

CRO 16-040
WKH 16-014

**COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG
LUCHTHAVEN MAASTRICHT**

Secretariaat: Postbus 5700 - 6202 MA Maastricht

KLACHTENOVERZICHT

2^e KWARTAAL 2016

september 2016

Uitgegeven door **de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg** onder verantwoordelijkheid van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|----------|---|---------|
| | Inleiding | blz. 2 |
| 1. | Klachtenrapport 2 ^e kwartaal 2016 | blz. 3 |
| 2. | Aandachtspunten en/ of aanbevelingen | blz. 6 |
| 3. | Tabellen klachten | blz. 7 |
| 4. | Trends | blz. 10 |
| | | |
| Bijlage: | | |
| - | Algemeen | blz. 11 |
| - | Overige vluchten: vliegbewegingen en klachten | blz. 14 |
| - | Lesvluchten: vliegbewegingen en klachten | blz. 16 |
| - | Nachtvluchten: vliegbewegingen en klachten | blz. 17 |
| - | SID-afwijkingen | blz. 18 |
| - | Procedure klachtenbehandeling | blz. 20 |
| - | Overzicht klachten per gemeente | blz. 21 |
| - | Begrippenlijst | blz. 22 |
| - | Samenstelling werkgroep | blz. 24 |

INLEIDING

Dit rapport is opgesteld om de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Luchthaven Maastricht te informeren over klachten betreffende vliegverkeer MAA, die bij de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg zijn ingediend in het 2^e kwartaal 2016.

Gegevens over klachten en klagers zijn in tabellen verwerkt en vergeleken met gegevens over dezelfde periode in het voorgaande jaar.

Het rapport wordt besproken in de Werkgroep Klachten en Hinderbeleid van de Commissie.

Op basis van het rapport kan de CRO aandachtspunten voor nader onderzoek formuleren. Dit kan resulteren in beleidsaanbevelingen ter voorkoming van vermijdbare hinder.

In dit rapport zijn alleen de klachten over vliegverkeer van MAA opgenomen en niet van vliegverkeer van de AWACS-basis, Bierset en/of van overvliegers.

Klachtenrapport 2^e kwartaal 2016

Onderzoek toont aan dat het totale aantal klachten over MAA vliegverkeer in het 2^e kwartaal 2016 toeneemt ten opzichte van het aantal in het 2^e kwartaal 2015 van 1006 naar 1146 (14%). Het totale aantal klagers neemt af van 121 in '15 naar 84 '16 (31%). Een stijging van de klagers en klachten is te zien in de categorie 'overige' dagvluchten, in de categorieën lesvluchten en nachtvluchten is een afname van klagers en klachten te constateren. Van de 1146 klachten in het 2^e kwartaal 2016 zijn er 735 (64%) ingediend door 7 personen. In het 2^e kwartaal 2015 zijn dat er 350 van de 1006 (35%), ingediend door 2 personen. De klachten ingediend door de veelvuldige klagers, klagers die per kwartaal 50 of meer klachten indienen, betreffen in het 2^e kwartaal 2016 'overige' dagvluchten en lesvluchten. In 2015 zijn dat met name klachten over 'overige' dagvluchten. Zie tabellen 1c en 1d. Opgemerkt dient te worden dat in dit rapport alleen de klachten over vliegverkeer van MAA zijn opgenomen en niet van vliegverkeer van de AWACS-basis, Bierset en/of van overvliegers

Het totale aantal bewegingen van 'overige' dagvluchten neemt toe van 2427 in het 2^e kwartaal '15 naar 2644 in het 2^e kwartaal '16, een toename van 9%. Het totale aantal klachten neemt toe van 469 in '15 naar 720 in '16, een toename van 54%. De bewegingen met zware toestellen, die in hoge mate verantwoordelijk zijn voor de klachten, blijven nagenoeg gelijk, namelijk 1013 bewegingen in '15 en 1016 in '16, zie tabel 6d. Klachten over bewegingen met zware toestellen stijgen van 393 naar 518 (32%), zie tabel 6d. Klagers over 'overige' dagvluchten nemen toe van 46 in '15 naar 63 in '16, een stijging van 37%, zie tabel 5. Uit onderzoek blijkt dat er in het 2^e kwartaal '16 sprake is van zowel een toename van klagers en klachten van 'overige' vluchten in de categorie 0-20 klachten per klager per kwartaal als in de categorieën 20-50 en 50 klachten of meer per kwartaal.

In september 2014 heeft Stella Aviation International (SAI) besloten de opleiding van ongeveer 65 leerling piloten over te nemen van Stella Aviation Academy (SAA). De elders reeds in gang gezette opleiding van deze leerling piloten zal voor een deel door vliegers op MAA worden afgemaakt. SAI is destijds naast de afronding van de opleiding van SAA leerling piloten ook begonnen met een nieuwe opleiding van leerling piloten. In de Werkgroep Klachten en Hinder (WKH) is afgesproken de effecten van de ontwikkelingen op de omgeving (zoals klachtenpatroon) te monitoren.

Het aantal lesbewegingen neemt af van 5166 bewegingen in '15 naar 3168 in '16 (39%), mede als gevolg van de afronding van de opleiding van de groep SAA leerlingpiloten. In het 2^e kwartaal 2016 zijn er 408 klachten over lesvluchten door 34 personen ingediend, waarvan 404 klachten over klein lesverkeer (< 6 ton) en 4 over groot lesverkeer (> 6 ton). In het 2^e kwartaal 2015 zijn dat er 506 klachten door 86 personen over lesvluchten van alleen klein verkeer. De afname van klachten is niet alleen te verklaren door de afname van lesbewegingen. De Upset Prevention and Recovery Training (UPRT) onderdeel van de nieuwe opleiding is in het 2^e kwartaal 2015 aanleiding geweest voor veel overlast. De UPRT training dient om de bewustwording van de piloot in opleiding op het gebied van abnormale vlieghoudingen te vergroten. In de training wordt geoefend hoe de piloot een vliegtuig uit abnormale vlieghoudingen kan halen om vervolgens in een normale vlieghouding te komen. Tijdens deze oefening worden bijvoorbeeld een overtrek, steile dalende bocht en een spin beoefend, uitgevoerd met een daarvoor gecertificeerd vliegtuig, een dubbeldekker type Pitts Special, en een gecertificeerde instructeur. Om een veilige operatie te kunnen garanderen is de oefening op grote hoogte uitgevoerd voornamelijk boven en in de nabijheid van MAA en in nauwe verbinding met de luchtverkeersleiding. De oefeningen hebben geleid tot veel

geluidoverlast (knetterend, indringend geluid) en bezorgdheid over de veiligheid in Meerssen en Beek. Zijn de klachten in 2015 met name over de bovenstaande oefeningen, in 2016 gaan de klachten over lokale lesbewegingen en circuitlesbewegingen in de avonduren en zijn afkomstig van inwoners uit Meerssen, Beek, Maastricht en Nuth. Zie tabel 1a en 1b, tevens tabel 8 en bijlage “overzicht klachten per klager met onderverdeling naar woonplaatsen, -kernen en –wijken”.

Met ingang van 1 augustus 2014 heeft Rotor en Wings, een helikopterbedrijf dat ook opleidingen verzorgt, zich op MAA gevestigd en in de vergadering van de Werkgroep Klachten en Hinder (WKH) d.d. 22-09-2014 is afgesproken de effecten op de omgeving te monitoren. Uit onderzoek blijkt dat in het 2^e kwartaal 2016 1 klacht is ingediend over bewegingen van helikopter (les)verkeer van MAA

Het aantal bewegingen in de periode 23:00 tot 24:00 uur, waarvoor een extensie is verleend, neemt in het 2^e kwartaal '16 af ten opzichte van het aantal in het 2^e kwartaal '15 namelijk van 8 in '15 naar 6 in '16. Over deze bewegingen zijn in het 2^e kwartaal '16 door 14 klagers 18 klachten ingediend, over de bewegingen in '15 door 19 klagers 31 klachten.

Met behulp van Fanomos en in samenwerking met de LVNL constateren we dat het aantal SID afwijkingen in het 2^e kwartaal 2016 is toegenomen is ten opzichte van het aantal van dezelfde periode in 2015, namelijk van 10 in '15 naar 36 in '16. Van de 36 afwijkingen zijn 28 in opdracht of met toestemming van de LVNL van de SID afgeweken. In 20 gevallen is deze instructie gegeven om zwaar weer te omzeilen. In het 2^e kwartaal 2015 waren 5 van de 10 afwijkingen in opdracht van de LVNL, waarvan 2 in verband met slecht weer.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)/ Domein Luchtvaart is belast met het onderzoek naar en interpretatie van SID-afwijkingen, dit is geen taak voor de SKLZL. Zoals afgesproken in de Werkgroep Klachten- en Hinderbeleid stuurt het klachtenbureau SKLZL voortaan alle SID-afwijkingen **zonder** opdracht of toestemming van de LVNL, de zgn. trackoffenders, voor onderzoek door naar de ILT.

In het 2^e kwartaal 2016 zijn 8 trackoffenders voor nader onderzoek aan de ILT aangeboden. In het 2^e kwartaal 2015 zijn dat 5 trackoffender geweest. Zie tabellen 10 en 11.

Bij beschouwing van het klachtenpatroon over de afgelopen zeven jaar kan, met uitzondering van een kleine piek in 2010, een dalende trend van de klachten over MAA vliegverkeer geconstateerd worden. Deze dalende trend zet zich voort in 2014. In 2015 constateren we een toename van de klachten met 38% ten opzichte van 2014, als gevolg van het toegenomen klein lesverkeer op MAA. Met name de “UPRT” trainingen en het “avondvliegen” heeft geleid tot veel overlast. De klagers over MAA vliegverkeer laten het volgende patroon zien: in 2008 en 2009 blijft het aantal klagers constant, om vervolgens aanzienlijk toe te nemen in 2010. Vanaf 2010 tot en met 2013 constateren we een dalende trend in het aantal klagers, in 2014 echter een stijging van de klagers over MAA vliegverkeer. In 2015 neemt het aantal klagers met 102% toe ten opzichte van 2014. Zie bovenstaande verklaring. In het 1^e kwartaal 2016 zien we een toename van klachten en klagers ten opzichte van het 4^e kwartaal 2015. In het 2^e kwartaal 2016 nemen de klachten toe ten opzichte van het 1^e kwartaal 2016, de klagers daarentegen laten een daling zien. Zie de grafische weergave van trends op bladzijde 9.

Aandachtspunten en/ of aanbevelingen

Zie klachtenrapport eerste kwartaal 2016

Tabellen klachten.

tabel 1a. Aantal klachten per klager in het 2^e kwartaal 2016 onderverdeeld in verschillende categorieën

| aantal klachten per klager in het 2 ^e kwartaal 2016 | Aantal klagers per gemeente | klachten overige vl. tussen 06:00-07:00 | Klachten overige vl.tussen 07:00-23:00 | klachten lesvluchten tussen 07:00-23:00 | klachten nachtvl. tussen 23:00-06:00 | klachten totaal | |
|--|-----------------------------|---|--|---|--------------------------------------|-----------------|-------------|
| | Totaal: | 84 | 9 | 711 | 408 | 18 | 1146 |
| | Beek | 6 | 0 | 27 | 46 | 3 | 76 |
| | Brunssum | 3 | 2 | 51 | 4 | 0 | 57 |
| | Echt-Susteren | 2 | 0 | 2 | 6 | 0 | 8 |
| | Eijsden-Margraten | 11 | 3 | 24 | 2 | 0 | 29 |
| | Gulpen-Wittern | 3 | 0 | 26 | 0 | 0 | 26 |
| | Heerlen | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | Landgraaf | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 4 |
| | Maastricht | 15 | 3 | 97 | 31 | 2 | 133 |
| | Meerssen | 22 | 0 | 178 | 287 | 12 | 477 |
| | Nuth | 3 | 0 | 33 | 19 | 0 | 52 |
| | Onderbanken | 6 | 0 | 11 | 0 | 0 | 11 |
| | Schinnen | 4 | 0 | 11 | 0 | 0 | 11 |
| | Sittard-Geleen | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| | Stein | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | Valkenburg a/d Geul | 3 | 0 | 244 | 11 | 1 | 256 |

tabel 1b. Aantal klachten per klager in het 2^e kwartaal 2015 onderverdeeld in verschillende categorieën

| aantal klachten per klager in het 2 ^e kwartaal 2015 | Aantal klagers per gemeente | klachten overige vl. tussen 06:00-07:00 | Klachten overige vl.tussen 07:00-23:00 | klachten lesvluchten tussen 07:00-23:00 | klachten nachtvl. tussen 23:00-06:00 | klachten totaal | |
|--|-----------------------------|---|--|---|--------------------------------------|-----------------|-------------|
| | Totaal: | 121 | 3 | 466 | 506 | 31 | 1006 |
| | Ambt Montfort | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| | Beek | 6 | 0 | 5 | 52 | 0 | 57 |
| | Brunssum | 4 | 1 | 16 | 0 | 0 | 17 |
| | Echt-Susteren | 1 | 0 | 0 | 29 | 0 | 29 |
| | Eijsden-Margraten | 12 | 0 | 26 | 3 | 7 | 36 |
| | Gulpen-Wittern | 2 | 0 | 3 | 8 | 0 | 11 |
| | Heerlen | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| | Landgraaf | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 |
| | Maastricht | 9 | 0 | 27 | 14 | 6 | 47 |
| | Meerssen | 60 | 0 | 120 | 311 | 14 | 445 |
| | Nuth | 2 | 0 | 40 | 2 | 0 | 42 |
| | Onderbanken | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | Roerdalen | 5 | 0 | 2 | 38 | 0 | 40 |
| | Schinnen | 4 | 0 | 9 | 4 | 0 | 13 |
| | Simpelveld | 3 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| | Sittard-Geleen | 1 | 2 | 1 | 3 | 0 | 6 |
| | Stein | 1 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| | Valkenburg a/d Geul | 4 | 0 | 210 | 22 | 3 | 235 |
| | Voerendaal | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |

tabel 1c. Aantal klachten per klager in het 2^e kwartaal 2016 onderverdeeld in verschillende categorieën

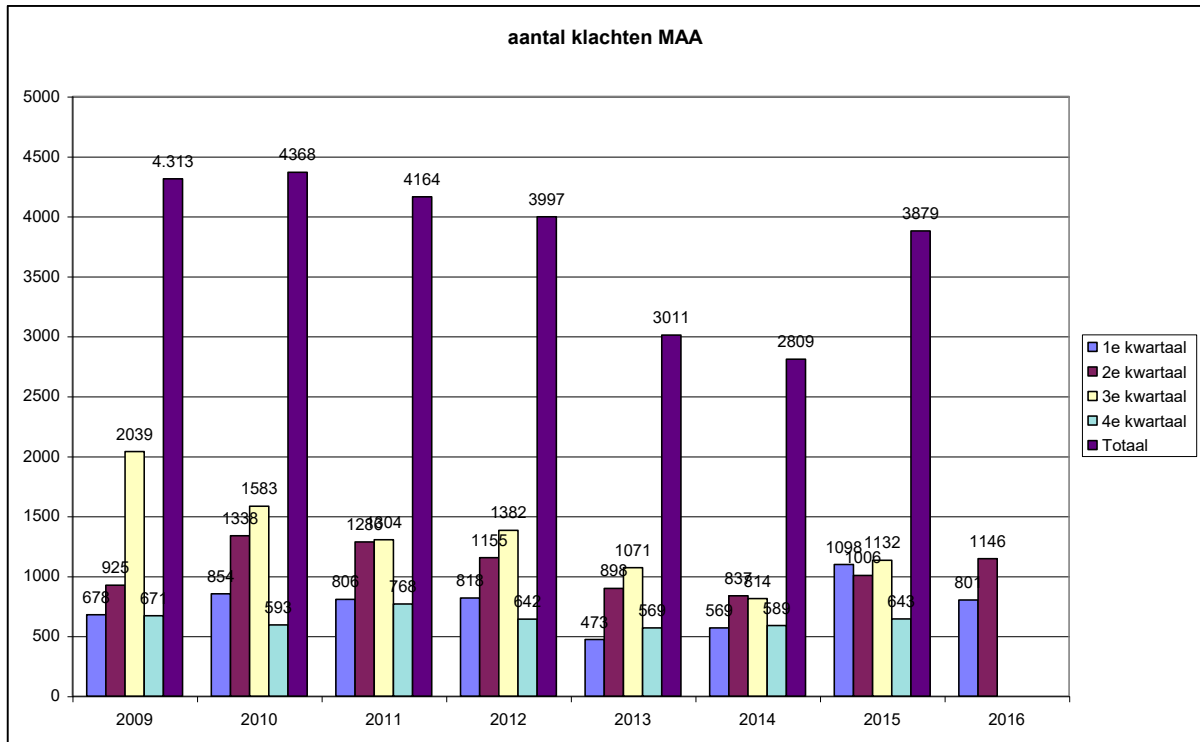
| aantal klachten per klager in het 2 ^e kwartaal 2016 | aantal klagers per gemeente | klachten overige vl. tussen 06:00-07:00 | Klachten overige vl.tussen 07:00-23:00 | klachten lesvluchten tussen 07:00-23:00 | klachten nachtvl. tussen 23:00-06:00 | klachten totaal | |
|--|-----------------------------|---|--|---|--------------------------------------|-----------------|-------------|
| 0-20 | totaal: | 71 | 7 | 110 | 107 | 9 | 233 |
| | Beek | 5 | 0 | 3 | 12 | 2 | 17 |
| | Brunssum | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 |
| | Echt-Susteren | 2 | 0 | 2 | 6 | 0 | 8 |
| | Eijsden –Margraten | 11 | 3 | 24 | 2 | 0 | 29 |
| | Gulpen-Wittem | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| | Heerlen | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | Landgraaf | 1 | 1 | 3 | 0 | 0 | 4 |
| | Maastricht | 13 | 3 | 29 | 9 | 1 | 42 |
| | Meerssen | 17 | 0 | 14 | 61 | 6 | 81 |
| | Nuth | 2 | 0 | 1 | 15 | 0 | 16 |
| | Onderbanken | 6 | 0 | 11 | 0 | 0 | 11 |
| | Schinnen | 4 | 0 | 11 | 0 | 0 | 11 |
| | Sittard –Geleen | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| | Stein | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| | Valkenburg a/d Geul | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 20-50 | totaal: | 6 | 2 | 138 | 36 | 2 | 178 |
| | Brunssum | 2 | 2 | 47 | 4 | 0 | 53 |
| | Gulpen-Wittem | 1 | 0 | 24 | 0 | 0 | 24 |
| | Maastricht | 1 | 0 | 16 | 19 | 0 | 35 |
| | Meerssen | 1 | 0 | 19 | 9 | 2 | 30 |
| | Nuth | 1 | 0 | 32 | 4 | 0 | 36 |
| 50 of meer | totaal: | 7 | 0 | 463 | 265 | 7 | 735 |
| | Beek | 1 | 0 | 24 | 34 | 1 | 59 |
| | Maastricht | 1 | 0 | 52 | 3 | 1 | 56 |
| | Meerssen | 4 | 0 | 145 | 217 | 4 | 366 |
| | Valkenburg a/d Geul | 1 | 0 | 242 | 11 | 1 | 254 |
| Totaal | | 84 | 9 | 711 | 408 | 18 | 1146 |

tabel 1d. Aantal klachten per klager in het 2^e kwartaal 2015 onderverdeeld in verschillende categorieën

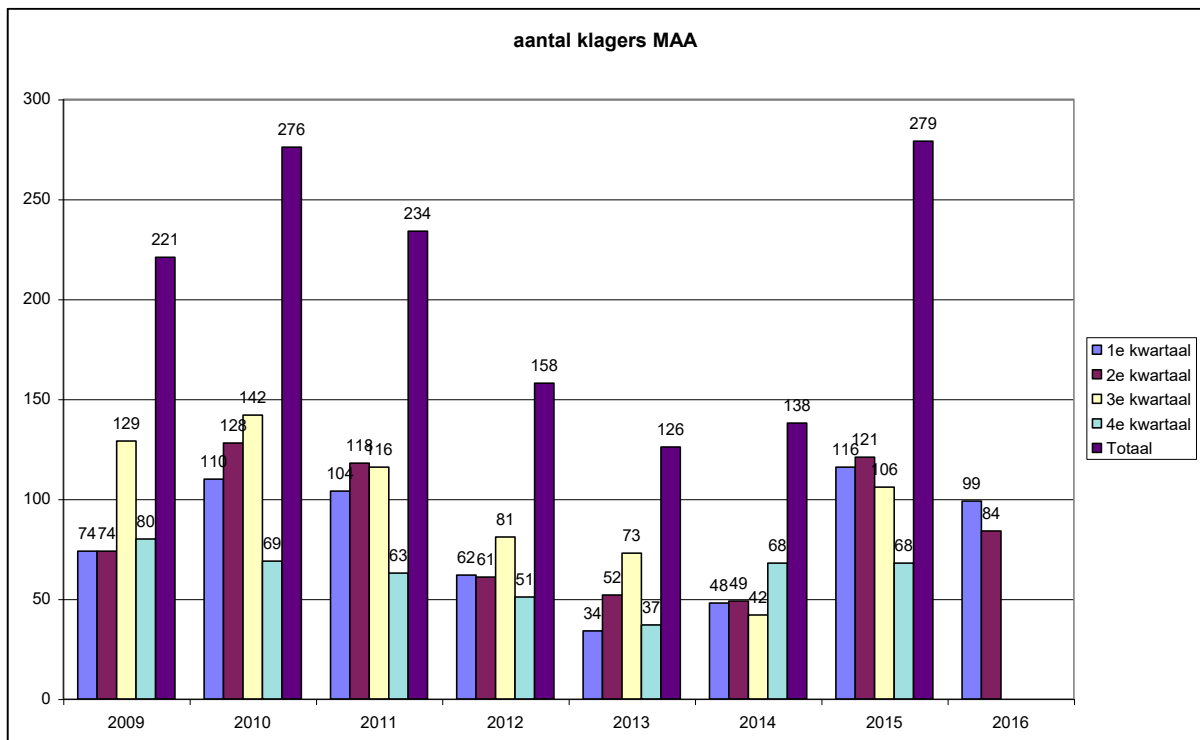
| aantal klachten per klager in het 2 ^e kwartaal 2015 | aantal klagers per gemeente | klachten overige vl. tussen 06:00-07:00 | Klachten overige vl.tussen 07:00-23:00 | klachten lesvluchten tussen 07:00-23:00 | klachten nachtvl. tussen 23:00-06:00 | klachten totaal | |
|--|-----------------------------|---|--|---|--------------------------------------|-----------------|-------------|
| 0-20 | totaal: | 115 | 3 | 112 | 406 | 22 | 543 |
| | Ambt Montfort | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| | Beek | 5 | 0 | 5 | 26 | 0 | 31 |
| | Brunssum | 4 | 1 | 16 | 0 | 0 | 17 |
| | Eijsden –Margraten | 12 | 0 | 26 | 3 | 7 | 36 |
| | Gulpen-Wittem | 2 | 0 | 3 | 8 | 0 | 11 |
| | Heerlen | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 4 |
| | Landgraaf | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 |
| | Maastricht | 9 | 0 | 27 | 14 | 6 | 47 |
| | Meerssen | 58 | 0 | 9 | 287 | 8 | 304 |
| | Nuth | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 4 |
| | Onderbanken | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| | Roerdalen | 5 | 0 | 2 | 38 | 0 | 40 |
| | Schinnen | 4 | 0 | 9 | 4 | 0 | 13 |
| | Simpelveld | 3 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| | Sittard –Geleen | 1 | 2 | 1 | 3 | 0 | 6 |
| | Stein | 1 | 0 | 0 | 5 | 0 | 5 |
| | Valkenburg a/d Geul | 3 | 0 | 4 | 2 | 0 | 6 |
| | Voerendaal | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 20-50 | totaal: | 4 | 0 | 51 | 61 | 1 | 113 |
| | Beek | 1 | 0 | 0 | 26 | 0 | 26 |
| | Echt -Susteren | 1 | 0 | 0 | 29 | 0 | 29 |
| | Meerssen | 1 | 0 | 14 | 5 | 1 | 20 |
| | Nuth | 1 | 0 | 37 | 1 | 0 | 38 |
| 50 of meer | totaal: | 2 | 0 | 303 | 39 | 8 | 350 |
| | Meerssen | 1 | 0 | 97 | 19 | 5 | 121 |
| | Valkenburg a/d Geul | 1 | 0 | 206 | 20 | 3 | 229 |
| Totaal | | 121 | 3 | 466 | 506 | 31 | 1006 |

Trends.

Grafiek 2. Visualisering klachten per kwartaal over de periode 1^e kwartaal 2009 t/m 2^e kwartaal 2016.



Grafiek 3. Visualisering klagers per kwartaal over de periode vanaf 1^e kwartaal 2009 t/m 2^e kwartaal 2016.



BIJLAGE

Algemeen.

tabel 2. Aantal vliegbewegingen “overige” dagvluchten, lesvluchten en nachtvluchten in het 2^e kwartaal.

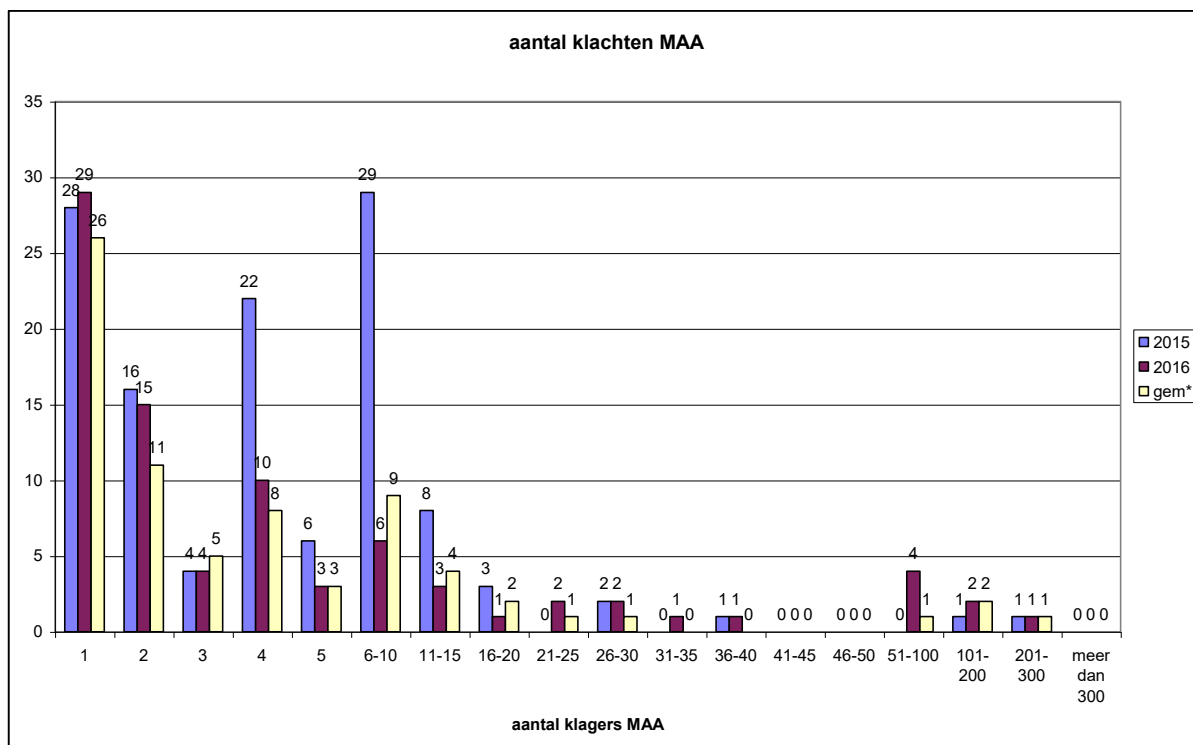
| | Overige dagvluchten 06:00-23:00 uur | | Lesvluchten 07:00-23:00 uur | | Nachtvluchten 23:-06:00 uur | |
|---------------|--|-------------|--------------------------------|-------------|--------------------------------|----------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 |
| April | 702 | 894 | 1876 | 1251 | 4 | 3 |
| Mei | 825 | 831 | 1658 | 907 | 1 | 2 |
| Juni | 900 | 919 | 1632 | 1010 | 3 | 1 |
| Totaal | 2427 | 2644 | 5166 | 3168 | 8 | 6 |

tabel 3. Aantal klachten en klagers in het 2^e kwartaal.

| | Aantal klachten MAA | | | Aantal klagers MAA | | |
|---------------|---------------------|-------------|------|--------------------|-----------|-----|
| | 2015 | 2016 | % | 2015 | 2016 | % |
| April | 245 | 532 | +117 | 46 | 46 | = |
| Mei | 203 | 262 | +29 | 34 | 42 | +24 |
| Juni | 558 | 352 | -37 | 85 | 43 | -49 |
| Totaal | 1006 | 1146 | +14 | 121 | 84 | -31 |

In deze tabel wordt het aantal klachten over overlast als gevolg van vliegverkeer van of naar MAA in deze regio weergegeven. In de laatste kolom is het aantal klagers over MAA in het 2^e kwartaal weergegeven. Hierbij dient vermeld te worden dat iedere klager voor zowel de maand als voor het kwartaal slechts 1x geteld wordt. Het is daarom niet mogelijk het aantal klagers voor het totaalcijfer bij elkaar op te tellen. Uit de gegevens van tabel 3 blijkt dat het aantal klagers over vliegverkeer van of naar MAA in het 2^e kwartaal 2016 met 31% is afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2015. Het aantal klachten neemt toe met 14%.

Grafiek 1. Visualisering van het klachtenpatroon in het 2^e kwartaal.
gem* = de gemiddelde waarde in het 1^e kwartaal over de afgelopen 5 jaar.



Tabel 4. Overzicht oorzaak klachten volgens de klager

| Overzicht oorzaak klachten | 2015 | 2016 |
|----------------------------|------|-------------|
| Totaal aantal klachten* | 1006 | 1146 |
| Geluid | 1004 | 1146 |
| Laagvliegen | 187 | 166 |
| Uitstoot | 12 | 66 |
| Stank | 6 | 5 |
| Afwijkende route | 158 | 197 |
| Trillingen | 51 | 34 |
| Angst | 31 | 12 |
| Warmdraaien | 0 | 1 |
| Proefdraaien | 0 | 1 |
| Grondlawaai | 3 | 2 |
| Trackoffender | 1 | 3 |
| Overig | 19 | 10 |

*) Een klacht kan meerdere oorzaken hebben.

Vaak wordt naast geluidsoverlast ook laagvliegen, routeafwijking, trilling of proefdraaien als bron van overlast genoemd (zie tabel 4). Door de toename van het digitaal indienen van klachten worden vaker meerdere oorzaken tegelijk aangegeven. Opgemerkt dient te worden dat wanneer er gesproken wordt over ‘laagvliegen’ dit niet zeggen wil dat het toestel ook daadwerkelijk laag gevlogen heeft, het gaat hier om overlast zoals deze door de klager wordt ervaren. Hetzelfde geldt wanneer er gesproken wordt van ‘afwijkende route’ bij vertrek. Hoewel een toestel kan afwijken van de route die de klager gewend is, wil dit niet zeggen dat het toestel ook buiten het tolerantie gebied gevlogen heeft. Zie § SID-afwijkingen. Onder ‘overige oorzaak’ vallen specifieke oorzaken c.q. opmerkingen van klagers, die niet in een van de categorieën in tabel 4. onder te brengen zijn. In het 2^e kwartaal 2016 zijn dit de volgende opmerkingen of oorzaken: door inwoners uit Ulestraten en Meerssen wordt veel overlast gemeld van de avondtrainingen door leerlingen van Stella Aviation International, men vraagt zich in dit verband af de mogelijkheid te bezien om deze vluchten uit te voeren met stillere toestellen, tevens te bekijken of deze vluchten in de winterperiode kunnen plaatsvinden en of er een andere vliegroute/ -gebied mogelijk is; een inwoner uit Mariahoop meldt veel overlast van een toestel van CLX, (B748), dat zijnsinziens waanzinnig laag over het dorp vloog; een inwoner uit Meerssen meldt dat vliegverkeer hoorbaar is ondanks isolatie; een inwoner uit Susteren geeft aan zeer angstig te zijn geweest van de nabootsing van een motorstoring door een lestoestel; een inwoner van Ulestraten meldt veel overlast van helioper lesverkeer; een inwoner uit Maastricht geeft aan veel overlast te ervaren van de “uitwijkers” van Eindhoven; een inwoner uit Beek verbaast zich over een vreemd toestel, een Piaggio180, dat MAA aandoet.

Overige vluchten: vliegbewegingen en klachten

Tabel 5. Aantal klachten in relatie tot aantal vliegbewegingen van overige vluchten binnen de openstellingsuren in het 2^e kwartaal.

| | Aantal vliegbewegingen overige vluchten | | | Aantal klachten MAA | | | Aantal klagers MAA | | | |
|-----------------|---|-------------|-------------|---------------------|------------|------------|--------------------|-----------|-----------|------------|
| | 2015 | 2016 | % | 2015 | 2016 | % | 2015 | 2016 | % | |
| April | Totaal | 702 | 894 | +27 | 141 | 256 | +82 | 25 | 33 | +32 |
| | 6-7 uur | | | | 0 | 3 | | | | |
| | 7-23 uur | | | | 141 | 253 | | | | |
| Mei | Totaal | 825 | 831 | +1 | 131 | 191 | +46 | 18 | 34 | +89 |
| | 6-7 uur | | | | 1 | 1 | | | | |
| | 7-23 uur | | | | 130 | 190 | | | | |
| Juni | Totaal | 900 | 919 | +2 | 197 | 273 | +39 | 29 | 34 | +17 |
| | 6-7 uur | | | | 2 | 5 | | | | |
| | 7-23 uur | | | | 195 | 268 | | | | |
| Kwartaal | totaal | 2427 | 2644 | +9 | 469 | 720 | +54 | 46 | 63 | +37 |
| | 6-7 uur | | | | 3 | 9 | | | | |
| | 7-23 uur | | | | 466 | 711 | | | | |

Tabellen 6 a,b,c en d. Aantal klachten in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde zware typen vliegtuigen binnen openstellinguren in het 2^e kwartaal. Getal tussen haakjes is het % van het totaal aantal bewegingen c.q. klachten over 'overige vluchten' van MAA. per maand/ kwartaal.

| April | Bewegingen | | klachten | |
|---------------|---------------|----------------------|--------------|---------------------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 |
| A310 serie | 77 | 86 | 46 | 54 |
| A320 serie | 20 | 26 | 5 | 7 |
| A330 serie | 30 | 24 | 11 | 13 |
| B737 serie | 109 | 105 | 38 | 77 |
| B747 serie | 24 | 32 | 17 | 24 |
| ATP serie | 40 | 40 | 9 | 9 |
| totaal | 300 (42 %) | 313 (35 %) | 126 (89%) | 184 (72%) |

tabel 6a.

| Mei | Bewegingen | | Klachten | |
|---------------|---------------|----------------------|--------------|---------------------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 |
| A310 serie | 90 | 76 | 41 | 31 |
| A320 serie | 32 | 51 | 8 | 15 |
| A330 serie | 28 | 20 | 1 | 8 |
| B737 serie | 146 | 95 | 42 | 49 |
| B747 serie | 26 | 28 | 11 | 24 |
| ATP serie | 42 | 10 | 7 | 0 |
| Totaal | 364 (44 %) | 280 (34 %) | 110 (84%) | 127 (66%) |

tabel 6b.

| Juni | Bewegingen | | klachten | |
|---------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 |
| A310 serie | 68 | 72 | 50 | 43 |
| A320 serie | 42 | 221 | 15 | 84 |
| A330 serie | 32 | 30 | 19 | 21 |
| B737 serie | 137 | 82 | 57 | 52 |
| B747 serie | 26 | 18 | 13 | 7 |
| ATP serie | 44 | 0 | 3 | 0 |
| totaal | 349 (39%) | 423 (46%) | 157 (80%) | 207 (76%) |

tabel 6c.

| ^{2e} kwartaal | Bewegingen | | Klachten | |
|----------------------------------|---------------|----------------------|--------------|---------------------|
| | 2015 | 2016 | 2015 | 2016 |
| A310 serie | 235 | 234 | 137 | 128 |
| A320 serie | 94 | 298 | 28 | 106 |
| A330 serie | 90 | 74 | 31 | 42 |
| B737 serie | 392 | 282 | 137 | 178 |
| B747 serie | 76 | 78 | 41 | 55 |
| ATP serie | 126 | 50 | 19 | 9 |
| totaal | 1013 (42%) | 1016 (78%) | 393 (84%) | 518 (72%) |

tabel 6d.

Tabel 5. geeft de relatie weer tussen het aantal vliegbewegingen van ‘overige vluchten’ binnen de openstellingsuren en het aantal klagers en klachten over deze bewegingen.

Hoewel al het vliegverkeer in beginsel tot overlast kan leiden, bepalen vliegbewegingen met zware hoofdstuk III- en propellervliegtuigen het aantal klachten in overwegende mate. Toe- of afname van deze categorieën kan nogal eens van invloed zijn op het klachtenpatroon. De invloed van bepaalde categorieën op het aantal klachten komt in tabel 6a t/m d tot uitdrukking. Getal tussen haakjes is het percentage van het totaal aantal bewegingen c.q. klachten van MAA per maand/ kwartaal.

Klachten over ‘overige dagvluchten’ hebben met name betrekking op vertrekkende zware toestellen richting zuid (baan 21):

- de LNO 2B vertrekprocedure, vertrek van baan 21 en vervolgens richting Gulpen kan voor overlast zorgen in zowel de gemeente Meerssen als in Valkenburg aan de Geul, Margraten en Gulpen-Wittem.

- de NETEX 1B vertrekprocedure, vertrek van baan 21 en vervolgens in Noordoostelijke richting (Jabeek) en de OSGOS 1B vertrekprocedure, vertrek baan 21 eveneens via Jabeek en vervolgens in Noordelijke richting kunnen overlast veroorzaken in Meerssen, Berg en Terblijt en Valkenburg aan de Geul.

Aankomsten over het Heuvelland richting Sittard, Geleen en Beek (baan 21) kunnen klachten veroorzaken uit Gulpen-Wittem en Valkenburg aan de Geul, aankomsten vanuit het zuiden (baan 03) uit Valkenburg aan de Geul, Maastricht en Meerssen.

Het totale aantal bewegingen van ‘overige’ dagvluchten neemt toe van 2427 in het 2^e kwartaal ‘15 naar 2644 in het 2^e kwartaal ‘16, een toename van 9%. Het totale aantal klachten neemt toe van 469 in ‘15 naar 720 in ‘16, een toename van 54%. De bewegingen met zware toestellen, die in hoge mate verantwoordelijk zijn voor de klachten, blijven nagenoeg gelijk, namelijk 1013 bewegingen in ‘15 en 1016 in ‘16, zie tabel 6d. Klachten over bewegingen met zware toestellen stijgen van 393 naar 518 (32%), zie tabel 6d. Klagers over ‘overige’ dagvluchten nemen toe van 46 in ‘15 naar 63 in ‘16, een stijging van 37%, zie tabel 5.

Lesvluchten: vliegbewegingen en klachten

tabel 7. Aantal klachten in relatie tot aantal vliegbewegingen van lesvluchten in het 2^e kwartaal.

| | Aantal vliegbewegingen lesvluchten | | | Aantal klachten lesvluchten | | | Aantal klagers lesvluchten | | |
|---------------|---------------------------------------|-------------|-----|--------------------------------|------------|------|-------------------------------|-----------|-----|
| | 2015 | 2016 | % | 2015 | 2016 | % | 2015 | 2016 | % |
| April | 1876 | 1251 | -33 | 79 | 260 | +229 | 19 | 25 | +32 |
| Mei | 1658 | 907 | -45 | 72 | 69 | -4 | 19 | 11 | -42 |
| Juni | 1632 | 1010 | -38 | 355 | 79 | -78 | 66 | 18 | -73 |
| Totaal | 5166 | 3168 | -39 | 506 | 408 | -19 | 86 | 34 | -60 |

Tabel 7 geeft de relatie weer tussen het aantal vliegbewegingen van lesvluchten en het aantal klachten en klagers over deze bewegingen. Opgemerkt dient te worden dat bij het indienen van klachten over lesvluchten in tegenstelling tot klachten over nacht- en ‘overige’ vluchten, de klager het vaak ondoenlijk acht al de tijdstippen van overlast te vermelden. Bij deze categorie vluchten gaat het vooral om klachten over circuitvluchten: een constante bron van geluidhinder. De klager vermeldt dan de periode van overlast. Voor de klachtenbehandeling worden in dat geval twee klachten geregistreerd, nl. de vertrektijd van het lesvliegtuig behorende bij het begin en de vertrektijd van het vliegtuig behorende bij het eind van de periode van hinder. Indien de klager het aantal circuitbewegingen doorgeeft, dan worden deze (na controle met behulp van FANOMOS) als klachten geregistreerd.

Klachten over lesvluchten kunnen worden uitgesplitst naar klachten over vliegtuigen < 6 ton en > 6 ton MTOW en tevens naar soort lesbeweging namelijk circuitlesvluchten en lokale (= alle andere dan circuit) lesvluchten. Zie tabel 8.

Tabel 8. Uitsplitsing van de klachten over lesvluchten naar gewicht en soort lesbeweging in het 2^e kwartaal.

| | Aantal klachten 2015 | Aantal klachten 2016 | % |
|------------------|-------------------------|-------------------------|-----|
| < 6 ton MTOW | 506 | 404 | |
| > 6 ton MTOW | 0 | 4 | |
| circuit vluchten | 36 | 298 | |
| lokale vluchten | 470 | 110 | |
| totaal | 506 | 408 | -19 |

Met ingang van 1 augustus 2014 heeft Rotor en Wings, een helikopterbedrijf dat ook opleidingen verzorgt, zich op MAA gevestigd en in de vergadering van de Werkgroep Klachten en Hinder (WKH) d.d. 22-09-2014 is afgesproken de effecten op de omgeving te monitoren. Uit onderzoek blijkt dat in het 2^e kwartaal 2016 3 klachten zijn ingediend over de bewegingen van helikopter (les)verkeer van MAA

Nachtvluchten: vliegbewegingen en klachten

Tabel 9. Aantal klachten in relatie tot aantal vliegbewegingen buiten de openstellingsuren in het 2^e kwartaal.

| | Aantal vliegbewegingen nachtvluchten | | | Aantal klachten nachtvluchten | | | Aantal klagers nachtvluchten | | |
|------------------------|--------------------------------------|----------|------------|-------------------------------|-----------|------------|------------------------------|-----------|------------|
| | 2015 | 2016 | % | 2015 | 2016 | % | 2015 | 2016 | % |
| April totaal | 4 | 3 | | 25 | 16 | | 17 | 12 | |
| start | 3 | 2 | | 24 | 12 | | | | |
| landing | 1 | 1 | | 1 | 4 | | | | |
| Mei totaal | 1 | 2 | | 0 | 2 | | 0 | 2 | |
| start | 1 | 2 | | 0 | 2 | | | | |
| landing | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | | |
| Juni totaal | 3 | 1 | | 6 | 0 | | 4 | 0 | |
| start | 3 | 1 | | 6 | 0 | | | | |
| landing | 0 | 0 | | 0 | 0 | | | | |
| Kwartaal Totaal | 8 | 6 | -25 | 31 | 18 | -42 | 19 | 14 | -26 |
| start | 7 | 5 | | 30 | 12 | | | | |
| landing | 1 | 1 | | 1 | 6 | | | | |

In tabel 9. wordt het aantal vliegbewegingen buiten openstellingsuren van of naar MAA weergegeven en tevens het aantal klagers en klachten over deze bewegingen.

De openstellingsuren van MAA zijn van 06:00 uur tot 23:00 uur. Voor luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die geregelde vluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23:00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren kan, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, een extensie verleend worden tot 24:00 uur, voor starts voor zover sprake is van een technische storing van het luchtvaartuig danwel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting of extreme meteorologische omstandigheden. De luchthaven is te allen tijde open voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet.

Het aantal bewegingen in de periode 23:00 tot 24:00 uur, waarvoor een extensie is verleend, neemt in het 2^e kwartaal '16 af ten opzichte van het aantal in het 2^e kwartaal '15 namelijk van 8 in '15 naar 6 in '16. Over deze bewegingen zijn in het 2^e kwartaal '16 door 14 klagers 18 klachten ingediend, over de bewegingen in '15 door 19 klagers 31 klachten.

SID-afwijkingen

Gebleken is dat het begrip “trackoffender” tot enige onduidelijkheid leidt. Hierover is overleg geweest tussen ILT, LVNL en de Werkgroep. Naar aanleiding hiervan heeft de Werkgroep besloten voortaan te spreken van “SID afwijkingen” (afwijkingen van de standaard vertrekroute) in opdracht van of met toestemming van de LVNL en SID-afwijkingen zonder opdracht of toestemming van de LVNL. Alleen deze laatste categorie wordt voortaan als trackoffender aangeduid. Vanaf het 4^e kwartaal 2009 is deze wijziging integraal in het kwartaalrapport doorgevoerd. Met ingang van 1 oktober 2009 stuurt het klachtenbureau SKLZL alle trackoffenders voor onderzoek door naar Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Tabel 10: Aantal met behulp van FANOMOS geconstateerde SID-afwijkingen in het 2^e kwartaal 2016

| 2 ^e kwartaal 2016 | | Totaal aantal SID-afwijkingen | waarvan in opdracht / met toestemming van LVNL | waarvan trackoffender |
|------------------------------|---------------|-------------------------------|--|-----------------------|
| April | totaal | 7 | 5 | 2 |
| | jet | 7 | 5 | 2 |
| | prop | 0 | 0 | 0 |
| Mei | totaal | 6 | 2 | 4 |
| | jet | 2 | 2 | 0 |
| | prop | 4 | 0 | 4 |
| Juni | totaal | 23 | 21 | 2 |
| | jet | 22 | 20 | 2 |
| | prop | 1 | 1 | 0 |
| kwartaal | Totaal | 36 | 28 | 8 |
| | jet | 31 | 27 | 4 |
| | prop | 5 | 1 | 4 |

Tabel 11: Aantal door FANOMOS als SID-afwijking aangemerkte bewegingen in het 2^e kwartaal 2015

| 2 ^e kwartaal 2015 | | Totaal aantal SID-afwijkingen | waarvan in opdracht / met toestemming van LVNL | waarvan trackoffender |
|------------------------------|---------------|-------------------------------|--|-----------------------|
| April | totaal | 2 | 1 | 1 |
| | jet | 1 | 1 | 0 |
| | prop | 1 | 0 | 1 |
| Mei | totaal | 4 | 2 | 2 |
| | jet | 4 | 2 | 2 |
| | prop | 0 | 0 | 0 |
| Juni | totaal | 4 | 2 | 2 |
| | jet | 2 | 1 | 1 |
| | prop | 2 | 1 | 1 |
| kwartaal | Totaal | 10 | 5 | 5 |
| | jet | 7 | 4 | 3 |
| | prop | 3 | 1 | 2 |

De SID-afwijkingen zijn in FANOMOS voor de prop's geselecteerd op toestellen > 6 ton, IFR, niet zijnde cat. 004, 010, 012, 014; voor jet's op toestellen in alle gewichtsklassen.

Op basis van artikel 10 van het Luchtverkeersreglement is voor het IFR-verkeer een aantal standaard instrument vertrek procedures (SID's) vastgesteld voor het luchtvaartterrein Maastricht. Deze procedures worden beschreven in de Aeronautical Information Publication (AIP). In de AIP zijn kaarten opgenomen waarop de routes van deze procedures zijn weergegeven. Deze uitvliegroutes zijn theoretische lijnen, in de praktijk zal een zekere spreiding plaatsvinden.

De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) past middels aangescherpte interne regelgeving de SID's op MAA strakker toe. Dit betekent dat binnen de 56 Lden zone geen afwijkende instructie voor startend verkeer gegeven zal worden (uitgezonderd om veiligheidsredenen). Straalvliegtuigen mogen pas boven FL 60 van deze route afwijken, voor zwaardere propellervliegtuigen geldt een hoogte van 3500 ft MSL. Lichte propellervliegtuigen (< 6 ton kunnen op geringere hoogte een afwijkende instructie krijgen, echter pas buiten de 56 Lden geluidzone). Het aangescherpte milieubeleid (inzake afwijkende instructies SID's) van de LVNL wordt gehandhaafd totdat in overleg tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu LVNL een definitief besluit is genomen over een uniforme regelgeving voor gecontroleerde burgerluchthavens in Nederland.

Met behulp van Fanomos en in samenwerking met de LVNL constateren we dat het aantal SID afwijkingen in het 2^e kwartaal 2016 is toegenomen is ten opzichte van het aantal van dezelfde periode in 2015, namelijk van 10 in '15 naar 36 in '16. Van de 36 afwijkingen zijn 28 in opdracht of met toestemming van de LVNL van de SID afgeweken. In 20 gevallen is deze instructie gegeven om zwaar weer te omzeilen. In het 2^e kwartaal 2015 waren 5 van de 10 afwijkingen in opdracht van de LVNL, waarvan 2 in verband met slecht weer. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)/ Domein Luchtvaart is belast met het onderzoek naar en interpretatie van SID-afwijkingen, dit is geen taak voor de SKLZL. Zoals afgesproken in de Werkgroep Klachten- en Hinderbeleid stuurt het klachtenbureau SKLZL voortaan alle SID-afwijkingen **zonder** opdracht of toestemming van de LVNL, de zgn. trackoffenders, voor onderzoek door naar de ILT. In het 2^e kwartaal 2016 zijn 8 trackoffenders voor nader onderzoek aan de ILT aangeboden. In het 2^e kwartaal 2015 zijn dat 5 trackoffender geweest. Zie tabellen 10 en 11.

Procedure klachtenbehandeling

De wijze van klachtbehandeling is neergelegd in een door de voormalige Milieucommissie Luchthaven Maastricht vastgestelde klachtenregeling.

Klachten kunnen bij het klachtenbureau telefonisch (043-365 20 20) of digitaal (www.kicl.nl) worden ingediend.

Schriftelijke reacties met klachten en vragen van omwonenden van de luchthaven worden ingediend bij de Commissie Regionaal Overleg. De afzender wordt een ontvangstbevestiging gestuurd.

Vervolgens worden de schriftelijke reacties behandeld in de eerstvolgende vergadering van de Werkgroep Klachten en Hinderbeleid (WKH) van de commissie. Reacties met vragen of een bepaalde problematiek worden kort na de vergadering van de Werkgroep Klachten en Hinderbeleid beantwoord. Schriftelijke klachten zijn niet in de tabellen en grafieken opgenomen. Volgens de vastgestelde klachtenregeling dienen schriftelijke klachten binnen drie maanden na ontvangst van de brief te zijn afgehandeld.

In het 2^e kwartaal van 2016 heeft de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht een schriftelijke reactie ontvangen.

Bijlage: Overzicht klachten per gemeente met onderverdeling naar woonplaatsen, -kernen en -wijken:

Begrippenlijst

| | |
|-------------------------------|---|
| S.K.L.Z.L.: | Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg. Een onafhankelijke stichting, die ten behoeve van de Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht, de Commissie AWACS Limburg en de Luchtverkeerscommissie Niederrhein zorg draagt voor de registratie, analyse en behandeling van milieuklachten over vliegverkeer in de regio, tevens voor het beantwoorden van vragen en het verstrekken van informatie. Te bereiken onder tel. nr. 043-365 20 20 of via www.kicl.nl . |
| Klacht: | een door een klager bij het klachtenbureau gemelde ervaring van hinder of overlast veroorzaakt door vliegverkeer. |
| Klager: (klaagadres): | een adres van waaruit minstens een klacht is geuit, met de restrictie dat meerdere klachten van verschillende personen op een huisadres tot één en dezelfde klager (klaagadres) worden gerekend. |
| Extensie: | toestemming gegeven door de havenmeester om buiten de openstellingen van de luchthaven op te stijgen of te landen. |
| Nachtvluchten: | vluchten van of naar MAA tussen 23.00 uur en 06.00 uur, waarvoor een extensie verleend is. |
| Overige (dag)vluchten: | Dagvluchten tussen 06:00 en 23:00 uur, niet zijnde lesvluchten. |
| Vlucht: | een vlucht bestaat uit 2 vliegtuigbewegingen: een start en een landing. |
| Vliegtuig- beweging: | een start of een landing van een vliegtuig. |
| Lesvlucht: | Oefenvlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een circuitlesvlucht en een lokale lesvlucht. Circuitlesvluchten vinden plaats in het circuitgebied, lokale lesvluchten buiten het circuitgebied. |
| A.T.C.- vertraging: | Air Traffic Control / Luchtverkeersbeveiliging Vertraging ontstaan door verkeersleidingstechnische oorzaken. Dit kan leiden tot een vertraging van het vliegschema. |
| Hoofdstuk III vliegtuigen: | Vliegtuiggeneratie met stillere straalmotoren. (o.a. B737-300/400/500, B747-300/400, B757, B767, B777, MD11, MD80-serie, alle types Airbus, FK 100/70 , DC8/ 70-serie) |

- Nieuwe ICAO aanduiding: Voor o.a.:
B703: voorheen B707-300;
B722: voorheen B727-200;
B732, B733, B734, B735, B737, B738: voorheen B737-200/300/400/500/700/800;
B742, B743, B744: voorheen B747-200/300/400;
DC86, DC87: voorheen DC8/ 60/70 serie.
- MTOW: Maximum Take Off Weight
- FANOMOS: Flight track and Aircraft Noise Monitoring System
- IFR: Instrument Flight Rules. Regels voor verkeer dat op instrumenten vliegt.
- SID: Standard Instrument Departure. Dit is de standaard vertrekprocedure voor IFR- verkeer.
- AIP: Aeronautical Information Publication d.i. de luchtvaartgids.
- ILT/Directie Luchtvaart:
Directie Luchtvaart. Deze dienst, een onderdeel van de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, is verantwoordelijk voor toezicht op geluidzone en op de naleving van de gebruiksvoorschriften.
- SID-afwijking: een toestel dat de standaard-instrument -vertrekprocedure niet heeft uitgevoerd binnen het voor die procedure vastgestelde tolerantiegebied al dan niet in opdracht van de Luchtverkeersleiding.

Samenstelling van de werkgroep:

1. De heer C. Degenaar Omwonenden Meerssen
2. De heer T. Zeguers Omwonenden Maastricht
3. De heer S. Paul Luchtverkeersleiding Nederland
4. De heer R. Jense, Maastricht Aachen Airport
5. Mevrouw M. Duijvestijn Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg
6. Mevrouw R. Lichtenberg Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg
7. Mevrouw R. Lommelen Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg
8. De heer P. Simons Provincie Limburg (voorzitter)