CRO 26-002
WMH 26-001

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

4e KWARTAAL 2025

Opgesteld door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer



Februari 2026

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 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 (2.112) in het 4e kwartaal 2025 9% meer is, het totale aantal melders (178) 16% meer en het totaal aantal meldingen (4.765) 13% meer is dan in het 4e 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 37% over landend en 73% over vertrekkend vliegverkeer. De meeste melders wonen in Meerssen (44), Maastricht (31) 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 6 tabel 2). In het 4e kwartaal 2025 dienen 10 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: 690 bewegingen (40% van het totaal) leidden tot 951 meldingen (89% van alle meldingen in deze groep). Ten opzichte van het 4e kwartaal 2024 waren er 16% meer bewegingen en 35% meer meldingen. Zie pagina's 8 en 9.

  In het 4e kwartaal 2025 constateren we een afname van vakantie vluchten vanaf MAA. Corendon heeft haar activiteiten op MAA beëindigd en ook Ryanair is na oktober gestopt met haar vakantievluchten. Dit heeft geresulteerd in een afname van bewegingen van middelzware toestellen zoals de B738, B737-MAX en A320 en daarmee ook van het aantal meldingen hierover.
  Naast de afname van vakantievluchten is door de groei van operators een duidelijke toename te zien van vrachtvluchten op MAA. Met name de bewegingen van de vliegtuigtypen A330 en B777 laten een stijging zien, dat geldt eveneens voor de melders en meldingen hierover. Ook de bewegingen met de B747 namen toe, het gebruik van dit type toestel wordt als hinderlijker ervaren dan andere grote of middelzware types. Zie de tabellen 4 en 5 op pagina's 8 en 9 en de analyse op pagina 8.

- In het 4e kwartaal 2025 vonden 407 lesbewegingen plaats, waarover 36 melders in totaal 255 hindermeldingen hebben ingediend. Van het totale aantal lesbewegingen zijn er 329 uitgevoerd met lichte kleine toestellen onder de 6 ton. Deze waren aanleiding voor het indienen van 132 meldingen. Over 78 bewegingen met toestellen >6 ton, uitgevoerd met een Falcon 900 (26 bewegingen) en een Embraer E175 (52 bewegingen) zijn 123 meldingen ingediend. Melders over lesbewegingen komen voornamelijk uit Meerssen, Beek, Maastricht, Valkenburg aan de Geul en Beekdaelen. Zie pagina 10 voor meer informatie.

- Op verzoek van de WMH monitort het KICL de vliegbewegingen boven Roerdalen. Zij meldt dat in het 4e kwartaal 2025 2 inwoners uit Roerdalen 10 meldingen hebben ingediend over lokale lesbewegingen <6 ton. Uit onderzoek blijkt dat de toestellen op een hoogte tussen de 2000 en 2500 ft. boven Roerdalen hebben gevlogen, waarbij incidenteel ook boven bewoond gebied.

- In het 4e kwartaal 2025 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen extensies verleend.

- In het 4e kwartaal 2025 zijn 9 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. Van 5 SID afwijkingen is een beoordeling van de LVNL ontvangen, 4 SID afwijkingen staan nog open voor onderzoek. Van de de 5 beoordeelde SID afwijkingen waren 4 op instructie 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 1 van de 5 SID afwijkingen was sprake van een SID afwijking zonder instructie van de LVNL en deze zal, nadat de overige nog openstaande beoordelingen zijn ontvangen, door het KICL worden 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. Zodra deze terugkoppeling heeft plaatsgevonden zal het KICL hierover rapporteren. Dit geldt eveneens voor de reactie van ILen T op de toegezonden afwijkingen van het 3e kwartaal 2025.

- Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Bierset op SID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 4e kwartaal 2025 geen (directe) vluchten van MAA naar Bierset hebben plaatsgevonden.

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

- De Werkgroep heeft gelet op het belang van het KICL voor het functioneren van de CRO met instemming kennis genomen van het structureel borgen van een ook financieel deugdelijke positie van het KICL en van het formeren van een nieuw voltallig bestuur van de Stichting Klachtentelefoon waaronder het KICL ressorteert.

- 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 de LVNL verzocht de mogelijkheid van het spreiden van lesvluchten met een startgewicht van maximaal 6 ton over het oostelijke en het westelijke circuitgebied te bezien om aldus de hinder ook te spreiden. De LVNL heeft de Werkgroep laten weten dat zowel het oostelijke als het westelijke circuitgebied in de AIP zijn vastgelegd waarbij het oostelijke circuitgebied als preferent is aangemerkt. De LVNL acht aanpassing van de AIP op dit punt niet opportuun.

- Gelet op recente hindermeldingen over lesvluchten vanaf MAA boven de woonkern Montfort in plaats van boven onbewoond gebied in Midden-Limburg heeft de Werkgroep het KICL verzocht de ontwikkeling vooralsnog tot en met het komende zomerseizoen te monitoren. 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 4e 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 4e kwartaal 2025

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

	MAA vliegbewegingen		Melders*		Meldingen	
4e kwartaal	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Dagbewegingen: 06-23 uur	**1.575**	**1.705**	**152**	**176**	**3.953**	**4.510**
06-07 uur	11	19	27	45	43	92
07-23 uur	1.564	1.686	147	160	3.910	4.418
Lesbewegingen: 07-23 uur	**355**	**407**	**34**	**36**	**268**	**255**
< 6 ton	291	329	**	**	105	132
> 6 ton	64	78	**	**	163	123
Nachtbewegingen: 23-24 uur	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTAAL	**1.930**	**2.112**	**153**	**178**	**4.221**	**4.765**

*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 2025 constateren we in totaal 182 (+9%) meer vliegbewegingen, het totale aantal melders is 25 (+16%) meer en het totaal aantal meldingen is 544 (+13%) meer dan in het 4e kwartaal 2024. Deze toenames hangen samen: meer vliegbewegingen leiden tot meer 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 4e kwartaal 2024 constateren we het volgende:
- In de categorie “1-50” 21 melders (+16%) en 219 meldingen (+25%) meer
- In de categorie “meer dan 50” zijn er 4 melders (+19%) en 325 meldingen (+10%) meer.

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.

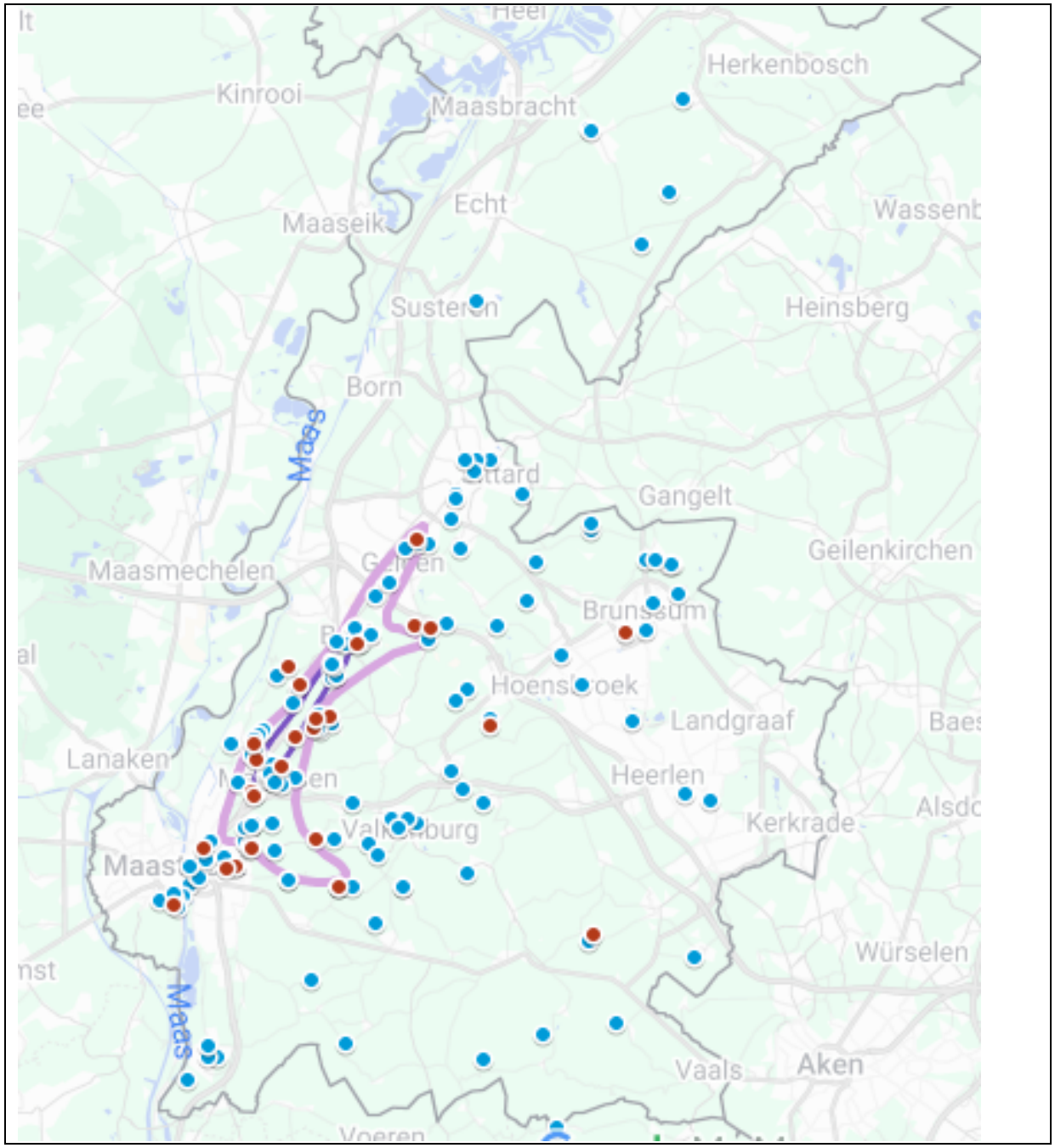
4e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
2025	**178**	**4765**	**153**	**1098**	**25**	**3667**
2024	153	4221	132	879	21	3342

Tabel 3. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 4e 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	(20) /21	(2) /3	(89) /75	(336) /390
Beekdaelen	14	1	178	106
Brunssum	3	1	68	78
Echt-Susteren	3	-	6	-
Eijsden-Margraten	12	1	87	244
Gulpen-Wittem	4	1	17	51
Heerlen	4	-	9	-
Kerkrade	-	-	-	-
Landgraaf	1	-	1	-
Maastricht	(27) /26	(3) /5	(181) /285	(246) /495
Meerssen	(32) /33	(11)/11	(206) /179	(2193) /2077
Roerdalen	3	-	15	-
Simpelveld	1	-	4	-
Sittard-Geleen	13	1	61	172
Stein	-	-	-	-
Vaals	1	-	1	-
Valkenburg a/d Geul	12	1	106	54
Voerendaal	2	-	6	-
Totaal	**(132) /153**	**(21) /25**	**(879) /1098**	(3342) **/3667**

In rood en tussen haakjes: de aantallen 4e 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 4e 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 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	
	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Totaal	1.575	1.705	131	151	831	1.074
06-07 uur	11	19	17	32	25	49
07-23 uur	1.564	1.686	126	135	806	1.025

Van alle meldingen die bij het KICL worden ingediend gaan de meeste over vliegbewegingen tussen 06-23 uur niet zijnde lesbewegingen. In het 4e kwartaal 2025 zijn dit 1.705 bewegingen, 8% meer dan dezelfde periode in het jaar daarvoor. Het aantal melders, 151, is 15% meer en het aantal meldingen 1.074 is 29% meer 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 690 bewegingen met deze toestellen, goed voor 40% van het totaal aantal bewegingen tussen 06:00-23:00 uur hebben in het 4e kwartaal 2025 geleid tot 951 hindermeldingen oftewel 89% van het totaal aantal meldingen van deze groep.
Vergeleken met het 4e kwartaal 2024 constateren we in dit kwartaal een toename van deze bewegingen met 16%, evenals een toename van het aantal hindermeldingen over deze bewegingen met 35%.

Zoomen we in op de type toestellen dan zien we een afname van bewegingen en meldingen van middelzware toestellen zoals de B738, B737 MAX en de A320. Deze afname is te verklaren door afname van vakantievluchten op MAA. Corendon heeft haar activiteiten op MAA beeindigd en ook Ryanair is na oktober gestopt met haar vluchten op deze luchthaven. Naast de afname van vakantievluchten is door de groei van operators een duidelijke toename te zien van vrachtvluchten op MAA. Met name de bewegingen van grote zware vliegtuigtypen A330 en B777 laten een stijging zien, dat geldt eveneens voor de meldingen hierover. Ook de bewegingen met de B747 namen toe, het gebruik van dit type toestel wordt als hinderlijker ervaren dan andere grote of middelzware types. 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.

In het 4e kwartaal 2025 vonden tussen 06:00-07:00 uur 19 bewegingen plaats, waarover door 32 melders 49 meldingen zijn ingediend. Zie tabel 4.
Van de 19 bewegingen waren dat 5 vertrekken met lichte/kleine tot medium/grote toestellen, waarover 6 meldingen zijn ingediend. Daarnaast hebben er 14 landingen plaatsgevonden met medium zware en grote zware (vracht)toestellen, o.a. A320, A330, B747 en B777. Deze waren aanleiding voor het indienen van 43 hindermeldingen.

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. Tevens is het aantal meldingen per beweging weergegeven.

4e Kwartaal	Bewegingen		meld. per bew.	Meldingen		meld. per bew.
	2024	**2025**	2024	2024	**2025**	2025
Toename bewegingen						
A310 serie H/B	2	**4**	2.0	4	**8**	2.0
A320-NEO M/B	22	**44**	0.3	7	**41**	1.0
A330 serie H/B	2	**60**	2.5	5	**90**	1.5
B747-400 H/B	20	**42**	6.8	136	**252**	6.0
B767 serie H/B	2	**6**	6.0	12	**9**	1.5
B777 serie H/B	56	**184**	2.1	120	**303**	1.6
AT72 serie M/B	125	**136**	0.6	81	**66**	0.5
Afname bewegingen						
A320 serie M/B	191	**110**	1.0	189	**116**	1.1
B737 MAX M/B	56	**38**	0.6	35	**17**	0.4
B737 serie M/B	119	**66**	1.0	116	**49**	0.7
Totaal	595 (38%)	**690 (40%)**	1.2	705 (85%)	**951 (89%)**	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 (407) is in het 4e kwartaal 2025, 15% meer dan het aantal lesbewegingen (355) in het 4e kwartaal 2024. Het aantal melders (36) is 6% meer, het aantal meldingen (255) is 5% minder dan het aantal in het 4e kwartaal 2024.
In het 4e kwartaal 2025 gaan 132 meldingen over circuit en lokale lesvluchten met toestellen <6 ton. Over circuit lesbewegingen met toestellen >6 ton, uitgevoerd met een Falcon 900 (26) en een Embraer E175 (52 bewegingen) zijn 123 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, en Beekdaelen.

Op verzoek van de WMH monitort het KICL de vliegbewegingen boven Roerdalen. Zij meldt dat in het 4e kwartaal 2 inwoners uit Roerdalen 10 meldingen hebben ingediend over lokale lesbewegingen <6 ton. Uit onderzoek blijkt dat de toestellen op een hoogte tussen de 2000 en 2500 ft. boven Roerdalen hebben gevlogen, waarbij incidenteel ook boven bewoond gebied.

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**	
	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
Totaal	355	407	**34**	**36**	268	255
<6ton	291	329	*	*	105	132
>6ton	64	78	*	*	163	123

* 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 2025 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen extensies verleend
- In het 4e kwartaal 2024 zijn eveneens geen extensies 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**	
	2024	**2025**	2024	**2025**	2024	**2025**
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 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.

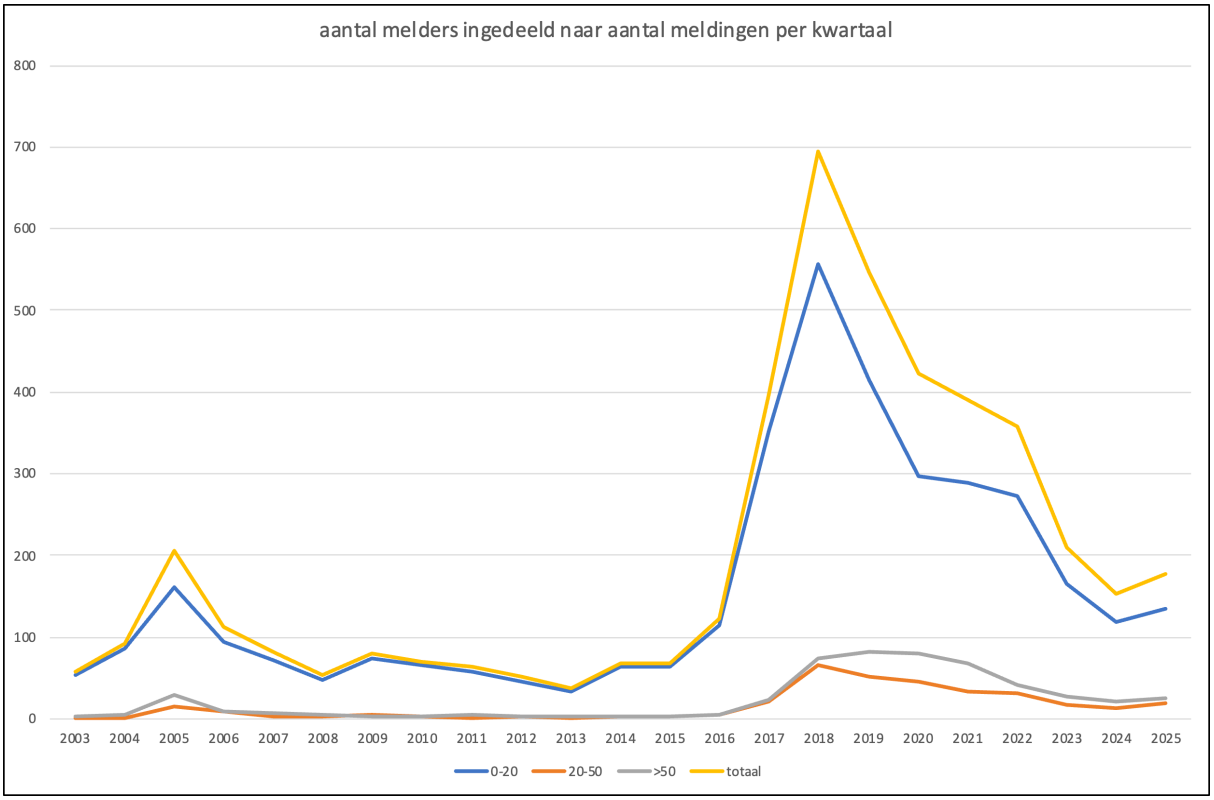
In het 4e kwartaal 2025 zijn 9 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. Van 5 SID afwijkingen is een beoordeling van de LVNL ontvangen, 4 SID afwijkingen staan nog open voor onderzoek. Van de 5 beoordeelde SID afwijkingen waren 4 op instructie van de LVNL 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 1 van de 5 SID afwijkingen was sprake van een afwijking zonder instructie van de LVNL en deze zal, nadat de overige nog openstaande beoordelingen zijn ontvangen, door het KICL worden 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. Zodra deze terugkoppeling heeft plaatsgevonden zal het KICL hierover rapporteren. Dit geldt eveneens voor de reactie van ILen T op de toegezonden afwijkingen van het 3e kwartaal 2025.

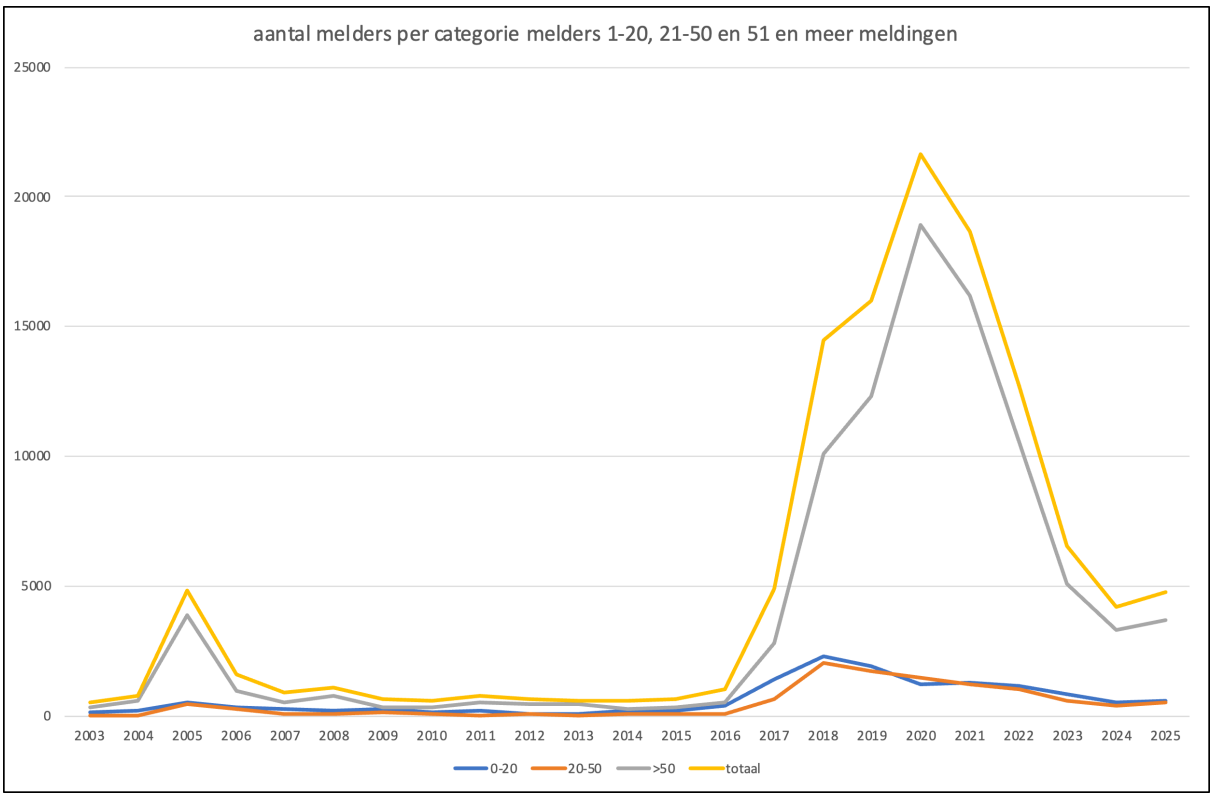
Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Bierset opSID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 4e kwartaal 2025 geen (directe) vluchten van MAA naar Bierset heeft plaatsgevonden.

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

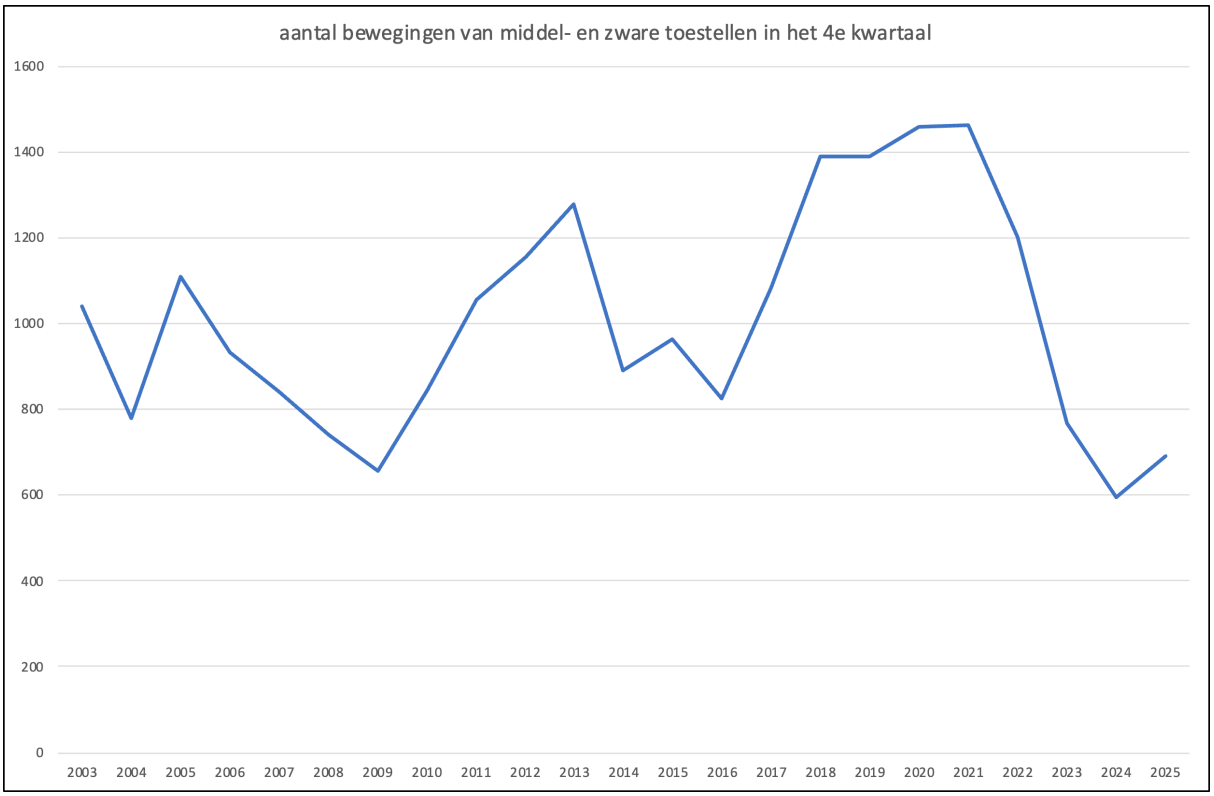
Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 4e kwartaal over periode 2003-2025.



Grafiek 2. Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51en meer in het 4e 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 4e 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)