

CRO 22-053
WMH 22-015

**COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG
LUCHTHAVEN MAASTRICHT**

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

3^e KWARTAAL 2022

Opgesteld door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer

November 2022

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

Managementsamenvatting

Dit rapport is door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer (KICL) opgesteld om de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Luchthaven Maastricht te informeren over de hinder met betrekking tot MAA vliegverkeer, die bij het KICL is gemeld in het 3^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 (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 Hinder.

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

- Het KICL stelt vast dat het totaal aantal MAA vliegbewegingen (3917) in het 3^e kwartaal 2022 2% meer is, het totale aantal melders (503) 6% meer en het totaal aantal meldingen (21221) 2% meer is dan in het 3^e kwartaal 2021. De meldingen gaan met name over geluidsoverlast, laag overkomend vliegverkeer, het tijdstip van het vliegverkeer, de gevolgde vliegroute en trillingen in huis als gevolg van vliegverkeer. De meeste melders wonen in Meerssen (127), Maastricht (94) en Beek (79). Van alle meldingen gaat 66% over vertrekkend en 34% over landend vliegverkeer.
- In tegenstelling tot het 3^e kwartaal 2021 heeft het 3^e kwartaal 2022 te maken gehad met langdurige perioden van noord/noordoosten wind. Vliegverkeer start of landt tegen de wind in. Als gevolg van de heersende windrichting in het 3^e kwartaal 2022 hebben meer vertrekkende naar het noorden plaatsgevonden met als gevolg meer melders en meldingen hierover uit de gemeente Beek.
- Er is sprake van een asymmetrisch meldingenpatroon, dat wil zeggen een grote groep melders met een gering aantal meldingen en een kleine(ere) groep melders met een hoog aantal meldingen. In het 3^e kwartaal 2022 diene 21 melders, 4% van het totaal aantal melders, 50% van de meldingen in.
- In het 3^e kwartaal 2022 hebben 10% meer dagbewegingen (niet zijnde lesbewegingen) tussen 06:00- 23:00 uur plaatsgevonden dan in 2021. Het aantal melders en meldingen over deze bewegingen is respectievelijk 4% en 2% meer.
- In het 3^e kwartaal 2022 hebben meer vliegbewegingen tussen 06:00-07:00 uur plaatsgevonden door het op gang komen van het vakantieverkeer met meer melders en meldingen als gevolg. In dezelfde periode vorig jaar was het vakantieverkeer nog zeer beperkt door maatregelen in verband met COVID.
- In het 3^e kwartaal 2022 hebben 24% minder lesbewegingen plaatsgevonden dan in 2021. Het aantal melders en meldingen over lesbewegingen is in 2022 respectievelijk 9% en 32% minder dan in 2021.
- In het 3^e kwartaal 2022 is in de periode 23:00 tot 24:00 uur voor 1 beweging een extensie verleend. 49 melders hebben over deze beweging (vertrek van een B77W) 49 hindermeldingen ingediend.

- In het 3^e kwartaal 2022 zijn 30 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In 28 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL. In 2 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 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.

- Onderzoek toont aan dat de bewegingen met zware en middelzware grote toestellen in het 3^e kwartaal 2022 (1727) 16% meer is dan in 2021 (1488). Het aantal meldingen in 2022 (2894) is daarentegen 5% meer dan in 2021 (2757). De oorzaak hiervan is toe en afname van bepaalde typen middelzware en zware toestellen en de respons hierop. Geconstateerd is een afname van zware grote (vracht)toestellen m.n. B744, die per beweging veel meldingen genereren. Naast de afname van de zware grote toestellen zien we een sterke toename van middelzware grote (passagiers)toestellen m.n. A320 en B737 die per beweging minder meldingen genereren. Als gevolg daarvan zijn er minder meldingen binnengekomen dan op basis van het totaal aantal bewegingen verwacht zou worden.

Aandachtspunten en aanbevelingen geformuleerd door de Werkgroep Meldingen en Hinder.

- De Werkgroep beveelt aan dat de CRO opdracht geeft, bijvoorbeeld aan het NLR, een vergelijkend onderzoek in te stellen naar de geluidseffecten van de startprocedures NADP (Noise Abatement Departure Procedure) 1 en 2. Deze procedures hanteren een afwijkend klimprofiel direct na de start en het verdient aanbeveling te onderzoeken of een van beide procedures uit een oogpunt van hinderbeperking de voorkeur verdient. Naar het inzicht van de Werkgroep zou dit onderzoek uit het CRO budget kunnen worden gefinancierd.
- De Continuous Descent Approach (glijvluchtnadering) is inmiddels in een instructie voor de op MAA vliegende piloten vastgelegd. De Werkgroep stelt vast dat deze procedure (leidend tot minder geluidbelasting dan andere naderingsprocedures) nu veelvuldig wordt gevlogen en dat op sommige momenten nog ruimte voor verbetering is. De Werkgroep stelt daarom voor dat MAA de genoemde procedure onder de aandacht van de op MAA opererende maatschappijen brengt.
- Ten aanzien van de vluchten MAA-Luik heeft de Werkgroep met instemming kennis genomen van het besluit van de LVNL om voortaan de toestellen de SID te laten volgen in plaats van de meest directe route te kiezen. De consequentie hiervan is dat toestellen niet meer op lage hoogte over Maastricht vliegen.
- Dit kwartaal is het aantal bewegingen tussen 06.00 en 07.00 uur aanzienlijk toegenomen. Opnieuw blijkt dat bewegingen tussen 06.00 en 07.00 uur resulteren in veel melders en meldingen, waarbij startende toestellen twee keer zoveel meldingen als landende toestellen opleveren. Voor de Werkgroep is dit mede gelet op de besluitvorming op korte termijn in Provinciale Staten over de toekomst van MAA een aandachtspunt.
- 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.
- Als gevolg van werkdruk bij het KICL is de Werkgroep er nog niet in geslaagd het toegezegde overzicht van het feitelijk aantal bewegingen met zware toestellen in de afgelopen 20 jaar in beeld te brengen. Het aandachtspunt blijft derhalve gehandhaafd.

INHOUDSOPGAVE

Spreiding melders en meldingen over de gemeenten	blz. 5
Meldingenrapport 3 ^e kwartaal 2022	blz. 7
Bewegingen tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten	blz. 8
Lesvluchten	blz. 10
Vliegbewegingen tussen 23:00-24:00 uur	blz. 10
Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute	blz. 11
Grafieken langjarig meldingenpatroon	blz. 12
Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder	blz. 14

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.

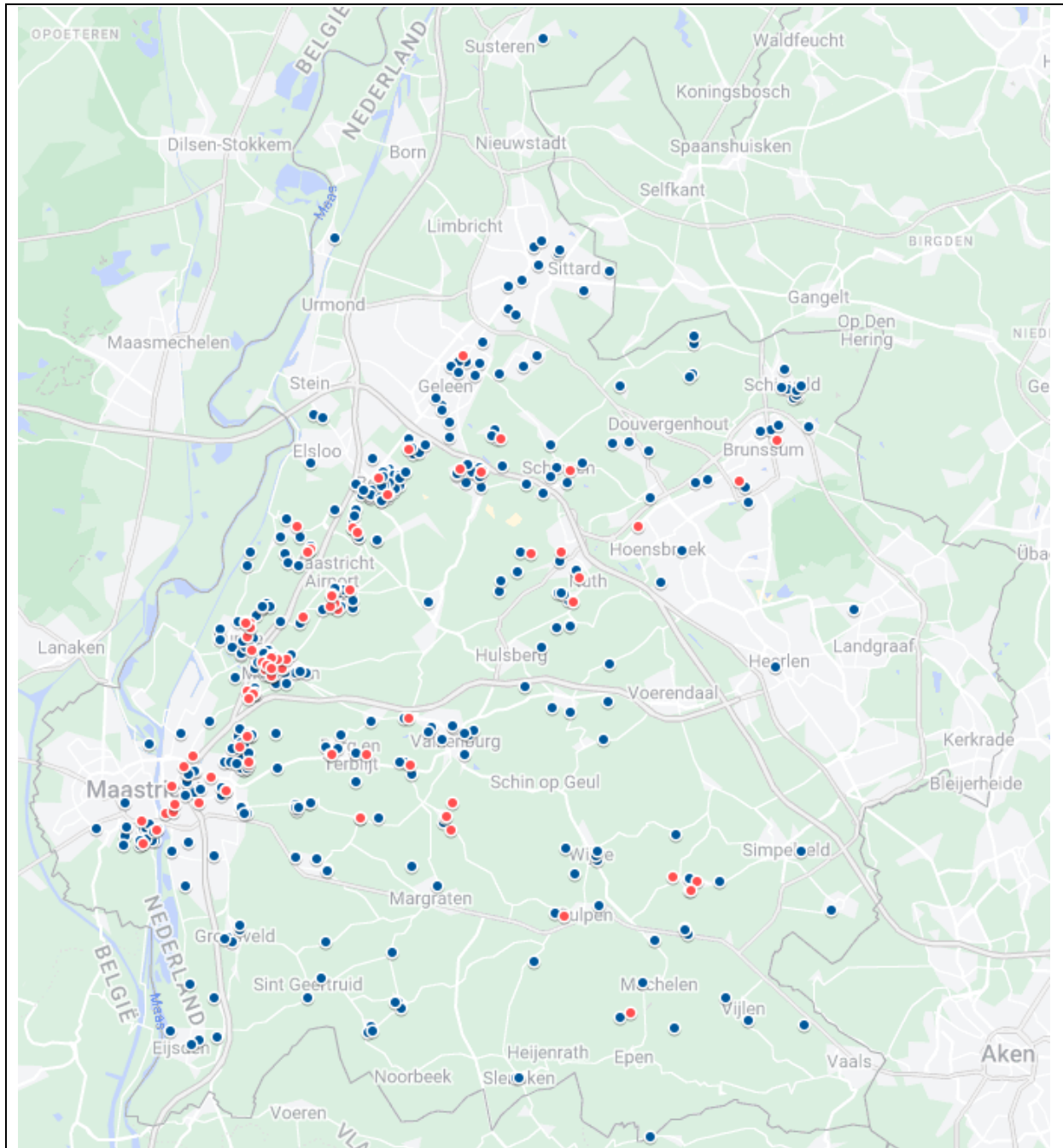
3 ^e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	meldingen	Melders	meldingen	melders	meldingen
2022	503	21221	426 85%	3162 15%	77 15%	18059 85%
2021	474	20907	404 85%	3045 15%	70 15%	17862 85%

Tabel 2. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 3^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	(39) 72	(7) /7	(258) /402	(1482) /1992
Beekdaelen	42	6	293	604
Brunssum	8	2	23	369
Echt-Susteren	2	0	5	0
Eijsden-Margraten	34	2	333	556
Gulpen-Wittem	22	5	200	1713
Heerlen	3	1	6	68
Landgraaf	1	0	1	0
Maasgouw	0	0	0	0
Maastricht	(80) /76	(14) /18	(797) /707	(2299) /3608
Meerssen	(88) /100	(25) /27	(706) /678	(9256) /7445
Roerdalen	2	0	2	0
Simpelveld	2	0	45	0
Sittard-Geleen	26	1	151	129
Stein	4	0	46	0
Vaals	3	0	10	0
Valkenburg a/d Geul	23	8	225	1575
Voerendaal	6	0	35	0
Totaal	(404) 426	(70) 77	(3045) 3162	(17862) 18059

In rood en tussen haakjes: de aantallen 3^e kwartaal 2021.

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



Figuur 1. Spreiding van de categorie melders in het 3^e kwartaal 2022.

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

Meldingenrapport 3^e kwartaal 2022

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 3^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 3^e kwartaal.

3 ^e kwartaal	MAA vliegbewegingen		Melders*		Meldingen	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Dagbewegingen: 06-23 uur	2915	3211	470	491	20243	20719
06-07 uur	6	41	25	169	39	614
07-23 uur	2909	3170	470	470	20204	20105
Lesbewegingen: 07-23 uur	929	705	89	81	664	453
< 6 ton	929	661	**	**	664	354
> 6 ton	0	44	**	***	0	99
Nachtbewegingen: 23-24 uur	0	1	0	49	0	49
TOTAAL	3844	3917	474	503	20907	21221

*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 3^e kwartaal 2022 constateren we in totaal 2% meer vliegbewegingen, het totale aantal melders is 6% meer, het totale aantal meldingen is 2% meer dan in het 3^e kwartaal 2021. De toename van bewegingen in 2022 is te verklaren door de toename van dagbewegingen tussen 06:00-23:00 uur, van het vakantieverkeer. In 2021 ondervond het vakantieverkeer nog problemen als gevolg van Corona. Toename van melders kan verklaard worden door de toename van bewegingen tussen 06:00-07:00 uur dat voornamelijk vertrekkend vakantieverkeer betrof. Het aantal meldingen over bewegingen in deze periode is verzeftenvoudigd. Het aantal bewegingen tussen 07:00-23:00 uur is 9% hoger dan in 2021, het aantal melders blijft gelijk, het aantal meldingen is 0,5% lager. Onderzoek toont verder aan dat 66% van de meldingen gaat over vertrekkend en 34% over landend vliegverkeer. Als belangrijkste oorzaak van hinder wordt geluidsoverlast genoemd. Maar ook het tijdstip, 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 3^e kwartaal 2021, namelijk 4 meldingen per melder per kwartaal. Dit betekent dat de helft van alle melders in zowel het 3^e kwartaal van 2022 als in het 3^e kwartaal van 2021 niet meer dan 4 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 503 melders wordt de mediaan bepaald door de waarde van de 252^e melder.

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 3^e kwartaal 2022 10% hoger dan in het 3^e kwartaal 2021. Het aantal melders over deze bewegingen is 3,5% meer, het aantal meldingen is 3% meer dan het aantal in 3^e kwartaal 2021, zie tabel 4.

Tabel 4. Aantal vliegbewegingen, meldingen en melders categorie 1-50 in het 3^e kwartaal

3 ^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	2915	3211	400	414	2990	3087
06-07 uur	6	41	8	108	8	249
07-23 uur	2909	3170	400	393	2982	2838

Niet alle bewegingen leiden tot hinder, het zijn met name de bewegingen met middelzware en zware grote 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 54% van de bewegingen tussen 06:00- 23:00 uur verantwoordelijk is voor 94% van de meldingen in 2022.

Tabel 5. Aantal meldingen categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde middel/zware en zware typen vliegtuigen binnen openstellingsuren in het 3^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.

3 ^e Kwartaal	Bewegingen		Meldingen	
	2021	2022	2021	2022
Toename bewegingen				
A300 serie H/B	0	2	0	6
A320 serie M/B	110	186	133	208
A321NEO M/B	0	10	0	5
AT72 serie M/B	130	134	113	83
B737 serie M/B	408	753	435	834
B38MAX M/B	0	28	0	12
B787 serie H/B	0	16	0	24
B742 serie H/B	2	52	10	485
Afname bewegingen				
A310 serie H/B	44	20	67	33
A330 serie H/B	92	84	167	120
A350 serie H/B	10	0	18	0
B744 serie H/B	110	37	734	258
B777 serie H/B	548	405	1039	826
B752 serie M/B	34	0	41	0
Totaal	1488 (51%)	1727 (54%)	2757 (92%)	2894 (94%)

Gewicht: L= Light; M= Medium; H= Heavy

Grootte: S=Small; B=Big;

Mogelijke verklaring voor toe en afname van meldingen:

Geconstateerd kan worden dat in het 3^e kwartaal 2022 meer vliegbewegingen tussen 06:00-07:00 uur hebben plaatsgevonden door het op gang komen van het vakantieverkeer met meer melders en meldingen als gevolg. In dezelfde periode vorig jaar was het vakantieverkeer nog zeer beperkt door maatregelen in verband met COVID.

Vliegverkeer start en landt tegen de wind in, de overheersende windrichting in Nederland is een zuidwestenwind. In tegenstelling tot het 3^e kwartaal 2021 heeft het 3^e kwartaal 2022 te maken gehad met langdurige perioden van noord/noordoosten wind. In het 3^e kwartaal 2021 was de verhouding van de vliegrichting/ het baangebruik 70%/ 30%, dat wil zeggen dat 70% van de bewegingen vanuit het noorden aankwam en 70% naar het zuiden vertrok en dat 30% van de bewegingen vanuit het zuiden aankwam en 30% naar het noorden vertrok. In het 3^e kwartaal 2022 was de verhouding van de vliegrichting/ het baangebruik 60%/ 40%. Als gevolg van de heersende windrichting in het 3^e kwartaal 2022 hebben meer vertrekkende naar het noorden plaatsgevonden met als gevolg meer melders en meldingen hierover uit de gemeente Beek.

Onderzoek toont aan dat de bewegingen met zware en middelzware grote toestellen in het 3^e kwartaal 2022 (1727) 16% meer is dan in 2021 (1488). Het aantal meldingen in 2022 (2894) is daarentegen 5% meer dan in 2021 (2757). De oorzaak hiervan is toe en afname van bepaalde typen middelzware en zware toestellen en de respons hierop.

Geconstateerd is een afname van zware grote (vracht)toestellen m.n. B744, die per beweging veel meldingen genereren. Naast de afname van de zware grote toestellen zien we een sterke toename van middelzware grote (passagiers)toestellen m.n. A320 en B737 die per beweging minder meldingen genereren. Als gevolg daarvan zijn er minder meldingen binnengekomen dan op basis van het totaal aantal bewegingen verwacht zou worden.

Hoewel het aantal bewegingen met het vliegtuigtype B738MAX en A321NEO beperkt is, kan worden geconstateerd dat gebruik van deze toestellen in vergelijking met de B737 -serie en de A320- serie tot een vermindering van hinder leidt.

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 (929), is in het 3^e kwartaal 2022 24% minder dan het aantal bewegingen (705) in het 3^e kwartaal 2021. Het aantal melders bedraagt 31, het aantal meldingen 46, dat is 16% respectievelijk 15% minder dan het aantal in het 3^e kwartaal 2021. De meldingen gaan in het 3^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 categorie 4 meldingen ingediend.

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

3 ^e kwartaal	Aantal vliegbewegingen lesvluchten		Aantal melders cat 1-50 Lesvluchten		Aantal meldingen cat. 1-50 Lesvluchten	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Totaal	929	705	37	31	54	46
<6ton	929	661	*	*	54	42
>6ton	0	44	*	*	0	4

* 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 3^e kwartaal 2022 is in de periode 23:00 tot 24:00 uur voor 1 beweging een extensie verleend. Het vertrek van een B77X is verantwoordelijk geweest voor 29 hindermeldingen.

- In het 3^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.

3 ^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	29	0	29

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 3^e kwartaal 2022 zijn 30 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd.

Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in 28 gevallen sprake was van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving.

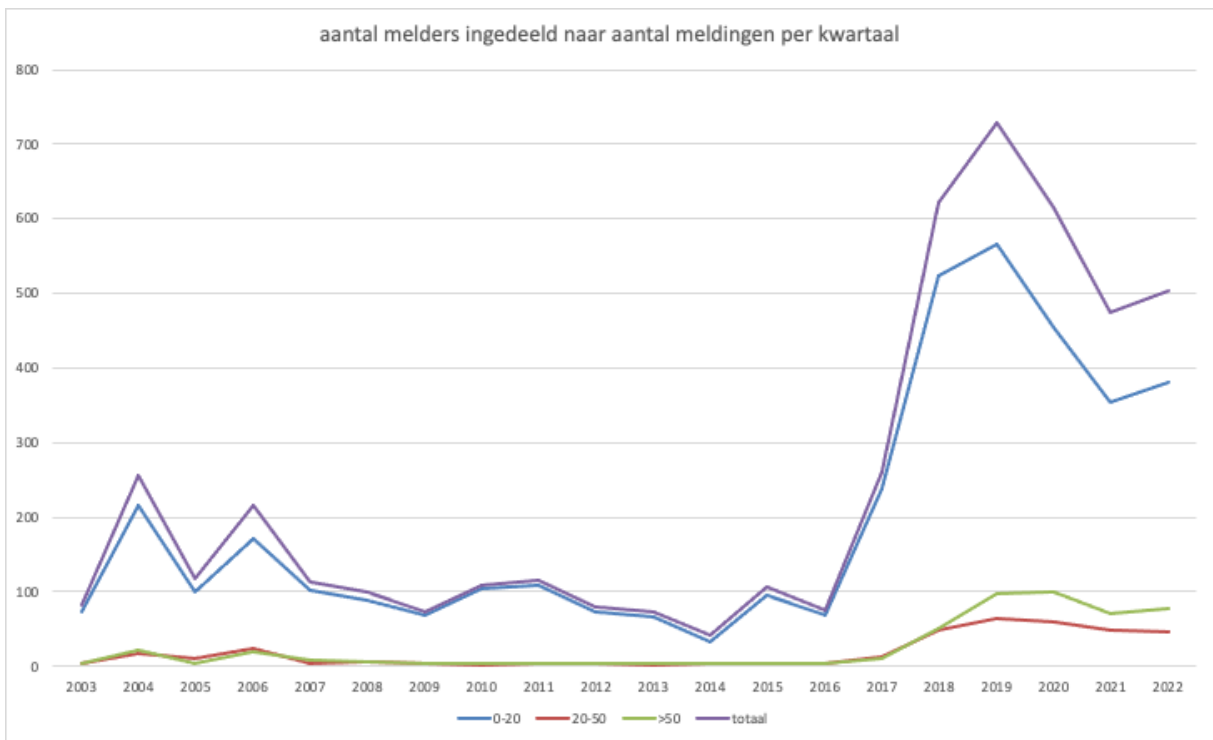
- Van de 28 zijn 12 afwijkingen in verband met een complexe verkeerssituatie en 12 afwijkingen op aanvraag van de vlieger om zwaar weer te vermijden.
- 1 afwijking was op instructie van de LVNL omdat Modelvliegclub Thermiek '58 te Nuth die dag een verhoogd vlieggebied had tot 1000 voet AMSL.
- 1 afwijking was het gevolg van een vlucht van Maastricht naar Geilenkirchen (ETNG). Deze moet de landgrens passeren op 3000 voet om binnen het gebied van Geilenkirchen Approach te komen. Vluchten richting ETNG zullen dus altijd moeten afwijken van iedere SID aldus de LVNL.
- In 2 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 2 gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of 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^e kwartaal 2021 zijn dat 3 trackoffenders geweest.

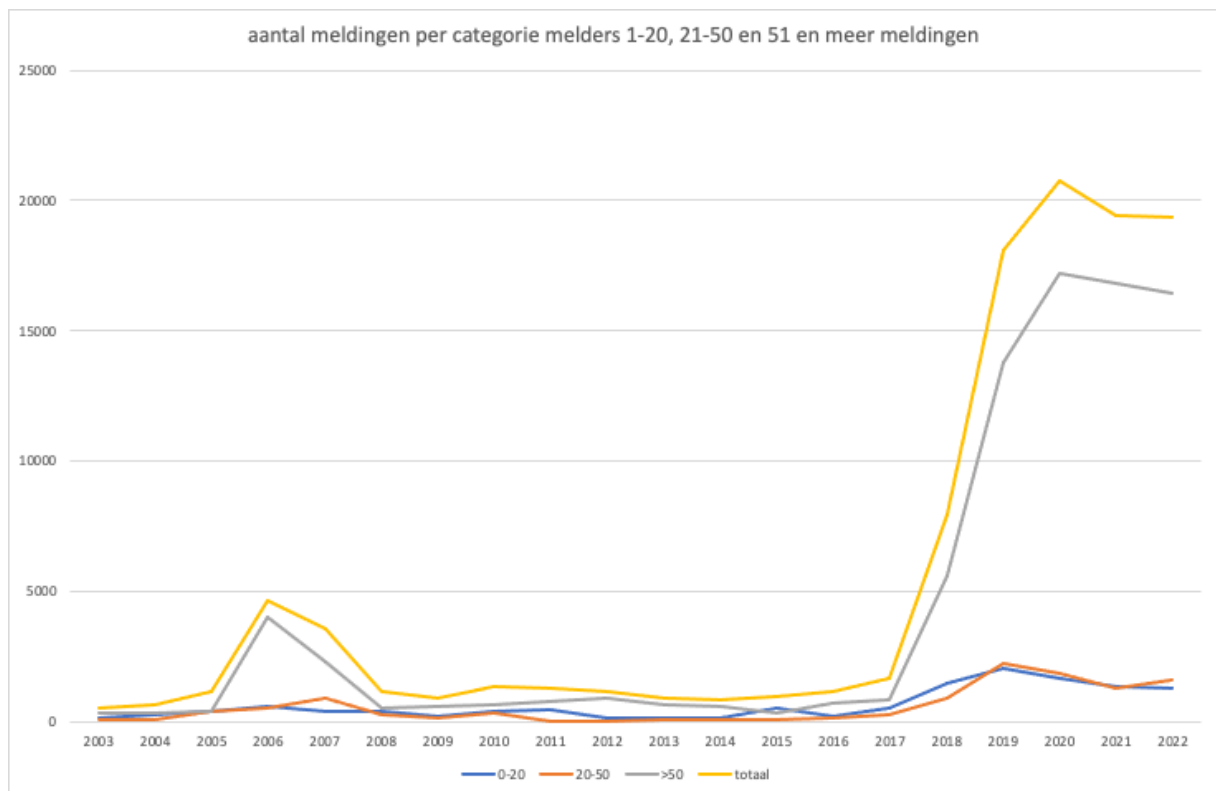
Grafieken langjarig meldingenpatroon.

Bron: kwartaalrapporten 3^e kwartaal 2003-2022 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

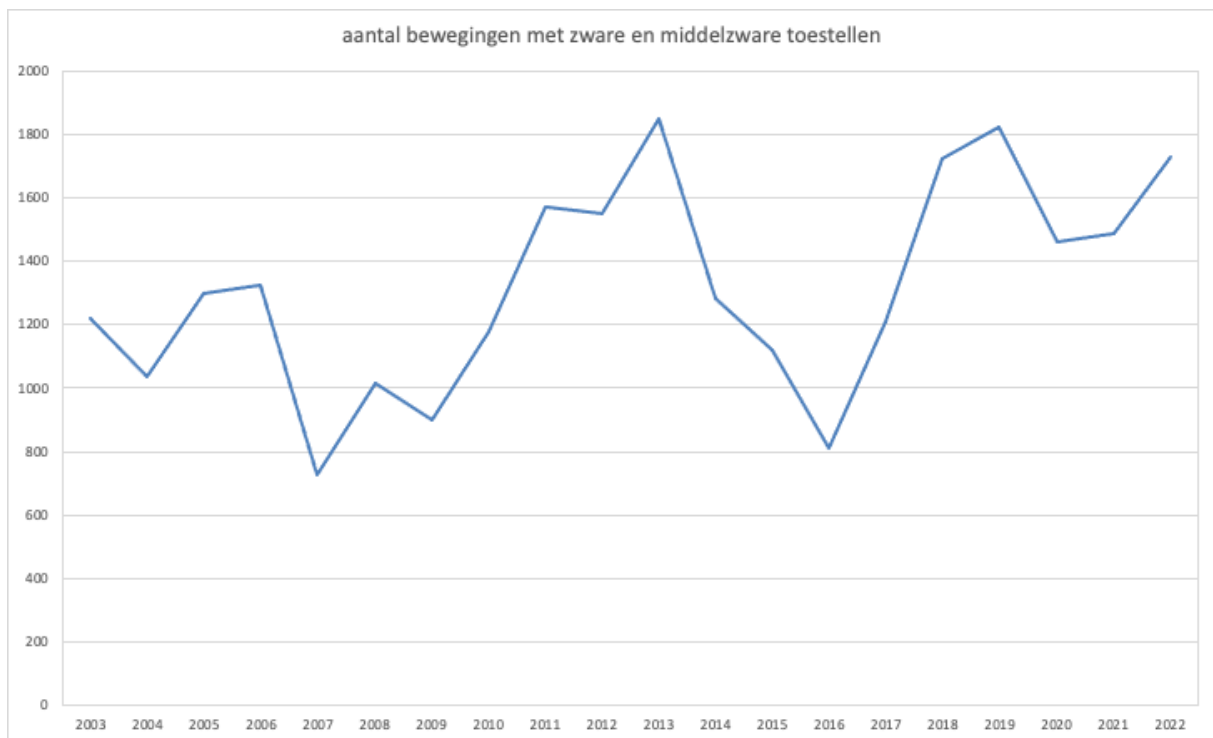
**Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 3^e kwartaal over periode 2003-2022.



Grafiek 2 . Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51 en meer in het 3^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 3^e kwartaalrapporten 2003-2022.



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 Pilots 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) |