

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG  
LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

**MELDINGENOVERZICHT**

**4<sup>e</sup> KWARTAAL 2021**

Maart 2022

Uitgegeven door het **Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer** onder verantwoordelijkheid van de  
Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht

## Managementsamenvatting

Dit rapport is opgesteld om de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Luchthaven Maastricht te informeren over de hinder met betrekking tot MAA vliegverkeer, die bij het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) is gemeld in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021. Gegevens over vliegbewegingen, meldingen en melders (meld adressen) zijn in tabellen verwerkt en vergeleken met gegevens over dezelfde periode in het voorgaande jaar. Er wordt onderscheid gemaakt in vliegbewegingen tussen 06:00-23:00 uur, lesbewegingen en nachtbewegingen tussen 23:00-24:00 uur.

In dit rapport zijn alleen de meldingen over hinder van vliegverkeer van MAA opgenomen en niet van vliegverkeer van de AWACS-basis, Bierset en/of van overvliegers (= vliegtuigen boven Limburg niet op weg naar of afkomstig van genoemde luchthavens). Het rapport wordt besproken in de Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid (WMH) van de Commissie. Op basis van het rapport kan de WMH aandachtspunten voor nader onderzoek formuleren. Dit kan resulteren in beleidsaanbevelingen ter voorkoming van vermijdbare hinder. Het sturen op vermijdbare hinder is de primaire doelstelling van deze rapportage en van de Werkgroep Meldingen en Hinder.

Analyse van de meldingen en vliegbewegingen leiden tot de volgende constatering.

- De Werkgroep stelt vast dat het totale aantal MAA vliegbewegingen in het vierde kwartaal met 6% is gestegen ten opzichte van het vierde kwartaal 2020. Het totale aantal melders neemt af met 8% en het totaal aantal meldingen daalt met 14%. De grootste afname van meldingen is over de dagbewegingen (niet zijnde lesbewegingen) tussen 06:00- 23:00 uur. Van alle meldingen gaat 70% over vertrekkend en 30% over landend vliegverkeer.
- In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur voor 4 bewegingen extensies verleend. Deze 4 bewegingen (vertrekken) hebben 92 hindermeldingen als gevolg gehad.
- In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 zijn 21 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 19 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL. In 2 gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of in opdracht van de LVNL, zgn. trackoffenders. De trackoffenders zijn door het KICL doorgeleid naar het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W
- De Werkgroep heeft in de analyse specifiek ingezoomd op de categorie melders met 1-50 meldingen per kwartaal omdat in die categorie mogelijkheden voor onderzoek en sturing op vermijdbare hinder liggen. Onderzocht is de respons van deze categorie op de bewegingen met zware toestellen in de dagperiode. Geconstateerd kan worden dat deze bewegingen nagenoeg gelijk blijven, de meldingen over deze categorie nemen met 8% af. Mogelijke verklaringen voor de afname melders en meldingen zou het volgende kunnen zijn.
- In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020 zijn 21 bewegingen tussen 6-7 uur verantwoordelijk geweest voor het indienen van 65 meldingen door 30 melders. Deze bewegingen betroffen voornamelijk aankomsten van middelzware tot zware toestellen zoals de AT72, A320 en B777. In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 hebben daarentegen slechts 6 bewegingen plaatsgevonden, voornamelijk starts van middelzware toestellen. Deze zijn aanleiding geweest tot het indienen van 10 meldingen door 9 melders met als gevolg een afname van het aantal meldingen in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021.
- Onderzocht is toe en afname van middelzware en zware toestellen en de respons hierop. Geconstateerd kan worden dat er in het 4<sup>e</sup> kwartaal sprake is van een toename van bewegingen met middelzware toestellen. Een nieuwe vliegmaatschappij maakt gebruik van de B752, een medium zwaar toestel, met als gevolg minder hindermeldingen per beweging. Hetzelfde geldt voor de toename van het gebruik van de B737. Tegenover de toename van bewegingen met middelzware toestellen zien we een afname van bewegingen met zware toestellen zoals de B777 en A330. De afname van de inzet voor vracht (o.a. het vervoer van COVID hulpmiddelen) in 2021 heeft geleid tot een afname van de meldingen over de bewegingen met

de B777 en A330 en daarmee tot een netto afname van de meldingen.

### **Aandachtspunten en aanbevelingen**

- Het vierde kwartaal 2021 laat een vergelijkbare ontwikkeling zien als in het tweede en derde kwartaal 2021: toename van bewegingen en afname van meldingen en melders in vergelijking met hetzelfde kwartaal van 2020.
- Wijzigingen in de vlootsamenstelling in de zin van meer bewegingen met middelzware en minder bewegingen met zware toestellen hebben een gunstig effect op het meldingenpatroon. Per beweging met zware toestellen worden meer meldingen ingediend dan per beweging met middelzware toestellen. Sturen op gewijzigde vlootsamenstelling leidt aldus tot hinderreductie voor de omgeving.
- Volgens de geldende luchtvaart regelgeving ter beperking van milieuhinder is tot Flightlevel 60 het beperken van geluidhinder prioritair en boven Flightlevel 60 geldt het beperken van de uitstoot als de belangrijkste milieudoelstelling. In dit licht liggen directe vluchten MAA-Luik zonder gebruik van de standaardvertrekprocedures niet voor de hand omdat deze beneden het genoemde Flightlevel worden uitgevoerd en leiden tot meer geluidhinder.
- Actief sturen op minder bewegingen tussen 21.00 en 23.00 uur beperkt het risico op extensies en verdient uit een oogpunt van hinderreductie en bescherming van de omgeving de voorkeur.

## INHOUDSOPGAVE

Spreiding melders en meldingen over de gemeenten	blz. 4
Meldingenrapport 4 <sup>e</sup> kwartaal 2021	blz. 6
Bewegingen tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten	blz. 7
Lesvluchten	blz. 9
Vliegbewegingen tussen 23:00-24:00 uur	blz. 9
Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute	blz. 10
Grafieken langjarig meldingenpatroon	blz. 11
Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder	blz. 13

## Spreiding melders en meldingen over de gemeenten

Omdat sprake is van een asymmetrisch meldingenpatroon, dat wil zeggen dat er een grote groep melders is met een gering aantal hindermeldingen en een kleinere groep melders met een hoog aantal meldingen is een onderverdeling gemaakt in het aantal door hen ingediende meldingen per kwartaal namelijk “1-50” en “meer dan 50” meldingen per melder per kwartaal, zie tabel 1.

In tabel 2. is de spreiding van de melders en meldingen over de verschillende gemeenten weergegeven.

Tabel 1. Verdeling melders in categorieën “1-50” en “> 50” meldingen per melder per kwartaal.

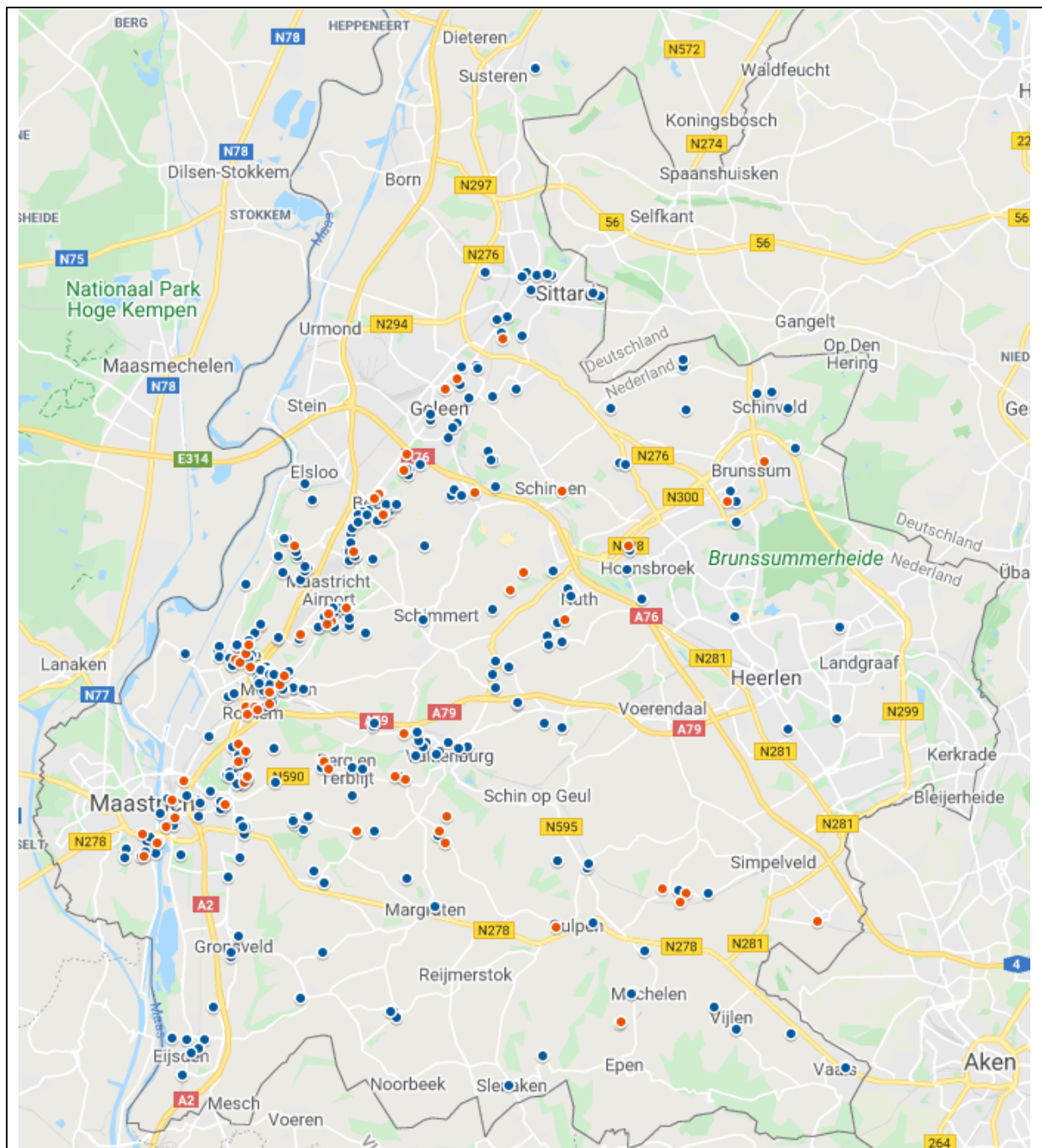
4 <sup>e</sup> kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	meldingen	Melders	meldingen	melders	meldingen
<b>2021</b>	<b>390</b>	<b>18657</b>	<b>322</b> 83%	<b>2463</b> 13%	<b>68</b> 17%	<b>16194</b> 87%
2020	421	21617	342 81%	2696 12%	79 19%	18921 88%

Tabel 2. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021.

Gemeente	Melders		Meldingen	
	Cat. 1-50 meldingen per melder	Cat. > 50 meldingen per melder	Cat. 1-50 meldingen per melder	Cat. > 50 meldingen per melder
Beek	(34) /44	(10) /7	(203) /197	(2032) /1718
Beekdaelen	25	4	172	335
Brunssum	4	2	5	306
Echt-Susteren	2	-	5	-
Eijsden-Margraten	28	1	192	377
Gulpen-Wittem	12	5	142	1335
Heerlen	5	1	29	68
Landgraaf	2	-	3	-
Maastricht	(51) /55	(17) /15	(567) /443	(2708) /1911
Meerssen	(93) /85	(27) /21	(747) /817	(8873) /7934
Roerdalen	3	-	3	-
Simpelveld	-	1	-	79
Sittard-Geleen	25	3	193	329
Stein	2	-	2	-
Vaals	4	-	46	-
Valkenburg a/d Geul	22	8	159	1802
Voerendaal	4	-	55	-
<b>Totaal</b>	<b>(342) 322</b>	<b>(79) 68</b>	<b>(2696) 2463</b>	<b>(18921) 16194</b>

In rood en tussen haakjes: de aantallen 4<sup>e</sup> kwartaal 2020.

Op de volgende pagina is de spreiding op een geografische kaart weergegeven.



Figuur 1. Spreiding van de categorie melders in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021.

- Blauw: 1-50 meldingen per melder.
- Rood: 51 meldingen en meer per melder

## Meldingenrapport 4<sup>e</sup> kwartaal 2021

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 weergegeven en vergeleken met hetzelfde kwartaal van het voorgaande jaar. Specifiek is gekeken naar het vliegverkeer dat aanleiding is voor het melden van (veel) hinder. Om meer inzicht te krijgen in meldingenpatronen en daarmee de mogelijkheid te bezien om te sturen op vermijdbare hinder is onderscheid gemaakt in vliegverkeer op MAA, namelijk “bewegingen tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesbewegingen”, “lesbewegingen” en “bewegingen tussen 23:00 en 24:00 uur”. In onderstaande tabel zijn de bewegingen weergegeven en tevens de melders en meldingen als gevolg van deze bewegingen.

tabel 3. MAA vliegverkeer onderverdeeld in dag-, les- en nachtbewegingen en de melders en meldingen over de hinder als gevolg van over deze bewegingen in het 4<sup>e</sup> kwartaal.

4 <sup>e</sup> kwartaal	MAA vliegbewegingen		Melders**		Meldingen	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
<b>Dagbewegingen: 06-23 uur *</b>	<b>2273</b>	<b>2680</b>	<b>377</b>	<b>360</b>	<b>20827</b>	<b>18011</b>
06-07 uur	21	6	56	33	151	44
07-23 uur	2252	2674	370	359	20676	17967
<b>Lesbewegingen: 07-23 uur</b>	<b>817</b>	<b>586</b>	<b>131</b>	<b>73</b>	<b>632</b>	<b>472</b>
< 6 ton	773	566	***	***	550	445
> 6 ton	44	20	***	***	82	27
<b>Nachtbewegingen: 23-24 uur</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>126</b>	<b>111</b>	<b>158</b>	<b>174</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>3093</b>	<b>3270</b>	<b>422</b>	<b>390</b>	<b>21617</b>	<b>18657</b>

\* Dagbewegingen 6-23 uur niet zijnde lesbewegingen.

\*\* Melders over verschillende categorieën kunnen niet bij elkaar worden opgeteld.

\*\*\* Uitsplitsing melders toestellen boven en beneden 6 ton op basis huidige automatisering niet mogelijk. Aanpassing vergt aanvullende financiering die nog niet beschikbaar is.

In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 constateren we een toename van het totale aantal vliegbewegingen terwijl het aantal melders en meldingen daalt ten opzichte van het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020. Zie voor een verklaring de tekst onder tabel 5. Onderzoek toont aan dat 70% van de meldingen gaat over vertrekkend en 30% over landend vliegverkeer. Als belangrijkste oorzaak van hinder wordt geluidsoverlast genoemd. Uit onderzoek blijkt dat sprake is van een asymmetrisch meldingenpatroon, dat wil zeggen dat er een grote groep melders is met een gering aantal meldingen en een kleine groep melders met een hoog aantal meldingen. Om de melders te duiden is een onderverdeling gemaakt in het aantal door hen ingediende meldingen per kwartaal namelijk “1-50” en “meer dan 50” meldingen per melder per kwartaal, zie tabel 1 bladzijde 4. Opgemerkt moet worden dat de mediaan\* in 2021 is gestegen ten opzichte van die van het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020, namelijk 4 meldingen per melder per kwartaal in '20 naar 5 in '21. Dit betekent dat de helft van alle melders in 2021 niet meer dan 5 meldingen in het 4<sup>e</sup> kwartaal heeft ingediend

De Werkgroep Meldingen en Hinder heeft om meer inzicht te krijgen in vermijdbare hinder het voornemen uitgesproken de focus in de analyse te leggen op de categorie 1-50 meldingen per melder per kwartaal. De uitwerking hiervan is op de volgende pagina's te vinden en in de tabellen 5, 6, 7 en 8.

\* Omdat hier sprake is van een asymmetrische verdeling van het aantal meldingen per melders (d.w.z. dat de meeste melders weinig meldingen hebben ingediend en een enkeling veel), is het bepalen van gemiddelde waarde niet representatief voor deze groep melders; beter is het om hier de mediaan te bepalen, omdat deze minder beïnvloed wordt door extreme waarden. De mediaan wordt bepaald door een lijst van de melders te maken met het door hen ingediende aantal meldingen in oplopende volgorde (d.w.z. te beginnen met alle melders met 1 melding, vervolgens die met 2 meldingen etc.) De mediaan is dan de middelste waarde (is aantal meldingen) in de rij melders. Bij 390 melders wordt de mediaan bepaald door de waarde van de 195<sup>e</sup> en 196<sup>e</sup> melder gedeeld door 2.

## Bewegingen tussen 06:00- 23:00 uur niet zijnde lesvluchten

In onderstaande analyse is specifiek gekeken naar **het meldingenpatroon van de categorie 1-50**. Melders, meldingen en dagbewegingen tussen 6-23 uur niet zijnde lesbewegingen zijn in tabel 4 weergegeven. Uit onderzoek blijkt dat verreweg de meeste klachten worden ingediend over vliegbewegingen tussen 06-23 uur niet zijnde lesvluchten. Het totale aantal van deze bewegingen neemt in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 met 18% toe ten opzichte van het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020, melders over bovenstaande bewegingen nemen met 2% af, de meldingen nemen af met 6%, zie tabel 4.

Tabel 4. Aantal vliegbewegingen, meldingen en melders categorie 1-50 in het 4<sup>e</sup> kwartaal

4 <sup>e</sup> kwartaal	Dagbewegingen tussen 06:00-23:00 uur		Melders cat. 1-50 06:00-23:00 uur		Meldingen cat. 1-50 06:00-23:00 uur	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
<b>Totaal</b>	<b>2273</b>	<b>2680</b>	<b>297</b>	<b>292</b>	<b>2491</b>	<b>2330</b>
06-07 uur	21	6	30	9	65	10
07-23 uur	2225	2674	291	291	2426	2320

Niet alle bewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen met middelzware en zware toestellen die daarvoor verantwoordelijk zijn. Onderzoek is gedaan naar toe- of afname van deze bewegingen en tevens naar de respons hierop, zie tabel 5. In tabel zijn de toesteltypen die in aantal zijn toegenomen geclusterd evenals de toesteltypen die zijn afgenomen. Het totale aantal bewegingen met zware toestellen blijft gelijk, meldingen over deze bewegingen nemen af met 8% van 2385 in '20 naar 2196 in '21.

Tabel 5. Aantal meldingen categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde zware typen vliegtuigen binnen openstellingsuren in het 4<sup>e</sup> kwartaal. Getal tussen haakjes is het % van het totale aantal bewegingen c.q. meldingen over MAA vluchten tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten.

4 <sup>e</sup> Kwartaal	Bewegingen		Meldingen	
	2020	2021	2020	2021
A310 serie	86	<b>98</b>	100	<b>81</b>
A320 serie	104	<b>106</b>	62	<b>45</b>
A350 serie	4	<b>65</b>	4	<b>52</b>
B737 serie	81	<b>154</b>	63	<b>117</b>
B744 serie	120	<b>130</b>	683	<b>667</b>
B752 serie	-	<b>100</b>	-	<b>58</b>
A330 serie	182	<b>103</b>	239	<b>192</b>
B742 serie	40	<b>28</b>	143	<b>154</b>
B777 serie	615	<b>542</b>	891	<b>750</b>
B787 serie	84	<b>11</b>	49	<b>5</b>
AT72 serie	135	<b>125</b>	116	<b>69</b>
A343	4	-	5	-
B767 serie	2	-	11	-
IL76	4	<b>2</b>	19	<b>6</b>
<b>Totaal</b>	1461 (64%)	<b>1464</b> (55%)	2385 (96%)	<b>2196</b> (94%)

N.B. B744 serie staat voor het type B747-400, B742 serie staat voor het type B747-200.



## Mogelijke verklaringen voor de afname van melders en meldingen

- In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020 zijn 21 bewegingen tussen 6-7 uur verantwoordelijk geweest voor het indienen van 65 meldingen door 30 melders. Deze bewegingen betroffen voornamelijk aankomsten van middelzware tot zware toestellen zoals de AT72, A320 en B777. In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 hebben daarentegen slechts 6 bewegingen plaatsgevonden, voornamelijk starts van middelzware toestellen. Deze zijn aanleiding geweest tot het indienen van 10 meldingen door 9 melders met als gevolg een afname van het aantal meldingen in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021.
- Onderzocht is toe en afname van middelzware en zware toestellen en de respons hierop. Geconstateerd kan worden dat er in het 4<sup>e</sup> kwartaal sprake is van een toename van bewegingen met middelzware toestellen. Een nieuwe vliegmaatschappij maakt gebruik van de B752, een medium zwaar toestel, met als gevolg minder hindermeldingen per beweging. Hetzelfde geldt voor de toename van het gebruik van de B737. Tegenover de toename van bewegingen met middelzware toestellen zien we een afname van bewegingen met zware toestellen zoals de B777 en A330. Hoewel Turkisch Airlines bezig is de A330 te vervangen door de B777 heeft de afname van de inzet van de B777 voor vracht (o.a. voor het vervoer van COVID hulpmiddelen) in 2021 geleid tot een netto afname. Deze afname heeft geleid tot een afname van de meldingen over de bewegingen met de B777 en A330 en daarmee tot een netto afname van de hindermeldingen.

## Lesvluchten:

In onderstaande analyse is specifiek gekeken naar het meldingenpatroon van de categorie 1-50. Melders, meldingen en bewegingen over lesvluchten zijn in tabel 6 weergegeven.

Het aantal lesbewegingen is in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 met 28% afgenomen ten opzichte van het aantal in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020. Melders en meldingen over lesbewegingen nemen af met 58% respectievelijk 62%. De meldingen gaan over in het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 lokale lesvluchten met toestellen <6 ton, tevens over circuitlesvluchten met toestellen <6 ton en >6 ton MTOW (C510 en C680)

Tabel 6. Aantal melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 4<sup>e</sup> kwartaal.

4 <sup>e</sup> kwartaal	Aantal vliegbewegingen lesvluchten		Aantal melders cat 1-50 Lesvluchten		Aantal meldingen cat. 1-50 Lesvluchten	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
<b>Totaal</b>	817	586	66	28	109	41
<6ton	773	566			101	39
>6ton	44	20			8	2

## Vluchten tussen 23:00 en 24:00 uur:

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 dan wel van de luchtvaart technische 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.

In onderstaande analyse is specifiek gekeken naar het meldingenpatroon van de categorie 1-50. Melders, meldingen en bewegingen tussen 23:00 en 24:00 uur zijn in tabel 7 weergegeven.

- In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur zijn voor 4 bewegingen extensies verleend. 4 vertrekken, waarvan voor 2 met een B77L, 1 met een A332 en 1 met een A359 zijn verantwoordelijk geweest voor 92 hindermeldingen.

- In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020 zijn voor 2 bewegingen extensies verleend. 2 vertrekken, waarvan 1 met een B777 en 1 met een B738 zijn verantwoordelijk geweest voor 96 hindermeldingen.

Tabel 7. Aantal melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen buiten de openstellingsuren.

4 <sup>e</sup> kwartaal	Aantal bewegingen Tussen 23:00 en 24:00		Aantal melders cat 1-50		Aantal meldingen cat 1-50	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
<b>Totaal</b>	2	4	85	71	96	92

## **Afwijkingen voorgeschreven vertekroute (Standard Instrument Departure /SID)**

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 als gevolg van vliegtuigtype, het startgewicht, het gebruikte flightmanagementsysteem aan boord van het vliegtuig en de meteo-omstandigheden.

Het tolerantiegebied is het gebied waarbinnen vliegtuigen, bij het uitvoeren van een vertrekprocedure, zich kunnen bevinden. De in de Beleidsregel handhaving vertrekprocedures luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam van november 2014 bedoelde tolerantiegebieden zijn zo geconstrueerd dat ieder vliegtuigtype een vertrekprocedure binnen het bijhorende tolerantiegebied kan uitvoeren. Door het KICL wordt op verzoek van de WMH/CRO controle uitgevoerd op toestellen die zijn afgeweken van de voorgeschreven vertekroute. Deze bewegingen worden voor onderzoek en beoordeling aan de LVNL voorgelegd. In geval van afwijking van de SID zonder toestemming van de Luchtverkeersleiding kan sprake zijn van overtreding van regelgeving. Deze gevallen worden dan voor nader onderzoek door het KICL doorgeleid aan het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W.

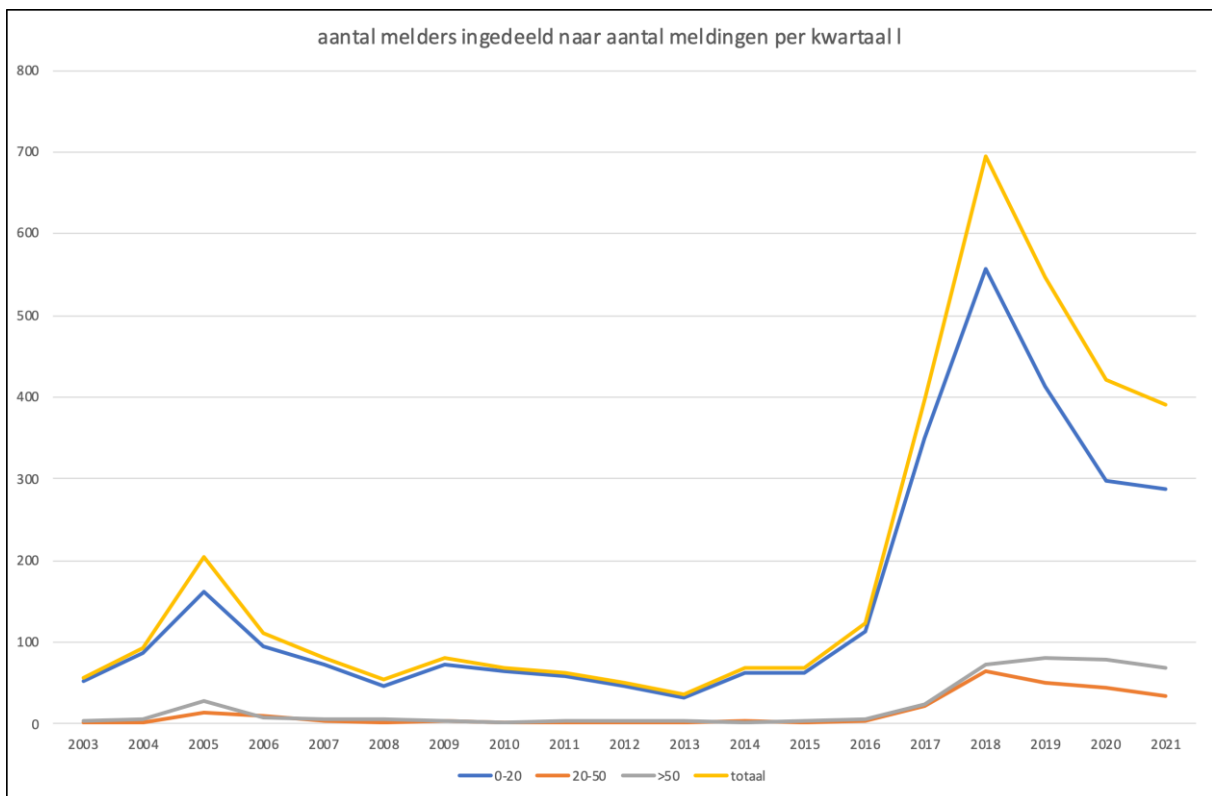
In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2021 zijn 21 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in 19 gevallen sprake was van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving.

- Van de 19 zijn 12 afwijkingen in verband met een complexe verkeerssituatie en 1 afwijking op aanvraag van de vlieger om zwaar weer te vermijden.
- In 6 gevallen vloog het toestel van MAA naar Luik en is het volgens de LVNL vanwege de korte afstand niet zinnig om via een SID te klimmen naar FL60. Met toestemming van LVNL worden dergelijke vluchten op directe wijze afgehandeld. Dit verkort de vliegafstand en vliegtijd en is volgens de LVNL uiteindelijk beter voor het milieu.
- In 2 gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of in opdracht van de LVNL, zgn. trackoffenders. De trackoffenders zijn door het KICL doorgeleid naar het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In het 4<sup>e</sup> kwartaal 2020 is dat 1 trackoffender geweest.

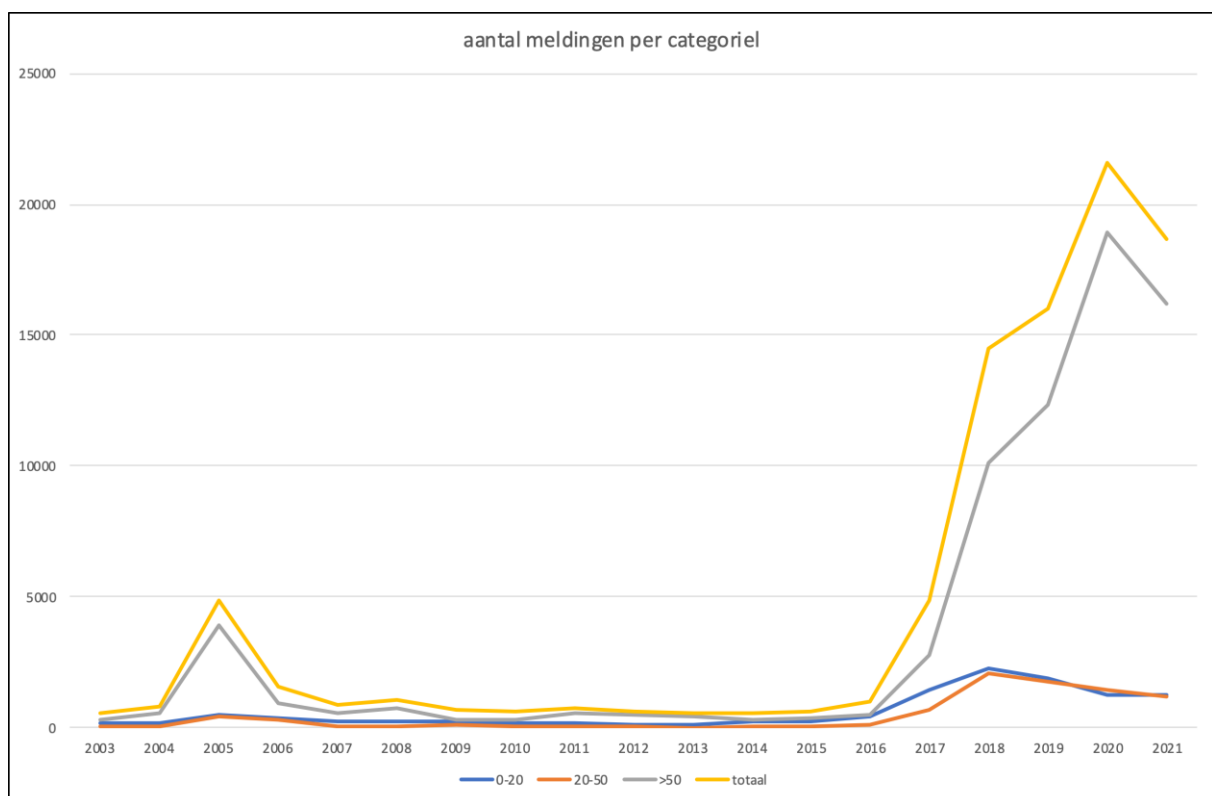
## Grafieken langjarig meldingenpatroon.

Bron: kwartaalrapporten 4<sup>e</sup> kwartaal 2003-2021 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

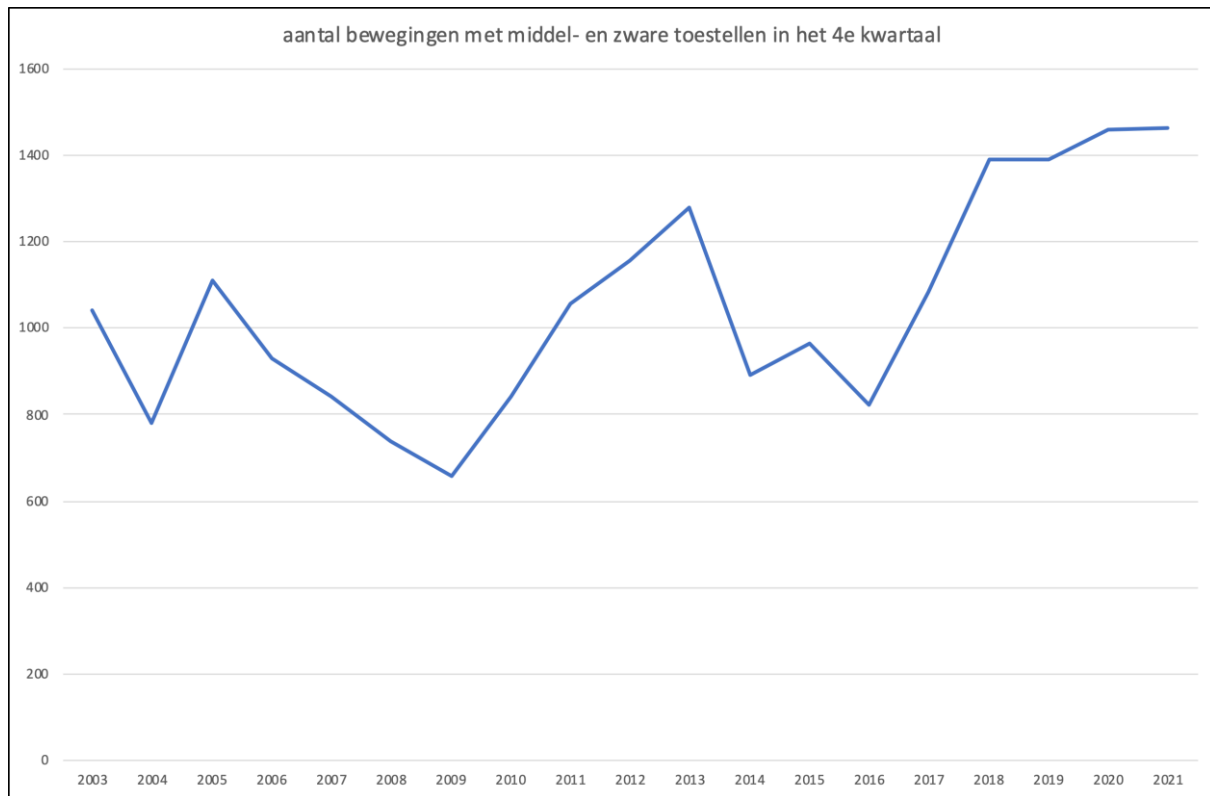
Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 4<sup>e</sup> kwartaal over periode 2003-2021.



Grafiek 2 . Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51en meer in het 4<sup>e</sup> kwartaal over periode 2003-2021.



Grafiek 3 Bewegingen met middel- en zware toestellen die aanleiding waren voor 56%-96% van het aantal meldingen. Zie tabellen in de 4<sup>e</sup> kwartaalrapporten 2003-2021.



### **Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder:**

1. De heer C. Degenaar Omwonende
2. De heer H. Albersen Omwonende
3. De heer R. Jense Maastricht Aachen Airport
4. De heer M. Millenaar Luchtverkeersleiding Nederland
5. De heer S. Paul Aircraft Owners and Pilotes Association (AOPA)
6. Mevrouw M. Duijvestijn Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
7. Mevrouw L. Ehlen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
8. Mevrouw C. van Dooren Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
9. De heer P. Simons CRO secretaris (voorzitter)