

CRO 21-062
WMH 21-010

COMMISSIE REGIONAAL OVERLEG
LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: Postbus 5700 - 6202 MA Maastricht

MELDINGENOVERZICHT

2^e KWARTAAL 2021

Augustus 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 2^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 tweede kwartaal met 43% is gestegen ten opzichte van het tweede kwartaal 2020. Het aantal melders daalt met 25% en de meldingen nemen af met 6%. Van de meldingen gaat 63% over vertrekkend en 37% over landend vliegverkeer. Er is sprake van een sterk asymmetrische verdeling van het aantal meldingen per melder. De afname van de meldingen wordt voor het grootste deel veroorzaakt door de daling van de meldingen bij de melders met 1-50 meldingen per kwartaal. In de categorie meer dan 50 meldingen per kwartaal nemen de melders en meldingen in beperkte mate af ten opzichte van het eerste kwartaal 2020. 76 melders in de categorie meer dan 50 meldingen per kwartaal zorgen voor 86% van het aantal meldingen, 350 melders in de categorie 1-50 meldingen zorgen voor 14% van het totale aantal meldingen.
- De Werkgroep stelt verder vast dat de bewegingen met zware toestellen in het tweede kwartaal met 17% toenemen ten opzichte van het tweede kwartaal 2020 en dat de meldingen over deze bewegingen met 12% afnemen.
- 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 17% leidt in deze categorie tot een afname van meldingen met 22%. Een mogelijke verklaring voor de afname melders en meldingen zou het volgende kunnen zijn.
- Bewegingen 6-7 uur. In het 2^e kwartaal 2020 zijn 70 bewegingen tussen 6-7 uur verantwoordelijk geweest voor het indienen van 269 meldingen door 104 melders. Deze bewegingen betroffen voornamelijk aankomsten van middelzware tot zware toestellen zoals de AT72, B744 en B777. 60% van de aankomsten kwamen vanuit het zuiden met als gevolg veel hindermeldingen van inwoners uit Maastricht en Meerssen. In het 2^e kwartaal 2021 hebben daarentegen slechts 5 bewegingen plaatsgevonden, voornamelijk starts van middelzware toestellen. Deze zijn aanleiding geweest tot het indienen van 8 meldingen door 8 melders. Deze afname is daarmee verantwoordelijk voor een substantiële afname van het aantal melders en meldingen in het 2^e kwartaal 2021.
- Tegengesteld baangebruik. Bij de B777 is sprake van een afname van de bewegingen maar van een substantiële afname van de meldingen. De reden kan het baangebruik zijn. MAA heeft een noord/ zuidbaan met 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. Echter wij constateren regelmatig een zogenaamd tegengesteld baangebruik, dat wil zeggen starten en landen in/uit dezelfde richting. In het 2^e kwartaal 2020 was sprake van een sterk tegengesteld baangebruik van de B777 toestellen. 74% van de vertrekken vond plaats richting zuid en 55% van de aankomsten kwam vanuit het zuiden. Het gevolg hiervan was dat hindermeldingen zijn ingediend door inwoners van wijken in

Maastricht die normaal gesproken geen hinder ervaren. In het 2^e kwartaal 2021 was eveneens sprake van tegengesteld baangebruik maar niet in die mate.(78% vertrekken en 45% aankomsten over het zuiden). Tegengesteld baangebruik is niet geconstateerd bij de B744. In het 2^e kwartaal 2021 zien we een toename van de bewegingen met de B744 met 46%, de hindermeldingen over dit type toestel neemt eveneens met 46% toe.

- In het 2^e kwartaal 2021 zijn 32 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in 30 gevallen sprake was van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving. 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.
- Op verzoek van de WMH heeft het KICL onderzoek gedaan naar de hinder als gevolg van de directe bewegingen naar Luik. Deze 4 directe bewegingen naar Luik zijn aanleiding geweest tot het indienen van 30 meldingen door voornamelijk inwoners van Maastricht (17 inwoners) en Eijsden (1 inwoner) die buiten het tolerantiegebied van de Standaard Instrument Departure (SID) wonen..

INHOUDSOPGAVE

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

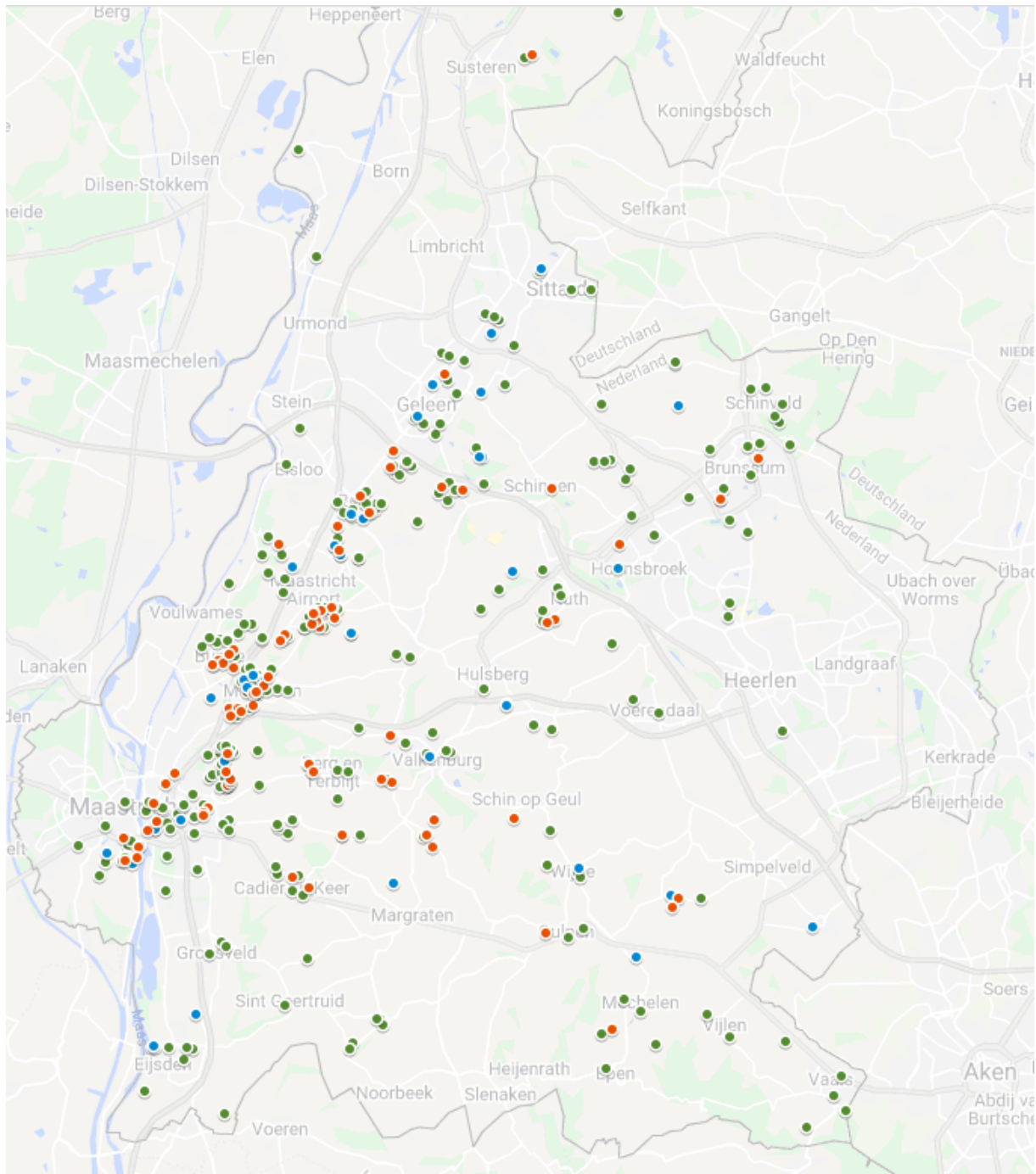
Spreiding melders en meldingen over de gemeenten

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 2^e 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	42	8	292	1381
Beekdaelen	29	3	248	418
Brunssum	10	-	36	-
Echt-Susteren	4	1	15	55
Eijsden-Margraten	33	3	212	333
Gulpen-Wittem	15	4	119	1023
Heerlen	5	1	49	87
Maasgouw				
Maastricht	69	17	555	2935
Meerssen	80	27	569	8600
Roerdalen	7		15	
Simpelveld	1	-	33	-
Sittard-Geleen	23	1	220	138
Stein	3	-	6	
Vaals	7	-	26	
Valkenburg a/d Geul	15	9	140	1526
Voerendaal	7	-	92	
Totaal	350	76	2627	16818

Op de volgende pagina is de spreiding weergegeven op een geografische kaart. Is nog niet aanwezig.



Figuur 1. Spreiding van de categorie melders in het 2e kwartaal 2021.

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

Meldingenrapport 2^e kwartaal 2021

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

2 ^e kwartaal	MAA vliegbewegingen		Melders***		Meldingen	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Dagbewegingen: 06-23 uur *	1818	2341	496	415	19801	18564
06-07 uur	70	5	175	21	893	44
07-23 uur	1748	2336	466	414	18908	18520
Lesbewegingen: 07-23 uur	581	1085	115	117	480	853
< 6 ton	558	1048			336	748
> 6 ton	23	37			144	105
Nachtbewegingen: 23-24 uur	5	**2	231	25	460	28
TOTAAL	2404	3428	570	426	20741	19445

* Dagbewegingen 6-23 uur niet zijnde lesbewegingen. ** Waarvan 1 ambulancevlucht.

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

In het 2^e kwartaal 2021 constateren we een toename van het totale aantal vliegbewegingen terwijl het aantal melders en meldingen daalt ten opzichte van het 2^e kwartaal 2020. Zie voor een verklaring de tekst onder tabel 5. Onderzoek toont aan dat 63% van de meldingen gaat over vertrekkend en 37% 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 is gestegen van 4 in het 2^e kwartaal 2020, naar 5 meldingen per melder per kwartaal in 2021. Dit betekent dat de helft van alle melders in 2021 niet meer dan 5 meldingen per kwartaal 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.

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

2 ^e kwartaal	Totaal		Categorie 1-50		Categorie >50	
	melders	meldingen	melders	meldingen	melders	meldingen
2021	426	19445	350	2627	76	16818
			82%	14%	18%	86%
2020	570	20741	473	3542	97	17199
			83%	17%	17%	83%

* Omdat hier sprake is van een asymmetrische verdeling van het aantal meldingen per melders (d.w.z. dat de meeste melders weinig meldingen hebben ingediend en een enkeling veel), is het bepalen van gemiddelde waarde niet representatief voor deze groep melders; beter is het om hier de mediaan te bepalen, omdat deze minder beïnvloed wordt door extreme waarden. De mediaan wordt bepaald door een lijst van de melders te maken met het door hen ingediende aantal meldingen in oplopende volgorde (d.w.z. te beginnen met alle melders met 1 melding, vervolgens die met 2 meldingen etc.) De mediaan is dan de middelste waarde (is aantal meldingen) in de rij melders. Bij 426 melders wordt de mediaan bepaald door de waarde van de 213^e en 214^e melder gedeeld door 2.

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

In onderstaande analyse is specifiek gekeken naar het meldingenpatroon van de categorie 1-50. Melders, meldingen en dagbewegingen tussen 6-23 uur niet zijnde lesbewegingen zijn in tabel 4 weergegeven. Uit onderzoek blijkt dat verreweg de meeste klachten worden ingediend over vliegbewegingen tussen 06-23 uur niet zijnde lesvluchten. Het totale aantal van deze bewegingen neemt in het 2^e kwartaal 2021 met 29% toe ten opzichte van het 2^e kwartaal 2020, melders over bovenstaande bewegingen nemen met 15% af, de meldingen nemen af met 20%, zie tabel 4.

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

2 ^e kwartaal	Dagbewegingen tussen 06:00-23:00 uur		Melders cat. 1-50 06:00-23:00 uur		Meldingen cat. 1-50 06:00-23:00 uur	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Totaal	1818	2341	399	339	3151	2509
06-07 uur	70	5	104	8	269	8
07-23 uur	1748	2336	369	338	2882	2501

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 17% toe van 1129 in '20 naar 1316 in '21, meldingen over deze bewegingen nemen af met 22% van 2998 in '20 naar 2348 in '21.

Tabel 5. Aantal meldingen categorie 1-50 in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde zware typen vliegtuigen binnen openstellingsuren in het 2^e kwartaal. Getal tussen haakjes is het % van het totale aantal bewegingen c.q. meldingen over MAA vluchten tussen 06:00-23:00 uur niet zijnde lesvluchten.

2 ^e Kwartaal	Bewegingen		Meldingen	
	2020	2021	2020	2021
A310 serie	42	72	65	81
A320 serie	16	25	11	22
A330 serie	178	132	362	261
B737 serie	30	76	9	120
B744 serie	55	80	390	570
B748 serie	2	-	7	-
B777 serie	659	600	1949	1018
AT72 serie	119	118	141	94
IL76	8	-	23	-
AN12**	2	-	21	-
B752 serie	-	69	-	79
B767 serie	-	2	-	8
B787 serie	18	142	20	95
Totaal	1129 (62%)	1316 (56%)	2998 (95%)	2348 (94%)

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 2^e kwartaal 2020 zijn 70 bewegingen tussen 6-7 uur verantwoordelijk geweest voor het indienen van 269 meldingen door 104 melders. Deze bewegingen betroffen voornamelijk aankomsten van middelzware tot zware toestellen zoals de AT72, B744 en B777. 60% van de aankomsten kwamen vanuit het zuiden met als gevolg veel hindermeldingen van inwoners uit Maastricht en Meersen. In het 2^e kwartaal 2021 hebben daarentegen slechts 5 bewegingen plaatsgevonden, voornamelijk starts van middelzware toestellen. Deze zijn aanleiding geweest tot het indienen van 8 meldingen door 8 melders. Deze afname is daarmee verantwoordelijk voor een substantiële afname van het aantal melders en meldingen in het 2^e kwartaal 2021.

Tegengesteld baangebruik.

Bij de B777 is sprake van een afname van de bewegingen en van een substantiële afname van de meldingen. De reden kan het baangebruik zijn. MAA heeft een noord/ zuidbaan met 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. Echter wij constateren regelmatig een zogenaamd tegengesteld baangebruik, dat wil zeggen starten en landen in/uit dezelfde richting. In het 2^e kwartaal 2020 was sprake van een sterk tegengesteld baangebruik van de B777 toestellen. 74% van de vertrekken vond plaats richting zuid en 55% van de aankomsten kwam vanuit het zuiden. Het gevolg hiervan was dat hindermeldingen zijn ingediend door inwoners van wijken in Maastricht die normaal gesproken geen hinder ervaren. In het 2^e kwartaal 2021 was eveneens sprake van tegengesteld baangebruik maar niet in die mate. (78% vertrekken en 45% aankomsten over het zuiden). Tegengesteld baangebruik is niet geconstateerd bij de B744. In het 2^e kwartaal 2021 zien we een toename van de bewegingen met de B744 met 46%, de hindermeldingen over dit type toestel neemt eveneens toe met 46%.

Lesvluchten:

In onderstaande analyse is specifiek gekeken naar het meldingenpatroon van de categorie 1-50. Melders, meldingen en bewegingen over lesvluchten zijn in tabel 6 weergegeven.

Het aantal lesbewegingen is in het 2^e kwartaal 2021 met 87% toegenomen ten opzichte van het aantal in het 2^e kwartaal 2020. Melders en meldingen over lesbewegingen nemen toe met 31% respectievelijk 16%. 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 melders en meldingen van de categorie 1-50 in relatie tot aantal bewegingen van lesvluchten in het 2^e kwartaal.

2 ^e kwartaal	Aantal vliegbewegingen lesvluchten		Aantal melders cat 1-50 Lesvluchten		Aantal meldingen cat. 1-50 Lesvluchten	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Totaal	581	1085	48	63	91	106
<6ton	558	1048			45	104
>6ton	*23	37			46	2

* Waarvan 10 bewegingen met een B738.

Vluchten tussen 23:00 en 24:00 uur:

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

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

- De luchthaven is te allen tijde open voor luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties of hulpverlening worden ingezet.

In onderstaande analyse is specifiek gekeken naar het meldingenpatroon van de categorie 1-50.

Melders, meldingen en bewegingen tussen 23:00 en 24:00 uur zijn in tabel 7 weergegeven.

- In het 2^e kwartaal 2021 zijn in de periode 23:00 tot 24:00 uur 2 bewegingen geweest, waarvan 1 ambulancevlucht. Voor 1 beweging is een extensies verleend, voor de ambulance vlucht is geen extensie vereist. Het vertrek met een B752 en een Cessna 425 hebben geleid tot 11 respectievelijk 1 melding(en) van hinder.

- In het 2^e kwartaal 2020 zijn voor 5 bewegingen extensies verleend. 4 vertrekken met een B777 en 1 met een B744 zijn verantwoordelijk geweest voor 300 meldingen van hinder.

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

* 2 bewegingen waarvan 1 ambulancevlucht. ** 5 bewegingen waarvan 3 i.v.m.COVID goederen.

2 ^e 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
Totaal	**5	*2	162	11	300	12

Afwijkingen voorgeschreven vertrekroute (Standard Instrument Departure /SID)

Op basis van artikel 10 van het Luchtverkeersreglement is voor het IFR-verkeer een aantal standaard instrument vertrek procedures (SID's) vastgesteld voor het luchtvaartterrein Maastricht. Deze procedures worden beschreven in de Aeronautical Information Publication (AIP). In de AIP zijn kaarten opgenomen waarop de routes van deze procedures zijn weergegeven. Deze uitvliegroutes zijn theoretische lijnen, in de praktijk zal een zekere spreiding plaatsvinden als gevolg van vliegtuigtype, het startgewicht, het gebruikte flightmanagementsysteem aan boord van het vliegtuig en de meteo-omstandigheden.

Het tolerantiegebied is het gebied waarbinnen vliegtuigen, bij het uitvoeren van een vertrekprocedure, zich kunnen bevinden. De in de Beleidsregel handhaving vertrekprocedures luchthavens Eelde, Maastricht en Rotterdam van november 2014 bedoelde tolerantiegebieden zijn zo geconstrueerd dat ieder vliegtuigtype een vertrekprocedure binnen het bijhorende tolerantiegebied kan uitvoeren. Door het KICL wordt op verzoek van de WMH/CRO controle uitgevoerd op toestellen die zijn afgeweken van de voorgeschreven vertekroute. Deze bewegingen worden voor onderzoek en beoordeling aan de LVNL voorgelegd. In geval van afwijking van de SID zonder toestemming van de Luchtverkeersleiding kan sprake zijn van overtreding van regelgeving. Deze gevallen worden dan voor nader onderzoek door het KICL doorgeleid aan het bevoegde gezag, de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van I&W.

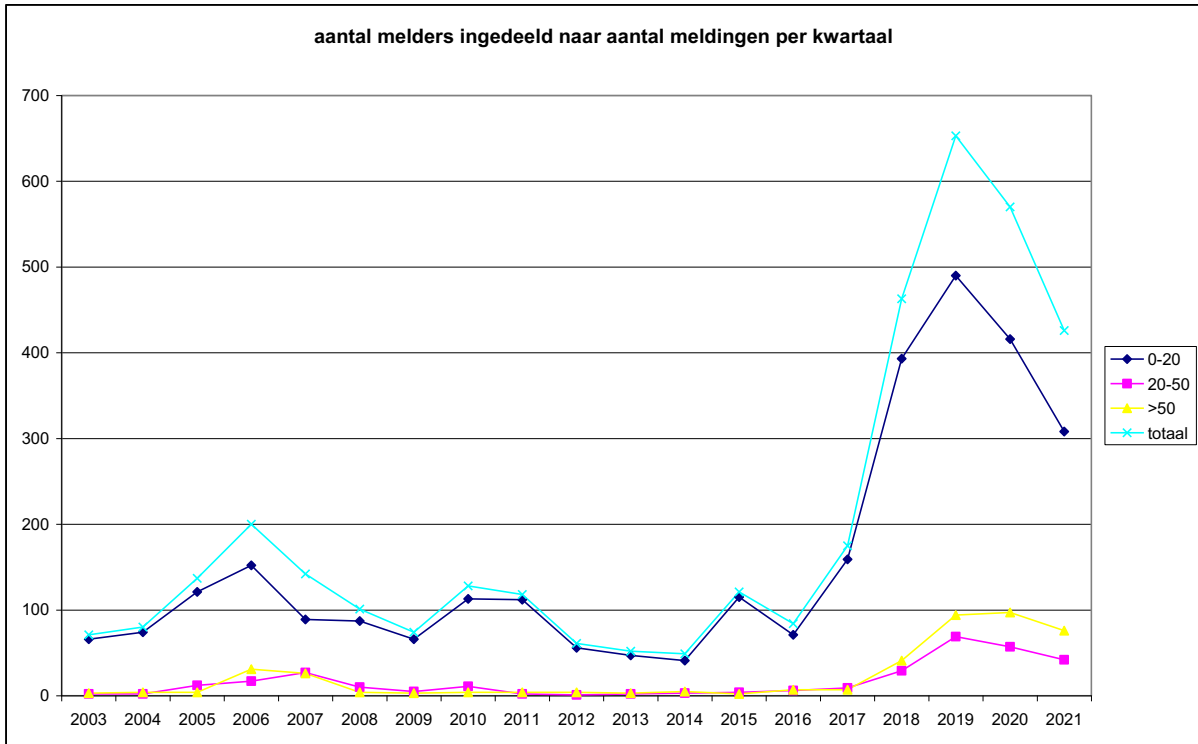
In het 2^e kwartaal 2021 zijn 32 SID afwijkingen door het KICL voor beoordeling naar de LVNL doorgestuurd. Uit onderzoek door deze instantie bleek dat in 30 gevallen sprake was van een afwijking van de SID in opdracht of met toestemming van de LVNL en geheel in overeenstemming met de regelgeving.

- Van de 30 zijn 11 afwijkingen in verband met een complexe verkeerssituatie en 3 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.
- 6 Afwijkingen waren op initiatief van ATC om een tijdelijk beperkingengebied voor het vliegen met (voornamelijk politie-) drones te ontwijken.
- 4 Afwijkingen in verband met een verhoogd vlieggebied tot 1300 voet AMSL van de modelclub Thermiek '58.
- In 2 gevallen was sprake van afwijking zonder toestemming of in opdracht van de LVNL, zgn. trackoffenders. **Over deze bewegingen buiten het tolerantiegebied zijn 2 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 2^e kwartaal 2020 zijn dat 2 trackoffenders geweest.

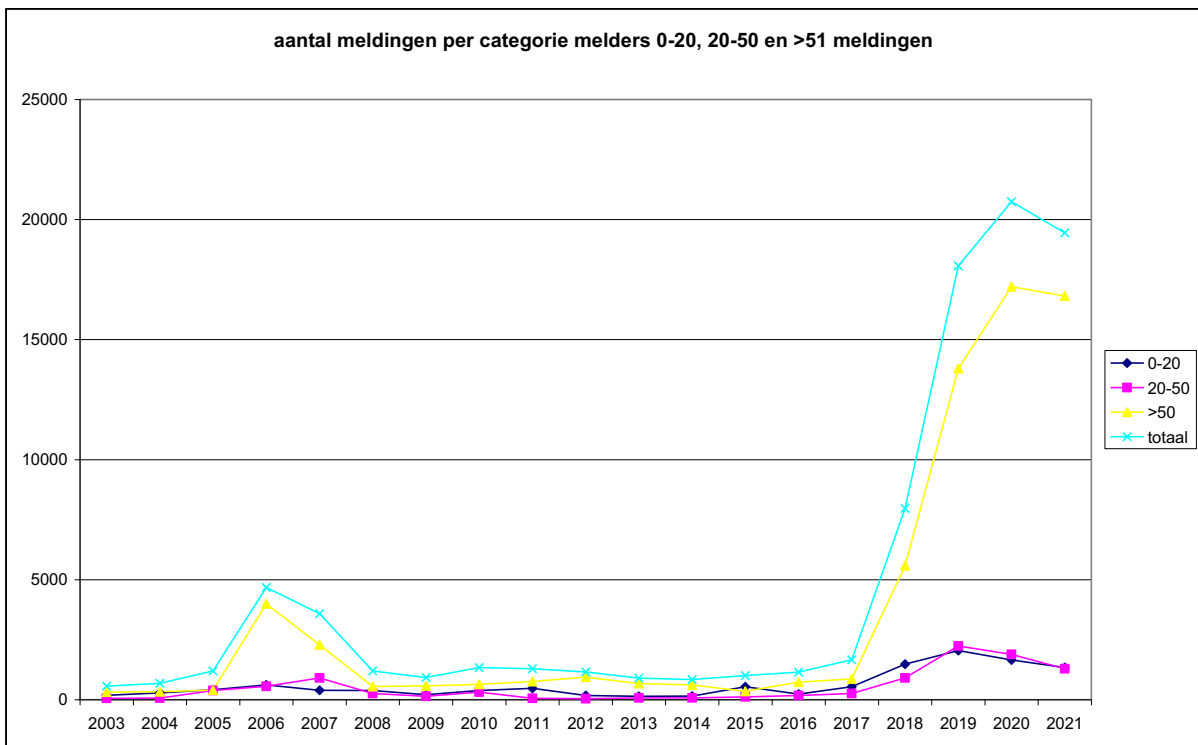
Op verzoek van de WMH heeft het KICL onderzoek gedaan naar de hinder als gevolg van de directe bewegingen naar Luik. Deze 4 directe bewegingen naar Luik zijn aanleiding geweest tot het indienen van 30 meldingen door voornamelijk inwoners van Maastricht (17 inwoners) en Eijsden (1 inwoner) die buiten het tolerantiegebied van de Standaard Instrument Departure (SID) wonen.

Grafieken langjarig meldingenpatroon.

Bron: kwartaalrapporten 2^e kwartaal 2003-2021 van KICL/ Werkgroep Meldingen en Hinder.

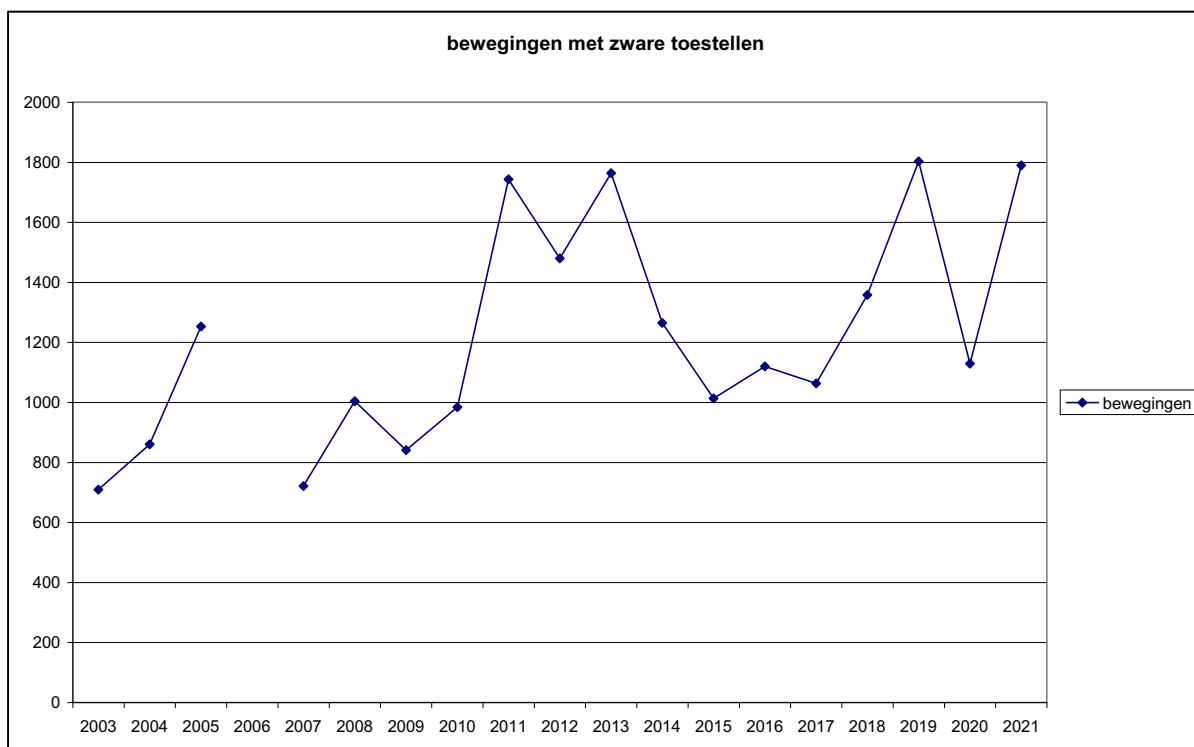


Grafiek 1. Aantal melders ingedeeld naar aantal meldingen per kwartaal in het 2^e kwartaal over periode 2003-2021.



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