

CRO 22-039
WMH 22-009

**COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG
LUCHTHAVEN MAASTRICHT**

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

2^e KWARTAAL 2022

Opgesteld door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer

September 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 2^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 Geilenkirchen, Luik-Bierset en/of van overvliegers (= vliegtuigen boven Limburg niet op weg naar of afkomstig van genoemde luchthavens). Het rapport wordt besproken in de Werkgroep Meldingen en Hinderbeleid (WMH) van de Commissie. Op basis van het rapport kan de WMH aandachtspunten voor nader onderzoek formuleren. Dit kan resulteren in beleidsaanbevelingen ter voorkoming van vermijdbare hinder. Het sturen op vermijdbare hinder is de primaire doelstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder.

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

- De KICL stelt vast dat het totaal aantal MAA vliegbewegingen in het 2^e kwartaal 2022 29% meer is, het totale aantal melders gelijk gebleven is en het totaal aantal meldingen 0,4% minder is dan in het 2^e kwartaal 2021. Van alle meldingen gaat 65% over vertrekkend en 35% over landend vliegverkeer. De meldingen gaan met name over geluidsoverlast, laag overkomend vliegverkeer, de gevolgde vliegroute en trillingen in huis als gevolg van vliegverkeer. De meeste melders wonen in Meerssen (114), Maastricht (80) en Beek (60). 83% van de melders dienen 15% van de meldingen in, 17% van de melders 85% van de meldingen.
- In het 2^e kwartaal 2022 hebben 33% meer dagbewegingen (niet zijnde lesbewegingen) tussen 06:00- 23:00 uur plaatsgevonden dan in 2021. Het aantal melders en meldingen bleef nagenoeg gelijk.
- In het 2^e kwartaal 2022 hebben 20% meer lesbewegingen plaatsgevonden dan in 2021, dit heeft niet meer melders en meldingen tot gevolg gehad. Zowel het aantal melders als het aantal meldingen lag in 2022 9% lager dan in 2021.
- In het 2^e kwartaal 2022 is in de periode 23:00 tot 24:00 uur voor 2 bewegingen een extensie verleend. 38 melders hebben over deze bewegingen (vertrekken) 50 hindermeldingen ingediend.
- In het 2^e kwartaal 2022 zijn 27 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 22 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL. In 5 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 toename van bewegingen in 2022 is o.a.te verklaren door de ongeveer 250 TEFAF vluchten uitgevoerd door zaken- en privé jets, de zgn. General Aviation. Ook is het vakantieverkeer op gang gekomen dat met name gebruik maakt van de B737. In 2021 heeft geen TEFAF plaatsgevonden, ook het vakantieverkeer ondervond nog problemen als gevolg van Corona.

- De KICL heeft in de analyse specifiek ingezoomd op de **categorie melders met 1-50** meldingen per kwartaal omdat in die categorie mogelijkheden voor onderzoek en sturing op vermijdbare hinder liggen. Onderzocht is de respons van deze categorie melders op bewegingen tussen 06:00-23:00 uur. 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 onderstaande tekst voor een verklaring.
- Geconstateerd kan worden dat het aantal bewegingen met deze middelzware en zware toestellen in het 2^e kwartaal 2022, 1297, nagenoeg gelijk is aan het aantal in 2021, 1316. Het aantal meldingen over deze bewegingen ligt in het 2^e kwartaal 2022 echter 9% hoger dan het aantal in 2021. Onderzocht is toe en afname van bepaalde typen middelzware en zware toestellen en de respons hierop. Het gebruik van vliegtuigtype B742 (B747-200) is bepalend geweest voor het meldingenpatroon. In het 2^e kwartaal 2022 is de toename van meldingen vooral toe te schrijven aan de toename van de bewegingen met de B742 (B747-200).

Aandachtspunten en aanbevelingen geformuleerd door de Werkgroep Meldingen en Hinder.

- Het tweede kwartaal 2022 laat in vergelijking met het tweede kwartaal 2021 een toename van bewegingen en een stabilisatie van melders en meldingen zien. Deze ontwikkeling past bij die van eerdere kwartalen sinds het tweede kwartaal 2021, waarbij in het voorliggende kwartaal 21 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 Werkgroep streeft ernaar voor een volgend meldingenoverzicht het feitelijk aantal bewegingen met zware toestellen in de afgelopen 20 jaar in beeld te brengen.

INHOUDSOPGAVE

Spreiding melders en meldingen over de gemeenten	blz. 4
Meldingenrapport 2 ^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.

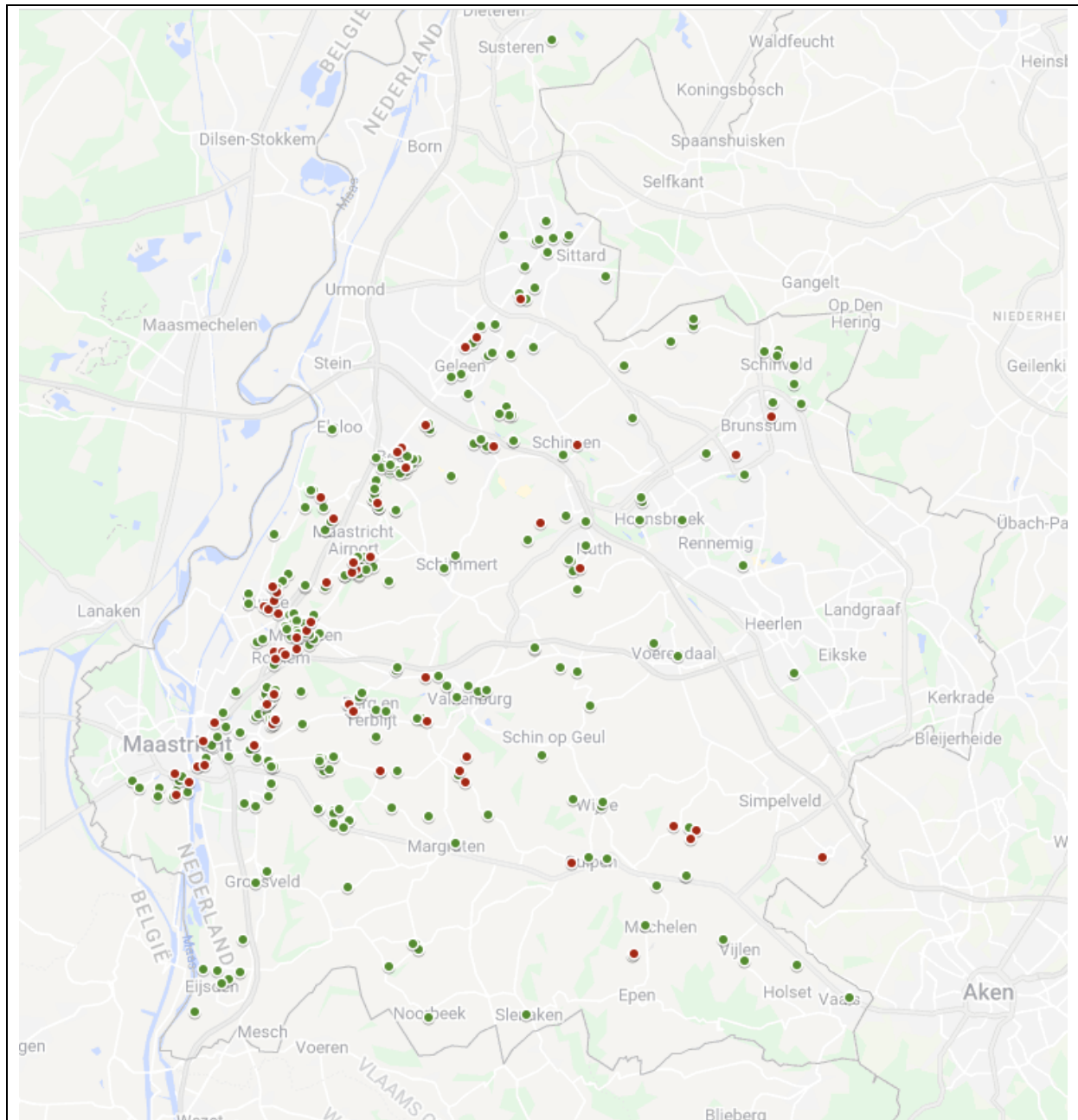
2 ^e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	meldingen	Melders	meldingen	melders	meldingen
2022	426	19374	352 83%	2924 15%	74 17%	16450 85%
2021	426	19445	350 82%	2627 14%	76 18%	16818 86%

Tabel 2. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 2^e 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	(42) /54	(8) /6	(292) /320	(1381) /1780
Beekdaelen	25	4	269	437
Brunssum	4	2	18	382
Echt-Susteren	3	0	11	0
Eijsden-Margraten	38	3	237	491
Gulpen-Wittem	18	5	68	1242
Heerlen	6	1	21	60
Landgraaf	2	0	2	0
Maasgouw	1	0	2	0
Maastricht	(69) /61	(17) /19	(555) /631	(2935) /2784
Meerssen	(80) /88	(27) /26	(569) /839	(8600) /7789
Roerdalen	0	0	0	0
Simpelveld	1	0	33	0
Sittard-Geleen	17	2	189	210
Stein	2	0	3	0
Vaals	3	0	27	0
Valkenburg a/d Geul	21	6	223	1275
Voerendaal	8	0	31	0
Totaal	(350) 352	(76) 74	(2627) 2924	(16818) 16450

In rood en tussen haakjes: de aantallen 2^e kwartaal 2021.

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



Figuur 1. **Spreiding van de categorie melders in het 2^e kwartaal 2022.

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

Meldingenrapport 2^e kwartaal 2022

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 2^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 2^e kwartaal.

2 ^e kwartaal	MAA vliegbewegingen		Melders**		Meldingen	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Dagbewegingen: 06-23 uur *	2341	3118	415	414	18564	18545
06-07 uur	5	13	21	46	44	98
07-23 uur	2336	3105	414	412	18520	18447
Lesbewegingen: 07-23 uur	1085	1301	117	106	853	779
< 6 ton	1048	1285	***	***	748	750
> 6 ton	37	16	***	***	105	29
Nachtbewegingen: 23-24 uur	**2	2	25	38	28	50
TOTAAL	3428	4421	426	426	19445	19374

* 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 is op basis huidige automatisering niet mogelijk. Aanpassing vergt aanvullende financiering die nog niet beschikbaar is.

In het 2^e kwartaal 2022 constateren we in totaal 29% meer vliegbewegingen, het totale aantal melders is gelijk gebleven, het totale aantal meldingen is 0,4 % minder dan in het 2^e kwartaal 2021.

De toename van bewegingen in 2022 is o.a.te verklaren door de ongeveer 250 TEFAF vluchten uitgevoerd door zaken- en privé jets de zgn. General Aviation. Ook is het vakantieverkeer op gang gekomen dat met name gebruik maakt van de B737. In 2021 heeft geen TEFAF plaatsgevonden, ook het vakantieverkeer ondervond nog problemen als gevolg van Corona.

Onderzoek toont aan dat 65% van de meldingen gaat over vertrekkend en 35% over landend vliegverkeer. Als belangrijkste oorzaak van hinder wordt geluidsoverlast genoemd. Maar ook laag overkomend vliegverkeer, de gevolgde vliegroute en trillingen in huis als gevolg van vliegverkeer zijn redenen voor overlast.

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 dezelfde waarde heeft als die in het 2^e kwartaal 2021, namelijk 5 meldingen per melder per kwartaal. Dit betekent dat de helft van alle melders in zowel het 2^e kwartaal van 2022 als in het 2^e kwartaal van 2021 niet meer dan 5 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 4, 5, 6 en 7.

* 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 426 melders wordt de mediaan bepaald door de waarde van de 213^e en 214^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. Het totale aantal van deze bewegingen is in het 2^e kwartaal 2022 33% hoger dan in het 2^e kwartaal 2021. Het aantal melders over deze bewegingen is nagenoeg gelijk aan, het aantal meldingen is 13% hoger dan het aantal in 2^e kwartaal 2021, zie tabel 4.

Tabel 4. Aantal vliegbewegingen, meldingen en melders categorie 1-50 in het 2^e kwartaal

2 ^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	2341	3118	339	340	2509	2829
06-07 uur	5	13	8	19	8	30
07-23 uur	2336	3105	338	338	2501	2799

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. Te zien is dat 42% van de bewegingen in 2022 verantwoordelijk is voor 90% van de meldingen.

Tabel 5. Aantal meldingen categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde zware typen vliegtuigen binnen openstellingsuren in het 2^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.

2 ^e Kwartaal	Bewegingen		Meldingen	
	2021	2022	2021	2022
Toename bewegingen				
A300-serie	-	10	-	58
A320 serie	25	94	22	71
AT72 serie	118	120	94	76
B737 serie	76	335	120	336
B38M	-	10	-	5
B744-serie	76	98	570	541
B742-serie	4	52		354
B748-serie	-	4	-	34
B735	-	17	-	10
Afname bewegingen				
A310 serie	72	60	81	83
A330 serie	132	86	261	147
B777 serie	600	379	1018	782
B752 serie	69	-	79	-
B787 serie	142	32	95	61
B767 serie	2	-	8	-
Totaal	1316 (56%)	1297 (42%)	2348 (94%)	2558 (90%)

Mogelijke verklaring voor de toename van meldingen:

Geconstateerd kan worden dat het aantal bewegingen met deze toestellen in het 2^e kwartaal 2022, 1297, nagenoeg gelijk is aan het aantal in 2021, 1316. Het aantal meldingen over deze bewegingen ligt in het 2^e kwartaal 2022 echter 9% hoger dan het aantal in 2021. Onderzocht is toe en afname van bepaalde typen middelzware en zware toestellen en de respons hierop. Het gebruik van vliegtuigtype B742 (B747-200) is bepalend geweest voor het meldingenpatroon. In het 2^e kwartaal 2022 is de toename van meldingen vooral toe te schrijven aan de toename van de bewegingen met de B742 (B747-200). Dit type toestel genereert veel meldingen per beweging.

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 2^e kwartaal 2022 1301, 20% meer dan het aantal van 1085 in het 2^e kwartaal 2021. Het aantal melders bedraagt 45, het aantal meldingen 70, dat is 29% respectievelijk 33% minder dan het aantal in het 2^e kwartaal 2021. De meldingen gaan in het 2^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 5 meldingen ingediend.

Tabel 6. Aantal melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 2^e kwartaal.

2 ^e kwartaal	Aantal vliegbewegingen lesvluchten		Aantal melders cat 1-50 Lesvluchten		Aantal meldingen cat. 1-50 Lesvluchten	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Totaal	1085	1301	63	45	106	70
<6ton	1048	1285	*	*	104	65
>6ton	37	16	*	*	2	5

* 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 2^e kwartaal 2022 is in de periode 23:00 tot 24:00 uur voor 2 bewegingen een extensie verleend. De 2 vertrekken, waarvan 1 met een B737 en 1 met een B735 zijn verantwoordelijk geweest voor 25 hindermeldingen.

- In het 2^e kwartaal 2021 zijn 2 bewegingen geweest, waarvan 1 ambulancevlucht. Voor de laatste is geen extensie vereist.

Tabel 7. Aantal melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen buiten de openstellingsuren. *2 bewegingen waarvan 1 ambulancevlucht.

2 ^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	*2	2	11	21	12	25

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 vertekroute. 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 2^e kwartaal 2022 zijn 27 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd.

Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in 22 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 22 zijn 8 afwijkingen in verband met een complexe verkeerssituatie en 10 afwijkingen op aanvraag van de vlieger om zwaar weer te vermijden.

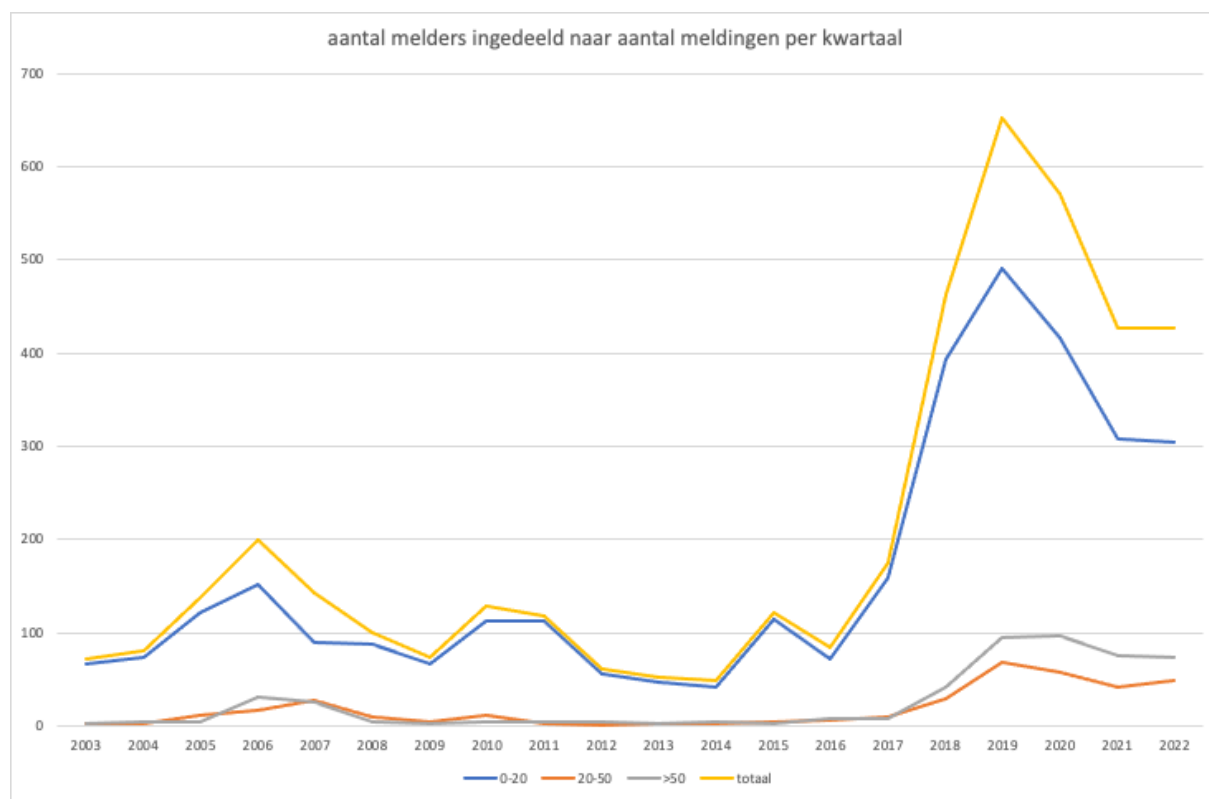
- In 4 gevallen vloog het toestel van MAA naar Luik en is het volgens de LVNL vanwege de korte afstand niet zinnig om via een SID te klimmen naar FL60. Met toestemming van LVNL worden dergelijke vluchten op directe wijze afgehandeld. Dit verkort de vliegafstand en vliegtijd en is volgens de LVNL uiteindelijk beter voor het milieu.

In 5 gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of opdracht van de LVNL, zgn. trackoffenders. Van 3 van de 5 trackoffenders vermoedt de LVNL dat deze het gevolg zijn van zeer sterk wisselende crosswind. De trackoffenders zijn door het KICL doorgeleid naar het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In het 2^e kwartaal 2021 zijn dat 2 trackoffenders geweest.

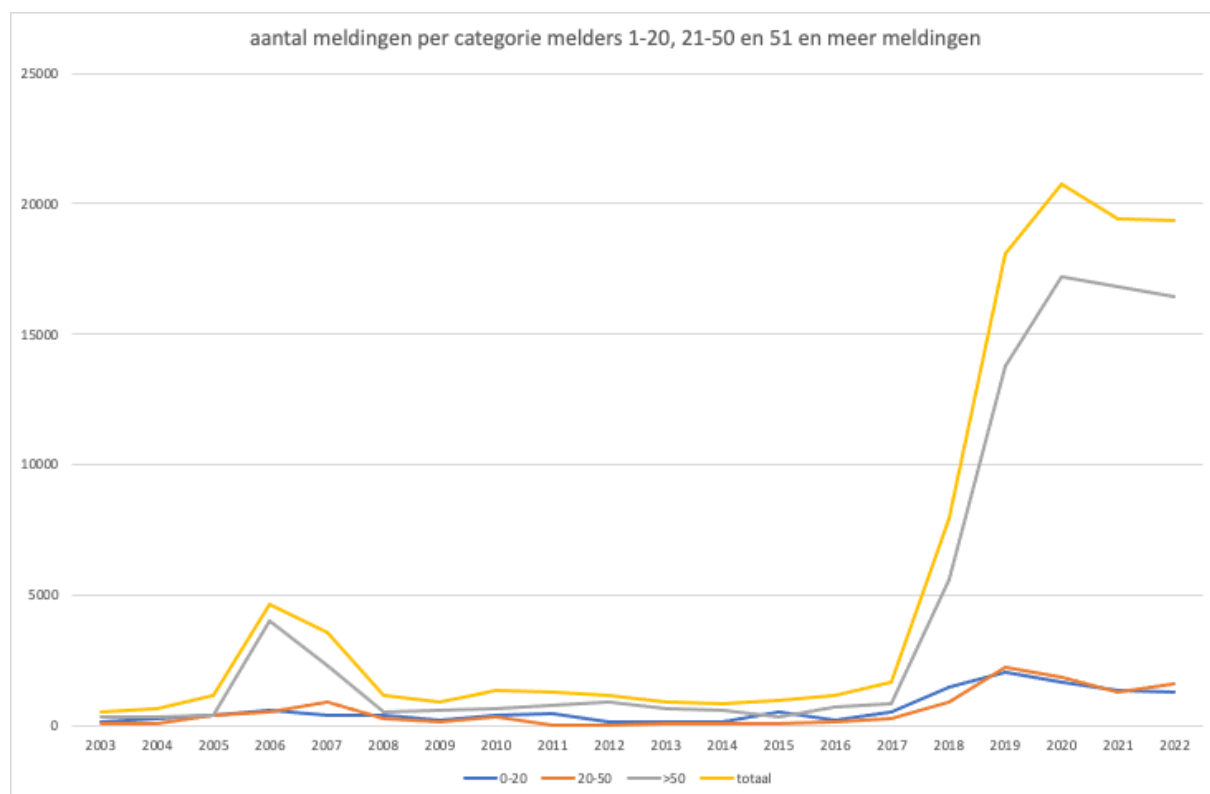
Grafieken langjarig meldingenpatroon.

Bron: kwartaalrapporten 2^e kwartaal 2003-2022 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 2^e kwartaal over periode 2003-2022.



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