CRO 25-007
WMH 25-002

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

4e KWARTAAL 2024

Opgesteld door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer



KICL

Februari 2025

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

Managementsamenvatting

Dit rapport is door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) opgesteld om de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Luchthaven Maastricht te informeren over de hinder met betrekking tot MAA vliegverkeer, die bij het KICL is gemeld in het 4e kwartaal 2024. 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 (niet zijnde lesbewegingen), 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 Geilenkirchen, Luik-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 de Werkgroep Meldingen en Hinder.

Analyse van de meldingen en vliegbewegingen leidt tot de volgende constateringen.

- Het KICL stelt vast dat het totaal aantal MAA vliegbewegingen (1930) in het 4e kwartaal 2024 9% minder is, het totale aantal melders (153) 27% minder en het totaal aantal meldingen (4221) 35% minder is dan in het 4e kwartaal 2023. Meldingen gaan met name over geluidoverlast, laag overkomend vliegverkeer, uitstoot en de gevolgde vliegroute. MAA heeft een Noord-Zuidbaan wat betekent dat, gezien de heersende windrichting in ons land en het feit dat toestellen tegen de wind in moeten landen en vertrekken, de prefente landingsrichting vanuit het noorden is en de vertrekrichting naar het zuiden. Van alle meldingen gaat 71% over vertrekkend en 29% over landend vliegverkeer. De meeste melders wonen in Meerssen (43), Maastricht (30) en Beek (22).

- Er is sprake van een asymmetrisch meldingenpatroon, dat wil zeggen een grote groep melders met een gering aantal meldingen en een kleine(re) groep melders met een hoog aantal meldingen. (zie pagina 5 tabel 2). In het 4e kwartaal 2024 dienen 8 melders, 5% van het totaal aantal melders, 50% van de meldingen in.

- Het KICL 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 melders op “overige dagbewegingen” (niet zijnde lesbewegingen) tussen 06:00-23:00 uur. Niet alle bewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen van middelzware en zware grote toestellen (passagiers en vrachttoestellen) die daarvoor verantwoordelijk zijn. De 595 bewegingen met deze toestellen, 38% van het totaal aantal bewegingen tussen 06:00-23:00 uur, hebben 705 hindermeldingen tot gevolg, 85% van het totaal aantal meldingen. Vergeleken met het 4e kwartaal 2023 constateren we 46% minder meldingen. Minder bewegingen met zware grote toestellen in dit kwartaal is hiervoor een verklaring. Met name minder bewegingen met de B747-400 hebben minder meldingen als gevolg gehad. Verhoudingsgewijs wordt dit toestel als meer hinderlijk ervaren. Andere typen grote zware toestellen veroorzaken per beweging aanmerkelijk minder hinder. Zie de tabellen 4 en 5 op pagina 8 en analyse op pagina’s 8 en 9.

- In het 4e kwartaal 2024 hebben 355 lesbewegingen plaatsgevonden, daarover hebben 34 melders 268 hindermeldingen ingediend. 291 lesbewegingen zijn uitgevoerd met lichte kleine toestellen onder de 6 ton. Daarnaast hebben 64 circuitbewegingen plaatsgevonden met toestellen boven de 6 ton. Over deze laatste bewegingen zijn 163 meldingen ingediend.

- In het 4e kwartaal 2024 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen extensies verleend,

- In het 4e kwartaal 2024 zijn 5 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 4 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving. Alle 4 betrof het een instructie vanwege een complexe verkeersituatie. Een afwijking zonder overleg met de LVNL is een trackoffender en wordt door het KICL doorgeleid aan het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In 1 van de 5 SID afwijkingen was sprake van een trackoffender en is door het KICL doorgeleid naar de ILenT.

  Na onderzoek en beoordeling van de door het KICL gestuurde trackoffender kwam de ILenT tot de conclusie dat sprake was van een duidelijke trackoffender en heeft ILenT daarom een waarschuwing verstuurd. Zie voor uitleg ook de Handhavingsrapportage van de ILenT.

  - Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Bierset met toestellen met een MTOW boven 6 ton op SID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 4e kwartaal 2024 geen directe vluchten hebben plaatsgevonden.

Aandachtspunten en aanbevelingen geformuleerd door de Werkgroep Meldingen en Hinder

- Lesvluchten in het kader van de opleiding van piloten vinden voor het overgrote deel op de simulator plaats. De opleiding vereist dat een beperkt aantal vluchten feitelijk wordt uitgevoerd.

- Mede gelet op vragen van omwonenden en een gemeente zal de Werkgroep de eerstvolgende kwartalen het aantal helikoptervluchten en de meldingen hierover in het meldingenoverzicht inzichtelijk maken.

- De Werkgroep heeft n.a.v. het NLR onderzoek naar NADP-1 en 2 startprocedures de CRO geadviseerd de NADP-1 startprocedure op MAA in te voeren omdat deze uit een oogpunt van hinderbeperking de voorkeur verdient. Nu wordt in overwegende mate NADP-2 op MAA gevlogen. MAA heeft daarop aangegeven gelet op de berekeningen in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit nu NADP-1 nog niet in te willen voeren. MAA heeft zich wel bereid verklaard een pilot met de NADP-1 startprocedure te willen uitvoeren. MAA zal de CRO in de vergadering van maart 2025 nader informeren.

- De Werkgroep heeft geconstateerd dat het opstellen van het overzicht van het aantal bewegingen met zware c.q. luidruchtige toestellen in de afgelopen 20 jaar meer werk is dan aanvankelijk ingeschat. De werkdruk bij de medewerkers van MAA die bedoeld overzicht moeten opstellen is dermate hoog dat zij aan het overzicht geen prioriteit kunnen geven. Een complicatie is verder dat het lastig is te beoordelen welke typen toestellen exact in de vergelijking zouden moeten worden betrokken, mede omdat toestellen die begin deze eeuw als “middelzwaar” werden aangeduid (en dan dus niet zouden worden meegenomen) meer geluid produceerden dan bepaalde typen toestellen die nu als “zwaar” worden gekwalificeerd.

INHOUDSOPGAVE

Spreiding melders en meldingen over de gemeenten	blz. 5
Meldingenrapport 4e kwartaal 2024	blz. 7
Bewegingen tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten	blz. 8
Lesvluchten	blz. 10
Vliegbewegingen tussen 23:00-24:00 uur	blz. 10
Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute	blz. 11
Grafieken langjarig meldingenpatroon	blz. 12
Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder	blz. 14

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.

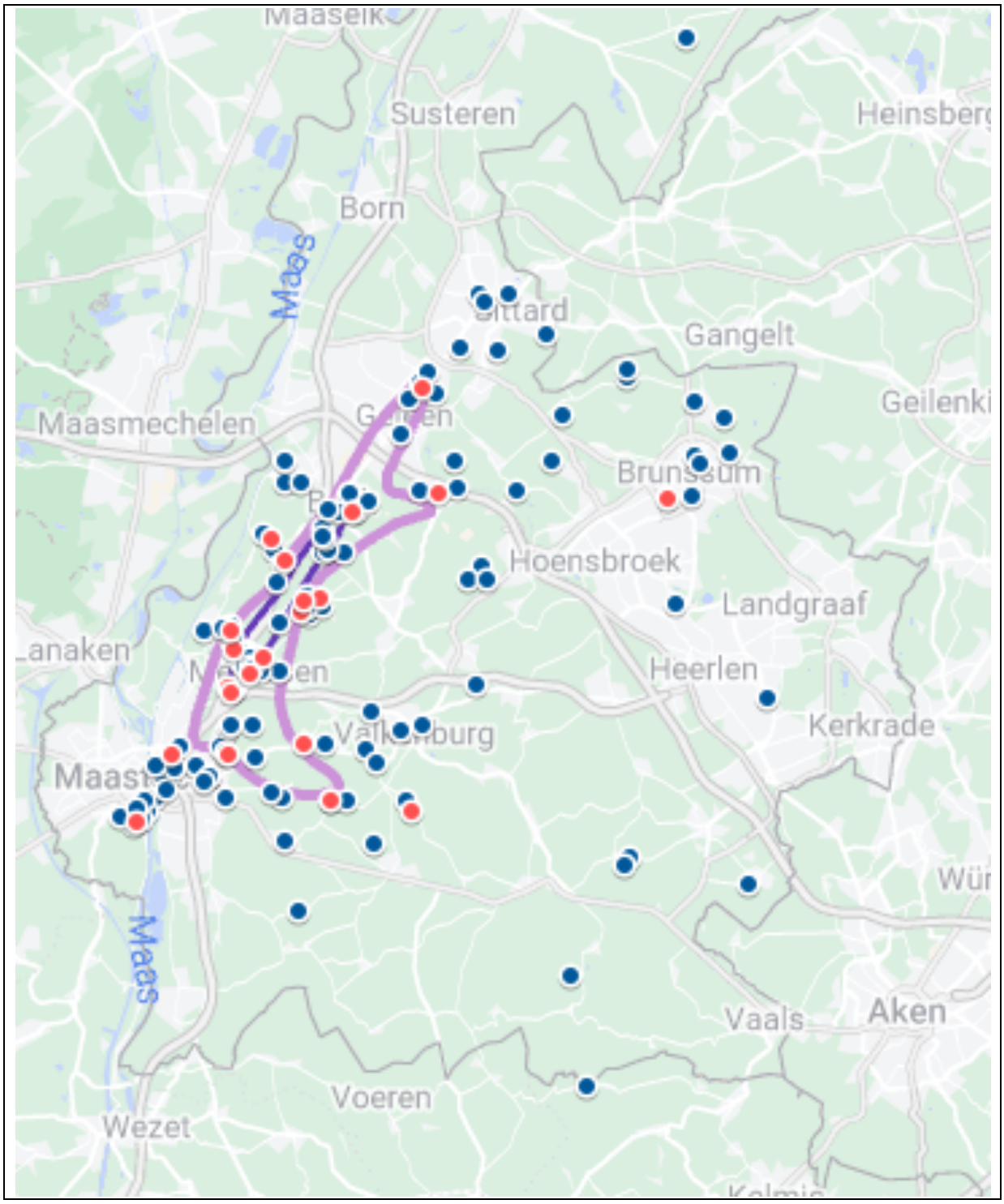
4e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
2024	**153**	**4221**	**132**	**879**	**21**	**3342**
2023	210	6520	183	1437	27	5083

Tabel 2. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 4e kwartaal 2024.

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	(23) /20	(3)/ 2	(122) /89	(480) /336
Beekdaelen	11	0	95	0
Brunssum	4	1	40	70
Echt-Susteren	1	0	1	0
Eijsden-Margraten	7	1	42	177
Gulpen-Wittem	4	0	72	0
Heerlen	1	0	1	0
Landgraaf	1	0	2	0
Maastricht	(30) /27	(3) /3	(336) /181	(326) /246
Meerssen	(48) /32	(13) 11	(312) /206	(3094) /2193
Roerdalen	0	0	0	0
Simpelveld	1	0	3	0
Sittard-Geleen	11	1	45	113
Stein	3	0	4	0
Vaals	0	0	0	0
Valkenburg a/d Geul	8	2	93	207
Voerendaal	1	0	5	0
Totaal	**(183) /132**	**(27) /21**	**(1437) /879**	**(5083) /3342**

In rood en tussen haakjes: de aantallen 4e kwartaal 2023.

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



Figuur 1. Spreiding van de categorie melders in het 4e kw 2024

Blauw: 1-50 meldingen per melder.
Rood: 51 meldingen en meer per melder
Bordeaux: 56-Lden contour van de omzettingsregeling*
Paars: 48-Lden contour van de omzettingsregeling*
*bron To70

Meldingenrapport 4e kwartaal 2024

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 4e kwartaal 2024 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 4e kwartaal.

	MAA vliegbewegingen		Melders*		Meldingen	
4e kwartaal	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**
Dagbewegingen: 06-23 uur	**1695**	**1575**	**210**	**152**	**6356**	**3953**
06-07 uur	19	11	59	27	179	43
07-23 uur	1676	1564	196	147	6177	3910
Lesbewegingen: 07-23 uur	**437**	**355**	**30**	**34**	**164**	**268**
< 6 ton	407	291	**	**	140	105
> 6 ton	30	64	**	**	24	163
Nachtbewegingen: 23-24 uur	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTAAL	**2132**	**1930**	**210**	**153**	**6520**	**4221**

*Melders over verschillende categorieën kunnen niet bij elkaar worden opgeteld.** Uitsplitsing melders toestellen boven en beneden 6 ton is op basis huidige automatisering niet mogelijk. Aanpassing vergt aanvullende financiering die nog niet beschikbaar is.

In het 4e kwartaal 2024 constateren we in totaal 9% (202) minder vliegbewegingen, het totale aantal melders is 27% (57) minder, het totaal aantal meldingen is 35% (2299) minder dan in het 4e kwartaal 2023. De afname van bewegingen verklaart de afname van melders en meldingen. Maar de afname met bijna 2300 meldingen is opvallend en is niet alleen te verklaren door de afname van bewegingen.
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 pagina 5.
Geconstateerd kan worden dat er in het 4e kwartaal 2024 in de categorie “1-50” 51 melders (28%) en 558 meldingen (39%) minder zijn dan in het 4e kwartaal 2023. In de categorie “meer dan 50” zijn er 6 melders (22%) en 1741 meldingen (34%) minder. Uiteraard bestaat er een verband tussen het aantal bewegingen en aantal hindermeldingen, maar het totaal aantal meldingen is sterk afhankelijk van toe of afname van de laatste categorie melders (en dus van hun aantal).

De Werkgroep Meldingen en Hinder heeft om meer inzicht te krijgen in vermijdbare hinder besloten 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 4 en 5.

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. In het 4e kwartaal 2024 is het totale aantal van deze bewegingen 120 (7%) minder dan in het 4e kwartaal 2023. Het aantal melders over deze bewegingen is 52 (28%) minder, het aantal meldingen is 583 (41%) minder dan het aantal in 4e kwartaal 2023.

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

4e 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	
	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**
Totaal	**1695**	**1575**	**183**	**131**	**1414**	**831**
06-07 uur	19	11	40	17	78	25
07-23 uur	1676	1564	169	126	1336	806

Niet alle bewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen met middelzware en zware grote toestellen die daarvoor verantwoordelijk zijn. Onderzoek toont aan dat 38% van de bewegingen tussen 06:00- 23:00 uur verantwoordelijk is voor 85% van de meldingen van de “categorie 1-50” melders. Het gaat dus om de bewegingen van middelzware en zware grote toestellen, zie tabel 5.

Tabel 5. Aantal meldingen categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde middelzware en zware typen vliegtuigen binnen openstellingsuren in het 4e 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.

4e Kwartaal	Bewegingen 2023	**2024**	%	Meldingen 2023	**2024**	**%**
Toename bewegingen						
A310 serie H/B	-	**2**		-	**4**	
A320 serie M/B	44	**191**	+334	36	**189**	+425
A320-NEO M/B	8	**22**	+175	4	**7**	+75
Afname bewegingen						
AT72 serie M/B	128	**125**	-2	64	**81**	+27
B737 serie M/B	274	**119**	-57	284	**116**	-59
B737 MAX M/B	68	**56**	-18	17	**35**	+106
A330 serie H/B	54	**2**	-96	118	**5**	-96
B747-400 H/B	90	**20**	-78	613	**136**	-78
B767 serie H/B	-	**2**		-	**12**	
B777 serie H/B	102	**56**	-45	159	**120**	-25
Totaal	768 (45%)	**595 (38%)**	-23%	1295 (92%)	**705 (85%)**	-46%

Gewicht: L= Light; M= Medium; H= Heavy
Grootte: S=Small; B=Big;

Vergeleken met het 4e kwartaal 2023 constateren we in het 4e kwartaal 2024 23% minder bewegingen en 46% minder meldingen. Uit de tabel blijkt dat de afname van bewegingen met de middelzware toestellen (M/B) B737*en B737-Max* wordt gecompenseerd door de toename van bewegingen met de A320** en A320 NEO, eveneens middelzware grote toestellen. De meldingen over deze type middelzware toestellen laten eenzelfde patroon zien, namelijk minder meldingen over de B737 en meer over de A320. Minder bewegingen met zware grote toestellen (H/B) is in dit kwartaal de verklaring voor de afname van meldingen, maar vooral de afname van bewegingen met de B747-400 heeft tot een meer dan evenredige daling van de meldingen geleid. Verhoudingsgewijs wordt dit toestel als meer hinderlijk ervaren en genereeert per beweging meer meldingen. Andere typen grote zware toestellen veroorzaken aanmerkelijk minder hinder, maar hun afname heeft ook bijgedragen aan de afname van de meldingen. Zie tabel 5.

* Met name passagiersvluchten.
** Zowel passagiers als vrachtvluchten.

Daarnaast kan ook het tijdstip van de beweging van belang zijn voor de hinderbeleving, bewegingen tussen 06:00-07:00 uur worden over het algemeen als meer hinderlijk ervaren. In dit kwartaal waren 11 bewegingen tussen 06:00- 07:00 uur, 6 aankomsten en 5 vertrekken, voor 17 melders aanleiding voor het indienen van 25 hindermeldingen, 3% van het totaal aantal meldingen over overige dagvluchten. Zie tabel 4.

Lesvluchten:

In onderstaande analyse is gekeken naar het meldingenpatroon van alle melders.
Melders, meldingen en bewegingen over lesvluchten zijn in tabel 6 weergegeven.
Het aantal lesbewegingen (355) is in het 4e kwartaal 2024 19% minder dan het aantal lesbewegingen (437) in het 4e kwartaal 2023. Het aantal melders (34) is 13% meer, het aantal meldingen (268) is 63% meer dan het aantal in het 4e kwartaal 2023.
De meldingen in het 4e kwartaal 2024 gaan over lokale lesvluchten met toestellen <6 ton, tevens over circuitlesvluchten met toestellen <6 ton en >6 ton. Over de bewegingen met toestellen >6 ton uitgevoerd met een Falcon 900 en een Embraer E175 zijn 163 meldingen ingediend. Melders over lesbewegingen komen voornameljik uit Meerssen, Beek, Maastricht en Valkenburg aan de Geul.

Tabel 6. Aantal melders en meldingen in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 4e kwartaal.

4e kwartaal	**Aantal vliegbewegingen Lesvluchten**		**Aantal melders Lesvluchten**		**Aantal meldingen Lesvluchten**	
	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**
Totaal	437	355	30	**34**	**164**	**268**
<6ton	407	291	*	*	140	105
>6ton	30	64	*	*	24	163

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

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 gekeken naar het meldingenpatroon van alle melders.
Melders, meldingen en bewegingen tussen 23:00 en 24:00 uur zijn in tabel 7 weergegeven.
- In het 4e kwartaal 2024 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen extensies verleend.
- In het 4e kwartaal 2023 zijn dat er eveneens geen geweest.

Tabel 7. Aantal melders en meldingen in relatie tot aantal vliegbewegingen buiten de openstellingsuren.

4e kwartaal	**Aantal bewegingen Tussen 23:00 en 24:00**		**Aantal melders cat 1-50**		**Aantal meldingen cat 1-50**	
	2023	**2024**	2023	**2024**	2023	**2024**
Totaal	0	**0**	0	**0**	0	**0**

Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute (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 vertrekroute. 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.

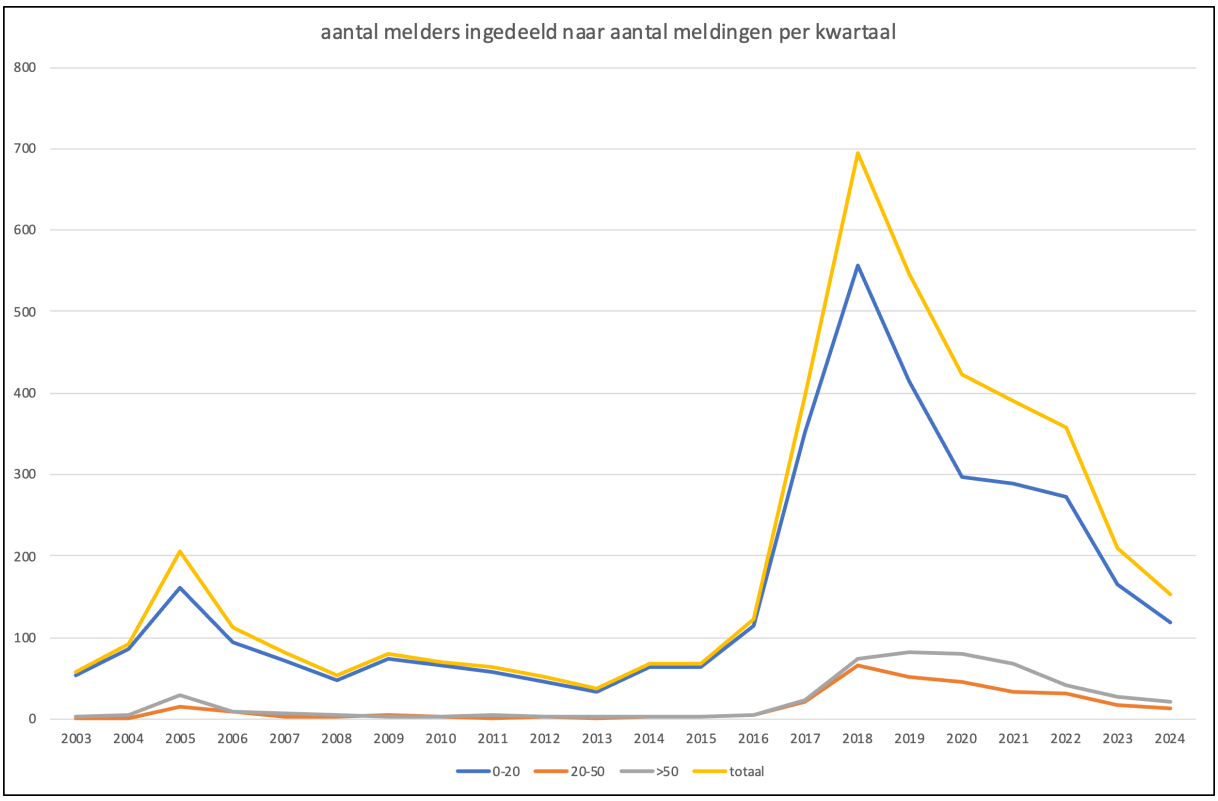
In het 4e kwartaal 2024 zijn 5 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 4 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving. Alle 4 betrof het een instructie vanwege een complexe verkeersituatie. Een afwijking zonder overleg met de LVNL is een trackoffender en wordt door het KICL doorgeleid aan het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In 1 van de 5 SID afwijkingen was sprake van een trackoffender en deze is door het KICL doorgeleid naar de ILenT. In het 4e kwartaal 2023 zijn dat 6 trackoffenders geweest.

Na onderzoek en beoordeling van de door het KICL gestuurde trackoffender kwam de ILenT tot de conclusie dat sprake was van een duidelijke trackoffender en heeft ILenT daarom een waarschuwing verstuurd. Zie voor uitleg ook de Handhavingsrapportage van de ILenT.

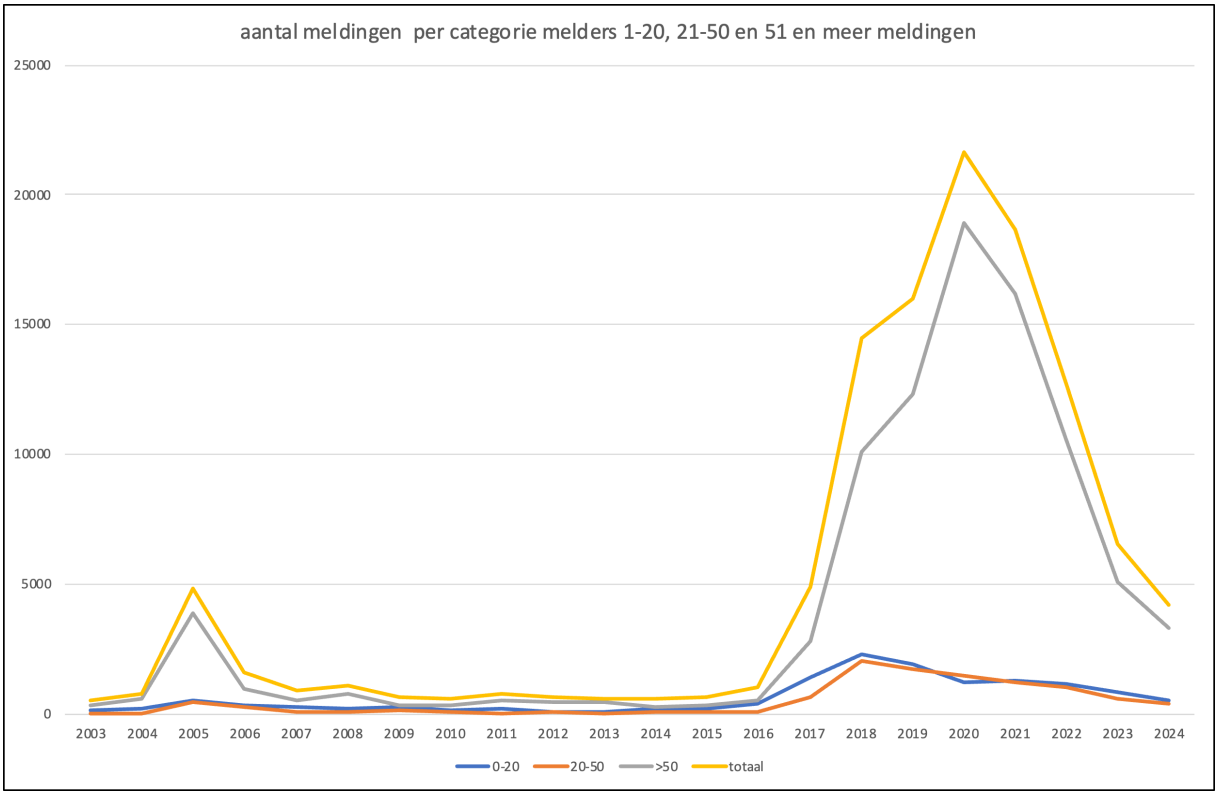
Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Luchthaven Bierset met toestellen met een MTOW boven 6 ton op SID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 4e kwartaal 2024 geen directe vluchten hebben plaatsgevonden.

Grafieken langjarig meldingenpatroon.
Bron: kwartaalrapporten 4e kwartaal 2003-2024 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

Grafiek 1.Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 4e kwartaal over periode 2003-2024.



Grafiek 2 . Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51en meer in het 4e kwartaal over periode 2003-2024.



Grafiek. Bewegingen met middel- en zware toestellen die aanleiding waren voor 65%-93% van het aantal meldingen. Zie tabellen in de 4e kwartaalrapporten 2003-2024.



Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder:

1.	De heer C. Degenaar	Omwonende
2.	De heer H. Albersen	Omwonende
3.	De heer M. Remmel	Maastricht Aachen Airport
4.	De heer J. Kardaun	Luchtverkeersleiding Nederland
5.	De heer S. Paul	Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA)
6.	De heer M. Bovy	Waarnemend secretaris KICL
7.	Mevrouw M. Duijvestijn	Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
8.	Mevrouw L. Ehlen	Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
9.	Mevrouw C. van Dooren	Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
10.	De heer P. Simons	CRO secretaris (voorzitter)