

# Memo

Aan: Jos van der Leij  
Jan Maarten Kroon  
Van: Staf Depla – Voorzitter Luchthaven Eindhoven Overleg  
Datum: 14 februari 2026  
Kenmerk:  
Onderwerp: Advies 'Procesvoorstel meerjarige medegebruiksvergunning Eindhoven Airport'  
Bijlage(n):

---

Hierbij stuur ik u het advies over het "Procesvoorstel meerjarige medegebruiksvergunning Eindhoven Airport". Het procesvoorstel van het bevoegd gezag is op het LEO van 4 december 2025 voor het eerst besproken. Leden van het LEO kregen de gelegenheid om een zienswijzen in te dienen over het procesvoorstel (zie bijlage 1 voor overzicht zienswijzen<sup>1</sup>). Op basis van de zienswijzen heb ik als voorzitter van het LEO een memo met observaties tbv de 2<sup>e</sup> bespreking van het procesvoorstel in het LEO van 28 januari gemaakt (zie bijlage 2). Op basis van deze gesprekken en de ingediende zienswijzen is onderstaand advies gemaakt. Het volgende LEO is op 30 maart. Om het in het advies voorgestelde tijdschema te halen is het wenselijk om een aangepast procesvoorstel en/of een reactie op mijn advies uiterlijk 18 maart aan mij te sturen.

Op basis van uw reactie en de bespreking in het LEO van maart zal ik een plan van aanpak maken teneinde tijdig het in het advies voorgestelde proces af te kunnen ronden. Ik zal tbv LEO van maart al een concept plan van aanpak maken zodat we niet hoeven te wachten tot het LEO van juni.

Ik ben graag bereid het advies nader toe te lichten indien daar behoefte aan is.

## Advies

- I. Er is binnen het LEO brede consensus om in het advies van Van Geel voorgestelde doel voor 2030 - 30% reductie van geluidsbelasting in 2030 (t.o.v. referentiesituatie 2019) - juridisch vast te leggen en dit proces los van de wijziging van het Luchthavenbesluit in te zetten. Ik adviseer daarom sterk om het ingang gezette proces, om dit met een meerjarige medegebruiksvergunning juridisch vast te leggen, te vervolgen.
- II. Ik adviseer om een meerjarige medegebruiksvergunning voor de periode 2028-2030 af te geven. Een meerjarige medegebruiksvergunning omdat:
  - a. het meerdere jaren duidelijkheid geeft aan zowel Eindhoven Airport, de luchtvaartmaatschappijen en de omgeving, en daarmee rust;
  - b. het maakt – niet vrijblijvend – duidelijk aan de luchtvaartsector dat de vlootvernieuwing op Eindhoven Airport richting 2030 op tempo moet blijven;

---

<sup>1</sup> Daarnaast zijn er door VNO/NCW, BVM2, Eindhoven365, Transavia en de randgemeenten zienswijzen ingebracht over het gehele procesvoorstel.

- c.** bovendien biedt het Eindhoven Airport juridische handvatten om via de capaciteitsdeclaratie hier een bijdrage aan te leveren;
  - d.** we daarmee werken volgens de door Van Geel in 'Opnieuw Verbonden' voorgestelde systematiek: een norm voor over vijf jaar en een doel voor over tien jaar;
  - e.** Het tempert de onvrede over het uitblijven van een nieuw Luchthavenbesluit, aangezien de reductiedoelstelling op een andere wijze wordt geregeld.
- III.** Maar neem wel meer tijd, dan in het procesvoorstel, voor het gesprek over de door iedereen gewenste meerjarige gebruiksvergunning tot en met 2030. Maar begrens die periode zodat de gesprekken tijdig afgerond worden. Tijdig zodat Eindhoven Airport haar vergunning aanvraag voor de Medegebruiksvergunning 2028 t/m 2030 kan indienen en het bevoegd gezag de vergunningsaanvraag in behandeling kan nemen. Dat betekent dat het hierna geadviseerde proces uiterlijk eind maart 2027 (zover) afgerond moet zijn dat de procedure voor de medegebruiksvergunning volgens de normale wijze doorlopen kan worden.
- IV.** Het jaar 2027 is gezien de baansluiting van vijf maanden (februari tot en met juni) een vreemde eend in de bijt. Voor de Medegebruiksvergunning voor het jaar 2027 adviseer ik de vergunningaanvraag en -verlening volgens dezelfde manier te laten verlopen als de laatste paar jaar. Dat wil zeggen dat Eindhoven Airport haar vergunningaanvraag in het LEO van 11 juni toelicht om vervolgens de aanvraag in te dienen bij het bevoegd gezag. Vervolgens is het aan het bevoegd gezag om de ontwerpvergunning te publiceren, zodat deze kan worden besproken in het LEO van 8 oktober om eventuele zienswijze te formuleren. In de verschillende zienswijzen over het procesvoorstel (zie bijlage) worden ook al suggesties, wensen en opmerkingen geplaatst. Eindhoven Airport kan die meenemen bij het maken van de vergunningaanvraag.
- V.** Aangezien in het LEO breed draagvlak is voor juridische verankeren van de 30% geluidsreductie, adviseer ik om daarmee blok 2 ("realistisch: Haalbaarheid 30% vlootvernieuwing) van het procesvoorstel te laten vervallen 30% is geen ambitie maar een norm. Die naast met vlootvernieuwing ook met andere maatregelen gehaald kan worden. Wel adviseer ik om een hardheidsclausule op te nemen voor het geval de luchtvaart een paar maanden langer nodig blijkt te hebben (bv door vertraging bij de levering van vliegtuigen).
- VI.** Er zijn twee manieren om de geluidscoutour in de periode van 2028 tot en met 2030 af te bouwen: In stappen de contour elk jaar verkleinen of de contour tot en met 2029 gelijk houden en in 2030 in een keer de 30% reductie te vertalen naar de contour en die vast te leggen. Bij beide varianten zijn voor- en nadelen (zie ook de bijgevoegde zienswijzen). Ik adviseer om een projectgroep van Eindhoven Airport, Transavia, gemeenten, omwonenden en het bevoegd gezag te vormen en hier de voor- en nadelen uit te werken en op basis daarvan een voorstel voor het LEO te formuleren. In dit voorstel ook aangeven of en hoe tussentijdse monitoring zinvol is.
- VII.** Er bestaat in het LEO breed draagvlak voor de doelstelling om in 2030 (t.o.v. 2019) de geluidscoutour met 30% te verkleinen. Maar er is nog wel verschil van mening over het vertrekpunt in 2019. Dit heeft vooral effect op de discussie over de periode na 2030 en het doel tot 2035.

Het bevoegd gezag en oa Eindhoven Airport vinden dat deze discussie al is afgerond, zoals ook in de notitie 'Verankering reductie geluidbelasting' door het bevoegd gezag uiteen is gezet. En verwijst daarbij oa naar de Nota Reikwijdte Detail tbv de MER voor het Luchthavenbesluit. De omwonenden hebben een ander vertrekpunt. Zij nemen als referentie "de berekende oppervlakte van de contour op basis van de meest recente gegevens en inzichten (dus niet uitsluitend met de meest recent gepubliceerde Appendices) en met de werkelijke vlootmix op Eindhoven Airport"<sup>2</sup>. Deze discussie heeft vooral impact op de groeimogelijkheden na 2030. Ik adviseer bij de vergunningverlening voor de periode tot en met 2030 het vertrekpunt te kiezen waar het bevoegd gezag van uit gaat. Voor de periode na 2030 zie punt...

**VIII.** Het advies van Van Geel bevatte twee elementen. 30% minder geluidsproductie en als de luchtvaartsector beter zou presteren dan zouden ze daar groei mee verdienen. Het advies van Van Geel ging over de periode tot 2030.

Er is overeenstemming dat het halen van de 30% in 2030 bij het huidige aantal vluchten een enorme inzet (Investering) van Eindhoven Airport en de luchtvaartmaatschappijen vraagt. De discussie over de invulling van het derde deel van het procesvoorstel ('perspectief groeiruumte') t.g.v. vlootvernieuwing lijkt dan ook pas relevant voor de periode na 2030. Voor zowel de luchthaven als de omgeving is het perspectief na 2030 belangrijk. Voor Eindhoven Airport aangezien zij tegenover de inspanning om zich tot en met 2030 vast te leggen, zij perspectief wil op het andere deel van Opnieuw Verbonden, namelijk dat als de geluidscontour met meer dan 30% wordt teruggebracht er zicht is op groei van het aantal vluchten.

Tegen die achtergrond is er overeenstemming in het LEO dat deze twee zaken ook na 2030 aan elkaar gekoppeld zijn.

Ik adviseer daarom samen met de Medegebruiksvergunning voor de periode 2028-2030 bestuurlijk perspectief te bieden aan de Luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen aan de periode na 2030 (en het doel voor 2035) bij verdere vlootvernieuwing na 2030.

**IX.** De periode 2031-2035 valt buiten de periode van de Medegebruiksvergunning 2028-2030. Bovendien werkt de manier waarop in het procesvoorstel "het perspectief" is vormgegeven contraproductief aangezien het perspectief nu maar voor één jaar geldt. Daarom adviseer ik op een andere manier de bestuurlijke garantie over het perspectief op groei bij verdere reductie van het geluid (vlootvernieuwing) na 2030 vorm te geven dan in het procesvoorstel.

Er is overeenstemming dat het vastleggen van een groeipad van het aantal vluchten tot 2035 bij verdere geluidsreductie een manier is om dat perspectief aan de luchtvaart te bieden op een manier die de omgeving vertrouwen geeft. Ik adviseer daarom aan het bevoegd gezag om:

\* te accepteren dat voor de periode na 2030 naast een geluidscontour er gewerkt blijft worden met een plafond voor aantal vluchten als vangrails;

---

<sup>2</sup> Uit zienswijzen Klaas Koppinga

\* het LEO te vragen om uiterlijk 1 april 2027 met een voorstel te komen hoe dat perspectief handen en voeten te geven.

Een perspectief voor de Eindhoven Airport en de luchtvaartmaatschappijen dat als ze meer dan 30% geluidsreductie realiseren ze perspectief op groei van het aantal vluchten hebben. En de omgeving het perspectief geeft dat het beheerste groei blijft die begrensd is.

Mocht er onverhoopt binnen het LEO geen overeenstemming ontstaan dan zal ik als onafhankelijk voorzitter van het LEO een advies aan het bevoegd gezag geven.

Maar uiteindelijk is en blijft Eindhoven Airport verantwoordelijk voor het aanvragen van een medegebruiksvergunning en het bevoegd gezag om daar een besluit over te nemen, met inachtneming van het advies vanuit het LEO.

**X.** Handhaafbaarheid

In het procesvoorstel heeft het bevoegd gezag een technisch voorstel uitgewerkt voor de handhaving binnen het vigerende Luchthavenbesluit. Er is overeenstemming over dit voorstel. Ik adviseer dit technisch voorstel te hanteren bij de medegebruiksvergunning 2028-2030.

**XI.** Het advies van Van Geel had betrekking op de periode tot 2030. In die periode is veel bereikt

(zie ook evaluatie BMC 2 okt LEO). De geluidshinder is verminderd (Door onder andere vlootvernieuwing en het vervroegen van de tijd voor de geplande vluchten in de avond) en de luchthaven heeft kunnen investeren in onder andere een nieuwe vertrekhal. We staan voor een nieuwe periode van 2030 tot 2040. De positieve resultaten van het breed gedragen advies van Van Geel stemmen mij positief dat dezelfde partijen in staat zijn om elkaar voor april 2027 te vinden in een nieuw perspectief voor de periode na 2030. In een perspectief waar er een balans gevonden kan worden in aan de ene kant ontwikkelmogelijkheden van de Luchthaven en aan de andere kant kwaliteitsverbetering van de leefomgeving voor de omgeving.

**XII.** Bij het gesprek over het invullen van dat perspectief voor de periode na 2030 wil ik de volgende punten mee geven:

- a. in het nieuwe sturingsmodel geluid zowel een geluidscontour te hanteren als daarnaast een vangrail met een numeriek plafond van het aantal vliegbewegingen, zodat er geen oncontroleerbare groei kan plaatsvinden;
- b. in het advies van Van Geel is voorgesteld om indien er méér dan de 30% geluidsreductie wordt bereikt in de periode naar 2030 er ruimte is voor groei van het aantal vliegbewegingen. Om 'ongecontroleerde groei' te voorkomen heeft van Geel voorgesteld de eventueel mogelijke 'verdiende' groei in aantal vliegbewegingen te beperken tot gemiddeld circa 2,5% per jaar;
- c. ooit heeft Alders voorgesteld om de geluidsruijme die ontstaat 50/50 te verdelen tussen het vliegveld en de omgeving;
- d. Eindhoven Airport is een regionale luchthaven van nationaal belang. De regio heeft, zoals vastgelegd in het landelijk beleid, het voortouw in het bepalen van de functie van de luchthaven in de regio. Deze zomer komt een onderzoek in

opdracht van de regionale overheden (provincie en gemeenten) gereed waarin de meerwaarde van de luchthaven voor de regio wordt onderbouwd. Ik adviseer de uitkomsten en de appreciatie van de regionale overheden van dit onderzoek mee te nemen in het gesprek over het doel voor 2035;

- e. de suggestie van overheden, om eventuele groei van aantal vluchten te verbinden aan voorwaarden op welk moment van de dag die groei niet of juist wel mag plaatsvinden, mee te nemen in de overwegingen;
- f. de groeiimte die na 2030 ontstaat bij 100% vlootvernieuwing wordt bepaald door de manier waarop in 2019 in het advies van Van Geel ervoor gekozen is de 30% minder hinder door geluid in 2030 te vertalen naar het doel 30% minder geluidsproductie t.o.v. 2019 in 2030(zie punt VII).  
Voorkomen moet worden dat het doortrekken van deze vertaling cq definitie op de door bevoegd gezag gekozen wijze in de periode na 2030 ertoe leidt dat bij verdergaande vlootvernieuwing de geluidsproductie conform de definities verder afneemt dan 30% terwijl de hinder onbedoeld gelijk blijft of juist toeneemt<sup>3</sup>.
- g. in de periode 2010-2019 groeide Eindhoven Airport sterk. Na de proefcasus Eindhoven Airport is gezocht naar een nieuwe balans waarbij de focus lag op reductie van geluidshinder. De nieuwe periode na 2030 biedt de kans om een robuuste afspraak te maken over de balans tussen ontwikkelperspectief voor de luchthaven en bescherming van de omgeving. Ik adviseer de omwonenden, de luchthaven, de lokale en regionale overheden en het bevoegd gezag niet te veel de techniek in te duiken. Dat leidt meestal tot discussies die voor een steeds kleiner groep te volgen zijn en het risico in zich hebben dat het wantrouwen voedt;
- h. er is binnen het LEO overeenstemming om geen nadere afspraken te maken over de grenzen aan de luchthaven i.v.m. stikstof en CO2. Men wil geen plus op de nationale en Europese afspraken. Dat laat onverlet dat deze evt andere nationaal of internationaal vastgelegde grenzen invloed hebben op het speelveld;

---

<sup>3</sup> De geluidscontour waarmee gerekend en gehandhaafd wordt is een contour die bewoners maximaal bescherming biedt. Er wordt nl vanuit gegaan dat er gevlogen wordt met vliegtuigen die meer geluid produceren dan de vliegtuigen op Eindhoven Airport vliegen (er wordt bv gerekend met de zwaarste types binnen de appendices en met zwaarste gewicht).

Bij 100% vlootvernieuwing kan dit onbedoeld extra ruimte bieden omdat de afwijking van de geluidsprestaties in de appendices en de geluidsprestaties van de vliegtuigen in de praktijk een stuk kleiner zijn.

Het gevolg kan zijn dat waar bij Van Geel gekozen is voor 30% hinderreductie er bij 100% vlootvernieuwing minder dan 30% hinderreductie is. Het risico bestaat dat de marge die de bewoners in 2019 extra beschermden bij 100% vlootvernieuwing juist de ruimte bieden om meer of met zwaardere vliegtuigen te vliegen en daarmee de bescherming van de bewoners te verminderen.

- i. hou vast aan de systematiek zoals door van Geel is geadviseerd: een norm voor over 5 jaar en een doel voor over 10 jaar.

**XIII.** Hoe de laatste inzichten, het verkleinen van het gat tussen de berekende en gemeten geluidsproductie, meenemen.

Het verkleinen van dit gat is een belangrijk onderdeel van het advies van Van Geel. De implementatie van dit principe is er een van de lange adem en heeft veel technische elementen. Ik adviseer deze discussies niet onder tijdsdruk proberen af te ronden (voor maart 2027). Maak er in "het perspectief" voor na 2030 een procesvoorstel over. Dit is ook een achtergrond van het advies om in de periode tussen 2030 en 2035 ook een plafond voor het aantal vluchten onderdeel van de afspraken en de vergunning te houden. Dit vermindert namelijk de druk op de uitkomsten.

Ontwikkel wel een gedachtelijn hoe en onder welke voorwaarden nieuwe inzichten op dit terrein een plaats krijgen in de periode tussen 2030 en 2035.