Vluchten buiten openingstijden zijn relevant voor de naleving van de wettelijke regels ten aanzien van de openingstijden van de luchthaven.

**Vliegbeweging**

Een start of een landing van een vliegtuig.

**ZOG**

Zich Ontwikkende Geluidsbelasting; geluidsbelasting veroorzaakt door het feitelijke gebruik van het luchtvaartterrein in de verstreken periode van het gebruiksjaar, gevoegd bij het geprognosticeerde (c.q. verwachte) gebruik van het luchtvaartterrein in de resterende periode van dat jaar.



Dit is een uitgave van de

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
088 489 00 00

[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

@inspectieLeNT

juli 2019