

CRO 23-010
WMH 23-001

**COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG
LUCHTHAVEN MAASTRICHT**

Secretariaat: info@cromaastricht.nl

MELDINGENOVERZICHT MAA Vliegverkeer

4^e KWARTAAL 2022

Opgesteld door het Klachten Informatie Centrum Luchtverkeer

Februari 2023

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 4^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 (2764) in het 4^e kwartaal 2022 15% minder is, het totale aantal melders (357) 8% minder en het totaal aantal meldingen (12688) 32% minder is dan in het 4^e kwartaal 2021. Enerzijds kan de afname van meldingen verklaard worden door de afname van bewegingen. Anderzijds hebben 9 melders die in 2021 veel overlast hadden en met elkaar 2500 meldingen indienden, in 2022 geen meldingen meer gedaan. 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 (90), Maastricht (57) en Beek (50). Van alle meldingen gaat 73% over vertrekkend en 27% over landend vliegverkeer.
- 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. (zie pagina 5 tabel 2). In het 4^e kwartaal 2022 dienen 16 melders, 4% van het totaal aantal melders, 50% van de meldingen in.
- 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. Gekeken is naar toe- of afname van deze bewegingen en tevens naar de respons hierop (zie pagina 8, tabel 5).
- Onderzoek toont aan dat de bewegingen met zware en middelzware grote toestellen in het 4^e kwartaal 2022 (1200) 18% minder is dan in 2021 (1464). Het aantal meldingen in 2022 (1962) is 11% minder dan in 2021 (2196). Algemeen kan worden gesteld dat er sprake is van een directe relatie/ causaal verband tussen het aantal bewegingen en aantal meldingen. Afname van bewegingen met zware en middelzware grote toestellen hebben in dit kwartaal geleid tot een afname van meldingen. De meldingen van overlast over deze toestellen komen vooral uit Meerssen en Maastricht en betreffen zowel de vertrekken naar het zuiden als aankomsten vanuit het zuiden. (zie tabel 2).
Geconstateerd kan worden dat de B747-200 en B747-400 per beweging veel hindermeldingen genereren ten opzichte van bijvoorbeeld een beweging met de B777. De bewegingen met de B747-200 en B747-400, 10 % van het totaal aantal bewegingen met zware en middelzware toestellen, veroorzaken 41% van de hindermeldingen over deze categorie in het 4^e kwartaal 2022.

- In het 4^e kwartaal 2022 hebben 2% minder lesbewegingen plaatsgevonden dan in 2021. Het aantal melders en meldingen over lesbewegingen is in 2022 respectievelijk 40% en 46% minder dan in 2021.
- In het 4^e kwartaal 2022 is in de periode 23:00 tot 24:00 uur voor 2 bewegingen een extensie verleend. 69 melders hebben over deze bewegingen (vertrek van een A310 en een B738) 87 hindermeldingen ingediend.
- In het 4^e kwartaal 2022 zijn 10 SID afwijkingen door het KICL voor onderzoek en beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. In alle 10 gevallen was sprake van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving. Een afwijking zonder overleg met de LVNL is een trackoffender en wordt door het KICL doorgeleid aan het bevoegd gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. Zie voor uitleg de Handhavingsrapportage van de ILenT.
Van de 10 afwijkingen zijn 5 in verband met een complexe verkeerssituatie en 3 op aanvraag van de vlieger om zwaar weer te vermijden.
In 2 gevallen vloog het toestel van MAA naar Luik en was het volgens de LVNL vanwege de korte afstand niet zinnig om via een SID te klimmen naar FL60. Met toestemming van de LVNL werden deze vluchten op directe wijze afgehandeld. Dit verkortte de vliegafstand en vliegtijd en was volgens de LVNL uiteindelijk beter voor het milieu. Echter vanaf november 2022 heeft de LVNL, op verzoek van de WMH en CRO om geluidhinder in Maastricht als gevolg van de eerder genoemde route te voorkomen, besloten de voorgeschreven SID naar Luik te vliegen.

Aandachtspunten en aanbevelingen geformuleerd door de Werkgroep Meldingen en Hinder.

- Het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) formuleert in overleg met de Werkgroep een voorstel voor een vergelijkend onderzoek naar de geluidseffecten van de startprocedures NADP (Noise Abatement Departure Procedure) 1 en 2 en brengt daarvoor een offerte uit. De Werkgroep legt het voorstel en de offerte ter besluitvorming voor aan de CRO.
- Ten aanzien van de vluchten MAA-Luik heeft de Werkgroep met instemming kennis genomen van de nieuwe werkwijze van de LVNL om voortaan toestellen boven de 6 ton 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.
- De Werkgroep is eveneens positief over een nieuwe werkwijze van de LVNL waarbij AWACS toestellen op een grotere hoogte (3000 voet) boven Zuid-Limburg vliegen alvorens zij de landing richting de vliegbasis Geilenkirchen inzetten.
- 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 (van zwaar naar middelzwaar of binnen de categorie zwaar verschuiven van B747-400 naar bijvoorbeeld B777) leidt aldus tot hinderreductie voor de omgeving.
- Ten aanzien van de B747-400 zou in het kader van hinderreductie kunnen worden gestuurd op landingen over noord en niet over zuid indien de weersomstandigheden dit toelaten. Verder verdient het de voorkeur om geen vertrekkende B747-400 bewegingen in de late avonden te laten plaatsvinden omdat deze extra veel hinder(meldingen) genereren.
- In zijn algemeenheid beperkt actief sturen op minder bewegingen tussen 21.00 en 23.00 uur het risico op extensies en dit verdient uit een oogpunt van hinderreductie en bescherming van de omgeving de voorkeur.
- De Werkgroep heeft MAA verzocht het aantal bewegingen met zware toestellen in de afgelopen 20 jaar in beeld te brengen.
- LVNL heeft melding gemaakt van ingevoerd beleid dat gericht is op hinderbeperking. Naast het vliegen van de SID voor verkeer met bestemming Luik en het niet onnodig laag vliegen met AWACS verkeer naar baan 09 op Geilenkirchen (zie hierboven), wordt melding gemaakt van CDO naderingen.

In het Nederlandse AIP (AIP Part 3 Aerodromes, AD 2.21 EHBK) staan voor Maastricht geen CDO naderingen beschreven. De enige referentie naar CDO staat in 2.2.1; *“When cleared to descend via a standard arrival route (STAR), establish a continuous descent path”* Het meeste verkeer wordt afgehandeld middels een RNAV procedure of middels koersbegeleiding door de verkeersleider. Men vliegt dan niet de STAR en is dan niet verplicht een *“continuous descent path”* te volgen.

In de RNAV-procedures zijn minimale hoogtes beschreven. De vlieger is verplicht om zich daar aan te houden. Op die manier hebben deze procedures iets weg van CDO naderingen. Bij het geven van koersbegeleiding door de verkeersleider valt het echter op dat groothandelsverkeer (met name komende uit noordoostelijke richting) onmiddellijk daalt naar de naderingshoogte en enige tijd op deze hoogte vliegt alvorens het glijpad wordt onderschept. Dat levert onnodige geluidsproductie op en hier liggen kansen om hinder te voorkomen.

Kijkende naar de AIP publicaties voor Eindhoven dan is te lezen dat hier de CDO naderingen veel duidelijker staan beschreven. Uit alle windrichtingen bestaan hier CDO naderingen die aanvangen op FL70 (7000 voet) en waar duidelijk wordt gemeld dat het volgen van een

“*continuous descent path*” verplicht is. Ook voor baan 03 waar nabij landsgrenzen wordt gevlogen staan dergelijke procedures beschreven.

De aanbeveling is dan ook om LVNL te laten onderzoeken of volledige CDO naderingen op MAA, voor beide landingsbanen, kunnen worden geïntroduceerd. Op deze wijze zou het mogelijk moeten zijn om, onder andere, de geluidsklachten in de nabijheid van Brunssum (zie Meldingenoverzicht 4^e kwartaal 2022, figuur 1) te reduceren.

INHOUDSOPGAVE

Spreiding melders en meldingen over de gemeenten	blz. 6
Meldingenrapport 4 ^e kwartaal 2022	blz. 8
Bewegingen tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten	blz. 9
Lesvluchten	blz. 11
Vliegbewegingen tussen 23:00-24:00 uur	blz. 11
Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute	blz. 12
Grafieken langjarig meldingenpatroon	blz. 13
Samenstelling van de Werkgroep Meldingen en Hinder	blz. 15

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.

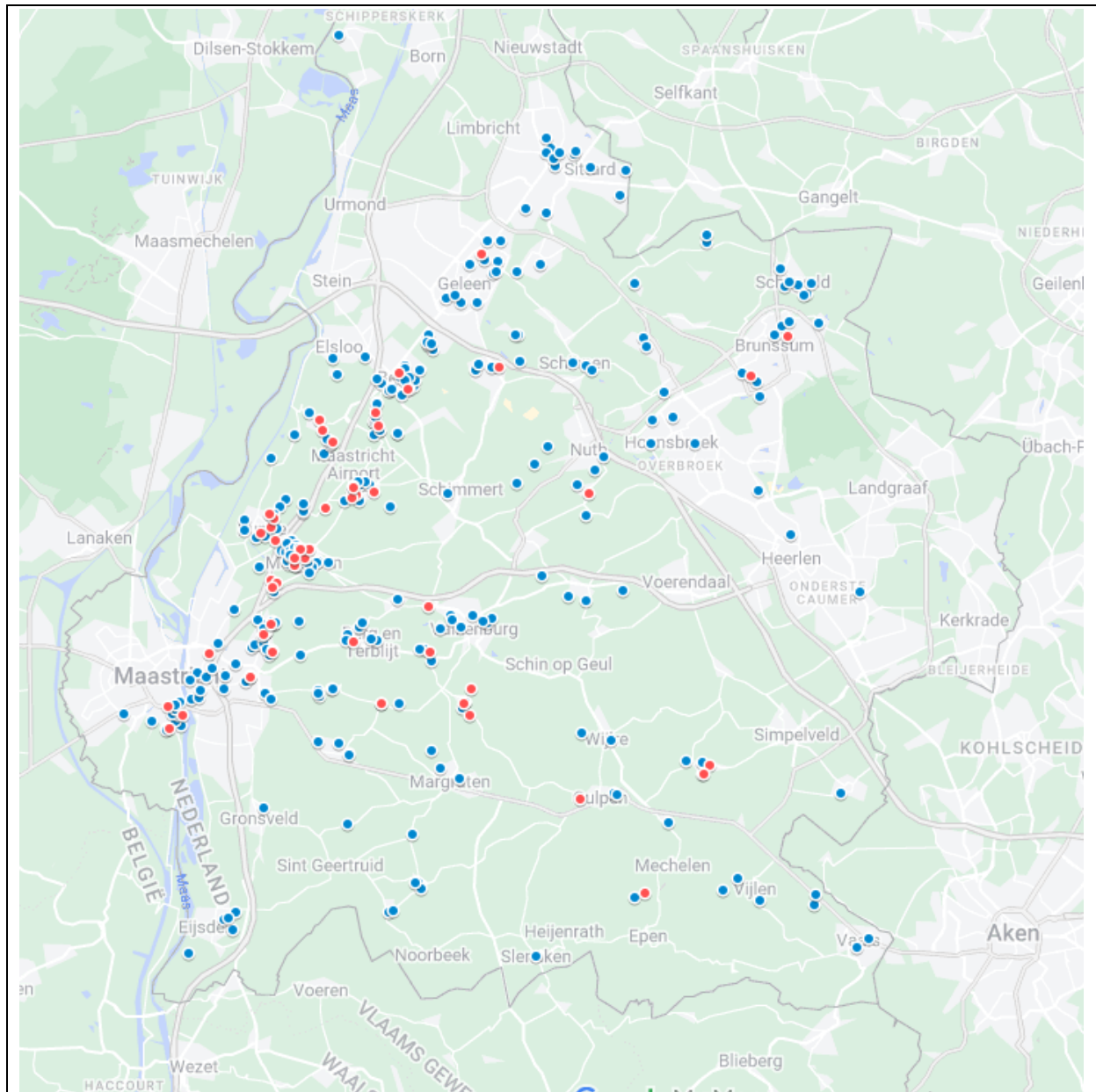
4 ^e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen	Melders	Meldingen
2022	357	12688	305 85%	2165 17%	52 15%	10523 83%
2021	390	18657	322 83%	2463 13%	68 17%	16194 87%

Tabel 2. Aantal melders en meldingen per gemeente in het 4^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	(44) 45	(7) /5	(197) /285	(1718) /1109
Beekdaelen	26	1	139	89
Brunssum	7	2	15	235
Echt-Susteren	3	0	11	0
Eijsden-Margraten	26	2	120	417
Gulpen-Wittem	10	4	85	929
Heerlen	6	0	24	0
Landgraaf	1	0	1	0
Maasgouw	0	0	0	0
Maastricht	(55) /48	(15) /9	(443) /530	(1911) /882
Meerssen	(85) /68	(21) /22	(817) /476	(7934) /5516
Roerdalen	1	0	1	0
Simpelveld	1	0	30	0
Sittard-Geleen	27	1	184	172
Stein	2	0	34	0
Vaals	7	0	24	0
Valkenburg a/d Geul	23	6	199	1174
Voerendaal	4	0	7	0
Totaal	(322) 305	(68) 52	(2463) 2165	(16194) 10523

In rood en tussen haakjes: de aantallen 4^e kwartaal 2021.

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



Figuur 1. Spreiding van de categorie melders in het 4^e kwartaal 2022.

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

Meldingenrapport 4^e kwartaal 2022

In de onderstaande tabellen wordt de hinder als gevolg van vliegverkeer van MAA in het 4^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 4^e kwartaal.

4 ^e kwartaal	MAA vliegbewegingen		Melders*		Meldingen	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Dagbewegingen: 06-23 uur	2680	2189	360	349	18011	12348
06-07 uur	6	9	33	62	44	105
07-23 uur	2674	2180	359	337	17967	12243
Lesbewegingen: 07-23 uur	586	573	73	44	472	253
< 6 ton	566	568	**	**	445	235
> 6 ton	20	5	**	**	27	18
Nachtbewegingen: 23-24 uur	4	2	111	69	174	87
TOTAAL	3270	2764	390	357	18657	12688

*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 4^e kwartaal 2022 constateren we in totaal 15% (506) minder vliegbewegingen, het totale aantal melders is 8% (33 melders) minder, het totale aantal meldingen is echter 32% (5969 meldingen) minder dan in het 4^e kwartaal 2021. De afname van bewegingen verklaart de afname van melders maar de afname met bijna 6000 meldingen is opvallend en is niet alleen te verklaren door de afname van bewegingen.

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 pagina 5.

Geconstateerd kan worden dat er in het 4^e kwartaal 2022 in de categorie “1-50” 17 melders en nagenoeg 300 meldingen minder zijn dan in het 4^e kwartaal 2021, zeer waarschijnlijk als gevolg van de afname van bewegingen in 2022. In de categorie “meer dan 50” zijn er bijna hetzelfde aantal melders minder, namelijk 16, maar 5671 meldingen minder. Verder onderzoek toont aan dat van deze categorie 9 melders, die in 2021 veel overlast hadden en met elkaar 2500 meldingen indienden, in 2022 geen meldingen meer hebben gedaan. Uiteraard bestaat er een verband tussen het aantal bewegingen en het aantal melders dat hinder ervaart maar het totaal aantal meldingen in deze laatste categorie is sterk afhankelijk van toe -of afname van melders (en dus van het aantal melders.)

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.

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 4^e kwartaal 2022 18% minder dan in het 4^e kwartaal 2021. Het aantal melders over deze bewegingen is 2% meer, het aantal meldingen is 10% minder dan het aantal in 4^e kwartaal 2021, zie tabel 4.

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

4 ^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	2680	2189	292	297	2330	2099
06-07 uur	6	9	9	39	10	56
07-23 uur	2674	2180	291	285	2320	2043

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. Tevens is te zien dat 55% van de bewegingen tussen 06:00- 23:00 uur verantwoordelijk is voor 93% 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 4^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.

4 ^e Kwartaal	Bewegingen		Meldingen	
	2021	2022	2021	2022
Toename bewegingen				
A300 serie H/B	-	2	-	12
AT72 serie M/B	125	130	69	102
B737 serie M/B	150	381	115	262
B38MAX M/B	4	8	2	3
B747-200 H/B	28	46	154	408
B748 serie H/B	-	2	-	2
Afname bewegingen				
A310 serie H/B	98	59	81	45
A320 serie M/B	106	84	45	68
A330 serie H/B	103	86	192	107
A350 serie H/B	65	-	52	-
B747-400 H/B	130	70	667	387
B752 serie M/B	100	4	58	5
B777 serie H/B	542	328	750	561
B787 serie H/B	11	-	5	-
IL76 H/B	2	-	6	-
Totaal	1464 (55%)	1200 (55%)	2196 (94%)	1962 (93%)

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

Grootte: S=Small; B=Big;

Onderzoek toont aan dat de bewegingen met zware en middelzware grote toestellen in het 4^e kwartaal 2022 (1200) 18% minder is dan in 2021 (1464). Het aantal meldingen in 2022 (1962) is 11% minder dan in 2021 (2196). Algemeen kan worden gesteld dat er sprake is van een directe relatie/ causaal verband tussen het aantal bewegingen en aantal meldingen. Afname van bewegingen met zware en middelzware grote toestellen hebben in dit kwartaal geleid tot een afname van meldingen. De meldingen van overlast over deze toestellen komen vooral uit Meerssen en Maastricht en betreffen zowel de vertrekken naar het zuiden als aankomsten vanuit het zuiden. (zie tabel 2).

Geconstateerd kan worden dat de B747-200 en B747-400 per beweging veel meldingen genereren ten opzichte van bijvoorbeeld een beweging met de B777. De bewegingen met de B747-200 en B747-400, 10 % van het totaal aantal bewegingen met zware en middelzware toestellen, veroorzaken 41% van de meldingen over deze categorie.

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 (573), is in het 4^e kwartaal 2022 2% minder dan het aantal bewegingen (586) in het 4^e kwartaal 2021. Het aantal melders bedraagt 11, het aantal meldingen 21, dat is 61% respectievelijk 49% minder dan het aantal in het 4^e kwartaal 2021. De meldingen gaan in het 4^e kwartaal 2022 over lokale lesvluchten tevens over circuitlesvluchten met toestellen <6 ton. Over lesbewegingen met toestellen >6 ton zijn door deze categorie 1-50 geen meldingen ingediend.

Tabel 6. Aantal melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 4^e kwartaal.

4 ^e kwartaal	Aantal vliegbewegingen Lesvluchten		Aantal melders cat 1-50 Lesvluchten		Aantal meldingen cat. 1-50 Lesvluchten	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
Totaal	586	573	28	11	41	21
<6ton	566	568	*	*	39	21
>6ton	20	5	*	*	2	0

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

Vluchten tussen 23:00 en 24:00 uur:

De openstellingsuren van MAA zijn van 06:00 uur tot 23:00 uur.

- Voor luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen die geregelde vluchten uitvoeren en die volgens schema eerder dan 23:00 uur plaatselijke tijd hadden moeten arriveren kan, voor zover sprake is van onverwachte vertragende omstandigheden die op het moment van vertrek redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden, een extensie verleend worden tot 24:00 uur, voor starts voor zover sprake is van een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaart technische gronduitrusting of extreme meteorologische omstandigheden.
- De luchthaven is te allen tijde open voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet.

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

- In het 4^e kwartaal 2022 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur voor 2 bewegingen, een vertrek van een A310 en van een B738, een extensie verleend. Over deze bewegingen zijn door 39 melders 45 meldingen ingediend.
- In het 4^e kwartaal 2021 zijn 4 extensies verleend.

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

4 ^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	4	2	71	39	92	45

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 4^e kwartaal 2022 zijn 10 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd.

Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in alle 10 gevallen sprake was van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving.

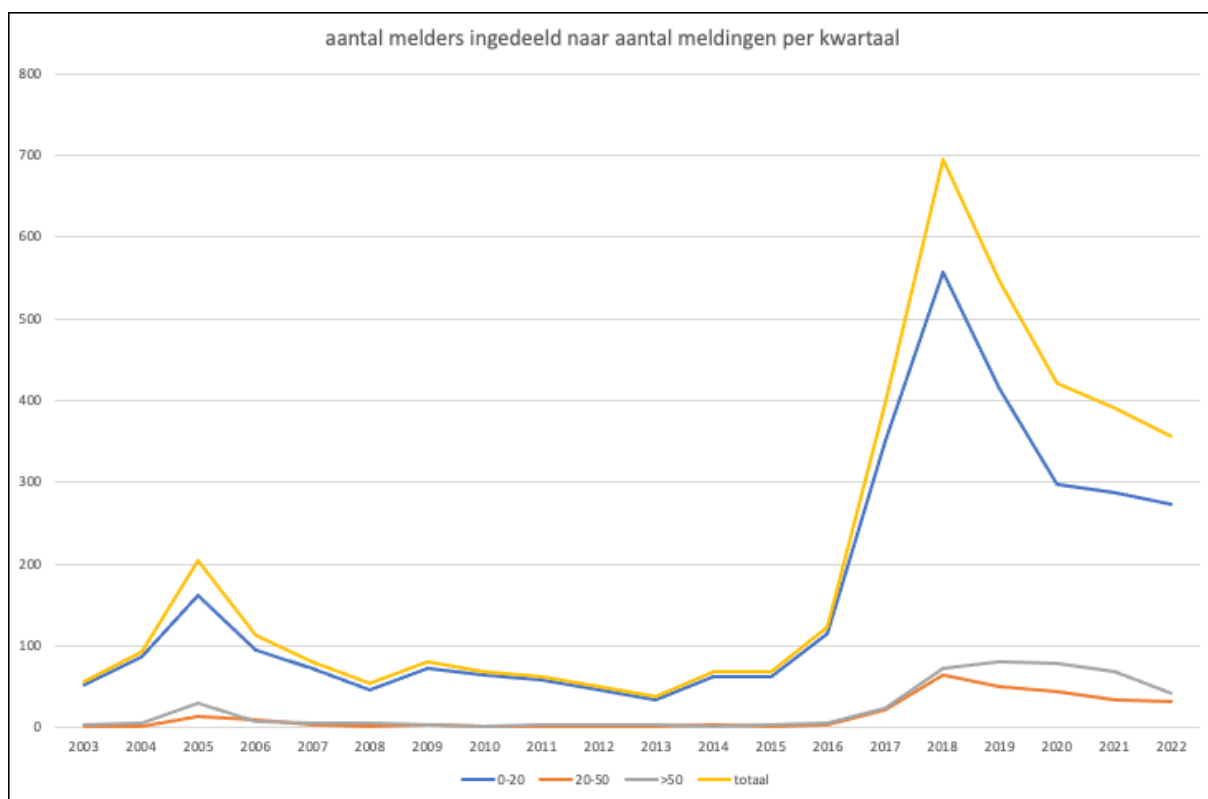
- Van de 10 zijn 5 afwijkingen in verband met een complexe verkeerssituatie en 3 afwijkingen op aanvraag van de vlieger om zwaar weer te vermijden.
- In 2 gevallen vloog het toestel van MAA naar Luik en was het volgens de LVNL vanwege de korte afstand niet zinnig om via een SID te klimmen naar FL60. Met toestemming van LVNL werden dergelijke vluchten op directe wijze afgehandeld. Dit verkortte de vliegafstand en vliegtijd en was volgens de LVNL uiteindelijk beter voor het milieu. Echter vanaf november 2022 heeft de LVNL, op verzoek van de WMH en CRO om geluidhinder in Maastricht als gevolg van de eerder genoemde route te voorkomen, besloten de voorgeschreven SID naar Luik te vliegen.

In geen van de gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of opdracht van de LVNL, zgn. trackoffenders. Trackoffenders worden indien van toepassing door het KICL doorgeleid naar het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W. In het 4^e kwartaal 2021 zijn dat 2 trackoffenders geweest. Zie voor uitleg de Handhavingsrapportage van de ILenT.

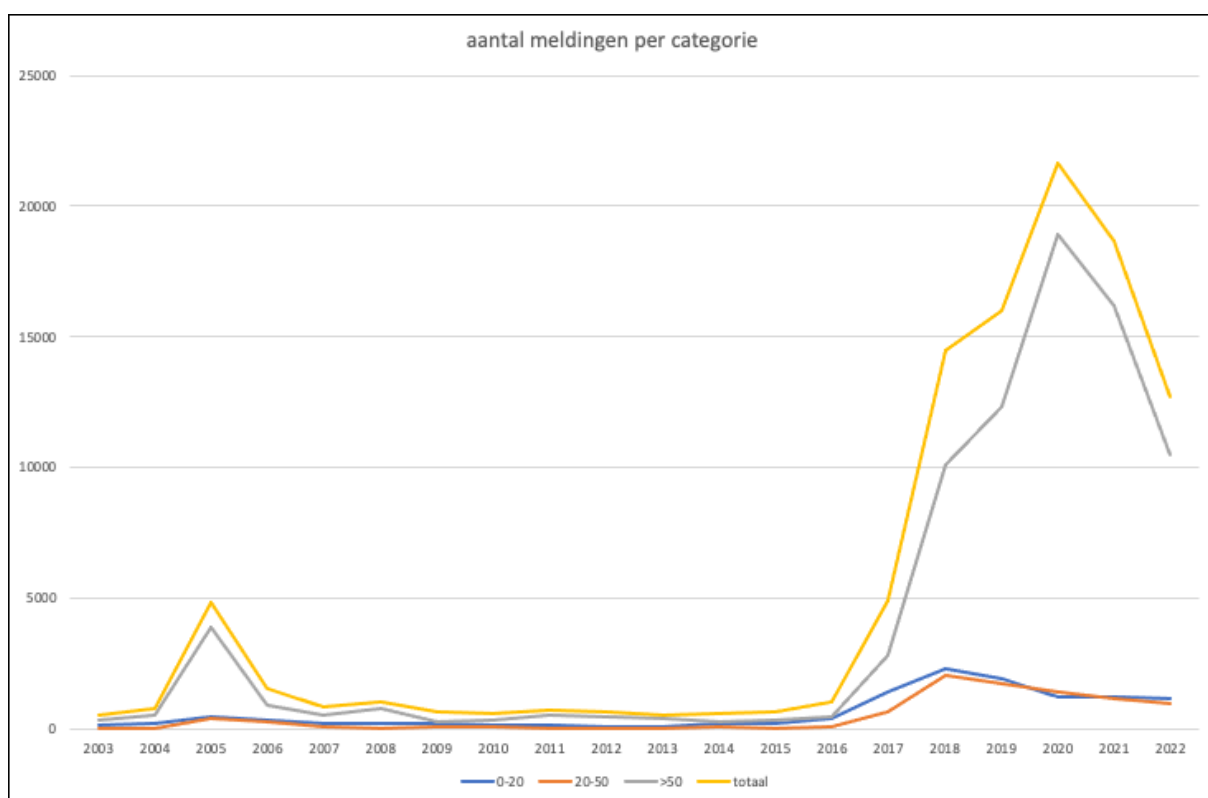
Grafieken langjarig meldingenpatroon.

Bron: kwartaalrapporten 4^e kwartaal 2003-2022 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

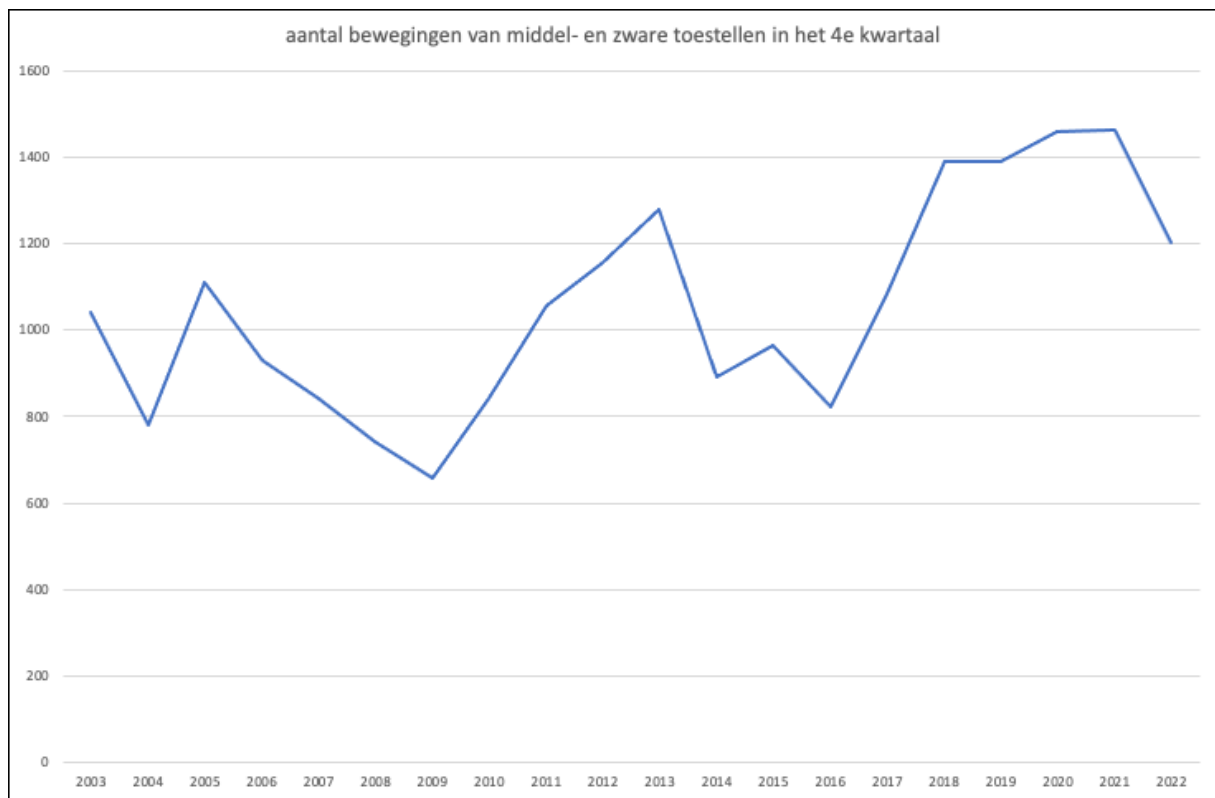
Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 4^e kwartaal over periode 2003-2022.



Grafiek 2 . Aantal meldingen per categorie melder 1-20, 21-50 en 51 en meer in het 4^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 4^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 M. Rimmel | 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) |