

CRO 21-082  
WMH 21-014

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG  
LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: Postbus 5700 - 6202 MA Maastricht

**MELDINGENOVERZICHT**

**3<sup>e</sup> KWARTAAL 2021**

November 2021

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

## Managementsamenvatting

Dit rapport is 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 3<sup>e</sup> kwartaal 2021. Gegevens over vliegbewegingen, meldingen en melders (meld adressen) zijn in tabellen verwerkt en vergeleken met gegevens over dezelfde periode in het voorgaande jaar. 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 totale aantal MAA vliegbewegingen in het derde kwartaal met 9% is gestegen ten opzichte van het derde kwartaal 2020. Het aantal melders daalt met 23% en de meldingen nemen af met 22%. Opvallend is de afname van melders en meldingen uit de gemeenten Meerssen en Maastricht. In Meerssen nemen de melders en meldingen af met 35% respectievelijk 13%, in Maastricht met 25% respectievelijk 40%. Van de meldingen gaat 63% over vertrekkend en 37% over landend vliegverkeer.
- De Werkgroep heeft in de analyse specifiek ingezoomd op de categorie melders met 1-50 meldingen per kwartaal omdat in die categorie mogelijkheden voor sturing op vermijdbare hinder liggen. Onderzocht is de respons van deze categorie op de bewegingen met zware toestellen. Geconstateerd kan worden dat de bewegingen met 2% toenemen, de meldingen over deze categorie nemen met 26% af. Mogelijke verklaringen voor de afname melders en meldingen zou het volgende kunnen zijn.
- In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020 was sprake van een lockdown i.v.m. COVID met de verplichting thuis te werken. Mogelijk heeft dat in die periode voor meer hinderbeleving gezorgd met als gevolg meer hindermeldingen. In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 gold de thuiswerkverplichting niet meer en zou wellicht tot minder hinder(meldingen) geleid kunnen hebben.
- In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020 zijn 69 bewegingen tussen 6-7 uur verantwoordelijk geweest voor het indienen van 213 meldingen door 98 melders. Deze bewegingen betroffen voornamelijk aankomsten van middelzware tot zware toestellen zoals de AT72, B744 en B777. In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 hebben daarentegen slechts 6 bewegingen plaatsgevonden, voornamelijk starts van middelzware toestellen. Deze zijn aanleiding geweest tot het indienen van 8 meldingen door 8 melders met als gevolg een afname van het aantal meldingen in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021.
- Onderzocht is toe en afname van middelzware en zware toestellen en de respons hierop. Geconstateerd kan worden dat er in het 3<sup>e</sup> kwartaal sprake is van een toename van bewegingen met middelzware toestellen, tevens van een evenredige toename van meldingen hierover. Tegenover de toename van bewegingen met middelzware toestellen zien we een afname van bewegingen met zware toestellen zoals de B777, B744 en A330. Deze afname heeft geleid tot een afname van de meldingen m.n. over de bewegingen met de B777 en de B744..
- Onderzoek laat zien dat in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 in de periode 21:00-23:00 uur minder bewegingen met zware toestellen (B777, B744) hebben plaatsgevonden dan in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020.

## **Aandachtspunten en aanbevelingen:**

- 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.
- Volgens de geldende luchtvaart regelgeving ter beperking van milieuhinder is tot Flightlevel 60 het beperken van geluidhinder prioritair en boven Flightlevel 60 geldt het beperken van de uitstoot als de belangrijkste milieudoelstelling. In dit licht liggen directe vluchten MAA-Luik zonder gebruik van de standaardvertrekprocedures niet voor de hand omdat deze beneden het genoemde Flightlevel worden uitgevoerd en leiden tot meer geluidhinder.
- Gebleken is dat mede door actief beleid van MAA het aantal bewegingen in de periode 21.00-23.00 uur afneemt ten opzichte van hetzelfde kwartaal vorig jaar. Minder bewegingen tussen 21.00 en 23.00 uur beperken het risico op extensies en verdienen uit een oogpunt van hinderreductie en bescherming van de omgeving de voorkeur.

## INHOUDSOPGAVE

Spreiding melders en meldingen over de gemeenten	blz. 4
Meldingenrapport 3 <sup>e</sup> kwartaal 2021	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

In onderstaande tabel is de spreiding van de melders en meldingen over de verschillende gemeenten weergegeven. Omdat 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 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.

Tabel 1. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021.

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	(44) /39	(9) /7	(316) /258	(1486) /1482
Beekdaelen	35	4	201	417
Brunssum	6	2	38	442
Echt-Susteren	2	-	11	-
Eijsden-Margraten	41	3	256	597
Gulpen-Wittem	20	5	140	1202
Heerlen	6	-	70	-
Landgraaf	1	-	1	-
Maasgouw	1	-	1	-
Maastricht	(100) /80	(26) /14	(941) /797	(4205) /2299
Meerssen	(142) /88	(32) /25	(1194) /706	(10214) /9256
Roerdalen	2	-	5	-
Simpelveld	2	1	3	55
Sittard-Geleen	36	1	190	169
Stein	3	-	5	-
Vaals	5	-	66	-
Valkenburg a/d Geul	31	8	240	1943
Voerendaal	6	-	57	-
<b>Totaal</b>	<b>404</b>	<b>70</b>	<b>3045</b>	<b>17862</b>

In rood en tussen haakjes: de aantallen 3<sup>e</sup> kwartaal 2020.

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



Figuur 1. Spreiding van de categorie melders in het 3e kwartaal 2021.

- Groen: 1-20 meldingen per melder.
- Blauw: 21-50 meldingen per melder.
- Rood: 51 en meer per melder

## Meldingenrapport 3<sup>e</sup> kwartaal 2021

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 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 2. MAA vliegverkeer onderverdeeld in dag-, les- en nachtbewegingen en de melders en meldingen over de hinder als gevolg van over deze bewegingen in het 3<sup>e</sup> kwartaal.

3 <sup>e</sup> kwartaal	MAA vliegbewegingen		Melders**		Meldingen	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
<b>Dagbewegingen: 06-23 uur *</b>	<b>2617</b>	<b>2915</b>	<b>543</b>	<b>470</b>	<b>25605</b>	<b>20243</b>
06-07 uur	69	6	175	25	721	39
07-23 uur	2548	2909	523	470	24884	20204
<b>Lesbewegingen: 07-23 uur</b>	<b>892</b>	<b>929</b>	<b>124</b>	<b>89</b>	<b>659</b>	<b>664</b>
< 6 ton	773	929			565	664
> 6 ton	119	0			94	0
<b>Nachtbewegingen: 23-24 uur</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>235</b>	<b>0</b>	<b>415</b>	<b>0</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>3513</b>	<b>3844</b>	<b>614</b>	<b>474</b>	<b>26679</b>	<b>20907</b>

\* Dagbewegingen 6-23 uur niet zijnde lesbewegingen.

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

In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 constateren we een toename van het totale aantal vliegbewegingen terwijl het aantal melders en meldingen daalt ten opzichte van het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020. Zie voor een verklaring de tekst onder tabel 5. Onderzoek toont aan dat 65% van de meldingen gaat over vertrekkend en 35% 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 3. Opgemerkt moet worden dat de mediaan\* in 2021 gelijk is gebleven aan die van het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020, namelijk 4 meldingen per melder per kwartaal. Dit betekent dat de helft van alle melders in 2020 en 2021 niet meer dan 4 meldingen in het 3<sup>e</sup> kwartaal heeft ingediend

Tabel 3. Verdeling melders in categorieën “1-50” en “> 50” meldingen per melder per kwartaal.

3 <sup>e</sup> kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	melders	meldingen	melders	meldingen	melders	meldingen
<b>2021</b>	<b>474</b>	<b>20907</b>	404	<b>3045</b>	70	17862
			85%	15%	15%	85%
2020	614	26679	514	4050	100	22629
			84%	15%	16%	85%

\* 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 474 melders wordt de mediaan bepaald door de waarde van de 237<sup>e</sup> en 238<sup>e</sup> melder gedeeld door 2.

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.

### **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 neemt in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 met 11% toe ten opzichte van het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020, melders over bovenstaande bewegingen nemen met 10% af, de meldingen nemen af met 19%, zie tabel 4.

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

3 <sup>e</sup> 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	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
<b>Totaal</b>	<b>2617</b>	<b>2915</b>	<b>443</b>	<b>400</b>	<b>3714</b>	<b>2990</b>
06-07 uur	69	6	98	8	213	8
07-23 uur	2548	2909	423	400	3501	2982

Niet alle bewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen met 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. Bewegingen met zware toestellen nemen met 2% toe van 1463 in '20 naar 1488 in '21, meldingen over deze bewegingen nemen af met 20% van 3452 in '20 naar 2757 in '21.

Tabel 5. Aantal meldingen categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde zware typen vliegtuigen binnen openstellingsuren in het 3<sup>e</sup> 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.

3 <sup>e</sup> Kwartaal	Bewegingen		Meldingen	
	2020	2021	2020	2021
B737 serie	362	<b>408</b>	377	<b>435</b>
A320 serie	31	<b>110</b>	41	<b>133</b>
A310 serie	24	<b>44</b>	28	<b>67</b>
B752 serie	0	<b>34</b>	0	<b>41</b>
A350 serie	0	<b>10</b>	0	<b>18</b>
B777 serie	587	<b>548</b>	1416	<b>1039</b>
B744 serie	139	<b>112</b>	1140	<b>744</b>
A330 serie	166	<b>92</b>	290	<b>167</b>
B787 serie	24	<b>0</b>	24	<b>0</b>
AT72 serie	130	<b>130</b>	136	<b>113</b>
B748 serie	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>
B767 serie	0	<b>0</b>	0	<b>0</b>
<b>Totaal</b>	1463 (56%)	<b>1488</b> <b>(51%)</b>	3452 (93%)	<b>2757</b> <b>(92%)</b>

N.B. B744 serie staat voor het type B747-400, B748 serie staat voor het type B747-800.



Mogelijke verklaringen voor de sterke afname van melders en meldingen

**Bewegingen 6-7 uur.**

In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020 zijn 69 bewegingen tussen 6-7 uur verantwoordelijk geweest voor het indienen van 213 meldingen door 98 melders. Deze bewegingen betroffen voornamelijk aankomsten van middelzware tot zware toestellen zoals de AT72, B744 en B777. In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 hebben daarentegen slechts 6 bewegingen plaatsgevonden, voornamelijk starts van middelzware toestellen. Deze zijn aanleiding geweest tot het indienen van 8 meldingen door 8 melders. Deze afname is daarmee mede verantwoordelijk voor een afname van het aantal melders en meldingen in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021.

**Bewegingen met zware toestellen.**

In tabel 5 is de toe en afname van middelzware en zware toestellen weergegeven en de respons hierop. Geconstateerd kan worden dat er in het 3<sup>e</sup> kwartaal sprake is van een toename van bewegingen met middelzware toestellen en een evenredige toename van meldingen hierover. Tegenover de toename van middelzware toestellen zien we een afname van bewegingen met zware toestellen zoals de B777, B744 en A330. Opvallend is de substantiële afname van de meldingen over de bewegingen met de B777 en de B744. Deze afname heeft mede geleid tot een afname van melders en meldingen in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021.

**Tijdstip bewegingen.**

Onderzoek laat zien dat in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 in de periode 21:00-23:00 uur minder bewegingen met zware toestellen (B777, B744) hebben plaatsgevonden dan in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020.

## 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 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 met 4% toegenomen ten opzichte van het aantal in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020. Melders en meldingen over lesbewegingen nemen af met 34% respectievelijk 26%. De meldingen gaan over in het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 lokale lesvluchten met toestellen <6 ton, tevens over circuitlesvluchten met toestellen <6 ton. In het 3<sup>e</sup> kwartaal hebben geen lesbewegingen met toestellen >6 ton MTOW plaatsgevonden.

Tabel 6. Aantal melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 3<sup>e</sup> kwartaal.

3 <sup>e</sup> kwartaal	Aantal vliegbewegingen lesvluchten		Aantal melders cat 1-50 Lesvluchten		Aantal meldingen cat. 1-50 Lesvluchten	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
<b>Totaal</b>	892	929	56	37	73	54
<6ton	773	929				
>6ton	119	0				

## 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 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur geen bewegingen geweest

- In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2020 zijn voor 4 bewegingen extensies verleend. 4 vertrekken, waarvan 3 met een B777 en 1 met een B744 zijn verantwoordelijk geweest voor 263 hindermeldingen.

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

3 <sup>e</sup> kwartaal	Aantal bewegingen Tussen 23:00 en 24:00		Aantal melders cat 1-50		Aantal meldingen cat 1-50	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
<b>Totaal</b>	4	0	171	0	263	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 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.

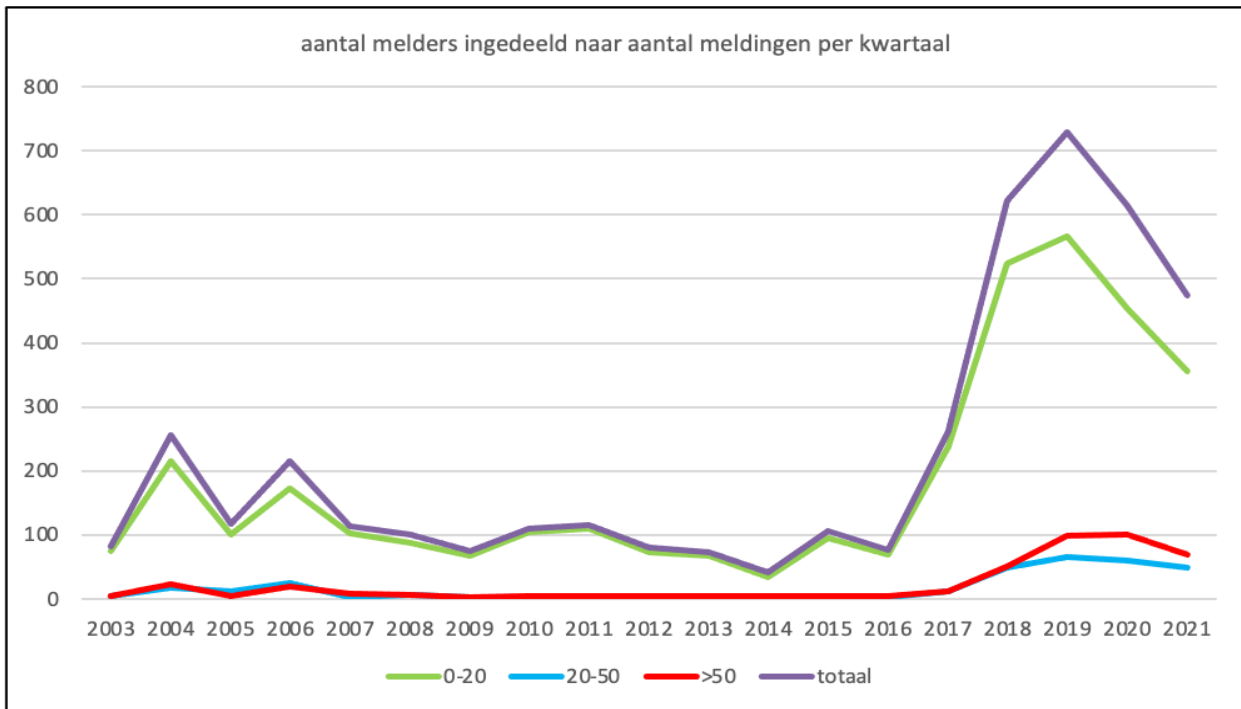
In het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 zijn 40 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in 37 gevallen sprake was van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving.

- Van de 37 zijn 12 afwijkingen in verband met een complexe verkeerssituatie en 15 afwijkingen op aanvraag van de vlieger om zwaar weer te vermijden.
- In 10 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 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 3<sup>e</sup> kwartaal 2020 zijn dat 2 trackoffenders geweest.

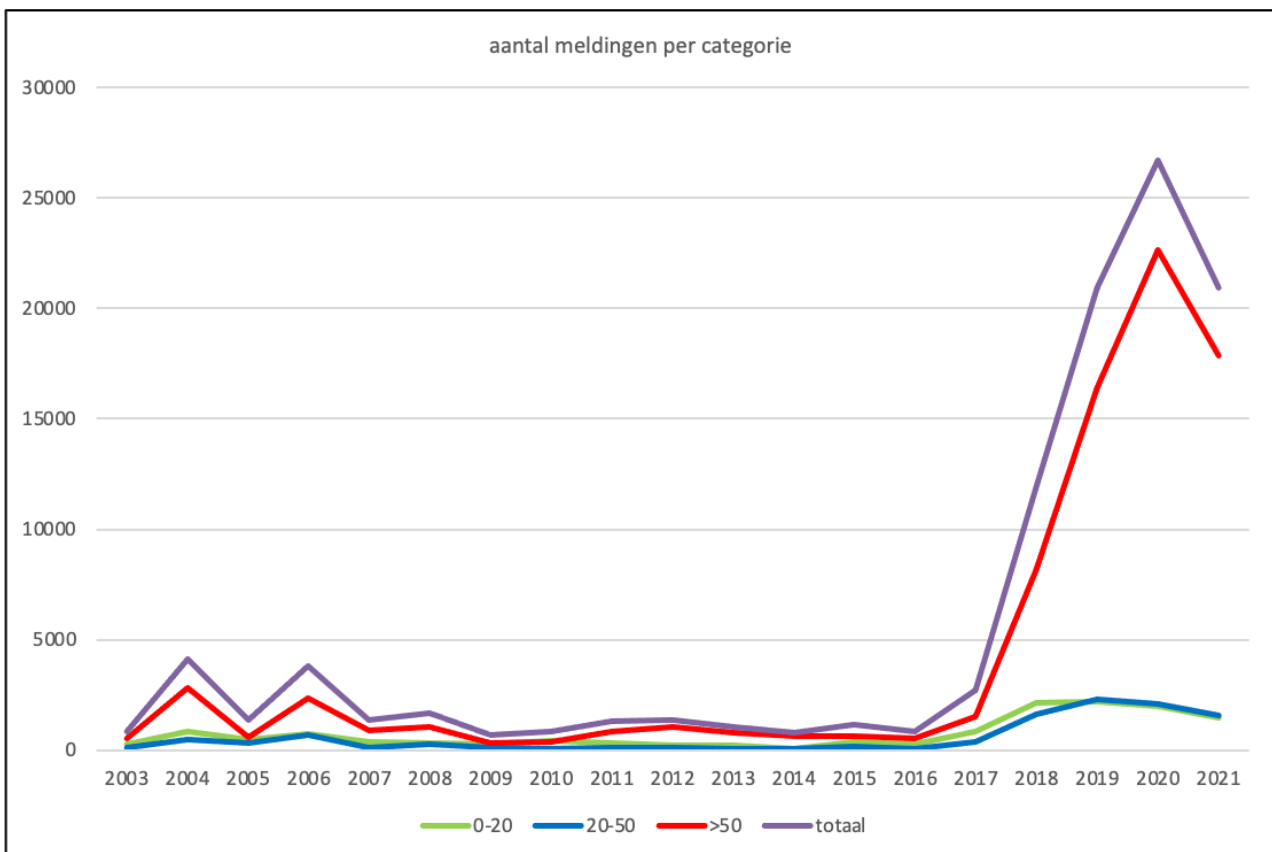
## Grafieken langjarig meldingenpatroon.

Bron: kwartaalrapporten 3<sup>e</sup> kwartaal 2003-2021 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

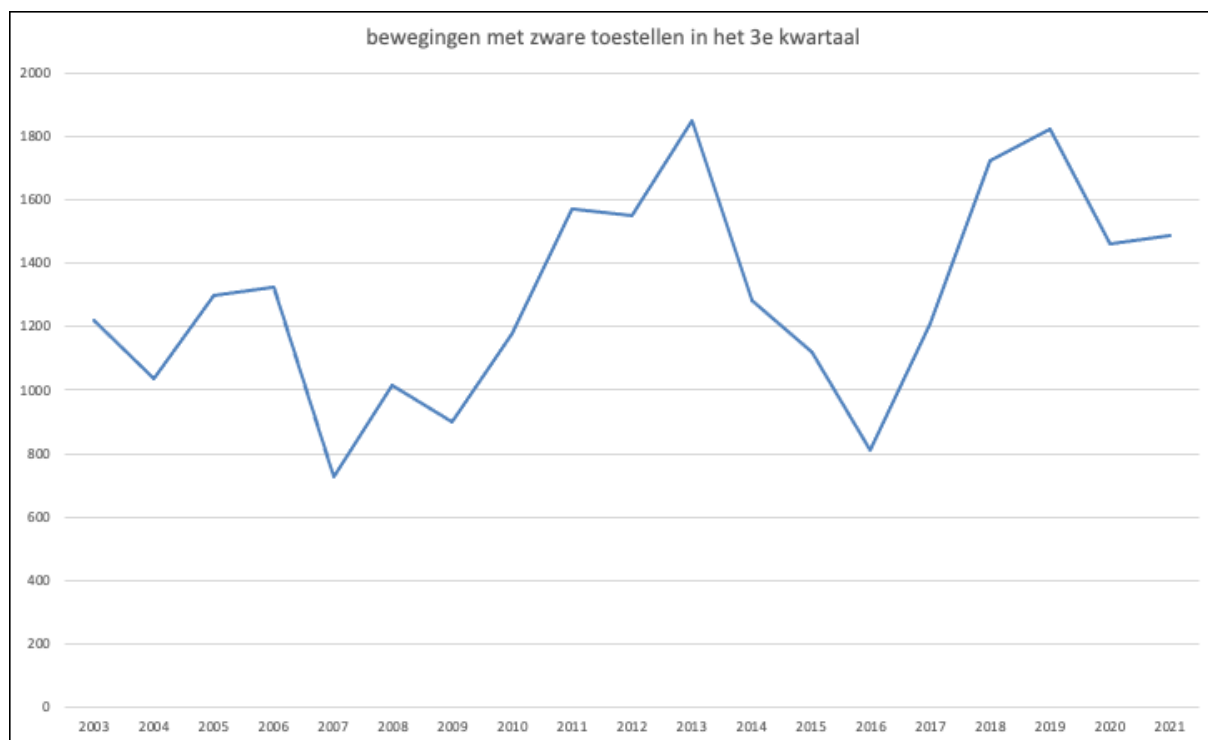
Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 3<sup>e</sup> kwartaal over periode 2003-2021.



Grafiek 2 . Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51 en meer in het 3<sup>e</sup> kwartaal over periode 2003-2021.



Grafiek 3 Bewegingen met zware toestellen die aanleiding waren voor 56%-93% van het aantal meldingen. Zie tabellen in de 3<sup>e</sup> kwartaalrapporten 2003-2021.



### **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. Mevrouw M. Duijvestijn Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
7. Mevrouw L. Ehlen Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
8. Mevrouw C. van Dooren Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer
9. De heer P. Simons Provincie Limburg (voorzitter)