

MLM 10-040
WKH 10-011

MILIEUCOMMISSIE LUCHTHAVEN MAASTRICHT

Secretariaat: Postbus 5700 - 6202 MA Maastricht

KLACHTENOVERZICHT

2^e KWARTAAL 2010

september 2010

Uitgegeven door **de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg** onder verantwoordelijkheid van de Milieucommissie Luchthaven Maastricht

INHOUDSOPGAVE

	Inleiding	blz. 2
1.	Klachtenrapport 2 ^e kwartaal 2010	blz. 3
2.	Aandachtspunten en/ of aanbevelingen	blz. 4
3.	Tabellen klachten	blz. 5
4.	Trends	blz. 8
Bijlage:		
-	Algemeen	blz. 9
-	Overige vluchten: vliegbewegingen en klachten	blz. 11
-	Lesvluchten: vliegbewegingen en klachten	blz. 13
-	Nachtvluchten: vliegbewegingen en klachten	blz. 14
-	SID-afwijkingen	blz. 15
-	Procedure klachtenbehandeling	blz. 17
-	Overzicht klachten per gemeente	blz. 18
-	Begrippenlijst	blz. 19
-	Samenstelling werkgroep	blz. 21

INLEIDING

Dit rapport is opgesteld om de Milieucommissie Luchthaven Maastricht te informeren over klachten betreffende vliegverkeer MAA, die bij de Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg zijn ingediend in het 2^e kwartaal 2010. Gegevens over klachten en klagers zijn in tabellen verwerkt en vergeleken met gegevens over dezelfde periode in het voorgaande jaar. Het rapport wordt besproken in de Werkgroep Klachten en Hinderbeleid van de Commissie. Op basis van het rapport signaleert de Werkgroep aandachtspunten voor nader onderzoek. Dit kan resulteren in beleidsaanbevelingen ter voorkoming van vermijdbare hinder. In dit rapport zijn alleen de klachten over vliegverkeer van MAA opgenomen en niet van vliegverkeer van de AWACS-basis en/of van overvliegers.

Klachtenrapport 2^e kwartaal 2010

Onderzoek toont aan dat het aantal klachten over MAA vliegverkeer in het 2^e kwartaal 2010, 1338 stijgt ten opzichte van het aantal in het 2^e kwartaal 2009, 925 (45%). Het aantal klagers neemt toe van 74 naar 128 (73%). Een stijging van de klachten is te zien in de categorieën “overige” dagvluchten, lesvluchten en nachtvluchten. Van de 1338 klachten in het 2^e kwartaal 2010 zijn er 643 (48%) ingediend door 4 personen. Deze klachten betreffen zowel klachten over “overige dagvluchten” (411) als over lesvluchten (226). Zie tabel 1c.

In het 2^e kwartaal 2010 zijn er 569 klachten over lesvluchten door 51 personen ingediend, in het 2^e kwartaal 2009 363 klachten door 28 personen, een toename van 57% respectievelijk 82%. Het aantal lesbewegingen neemt toe met 6% van 6777 in 2009 naar 7155 in 2010. De klachten gaan voornamelijk over lokale lesvluchten met toestellen < 6 ton, 405 van de 569 klachten. Daarnaast zijn 164 klachten over circuit lesvluchten ingediend, waarvan 85 over circuitbewegingen met toestellen > 6 ton (m.n. het type B738 in april en mei). Zie tabel 8.

“Overige” dagvluchten stijgen van 2299 naar 2409 (5%). De bewegingen met zware toestellen, die in hoge mate verantwoordelijk zijn voor de klachten, nemen toe van 841 bewegingen in '09 naar 954 in '10 (13%). Klachten over ‘overige’ vluchten stijgen van 560 naar 723 (29%), klagers over “overige” dagvluchten nemen toe van 58 naar 87 (50%). Een toename van klagers en klachten is te vinden in de categorieën 0-20, 20-50 en 50 of meer klachten per klager per kwartaal. Zie tabellen 1a t/m d.

Naast de toename van klachten over “overige” dagvluchten en lesvluchten zien we ook een toename van het aantal klachten en klagers over nachtvluchten. In het 2^e kwartaal 2010 hebben 10 bewegingen plaatsgevonden in de periode 23:00 tot 24:00 uur waarvoor een extensie is verleend. Over deze bewegingen zijn door 24 personen 46 klachten ingediend. In 2009 is er 1 nachtbeweging geweest, waarover 2 klachten door 2 personen zijn ingediend. Het aantal extensies in het 2^e kwartaal 2010 is mede veroorzaakt door de aswolk als gevolg van de vulkanische uitbarsting op IJsland en de gevolgen daarvan voor het vliegverkeer.

Met behulp van Fanomos constateren we dat het aantal SID afwijkingen in het 2^e kwartaal 2010 is afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2009, een daling van 24 naar 21. Van deze 21 vluchten zijn er 13 in opdracht van of met toestemming van de LVNL van de SID afgeweken. Het beleid van de LVNL is erop gericht het aantal SID afwijkingen tot een minimum te beperken. De IVW/ Divisie Luchtvaart is belast met het onderzoek naar en de beoordeling van SID-afwijkingen, dit is geen taak voor de SKLZL. In het Handhavingsvoorschrift MAA wordt de mogelijkheid genoemd om vluchten, door Fanomos als SID-afwijking aangemerkt en waarover bij de SKLZL klachten zijn ingediend, door de IVW te laten onderzoeken. De Werkgroep heeft in de vergadering van 14 september 2009 afgesproken dat het klachtenbureau SKLZL alle SID-afwijkingen zonder opdracht of toestemming van de LVNL, de zgn. trackoffenders, voor onderzoek doorstuurt naar de IVW. De IVW heeft met dit nieuwe beleid ingestemd. In het 2^e kwartaal 2010 zijn 7 trackoffenders voor nader onderzoek aan de IVW aangeboden.

Bij beschouwing van de trend in het klachtenpatroon blijken klachten en klagers over MAA vliegverkeer, na een aanzienlijke toename medio 2004 als gevolg van de Aanwijzingsprocedure met daarin voorgenomen routewijziging, te stabiliseren in 2006 om vervolgens sterk af te nemen in 2007. De daling van de klachten en klagers zet geleidelijk door in 2008. 2009 laat een verdere afname van klachten zien, terwijl de klagers stabiliseren op het niveau van 2008. In het 1^e en 2^e kwartaal 2010 stijgen zowel de klagers als de klachten. Zie de grafische weergave van trends op bladzijde 8.

Aandachtspunten en/ of aanbevelingen

De Milieucommissie Luchthaven Maastricht en haar Werkgroep Klachten – en Hinderbeleid hebben als doelstelling de hinder als gevolg van vliegverkeer van Maastricht Aachen Airport zoveel mogelijk te beperken en te verminderen. Zij zoeken daarbij naar instrumenten om te sturen op vermijdbare hinder.

Aandachtspunten:

1. De Werkgroep heeft als aandachtspunt geformuleerd het monitoren van de ontwikkelingen rondom lesvluchten van Stella Aviation Academy (SAA) en de klachten hierover. De stijging van het aantal leerlingen leidt tot een toename van bewegingen. Anderzijds leiden introductie van een nieuwe flightsimulator, minder feitelijke vliegen en meer “simulatoruren” in de opleiding en een versnelde aanschaf van een stillere vloot tot een beperking van het aantal bewegingen c.q. van de milieuhinder. De ontwikkelingen rondom lesvluchten van SAA en de klachten hierover zullen een heel kalenderjaar worden gevolgd om een goed beeld te krijgen van de eventuele seizoensinvloeden op het klachtenpatroon. Naast SAA leidt ook Air Service Limburg (ASL) (weliswaar op kleinere schaal) piloten op voor de commerciële luchtvaart. Naast klachten over circuitlesvluchten worden steeds meer klachten ingediend over de lokale lesvluchten, die plaatsvinden in een gebied tussen Sittard en Roermond (met name boven gemeente Roerdalen). Ook over de vliegbewegingen van of naar dit oefengebied (VFR route BRAVO, langs het Juliana kanaal) worden klachten* ingediend.

De Werkgroep heeft inmiddels overleg gevoerd met SAA, ASL en de gemeente Roerdalen. Beide vliegscholen zullen waar mogelijk hun vliegpatronen optimaliseren om vermijdbare hinder te voorkomen. Het overvliegen van aaneengesloten bebouwing in de gemeente Roerdalen wordt zoveel mogelijk vermeden. Verder is SAA bezig met het uitplaatsen van lesvluchten naar het buitenland. De Werkgroep blijft de ontwikkelingen volgen en zal indien nodig overleg met partijen entameren om de hinder zo gering mogelijk te laten zijn.

	Totaal aantal klachten lesvluchten	Klachten lesvluchten < 6 ton	Klachten circuit lesvluchten < 6 ton	Klachten lokale lesvluchten < 6 ton
4 ^e kwartaal 2007	125	101	88	13
1 ^e kwartaal 2008	450	144	120	24
2 ^e kwartaal 2008	436	130	75	55
3 ^e kwartaal 2008	691	691	535	156
4 ^e kwartaal 2008	504	471	318	153
1 ^e kwartaal 2009	262	201	32	169
2 ^e kwartaal 2009	363	341	163	178
3 ^e kwartaal 2009	1183	1181	497	684
4 ^e kwartaal 2009	141	135	0	135
1 ^e kwartaal 2010	243	206	8	198
2 ^e kwartaal 2010	569	484	79	405

* Deze klachten zijn verwerkt onder klachten over lokale lesvluchten < 6 ton.

*****.

Tabellen klachten.

tabel 1a. Aantal klachten per klager in het 2^e kwartaal 2010 onderverdeeld in verschillende categorieën

aantal klachten per klager in het 2 ^e kwartaal 2010	aantal klagers per gemeente	klachten overige vl. tussen 06:00-07:00	Klachten overige vl.tussen 07:00-23:00	klachten lesvluchten tussen 07:00-23:00	klachten nachtvl. tussen 23:00-06:00	klachten totaal	
	totaal:	128	12	711	569	46	1338
	Beek	8	1	6	3	3	13
	Brunssum	5	0	14	4	0	18
	Echt-Susteren	3	0	2	50	0	52
	Eijsden	1	0	8	0	0	8
	Gulpen-Wittem	11	0	47	3	3	53
	Heerlen	4	0	9	0	0	9
	Maastricht	10	1	38	14	3	56
	Margraten	5	2	13	4	7	26
	Meerssen	43	1	237	362	27	627
	Onderbanken	6	1	10	0	0	11
	Roerdalen	6	0	4	64	0	68
	Schinnen	11	5	26	18	0	49
	Sittard-Geleen	4	0	27	11	0	38
	Valkenburg a/d Geul	9	1	266	36	3	306
	Voerendaal	2	0	4	0	0	4

tabel 1b. Aantal klachten per klager in het 2^e kwartaal 2009 onderverdeeld in verschillende categorieën

aantal klachten per klager in het 2 ^e kwartaal 2009	aantal klagers per gemeente	klachten overige vl. tussen 06:00-07:00	Klachten overige vl.tussen 07:00-23:00	klachten lesvluchten tussen 07:00-23:00	klachten nachtvl. tussen 23:00-06:00	klachten totaal	
	totaal:	74	10	550	363	2	925
	Beek	1	0	1	0	0	1
	Brunssum	6	3	41	1	0	45
	Echt-Susteren	2	0	1	9	0	10
	Gulpen-Wittem	5	0	51	1	0	52
	Heerlen	1	0	12	0	0	12
	Maastricht	15	6	20	27	0	53
	Margraten	2	1	4	0	1	6
	Meerssen	16	0	194	243	0	437
	Nuth	1	0	1	0	0	1
	Onderbanken	4	0	6	0	0	6
	Roerdalen	11	0	2	70	0	72
	Schinnen	3	0	4	0	0	4
	Sittard-Geleen	2	0	1	2	0	3
	Vaals	1	0	4	0	0	4
	Valkenburg a/d Geul	4	0	208	10	1	219

tabel 1c. Aantal klachten per klager in het 2^e kwartaal 2010 onderverdeeld in verschillende categorieën

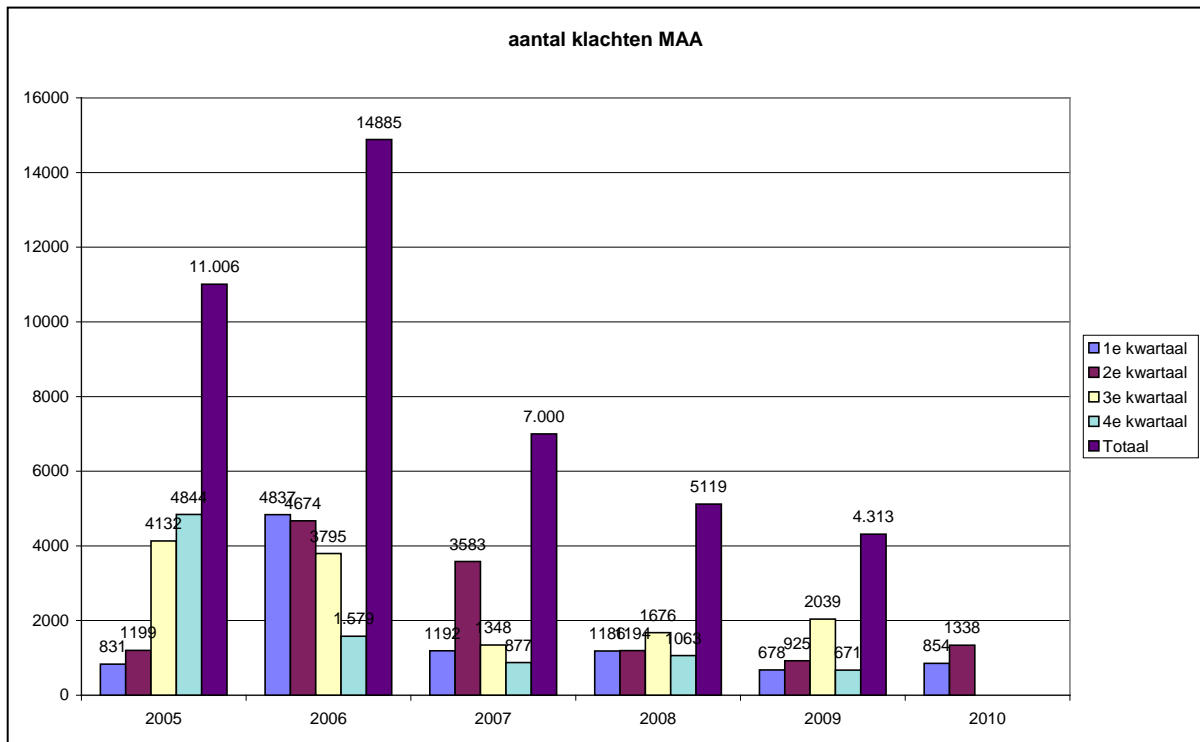
aantal klachten per klager in het 2 ^e kwartaal 2010	aantal klagers per gemeente	klachten overige vl. tussen 06:00-07:00	Klachten overige vl.tussen 07:00-23:00	klachten lesvluchten tussen 07:00-23:00	klachten nachtvl. tussen 23:00-06:00	klachten totaal	
0-20	totaal:	113	10	163	172	37	382
	Beek	8	1	6	3	3	13
	Brunssum	5	0	14	4	0	18
	Echt-Susteren	2	0	1	2	0	3
	Eijsden	1	0	8	0	0	8
	Gulpen-Wittem	10	0	25	2	3	30
	Heerlen	4	0	9	0	0	9
	Maastricht	9	1	17	14	2	34
	Margraten	5	2	13	4	7	26
	Meerssen	36	0	21	75	22	118
	Onderbanken	6	1	10	0	0	11
	Roerdalen	5	0	3	29	0	32
	Schinnen	10	4	14	5	0	23
	Sittard-Geleen	3	0	7	10	0	17
	Valkenburg a/d Geul	7	1	11	24	0	36
	Voerendaal	2	0	4	0	0	4
20-50	totaal:	11	1	138	171	3	313
	Echt-Susteren	1	0	1	48	0	49
	Gulpen-Wittem	1	0	22	1	0	23
	Maastricht	1	0	21	0	1	22
	Meerssen	4	0	29	73	1	103
	Roerdalen	1	0	1	35	0	36
	Schinnen	1	1	12	13	0	26
	Sittard-Geleen	1	0	20	1	0	21
	Valkenburg a/d Geul	1	0	32	0	1	33
50 of meer	totaal:	4	1	410	226	6	643
	Meerssen	3	1	187	214	4	406
	Valkenburg a/d Geul	1	0	223	12	2	237
Totaal		128	12	711	569	46	1338

tabel 1d. **Aantal klachten per klager in het 2^e kwartaal 2009 onderverdeeld in verschillende categorieën.**

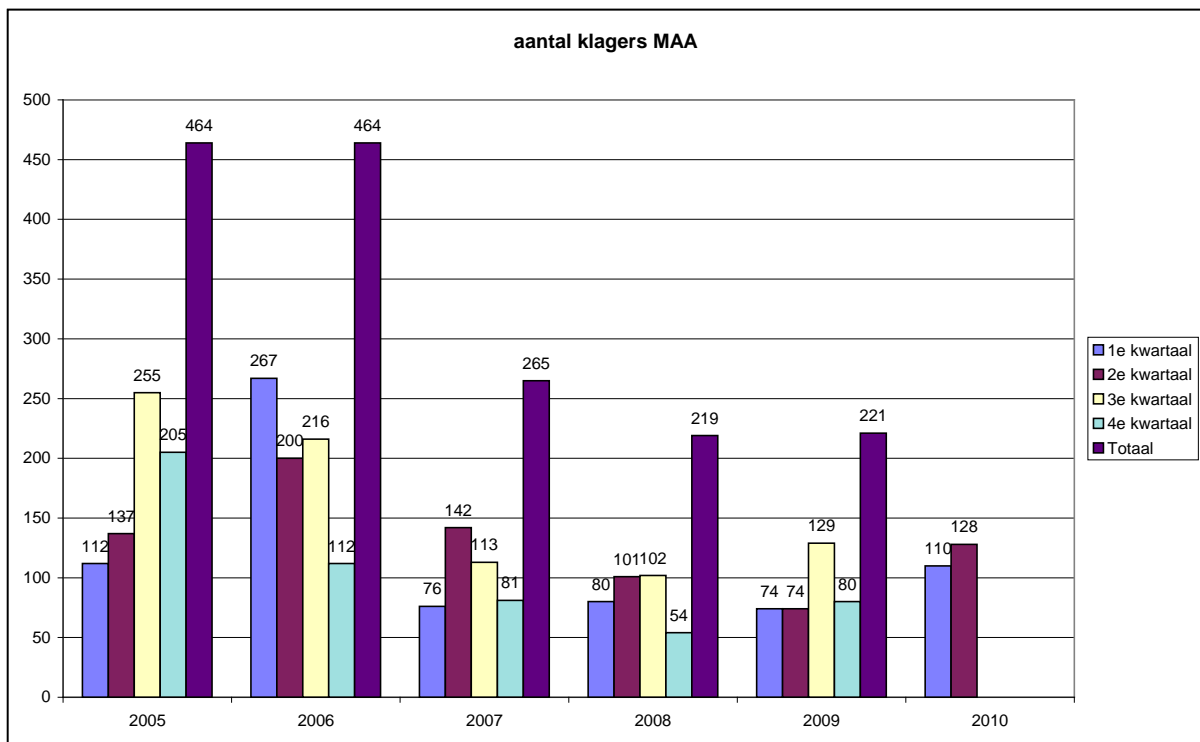
aantal klachten per klager in het 2 ^e kwartaal 2009	aantal klagers per gemeente	klachten overige vl. tussen 06:00-07:00	Klachten overige vl.tussen 07:00-23:00	klachten lesvluchten tussen 07:00-23:00	klachten nachtvl. tussen 23:00-06:00	klachten totaal	
0-20	totaal:	66	10	102	97	1	210
	Beek	1	0	1	0	0	1
	Brunssum	5	3	18	1	0	22
	Echt-Susteren	2	0	1	9	0	10
	Gulpen-Wittem	4	0	5	0	0	5
	Heerlen	1	0	12	0	0	12
	Maastricht	14	6	17	5	0	28
	Margraten	2	1	4	0	1	6
	Meerssen	12	0	21	9	0	30
	Nuth	1	0	1	0	0	1
	Onderbanken	4	0	6	0	0	6
	Roerdalen	11	0	2	70	0	72
	Schinnen	3	0	4	0	0	4
	Sittard-Geleen	2	0	1	2	0	3
	Vaals	1	0	4	0	0	4
	Valkenburg a/d Geul	3	0	5	1	0	6
20-50	totaal:	5	0	114	24	0	138
	Brunssum	1	0	23	0	0	23
	Gulpen-Wittem	1	0	46	1	0	47
	Maastricht	1	0	3	22	0	25
	Meerssen	2	0	42	1	0	43
50 of meer	totaal:	3	0	334	242	1	577
	Meerssen	2	0	131	233	0	364
	Valkenburg a/d Geul	1	0	203	9	1	213
Totaal		74	10	550	363	2	925

Trends.

Grafiek 2. Visualisering klachten per kwartaal over de periode 1^e kwartaal 2005 t/m 2^e kwartaal 2010.



Grafiek 3. Visualisering klagers per kwartaal over de periode vanaf 1^e kwartaal 2005 t/m 2^e kwartaal 2010.



BIJLAGE

Algemeen.

tabel 2. Aantal vliegbewegingen “overige” dagvluchten, lesvluchten en nachtvluchten in het 2^e kwartaal.

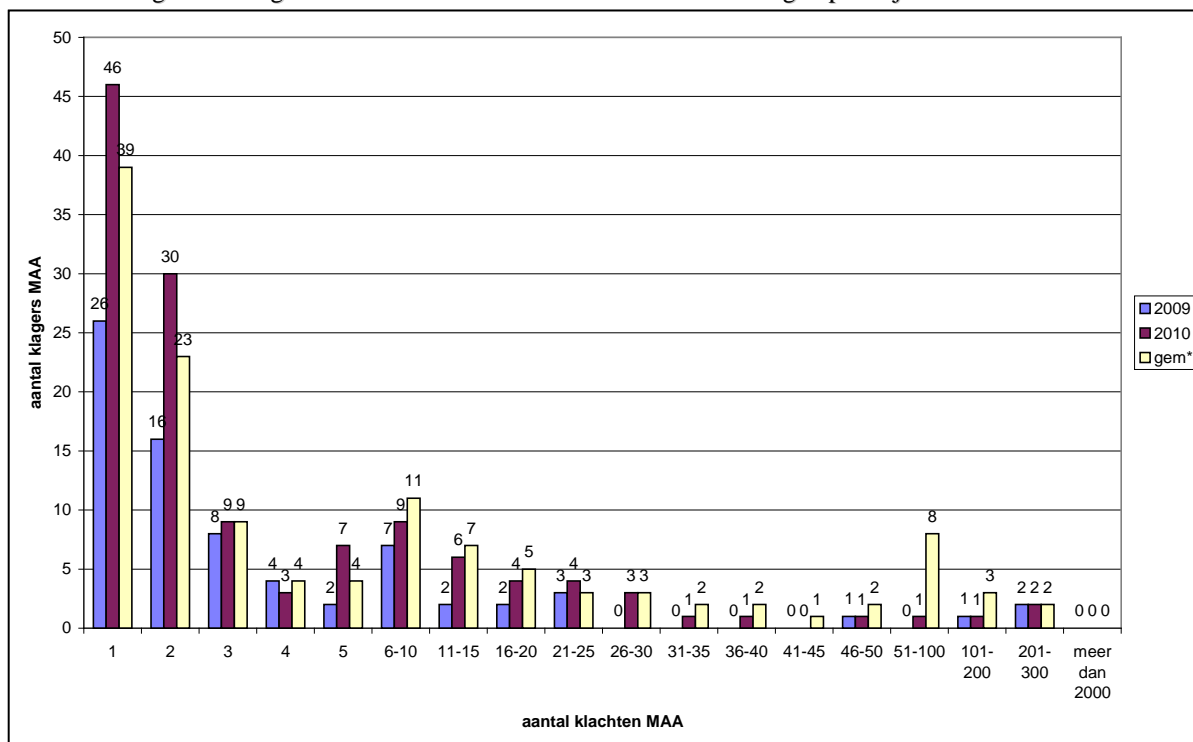
	Overige dagvluchten 06:00-23:00 uur		Lesvluchten 07:00-23:00 uur		Nachtvluchten 23:-06:00 uur	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
April	713	626	2854	2644	0	2
Mei	719	819	1742	2356	1	7
Juni	867	964	2181	2155	0	1
Totaal	2299	2409	6777	7155	1	10

tabel 3. Aantal klachten en klagers in het 2^e kwartaal.

	Aantal klachten MAA			Aantal klagers MAA		
	2009	2010	%	2009	2010	%
April	271	315	+16	33	49	+48
Mei	281	488	+74	37	81	+119
Juni	373	535	+43	45	61	+36
Totaal	925	1338	+45	74	128	+73

In deze tabel wordt het aantal klachten over overlast als gevolg van vliegverkeer van of naar MAA in deze regio weergegeven. In de laatste kolom is het aantal klagers over MAA in het 2^e kwartaal weergegeven. Hierbij dient vermeld te worden dat iedere klager voor zowel de maand als voor het kwartaal slechts 1x geteld wordt. Het is daarom niet mogelijk het aantal klagers voor het totaalcijfer bij elkaar op te tellen. Uit de gegevens van tabel 3 blijkt dat het aantal klagers over vliegverkeer van of naar MAA in het 2^e kwartaal 2010 met 54 toeneemt (73%) ten opzichte van dezelfde periode in 2009. Het aantal klachten stijgt met 413 (45%).

Grafiek 1. Visualisering van het klachtenpatroon in het 2^e kwartaal.
gem* = de gemiddelde waarde in het 2^e kwartaal over de afgelopen 5 jaar.



Uit onderzoek van de klachten blijkt, dat van de 1338 klachten over vliegverkeer van of op weg naar MAA, 1335 keer 'geluid' en/of 298 keer 'laagvliegen', en/of 256 keer 'uitstoot', en/of 12 keer stank, en/ of route 81 keer 'route', en/of 66 keer 'trilling' en/of 36 keer 'angst' en/of 5 keer 'overig' als oorzaak van overlast wordt genoemd. Opgemerkt dient te worden dat wanneer er gesproken wordt over 'laagvliegen' dit niet wil zeggen dat een toestel ook daadwerkelijk te laag gevlogen heeft, het gaat hier om overlast zoals deze door de klager ervaren wordt. Hetzelfde geldt wanneer er gesproken wordt van 'afwijkende route' bij vertrek. Hoewel een toestel kan afwijken van de route die de klager gewend is, wil dit niet zeggen dat het toestel ook buiten het tolerantie gebied gevlogen heeft. Zie § Trackoffenders. Onder 'overig' wordt verstaan: Irritatie door lesvliegen boven de woonkernen Montfort en St.Odiliënberg gemeente Roerdalen; Constante hinder klein lesverkeer boven Geleen; Vliegverkeer boven niet geïsoleerde woning in Meerssen.

Tabel 4. Visualisering van voorgaande tekst. *) Een klacht kan meerdere oorzaken hebben.

Overzicht oorzaak klachten	2009	2010
Totaal aantal klachten*	925	1338
Geluid	925	1335
Laagvliegen	183	298
Uitstoot	27	256
Stank	8	12
Afwijkende route	64	81
Trillingen	48	66
Angst	25	36
Warmdraaien	0	2
Proefdraaien	10	2
Grondlawai	0	0
Vogelverschriksysteem	0	0
Trackoffender	0	0
Overig	4	4

Overige vluchten: vliegbewegingen en klachten

Tabel 5. Aantal klachten in relatie tot aantal vliegbewegingen van overige vluchten binnen de openstellingsuren in het 2^e kwartaal.

	Aantal vliegbewegingen overige vluchten			Aantal klachten MAA			Aantal klagers MAA			
	2009	2010	%	2009	2010	%	2009	2010	%	
April	Totaal	713	626	-12	172	196	+14	26	36	+38
	6-7 uur				2	3				
	7-23 uur				170	193				
Mei	Totaal	719	819	+14	202	253	+25	28	47	+68
	6-7 uur				3	6				
	7-23 uur				199	247				
Juni	Totaal	867	964	+11	186	274	+47	34	50	+47
	6-7 uur				5	3				
	7-23 uur				181	271				
Kwartaal	totaal	2299	2409	+5	560	723	+29	58	87	+50
	6-7 uur				10	12				
	7-23 uur				550	711				

Tabellen 6 a,b,c en d. Aantal klachten in relatie tot aantal vliegbewegingen van bepaalde zware typen vliegtuigen binnen openstellinguren in het 2^e kwartaal. Getal tussen haakjes is het % van het totaal aantal bewegingen c.q. klachten over 'overige vluchten' van MAA, per maand/ kwartaal.

April	Bewegingen		klachten	
	2009	2010	2009	2010
A310 serie	46	56	29	40
A320 serie	4	8	1	6
AN12 serie	0	2	0	0
AN26 serie	2	2	0	2
B737 serie	112	110	67	53
B747 serie	82	77	48	59
totaal	246 (35%)	255 (41%)	145 (84%)	160 (81%)

tabel 6a.

Mei	Bewegingen		Klachten	
	2009	2010	2009	2010
A310 serie	44	52	34	32
A320 serie	8	16	2	1
AN12 serie	0	2	0	0
AN26 serie	0	0	0	0
B737 serie	172	209	81	81
B747 serie	80	69	66	69
totaal	304 (42%)	348 (42%)	183 (91%)	183 (72%)

tabel 6b.

Juni	Bewegingen		klachten	
	2009	2010	2009	2010
A310 serie	34	55	20	38
A320 serie	18	10	5	2
AN12 serie	6	4	7	3
AN26 serie	0	0	0	0
B737 serie	155	222	49	110
B747 serie	78	60	56	73
totaal	291 (34%)	351 (36%)	137 (74%)	226 (82%)

tabel 6c.

2^e kwartaal	Bewegingen		Klachten	
	2009	2010	2009	2010
A310 serie	124	163	83	110
A320 serie	30	34	8	9
AN12 serie	6	8	7	3
AN26 serie	2	2	0	2
B737 serie	439	541	197	244
B747 serie	240	206	170	201
totaal	841 (37%)	954 (40%)	465 (83%)	569 (79%)

tabel 6d.

Tabel 5. geeft de relatie weer tussen het aantal vliegbewegingen van ‘overige vluchten’ binnen de openstellingsuren en het aantal klagers en klachten over deze bewegingen.

Hoewel al het vliegverkeer in beginsel tot overlast kan leiden, bepalen vliegbewegingen met zware hoofdstuk III- en propellervliegtuigen het aantal klachten in overwegende mate. Toe- of afname van deze categorieën kan nogal eens van invloed zijn op het klachtenpatroon. De invloed van bepaalde categorieën op het aantal klachten komt in tabel 6a t/m d tot uitdrukking. Getal tussen haakjes is het percentage van het totaal aantal bewegingen c.q. klachten van MAA per maand/ kwartaal.

Klachten over ‘overige dagvluchten’ hebben met name betrekking op vertrekkende zware toestellen richting zuid (baan 21):

- de LNO 2B vertrekprocedure, vertrek van baan 21 en vervolgens richting Gulpen kan voor overlast zorgen in zowel de gemeente Meerssen als in Valkenburg aan de Geul, Margraten en Gulpen-Wittem.

- de NETEX 1B vertrekprocedure, vertrek van baan 21 en vervolgens in Noordoostelijke richting (Jabeek) en de OSGOS 1B vertrekprocedure, vertrek baan 21 eveneens via Jabeek en vervolgens in Noordelijke richting kunnen overlast veroorzaken in Meerssen en Valkenburg aan de Geul.

Aankomsten over het Heuvelland richting Sittard, Geleen en Beek (baan 21) kunnen klachten veroorzaken uit Gulpen-Wittem en Valkenburg aan de Geul, aankomsten vanuit het zuiden (baan 03) uit Valkenburg aan de Geul, Maastricht en Meerssen.

Overige” dagvluchten nemen toe van 2299 naar 2409 (5%), bewegingen met zware toestellen, die in hoge mate verantwoordelijk zijn voor klachten, nemen eveneens toe namelijk van 841 in '09 naar 954 in '10 (13%). Klachten over “overige” dagvluchten stijgen van 560 naar 723 (29%), klagers over “overige” dagvluchten nemen toe van 58 naar 87 (50%).

Een toename van klagers en klachten is te vinden in de categorieën 0-20, 20-50 en 50 of meer klachten per klager per kwartaal.(zie tabellen 1a t/m d).

Lesvluchten: vliegbewegingen en klachten

tabel 7. Aantal klachten in relatie tot aantal vliegbewegingen van lesvluchten in het 2^e kwartaal.

	Aantal vliegbewegingen lesvluchten			Aantal klachten lesvluchten			Aantal klagers lesvluchten		
	2009	2010	%	2009	2010	%	2009	2010	%
April	2854	2644	-7	99	114	+15	14	22	+57
Mei	1742	2356	+35	77	200	+160	11	30	+173
Juni	2181	2155	-1	187	255	+36	14	18	+29
totaal	6777	7155	+6	363	569	+57	28	51	+82

Tabel 7 geeft de relatie weer tussen het aantal vliegbewegingen van lesvluchten en het aantal klachten en klagers over deze bewegingen. Opgemerkt dient te worden dat bij het indienen van klachten over lesvluchten in tegenstelling tot klachten over nacht- en 'overige' vluchten, de klager het vaak ondoenlijk acht al de tijdstippen van overlast te vermelden. Bij deze categorie vluchten gaat het vooral om klachten over circuitvluchten: een constante bron van geluidhinder. De klager vermeldt dan de periode van overlast. Voor de klachtenbehandeling worden in dat geval twee klachten geregistreerd, nl. de vertrektijd van het lesvliegtuig behorende bij het begin en de vertrektijd van het vliegtuig behorende bij het eind van de periode van hinder. Indien de klager het aantal circuitbewegingen doorgeeft, dan worden deze (na controle met behulp van FANOMOS) als klachten geregistreerd.

Klachten over lesvluchten kunnen worden uitgesplitst naar klachten over vliegtuigen < 6 ton en > 6 ton MTOW en tevens naar soort lesbeweging namelijk circuitlesvluchten en lokale (= alle andere dan circuit) lesvluchten. Zie tabel 8.

Tabel 8. Uitsplitsing van de klachten over lesvluchten naar gewicht en soort lesbeweging in het 2^e kwartaal.

	Aantal klachten 2009	Aantal klachten 2010	%
< 6 ton MTOW	341	484	+42
> 6 ton MTOW	22	85	+286
circuit vluchten	185	164	-11
lokale vluchten	178	405	+127
totaal	363	569	+57

In het 2^e kwartaal 2010 zijn er 569 klachten over lesvluchten door 51 personen ingediend, in het 2^e kwartaal 2009 363 klachten door 28 personen, een toename van 57% respectievelijk 82%. Het aantal lesbewegingen neemt toe van 6777 in 2009 naar 7155 in 2010, 6%.

De klachten gaan voornamelijk over lokale lesvluchten met toestellen < 6 ton, 405 van de 569 klachten. Van de 164 klachten over circuitlesvluchten zijn 85 ingediend over circuitlesbewegingen met een B738 (in april en mei).

Nachtvluchten: vliegbewegingen en klachten

Tabel 9. Aantal klachten in relatie tot aantal vliegbewegingen buiten de openstellingsuren in het 2^e kwartaal.

	Aantal vliegbewegingen nachtvluchten			Aantal klachten nachtvluchten			Aantal klagers nachtvluchten		
	2009	2010	%	2009	2010	%	2009	2010	%
April	0	2		0	5		0	5	
start	0	1		0	5				
landing	0	1		0	0				
Mei	1	7		2	35		2	21	
start	1	6		2	29				
landing	0	1		0	6				
Juni	0	1		0	6		0	6	
start	0	1		0	6				
landing	0	0		0	0				
kwartaal	1	10		2	46		2	24	
start	1	8		2	40				
landing	0	2		0	6				

In tabel 9. wordt het aantal vliegbewegingen buiten openstellingsuren van of naar MAA weergegeven en tevens het aantal klagers en klachten over deze bewegingen.

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 danwel van de luchtvaarttechnische 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.

Vergelijken we het aantal vliegbewegingen van MAA buiten de openstellingsuren in het 2^e kwartaal 2010 met dat van dezelfde periode in 2009 dan zien we dat in 2010 10 nachtbewegingen hebben plaatsgevonden, waarover 46 klachten door 24 personen zijn ingediend en in 2009 1 nachtbeweging heeft plaatsgevonden, waarover 2 klachten door 2 personen zijn ingediend.

SID-afwijkingen

Gebleken is dat het begrip “trackoffender” tot enige onduidelijkheid leidt. Hierover is overleg geweest tussen IVW, LVNL en de Werkgroep. Naar aanleiding hiervan heeft de Werkgroep besloten voortaan te spreken van “SID afwijkingen” (afwijkingen van de standaard vertrekroute) in opdracht van of met toestemming van de LVNL en SID-afwijkingen zonder opdracht of toestemming van de LVNL. Alleen deze laatste categorie wordt voortaan als trackoffender aangeduid. Vanaf het 3^e kwartaal 2009 is deze wijziging integraal in het kwartaalrapport doorgevoerd. Met ingang van 1 oktober 2009 stuurt het klachtenbureau SKLZL alle trackoffenders voor onderzoek door naar IVW.

Tabel 10: Aantal door FANOMOS als SID-afwijking aangemerkte bewegingen in het 2^e kwartaal 2010

2 ^e kwartaal 2010		Totaal aantal SID-afwijkingen	waarvan in opdracht / met toestemming van LVNL	waarvan marginaal *	waarvan trackoffender
April	totaal	4	2	0	2
	jet	4	2	0	2
	prop	0	0	0	0
Mei	totaal	14	9	1	4
	jet	11	7	1	3
	prop	3	2	0	1
Juni	totaal	3	2	0	1
	jet	3	2	0	1
	prop	0	0	0	0
kwartaal	Totaal	21	13	1	7
	jet	18	11	1	6
	prop	3	2	0	1

De SID-afwijkingen zijn in FANOMOS voor de prop's geselecteerd op toestellen > 6 ton, IFR, niet zijnde cat. 004, 010, 012, 014; voor jet's op toestellen in alle gewichtsklassen.

* Onder marginale SID-afwijking wordt verstaan een SID die op basis van FANOMOS-criteria (gebaseerd op vlieghoogte nl. 6000 feet) wel als afwijking wordt aangemerkt, maar dat volgens LVNL-criteria (gebaseerd op luchtdruk nl. FL 60) niet is.

Tabel 11. Aantal door FANOMOS als SID-afwijking aangemerkte bewegingen in het 2^e kwartaal 2009

2 ^e kwartaal 2009		Totaal aantal SID-afwijkingen	waarvan in opdracht / met toestemming van LVNL **	waarvan marginaal **	waarvan trackoffender **
April	totaal	9			
	jet	8			
	prop	1			
Mei	totaal	4			
	jet	3			
	prop	1			
Juni	totaal	11			
	jet	10			
	prop	1			
kwartaal	Totaal	24			
	jet	21			
	prop	3			

De SID-afwijkingen zijn in FANOMOS voor de prop's geselecteerd op toestellen > 6 ton, IFR, niet zijnde cat. 004, 010, 012, 014; voor jet's op toestellen in alle gewichtsklassen. ** onderscheid m.i.v. 3^e kwartaal 2009

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. Zoals echter gesteld in artikel 17, eerste lid, van het Aanwijzingsbesluit dient de spreiding binnen een bepaalde marge plaats te vinden, het zgn. tolerantiegebied. Opgemerkt dient te worden dat overschrijding van het tolerantiegebied mogelijk is op last van de Luchtverkeersbeveiliging zoals gesteld in artikel 17, tweede lid, van het Aanwijzingsbesluit.

De Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) past middels aangescherpte interne regelgeving de SID's op MAA strakker toe. Dit betekent dat binnen de 35 Ke zone geen afwijkende instructie voor startend verkeer gegeven zal worden (uitgezonderd om veiligheidsredenen). Straalvliegtuigen mogen pas boven FL 60 van deze route afwijken, voor zwaardere propellervliegtuigen geldt een hoogte van 3500 ft MSL. Lichte propellervliegtuigen (< 6 ton kunnen op geringere hoogte een afwijkende instructie krijgen, echter pas buiten de 35Ke geluidzone). Het aangescherpte milieubeleid (inzake afwijkende instructies SID's) van de LVNL wordt gehandhaafd totdat in overleg tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en LVNL een definitief besluit is genomen over een uniforme regelgeving voor gecontroleerde burgerluchthavens in Nederland.

Met behulp van Fanomos constateren we dat het aantal SID afwijkingen in het 2^e kwartaal 2010 is afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2009, een daling van 24 naar 21. Van deze 21 vluchten zijn er 13 in opdracht van of met toestemming van de LVNL van de SID afgeweken.

De IVW/ Divisie Luchtvaart is belast met het onderzoek naar en interpretatie van SID-afwijkingen, dit is geen taak voor de SKLZL. In het Handhavingsvoorschrift MAA wordt de mogelijkheid genoemd om vluchten, door Fanomos als SID-afwijking aangemerkt en waarover bij de SKLZL klachten zijn ingediend, door de IVW te laten onderzoeken. Zoals afgesproken in de vergadering van de Werkgroep op 14 september 2009 stuurt het klachtenbureau SKLZL voortaan alle SID-afwijkingen **zonder** opdracht of toestemming van de LVNL, de zgn. trackoffenders, voor onderzoek door naar de IVW.

In het 2^e kwartaal 2010 zijn 7 trackoffenders voor nader onderzoek aan de IVW aangeboden.

Procedure klachtenbehandeling

De wijze van klachtbehandeling is neergelegd in een door de Milieucommissie Luchthaven Maastricht vastgestelde klachtenregeling.

Klachten kunnen bij het klachtenbureau telefonisch (043-365 20 20) of digitaal (www.kicl.nl) worden ingediend.

Schriftelijke reacties met klachten en vragen van omwonenden van de luchthaven worden ingediend bij de Milieucommissie. De afzender wordt een ontvangstbevestiging gestuurd. Vervolgens worden de schriftelijke reacties behandeld in de eerstvolgende vergadering van de Werkgroep Klachten en Hinderbeleid (WKH) van de Milieucommissie. Reacties met vragen of een bepaalde problematiek worden kort na de vergadering van de Werkgroep Klachten en Hinderbeleid beantwoord. Schriftelijke klachten zijn niet in de tabellen en grafieken opgenomen. Volgens de door de Milieucommissie Luchthaven Maastricht vastgestelde klachtenregeling dienen schriftelijke klachten binnen 3 maanden na ontvangst van de brief te zijn afgehandeld.

In het 2^e kwartaal van 2010 heeft de Milieucommissie Luchthaven Maastricht 2 schriftelijke reacties ontvangen. Deze zijn binnen de daarvoor bestemde tijd afgehandeld.

Bijlage: Overzicht klachten per gemeente met onderverdeling

naar woonplaatsen, -kernen en -wijken:

Bijlage kernen 2010 2e kwartaal.pdf

Begrippenlijst

S.K.L.Z.L.:	Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg. Een onafhankelijke stichting, die ten behoeve van de Milieucommissie Luchthaven Maastricht, de Commissie AWACS Limburg en de Luchtverkeerscommissie Niederrhein zorg draagt voor de registratie, analyse en behandeling van milieuklachten over vliegverkeer in de regio, tevens voor het beantwoorden van vragen en het verstrekken van informatie. Te bereiken onder tel. nr. 043-365 20 20 of via www.kicl.nl .
Klacht:	een door een klager bij het klachtenbureau gemelde ervaring van hinder of overlast veroorzaakt door vliegverkeer.
Klager: (klaagadres):	een adres van waaruit minstens een klacht is geuit, met de restrictie dat meerdere klachten van verschillende personen op een huisadres tot één en dezelfde klager (klaagadres) worden gerekend.
Extensie:	toestemming gegeven door de havenmeester om buiten de openstellingen van de luchthaven op te stijgen of te landen.
Nachtvluchten:	vluchten van of naar MAA tussen 23.00 uur en 06.00 uur, waarvoor een extensie verleend is.
Overige (dag)vluchten:	Dagvluchten tussen 06:00 en 23:00 uur, niet zijnde lesvluchten.
Vlucht:	een vlucht bestaat uit 2 vliegtuigbewegingen: een start en een landing.
Vliegtuig- beweging:	een start of een landing van een vliegtuig.
Lesvlucht:	Oefenvlucht voor het verkrijgen dan wel behouden van vliegvaardigheid. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een circuitlesvlucht en een lokale lesvlucht. Circuitlesvluchten vinden plaats in het circuitgebied, lokale lesvluchten buiten het circuitgebied.
A.T.C.- vertraging:	Air Traffic Control / Luchtverkeersbeveiliging Vertraging ontstaan door verkeersleidingstechnische oorzaken. Dit kan leiden tot een vertraging van het vliegschema.
Hoofdstuk III vliegtuigen:	Vliegtuiggeneratie met stillere straalmotoren. (o.a. B737-300/400/500, B747-300/400, B757, B767, B777, MD11, MD80-serie, alle types Airbus, FK 100/70 , DC8/ 70-serie)

Nieuwe ICAO aanduiding:	Voor o.a.: B703 : voorheen B707-300; B722 : voorheen B727-200; B732, B733, B734, B735, B737, B738 : voorheen B737-200/300/400/500/700/800; B742, B743, B744 : voorheen B747-200/300/400; DC86, DC87 : voorheen DC8/ 60/70 serie.
MTOW:	Maximum Take Off Weight
FANOMOS:	Flight track and Aircraft Noise Monitoring System
IFR:	Instrument Flight Rules. Regels voor verkeer dat op instrumenten vliegt.
SID:	Standard Instrument Departure. Dit is de standaard vertrekprocedure voor IFR- verkeer.
AIP:	Aeronautical Information Publication d.i. de luchtvaartgids.
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat.
IVW/Divisie Luchtvaart:	Afdeling Divisie Luchtvaart. Deze dienst, een onderdeel van de Inspectie Verkeer en Waterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, is verantwoordelijk voor toezicht op geluidzone en op de naleving van de gebruiksvoorschriften.
SID-afwijking:	een toestel dat de standaard-instrument -vertrekprocedure niet heeft uitgevoerd binnen het voor die procedure vastgestelde tolerantiegebied al dan niet in opdracht van de Luchtverkeersleiding.

Samenstelling van de werkgroep:

1. De heer G. Driessen Omwonenden Maastricht
2. Mevrouw M. Duijvestijn, Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg
3. De heer R. Jense, Maastricht Aachen Airport
4. Mevrouw R. Lichtenberg, Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg
5. Mevrouw R. Lommelen, Stichting Klachtentelefoon Luchtverkeer Zuid-Limburg
6. De heer J. Pas, Milieufederatie Limburg
7. De heer S. Paul, Luchtverkeersleiding Nederland
8. De heer P. Simons, Provincie Limburg (voorzitter)