'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

Memo

Aan:	Luchthaven Eindhoven Overleg
Van:	Jan Willem Slijper – Voorzitter Werkgroep Geluid
Datum:	26 november 2025
Onderwerp:	Appreciatie werkgroep geluid

Aanleiding

In het LEO van 2 oktober 2025 hebben de ministeries van Defensie en I&W een voorstel gedaan hoe invulling te geven aan het advies van Van Geel over de afname van de civiele geluidbelasting op Eindhoven Airport. Dit voorstel ziet specifiek toe op het vastleggen van de door Van Geel geadviseerde afname van de geluidbelasting met 30% in 2030, ten opzichte van het referentiejaar 2019. Een belangrijk onderdeel van dit voorstel is een technisch voorstel waarmee ondanks het feit dat er geen luchthavenbesluit is, toch invulling kan worden gegeven aan het advies van Van Geel. In de *Notitie verankering reductie geluidbelasting* is dit verwoord. Gezien de complexiteit van dit voorstel is in het LEO van 2 oktober de werkgroep geluid verzocht deze notitie te behandelen en de bevindingen terug te koppelen aan het LEO van 4 december. Met deze notitie '*Appreciatie werkgroep geluid'* wordt door de werkgroep deze opdracht ingevuld. De notitie bestaat uit de onderdelen:

- Aanpak
- Beantwoording vraagstelling
- Toelichting van de voorzitter
- Bijlage Individuele beantwoording vragen

1. Aanpak

Gezien de complexiteit van het vraagstuk is door de werkgroep gekozen voor een behandeling in meerdere stappen. Deze aanpak is op hoofdlijnen gelijk aan de aanpak die destijds gehanteerd is bij het advies over de keuze voor NADP1/NADP2. Dit leidt in het onderhavige geval tot de volgende stappen.

Beeldvorming: 7 november
Op 7 november heeft in de werkgroep de nadruk gelegen op verdieping van de vraagstelling. Het voorstel is toegelicht en de werkgroepleden hebben hier vragen over kunnen stellen. Deze vragen zijn zoveel mogelijk behandeld en beantwoord, zodat de werkgroep zich een goed beeld heeft kunnen vormen over de inhoud en consequenties van het voorstel.

Aanvullende Schriftelijke vragenronde

De leden van de werkgroep zijn in de gelegenheid gesteld aanvullend schriftelijke vragen te stellen. Deze zijn 14 november beantwoord.

21 november Oordeelsvorming

In de *Notitie verankering reductie geluidbelasting* staan drie vragen die aan de werkgroep zijn voorgelegd:

- Delen de leden van de werkgroep dat met het bovengenoemde technische voorstel de ambitie van Van Geel om de geluidbelasting met 30% af te laten nemen verankerd kan worden binnen de huidige wettelijke kaders?

- Zijn er naast de genoemde aandachtspunten nog andere zaken die in het technische voorstel naar voren moeten komen?
- Ziet de werkgroep op korte of lange termijn risico's in de door bevoegd gezag voorgestelde werkwijze? Zo ja, welke?

Voorafgaand aan de behandeling van deze vragen is op 21 november nog aan de orde geweest of de bijeenkomst van 7 november plus de aanvullende beantwoording op 14 november voldoende basis bood om de bovenstaande de vragen te beantwoorden. Het antwoord daarop was positief, waarna aan ieder lid gevraagd is een antwoord te geven op de vraagstelling. In paragraaf 2. *Beantwoording vraagstelling* worden deze antwoorden op hoofdlijnen gegeven. In de bijlage is de beantwoording per individuele deelnemer te lezen.

Aanvullende Stappen

De voorzitter heeft naar aanleiding van deze bijeenkomst de appreciatie van de werkgroep over dit voorstel in deze notitie verwoord. De opinies van de diverse partijen zijn apart in de bijlage opgenomen. De werkgroepleden hebben aanvullend nog de gelegenheid hierop te reageren, deze reacties zijn waar het de eigen inbreng betreft overgenomen. De opmerkingen op het onderdeel toelichting van de voorzitter zijn of overgenomen of de voorzitter (het is immers zijn toelichting) heeft aan degene die de aanpassing gevraagd heeft aangegeven waarom hij de opmerking niet heeft overgenomen.

2. Beantwoording vraagstelling.

Het overall oordeel is:

- **Het technische voorstel biedt een goede basis om de ambitie in Van Geel -de geluidbelasting met 30% af te laten nemen- te verankeren binnen de huidige wettelijke kaders.**
- **Wel zijn er in de uitvoering een aantal aanvullende aandachtspunten.**
- **Ook worden door de werkgroep een aantal risico's onderkend. Deze betreffen onder andere de uitlegbaarheid, de timing, de ambtelijke capaciteit om dit voorstel verder te brengen, de juridische houdbaarheid en het feit dat bij dit voorstel gewerkt wordt met een mix van oud(er)e en nieuw(er)e gegevens.**

3. Toelichting van de voorzitter

Aan de werkgroep zijn een drietal vragen gesteld die door de werkgroep(leden) zijn beantwoord. Onderstaand ga ik als voorzitter hier wat dieper op in.

Uit de werkgroepbijeenkomsten komt naar voren dat alle deelnemers het technisch voorstel zien als een oplossingsrichting om de ambities van Van Geel te verankeren binnen de huidige wettige kaders en meer zekerheid te geven voor een langere periode. Het voorstel biedt, mits zorgvuldig geïmplementeerd, duidelijkheid naar alle partijen, geeft mogelijk rust voor de komende jaren, zodat hopelijk de aandacht zich meer kan concentreren op de uitvoering van de huidige afspraken en op het maken van een advies voor de periode na 2030.

Het voorstel kent wel een aantal (uitvoerings)aandachtspunten. Ik noem hier (niet limitatief): het wel of niet opnemen van een limiet op het aantal vliegbewegingen in

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

deze notitie, de getalsmatige uitwerking, het aantal in de notitie genoemde punten die nog uitgewerkt moeten worden en hoe om te gaan met een mogelijk toekomstige groeiruimte. Voor details verwijs ik naar de bijlage.

Ook zijn er een aantal risico's te onderscheiden. Als belangrijkste noem ik hier:

- Uitlegbaarheid
- Timing
- Ambtelijke capaciteit
- Juridische houdbaarheid
- De spanning tussen de nieuwste invoergegevens versus de laatste inzichten.

3.1. Uitlegbaarheid

Werkgroepleden vinden in algemene zin dat een voorstel goed uitlegbaar dient te zijn. Een aantal werkgroepleden uit hierover zijn zorgen, gelet op de technische begrippen en gehanteerde techniek. Die zorg is mijns inziens voorstelbaar. In het rapport van Van Geel uit 2020 staat op pag. 32: '*Voor buitenstaanders is de methodiek waarmee op dit moment de 35-Ke contour gehandhaafd wordt moeilijk uit te leggen*". Dat was in 2019 al het geval en dit voorstel maakt het er niet eenvoudiger op. Voor de meesten (en dat hoeven niet eens buitenstaanders te zijn) is de voorgestelde route waarbij in verschillende stappen met andere 'appendices' wordt gerekend – en waarbij in eerste berekeningsslag contouren groter worden, terwijl een kleiner wordende contour wordt verwacht – zeer moeilijk te begrijpen. Dit gekoppeld aan het toch al geringe vertrouwen dat burgers in de overheid hebben, maakt het uitleggen wat er wordt voorgesteld een serieuze opgave.

3.2. Timing

Er is haast, want het zou te prefereren zijn als we één en ander in de komende medegebruiksvergunning vanaf 2027 t/m 2030 kunnen vastleggen. Alleen dat kan ook een risico zijn omdat, alhoewel hier sprake is van een technisch voorstel, niet uit het oog moet worden verloren dat dit voorstel een onderdeel is van een vraagstuk waarvoor brede maatschappelijke belangstelling bestaat. De besluitvorming hierover krijgt – zoals het nu gepland is – zijn beslag in maart 2026: de maand van de gemeenteraadsverkiezingen. Het valt niet uit te sluiten dat – ondanks goede uitleg – de nuances van dit (technische) voorstel in het maatschappelijk en politieke domein niet geheel worden doorgrond.

3.3. Ambtelijke kwaliteit

Voor het verder brengen van dit voorstel is door de bevoegde gezagen nog werk doen. In de werkgroep geluid is vastgesteld dat de noodzakelijke capaciteit hiervoor nog niet gegarandeerd is. Dit ziet de werkgroep geluid als een risico.

3.4. Juridische houdbaarheid

Bij de presentatie van het rapport van Van Geel 'Opnieuw verbonden', was een van de woorden die op het titelblad stond 'Proefcasus'. Naar mijn mening past de weg die we nu inslaan hier perfect bij: samen zoeken naar een oplossing voor uitdagingen die we tegenkomen. In de werkgroep is aan de orde geweest in hoeverre deze aanpak juridisch standhoudt. Dat is niet op voorhand te zeggen, en sinds een paar jaar kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen zowel een medegebruiksvergunning als een luchthavenbesluit. De werkgroep onderkent wel het risico van mogelijke bezwaren, maar vindt dat

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

onvoldoende reden om van de voorgestelde ingeslagen weg af te zien.

3.5. Toekomstig aandachtspunt: De spanning tussen de nieuwste invoergegevens versus de laatste inzichten

Het voorstel biedt geen oplossing voor het feit dat sinds 2019 de tijd niet heeft stilgestaan en er relevante **laatste inzichten** zijn ontstaan die de berekening van de geluidbelasting beïnvloeden (zie kader). Dat kan men dit voorstel niet verwijten, immers daar is dit voorstel ook niet voor bedoeld. Dat neemt niet weg dat in de toekomst de afweging over het wel of niet inpassen van de laatste inzichten op één of andere wijze geborgd moet zijn en dat het LEO hierbij zijn advies moet kunnen geven.

Wat de problematiek versterkt is dat, zover te beoordelen, valt het merendeel van deze nieuwe inzichten leiden tot een **kleiner** geluidscontour. Een voordeel hiervan is dat het ruimtelijk beslag (35 KE en 20 KE contour) van de luchthaven feitelijk kleiner is, alleen hoe dit zijn weerslag kan krijgen in ruimtelijke procedures is onduidelijk.

Een serieuze – en naar mijn mening ook begrijpelijke – zorg van omwonenden hierbij is indien in de toekomst deze laatste inzichten in onvoldoende mate hun weerslag krijgen in de nieuwe appendices/berekeningen, de daardoor ontstane geluidsruimte benut kan worden voor het uitbreiden van het aantal vluchten, terwijl er feitelijk geen sprake is van een andere geluidbelasting, maar het wijzigen van de berekenwijze/invoergegevens. Parallel aan de implementatie van dit voorstel zijn voor de toekomst aanvullende afspraken hierover, maar ook over het toekomstig gebruik van meetgegevens in relatie tot berekeningen – feitelijk niet gerelateerd aan dit voorstel – mijns inziens noodzakelijk om voor dit voorstel voldoende maatschappelijk draagvlak te krijgen.

De nieuwste invoergegevens versus de laatste inzichten.

In de notitie '*Verankering reductie geluidbelasting*' wordt consequent gesproken over de **nieuwste invoergegevens**. Aangegeven wordt dat deze (nog) niet gebruikt kunnen worden vanwege het uitblijven van een gewijzigd luchthavenbesluit. Het technisch voorstel geeft – en dat is te prijzen – door een koppeling te maken tussen de appendices waarop gehandhaafd moet worden (14.0 t/m 14.3), en de invoergegevens die gebruikt zijn bij de berekeningen van het referentiescenario in het rapport van Van Geel, een richting waarmee toch gekomen kan worden tot een handhaafbare oplossing die in lijn ligt met de uitgangspunten van het rapport Van Geel.

Alleen in het rapport van Van Geel staat ook op pagina 32 "*Bovendien is het zo wanneer gestuurd gaat worden op een afname van geluidbelasting het noodzakelijk is om te werken met een nieuwe systematiek waarin **de laatste inzichten op het gebied** van geluid en prestatie van vliegtuigen helder en transparant worden meegenomen in de berekeningen.*"

Dit schreef Van Geel in 2019 en er zijn er tussen 2019 en 2025 een aantal 'nieuwe' inzichten ontstaan. Ik noem hier (overigens niet limitatief) derating, de optopping van geluid in de aangepaste appendices van bestaande toestellen, de effecten van conservatief berekenen in een dynamische modellering, het PAMV-rapport en de daarin geuite wens om berekeningen aan metingen te koppelen.

Deze – naar mijn mening – in het rapport van Van Geel gewenste aanpak om te werken met de **laatste inzichten** zijn deels niet verwerkt in de **nieuwste invoergegevens**. Overigens, moet ik hier opmerken, is deze situatie niet veel anders dan in vergelijkbare situaties waar beleid of wetgeving is vastgesteld. De ontwikkelingen die zich na deze vaststelling voordoen zijn natuurlijk niet opgenomen in hetgeen voorheen is vastgesteld. Zoiets kost tijd. Dit moet dan – als het kan en na zorgvuldige afweging – bij

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

toekomstige aanpassingen worden meegenomen. Het knelt – naar mijn mening – dat in deze situatie er sprake is van een situatie waarbij het zeer lang duurt voordat de laatste inzichten hun weerslag kunnen krijgen in nieuw beleid en wetgeving, terwijl tegelijkertijd Van Geel een jaarlijkse berekeningssystematiek impliceert om geluidsreductie te realiseren.

Schiermonnikoog 26-11-2025

Jan Willem Slijper

Voorzitter Werkgroep Geluid

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

4. Bijlage 1 Individuele beantwoording vragen

Vraag 1 Delen de leden van de werkgroep dat met het bovengenoemde technische voorstel de ambitie van Van Geel om de geluidbelasting met 30% af te laten nemen verankerd kan worden binnen de huidige wettelijke kaders?

Michelle van Waasdijk (Eindhoven Airport)	Ja
Klaas Kopinga (Omwonenden)	Ja, als de juiste invoergegevens gehanteerd worden. Als de vertaalslag daarvan heen en terug goed wordt gemaakt en daarop gehandhaafd wordt. Die vertaalslag staat wel goed in het voorstel.
Richard van Kroonenburg (Kempengemeenten)	Sluit zich aan bij Klaas. Goed voorstel.
Seyno Sluyterman (Omwonenden)	Een sceptisch ja.
Cees Beemer (omwonenden)	Ja, sluit zich aan bij Klaas. Mits de getallen goed uit te leggen zijn.
Dick Veenstra (Omwonenden)	Ja, met dank voor de creativiteit om dit dossier op gang te trekken.
Giel de Steur (Defensie)	De methodiek is zeker mogelijk. Het realistisch gehalte moeten onderbouwd worden.
Melchior Looijen (Transavia)	Op basis van notitie lijkt het technisch mogelijk
Gemeente Eindhoven (schriftelijke reactie)	Goed dat bevoegd gezag zoekt naar andere mogelijkheden om de reductie van geluidsbelasting te verankeren, nu een nieuw LHB voorlopig nog uitblijft. Helder dat uitgegaan wordt van een langjarigere medegebruiksvergunning en dat hiermee ook stapsgewijs gestuurd kan worden op het halen van de doelen zoals geformuleerd door Van Geel. Het voorstel zoals het er nu ligt biedt een goede basis en methode om toe te werken naar de verankering. De manier waarop de appendices gecombineerd worden lijkt de meest realistische weergave van de daadwerkelijke geluidsbelasting op te leveren en daarmee bij onze uitgesproken wensen aan te sluiten. Het zou goed zijn om een tussentijdse toets te doen om de gemeten waarden te vergelijken met de normen uit de nieuwe appendices.

	Goed dat ook gekeken wordt naar beperking van de groeiruimte om zo zowel tegemoet te komen aan de luchthaven als aan de omwonenden. Tegelijk moet de focus eerst liggen op het behalen van de 30% geluidsreductie. De referentie 2019 blijft een spannend punt.

Vraag 2: Zijn er naast de genoemde aandachtspunten nog andere zaken die in het technische voorstel naar voren moeten komen?

Michelle van Waasdijk (Eindhoven Airport)	Nee
Klaas Kopinga (omwonenden)	Het technische voorstel is redelijk compleet. Hoort een slot op het aantal vliegbewegingen in het technisch voorstel of niet?
Richard van Kroonenburg (Kempengemeenten)	Wacht op de getalsmatige onderbouwing van met name het referentiescenario.
Seyno Sluyterman (Omwonenden)	Wanneer is 30% gehaald? Daar moet een goede onderbouwing voor komen die uitlegbaar is naar achterban
Cees Beemer (Omwonenden)	Wat ik nog mis is een goed uitlegbaar proces wat te begrijpen is voor mij en mijn achterban. Heel veel waardering voor Eindhoven Airport om 2030 goed in te vullen.
Dick Veenstra (Omwonenden)	We moeten goed kijken naar waar we in de fase van dit traject staan? We zitten nog in het begin en deze discussie loopt voor mij nog erg door elkaar. Verder geen technische aanvulling op het voorstel.
Giel de Steur (Defensie)	Nee
Melchior Looien (Transavia)	Er staat nu een begrenzing in groeiruimte, dit betekent linksom of rechtsom een surplus en wat gebeurt daarmee? Van Geel heeft aangegeven: Wanneer aan de norm wordt voldaan blijft beperkte groei (circa 2,5%) mogelijk.

Ziet de werkgroep op korte of lange termijn risico's in de door bevoegd gezag voorgestelde werkwijze? Zo ja, welke?

Michelle van Waasdijk (Eindhoven Airport)	Ziet een risico met vertrek van Sander en de expertise bij I&W. Graag aandacht hiervoor vragen bij I&W. Sander zijn rol is nodig in het vervolgproces! Tweede risico: de tijd. Gezien de complexiteit. Het is ingewikkeld, heel veel aandachtspunten en er moet veel aandacht zijn voor communicatie, enz. Graag aandacht dat we er wel een beetje de snelheid in houden zodat we ergens halverwege 2026 een ontwerp medegebruiksvergunning hebben liggen waar nog op gereageerd kan worden.
Klaas Kopinga (Omwonenden)	Duidelijk voorstel tot 2030. Klaas Kopinga licht met twee figuren de zorgen die de omwonenden hebben toe. Er moet geen onterechte groeiruimte ontstaan. Daar moet de omgeving voor beschermd worden. Dit mag geen voorstel zijn om uitsluitend te sturen op geluid. Er lijkt zoveel ruimte door vlootvernieuwing dat er groei mogelijk is (zeer waarschijnlijk niet voor 2030). Het risico is de "leegte" na 2030. Hij zou toch graag lijntjes willen uitzetten die het vervolg na 2030 logisch maken. Het is door Cees Beemer een keer genoemd, de geluidmetingen waarvan bekend dat deze geen rol spelen bij de handhaving, maar het zou in de periode tussen nu en 2030 verstandig zijn om die metingen in verband te gaan brengen met het proces. Risico is dat we ons zo fixeren op 2030 dat we daarna in de leegte ploffen.
Richard van Kroonenburg (Kempengemeenten)	Wat betekent dit voorstel, de vertaling van cijfers, in de praktijk? De tijdsdruk die er op staat is een risico om op tijd de medegebruiksvergunning voor elkaar te boxen. Juridisch zie ik ook als risico en dat alsnog gebruik wordt gemaakt van bezwaar en beroep i.v.m. de houdbaarheid en de vertaling in de medegebruiksvergunning.
Seyno Sluyterman (Omwonenden)	Het juridisch kader is onduidelijk. Seyno licht het citaat over de update van de appendices toe en dat dit niet in de praktijk wordt gevolgd.

	Maakt zich zorgen over de verhoging die gemaakt worden in het referentiescenario d.m.v. 'optoppingen', die niet naar ratio terug te vinden zijn in de nieuwe vloot. Dit creëert extra ruimte. Toch een risico dat iemand naar de rechter stapt. (Michelle is daar niet zo bang voor, want laat de rechter er dan maar wat van zeggen. Vindt Jan Willem ook).
Cees Beemer (Omwonenden)	Ik zit met de mist die tussen nu en dan gevuld wordt met welke formules, hoe kan ik het uitrekenen? En dat vind ik een groot risico. Ik moet het minimaal zelf kunnen uitrekenen anders kan ik het niet uitleggen.
Dick Veenstra (Omwonenden)	Wil de nadruk leggen op communicatie. Hij kan (o.a. de getallen) niet uitleggen aan zijn achterban. Zorg dat je iets goed doet met de onzekerheid. Risico is dat er nog veel processtappen zijn. Deze moeten ook goed uitlegbaar zijn.
Melchior Looijen (Transavia)	We moeten ons ook realiseren wat er allemaal is gebeurd om 30% te realiseren. Is wel echt heel veel! Risico is dat we daar onvoldoende stil bij staan. En dat we ons ook realiseren hoe hard hieraan gewerkt moet worden en is gewerkt om dit te (gaan) bereiken.
Sander Hartjens (I&W)	Wil voor wat Melchior verwoord ook graag een oproep plaatsen dat we hier een stap nemen om iets vast te leggen. En daar zitten kanttekeningen aan. Maar laten we wel focussen op de stap en niet alleen maar op de kanttekeningen. Belangrijk is ook de uitlegbaarheid naar de achterban, met dat we met een proces bezig zijn en pas in maart komen de getallen. Nu geen akkoord op wat dan ook. We gaan alleen nu verder met de uitwerking. Er zijn nog heel veel stappen waar iedereen nog iets van mag vinden.
Giel de Steur (Defensie)	Nee, sluit aan bij Sander