CRO 25-051
WMH 25-014

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

3e KWARTAAL 2025

Opgesteld door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer



November 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 3e 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 Hinderbeleid.

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

- Het KICL stelt vast dat het totaal aantal MAA vliegbewegingen (2.374) in het 3e kwartaal 2025 14% minder is, het totale aantal melders (193) 26% minder en het totaal aantal meldingen (6.349) 20% minder is dan in het 3e kwartaal 2024. De meeste meldingen gaan over geluidoverlast, laag overkomend vliegverkeer, uitstoot en de gevolgde vliegroute.

- MAA beschikt over een noord-zuid georiënteerde start- en landingsbaan. Vanwege de heersende windrichting in Nederland en het feit dat vliegtuigen tegen de wind in moeten opstijgen en landen is de voorkeursrichting voor landingen doorgaans vanuit het noorden en voor starts richting het zuiden. Van alle meldingen gaat 33% over landend en 67% over vertrekkend vliegverkeer. De meeste melders wonen in Meerssen (49), Maastricht (38) en Beek (24).

- 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 3e kwartaal 2025 dienen 11 melders, 6% van het totaal aantal melders, 50% van de meldingen in. Zie pagina's 7 en 8 voor meer informatie.

- Het KICL analyseerde melders met 1-50 meldingen per kwartaal, omdat in deze groep kansen liggen voor onderzoek en sturing op vermijdbare hinder. De analyse richtte zich op "overige dagbewegingen" tussen 06:00-23:00 uur. Vooral middelzware en zware toestellen (passagiers en vracht) veroorzaken hinder: 780 bewegingen (40% van het totaal) leidden tot 1.119 meldingen (87% van alle meldingen in deze groep). Ten opzichte van het 3e kwartaal 2024 waren er 17% minder bewegingen en 17% minder meldingen.

  Ondanks een toename van vrachtvluchten (door groei van operators op MAA) zorgde de daling in passagiersvluchten van Corendon voor een netto afname van bewegingen en meldingen. Waar in 2024 nog 62 Corendon-bewegingen tussen 06:00-07:00 uur goed waren voor 350 meldingen, waren dit jaar in die periode geen Corendon-bewegingen. Bewegingen met de B747 namen licht toe, maar zonder toename in meldingen; per beweging werd zelfs iets minder hinder gerapporteerd. Wel wordt dit toestel relatief als hinderlijker ervaren dan andere grote of middelzware types. Zie de tabellen 4 en 5 op pagina 8 en de analyse op pagina's 8 en 9.

- In het 3e kwartaal 2025 vonden 447 lesbewegingen plaats, waarover 64 melders in totaal 437 hindermeldingen hebben ingediend. Van het totale aantal lesbewegingen zijn er 359 uitgevoerd met lichte kleine toestellen onder de 6 ton. Deze waren aanleiding voor het indienen van 160 meldingen. Daarnaast hebben 88 circuitbewegingen plaatsgevonden met een toestel boven de 6 ton, een Embraer E175. Over de bewegingen met dit toestel zijn 277 meldingen ingediend. Melders over lesbewegingen komen voornamelijk uit Meerssen, Beek, Maastricht, Valkenburg aan de Geul en Beekdaelen. Zie pagina 10 voor meer informatie.

- In het 3e kwartaal 2025 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen extensies verleend.

- In het 3e kwartaal 2025 zijn 22 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 17 gevallen was sprake van een afwijking van de SID op instructie van de LVNL of op verzoek van de vlieger 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 5 van de 22 SID afwijkingen was sprake van een SID afwijking zonder instructie van de LVNL en deze 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. De 5 SID afwijkingen zijn recent naar de ILenT gestuurd. Het KICL zal, zodra de terugkoppeling van ILenT is ontvangen, hierover melding doen.

- Uit de terugkoppeling van ILenT over het eerste half jaar van 2025 blijkt dat deze SID afwijkingen zakenjets betreffen. ILenT denkt dat de oorzaak mogelijk in het Flight Management Systeem van de betreffende toestellen moet worden gezocht. De afwijkingen in het derde kwartaal (eveneens van zakenjets) zijn pas recent aan ILenT gestuurd en ILenT moet die nog onderzoeken en daarover terugkoppelen.

- Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Bierset op SID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 3e kwartaal 2025 7 (directe) vluchten van MAA naar Bierset hebben plaatsgevonden.
  -5 toestellen vertrokken naar het zuiden, 4 toestellen volgden de SID en 1 toestel week af op instructie van ATC.
  -2 toestellen vertrokken in verband met een noord- noordoostelijke wind naar het noorden om daarna naar het zuiden af te buigen richting Bierset, 1 toestel volgde de SID en 1 week af op instructie van ATC.

Aandachtspunten en aanbevelingen geformuleerd door de Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid derde kwartaal 2025

- 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 in november gesprekken met een aantal melders gevoerd waarbij de door hen ervaren hinder over de verschillende soorten toestellen is besproken. Daarbij is de rol en taak van de CRO en de Werkgroep toegelicht en aangegeven dat de Werkgroep binnen de bestaande kaders van politieke besluitvorming en vergunning blijft sturen op en bij betrokken partijen aandacht vragen voor mogelijkheden van vermijdbare hinder. De gesprekken hebben in een constructieve sfeer plaatsgevonden en de melders hebben aangegeven de uitnodiging en het gesprek op prijs te hebben gesteld.

- Momenteel vinden lesvluchten in het oostelijke circuitgebied plaats en leiden daar tot hinder voor omwonenden. Gelet op het aantal meldingen over lesvluchten heeft de Werkgroep de LVNL verzocht te bezien of ook lesvluchten in het westelijke circuitgebied kunnen plaatsvinden om aldus spreiding van lesvluchten en hinder te realiseren. Het gaat om lesvluchten met toestellen tot 6 ton omdat voor toestellen boven de 6 ton het westelijke circuit geen optie is omdat deze toestellen dan snel in ongecontroleerd Belgisch luchtruim zouden belanden.

- Gelet op recente hindermeldingen over lesvluchten vanaf MAA boven de woonkern Montfort in plaats van boven onbewoond gebied in Midden-Limburg heeft de Werkgroep besloten dat KICL de ontwikkeling monitort. Voor het geval dat met name laagvliegen van lesvluchten boven Montfort vaker voorkomt zal de Werkgroep in overleg treden met het bedrijf dat de vluchten uitvoert.

INHOUDSOPGAVE

Meldingenrapport 3e kwartaal 2025	blz. 5
Spreiding melders over de gemeenten	blz. 6
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 Hinderbeleid	blz. 14

Meldingenrapport 3e kwartaal 2025

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 3e 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.
- 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 1. MAA vliegverkeer onderverdeeld in dag-, les- en nachtbewegingen en de melders en meldingen over de hinder als gevolg van over deze bewegingen in het 3e kwartaal.

	MAA vliegbewegingen		Melders*		Meldingen	
3e kwartaal	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Dagbewegingen: 06-23 uur	**2.329**	**1.927**	**233**	**181**	**7.532**	**5.912**
06-07 uur	62	8	122	41	759	54
07-23 uur	2.267	1.919	208	176	6.773	5.858
Lesbewegingen: 07-23 uur	**411**	**447**	**34**	**64**	**231**	**437**
< 6 ton	381	359	**	**	178	160
> 6 ton	30	88	**	**	53	277
Nachtbewegingen: 23-24 uur	**9**	**0**	**80**	**0**	**137**	**0**
TOTAAL	**2.749**	**2.374**	**260**	**193**	**7.900**	**6.349**

*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 3e kwartaal 2025 constateren we in totaal 375 (-14%) minder vliegbewegingen, het totale aantal melders is 67 (-26%) minder en het totaal aantal meldingen is 1.551 (-20%) minder dan in het 3e kwartaal 2024. Deze afnames hangen samen: minder vliegbewegingen leiden tot minder melders en meldingen.

Uit onderzoek blijkt dat het meldingenpatroon asymmetrisch is. 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 dit verschil inzichtelijk te maken zijn de melders verdeeld in twee categorieën op basis van het aantal meldingen per kwartaal:
- “1-50” meldingen per melder.
- “meer dan 50” meldingen” per melder. (zie tabel 2 pagina 6)

In vergelijking met het tweede kwartaal 2024 constateren we het volgende:
- In de categorie “1-50” 64 melders (-28%) en 259 meldingen (-16%) minder
- In de categorie “meer dan 50” zijn er 3 melders (-9%) en 1.292 meldingen (-21%) minder.

Hoewel er een duidelijke relatie is tussen het aantal vliegbewegingen en het aantal melders, blijkt dat het totaal aantal meldingen vooral wordt beïnvloed door veranderingen binnen de groep melders met “meer dan 50” meldingen per kwartaal. Fluctuaties in het aantal melders in deze groep hebben een relatief grote impact op het totale aantal meldingen.

Spreiding melders 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 2. In tabel 3 is de spreiding van beide meldersgroepen melders over de verschillende gemeenten weergegeven.

Tabel 2. Verdeling melders in categorieën “1-50” en “ > 50” meldingen per melder per kwartaal.

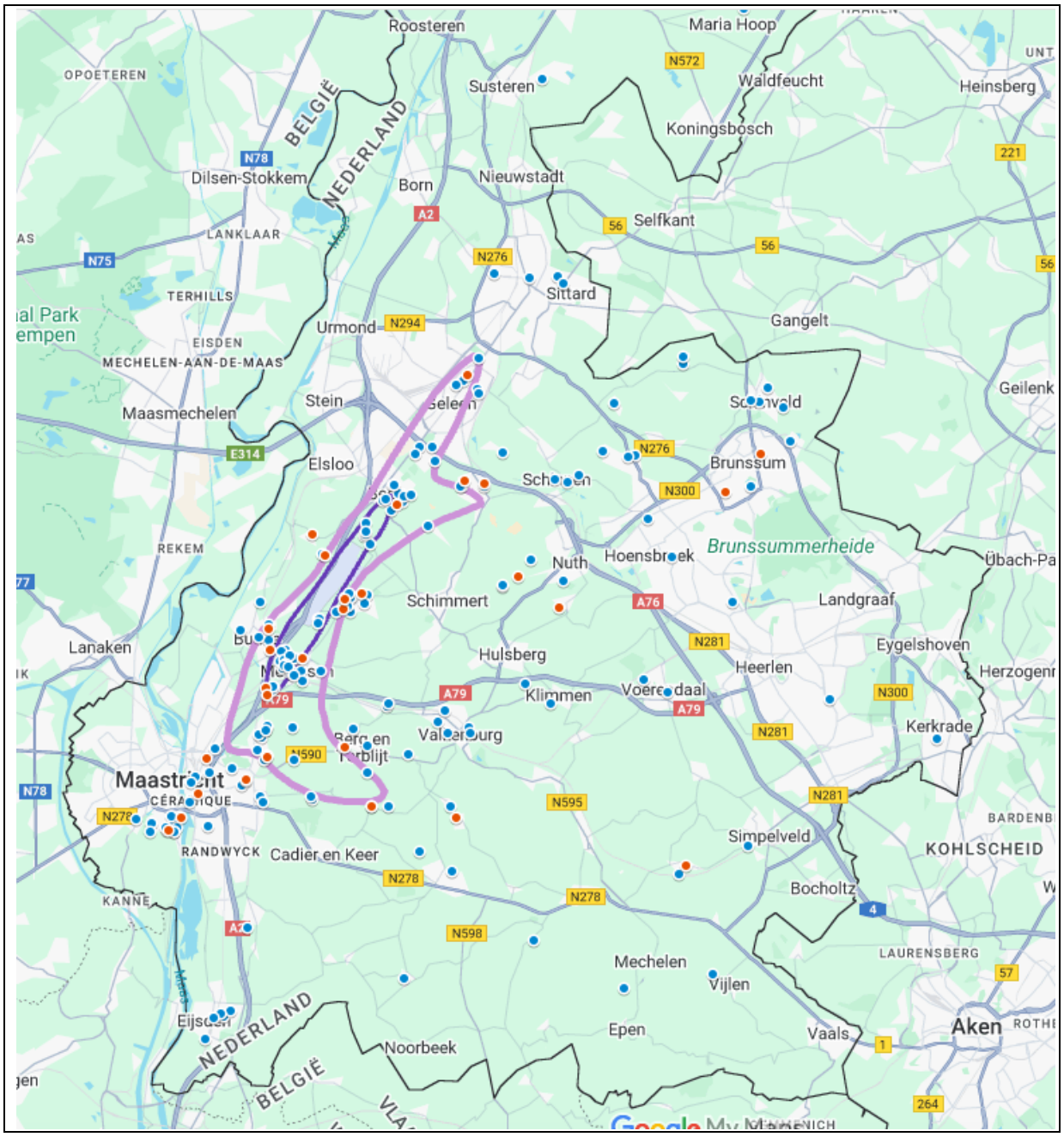
3e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
2025	**193**	**6.349**	**163**	**1.404**	**30**	**4.945**
2024	260	7.900	227	1.663	33	6.237

Tabel 3. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 3e 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	(36) /21	(2) /3	(211) /115	(510) /568
Beekdaelen	18	2	163	160
Brunssum	2	2	31	162
Echt-Susteren	2	-	11	-
Eijsden-Margraten	12	2	78	357
Gulpen-Wittem	3	1	41	76
Heerlen	3	-	9	-
Kerkrade	1	-	1	-
Landgraaf	1	-	1	-
Maastricht	(37) /31	(6) /7	(428) /351	(766) /757
Meerssen	(59) /39	(13)/10	(499) /361	(3.405) /2.397
Roerdalen	-	-	-	-
Simpelveld	1	-	1	-
Sittard-Geleen	10	1	57	173
Stein	-	-	-	-
Vaals	1	-	1	-
Valkenburg a/d Geul	14	2	169	295
Voerendaal	4	-	14	-
Totaal	**(227) /163**	**(33) /30**	**(1.663) /1.404**	(6.237) **/4.945**

In rood en tussen haakjes: de aantallen 3e kwartaal 2024.

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



Figuur 1. N.B. Spreiding van de categorie melders in het 3e 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

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

Op verzoek van de Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid (WMH) heeft het KICL in de analyse specifiek ingezoomd op de categorie melders met 1-50 meldingen per kwartaal, omdat in deze categorie mogelijkheden voor onderzoek en sturing op vermijdbare hinder liggen. Onderzocht is de respons van deze categorie melders op “overige dagbewegingen” tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesbewegingen”. Melders, meldingen en “dagbewegingen” zijn in tabel 4 weergegeven.

Tabel 4. Aantal vliegbewegingen, meldingen en melders categorie 1-50 in het 3e kwartaal

3e 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	**2.329**	**1.927**	**200**	**151**	**1.548**	**1.290**
06-07 uur	62	8	90	24	350	27
07-23 uur	2.267	1.919	175	146	1.198	1.263

Van alle meldingen die bij het KICL worden ingediend gaan de meeste over vliegbewegingen tussen 06-23 uur niet zijnde lesbewegingen. In het 3e kwartaal 2025 zijn dit 1.927 bewegingen, 17% minder dan dezelfde periode in het jaar daarvoor. Het aantal melders, 151, is 25% minder en het aantal meldingen 1.290 is 17% minder dan in het voorgaande jaar.

Verdere analyse laat zien dat niet alle dagbewegingen tot hinder leiden. Met name de bewegingen met middelzware en zware grote toestellen zijn daarvoor verantwoordelijk. De 780 bewegingen met deze toestellen, goed voor 40% van het totaal aantal bewegingen tussen 06:00-23:00 uur hebben in het 3e kwartaal 2025 geleid tot 1.119 hindermeldingen oftewel 87% van het totaal aantal meldingen van deze groep.
Vergeleken met het 3e kwartaal 2024 constateren we in dit kwartaal een afname van deze bewegingen met 17%, evenals een afname van het aantal hindermeldingen over deze bewegingen met 17%.

Naast de toename van vrachtverkeer door groei bij - en uitbreiding van vrachtoperators op MAA, waarbij gebruik wordt gemaakt van de vliegtuigtypen B777 en B767, constateren we een aanzienlijke afname van vakantieverkeer. Corendon heeft het aantal bestemmingen, en daarmee ook het aantal vliegbewegingen op MAA, in het 3e kwartaal 2025 sterk gereduceerd. Telde het aantal bewegingen van deze maatschappij in hetzelfde kwartaal 2024 nog 296 met een A320 en B737, dit kwartaal bedroeg het aantal 28.
Van de 296 bewegingen vonden 62 plaats tussen 06:00-07:00 uur en waren aanleiding voor het indienen van 350 meldingen, 23% van het totaal aantal in de dagperiode. Dit jaar vonden geen Corendon bewegingen tussen 06:00-07:00 uur plaats.

In het 3e kwartaal 2025 vonden 8 bewegingen tussen 06:00-07:00 uur plaats, (voornamelijk vrachtbewegingen). Over deze bewegingen met o.a. AT72 (3), B747 (2) en B767 (1) zijn door de categorie 1-50 melders 27 meldingen ingediend, 2% van het totaal aantal meldingen in de dagperiode. Zie tabel 4.

Het aantal bewegingen met de B747-400 nam in dit kwartaal iets toe, maar dit leidde niet tot meer hindermeldingen. Het aantal meldingen per beweging nam zelfs af. Verhoudingsgewijs wordt dit toestel als meer hinderlijk ervaren en genereert naar verhouding meer hindermeldingen. Andere typen grote middelzware en zware toestellen veroorzaken per beweging aanmerkelijk minder hinder. Zie tabel 5 op pagina 9, waarin naast het aantal bewegingen en meldingen van de verschillende vliegtuigtypen ook het aantal meldingen per beweging is opgenomen.

Tabel 5. Aantal meldingen categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde middelzware en zware typen vliegtuigen binnen openstellingsuren in het 3e 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. Tevens is het aantal meldingen per beweging weergegeven.

3e	Bewegingen		meld. per bew.	Meldingen		meld. per bew.
Kwartaal	2024	**2025**	2024	2024	**2025**	2025
Toename bewegingen						
A300 serie H/B	-	**1**	-	-	**1**	1
B737 MAX M/B	96	**124**	0.7	70	**80**	0.6
B747-400 H/B	14	**20**	10.6	148	**132**	6.6
B747-800 H/B	0	**2**	-	0	**8**	4
B767 serie H/B	0	**24**	-	0	**76**	3.2
B777 serie H/B	92	**172**	1.3	123	**357**	2.0
Afname bewegingen						
AT72 serie M/B	153	**135**	0.5	69	**84**	0.6
A310 serie H/B	2	**-**	2.5	5	**-**	-
A320 serie M/B	280	**150**	1.6	457	**190**	1.3
A320-NEO M/B	48	**6**	0.6	30	**5**	0.8
B737 serie M/B	254	**146**	1.7	441	**186**	1.3
Totaal	939 (40%)	**780 (40%)**	1.4	1.343 (87%)	**1.119 (87%)**	1.4

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

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 (447) is in het 3e kwartaal 2025, 9% meer dan het aantal lesbewegingen (411) in het 3e kwartaal 2024. Het aantal melders (64) is 88% meer, het aantal meldingen (437) is 89% meer dan het aantal in het 3e kwartaal 2024.
De meldingen in het 3e 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 Embraer E175 (88 bewegingen), zijn 277 meldingen ingediend. 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. Daarnaast maken de KLM trainingsvluchten het voor de LVNL mogelijk om hun luchtverkeersleiders-in-opleiding te trainen. Melders over lesbewegingen komen voornamelijk uit Meerssen, Beek, Maastricht, Valkenburg aan de Geul en Beekdaelen.

Tabel 6. Aantal melders en meldingen in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 3e kwartaal.

3e kwartaal	**Aantal vliegbewegingen Lesvluchten**		**Aantal melders Lesvluchten**		**Aantal meldingen Lesvluchten**	
	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Totaal	**411**	**447**	**34**	**64**	**231**	**437**
<6ton	381	359	*	*	178	160
>6ton	30	88	*	*	53	277

* 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 3e kwartaal 2025 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen extensies verleend
- In het 3e kwartaal 2024 zijn 9 extensies geweest.

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

3e 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	9	**0**	80	**0**	137	**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 vertrekprocedures (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.

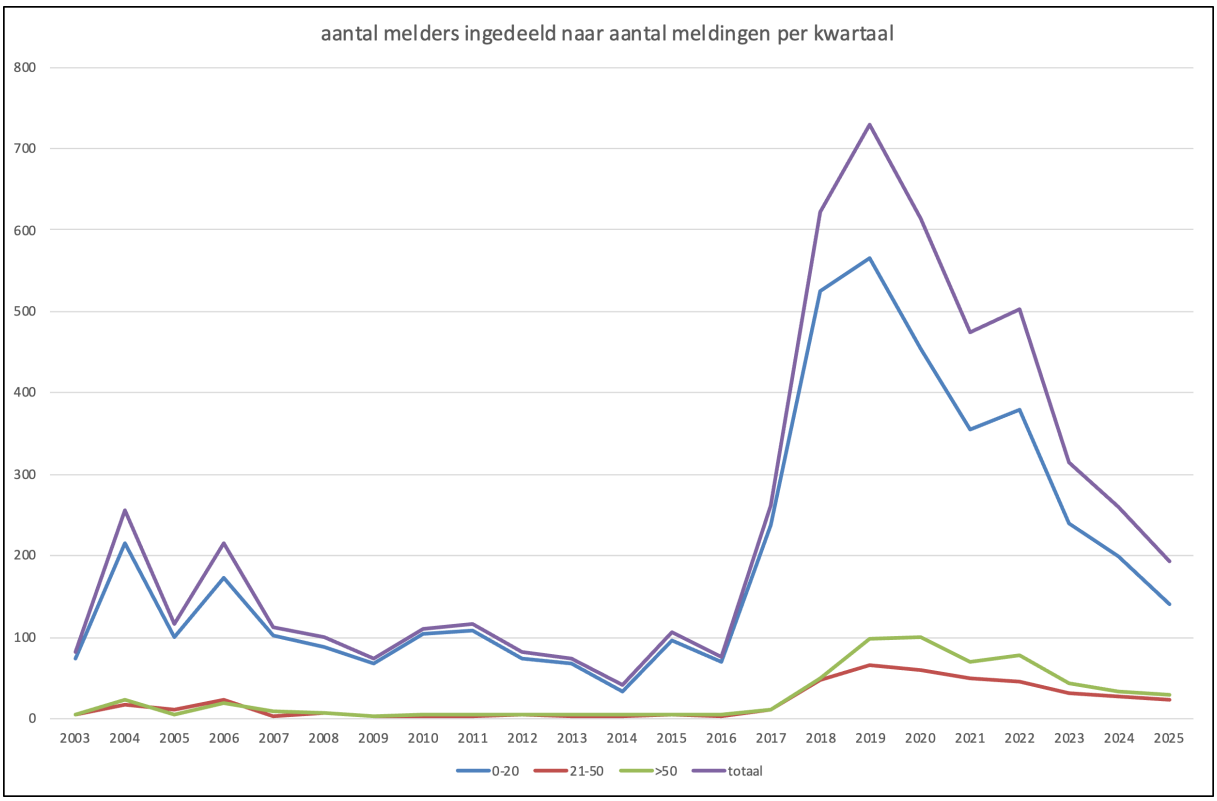
In het 3e kwartaal 2025 zijn 22 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 17 gevallen was sprake van een afwijking van de SID op instructie van de LVNL of op verzoek van de vlieger en geheel in overeenstemming met de regelgeving. Een afwijking zonder overleg met de LVNL wordt door het KICL doorgeleid aan het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In 5 van de 22 SID afwijkingen was sprake van een afwijking zonder instructie van de LVNL en deze zijn door het KICL doorgeleid naar de ILenT. In het 3e 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.
De 5 SID afwijkingen zijn recent naar de ILenT gestuurd. Het KICL zal, zodra de terugkoppeling van ILenT is ontvangen, hier melding over doen.
Uit de terugkoppeling van ILenT over het eerste half jaar van 2025 blijkt dat deze SID afwijkingen zakenjets betreffen. ILenT denkt dat de oorzaak mogelijk in het Flight Management Systeem van de betreffende toestellen moet worden gezocht. De afwijkingen in het derde kwartaal (eveneens van zakenjets) zijn pas recent aan ILenT gestuurd en ILenT moet die nog onderzoeken en daarover terugkoppelen.

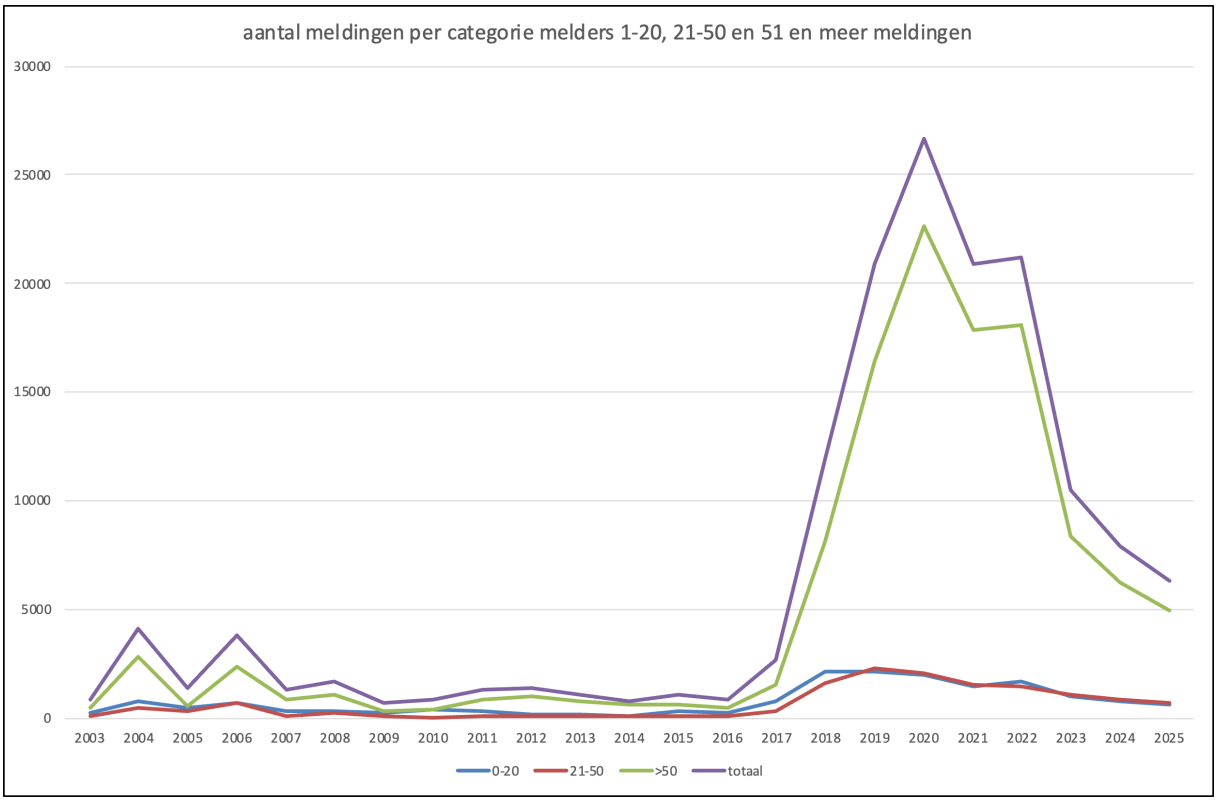
Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Bierset opSID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 3e kwartaal 2025 7 (directe) vluchten van MAA naar Bierset hebben plaatsgevonden.
-5 toestellen vertrokken naar het zuiden, 4 toestellen volgden de SID en 1 toestel week af op instructie van ATC.
-2 toestellen vertrokken in verband met een noord- noordoostelijke wind naar het noorden om daarna naar het zuiden af te buigen richting Bierset. 1 toestel volgde de SID en 1 week af op instructie van ATC.

<u>Grafieken langjarig meldingenpatroon</u>.
Bron: kwartaalrapporten 3e kwartaal 2003-2025 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

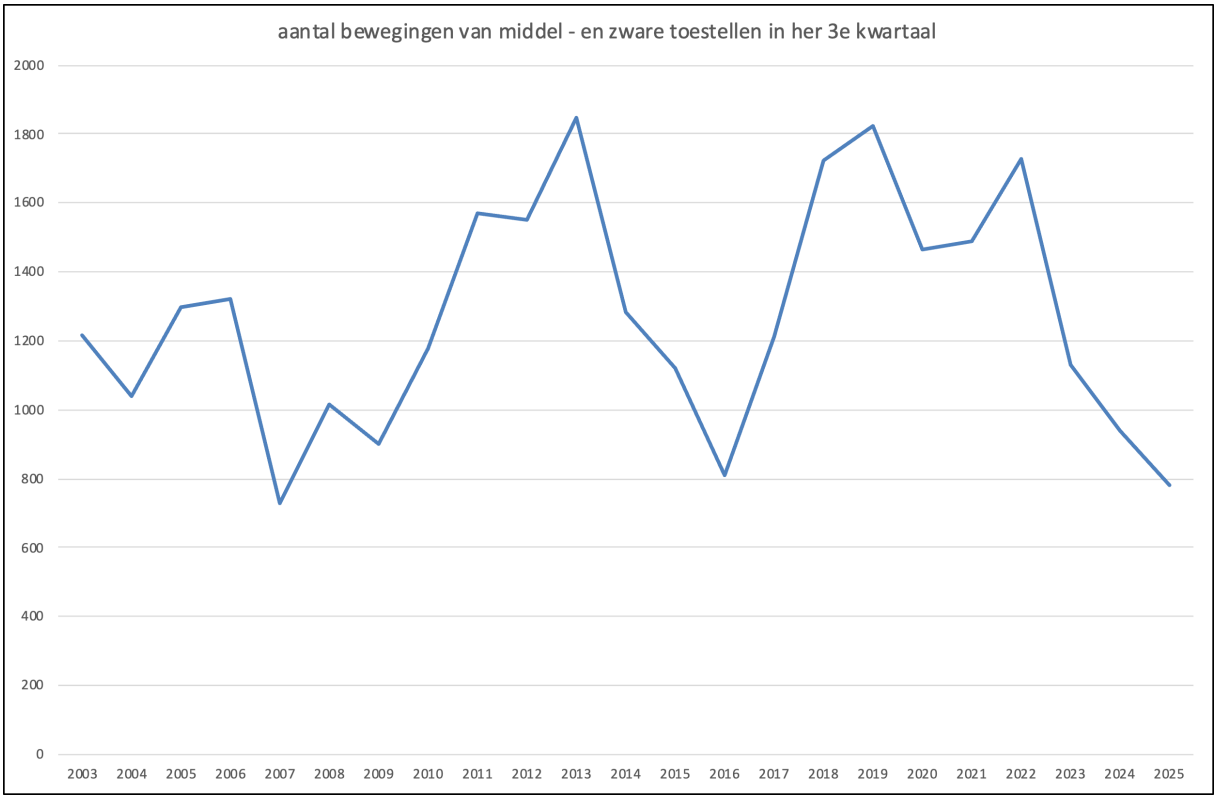
Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 3e kwartaal over periode 2003-2025.



Grafiek 2. Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51en meer in het 3e 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 3e kwartaalrapporten 2003-2025.



Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid:

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)