

Waalre, 19 december 2025

Geachte secretaris LEO,

Graag wil ik het LEO op de hoogte brengen van de onderstaande mailing inclusief bijlage zoals verzonden aan het Air Mobility Command (AMC). Ik verzoek dit schrijven geanonimiseerd te uploaden als document 88-E bij de ingekomen stukken. Het AMC heeft mij geadviseerd de bewonersvertegenwoordiging te vragen of zij bereid zijn bij het LEO een verzoek in te dienen om mijn bezwaren over de RIC kwartaalrapportages op de agenda te plaatsen.

Op persoonlijke titel



Cc: Dhr. Hoeks, AMC

Geachte heer Hoeks

Deze week werd ik geattendeerd op aanbiedingsbrief Q2 rapportage 2024 ([Documenten | Samen op de hoogte](#)), die suggereert dat het ministerie van Defensie eindverantwoordelijk is voor de oplevering van de kwartaalrapportages geluidhinder meldingen op vliegbasis Eindhoven en Eindhoven Airport aan het LEO.

Ik heb in sinds medio 2024 bezwaar gemaakt tegen de kwartaalrapportage en dan met name tegen de vergelijking van oude en nieuwe generatie vliegtuigen in deze rapportages. Ik heb bezwaar gemaakt zowel tegen het format van de grafieken, dat door het Regionaal Informatie Centrum (RIC) voor 2024 is gebruikt, als ook tegen de grafieken en claims in het nieuwe rapportage format van het RIC voor 2025. Ik verwijs hiervoor naar de vier brieven, die als nummer 88a t/m 88d, die zijn opgenomen bij de ingekomen stukken.

In de kern komt mijn bezwaar neer op 2 punten:

1. **Het ontbreken van representativiteit:** er zijn veel melders met een gering aantal meldingen (dit is ook waar het RIC toe oproept) en er zijn weinig melders met heel veel meldingen. Dit leidt tot een sterk asymmetrische distributie van de meldingen, dat niet voorkomen kan worden door een groepje "veel-melders" met >500 meldingen per kwartaal uit de data te verwijderen. Zie hiervoor de mail hieronder met het daarbij behorende bijgevoegde doorrekeningen.
2. **Het ontbreken van vergelijkbaarheid:** De data zijn niet gecorrigeerd voor confounders door verschillen in het tijdstip van vliegen, vliegroutes, aantallen van type vliegtuigen etc. en kunnen derhalve niet direct met elkaar worden vergeleken.

Daarnaast is het opvallend dat het RIC alleen vergelijking maakt met "voorgangers", terwijl in 2030 meer dan 50% van de nieuwe generatie vliegtuigen geen opvolging is van een voorganger (Bijvoorbeeld B738 Transavia wordt hoofdzakelijk A321neo; A320 WizzAir wordt hoofdzakelijk A321neo).

Ik schets graag kort de geschiedenis:

In juli 2024 heb ik het Regionaal informatie Centrum informeel op de grafieken aangesproken, gevolgd door een (ook informele) mail aan toezichthouder, Dhr. Weekers in augustus 2024. Uiteindelijk heb ik besloten om in oktober 2024 een formeel bezwaar in te dienen bij Dhr. Depla, voorzitter van het LEO. In november 2024 hebben Dhr. Depla en Dhr. Weekers mij laten weten dat mijn bezwaar door Dhr. Weekers in behandeling zal worden genomen. Dhr. Weekers heeft het RIC om reactie gevraagd. In de reactie van het RIC (november 2024) ontbreekt inhoudelijke argumentatie en beroept het RIC zich op het feit dat zij vinden dat zij dergelijke analyses mogen doen, omdat ze geen conclusies trekken. Dat doen ze echter wel, namelijk zelfs numeriek. Na het vertrek van Dhr. Weekers in januari 2025 is mijn bezwaar overgedragen aan Mevr. Sjouw. In januari 2025 heeft de klankbordgroep Meldingen van het LEO mij telefonisch laten weten dat het RIC niet bereid is de kwartaal rapportages van 2024 te rectificeren, maar wel bezig is met een nieuw rapportageformat. In april 2025 heeft Mevr. Sjouw mij laten weten zich statutair alleen verantwoordelijk te voelen voor het jaarverslag en niet voor de kwartaalrapportages. Tevens heeft ze aangegeven wel op mijn bezwaar terug te komen in het oplegvel behorende bij het jaarverslag 2024 voor de LEO vergadering van 19 juni 2025. Hierin is mijn bezwaar als los punt opgenomen om in de komende maanden nog verder met de klankbordgroep te bespreken. Tot op heden heb ik geen reactie van noch Mevr. Sjouw, noch Dhr. Depla mogen ontvangen. Ik ben dan ook zeer verbaasd dat ik 2 weken geleden toevallig op SamenopdeHoogte een nieuwe meldingsprocedure versie september 2025, gepubliceerd zag met de volgende passage:

6. Rapportage Per kwartaal worden de geregistreerde meldingen verwerkt in een rapportage aan het LEO. In de jaarrapportages worden patronen, trends en bijzonderheden vermeld. De vorm van de rapportages en het type analyses zijn vastgesteld door het LEO. De rapportages worden gepubliceerd op www.samenopdehoogte.nl

Met klem wil ik aangeven dat de introductie van nieuwe generatie vliegtuigen belangrijk is en een stap voorwaarts, echter de mate van impact hiervan op geluidsbelasting en ervaren geluidshinder in de omgeving van Eindhoven kan en moet op een zorgvuldige manier worden vastgesteld. De data van het meldingenportaal zijn hiervoor niet geschikt en de kwartaalrapportages dienen te worden gerectificeerd. Dit staat los van het feit dat het meldingenportaal BurenApp een nuttig instrument is, zoals ik ook eerder in een van mijn brieven heb aangegeven.

Het is mij niet bekend of u van bovenstaande op de hoogte bent, maar ik hoop dat u dit met kolonel Boissevain deelt en dat het ministerie van Defensie hierin verantwoordelijkheid neemt.

Met vriendelijke groet,



Bijlage 1: berekeningen ontbreken representativiteit

ONTBREKENDE REPRESENTATIVITEIT IN KWARTAALRAPPORTAGES 2024 RIC

- 74% van de vorm van onderstaande grafieken wordt bepaald door slechts 4,8% van de melders
- 80% van alle melders draagt slechts 6,7% bij aan deze grafieken

Bijlage: screenshots kwartaal rapportages

Q1 2024

Vorig jaar lag het vlootvernieuwingpercentages over het gehele jaar in 2023 op 17%, bereikt eindelijk het laatste kwartaal een vlootvernieuwingpercentage van 22% kemle. Voor het eerste kwartaal in 2024 lag het percentage vlootvernieuwing op 23% van alle vluchten van Eindhoven Airport.

Aantal meldingen per vliegbeving
Huidige vs. nieuwe generatie toestellen in Q1 '24

Het RIC heeft op het component vlootvernieuwing een korte analyse gedaan, waarop te zien is wat nu het verschil is in het aantal meldingen per type vliegtuig (huidig - lichtblauw of nieuwe donkerblauw), in alle gevallen zien we dat de nieuwe generatie vliegtuigen ook daadwerkelijk gemiddeld minder meldingen opleveren.

Q2 2024

Aantal meldingen per vliegbeving
Huidige vs. nieuwe generatie toestellen in Q2 '24

Voor de tweede maal heeft het Regionaal Informatie Centrum een korte analyse uitgevoerd om te kijken of het effect van deze vlootvernieuwing ook zichtbaar is in de gekachinder meldingen. Hiervoor is gekleken naar het aantal gekachinder meldingen per vliegbeving per vliegtuigtype wat in het tweede kwartaal is ontvangen. Hierbij zien we bij alle type vliegtuigen een lichte stijging van het aantal meldingen per vliegbeving t.o.v. Q1 2024. Wanneer de resultaten van de huidige (licht blauw) en nieuwe generatie (donker blauw) naast elkaar worden gezet, blijkt dat de nieuwe generatie vliegtuigen in alle gevallen minder gekachinder meldingen opleveren. Dit verschil uitgedrukt in procent is vergelijkbaar met de resultaten uit Q1 2024. Hierbij moet worden opgetekend dat er mogelijk ook nog andere factoren van invloed kunnen zijn op deze resultaten, zoals bijvoorbeeld het tijdstip van de dag.

Q3 2024

Eindhoven Airport heeft als eerste om de gekachtoelasting in 2024 met 30% te hebben verlaagd t.o.v. 2019. Dit doel kan mede worden behaald door de inzet van nieuwere, stillere vliegtuigen door luchtvaartmaatschappijen. De luchthaven probeert de inzet van deze type vliegtuigen actief te stimuleren door het differentieren van de horengedelen en deze te verlagen voor schonere en stillere vliegtuigen. Meer informatie hierover leest u op de [website van Eindhoven Airport](#).

De vlootvernieuwing bereikte in de eerste drie kwartalen van 2024 een percentage van 20,4%, tegen 16,8% in dezelfde periode vorig jaar. Hoe deze ontwikkeling zich vervolgens vertoelt tot het aantal meldingen per vliegbeving naar vliegtuigtype is in onderstaande figuur uitgewerkt. Hierbij zijn de huidige generatie vliegtuigen in lichtblauw aangeduid en de nieuwe generatie vliegtuigen in donkerblauw. **N.b. meerdere parameters hebben hier invloed op (tijdstip van de dag, vertrekroute, etc.)**

Aantal meldingen per vliegbeving
Huidige vs. nieuwe generatie toestellen in Q3 '24

Q4 2024

De vlootvernieuwing bereikte over 2024 een percentage van 20,4%, tegen 17,5% in 2023. Hoe deze ontwikkeling zich vervolgens verhoudt tot het aantal meldingen per vliegbeving per vliegtuigtype is in onderstaande figuur uitgewerkt. Hierbij zijn de huidige generatie vliegtuigen in lichtblauw aangeduid en de nieuwe generatie vliegtuigen in donkerblauw. **N.b. meerdere parameters hebben hier invloed op (tijdstip van de dag, vertrekroute, etc.), onderstaand figuur geeft dan ook slechts een indicatie hoe de hinderervaring is per vliegtuigtype en dient niet te worden gebruikt om conclusies te trekken.**

Aantal meldingen per (civiele) vliegbeving
Huidige vs. nieuwe generatie toestellen (incl. gemiddelde) in Q4 '24

Kwartaalrapportages

	2024 Q1				2024 Q2				2024 Q3				2024 Q4			
	melder	%	meldingen	%	melder	%	meldingen	%	melder	%	meldingen	%	melder	%	meldingen	%
>500	2	0,5%	2703	29,9%	4	0,8%	4604	33,2%	4	0,7%	5054	37,5%	3	1,1%	3849	44,6%
201-500	10	2,7%	2899	32,0%	13	2,7%	4409	31,8%	11	2,0%	4056	30,1%	5	1,8%	1637	19,0%
101-200	7	1,9%	950	10,5%	9	1,8%	1259	9,1%	6	1,1%	850	6,3%	6	2,1%	909	10,5%
51-100	7	1,9%	512	5,7%	19	3,9%	1376	9,9%	14	2,6%	1151	8,5%	13	4,6%	906	10,5%
26-50	19	5,1%	700	7,7%	24	4,9%	848	6,1%	18	3,3%	649	4,8%	11	3,9%	376	4,4%
11-25	33	8,9%	575	6,4%	30	6,1%	512	3,7%	45	8,3%	807	6,0%	28	9,9%	439	5,1%
1-10	294	79,0%	714	7,9%	390	79,8%	862	6,2%	442	81,9%	926	6,9%	218	76,8%	511	5,9%
	372	1	9053	1	489	1	13870	1	540	1	13493	1	284	1	8627	1
	19	5,1%		72,4%	26	5,3%		74%	21	3,9%		73,8%	14	4,9%		74,1%

optefout in de RIC tabel

ONTBREKENDE REPRESENTATIVITEIT IN KWARTAALRAPPORTAGES 2025 RIC ONDANKS DAT IN DE KWARTAALRAPPORTAGES VEELMELDERS MET >500 MELDINGEN NIET MEEGETELD WORDEN (RODE GETALLEN).

- 75 % van de vorm van de grafieken waarin oude en nieuwe generatie vliegtuigen met elkaar worden vergeleken, wordt bepaald door slechts 14,5% van de melders.
- 65% van alle melders draagt slechts 6,4% bij aan deze grafieken

	2025 Q1				2025 Q2				2025 Q3			
	melder	%	meldingen	%	melder	%	meldingen	%	melder	%	meldingen	%
>500	5		4440		9		8931		13		12184	
201-500	10	4,8%	3160	44,9%	13	2,8%	3711	33,1%	18	3,3%	5577	35,9%
101-200	10	4,8%	1404	20,0%	16	3,5%	2007	17,9%	30	5,5%	4286	27,6%
51-100	13	6,2%	834	11,9%	32	6,9%	2232	19,9%	32	5,8%	2206	14,2%
26-50	22	10,5%	795	11,3%	39	8,4%	1394	12,4%	42	7,7%	1493	9,6%
11-25	29	13,8%	495	7,0%	59	12,8%	1046	9,3%	54	9,8%	893	5,8%
1-10	126	60,0%	343	4,9%	303	65,6%	836	7,4%	373	67,9%	1063	6,9%
	210	1	7031	1	462	1	11226	1	549		15518	
	33	15,7%		77%	61	13,2%		70,8%	80	14,6%		77,8%

Toelichting

In de volgende analyse is gekeken naar het aantal vliegbewegingen, meldingen en unieke melders voor de top 10 meest voorkomende type vliegtuigen op Luchthaven Eindhoven.

Hiervan zijn 6 typen commercieel (paars) en 4 typen militair (grijs), samen goed voor 93% van het totaal aantal vliegbewegingen.

Om een waarheidsgetrouwe en representatieve analyse te kunnen uitvoeren zijn meldingen van melders met méér dan 500 meldingen per kwartaal niet meegenomen in deze analyse. ???

FIGUUR 11. AANTAL MELDINGEN PER VLIEGTUIGTYPE PER VLEIGBEWEGING

Grijs = militair / exclusief veelmelders > 500 p/kw

