



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2015-2016



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Handhavingsrapportage luchtvaartterrein Groningen Airport Eelde Gebruiksjaar 2015-2016

Datum 13 oktober 2016

Colofon

Uitgegeven door

Inspectie Leefomgeving en Transport
ILT/ Luchtvaart

Mercuriusplein 1-63, Hoofddorp
Postbus 575, 2130 AN Hoofddorp

088 489 00 00
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—17
5	Aanvullende toezichtactiviteiten in gebruiksjaar 2015-2016—18
5.1	Kwaliteitsborging en audit—18
5.2	Routehandhaving—18
6	Meldingenloket vliegverkeer GAE—19
Bijlage A	Handhavingspunten L_{den} Groningen Airport Eelde—21
Bijlage B	Aantallen per soort verkeer en per vluchtsoortcode—22
Bijlage C	Aantal bewegingen quatum verkeer—23
Bijlage D	Vullingsgraad handhavingspunten—24
Bijlage E	Begrippenlijst—25

Samenvatting

De belangrijkste bevindingen en acties van de inspectie zijn, dat:

- de exploitant heeft voldaan aan de verplichtingen ten aanzien van de tijdigheid en volledigheid van de gegevensverstrekking.
- van de 90 nachtvluchten na eerste analyse een verschil leek te zitten van 22 nachtvluchten, dit verschil in het aantal uitgevoerde nachtvluchten is door de exploitant verklaard.
- er geen onrechtmatigheden zijn geconstateerd ten aanzien van circuitvluchten.
- er geen onrechtmatigheden zijn geconstateerd ten aanzien van valschermspringen.
- in totaal 70 militaire vluchten op de luchthaven hebben plaatsgevonden. Het aantal militaire vliegbewegingen heeft hierbij het maximum van 400 bewegingen niet overschreden;
- de grenswaarden voor de geluidbelasting in de vier Lden handhavingspunten niet overschreden zijn;
- de inspectie van het Meldingenloket vliegverkeer GAE van de Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde gedurende het gebruiksjaar 2015-2016 16 meldingen ter onderzoek heeft ontvangen en hierbij geen onregelmatigheden zijn geconstateerd.

1 Inleiding

1.1 **Wettelijk kader**

Het wettelijk kader voor Groningen Airport Eelde (GAE) wordt gevormd door Hoofdstuk 8 (Titel 8.4) van de Wet luchtvaart, de Omzettingsregeling luchthaven Eelde (hierna: de Omzettingsregeling) en de Regeling burgerluchthavens.

Op grond van artikel 8.73 van de Wet luchtvaart dient door de Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport (hierna: de inspecteur-generaal) 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 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 en de gebruikers 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 daarop volgende jaar.

In de nu voorliggende handavingsrapportage wordt verslag gedaan over het gebruiksjaar 2015/2016 (1 april 2015 tot en met 31 maart 2016).

In de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd welke gegevens op grond van artikel 8.72 van de Wet luchtvaart door de exploitant van de luchthaven (hierna: 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 inspecteur-generaal 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 inspecteur-generaal heeft betrekking op de regels en grenswaarden zoals vastgelegd in de Omzettingsregeling.

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 alle op de luchthaven gevestigde sectorpartijen. Zodra de inspecteur-generaal 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 daarop volgende 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 gelegitimeerde 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 eigen registratiesystemen waarmee de gegevens van de exploitant (steekproefsgewijs) kunnen worden gecontroleerd.

Resultaten

De exploitant heeft op 4 april 2016 de rapportage over het 4e kwartaal van het gebruiksjaar 2015-2016 aan de inspectie beschikbaar gesteld. Voor wat betreft de *tijdigheid* van de gegevensverstrekking is door de inspectie vastgesteld dat de exploitant heeft voldaan aan hetgeen hierover in bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens is vastgelegd. Bijlage 7 van de Regeling burgerluchthavens schrijft voor dat de gegevens binnen twee weken na afloop van het tijdvak door de exploitant aan de inspectie moeten zijn verstrekt.

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 (Zie Paragraaf 3.1).

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 van de luchthaven niet is toegestaan. 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:

- a. luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of medische vluchten, indien een onmiddellijke start of landing is vereist;
- b. 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;
- c. 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.

Resultaten

Uit de geluidsrapportage van de exploitant blijkt dat er 90 nachtvluchten hebben plaatsgevonden. Hiervan waren er 64 aan te merken als medische vluchten.

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 zijn verschaft. Hieruit bleek dat alle gerapporteerde medische vluchten konden worden aangemerkt als vluchten die vallen binnen de bepalingen van artikel 4, tweede lid van de Omzettingsregeling.

De exploitant heeft 4 vermeende vluchten buiten openingstijd gerapporteerd waarbij onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden dan wel een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting van toepassing waren.

Na een eerste analyse bleek hier voor wat betreft het aantal uitgevoerde nachtvluchten een verschil in te zitten van 22 vluchten. Dit verschil in het aantal uitgevoerde nachtvluchten is door de exploitant verklaard.

De exploitant heeft aangegeven dat de nachtvluchten zoals deze door de Lden tool worden gerapporteerd op basis zijn van de definitie van de nachtperiode in de Lden tool, ofwel tussen 23:00 en 07:00 lokale tijd.

In artikel 4, eerste lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven dat 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.

Artikel 4 van de omzettingsregeling hanteert een andere definitie van de nachtperiode dan de Lden tool. Hierdoor is er een verschil van 30 minuten ten opzichte van de Lden definitie. Door dit verschil in definitie tussen de Lden en Omzettingsregeling kan het verschil van de 22 nachtvluchten worden verklaard.

3.2 Circuitvluchten en valschermvluchten

In artikel 5, eerste tot en met derde lid, van de Omzettingsregeling is aangegeven op welke dagen, binnen welke tijdsperiodes 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 tijdsperiodes valschermvluchten verboden zijn.

Circuitvluchten

Uit steekproefsgewijze inspecties is gebleken dat er in gebruikjaar 2015-2016 geen circuitvluchten hebben plaatsgevonden van vliegtuigen van minder dan 6.000 kg buiten de daartoe gestelde tijden.

Op basis van de gegevens van de exploitant zouden er 16 circuitvluchten met groot verkeer als onderdeel van les-, dan wel oefenvluchten zijn uitgevoerd (Bijlage C). Het uitvoeren van circuitvluchten als onderdeel van les- dan wel oefenvluchten met vliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaal massa van 6.000 kg of meer en straalvliegtuigen is volgens artikel 5, tweede lid van de Omzettingsregeling verboden. Dit verschil in militaire vluchten is door de exploitant bij het verstrekken van de geluidsrapportage op 4 april 2016 verklaard.

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.

In de geluidsbelastingberekening worden deze 16 circuitvluchten dus meegenomen als zijnde vliegtuigen van 6.000 kg maar op basis van het feitelijke gewicht van 5.600 kg vallen deze vluchten buiten artikel 5, tweede lid.

Op basis van de gegevens van de exploitant blijkt dat er 12 circuitvluchten als

onderdeel van proefvluchten hebben plaatsgevonden met vliegtuigen van 6.000 kg of meer (Bijlage C). Deze 12 vluchten zijn ruim binnen het maximum aantal van 43 toegestane circuitvluchten in deze categorie gebleven.

Valschermvliegtuigen

Volgens de gegevens van de exploitant hebben er in totaal 14 valschermvluchten plaatsgevonden (Bijlage B). Hierbij zijn door de exploitant geen afwijkingen voor het uitvoeren van valschermvluchten gerapporteerd zoals beschreven in artikel 5, vierde lid, van de Omzettingsregeling. Van het Meldingenloket vliegverkeer GAE zijn geen klachten ontvangen die te maken hebben met valschermvliegtuigen buiten de toegestane tijden.

Resultaten

Rekening houdend met de 16 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 70 militaire vluchten onder artikel 6 eerste lid op de luchthaven hebben plaatsgevonden (Bijlage C). Dit valt ruim binnen het toegestane maximum van 400 militaire bewegingen. Volgens de gegevens van de exploitant zijn er 2 militaire vluchten uitgevoerd welke vallen onder artikel 6 tweede lid (Bijlage C).

De 70 militaire vluchten zijn vergeleken met het havenregister.

Na een eerste analyse bleek hier voor wat betreft het aantal uitgevoerde vluchten een verschil in te zitten van 2 vluchten. Dit verschil in militaire vluchten is door de exploitant bij het verstrekken van de geluidsrapportage op 4 april 2016 verklaard.

De twee vluchten betroffen medische vluchten die zijn uitgevoerd door een militair toestel van Defensie, hierdoor zijn deze vluchten door de Lden tool meegenomen als militaire vluchten.

Bij het toezicht op de naleving van de Omzettingsregeling maakt de inspectie gebruik van de gegevens zoals deze in de geluidsrapportage van de exploitant zijn vermeld. De uitgevoerde analyse en de resultaten hiervan tonen aan dat op dit onderdeel de gegevens van de geluidsrapportage correct waren.

Op de gerapporteerde militaire vluchten in het havenregister heeft de inspectie steekproefsgewijs controles uitgevoerd met het Casper vliegtuigvolg- en uitluistersysteem over de correctheid van de vluchtgegevens welke door de exploitant over de militaire vluchten zijn verschaft. Ten aanzien van de gerapporteerde 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 handhavingpunten zijn vastgelegd. Op grond van artikel X, eerste lid, van de Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) mag de geluidbelasting de 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 2015/2016 is door de exploitant op 4 april 2016 verstrekt aan de inspectie (Bijlage D). In onderstaande tabel zijn per handhavingspunt de grenswaarden en feitelijke geluidsbelasting opgenomen.

Grenswaarden en geluidsbelasting handhavingpunten L_{den} [dB(A)]					
Baankop (HHP)	X-coördinaat	Y-coördinaat	Grenswaarde	Feitelijke Geluidbelasting	Verskil
05	233.513	569.942	65,07	61,01	4,06
23	235.610	571.645	70,82	62,08	8,74
01	234.635	570.625	51,82	37,09	14,73
19	234.867	572.311	47,32	35,35	11,97

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 Lden tool.

De Lden tool is een gesloten geluidsberekeningsysteem welke is ontwikkeld door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) en Adecs Airinfra BV in opdracht van de Directeur Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De exploitant heeft de beschikking over deze Lden tool.

Resultaten

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

5 Aanvullende toezichtactiviteiten in gebruiksjaar 2015-2016

5.1 **Kwaliteitsborging en audit**

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.

In de vorige handhavingsrapportage is gerapporteerd dat de Inspectie voornemens was om een audit uit te voeren om de naleving van de regels ten aanzien van de gegevensverstrekking en informatievoorziening te controleren. Na het verschijnen van de handhavingsrapportage 2014-2015 heeft er een uitgebreide informatie uitwisseling plaatsgevonden tussen de exploitant en de ILT. Hierbij is overeengekomen dat de audit in het najaar van 2016 zal worden ingepland.

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 vertekroutes 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 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

Vastgesteld is dat de afwijkingen van een aantal standaard instrument vertekroutes (SID's) zeer marginaal waren danwel geschieden naar aanleiding van aanvullende instructies van de plaatselijke verkeersleiding met als oorzaak meteorologische omstandigheden.

Afwijkingen op initiatief van gezagvoerders zijn niet geconstateerd.

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.

Resultaten

Het Meldingenloket vliegverkeer GAE heeft gedurende het gebruiksjaar 2015-2016 (1 april 2015 tot en met 31 maart 2016) 16 meldingen gedaan aan de Inspectie. Dit betroffen met name meldingen over minimale vlieghoogten, correct gebruik van uitvliegroutes en geluidsoverlast van commerciële vliegtuigen, sportvliegtuigen en helikopters.

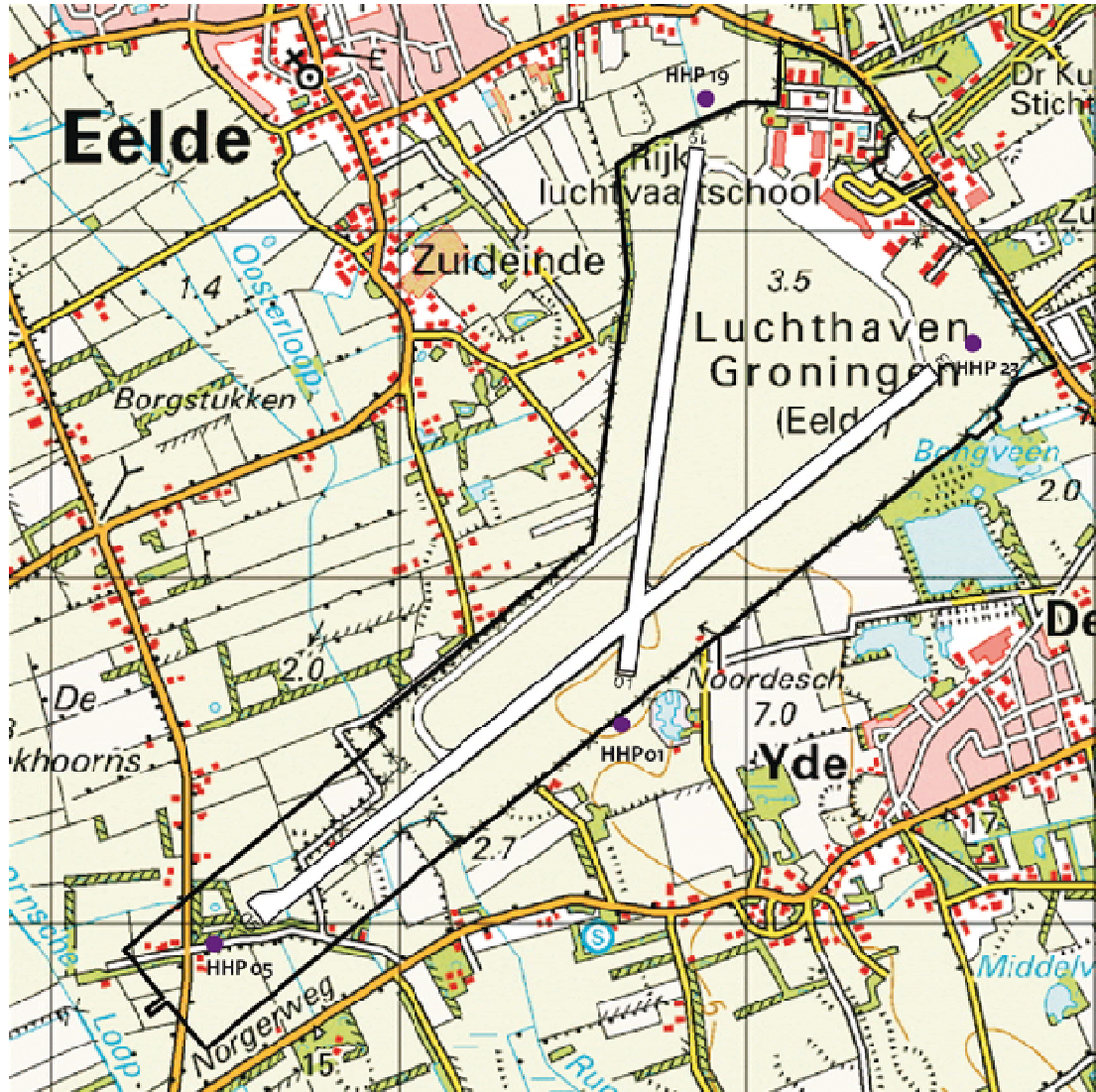
Van de meldingen betreffende minimale vlieghoogten zijn er geen vluchten geconstateerd waarbij er sprake was van een overschrijving van de minimale vlieghoogte, deze vluchten zaten boven de 1000ft boven bebouwing of 500ft buiten bebouwing.

Van de drie gemelde commerciële vluchten is er één vlucht welke vanwege het weer en met toestemming van de LVNL is afgeweken van de luchtverkeerweg, één vlucht betrof een melding van geluidsoverlast van een commerciële vlucht welke een Missed Approach oefening op Eelde heeft gemaakt waarbij toestemming van LVNL voor is verleend, de derde gemelde commerciële vlucht leek te snel zijn afgebogen na take-off maar zat binnen de tolerantiegebieden van de luchtverkeerweg.




Van de helikopter meldingen betroffen dit meestal meldingen over de trauma helikopter of een helikoptervlucht waarvoor een permanente laagvliegonthefing was afgegeven voor het uitvoeren van pijplijninspecties.

Er zijn gedurende het gebruiksjaar 2015-2016 geen vluchten doorgezonden richting de Dienst Luchtvaartpolitie Unit Luchtvaart.

Bijlage A Handhavingpunten L_{den} Groningen Airport Eelde



Kaart van het luchthavengebied Eelde

-  grens luchthavengebied
-  verharde baan
-  handhavingspunt

Baan	baallengte in meters	baankop	coördinaten handhavingpunten		grenswaarden in handhavingpunten in dB(A) L_{den} (*)
			X	Y	
05-23	2500	05	231.513	570.902	65,07
		23	231.610	571.645	70,82
01-19	1500	01	231.625	570.625	51,82
		19	231.867	572.311	47,32

* berekeningsnummer Tozo 12-05-16 16/10



Bijlage B Aantallen per soort verkeer en per vluchtsoortcode

Soort verkeer	Vluchtsoortcode	Actueel	Prognose	Totaal
Groot Verkeer	01 - Lijnvlucht	892	0	892
	02 - Chartervlucht vakantie	1313	0	1313
	03 - Taxivlucht	329	0	329
	04 - Rondvlucht	8	0	8
	05 - Positievvlucht	188	0	188
	06 - Incidentele chartervlucht	88	0	88
	16 - Medische vlucht	254	0	254
	20 - Zakenvlucht	569	0	569
	21 - Privevlucht	122	0	122
	22 - Technische vlucht	104	0	104
	23 - Proefvlucht	55	0	55
	25 - Politievvlucht	10	0	10
	26 - Militaire vlucht	18	0	18
	27 - Overheidsvlucht	2	0	2
	29 - Les-/oefenvlucht klein	18	0	18
31 - Overige vluchten	36	0	36	
Totaal		4006	0	4006
Heli Verkeer	03 - Taxivlucht	16	0	16
	05 - Positievvlucht	14	0	14
	15 - Traumahelivvlucht	1468	0	1468
	16 - Medische vlucht	8	0	8
	20 - Zakenvlucht	156	0	156
	21 - Privevlucht	28	0	28
	25 - Politievvlucht	82	0	82
	26 - Militaire vlucht	28	0	28
	27 - Overheidsvlucht	2	0	2
	29 - Les-/oefenvlucht klein	294	0	294
31 - Overige vluchten	8	0	8	
Totaal		2104	0	2104
Klein Verkeer	03 - Taxivlucht	18	0	18
	05 - Positievvlucht	12	0	12
	11 - Fotovvlucht	134	0	134
	13 - Vrachtvvlucht	2	0	2
	16 - Medische vlucht	38	0	38
	20 - Zakenvlucht	320	0	320
	21 - Privevlucht	8233	0	8233
	24 - Valschermvlucht	14	0	14
	26 - Militaire vlucht	24	0	24
	28 - Kls les-/oefenvvlucht	9878	0	9878
	29 - Les-/oefenvvlucht klein	7517	0	7517
	34 - Dfa les-/oefenvvlucht	1	0	1
Totaal		26191	0	26191
Eindtotaal				32301

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	16	0	16
2	Groot verkeer (circuits bij proef)	AantalEn Geluid	Art.5 lid 3	43	12	0	12
3	Militair verkeer (geormerkte vluchtsoorten)	AantalEn Geluid	Art.6 lid 1	400	72	0	72
4	Militair verkeer (niet-georm. vluchtsoorten niet toegestaan)	AantalEn Geluid	Art.6 lid 1 en 2	0	2	0	2

Bijlage D Vullingsgraad handhavingspunten

Punt	X-coörd	Y-coörd	MTG	ZOG	FGB	%
HH 01	234.635	570.625	51,82	37,09	37,09	3,37
HH 05	233.513	569.942	65,07	61,01	61,01	39,26
HH 19	234.867	572.311	47,32	35,35	35,35	6,35
HH 23	235.610	571.645	70,82	62,08	62,08	13,37

MTG = Maximaal Toelaatbare Geluidsbelasting

ZOG = Zich Ontwikkelende 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.

DGB

Directeur Generaal Bereikbaarheid.

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 afdeling Handhaving Service Providers.

Lden

Geluidseenheid Day-Evening-Night (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 de Directeur Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De exploitant heeft de beschikking over deze Lden tool.

LVNL

Luchtverkeersleiding Nederland.

MTG

Maximaal Toelaatbare Geluidsbelasting; de maximale geluidsbelasting zoals vastgelegd bij de berekening van de geluidszones. 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.

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.

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

@inspectieLeNT

oktober 2016