SamenopdeHoogte, Luchthaven Eindhoven, Eersel
Air Mobility Command, Vliegbasis Eindhoven
Waalre, 3 augustus 2026

TER KENNISGEVING

Geachte mevrouw Geerars,
Geachte heer Boissevain,

Als direct betrokkenen bij de geluidhinderrapportages van het RIC attendeer ik u graag op onderstaande in verband met de keuze van het RIC om per 1 januari 2026 de vergelijking van het aantal meldingen per vliegtuigtype in de jaarrapportage (2025) en de kwartaalrapportages (vanaf 2026) te gaan baseren op melders met minder dan 500 meldingen per jaar.

1. **Nog slechts 40% van de specifieke meldingen over civiele vliegtuigen dragen bij aan de resultaten bij het vergelijken van de verschillende civiele Boeings en Airbussen**.

	inclusief alle meldingen				zonder >500 per kwartaal				zonder >500 per jaar	
meldingen	24Q1	24Q2	24Q3	24Q4	25Q1	25Q2	25Q3	25Q4	26Q1	26Q2
Totaal aantal meldingen	9053	13870	13493	8627	11471	20157	27702	15644		23363
Specifieke meldingen Civiel zoals vermeld in figuur 7					9639	17184	22088	12194		20119
Aantal civiele meldingen gebruikt voor figuren 10 en11					5416	8833	11840	6502		8001
% meldingen gebruikt voor figuren 10 en 11	ong. 87%	ong. 87%	ong. 87%	ong. 87%	56%	51%	54%	53%		40%

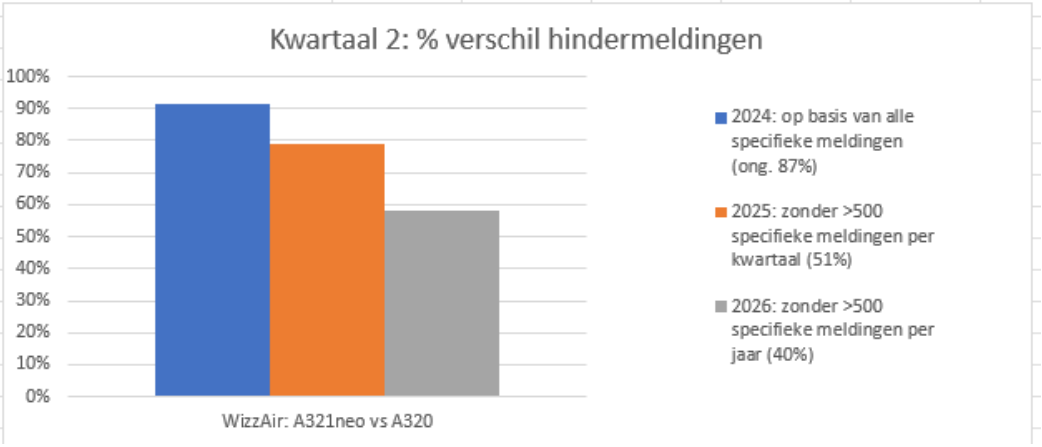
note: Q1 2026 is nog niet gerectificeerd, en daarom buiten beschouwing gelaten.

2. **Verwijdering van melders met <u>>500 meldingen/jaar</u> sluit nu enkele tientallen melders uit#**.
   Dit is significant ten opzichte van de beperkte groep melders die de vorm van de grafieken bepaalt (Brief december 2025, inspreken 30 maart LEO).
   In 2025 werden per kwartaal gemiddeld 8 melders uitgesloten bij <u>>500 meldingen/kwartaal</u>.

3. **Verwijderen van melders met <u>>500 meldingen/jaar</u> leidt tot ongelijkheid tussen gemeenten.**
   In gemeenten waar relatief veel vliegtuigen passeren worden melders eerder uitgesloten dan gemeenten waar minder vliegverkeer over vliegt. Omdat gemiddeld 90% (range 82-96%, 2013-2025) van de meldingen over vertrekkend vliegverkeer gaat heb ik ter illustratie onderstaande berekening op vertrekkend vliegverkeer gebaseerd.
   # starts zijn gebaseerd op de cijfers uit het stikstof dossier.

	percentage starts Referentiejaar 2019#	Aantal starts	uitsluiting meldingen uit RIC rapportage bij meldingspercentage van starts	Gemeenten onder de vertrekroutes
NOORD	0,27	6075	**8%**	**Eindhoven. Best, Son-west**
noordwest 12%	0,12	2700	19%	Oirschot, Oost West en Middelbeers
noordoost 15%	0,15	3375	15%	Son en Breugel, Nuenen
ZUID	0,73	16425	**3%**	**Veldhoven, Knegsel, Wintelre**
zuidwest 31%	0,31	6975	7%	Oost West en Middelbeers
zuidoost 42%	0,42	9450	5%	Eersel, Steensel, Riethoven, Waalre, Valkenswaard

4. **De resultaten in figuur 11 zijn instabiel.**
   Ter illustratie heb ik de verhouding van het gemiddeld aantal meldingen per A320 versus A321neo passage voor kwartaal 2 uit de RIC-rapportages van de jaren 2024, 2025 en 2026 vergeleken. De uitkomst is sterk afhankelijk van het aantal melders dat wordt uitgesloten.



   Zoals hierboven getoond suggereert het RIC dat een passage van een A321neo leidt tot gemiddeld 42% minder meldingen dan een passage van A320. Sinds 11 mei 2026 staan er nieuwe geluidspalen bij Eersel en Son. Deze palen meten alleen het geluid van vertrekkende vliegtuigen in oostelijke richting. De A320 en A321neo vliegtuigen gebruiken hoofdzakelijk deze runways 21-O en 03-O. De data van deze 2 palen (LAmax dB(A) Caspar Noise Lab metingen 11 mei tot 23 juli) tonen **slechts een verschil van -0,13 dB(A)** (123 metingen A320, 635 metingen A321neo, startverhouding zuid-noord 67%-33%). Ter controle is voor de gehele maand juni ook naar de LAmax metingen van alle 10 geluidspalen gekeken. Het verschil in LAmax in dB(A) tussen deze twee vliegtuigtypen was ook dan slechts -0,68 dB(A) (2132 vs 388 metingen), waarbij wel een grote mate van variatie tussen de geluidspalen opviel. **De resultaten voor Q2 2026, zoals door het RIC getoond in figuur 11 van Q2 2026, worden niet ondersteund door gemeten geluidsbelasting in LAmax dB(A).**

Het RIC baseert zich op een werkwijze en methodiek van het BAS voor Schiphol. Zoals aangegeven in deze brief en zoals door mij ook gepresenteerd op 30 maart in het LEO zijn voor Eindhoven Airport de meldingsdata door de scheve verdeling van de data niet geschikt om op deze manier oude en nieuwe generatie vliegtuigen te vergelijken. Dit staat los van het feit dat vlootvernieuwing (minder geluid of relatief meer passagiers bij gelijktijdige verzwaring) natuurlijk wel een stap voorwaarts is.

Deze brief is ter kennisgeving aan u en niet bedoeld voor een reactie dan wel verdere e-mail correspondentie.

Met vriendelijke groet

[redacted]

CC: Dhr. Cools en Dhr. Hoeks (AMC)