CRO 26-017
WMH 26-005

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

1e KWARTAAL 2026

Kennis Informatie Centrum Luchtverkeer Limburg



Mei 2026

Uitgegeven door het Kennis Informatie Centrum Luchtverkeer Limburg ten behoeve van de **Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Maastricht**

Managementsamenvatting

Dit rapport is door het Kennis 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 2026. 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 (2.807) in het 1e kwartaal 2026 28% meer is, het totale aantal melders (212) 48% meer en het totaal aantal meldingen (6.437) 34% meer is dan in het 1e kwartaal 2025. De meeste meldingen gaan over geluidoverlast, laag overkomend vliegverkeer, uitstoot en de gevolgde vliegroute, zie pagina 8 Oorzaak overlast.

- 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 38% over landend en 62% over vertrekkend vliegverkeer. De meeste melders wonen in Meerssen (49), Maastricht (43) en Beek (29).

- 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 1e kwartaal 2026 dienen 9 melders, 4% van het totaal aantal melders, 50% van de meldingen in. Zie pagina's 6 en 7 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 grote (passagiers en vracht) en zware grote toestellen (vracht) veroorzaken hinder: 708 van deze bewegingen (34% van alle bewegingen) in het 1e kwartaal 2026 leidden tot 1107 meldingen (84% van alle meldingen in deze groep).
  -In het 1e kwartaal 2026 is het aantal vakantie- en vrachtbewegingen met middelzware grote toestellen nagenoeg gelijk gebleven aan het aantal in het 1e kwartaal 2025. Het aantal meldingen over deze bewegingen blijft eveneens nagenoeg gelijk aan het aantal in het 1e kwartaal 2025.
  -De bewegingen van zware grote (vracht)toestellen laten daarentegen een substantiële toename (+188) zien, dat geldt eveneens voor de meldingen (+548) over deze bewegingen. Naast de toename van de Airbus A340, Boeing B767 en Boeing B777 nam ook het aantal bewegingen van de Boeing B747-400 toe. Het gebruik van dit toesteltype wordt over het algemeen als hindelijker ervaren dan andere grote zware vliegtuigtypen. Deze veroorzaken per beweging minder hinder. Zie de tabellen 5 en 6 op pagina 8 en de analyse op pagina 9.

- Ook is in deze groep **1-50 melders** gekeken naar reactie op bewegingen tussen 06:00-07:00 uur. Over vertrekken met lichte kleine en middelgrote toestellen zijn geen meldingen ingediend, over landingen van middelzware en zware grote toestellen wel. Daarbij viel op dat landingen vanuit het zuiden, over Maastricht en Meerssen, aanzienlijk meer hindermeldingen als gevolg hadden dan landingen vanuit het noorden, over Sittard-Geleen en Beek. Zie analyse op pagina 9.

- In het 1e kwartaal 2026 vonden 721 lesbewegingen plaats, waarover 61 melders gezamenlijk 713 hindermeldingen hebben ingediend. Van het totale aantal lesbewegingen zijn er 445 uitgevoerd met lichte kleine toestellen onder de 6 ton. Deze waren aanleiding voor het indienen van 181 meldingen. Over 276 bewegingen met toestellen >6 ton, uitgevoerd met een Embraer 135 (28 bewegingen) en een Embraer E175 (248 bewegingen) zijn 532 meldingen ingediend. De bewegingen met de E175 betreffen KLM trainingsvluchten ten behoeve van de afronding van de zogenoemde “type training” op een simulator. Melders over lesbewegingen komen voornamelijk uit Meerssen, Beek, Maastricht, Valkenburg aan de Geul en Beekdaelen. Zie pagina 11 voor meer informatie.

- Op verzoek van de WMH monitort het KICL de vliegbewegingen boven Roerdalen. Zij meldt dat in het 1e kwartaal 2026 1 inwoner uit Roerdalen 4 meldingen heeft 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 1e kwartaal 2026 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen extensies verleend.

- In het 1e kwartaal 2026 zijn 16 SID afwijkingen door het KICL geconstateerd en doorgeleid aan het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) van het Ministerie van I&W. Deze onderzoekt en beoordeelt afwijkingen van de SID’s, een afwijking zonder toestemming of opdracht van de Luchtverkeersleiding Beek (LVNL) wordt als een trackoffender beschouwd. De ILenT heeft de vluchten onderzocht en heeft 5 van de 16 SID afwijkingen als trackoffender beoordeeld en de maatschappijen een waarschuwing verstuurd.
  Zie voor uitleg de Handhavingsrapportage van de ILenT.

- 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 2026 3 (directe) vluchten van MAA naar Bierset hebben plaatsgevonden, waarvan 2 volgens de voorgeschreven vertrekprocedure (SID). Een medium groot propeller toestel is afgeweken van de SID. De ILenT heeft deze vlucht onderzocht en niet als trackoffender beoordeeld.

Aandachtspunten en aanbevelingen geformuleerd door de Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid

- 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. LVNL heeft onderzocht of de verzochte spreiding tot hinderbeperking zou leiden en heeft op basis van dit onderzoek geconcludeerd dat dit niet het geval is. Dit punt is dan ook niet langer aan de orde.

- 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.

- Over lesvliegen met burgervliegtuigen vanaf de AWACS basis in Geilenkirchen zijn bij KICL meldingen ingediend waarbij melders dachten dat dit MAA verkeer was. Dit bleek dus niet het geval te zijn en de betreffende meldingen zijn daarom in het AWACS meldingenrapport en niet in dit rapport opgenomen.

INHOUDSOPGAVE

Meldingenrapport 1e kwartaal 2026	blz. 5
Spreiding melders over de gemeenten	blz. 7
Oorzaak overlast	blz. 8
Bewegingen tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten	blz. 9
Lesvluchten	blz. 11
Vliegbewegingen tussen 23:00-24:00 uur	blz. 11
Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute	blz. 12
Grafieken langjarig meldingenpatroon	blz. 13
Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid	blz. 15

Meldingenrapport 1e kwartaal 2026

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 1e kwartaal 2026 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 1e kwartaal.

	MAA vliegbewegingen		Melders*		Meldingen	
1e kwartaal	2025	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**
Dagbewegingen: 06-23 uur	**1.649**	**2.086**	**126**	**202**	**4.073**	**5.724**
06-07 uur	5	30	13	71	19	193
07-23 uur	1.644	2.056	124	179	4.054	5.531
Lesbewegingen: 07-23 uur	**546**	**721**	**66**	**61**	**736**	**713**
< 6 ton	363	445	**	**	136	181
> 6 ton	183	276	**	**	600	532
Nachtbewegingen: 23-24 uur	**1**	**0**	**3**	**0**	**3**	**0**
TOTAAL	**2.196**	**2.807**	**143**	**212**	**4.812**	**6.437**

*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 2026 constateren we in totaal 611 (+28%) meer vliegbewegingen, het totale aantal melders is 69 (+48%) meer en het totaal aantal meldingen is 1625 (+34%) meer dan in het 1e kwartaal 2025. 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 1e kwartaal 2025 constateren we het volgende:
- In de categorie “1-50” 66 melders (+55%) en 498 meldingen (+55%) meer
- In de categorie “meer dan 50” zijn er 3 melders (+14%) en 1127 meldingen (+29%) 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.

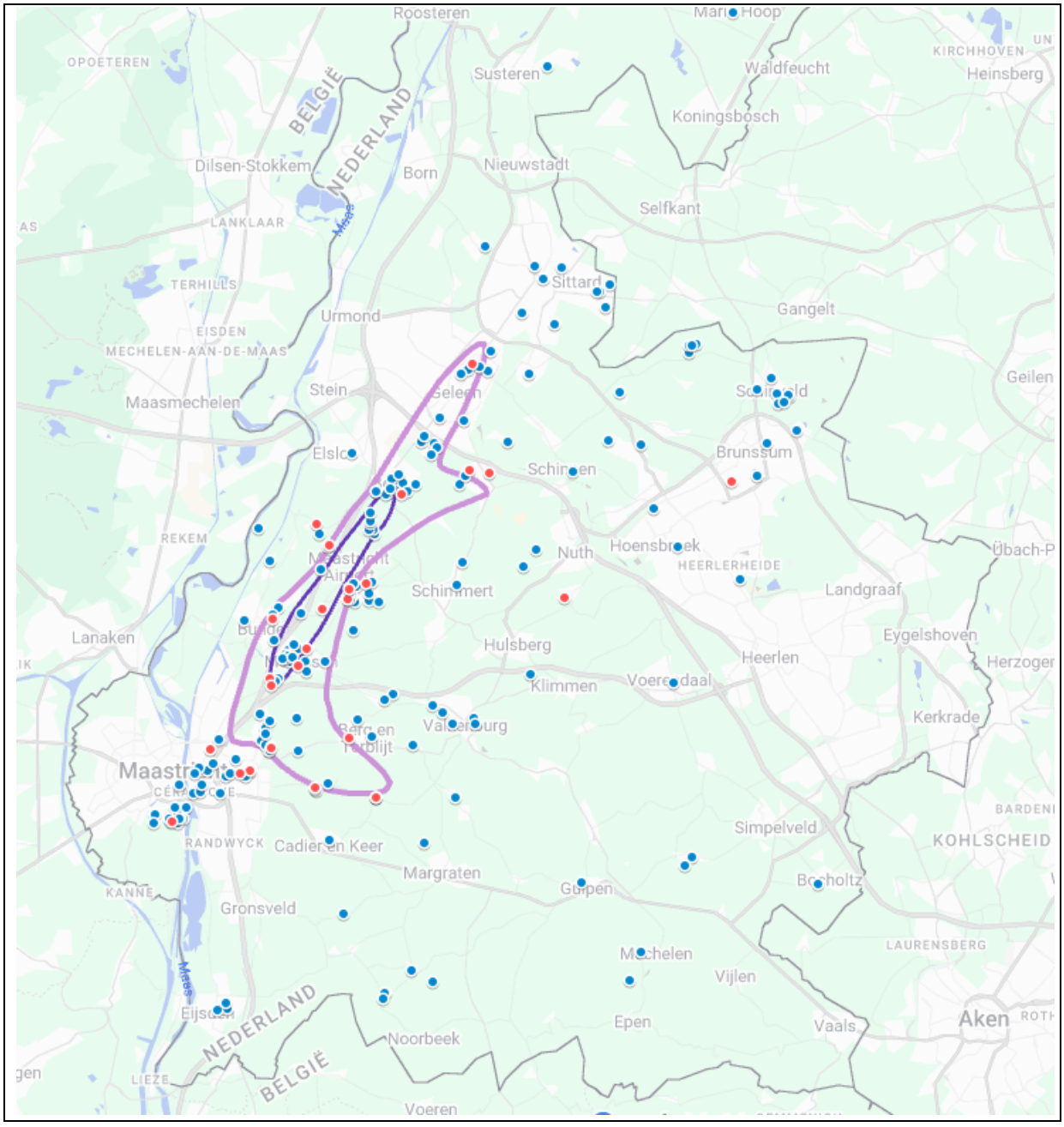
1e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
2026	**212**	**6.437**	**187**	**1.405**	**25**	**5.032**
2025	143	4.812	121	907	22	3.905

Tabel 3. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 1e kwartaal 2026.

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	(19) /26	(3) /3	(71)/131	(498) /661
Beekdaelen	20	1	237	138
Brunssum	3	1	67	129
Echt-Susteren	3	-	8	-
Eijsden-Margraten	16	2	57	289
Gulpen-Wittem	5	-	53	-
Heerlen	3	-	5	-
Maastricht	(22) /38	(5) /5	(232) /386	(495) /688
Meerssen	(25 /38	(10)/11	(161) 246	(2.498) /2.938
Roerdalen	1	-	13	-
Simpelveld	1	-	9	-
Sittard-Geleen	18	1	59	138
Stein	1	-	1	-
Valkenburg a/d Geul	12	1	127	51
Voerendaal	2	-	6	-
Totaal	**(121) /187**	**(22)/25**	**(907)/1.405**	(3.905) **/5.032**

In rood en tussen haakjes: de aantallen 1e kwartaal 2025.

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



Figuur 1. N.B. Spreiding van de categorie melders in het 1e kw 2026

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

Oorzaak overlast:

Meldingen over vliegverkeer kunnen zowel telefonisch als digitaal bij het KICL worden ingediend. Bij het indienen kan, naast datum en tijdstip (verplicht), ook de oorzaak of meerdere oorzaken van overlast door de melder worden genoemd. In de onderstaande tabel is de oorzaak van overlast weergegeven.

Tabel 4. Visualisering van voorgaande tekst.

Overzicht oorzaak klacht door de melder genoemd:	2025	**2026**
Totaal aantal klachten*	4.812	**6.437**
Geluid	4.798	6.414
Laagvliegen	1.422	2.384
Stank**	292	458
Uitstoot	1.879	2.350
Gevlogen route	942	1.602
Trillingen	835	1.332
Angst	305	693
Grondlawaai	212	313

*) Een klacht kan meerdere oorzaken hebben.
**) Onder stankoverlast wordt verstaan het daadwerkelijk waarnemen van kerosinegeur.

Uit onderzoek blijkt dat voor al de oorzaken van hinder een substantiële toename te zien is ten opzichte van dezelfde periode in 2025.
Bij de genoemde oorzaken moeten enkele kanttekeningen worden geplaatst.
-Wanneer gesproken wordt over 'laagvliegen' wil dit niet zeggen dat het toestel ook daadwerkelijk te laag gevlogen heeft, het gaat om overlast zoals deze door de melder wordt ervaren.
-Wanneer er gesproken wordt van 'gevlogen route' dit kan betekenen dat, wanneer het toestel over de woning/woonkern/woonplaats vliegt, de melder dit niet verwacht/wenselijk vindt, het als hinderlijk ervaart en dit meldt. Dit wil echter niet zeggen dat het toestel regelgeving overtreedt. Het KICL controleert dagelijks vluchten op afwijkingen van de SID's. Zie hoofdstuk -Afwijkingen van de voorgeschreven vertrekroute- op pagina 12 in dit rapport.
-Stankoverlast kan worden veroorzaakt door activiteiten op de luchthaven zoals de startprocedure, warmdraaien, taxiën en vertrek van vliegtuigen en wordt gemeld door inwoners uit de omgeving van de luchthaven.
-De oorzaak overlast trillingen wordt regelmatig genoemd, maar het meest door inwoners uit Meerssen, Ulestraten, Beek en Maastricht.

Naast het aanvinken van een oorzaak wordt in het klachtformulier ook de gelegenheid geboden om opmerkingen te maken of vragen te stellen. De opmerkingen worden hieronder geclusterd weergegeven.
-Over de aankomsten vanuit het zuiden over Maastricht worden verschillende opmerkingen gemaakt. Men vraagt zich onder andere af of dit is toegestaan en of de (vracht) toestellen niet veel te laag overkomen.
-Verwarring is onstaan over de bewegingen tussen 06:000- 07:00 uur, met name over de aankomsten van vrachttoestellen. Men is in de veronderstelling dat deze niet zijn toegestaan in dit tijdsbestek. Conform de afspraken vraagt de luchthaven klanten om hun vrachtvluchten na 7 uur 's ochtends uit te voeren, als dit hun operatie niet in de weg staat. Als dit niet mogelijk is, meldt MAA dit op haar website van MAA en via het "buurtnieuws".
-Behoorlijke overlast wordt gemeld van de trainingsvluchten van de KLM, men heeft hiervoor weinig begrip.

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”.
In tabel 5 zijn melders, meldingen en “dagbewegingen” weergegeven.
Tabel 6 geeft een overzicht van het aantal bewegingen en meldingen per vliegtuigtype, inclusief het gemiddeld aantal meldingen per beweging.

Tabel 5. 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	
	2025	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**
Totaal	1.649	2.086	104	177	745	1320
06-07 uur	5	30	5	52	6	103
07-23 uur	1.644	2.056	102	154	739	1.217

Tabel 6. 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. Tevens is het aantal meldingen per beweging weergegeven.

1e Kwartaal	Bewegingen		meld. per bew.	Meldingen		meld. per bew.
	2025	**2026**	2025	2025	**2026**	2026
Toename bewegingen						
A300 serie H/B	2	**12**	4.5	9	**35**	3
A320-NEO M/B	27	**79**	0.3	8	**28**	0.4
A330 serie H/B	-	**2**	-	-	**4**	2
B747-400 H/B	4	**20**	3.5	14	**132**	6.6
B747-800 H/B	-	**6**	-	-	**18**	3
B767 serie H/B	-	**46**	-	-	**133**	2.9
B777 serie H/B	98	**162**	1.8	177	**265**	1.6
AT72 serie M/B	131	**133**	0.6	75	**80**	0.6
A340 serie H/B	-	**44**	-	-	**161**	3.7
Afname bewegingen						
A320 serie M/B	188	**146**	1.1	203	**184**	1.3
B737 MAX M/B	32	**10**	0.6	19	**13**	1.3
B737 serie M/B	54	**48**	1.1	57	**54**	1.1
Totaal	536 (33%)	**708 (34%)**	1	562 (75%)	**1107 (84%)**	1.6

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

Uit onderzoek blijkt dat van alle meldingen die bij het KICL worden ingediend de meeste over vliegbewegingen tussen 06:00-23:00 uur (niet zijnde lesbewegingen) gaan. In het 1e kwartaal 2026 zijn dit 2.086 bewegingen, 27% meer dan dezelfde periode in het jaar daarvoor. Het aantal melders, 177, is 70% meer en het aantal meldingen 1320 is 77% 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 708 bewegingen met deze toestellen, goed voor 34% van het totaal aantal bewegingen tussen 06:00-23:00 uur hebben in het 1e kwartaal 2026 geleid tot 1107 hindermeldingen oftewel 84% van het totaal aantal meldingen van deze groep.

Zoomen we in op de verschillende type toestellen dan zien we:

- Dat het totale aantal **bewegingen van middelzware grote (M/B) toestellen-** zoals de Boeing B738, Boeing B737-MAX, Airbus 320 en de Airbus A320-NEO- in het 1e kwartaal 2026 nagenoeg gelijk is gebleven aan het aantal in het 1e kwartaal 2025. Wel is sprake van een verschuiving binnen de verschillende toesteltypen. Zo nam het aantal bewegingen van de Boeing 737 en B737-MAX af door het beeindigen van de vakantievluchten van Ryanair op MAA na oktober 2025. Daarnaast zijn in 2025 nog diverse vrachtvluchten uitgevoerd met een Airbus 320, terwijl deze in 2026 grotendeels niet meer hebben plaatsgevonden, met uitzondering van de vluchten van Royal Jordanian Airlines. Daartegenover staat een toename van bewegingen met de Airbus A320-NEO, doordat Wizzair dit toestel inzet voor haar vakantievluchten. Het aantal meldingen over middelzware grote toestellen bleef in het eerste kwartaal van 2026 eveneens vrijwel gelijk aan dat van dezelfde periode in 2025.

- Dat het aantal **bewegingen met zware grote toestellen** in het 1e kwartaal 2026 een substantiele toename laat zien ten opzichte van het jaar daarvoor: een stijging van 188 bewegingen. Deze groei hangt samen met de uitbreiding van activiteiten van verschillende operators op MAA. Vooral het aantal bewegingen van zware vliegtuigen zoals de Airbus A340, Boeing B767 en Boeing B777 is gestegen. Daarnaast nam ook het aantal bewegingen met de Boeing B747-400 toe. Het gebruik van dit toesteltype wordt over het algemeen als hindelijker ervaren dan van andere grote zware vliegtuigtypen. Andere zware toestellen veroorzaken per beweging minder hinder. Het aantal meldingen over grote zware toestellen nam in het eerste kwartaal 2026 toe en wel met 548 meldingen.

Daarnaast is het tijdstip van de vlucht van belang:

In het eerste kwartaal 2026 vonden tussen 06:00-07:00 uur in totaal 30 vliegbewegingen plaats. Naar aanleiding hiervan zijn door 52 melders gezamenlijk 103 meldingen ingediend (zie tabel 4.) Van deze 30 bewegingen betroffen 4 vertrekken met lichte/kleine tot middelgrote toestellen. Deze vertrekkende vluchten hebben niet tot meldingen geleid. De overige 26 bewegingen bestonden uit landingen van middelgrote zware en grote zware (vracht)toestellen, waaronder de Airbus A300, Airbus A330, Airbus A340, Boeing B747-400 en Boeing B777. Deze landingen waren gezamenlijk aanleiding voor alle 103 hindermeldingen.

Opvallend is ook het verschil tussen de naderingsroutes. De 3 landingen vanuit het zuiden, over Maastricht en Meersen, resulteerden in 26 meldingen. Daarbij viel vooral de landing van een Boeing 747-400 op, die alleen al 16 meldingen veroorzaakte. De 23 landingen vanuit het noorden, over Sittard-Geleen en Beek, leidden daarentegen tot in totaal 77 meldingen.

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 (721) is in het 1e kwartaal 2026, 32% meer dan het aantal lesbewegingen (546) in het 1e kwartaal 2025. Het aantal melders (61) is 8% minder, het aantal meldingen (713) is 3% minder dan het aantal in het 1e kwartaal 2025.
In het 1e kwartaal 2026 gaan 181 meldingen over circuit en lokale lesvluchten met toestellen <6 ton. Over circuit lesbewegingen met toestellen >6 ton, uitgevoerd met een Embraer 135 (28) en een Embraer E175 (248 bewegingen) zijn 532 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 Eijsden-Margraten.

Op verzoek van de WMH monitort het KICL de vliegbewegingen boven Roerdalen. Zij meldt dat in het 1e kwartaal 1 inwoner uit Roerdalen 4 meldingen heeft 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 7. 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**	
	2025	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**
Totaal	546	**721**	66	**61**	736	**713**
<6ton	363	445	*	*	136	181
>6ton	183	276	*	*	600	532

* 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 2026 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen extensies verleend
- In het 1e kwartaal 2025 is 1 extensie geweest.

Tabel 8. 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**	
	2025	**2026**	2025	**2026**	2025	**2026**
Totaal	1	**0**	3	**0**	3	**0**

Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute (Standard Instrument Departure /SID)

Op basis van artikel 7 van het Besluit Luchtverkeer van 2014 is voor het IFR-verkeer een aantal standaard instrument vertrekprocedures (SID's) vastgesteld voor het luchtvaartterrein Maastricht.

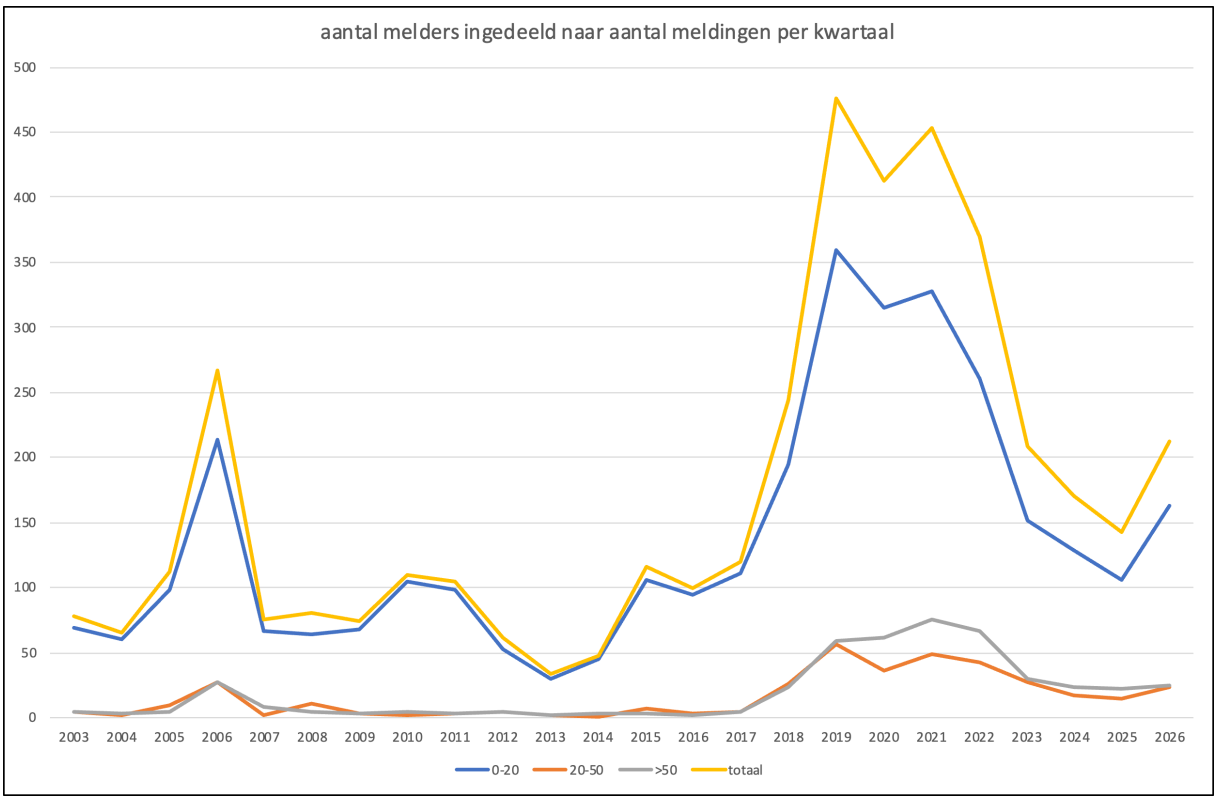
Deze procedures worden beschreven in de Aeronautical Information Publication (AIP).
In de AIP zijn kaarten opgenomen waarop de routes van deze procedures zijn weergegeven. Deze uitvliegroutes zijn theoretische lijnen, in de praktijk zal een zekere spreiding plaatsvinden als gevolg van vliegtuigtype, 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 1e kwartaal 2026 zijn 16 SID afwijkingen door het KICL geconstateerd en doorgeleid aan het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie vanI&W. Deze onderzoekt en beoordeelt afwijkingen van de SID's, een afwijking zonder toestemming of opdracht van de LVNL wordt beschouwd als een trackoffender. De ILenT heeft de vluchten onderzocht en heeft 5 van de 16 SID afwijkingen als trackoffender beoordeeld en de maatschappijen een waarschuwing verstuurd. Zie voor uitleg de Handhavingsrapportage van de ILenT.

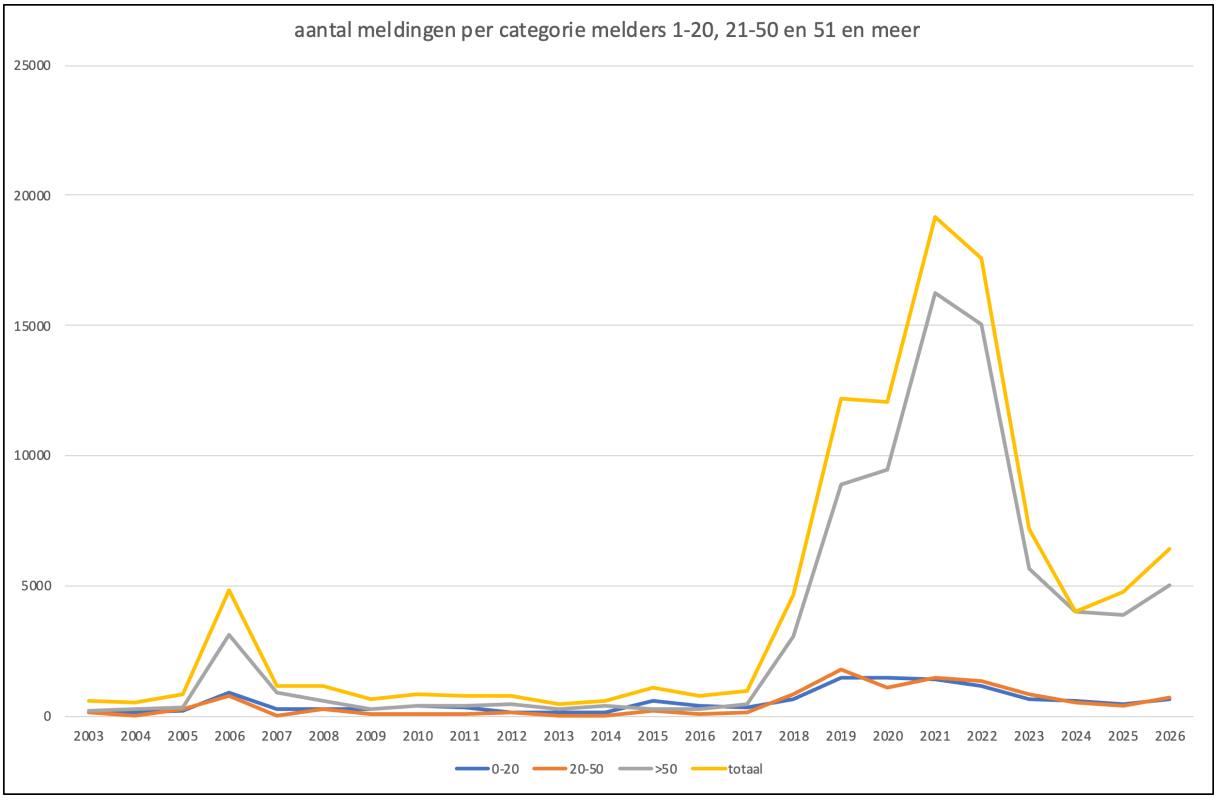
Op verzoek van de CRO onderzoekt het KICL directe vluchten van MAA naar Bierset op SID afwijkingen. Uit onderzoek is gebleken dat in het 1e kwartaal 2026 3 (directe) vluchten van MAA naar Bierset hebben plaatsgevonden, waarvan 2 volgens de voorgeschreven vertrekprocedure (SID). Een medium groot propeller toestel is afgeweken van de SID. De ILenT heeft deze vlucht onderzocht en niet als trackoffender beoordeeld.

Grafieken langjarig meldingenpatroon.
Bron: kwartaalrapporten 1e kwartaal 2003-2026 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

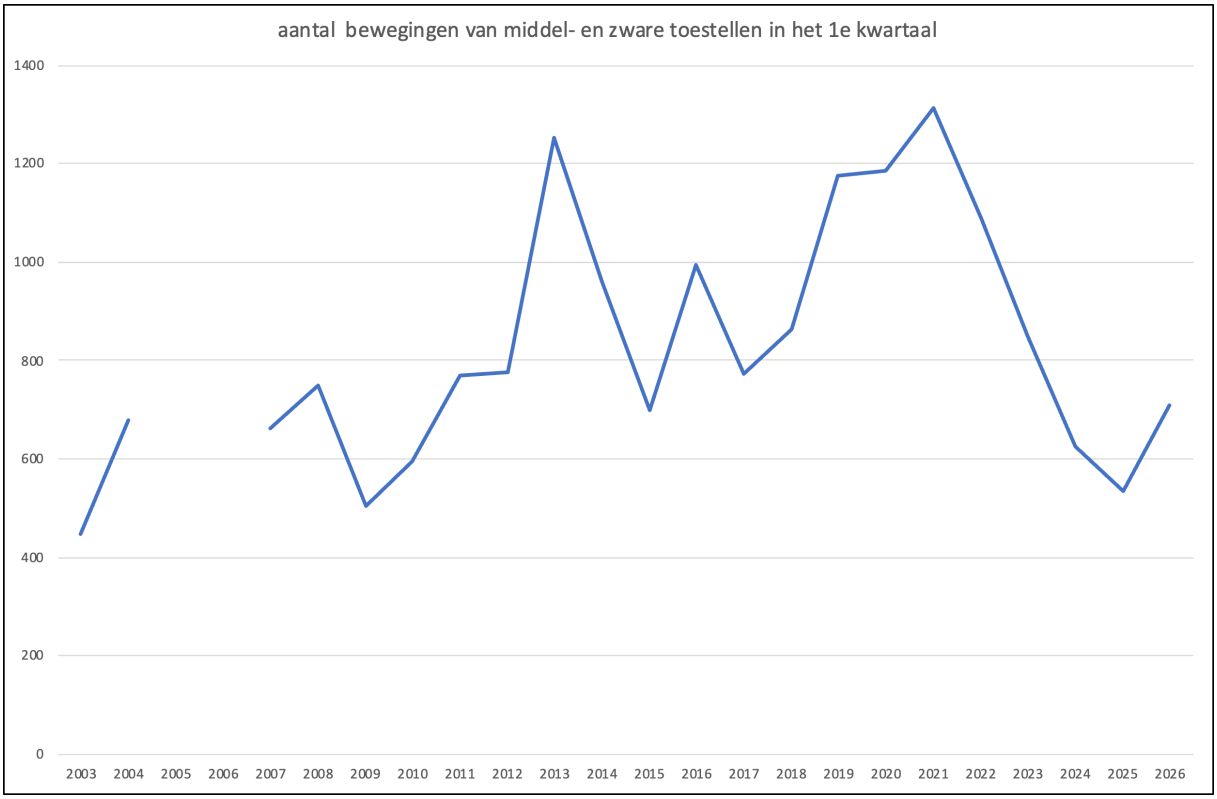
Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 1e kwartaal over periode 2003-2026.



Grafiek 2. Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51en meer in het 1e kwartaal over periode 2003-2026.



Grafiek 3 Bewegingen met middel- en zware toestellen die aanleiding waren voor *65%-93% van het aantal meldingen. *Zie tabellen in de 1e kwartaalrapporten 2003-2026. De onderbreking in de lijn wordt veroorzaakt door het ontbreken van gegevens van MAA over de betreffende periode



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)