

CRO 21-041
WMH 21-006

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: Postbus 5700 - 6202 MA Maastricht

MELDINGENOVERZICHT

1^e KWARTAAL 2021

Juni 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 1^e 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 eerste kwartaal i is gedaald met 11% ten opzichte van het eerste kwartaal 2020. Het aantal melders stijgt met 10% en de meldingen nemen toe met 59%. Van de meldingen gaat 65% over vertrekkend en 35% over landend vliegverkeer. Er is sprake van een sterk asymmetrische verdeling van het aantal meldingen per melder. De toename van de meldingen wordt voor het grootste deel veroorzaakt door de stijging van de meldingen bij de melders met meer dan 50 meldingen per kwartaal. In de categorie 1-50 meldingen per kwartaal stijgen melders en meldingen in beperktere mate ten opzichte van het eerste kwartaal 2020. 76 melders in de categorie meer dan 50 meldingen per kwartaal zorgen voor 85% van het aantal meldingen, 377 melders in de categorie 1-50 meldingen zorgen voor 15% van het totale aantal meldingen.
- De Werkgroep stelt verder vast dat de bewegingen met zware toestellen in het eerste kwartaal met 11% toenemen ten opzichte van het eerste kwartaal 2020 en dat de meldingen over deze bewegingen met 70% toenemen.
- 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. Toename van bewegingen met 11% leidt in deze categorie tot een toename van meldingen met 16%. Opvallend is de verhouding bewegingen en meldingen over de B744 en B777. Bij de B777 leidt de toename van de bewegingen niet tot een evenredige toename van de meldingen. De verklaring hiervoor is dat in het 1^e kwartaal 2020 50 bewegingen (landingen) met de B777 hebben plaatsgevonden in de periode van 6-7 uur, deze bewegingen zijn aanleiding geweest voor het indienen van 234 meldingen van overlast. In 2021 hebben in de periode 6-7 uur geen bewegingen met dit toestel plaatsgevonden. Een ander beeld laat de B744 zien, de bewegingen zijn nagenoeg gelijk gebleven maar het aantal meldingen stijgt met 40%. Een verklaring hiervoor is het baangebruik. MAA heeft een noord/zuidbaan. Dit heeft als gevolg dat bij de heersende windrichting in Nederland het verwachte baangebruik op jaarbasis is dat de meeste landingen vanuit het noorden en vertrekken naar het zuiden (80%) zullen plaatsvinden. In 20% van de gevallen is het baangebruik andersom. In het 1^e kwartaal 2020 was de verhouding 85%/15%, in 2021 was de verhouding 70%/30%. Reden voor deze andere verhouding in 2021 is een andere windrichting (= meer noorderwind dan in 2020). Dit en het zogenaamde tegengesteld baangebruik (starten en landen in/uit dezelfde richting) heeft tot gevolg gehad dat er in 2021 meer naderingen hebben plaatsgevonden vanuit het zuiden. Het gevolg hiervan is dat hindermeldingen zijn ingediend door inwoners van wijken in Maastricht die normaal gesproken geen hinder ervaren. Ook zijn als gevolg van landingen meldingen gedaan door inwoners van Eijsden en Gronsveld.

INHOUDSOPGAVE

| | |
|---|---------|
| Spreiding melders en meldingen over de gemeenten | blz. 3 |
| Meldingenrapport 1 ^e kwartaal 2021 | blz. 5 |
| Bewegingen tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten | blz. 6 |
| Lesvluchten | blz. 8 |
| Vliegbewegingen tussen 23:00-24:00 uur | blz. 8 |
| Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute | blz. 9 |
| Grafieken langjarig meldingenpatroon | blz. 10 |
| Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder | blz. 12 |

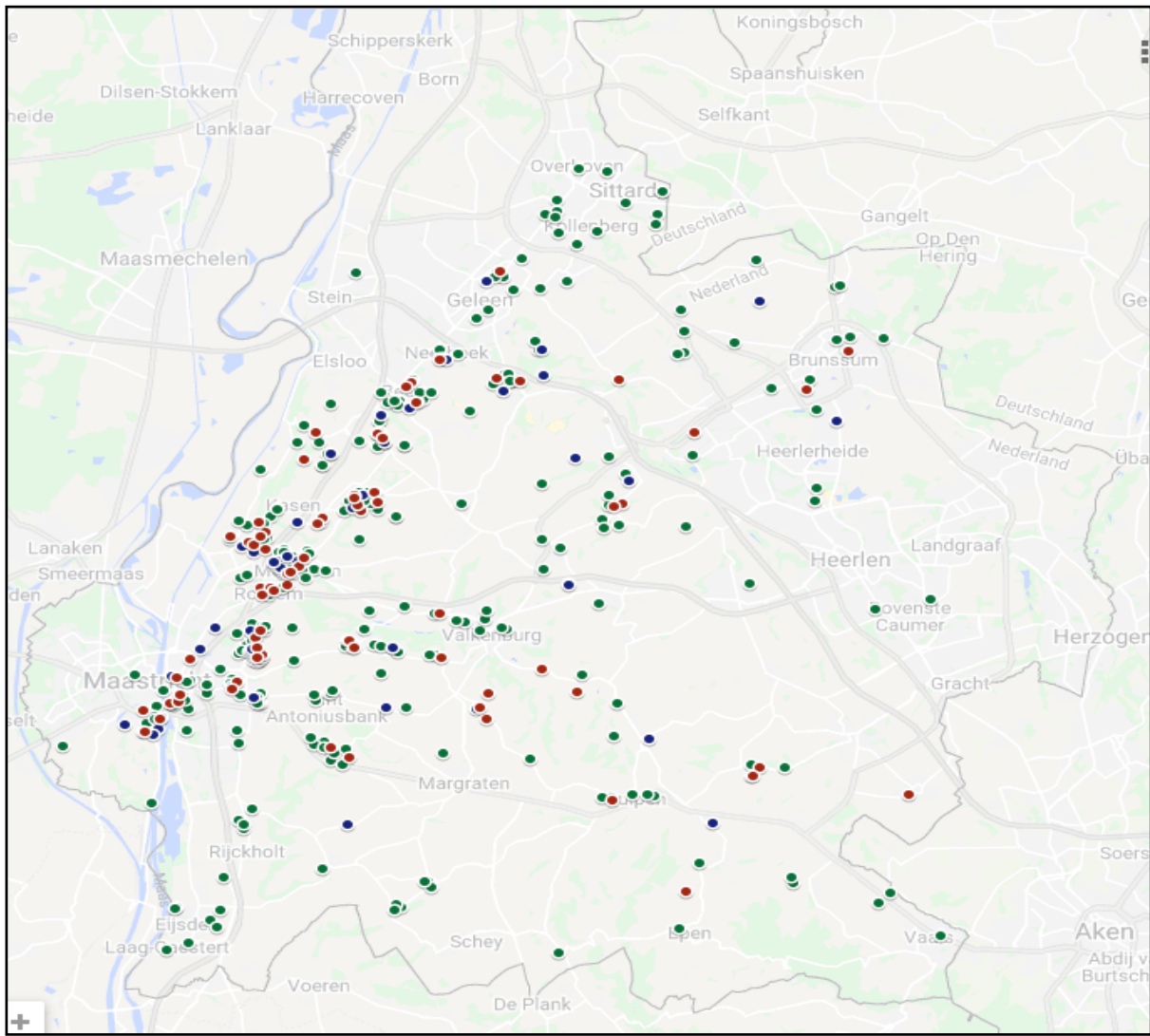
Spreiding melders en meldingen over de gemeenten

In onderstaande tabel is weergegeven de spreiding van de melders en meldingen over de verschillende gemeenten. 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 1^e kwartaal 2021.

| Gemeente | Melders | | Meldingen | |
|---------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | Cat. 0-50 meldingen per melder | Cat. > 50 meldingen per melder | Cat. 0-50 meldingen per melder | Cat. > 50 meldingen per melder |
| Beek | 45 | 8 | 289 | 1590 |
| Beekdaelen | 26 | 3 | 187 | 363 |
| Brunssum | 7 | 2 | 73 | 234 |
| Echt-Susteren | 3 | - | 9 | - |
| Eijsden-Margraten | 40 | 2 | 220 | 238 |
| Gulpen-Wittem | 14 | 4 | 113 | 1111 |
| Heerlen | 4 | 1 | 57 | 123 |
| Landgraaf | 1 | - | 1 | - |
| Maasgouw | - | - | - | - |
| Maastricht | 72 | 17 | 684 | 2933 |
| Meerssen | 92 | 28 | 826 | 7848 |
| Roerdalen | 11 | - | 26 | - |
| Roermond | - | - | - | - |
| Simpelveld | - | 1 | - | 61 |
| Sittard-Geleen | 24 | 1 | 133 | 106 |
| Stein | 2 | - | 2 | - |
| Vaals | 5 | - | 32 | - |
| Valkenburg a/d Geul | 26 | 9 | 201 | 1666 |
| Voerendaal | 5 | - | 59 | - |
| Totaal | 377 | 76 | 2912 | 16273 |

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



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

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

Meldingenrapport 1^e kwartaal 2021

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

| 1 ^e kwartaal | MAA vliegbewegingen | | Melders** | | Meldingen | |
|-----------------------------------|---------------------|-------------|------------|------------|--------------|--------------|
| | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 |
| Dagbewegingen: 06-23 uur * | 2158 | 2060 | 392 | 451 | 11511 | 18954 |
| 06-07 uur | 65 | 46 | 161 | 71 | 723 | 329 |
| 07-23 uur | 2093 | 2014 | 358 | 442 | 10788 | 18625 |
| Lesbewegingen: 07-23 uur | 493 | 294 | 77 | 76 | 413 | 231 |
| < 6 ton | 461 | 289 | | | 226 | 203 |
| > 6 ton | 32 | 5 | | | 187 | 28 |
| Nachtbewegingen: 23-24 uur | 4 | 0 | 91 | 0 | 122 | 0 |
| TOTAAL | 2655 | 2354 | 412 | 453 | 12046 | 19185 |

* Dagbewegingen 6-23uur niet zijnde lesbewegingen.

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

In het 1^e kwartaal 2021 constateren we een afname van het totaal aantal vliegbewegingen terwijl het aantal melders en meldingen stijgt ten opzichte van het 1^e kwartaal 2020. Onderzoek toont aan dat 65% van de meldingen gaat over vertrekkend en 35% over landend vliegverkeer.

Uit onderzoek blijkt tevens 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 gebleven is aan die van 2020, namelijk 5 meldingen per melder per kwartaal. Dit betekent dat de helft van alle melders in 2020 en 2021 niet meer dan 5 meldingen per kwartaal heeft ingediend.

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

| 1 ^e kwartaal | Totaal | | Categorie 1-50 | | Categorie >50 | |
|-------------------------|------------|--------------|-------------------|--------------------|------------------|---------------------|
| | melders | meldingen | melders | meldingen | melders | meldingen |
| 2021 | 453 | 19185 | 377 83% | 2912 15% | 76 17% | 16273 85% |
| 2020 | 412 | 12046 | 351 85% | 2578 21% | 61 15% | 9468 79% |

* 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 453 melders wordt de mediaan bepaald door de waarde van de 227^e melder.

Bewegingen tussen 06:00- 23:00 uur niet zijnde lesvluchten

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 daalt in het 1^e kwartaal 2021 met 5% ten opzichte van het 1^e kwartaal 2020, melders over bovenstaande bewegingen nemen echter toe met 15%, meldingen neemt toe met 65%, zie tabel 2. Geconstateerd kan worden dat sprake is van een sterk asymmetrisch meldingenpatroon. In het 1^e kwartaal 2021 dient 17% van de melders 85% van het aantal meldingen in. In dezelfde periode van het voorgaand jaar was dat 15% en 79%, zie tabel 1.

In het 4^e kwartaalrapport 2020 is door de Werkgroep Meldingen en Hinder het voornemen uitgesproken om de focus in de analyse te leggen bij de categorie 1-50 meldingen per melder per kwartaal en om een concreet voorstel hiervoor aan de CRO voor te leggen.

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.

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 | |
|-------------------------|---|-------------|--------------------------------------|------------|--|-------------|
| | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 |
| Totaal | 2158 | 2060 | 331 | 375 | 2425 | 2876 |
| 06-07 uur | 65 | 46 | 115 | 37 | 344 | 83 |
| 07-23 uur | 2093 | 2014 | 297 | 366 | 2081 | 2793 |

Ondanks een afname van vliegbewegingen constateren we een toename van melders en meldingen. 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. Bewegingen met zware toestellen nemen met 11% toe van 1186 in '20 naar 1313 in '21, meldingen over deze bewegingen stijgen met 16% van 2276 in '20 naar 2635 in '21, zie tabel 5.

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 totaal aantal bewegingen c.q. meldingen over MAA vluchten tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten.

| 1 ^e kwartaal | Bewegingen | | Meldingen | |
|----------------------------|---------------|-----------------------|----------------|----------------------|
| | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 |
| A310 serie | 82 | 68 | 83 | 78 |
| A320 serie | 34 | 92 | 7 | 38 |
| A330 serie | 160 | 176 | 218 | 363 |
| B737 serie | 297 | 16 | 343 | 11 |
| B744 serie | 90 | 88 | 650 | 911 |
| B748 serie | 26 | 0 | 72 | 0 |
| B777 serie | 366 | 634 | 833 | 1016 |
| AT72 serie | 131 | 139 | 70 | 62 |
| IL62 | 0 | 4 | 0 | 50 |
| IL76 | 0 | 2 | 0 | 14 |
| A343 serie | 0 | 2 | 0 | 5 |
| B767 serie | 0 | 4 | 0 | 12 |
| B787 serie | 0 | 88 | 0 | 75 |
| totaal | 1186 (55%) | 1313 (64%) | 2276 (94%) | 2635 (92%) |

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

Opvallend is de verhouding bewegingen en meldingen over de B744 en B777. Bij de B777 leidt de toename van de bewegingen niet tot een evenredige toename van de meldingen. De verklaring hiervoor is dat in het 1^e kwartaal 2020 50 bewegingen (landingen) met de B777 hebben plaatsgevonden in de periode van 6-7 uur, deze bewegingen zijn aanleiding zijn geweest voor het indienen van 234 meldingen van overlast. In 2021 hebben in de periode 6-7 uur geen bewegingen met dit toestel plaatsgevonden. Een ander beeld laat de B744 zien, de bewegingen zijn nagenoeg gelijk gebleven maar het aantal meldingen stijgt met 40%. Een verklaring hiervoor is het baangebruik. MAA heeft een noord/zuidbaan. Dit heeft als gevolg dat bij de heersende windrichting in Nederland het verwachte baangebruik op jaarbasis is dat de meeste landingen vanuit het noorden en vertrekken naar het zuiden (80%) zullen plaatsvinden. In 20% van de gevallen is het baangebruik andersom. In het 1^e kwartaal 2020 was de verhouding 85%/15%, in 2021 was de verhouding 70%/30%. Reden voor deze andere verhouding in 2021 is een andere windrichting (= meer noorderwind dan in 2020). Dit en het zogenaamde tegengesteld baangebruik (starten en landen in/uit dezelfde richting) heeft tot gevolg gehad dat er in 2021 meer naderingen hebben plaatsgevonden vanuit het zuiden. Het gevolg hiervan is dat hindermeldingen zijn ingediend door inwoners van wijken in Maastricht die normaal gesproken geen hinder ervaren. Ook zijn als gevolg van landingen meldingen gedaan door inwoners van Eijsden en Gronsvelt. Zie ook tabel 1 waarin opgenomen de spreiding van de melders per gemeente.

Lesvluchten:

Het aantal lesbewegingen is in het 1^e kwartaal 2021 met 40% afgenomen ten opzichte van het aantal in het 1^e kwartaal 2020. Melders en meldingen over lesbewegingen nemen af met 1% respectievelijk 44%. De meldingen gaan over lokale lesvluchten met toestellen <6 ton, tevens over circuitlesvluchten met toestellen <6 ton en toestellen >6 ton MTOW.

Tabel 6. Aantal meldingen in relatie tot aantal vliegbewegingen van lesvluchten in het 1^e kwartaal.

| | Aantal vliegbewegingen lesvluchten | | Aantal meldingen lesvluchten | | Aantal melders Lesvluchten | |
|-----------------|------------------------------------|------------|------------------------------|------------|----------------------------|-----------|
| | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 |
| Januari | 208 | 18 | 195 | 33 | 45 | 21 |
| Februari | 150 | 4 | 85 | 9 | 31 | 8 |
| Maart | 135 | 272 | 133 | 189 | 37 | 64 |
| Totaal | 493 | 294 | 413 | 231 | 77 | 76 |
| <6ton | 461 | 289 | 226 | 203 | | |
| >6ton | 32 | 5 | 187 | 28 | | |

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 het 1^e kwartaal 2021 zijn geen extensies verleend. In het 1^e kwartaal 2020 zijn voor 4 bewegingen extensies verleend in de periode 23:00 tot 24:00 uur. Over deze bewegingen zijn door 91 melders 122 meldingen van overlast ingediend.

Tabel 7. Aantal meldingen in relatie tot aantal vliegbewegingen buiten de openstellingsuren in het 1^e kwartaal waarvoor een extensie is verleend.

| | Aantal bewegingen waarvoor extensie is verleend | | Aantal meldingen | | Aantal melders | |
|-----------------|---|----------|------------------|----------|----------------|----------|
| | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 | 2020 | 2021 |
| Januari | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Februari | 1 | 0 | 19 | 0 | 19 | 0 |
| Maart | 3 | 0 | 103 | 0 | 86 | 0 |
| Totaal | 4 | 0 | 122 | 0 | 91 | 0 |

Afwijkingen voorgeschreven vertekroute (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.

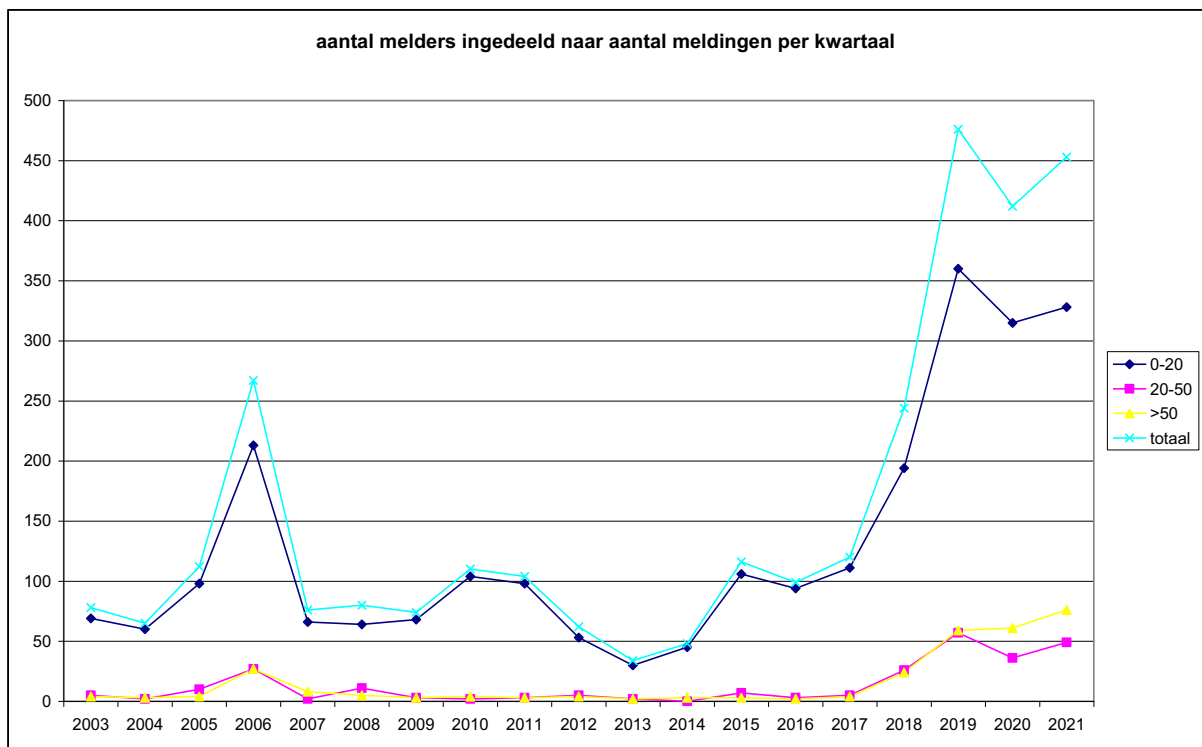
Het tolerantiegebied is het gebied waarbinnen vliegtuigen, bij het uitvoeren van een vertrekprocedure, zich kunnen bevinden. De in de Beleidsregel handhaving vertrekprocedures luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam van november 2014 bedoelde tolerantiegebieden zijn zo geconstrueerd dat ieder vliegtuigtype 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 1^e kwartaal 2021 zijn 14 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in 12 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 12 zijn 6 afwijkingen in verband met een complexe verkeerssituatie en 2 afwijking 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.

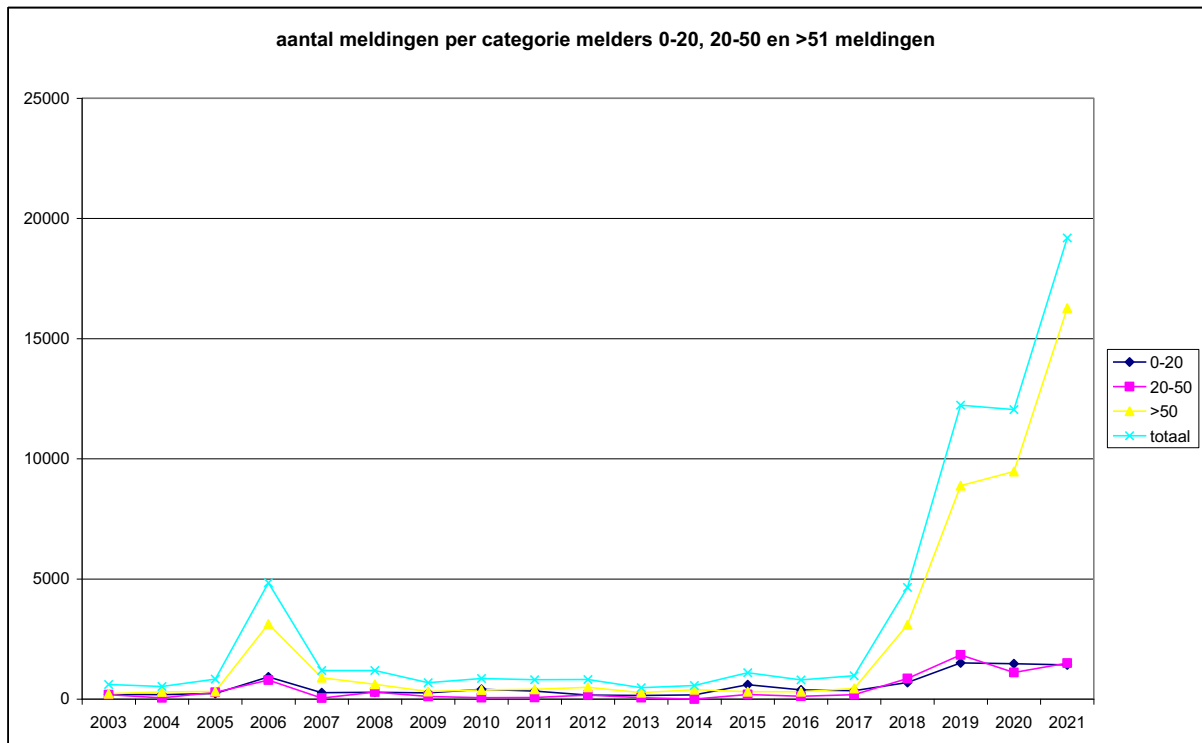
In 2 gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of in opdracht van de LVNL, zgn. trackoffenders. Over deze bewegingen buiten het tolerantiegebied zijn 6 meldingen ingediend. De trackoffenders zijn door het KICL doorgeleid naar het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In het 1^e kwartaal 2020 is dat 1 trackoffender geweest

Grafieken langjarig meldingenpatroon.

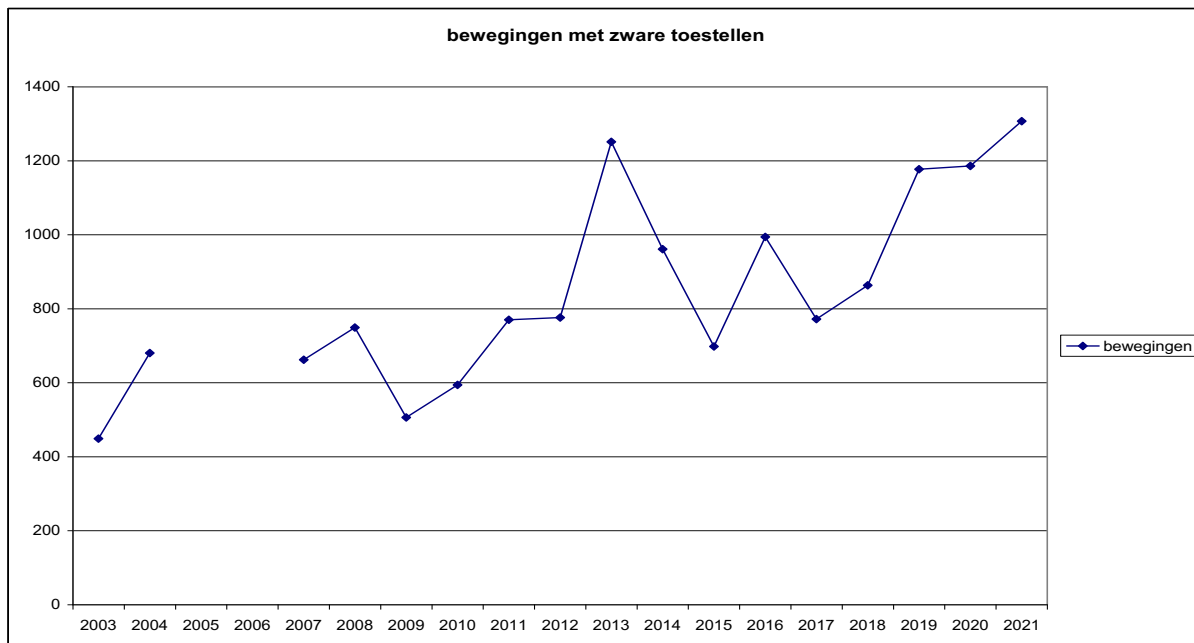
Bron: kwartaalrapporten 1^e kwartaal 2003-2021 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.



grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 1^e kwartaal over periode 2003-2021.



grafiek 2 . Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51en meer in het 1^e kwartaal over periode 2003-2021.



grafiek 3 Bewegingen met zware toestellen die aanleiding waren voor 65%-93% van het aantal meldingen. Zie tabellen in de kwartaalrapporten 2003-2021. 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 | Omwonenden |
| 2. | De heer H. Albersen | Omwonenden |
| 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 R. Lichtenberg | Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer |
| 8. | Mevrouw L. Ehlen | Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer |
| 9. | Mevrouw C. van Dooren | Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer |
| 10. | De heer P. Simons | Provincie Limburg (voorzitter) |