

Geachte raadleden,

Op 13 juni jongstleden hebben jullie als gemeente Waalre een position paper van Eindhoven Airport en een uitnodiging voor een werkbezoek aan Eindhoven Airport op 24 september ontvangen.

In 2019 heeft [REDACTED] een aantal adviezen gegeven, die bedoeld zijn om te komen tot een verbetering voor de omgeving in 2030 door de luchtvaart op Eindhoven Airport stiller en schoner te maken en beter aan te laten sluiten op de meerwaarde voor de regio.

Inmiddels zijn we ruim 5 jaar verder. Helaas heeft Eindhoven Airport met 52.000 ernstige gehinderden in de Brainport regio, waarvan ongeveer 2800 in Waalre (19% van inwoners ouder dan 18 jaar) nog steeds een te grote negatieve impact op onze leefomgeving. Een luchthaven past bij de Brainport regio, maar de overlast ter hoogte van Waalre is te groot.

ONZE VISIE

Zoals geschetst in de [Raadinformatiebrief van 3 juni 2025](#) van burgemeester en wethouders van Waalre is een gezonde leefomgeving van primair belang.

Als inwoners van Waalre richten wij ons daarom op de volgende 4 kernpunten:

1. **Handhaving** op berekende geluidsbelasting blijven combineren met jaarlijks maximaal 40.500 vliegbewegingen voor de komende 10 jaar.
2. **Officiële geluidsmetingen** ter hoogte van Waalre/Valkenswaard om ook de daadwerkelijke geluidsbelasting en de reductie daarvan richting 2030 in kaart te brengen.
3. **Actieve deelname** vanuit Waalre aan het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO).
4. **Veranderingsbereidheid** bij Eindhoven Airport voor serieus onderzoek naar baanspreiding, optimalisatie en baankeuze.
 - Alternatieve zuidelijke vertrekroutes om overlast te spreiden over een groter gebied.
 - Sturen op geluidsreductie bij het optrekken van vliegtuigen na de bocht bij Eersel.
 - Heroverweging van spreiding noord-zuid.



Vliegverkeer van donderdag 8 augustus illustreert de vele vertrekkende vliegtuigen van Eindhoven Airport over Waalre en Valkenswaard.

We hebben de position paper van Eindhoven Airport kritisch gelezen. Graag geven we op een aantal onderdelen een nuancering en aanvullende informatie.

Pagina 6: *"De toegestane geluidsbelasting van de 35Ke zone is de afgelopen jaren afgenomen van 10,3 km² in 2019 naar 8,9 km² in 2025."*

- Nuancering. De 10,3 km² is inclusief een meteomarge van 10%, (en dus feitelijk 9,39 km² zonder meteomarge), terwijl de genoemde 8,9 km² zonder deze meteomarge is. **Hier worden verschillende meetwaarden met elkaar vergeleken.**

Het verschil is dus slechts 9,39 km² – 8,9 km² = 0,49 km² en geen 1,4 km².

De 10% meteo marge is bedoeld om jaarlijkse verschillen in met name windrichting op te kunnen vangen. Feitelijk kon in 2019 dus de vergunde geluidscontour van 9,39 km² binnen een oppervlakte van 10,3 km² wat naar noordelijke of zuidelijke richting verschuiven.

Bron: [NLR-rapport 2024 tabel 4](#), vergaderstukken 5a.3 Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) 30 mei 2024.

Pagina 6: *"We vinden het belangrijk om een betrouwbare partner te zijn in de regio. Daarom houden we voor 2030 vast aan het doel van 30% minder geluid dan in 2019. Voor 2026 en 2027 zullen we vanwege de kleiner wordende geluidsruimte en het grotendeels verdwijnen van het kleine, fossiele vliegverkeer niet meer dan 40.500 vliegbewegingen per jaar uitvoeren."*

- Nuancering: terugschalen naar 40.500 vliegbewegingen bleek noodzakelijk om de **overschrijding van de vergunde contour uit referentiejaar 2019 te compenseren.**

De oorspronkelijk door [REDACTED] vastgestelde 41.500 bewegingen bleken niet binnen de contour van het referentiejaar 2019 te passen. Het terugschalen naar 40.500 wordt bereikt door het weren van privévliegtoelagen.

Bron: punt 3 [reactienota vergunning 2025](#), ingekomen stukken LEO no. 92C.

Pagina 6: *"Voor de jaren erna blijven we inzetten op de afspraak uit 2019: sturen op geluid in plaats van op aantallen vliegbewegingen. Dit betekent overigens niet per definitie dat er dan méér dan het huidige aantal van 41.500 vliegbewegingen zullen plaatsvinden: het aantal jaarlijkse vluchten hangt dan immers af van de mate van vlootvernieuwing en de geluidsruimte waarbinnen Eindhoven Airport moet blijven."*

- Aanvullende informatie: in 2018 zijn er 3 scenario's uitgewerkt ter voorbereiding op van Geel. Daarvoor is een inventarisatie gemaakt van benodigde infrastructuur. Wij achten de **huidige verbouwing van Eindhoven Airport passend bij een groeiscenario (grotere én meer vliegtuigen)**: verdubbeling capaciteit van de terminal, aanleg parallelle taxibaan voor verhoogde veiligheid, maar óók efficiëntie, door vermindering van 70% van alle baankruisingen van dalend en opstijgend vliegverkeer, uitbreiding bagagebanden van 3 naar 4, aanleg van extra gates, 1100 extra parkeerplaatsen.

Bron: [Samenvatting analyse fase Eindhoven Airport na 2019](#)

- Aanvullende informatie: Er lopen op dit moment veel discussies in hoeverre berekening van geluidsbelasting voldoende aansluit bij de werkelijkheid (= meting van geluidsbelasting): onbekende startgewichten, verschillende stijgprofielen, stuwkracht gedurende de startroute, ontbreken van de factor frequentie in de rekenmodellen, indelingen van vliegtuigtypen en varianten etc. **De overstap van handhaving op "geluidscontour én een maximaal aantal vliegbewegingen" naar alleen het "sturen op berekende geluidsbelasting" vinden wij daarom niet verantwoord.**

Bron: ["Sturen op geluid, een illusie"](#), [REDACTED] ingekomen stukken LEO no. 110.

Pagina 6: *"Ten behoeve van de reductie van de CO2-uitstoot werken we aan het versnellen van de hierboven genoemde vlootvernieuwing: de inzet van de nieuwste generatie toestellen die niet alleen stiller zijn, maar ook minder CO2 uitstoten"*

- Nuancering: Nieuwe generatie vliegtuigen claimen gemiddeld ongeveer 20% minder CO2 uit te stoten, echter dit wordt vaak uitgedrukt per "seat" (per passagier). Nieuwe generatie vliegtuigen in Eindhoven Airport hebben gemiddeld genomen 10-30% meer "seats".
Bronnen: [Airbus 321neo - informatiesheet](#)
- Nuancering: Eind 2024 heeft het Nederlands Lucht- en ruimtevaart instituut (NLR) samen met CE Delft een rapport gepubliceerd. Hun conclusie, op basis van kerosine gebruik, was dat in 2030 **de reductie van CO2 uitstoot door Eindhoven Airport bij 100% vlootvernieuwing van de huidige 40.500 vliegbewegingen slechts 13% is vergeleken met 2019**. Om de afgesproken 30% CO2-reductie te halen is bijmenging van minimaal 21-28% Sustainable Aviation Fuel (SAF) nodig. Door problemen bij opschaling van SAF-productie en de kostprijs (3-5x de prijs van kerosine) lijkt dit doel niet haalbaar. Bovendien is in dit rapport de toename in CO2 uitstoot door toegenomen vervoersbewegingen van en naar de luchthaven van extra passagiers, die de nieuwe generatie vliegtuigen kunnen vervoeren (geschat op ruim 1 miljoen), niet meegenomen.
Bron: [Kosten en baten van een SAF-bijmengverplichting op Eindhoven Airport](#)

Pagina 7: *"Het draagvlak voor de luchthaven blijft hoog. Uit reputatieonderzoek in 2024, door onafhankelijk onderzoeksbureau Motivaction, bleek dat 75 procent van respondenten in de regio een positieve tot zeer positieve basishouding heeft ten opzichte van Eindhoven Airport, een voortzetting van de trend van de afgelopen drie jaar. De vorig jaar gepubliceerde resultaten van het GGD-onderzoek bevestigen de positieve houding ten opzichte van de luchthaven."*

- Nuancering: het onderzoek van Motivaction is uitgevoerd in de gehele Brainport regio. Echter omwonenden, die ernstige overlast ervaren van Eindhoven Airport, wonen over het algemeen onder start- (zoals het zuidelijke deel van Waalre) en landingsroutes. Dit betreft een veel kleiner deel van de Brainport regio.
Bron: kaart op pagina 5 [geluidshindermeldingen 2024](#) ingekomen stukken LEO no. 105.
- Nuancering: in het GGD-rapport 2023 zijn **de houding en het vertrouwen in Waalre ten aanzien van Eindhoven Airport duidelijk negatiever:**
Vertrouwen: 23% enig tot veel, 41% neutraal, 36% geen tot weinig.
Houding: 56% tamelijk tot zeer positief, 32% neutraal, 12% tamelijk tot zeer negatief.
Bron: [GGD-rapport 2023 – pagina's 19 en 20 tabellenboek](#)

Uiteraard zijn wij altijd bereid onze visie verder toe te lichten in een werksessie.

Met vriendelijke groet namens een groep inwoners van Waalre,