CRO 25-029
WMH 25-007

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

1e KWARTAAL 2025

Opgesteld door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer



Mei 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 1e kwartaal 2025. 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 (2.196) in het 1e kwartaal 2025 6% minder is, het totale aantal melders (143) 16% minder en het totaal aantal meldingen (4812) 7% minder is dan in het 1e kwartaal 2024. 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 preferente landingsrichting vanuit het noorden is en de vertrekrichting naar het zuiden. Van alle meldingen gaat 64% over vertrekkend en 36% over landend vliegverkeer. De meeste melders wonen in Meerssen (35), Maastricht (27) 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 1e kwartaal 2025 dienen 7 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 dagbewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen van middelzware en zware grote toestellen (passagiers en vrachttoestellen) die daarvoor verantwoordelijk zijn. De 536 bewegingen met deze toestellen, 33% van het totaal aantal bewegingen tussen 06:00-23:00 uur, hebben 562 hindermeldingen tot gevolg, 75% van het totaal aantal meldingen. Vergeleken met het 1e kwartaal 2024 constateren we 29% minder meldingen. Minder bewegingen in dit kwartaal met zware grote toestellen zoals de A330, B777 en B747-400 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 1e kwartaal 2025 hebben 546 lesbewegingen plaatsgevonden, daarover hebben 66 melders 736 hindermeldingen ingediend, 122% meer meldingen dan in dezelfde periode vorig jaar. In het 1e kwartaal 2024 waren dat 541 lesbewegingen, 53 melders en 331 meldingen. Van de 546 lesbewegingen zijn er 363 uitgevoerd met lichte kleine toestellen onder de 6 ton en deze waren aanleiding voor het indienen van 136 meldingen. Daarnaast hebben 183 circuitbewegingen plaatsgevonden met toestellen boven de 6 ton, onder andere met de toesteltype ATR72 en Embraer E75. Over de laatste categorie bewegingen boven de 6 ton zijn 600 meldingen ingediend.

- In het 1e kwartaal 2025 is in de periode 23:00 tot 24:00 uur 1 extensie verleend. Het toestel kreeg toestemming om na 23:00 uur te landen op MAA. De vertraging werd veroorzaakt door extreem slecht weer op de luchthaven van vertrek.

- In het 1e kwartaal 2025 zijn 12 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 8 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving. Een afwijking zonder overleg met de LVNL wordt door het KICL doorgeleid aan het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In 4 van de 12 SID afwijkingen was sprake van een trackoffender en zijn door het KICL doorgeleid naar de ILenT.

  Na onderzoek en beoordeling van de door het KICL gestuurde trackoffenders door ILenT vindt terugkoppeling plaats over de eventuele acties door ILenT.
  Er heeft nog geen terugkoppeling plaatsgevonden.

  Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Bierset op SID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 1e kwartaal 2025 in totaal 5 directe vluchten vanaf baan 21 hebben plaatsgevonden. 2 van deze vluchten werden uitgevoerd met lichte, kleine propeller toestellen waarvoor het volgen van de SID niet verplicht is. Van de 3 overige vluchten heeft 1 toestel de voorgeschreven SID gevolgd. De twee andere vluchten weken hiervan af. Navraag bij de LVNL heeft uitgewezen dat 1 van de toestellen op aanwijzing van de LVNL van de SID moest afwijken in verband ongunstige weersomstandigen. Het andere toestel volgde de SID, maar kreeg op een hoogte van ongeveer 5000 ft de opdracht hiervan af te wijken.

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. De Werkgroep acht het van belang dat met name voorgenomen lesvluchten met toestellen boven de 6 ton tijdig worden gecommuniceerd met de omgeving. MAA vermeldt dit reeds op haar website. Belangstellenden kunnen zich via www.maa.nl/buurtnieuws aanmelden om rechtsreeks bericht hierover te ontvangen.

- De Werkgroep heeft geconstateerd dat het bedrijf dat helikopterbewegingen vanaf MAA uitvoerde is verhuisd naar de luchthaven Zwartberg in België. Helikopterbewegingen vanaf MAA vinden nu nog slechts incidenteel plaats . Dit is voor de Werkgroep, mede in het licht van werkdruk bij KICL- medewerkers, aanleiding geen verder onderzoek naar helikopterbewegingen meer in te stellen.

- De Werkgroep heeft n.a.v. het NLR-onderzoek naar NADP-1 en 2 startprocedures de CRO geadviseerd ervoor te pleiten 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 aangegeven gelet op de berekeningen in het kader van de aanvraag van het Luchthavenbesluit nu NADP-1 nog niet in te willen voeren. MAA is wel bereid een pilot met de NADP-1 startprocedure uit te willen voeren.

- 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 MAA-medewerkers die bedoeld overzicht moeten opstellen leidt ertoe dat zij aan het overzicht geen prioriteit kunnen geven. Een complicatie is verder dat het lastig is te beoordelen welke typen exact in de vergelijking zouden moeten worden meegenomen, mede omdat toestellen die begin deze eeuw als “licht of middelzwaar” werden aangeduid en dan dus niet zouden worden meegenomen meer geluid produceerden dan bepaalde typen toestellen die nu als “zwaar” worden gekwalificeerd. De Werkgroep beziet nu of het zinvol is enkel een overzicht van het totale aantal bewegingen op jaarbasis in de afgelopen 20 jaar op te stellen.

INHOUDSOPGAVE

Spreiding melders en meldingen over de gemeenten	blz. 5
Meldingenrapport 1e kwartaal 2025	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.

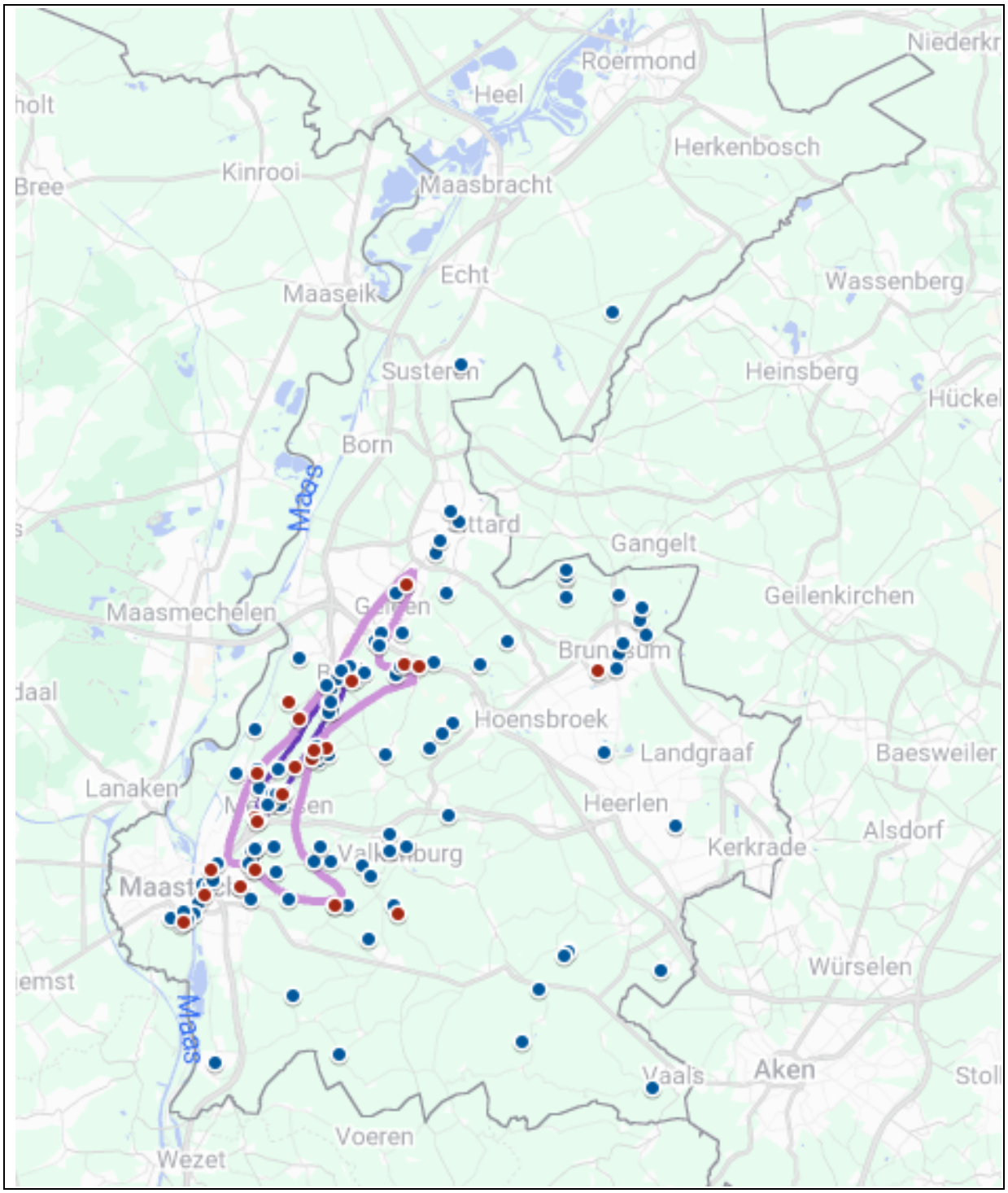
1e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
2025	**143**	**4.812**	**121**	**907**	**22**	**3.905**
2024	170	5.178	146	1.126	24	4.052

Tabel 2. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 1e kwartaal 2025.

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	(16) /19	(3)/ 3	(49) /71	(541) /498
Beekdaelen	13	-	123	-
Brunssum	4	1	36	51
Echt-Susteren	2	-	8	-
Eijsden-Margraten	7	1	48	161
Gulpen-Wittem	5	-	80	-
Heerlen	1	-	1	-
Landgraaf	1	-	1	-
Maastricht	(22) /22	(3) /5	(242) /232	(341) /495
Meerssen	(47) /25	(11) 10	(282) /161	(2.502) /2.498
Roerdalen	-	-	-	-
Simpelveld	1	-	6	-
Sittard-Geleen	8	1	41	72
Stein	1	-	2	-
Vaals	1	-	1	-
Valkenburg a/d Geul	10	1	95	130
Voerendaal	1		1	-
Totaal	**(146) /121**	**(24) /22**	**(1.126) /907**	**(4052) /3.905**

In rood en tussen haakjes: de aantallen 1e kwartaal 2024.

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



Figuur 1. Spreiding van de categorie melders in het 1e kw 2025

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 1e kwartaal 2025

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 1e kwartaal 2025 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 1e kwartaal.

	MAA vliegbewegingen		Melders*		Meldingen	
1e kwartaal	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Dagbewegingen: 06-23 uur	**1793**	**1649**	**165**	**126**	**4847**	**4073**
06-07 uur	2	5	5	13	6	19
07-23 uur	1791	1644	165	124	4841	4054
Lesbewegingen: 07-23 uur	**541**	**546**	**53**	**66**	**331**	**736**
< 6 ton	541	363	**	**	331	136
> 6 ton	0	183	**	**	0	600
Nachtbewegingen: 23-24 uur	**0**	**1**	**0**	**3**	**0**	**3**
TOTAAL	**2334**	**2196**	**170**	**143**	**5178**	**4812**

*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 1e kwartaal 2025 constateren we in totaal 6% (138) minder vliegbewegingen, het totale aantal melders is 16% (27) minder, het totaal aantal meldingen is 7% (366) minder dan in het 1e kwartaal 2024. De afname van bewegingen verklaart de afname van melders en meldingen. 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 1e kwartaal 2025 in de categorie “1-50” 25 melders (17%) en 219 meldingen (19%) minder zijn dan in het 1e kwartaal 2024. In de categorie “meer dan 50” zijn er 2 melders (8%) en 147 meldingen (4%) 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 1e kwartaal 2025 is het totale aantal van deze bewegingen 1649, 8% minder dan in het 1e kwartaal 2024, 1793. Het aantal melders over deze bewegingen 104 is 26% minder, het aantal meldingen 745 is 30% minder dan het aantal in 1e kwartaal 2024.

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

1e 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	
	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Totaal	**1793**	**1649**	**141**	**104**	**1058**	**745**
06-07 uur	2	5	0	5	0	6
07-23 uur	1791	1644	141	102	1058	739

Niet alle dagbewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen met middelzware en zware grote toestellen die daarvoor verantwoordelijk zijn. Onderzoek toont aan dat 33% van de bewegingen tussen 06:00- 23:00 uur verantwoordelijk is voor 75% 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 1e 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.

1e Kwartaal	Bewegingen 2024	**2025**	%	Meldingen 2024	**2025**	**%**
Toename bewegingen						
A300 serie H/B	-	**2**	~	-	**9**	~
A320 serie M/B	74	**188**	+154	48	**203**	+323
A320-NEO M/B	6	**27**	+350	1	**8**	+700
Afname bewegingen						
AT72 serie M/B	134	**131**	-2	84	**75**	-11
B737 serie M/B	134	**54**	-60	106	**57**	-46
B737 MAX M/B	98	**32**	-67	57	**19**	-67
A330 serie H/B	46	**-**	-100	103	**-**	-100
B747-400 H/B	22	**4**	-82	157	**14**	-91
B767 serie H/B	2	**-**	-100	10	**-**	-100
B777 serie H/B	108	**98**	-9	230	**177**	-23
Totaal	624 (35%)	**536 (33%)**	14%	796 (75%)	**562 (75%)**	-29%

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

Vergeleken met het 1e kwartaal 2024 constateren we in het 1e kwartaal 2025 14% minder bewegingen en 29% minder meldingen over de zware en middelzware toestellen. 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. Minder bewegingen met zware grote toestellen (H/B) als A330, B777 en B747-400 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 ook hun afname heeft 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 vonden 5 bewegingen tussen 06:00- 07:00 uur plaats: 4 landingen met een B737 en 1 vertrek met een LJ60. Van de 4 landingen vonden er 2 plaats vanuit het noorden (baan 21) en 2 vanuit het zuiden (baan 03). Over 1 van de 2 landingen vanuit het noorden is door een inwoner uit Beek een melding ingediend terwijl over de 2 landingen vanuit het zuiden door inwoners uit Maastricht (1) en Meerssen (3) respectievelijk 1 en 4 meldingen ingediend. Over het vertrek van de Learjet is geen melding binnengekomen. 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 (546) is in het 1e kwartaal 2025 1% meer dan het aantal lesbewegingen (541) in het 1e kwartaal 2024. Het aantal melders (66) is 25% meer, het aantal meldingen (736) is 122% meer dan het aantal in het 1e kwartaal 2024.
De meldingen in het 1e kwartaal 2025 gaan over lokale lesvluchten met toestellen <6 ton, tevens over circuitlesvluchten met toestellen <6 ton en >6 ton. Over bewegingen met toestellen >6 ton uitgevoerd met een ATR72 (30) en een Embraer E175 (128) zijn 51 respectievelijk 546 meldingen ingediend, over de bewegingen (10) met een helicopter 3 meldingen.De circuitlesbewegingen met de ATR72 zijn uitgevoerd door Zimex Aviation, een vaste bezoeker van de luchthaven meldt MAA. De trainingsvluchten met de E175, uitgevoerd door KLM, zijn een afronding van de zogenoemde “type training” op een simulator, de piloot dient zes starts en landingen in een echt vliegtuig uit te voeren. Melders over lesbewegingen komen voornameljik uit Meerssen, Beek en Maastricht.

Tabel 6. Aantal melders en meldingen in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 1e kwartaal.

1e kwartaal	Aantal vliegbewegingen Lesvluchten		Aantal melders Lesvluchten		Aantal meldingen Lesvluchten	
	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Totaal	541	546	53	**66**	331	**736**
<6ton	541	363	*	*	280	136
>6ton	0	183	*	*	51	600

* 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 1e kwartaal 2025 is in de periode 23:00 tot 24:00 uur 1 extensie verleend. De vertraging werd veroorzaakt door extreem slecht weer op de luchthaven van vertrek. Deze beweging, een vertrek van een A320 Neo, was voor 3 inwoners aanleiding voor het indienen van een melding.
- In het 1e kwartaal 2024 zijn er geen extensies geweest.

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

1e kwartaal	Aantal bewegingen Tussen 23:00 en 24:00		Aantal melders cat 1-50		Aantal meldingen cat 1-50	
	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Totaal	0	**1**	0	**3**	0	**3**

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.

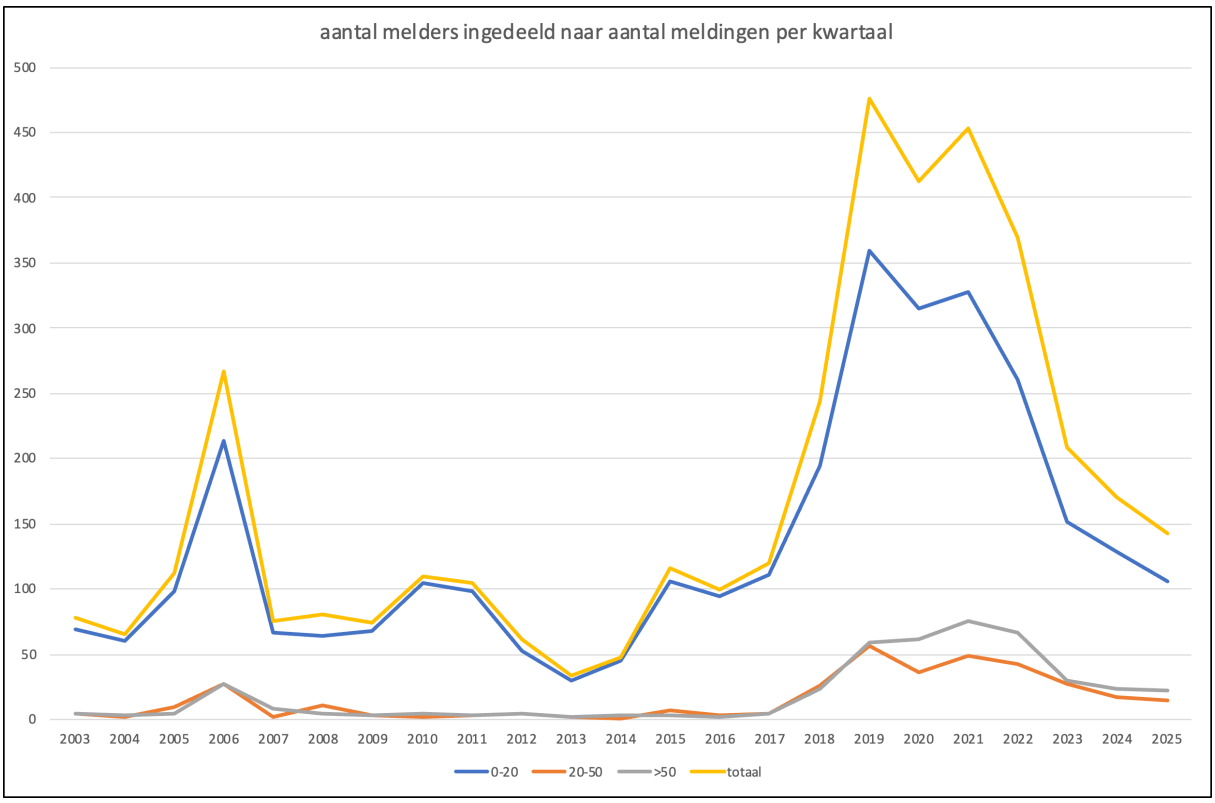
In het 1e kwartaal 2025 zijn 12 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 8 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving. Een afwijking zonder overleg met de LVNL wordt door het KICL doorgeleid aan het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In 4 van de 12 SID afwijkingen was sprake van een afwijking zonder/niet op instructie van de LVNL en zijn door het KICL doorgeleid naar de ILenT. In het 1e kwartaal 2024 zijn dat 3 SID afwijkingen geweest.

Na onderzoek en beoordeling van de door het KICL gestuurde trackoffenders door ILenT vindt terugkoppeling plaats over eventuele acties door de ILenT.
Er heeft nog geen terugkoppeling plaatsgevonden van de ILenT naar het KICL over de door het KICL gestuurde SID afwijkingen.

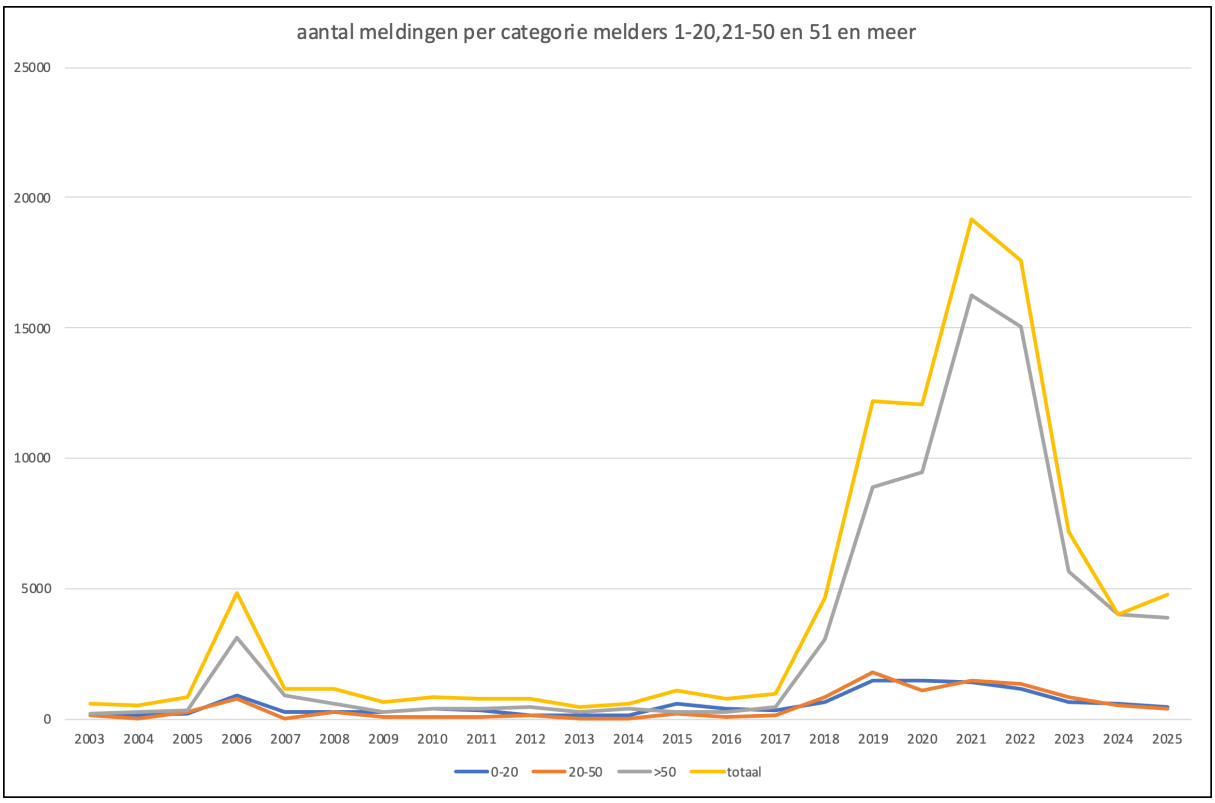
Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Bierset op SID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 1e kwartaal 2025 in totaal 5 directe vluchten vanaf baan 21 hebben plaatsgevonden. 2 van deze vluchten werden uitgevoerd met lichte, kleine propeller toestellen waarvoor het volgen van de SID niet verplicht is. Van de 3 overige vluchten heeft 1 toestel de voorgeschreven SID gevolgd. De twee andere vluchten weken hiervan af. Navraag bij de LVNL heeft uitgewezen dat 1 van de toestellen op aanwijzing van de LVNL van de SID moest afwijken in verband ongunstige weersomstandigen. Het andere toestel volgde de SID, maar kreeg op een hoogte van ongeveer 5000 ft de opdracht hiervan af te wijken.

Grafieken langjarig meldingenpatroon.
Bron: kwartaalrapporten 1e kwartaal 2003-2025 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

Grafiek 1.Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 1e kwartaal over periode 2003-2025.



Grafiek 2 . Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51en meer in het 1e kwartaal over periode 2003-2025.



Grafiek. Bewegingen met middel- en zware toestellen die aanleiding waren voor 65%-93% van het aantal meldingen. Zie tabellen in de 1e kwartaalrapporten 2003-2025.



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)