

**COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG
LUCHTHAVEN MAASTRICHT**

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

1^e KWARTAAL 2022

Opgesteld door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer

Mei 2022

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

Managementsamenvatting

Dit rapport is door het Klachten Centrum Luchtverkeer opgesteld om de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Luchthaven Maastricht te informeren over de hinder met betrekking tot MAA vliegverkeer, die bij het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) is gemeld in het 1^e kwartaal 2022. 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, 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, 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 deze rapportage en van de Werkgroep Meldingen en Hinder.

Analyse van de meldingen en vliegbewegingen leiden tot de volgende constatering.

- De Werkgroep stelt vast dat het totaal aantal MAA vliegbewegingen in het 1^e kwartaal 2022 16% meer is, het totale aantal melders 18% minder en het totaal aantal meldingen 8% minder is dan in het 1^e kwartaal 2021. In het 1^e kwartaal 2022 hebben meer lesbewegingen plaatsgevonden dan in 2021, dat heeft geresulteerd in meer melders en meldingen hierover. Afname van meldingen is over de dagbewegingen (niet zijnde lesbewegingen) tussen 06:00-23:00 uur. Van alle meldingen gaat 70% over vertrekkend en 30% over landend vliegverkeer.
- In het 1^e kwartaal 2022 is in de periode 23:00 tot 24:00 uur voor 1 beweging een extensie verleend. Deze beweging (vertrek) heeft 47 hindermeldingen als gevolg gehad.
- In het 1^e kwartaal 2022 zijn 9 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 6 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL. In 3 gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of in opdracht van de LVNL, zgn. trackoffenders. De trackoffenders zijn door het KICL doorgeleid naar het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W
- De Werkgroep 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 bewegingen tussen 06:00-23:00 uur. Het totale aantal van deze bewegingen is in het 1^e kwartaal 2022 nagenoeg gelijk aan het aantal in het 1^e kwartaal 2021. Het aantal melders over deze bewegingen is 21% minder, het aantal meldingen 15% minder dan aantal in het 1^e kwartaal 2021. Zie onderstaande tekst voor een verklaring.
- Niet alle bewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen met middelzware en zware toestellen die hiervoor verantwoordelijk zijn. Onderzoek is gedaan naar toe- of afname van deze bewegingen en naar de respons hierop. In het 1^e kwartaal 2022 hebben 1096 bewegingen met middelzware en zware toestellen plaatsgevonden, 17% minder dan het jaar daarvoor. Het aantal meldingen over deze bewegingen, 2271, is 14% minder dan het jaar daarvoor.
- In het 1^e kwartaal 2021 hebben 46 bewegingen tussen 6-7 uur plaatsgevonden. Het betroffen voornamelijk landingen van middelzware en zware toestellen. Deze bewegingen zijn verantwoordelijk geweest voor het indienen van 83 meldingen door 37 melders. In het 1^e kwartaal 2022 hebben daarentegen slechts 5 bewegingen plaatsgevonden tussen 6-7 uur, voornamelijk landingen van middelzware toestellen. Deze zijn aanleiding geweest tot het indienen van 7 meldingen door 6 melders met als gevolg minder meldingen in het 1^e kwartaal 2022.

- Opvallend is het klachtenpatroon over bewegingen met de B747. Het aantal bewegingen met dit type toestel is in het 1e kwartaal 2022 ruim 2,5 keer zoveel als in het 1^e kwartaal 2021. Echter het aantal meldingen over deze bewegingen is in het 1^e kwartaal 2022 slechts 33% meer. In 1^e kwartaal 2021 zijn 10 meldingen per beweging ingediend, in 1^e kwartaal 2022 zijn dat er 5. Mogelijk heeft het verlies van motoronderdelen van een B747 boven Meerssen op 20 februari 2021 en daarmee meer aandacht voor dit toestel een rol gespeeld bij het grote aantal meldingen per beweging in 2021. Voor een verklaring van de meldingen per beweging in 2022 zie aandachtspunten.

Aandachtspunten en aanbevelingen geformuleerd door de Werkgroep Meldingen en Hinder.

- Het eerste kwartaal 2022 laat een vergelijkbare ontwikkeling zien als recente eerdere kwartalen (vanaf tweede kwartaal 2021): toename van bewegingen en afname van meldingen en melders in vergelijking met hetzelfde kwartaal van 2021, waarbij in het voorliggende kwartaal 20 melders (5%) 50% van de meldingen indienen.
- Wijzigingen in de vlootsamenstelling in de zin van meer bewegingen met middelzware en minder bewegingen met zware toestellen hebben een gunstig effect op het meldingenpatroon. Per beweging met zware toestellen worden meer meldingen ingediend dan per beweging met middelzware toestellen. Sturen op gewijzigde vlootsamenstelling leidt aldus tot hinderreductie voor de omgeving.
- Actief sturen op minder bewegingen tussen 21.00 en 23.00 uur beperkt het risico op extensies en verdient uit een oogpunt van hinderreductie en bescherming van de omgeving de voorkeur.
- De toename van bewegingen met B747 toestellen kan voor een belangrijk deel economisch worden verklaard omdat de hoge prijs per kilo vracht vrachtvervoer aantrekkelijk maakt.
- De toename van bewegingen met B747 toestellen leidt niet tot een evenredige toename van het aantal meldingen (minder meldingen per beweging dan in 2021). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat er meer “omgebouwde” passagierstoestellen voor vrachtvervoer worden ingezet die minder vrachtvolume kunnen meenemen dan de “echte” vrachttoestellen (full freighters) omdat de laadvloer minder vracht mogelijk maakt. De “omgebouwde” passagierstoestellen vertrekken dan met minder gewicht en veroorzaken dus minder hinder. Door het mindere gewicht wordt mogelijk met beperkt vermogen gestart.
- De Werkgroep streeft ernaar voor een volgend meldingenoverzicht het feitelijk aantal bewegingen met zware toestellen in de afgelopen 20 jaar in beeld te brengen.
- In het kader van de nadere uitwerking van het besluit van Provinciale Staten van Limburg van 3 juni 2022 is de Werkgroep voornemens om op basis van de bij KICL en de Werkgroep beschikbare gegevens bouwstenen aan te leveren om te sturen op vermijdbare hinder ten behoeve van de voor 1 januari 2023 op te stellen businesscase.

INHOUDSOPGAVE

Spreiding melders en meldingen over de gemeenten	blz. 4
Meldingenrapport 1 ^e kwartaal 2022	blz. 6
Bewegingen tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten	blz. 7
Lesvluchten	blz. 9
Vliegbewegingen tussen 23:00-24:00 uur	blz. 9
Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute	blz. 10
Grafieken langjarig meldingenpatroon	blz. 11
Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder	blz. 13

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.

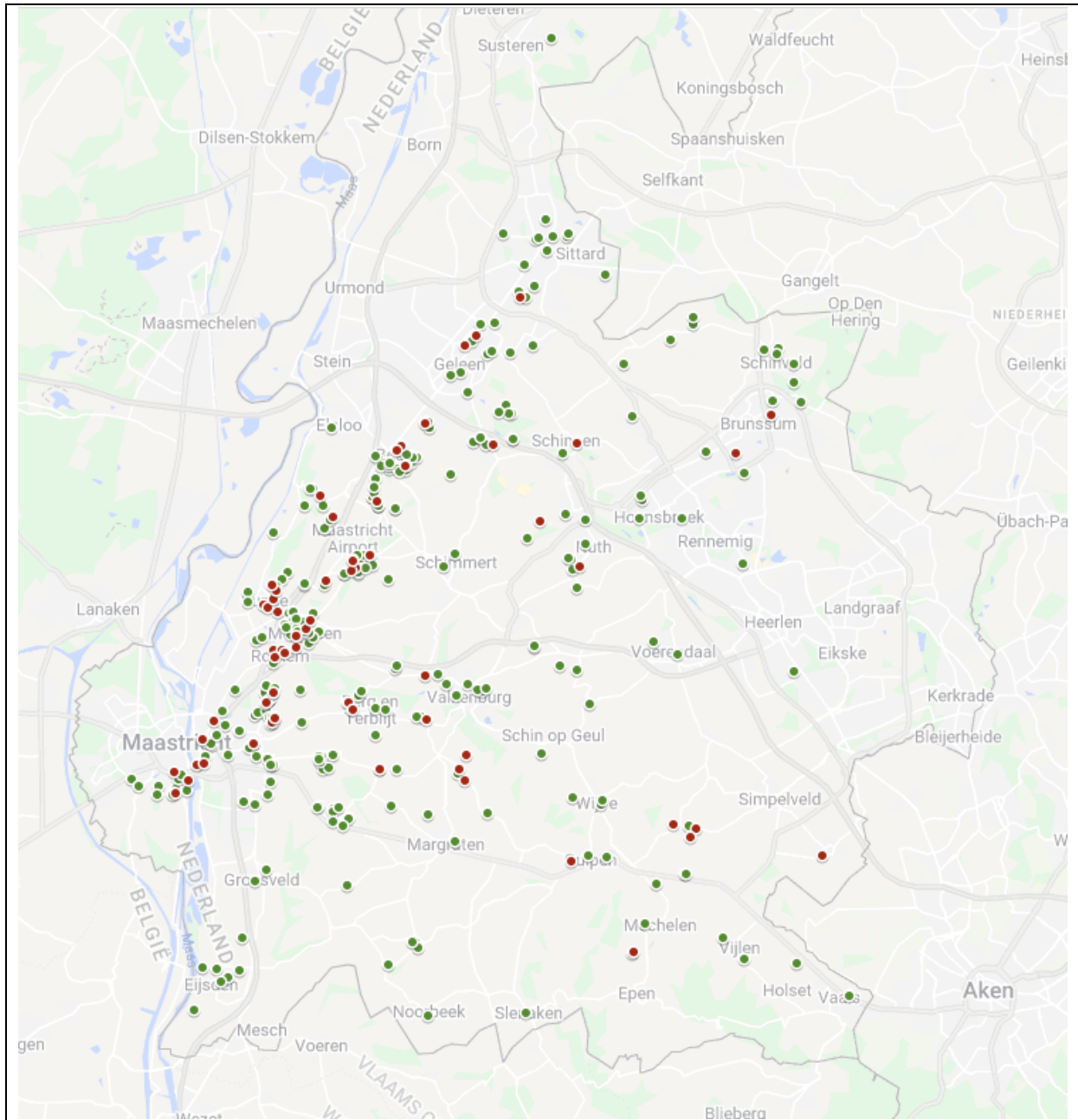
1 ^o kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	meldingen	Melders	meldingen	melders	meldingen
2022	370	17586	303 82%	2514 14%	67 18%	15072 86%
2021	453	19185	377 83%	2912 15%	76 17%	16273 85%

Tabel 2. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 1^o kwartaal 2022.

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	(45) /42	(8) /6	(289) /236	(1590) /1534
Beekdaelen	25	3	187	231
Brunssum	4	2	18	224
Echt-Susteren	2	0	9	0
Eijsden-Margraten	37	2	221	384
Gulpen-Wittem	12	5	85	1041
Heerlen	6	0	64	0
Maastricht	(72) /52	(17) /15	(684) /574	(2933) /2414
Meerssen	(92) /66	(28) /23	(826) /716	(7848) /7478
Roerdalen	1	0	2	0
Simpelveld	0	1	0	85
Sittard-Geleen	23	3	188	278
Stein	1	0	1	0
Vaals	4	0	43	0
Valkenburg a/d Geul	21	7	137	1403
Voerendaal	7	0	33	0
Totaal	(377) 303	(76) 67	(2912) 2514	(16273) 15072

In rood en tussen haakjes: de aantallen 1^o kwartaal 2021.

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



Figuur 1. Spreiding van de categorie melders in het 1^e kwartaal 2022.

- Groen: 1-50 meldingen per melder.
- Rood: 51 meldingen en meer per melder

Meldingenrapport 1^e kwartaal 2022

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 1^e kwartaal 2022 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 1^e kwartaal.

1 ^e kwartaal	MAA vliegbewegingen		Melders**		Meldingen	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Dagbewegingen: 06-23 uur *	2060	2065	451	363	18954	16897
06-07 uur	46	5	71	21	329	28
07-23 uur	2014	2060	442	362	18625	16869
Lesbewegingen: 07-23 uur	294	660	76	86	231	642
< 6 ton	289	644	***	***	203	618
> 6 ton	5	16	***	***	28	24
Nachtbewegingen: 23-24 uur	0	1	0	47	0	47
TOTAAL	2354	2726	453	370	19185	17586

* Dagbewegingen 6-23 uur niet zijnde lesbewegingen.

** Melders over verschillende categorieën kunnen niet bij elkaar worden opgeteld.

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

In het 1^e kwartaal 2022 constateren we in totaal 16% meer vliegbewegingen, 18% minder melders en 8% minder meldingen ten opzichte van het 1^e kwartaal 2021. Zie voor een verklaring de tekst onder tabel 5. Onderzoek toont aan dat 70% van de meldingen gaat over vertrekkend en 30% over landend vliegverkeer. Als belangrijkste oorzaak van hinder wordt geluidsoverlast genoemd.

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 bladzijde 4. Opgemerkt moet worden dat de mediaan* in 2022 hoger ligt ten opzichte van het 1^e kwartaal 2021, namelijk 5 meldingen per melder per kwartaal in ‘21 en 6 in ‘22. Dit betekent dat de helft van alle melders in het 1^e kwartaal 2022 niet meer dan 6 meldingen heeft ingediend.

De Werkgroep Meldingen en Hinder heeft om meer inzicht te krijgen in vermijdbare hinder het voornemen uitgesproken 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 5, 6, 7 en 8.

* Omdat hier sprake is van een asymmetrische verdeling van het aantal meldingen per melders (d.w.z. dat de meeste melders weinig meldingen hebben ingediend en een enkeling veel), is het bepalen van gemiddelde waarde niet representatief voor deze groep melders; beter is het om hier de mediaan te bepalen, omdat deze minder beïnvloed wordt door extreme waarden. De mediaan wordt bepaald door een lijst van de melders te maken met het door hen ingediende aantal meldingen in oplopende volgorde (d.w.z. te beginnen met alle melders met 1 melding, vervolgens die met 2 meldingen etc.) De mediaan is dan de middelste waarde (is aantal meldingen) in de rij melders. Bij 370 melders wordt de mediaan bepaald door de waarde van de 185^e en 186^e melder gedeeld door 2.

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 niet zijnde lesvluchten. Het totale aantal van deze bewegingen is in het 1^e kwartaal 2022 nagenoeg gelijk aan het aantal in het 1^e kwartaal 2021. Het aantal melders over deze bewegingen is 21% minder, het aantal meldingen 15% minder dan dan het 1^e kwartaal 2021, zie tabel 4.

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

1 ^e 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	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Totaal	2060	2065	375	296	2876	2434
06-07 uur	46	5	37	6	83	7
07-23 uur	2014	2060	366	295	2793	2427

Niet alle bewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen met middelzware en zware toestellen die daarvoor verantwoordelijk zijn. Onderzoek is gedaan naar toe- of afname van deze bewegingen en tevens naar de respons hierop, zie tabel 5. In de tabel zijn de toesteltypen die in aantal zijn toegenomen geclusterd evenals de toesteltypen die zijn afgenomen.

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

1 ^e Kwartaal	Bewegingen		Meldingen	
	2021	2022	2021	2022
Toename bewegingen				
A310 serie	68	72	78	128
A320 serie	92	96	38	46
A343 serie	2	6	5	13
A359 serie	0	20	0	23
B737 serie	16	70	11	69
B747-serie	88	231	911	1209
B752 serie	0	20	0	15
Afname bewegingen				
A330 serie	176	79	363	106
B777 serie	634	376	1016	563
B787 serie	88	0	75	0
AT72 serie	139	126	62	99
B767 serie	4	0	12	0
IL62	4	0	50	0
IL76	2	0	14	0
Totaal	1313 (64%)	1096 (53%)	2635 (92%)	2271 (93%)

Mogelijke verklaringen voor de afname van melders en meldingen:

- In het 1^e kwartaal 2021 hebben 46 bewegingen tussen 6-7 uur plaatsgevonden. Het betroffen voornamelijk landingen van middelzware en zware toestellen. Deze bewegingen zijn verantwoordelijk geweest voor het indienen van 83 meldingen door 37 melders. In het 1^e kwartaal 2022 hebben daarentegen slechts 5 bewegingen plaatsgevonden tussen 6-7 uur, voornamelijk landingen van middelzware toestellen. Deze zijn aanleiding geweest tot het indienen van 7 meldingen door 6 melders met als gevolg minder meldingen in het 1^e kwartaal 2022.
- Onderzocht is toe en afname van middelzware en zware toestellen en de respons hierop. Geconstateerd kan worden dat er in het 1^e kwartaal 2022 sprake is van minder bewegingen met deze toestellen dan in het 1^e kwartaal 2021. In het 1^e kwartaal 2022 hebben 1096 bewegingen met middelzware en zware toestellen plaatsgevonden, 17% minder dan het jaar daarvoor. De 22741 meldingen over deze bewegingen, is 14% minder dan de 2635 meldingen in '21.
- Opvallend is het klachtenpatroon over bewegingen met de B747. Het aantal bewegingen met dit type toestel is in het 1^e kwartaal 2022 ruim tweeënhalf keer zoveel als in het 1^e kwartaal 2021. Echter het aantal meldingen over deze bewegingen is in het 1^e kwartaal 2022 slechts 33% meer. In 1^e kwartaal 2021 zijn 10 meldingen per beweging ingediend, in 1^e kwartaal 2022 zijn dat er 5. Mogelijk heeft het verlies van motoronderdelen van een B747 boven Meerssen op 20 februari 2021 en daarmee meer aandacht voor dit toestel een rol gespeeld in dit verschil.

Lesvluchten:

In onderstaande analyse is specifiek gekeken naar **het meldingenpatroon van de categorie 1-50**. Melders, meldingen en bewegingen over lesvluchten zijn in tabel 6 weergegeven.

Het aantal lesbewegingen is in het 1^e kwartaal 2022 660, 124% meer dan het aantal van 294 in het 1^e kwartaal 2021. Het aantal melders bedraagt 39, het aantal meldingen 57, dat is 44% respectievelijk 58% meer dan het aantal in het 1^e kwartaal 2021. De meldingen gaan in het 1^e kwartaal 2022 voornamelijk over lokale lesvluchten met toestellen <6 ton, tevens over circuitlesvluchten met toestellen <6 ton. Over lesbewegingen met toestellen >6 ton zijn door deze groep geen meldingen ingediend.

Tabel 6. Aantal melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 1^e kwartaal.

1 ^e kwartaal	Aantal vliegbewegingen lesvluchten		Aantal melders cat 1-50 Lesvluchten		Aantal meldingen cat. 1-50 Lesvluchten	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Totaal	294	660	27	39	36	57
<6ton	289	644	*	*	36	57
>6ton	5	16	*	*	0	0

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

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 specifiek gekeken naar **het meldingenpatroon van de categorie 1-50**. Melders, meldingen en bewegingen tussen 23:00 en 24:00 uur zijn in tabel 7 weergegeven.

- In het 1^e kwartaal 2022 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur is voor 1 bewegingen een extensie verleend. Het vertrek, met een A330 is verantwoordelijk geweest voor 23 hindermeldingen.

- In het 1^e kwartaal 2021 zijn geen extensies verleend.

Tabel 7. Aantal melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen buiten de openstellingsuren.

1 ^e kwartaal	Aantal bewegingen Tussen 23:00 en 24:00		Aantal melders cat 1-50		Aantal meldingen cat 1-50	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Totaal	0	1	0	23	0	23

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.

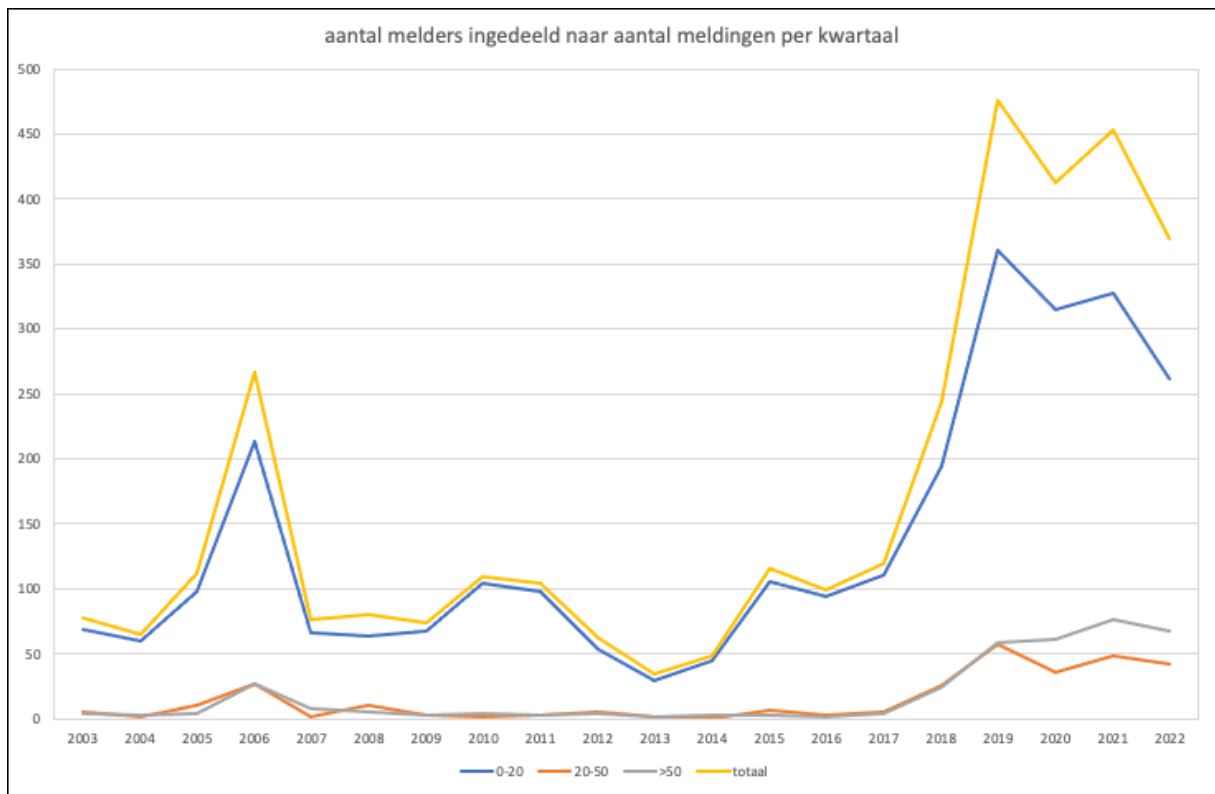
In het 1^e kwartaal 2022 zijn 9 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in 6 gevallen sprake was van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving.

- Van de 6 zijn 4 afwijkingen in verband met een complexe verkeerssituatie en 2 afwijking op aanvraag van de vlieger om zwaar weer te vermijden.
- In 3 gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of in opdracht van de LVNL, zgn. trackoffenders. De trackoffenders zijn door het KICL doorgeleid naar het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In het 1^e kwartaal 2021 zijn dat 2 trackoffenders geweest.

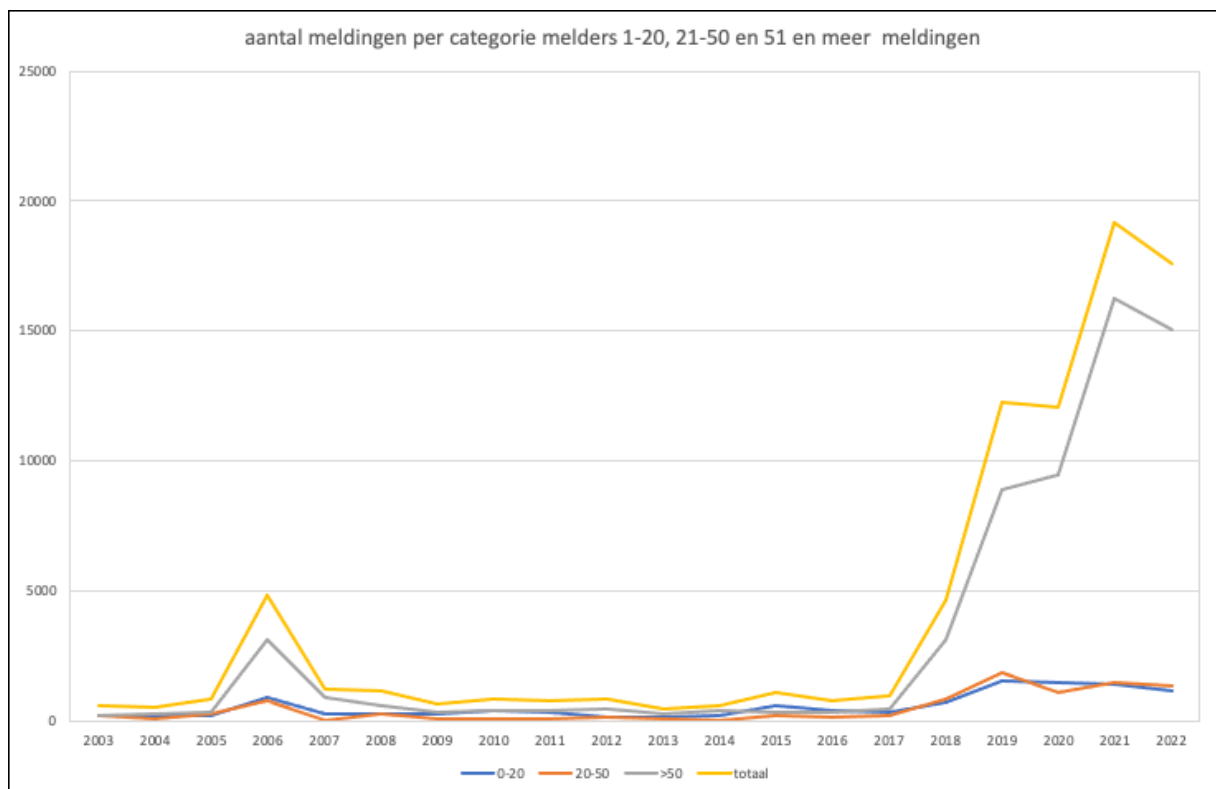
Grafieken langjarig meldingenpatroon.

Bron: kwartaalrapporten 1^e kwartaal 2003-2022 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

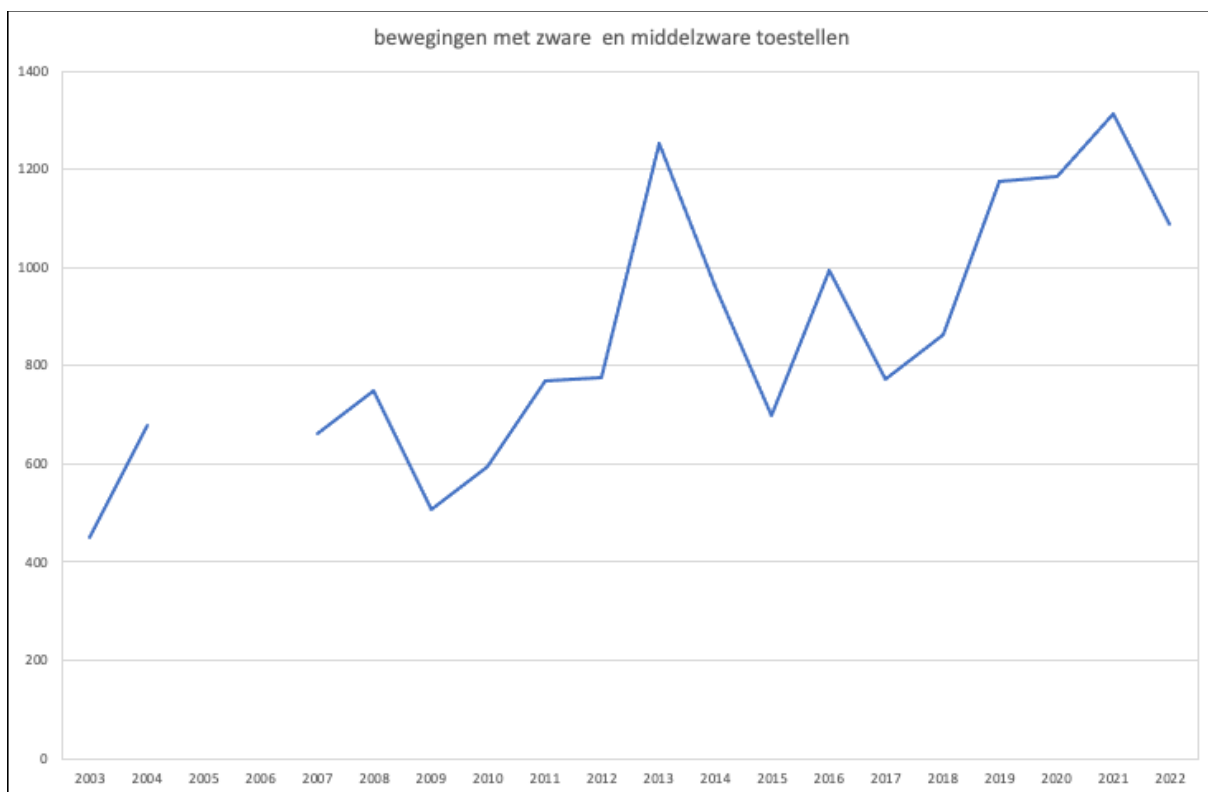
Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 1^e kwartaal over periode 2003-2022.



Grafiek 2 . Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51 en meer in het 1^e kwartaal over periode 2003-2022.



Grafiek 3 Bewegingen met middel- en zware toestellen die aanleiding waren voor 65%-93% van het aantal meldingen. Zie tabellen in de 1^e kwartaalrapporten 2003-2022.
De onderbreking in de lijn wordt veroorzaakt door het ontbreken van gegevens van MAA over de betreffende periode.



Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder:

- | | | |
|-----|------------------------|------------------------------------------------|
| 1. | De heer C. Degenaar | Omwonende |
| 2. | De heer H. Albersen | Omwonende |
| 3. | De heer R. Jense | Maastricht Aachen Airport |
| 4. | De heer M. Millenaar | Luchtverkeersleiding Nederland |
| 5. | De heer S. Paul | Aircraft Owners and Pilotes Association (AOPA) |
| 6. | De heer E. Wezenberg | Gemeente Meerssen |
| 7. | De heer M. Bovy | Secretaris KICL |
| 8. | Mevrouw M. Duijvestijn | Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer |
| 9. | Mevrouw L. Ehlen | Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer |
| 10. | Mevrouw C. van Dooren | Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer |
| 11. | De heer P. Simons | CRO secretaris (voorzitter) |