Resultaten onderzoek maatschappelijke waarde Eindhoven

LEO 8 oktober 2026

CE Delft

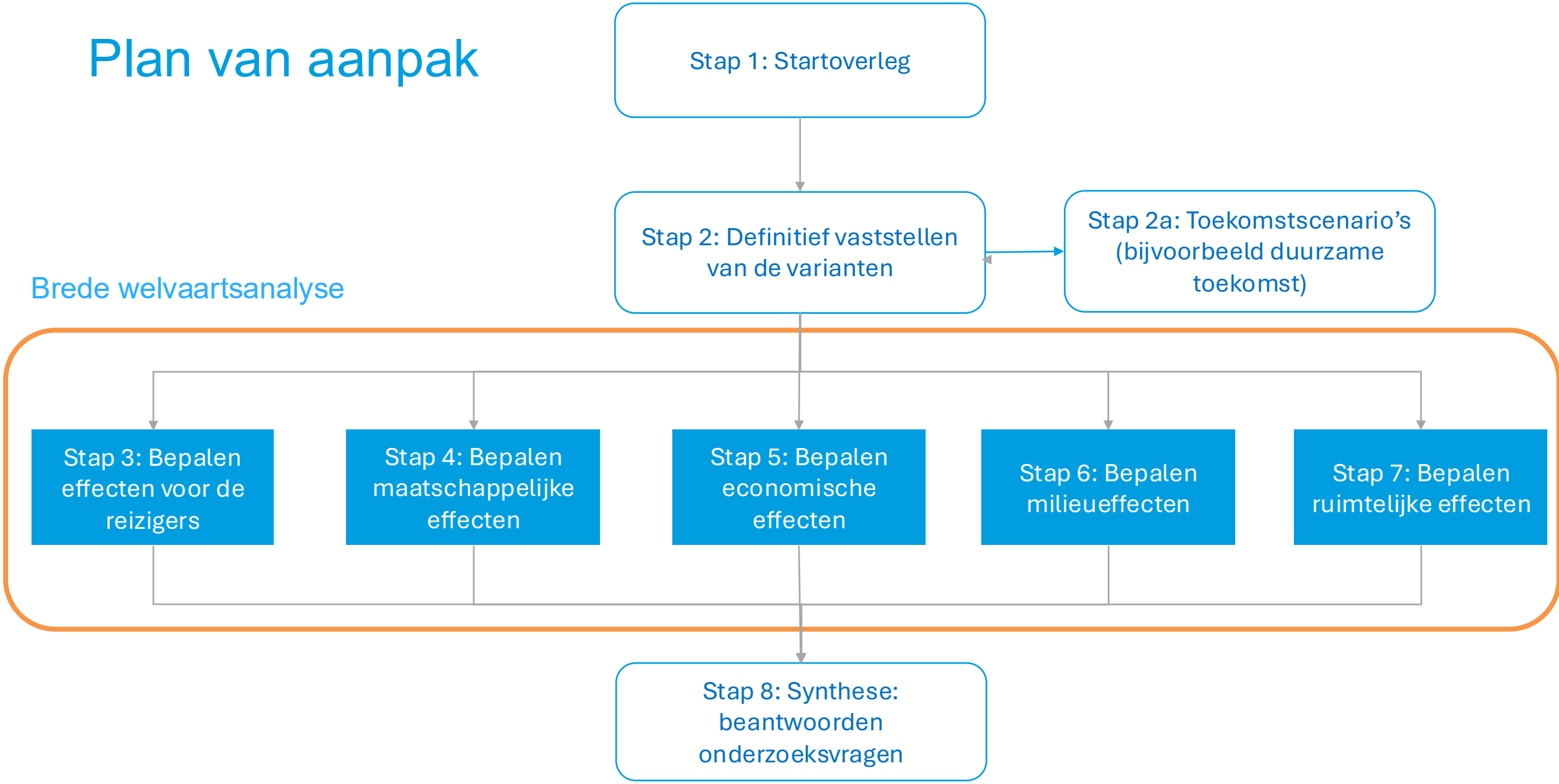
Inhoud

1. Aanpak en methode brede welvaart
2. Hoofdconclusies
3. Resultaten per deeleffect
4. Vragen

Doelen studie

- Een **integraal beeld** geven van de bijdrage aan de brede welvaart;
- Inzicht bieden in de **samenhang** tussen de luchthaven, de regionale economie (met name Brainport), leefomgeving en duurzaamheid;
- Ondersteunen van **toekomstgerichte keuzes** rondom de ontwikkeling van de luchthaven en de regio.
  - geen voorkeur of beleidskeuze voor scenario's,
  - brengen zuiver (deel)effecten **neutraal en feitelijk** in beeld.
  - doen dat vanuit brede welvaartlens
- Focus: burgerluchtvaart

Plan van aanpak



Afbakening

- Focus regio Zuidoost-Brabant.
- Regionale functie, maar bedient breder verzorgingsgebied.
- 81% van de vertrekkende reizigers woont in Nederland.
- 33% van alle vertrekkende reizigers woont in Noord-Brabant;
- Het aandeel reizigers uit Zuidoost-Brabant is niet afzonderlijk bekend en ligt dus lager dan 33%.

Woonplaats	Aandeel van vertrekkende reizigers
Noord-Brabant	circa 33%
Overige Nederlandse provincies	circa 48%
België	15%
Duitsland	4%
Totaal	100%

De regionale focus op Zuidoost-Brabant is daarom vooral passend voor plaatsgebonden effecten, zoals leefomgeving, geluid en woningbouw

Overzichtstabel

Ontwikkelscenario's

Hoeken van het speelveld

Variant	Naam	Aantal civiele vliegbewegingen (2035)	Vlootvernieuwing	Verandering.o.v. referentie	Verandering oppervlakte 35 Ke geluidscontour t.o.v. 2019
Referentie	Van Geel	40.500	~65%	N.v.t.	~-30%
Rekenvariant 1	Geluidsruimte naar omgeving	40.500	100%	+0%	~-45%
Rekenvariant 2	50/50 verdeling geluidsruimte	45.200	100%	+10%	~-35%
Rekenvariant 3	Geluidsruimte naar luchtvaart	49.800	100%	+23%	~-30%
Rekenvariant 4	Alleen militaire luchtvaart	0	100%	-100%	~-100%
Rekenvariant 5	20% krimp luchtvaart	32.400	100%	-20%	~-55%
Rekenvariant 6	5% jaarlijkse groei luchtvaart	51.700	100%	+28%	~-27%

Twee achtergrondscenario's voor ontwikkeling vraag

- Gebruik van WLO scenario's
- Er zijn vier WLO scenario's die variëren in economische en demografische groei (hoog en laag) en tempo van de klimaattransitie (vertraagd en snel).
- Voor deze studie zijn dat **Laag-Snel** en **Hoog-Vertraagd**

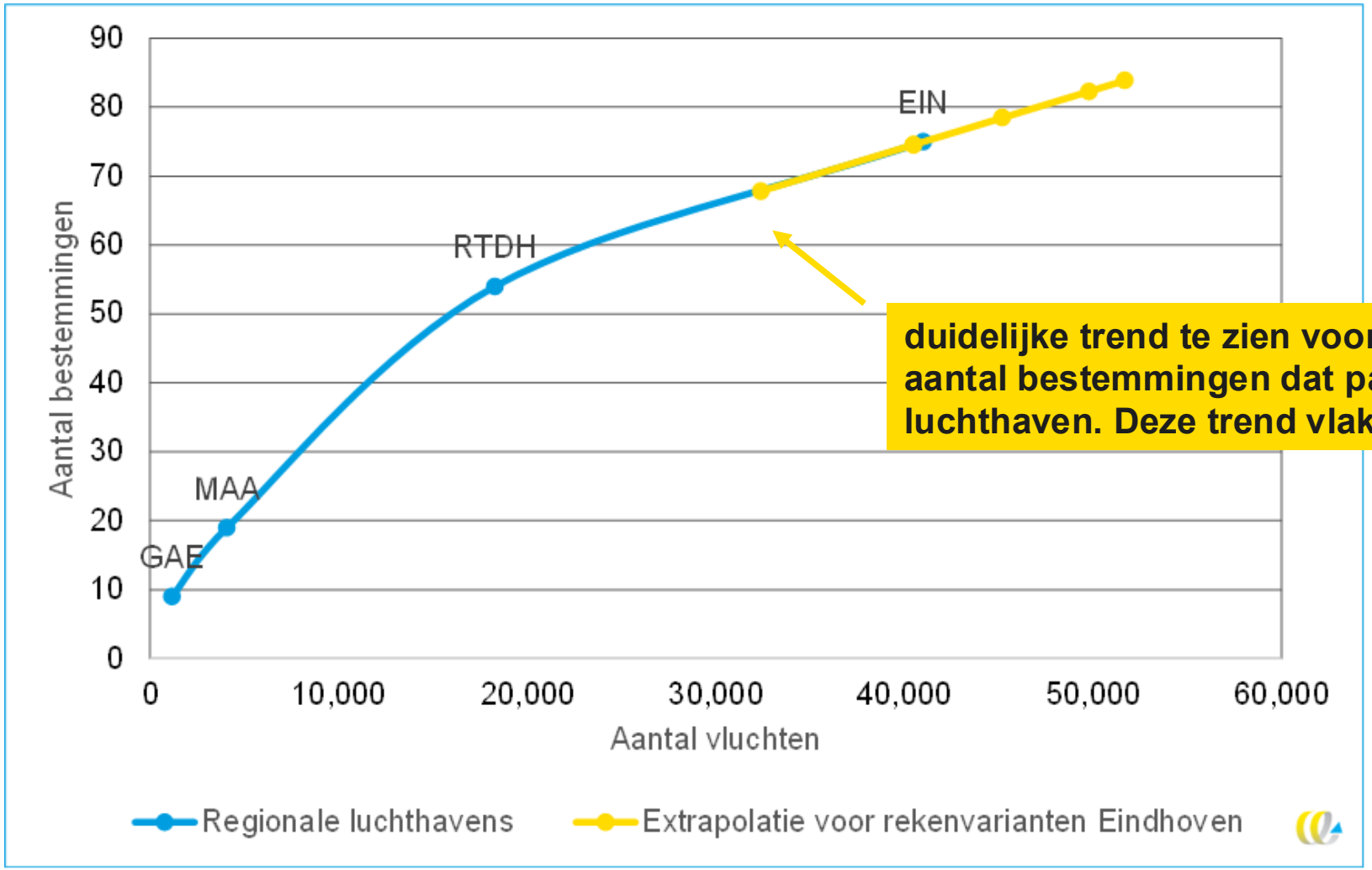
	Laag-snel	**Hoog-vertraagd**
Economische groei (bbp)	0,5% per jaar	2,1% per jaar
Klimaatbeleid	EU en NL in 2050 broeikasgasneutraal	EU en NL in 2075 broeikasgasneutraal
Demografische groei	18,2 mln inwoners (2060)	21,9 mln inwoners (2060)
Grootte vliegtuig (2035)	210 passagiers per vlucht	219 passagiers per vlucht
Luchtvaartvraag (2035, aantal vluchten)	43.000	56.900

Groei van de luchthaven is niet hetzelfde als groei van de luchtvaartvraag

- De rekenvarianten bepalen hoeveel **capaciteit** beschikbaar is; niet hoeveel daadwerkelijk wordt gevlogen.
- Bij **WLO Laag-Snel** blijft de vraag steken rond **43.000 vluchten**: extra capaciteit wordt dan deels niet benut.
- Bij **WLO Hoog-Vertraagd** is de vraag **56.900 vluchten** en wordt capaciteit eerder een bindende beperking.
- De meerwaarde van extra capaciteit hangt daarom sterk af van economische ontwikkeling, klimaatbeleid en ticketprijzen.

Take-away: Capaciteit creëert ruimte voor groei, maar geen garantie op groei.

Hoe hebben we het aantal bestemmingen bepaald?



duidelijke trend te zien voor een toenemend aantal bestemmingen dat past bij een grotere luchthaven. Deze trend vlakt echter wel af.

Resultaten

CE Delft

Grotere omvang levert reistijd- en bestemmingswinst op, maar vergroot de druk op leefomgeving en klimaat (en vice versa)

Sluitingsvariant (variant 4)

- **Bereikbaarheid** (-)
  66 min
  extra reistijd
- **Reismogelijkheden** (-)
  75
  bestemmingen minder
- **Leefomgeving** (+)
  8.100
  minder ernstig gehinderden
- **Klimaat** (+)
  0,3–0,4 Mton
  CO_2 minder
- (-)
  - 100% reductie emissies
  - 740 woningen

versus

Variant maximale groei (variant 6)

- **Bereikbaarheid** (+)
  5 min
  minder reistijd
- **Reismogelijkheden** (+)
  9
  bestemmingen erbij
- **Leefomgeving** (+)
  2.200
  minder ernstig gehinderden
- **Klimaat** (-)
  28–132 kton
  extra CO_2
- (-)
  - 13-40% extra emissies
  - Geen ruimte woningbouw
- (+)

Onzekerheid: toekomstige luchtvaartvraag zonder beperkingen loopt uiteen tussen WLO Laag en WLO Hoog.

Directe effecten op reiziger en sector (inwoners ZO-Brabant)

WLO	Bestemming	Referentie	Rekenvarianten					
			1	2	3	4	5	6
Laag-Snel	**Totaal**	**75**	**75**	**77**	**77**	**0**	**68**	**77**
	Europees	62	62	64	64	0	59	64
	Intercontinentaal	13	13	13	13	0	9	13
Hoog-Vertraagd	**Totaal**	**75**	**75**	**78**	**82**	**0**	**68**	**84**
	Europees	62	62	65	68	0	59	69
	Intercontinentaal	13	13	13	14	0	9	15

7 bestemmingen eraf **bij krimp 20%** (variant 5)

Effect reistijdverlies gemiddeld 66 minuten (sluiting)

3 tot 9 bestemmingen erbij in de **groeivarianten**

Effect reistijdwinst beperkt (enkele minuten)

Geluid: alle varianten laten winst zien

Geluidshinder

- Geluidshinder bepaalt op basis van geluidskaarten NLR en CBS 100x100 kaart. Vervolgens vertaalt naar ernstig gehinderden op basis van nieuwe BR-relatie voor Eindhoven Airport (RIVM, 2026)
- Ernstig gehinderden bedraagt 31.400 in referentie, en is 23.200 bij rekenvariant zonder civiel luchtverkeer. **Aanzienlijk deel van hinder wordt veroorzaakt door militair luchtverkeer.**

		Rekenvarianten					
	Referentie	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
45 - 50 Lden	26.738	24.207	24.312	24.932	20.820	23.647	25.064
50 - 55 Lden	3.949	3.163	3.197	3.445	2.056	2.861	3.501
55 - 60 Lden	626	457	465	507	314	439	516
60 - 65 Lden	29	24	22	24	24	24	24
Totaal	**31.341**	**27.850**	**27.996**	**28.908**	**23.214**	**26.971**	**29.105**

Verschillen relatief beperkt, grote bijdrage geluid van militaire verkeer

Ultrafijnstof: effect kan aanzienlijk zijn

Ultrafijnstof (gezondheid)

- Luchtvaart is in Nederland de belangrijkste bron van ultrafijnstof.
- De bijdrage van luchtvaart aan ultrafijnstof in Noord Brabant bedraagt 41% voor het jaar 2024 (TNO, 2026).
- Luchtvaart is de grootste bron van **TPN-uitstoot** in de provincie Brabant
  - met een bijdrage van 1024 deeltjes per jaar (38%),
  - gevolgd door wegverkeer met 8,7 × 1023 deeltjes per jaar (32%)
- Minder emissies is **geassocieerd** met minder incidentie hart- en vaatziektes, aandoeningen aan luchtwegen, ook met dementie en diabetes. **Aanvullend onderzoek nog nodig**

De ruimtelijke baten van krimp zijn beperkt

- Een kleinere geluidcontour geeft vooral ruimte in gebieden met **beperkte woningbouwvraag of verdichtingsmogelijkheden**.
- Alleen bij volledige sluiting ontstaat volgens de analyse substantiële aanvullende woningbouwpotentie.
- Minder vliegverkeer verlaagt ook de stikstofdepositie, maar de bijdrage van Eindhoven Airport is klein ten opzichte van de bestaande overbelasting van Natura 2000-gebieden.

Klimaateffecten: aanzienlijk maar weglek

- De directe klimaatimpact van Eindhoven Airport in de referentie is ca. **730 kton CO_2-eq.**
  - gelijk aan uitstoot elektriciteits- en gasverbruik van **175.000 huishoudens.**
  - De berekening omvat zowel **CO_2** als de aanzienlijke **non-CO_2-effecten** van luchtvaart op kruishoogte.
- Groei van het aantal vluchten vergroot het klimaateffect. Krimp verkleint dit effect.
- **Vlootvernieuwing**
  - Verlaagt het verbruik per passagier, maar grotere toestellen verhogen de uitstoot per vlucht.
  - Daardoor neemt **de klimaatimpact** bij een gelijk aantal vluchten licht toe.
- Uitwijk naar andere luchthavens (en landvervoer) beperkt de klimaatwinst van krimp. Ca **45% is vraaguitval**
- Netto-effect ten opzichte van de referentie gaat het om **43% tot 64% afname** en **4% tot 18% groei**.

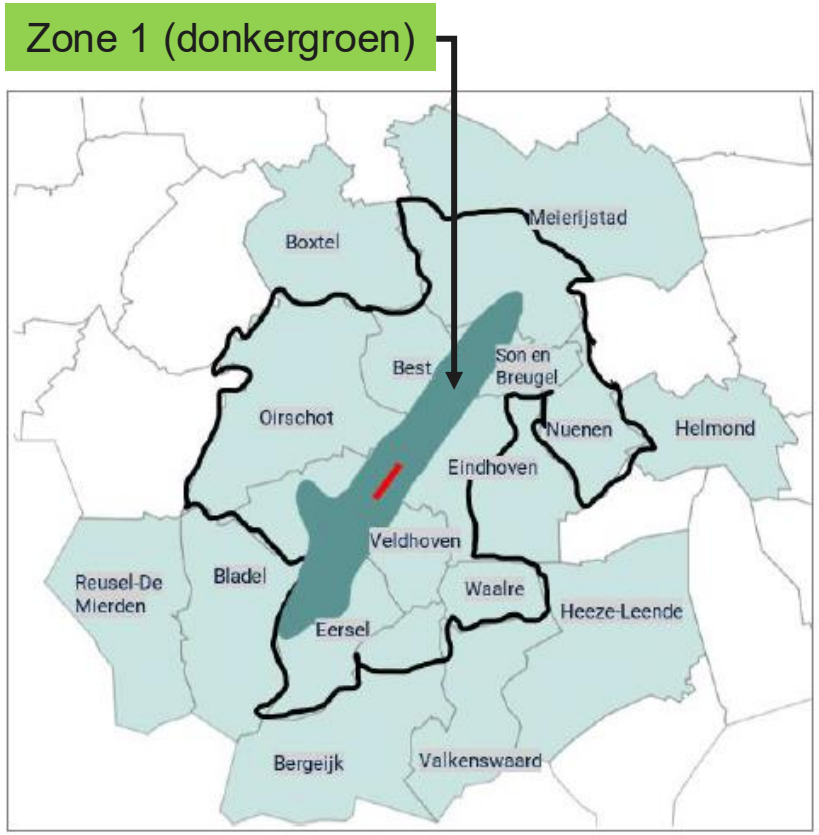
Tenslotte: maatschappelijke functie luchthaven

- Eindhoven Airport heeft een brede maatschappelijke functie. In zone 1, dat relatief veel geluidsoverlast kent, vindt **75%** haar waardevol voor de regio. In de rest van de regio ligt dit percentage nog hoger.

- In zone 1 vindt **48%** dat de negatieve gevolgen niet eerlijk zijn verdeeld. In de Brainport-regio vindt **41%** dat de luchthaven genoeg oog heeft voor de omgeving.

- Een groter vluchtaanbod kan de bereikbaarheid vergroten, maar leidt **niet automatisch** tot meer maatschappelijke waardering.

- Voor de waardering zijn vooral de balans tussen bereikbaarheid en hinder, een voorspelbare ontwikkeling en een als eerlijk ervaren verdeling van baten en lasten bepalend.



Tenslotte

Eindhoven Airport levert maatschappelijke waarde, maar groei van vluchten is geen doel op zich.

De uitdaging is een goede balans tussen bereikbaarheid en leefomgeving.