

# Memo

Aan: Leden Luchthaven Eindhoven Overleg  
Van: Staf Depla – Voorzitter LEO  
Datum: 16 januari 2026  
Kenmerk:  
Onderwerp: Observaties n.a.v. de ingediende zienswijzen bij ‘procesvoorstel meerjarige medegebruiksvergunning Eindhoven Airport’  
Bijlage(n):

---

## Vooraf

Tijdens het LEO van 4 december is het “[Procesvoorstel meerjarige medegebruiksvergunning Eindhoven Airport](#)” besproken. Het gesprek spitste zich uiteindelijk toe op punt 3 van het procesvoorstel “perspectief groeiruumte”. Afgesproken is om tijdens een extra LEO dit punt nader te bespreken alvorens tot een advies aan het bevoegd gezag te komen. Ter voorbereiding van dat extra LEO is afgesproken dat:

- de leden van het LEO in de gelegenheid gesteld worden om uiterlijk 7 januari een zienswijze in te dienen op het procesvoorstel;
- de voorzitter van het LEO samen met een vertegenwoordiger van de omwonenden en de directeur van Eindhoven Airport het gesprek over punt 3 (Perspectief groeiruumte) in een discussienotitie voorbereid.

Dit gesprek heeft plaatsgevonden op 18 december a.d.h.v. de zienswijze van Eindhoven Airport en die van Klaas Kopinga op het procesvoorstel. De beide zienswijze zijn verduidelijkt. Afgesproken is dat de voorzitter een aantal observaties in een memo neerlegt ter voorbereiding van de discussie op het extra LEO. Daarnaast zijn er door VNO/NCW, BVM2, Eindhoven365, Transavia en de randgemeenten zienswijzen ingebracht over het gehele procesvoorstel.

## Observaties

1. 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. Alle bij het LEO betrokken partijen waren daarom tijdens het LEO van juni en oktober 2025 zeer positief over het voorstel van het bevoegd gezag om een voorstel uit te werken om op een andere manier (via een meerjarige medegebruiksvergunning voor de jaren 2027-2030) dit vast te leggen.
2. Het bevoegd gezag heeft dit in een procesvoorstel (LEO 4 dec 2025) richting het LEO verder uitgewerkt. Hoe kan, zonder eerst het Luchthavenbesluit te wijzigen, deze afname van de civiele geluidbelasting - met 30% voor 2030 t.o.v. 2019 - juridisch worden verankerd?
3. Het belang om in 2026 meerjarig een gebruiksvergunning af te geven en duidelijkheid te geven tot en met 2030 moet niet uit oog verloren worden.
  - a. Het geeft meerjarige duidelijkheid 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;

- 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.
4. Er lijkt consensus binnen het LEO dat het een enorme inzet vraagt van de luchtvaart om met het huidig aantal vluchten de doelstelling voor 2030 te halen. De discussie over invulling 'perspectief groeiruumte' (punt 3 van het procesvoorstel) t.g.v. vlootvernieuwing lijkt dan ook pas relevant voor de periode na 2030.
  5. Het bevoegd gezag heeft dat inzicht ook, maar wil het perspectief op "Verdiende groei" bij meer dan 30% geluidsreductie uit het advies van Van Geel in het procesvoorstel ook een plek geven. Dit heeft ze vormgegeven in punt 3 van het voorstel. Het plafond van het aantal vluchtbewegingen in 2030 verhogen naar 42.500. Op die manier de sector het vertrouwen geven dat het bevoegd gezag zich ook verbonden heeft aan dit andere deel van Opnieuw Verbonden (groeimogelijkheid als de geluidscontour met meer dan 30% wordt teruggebracht).
  6. 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. (*Zienswijze Eindhoven Airport: "Dit perspectief zou wat ons betreft nu al op enige wijze (bestuurlijk) verankerd moeten worden, zodat er duidelijkheid ontstaat over de periode na 2030". Zienswijzen Transavia: "Voor HV is het van belang dat investeringen in vlootvernieuwing en maatregelen worden beloofd en de groeiruumte die in van Geel is genoemd behouden blijft [zowel in periode tot 2030 als daarna]"*).

Voor de omgeving: omdat de groeiruumte voor het aantal vliegtuigbewegingen na 2030 afhangt van de berekenwijze van de geluidsreductie ("het effect van vlootvernieuwing op het geluidsoppervlak hangt sterk af van de gekozen uitgangssituatie". Als er gerekend wordt met werkelijk gevlogen vlootmix in 2019 is de groeiruumte kleiner bij eenzelfde percentage vlootvernieuwing dan als met de meeste geluid producerende vliegtuigen uit dezelfde appendices wordt gerekend). Bij 100% vlootvernieuwing is het verschil in geluidsoppervlak tussen beide berekeningsmethoden beperkt.

Het bevoegd gezag vindt dat deze discussie al is afgerond, zoals ook in de notitie 'Verankering reductie geluidbelasting' door het bevoegd gezag uiteen is gezet.

7. Om de effecten van vlootvernieuwing goed in beeld te kunnen brengen zou het Luchthavenbesluit gewijzigd moeten worden, zodat in de handhaving door de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA) gebruik kan worden gemaakt van de nieuwste invoergegevens en inzichten voor de geluidsberekening. Aangezien een wijziging van het Luchthavenbesluit niet op korte termijn wordt voorzien, heeft het bevoegd gezag een technisch voorstel gedaan (punt 4 van het procesvoorstel) om toch zo goed mogelijk langs de principes van Opnieuw Verbonden te kunnen handhaven. Dit voorstel biedt dan een juridisch houdbaar en handhaafbaar instrumentarium. De werkgroep geluid heeft dit punt besproken en van een positief advies voorzien<sup>1</sup>. Ook worden door de werkgroep een aantal risico's onderkend. Deze

---

<sup>1</sup>Algemene oordeel werkgroep geluid (bron [memo 261125](#)): "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"

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. Het vraagt daarom vertrouwen bij alle partijen en extra inzet om het begrijpelijk uit te leggen.

8. Er bestaat zorg bij zowel de luchthaven als de omgevingspartijen dat punt 3 uit het procesvoorstel onbedoeld tot wantrouwen leidt en het positieve effect van duidelijkheid tot 2030 tenietdoet. Dat wil iedereen voorkomen.  
*Zienswijze Klaas Kopinga: "In de Medegebruiksvergunning die nu wordt voorgesteld, wordt op voorhand voor 2030 een groeiruimte van in totaal 2000 vliegbewegingen geclaimd. Omdat de beoogde reductie van 30% van de geluidsruimte in 2030 waarschijnlijk niet wordt gehaald, lijkt dit onnodig en leidt dit tot wantrouwen omtrent de werkelijke bedoelingen aan het voorgestelde MGV"*
9. De groeiruimte na 2030 ontstaat bij de te verwachte verdergaande vlootvernieuwing. Er zijn berekeningen (op basis van To70) om hoeveel vluchten dat maximaal zou gaan (zienswijze Eindhoven Airport: een toename van 8.300 op de nu vergunde 41.500 vluchten). Daar staat tegenover dat vanuit bewoners er kanttekeningen worden gezet bij deze uitkomst. *Zienswijze Klaas Kopinga: "Een probleem blijft dat uit de "Appendices 14.x" invoergegevens worden gehaald die niet het feitelijke referentiescenario 2019 beschrijven. (...) Dit leidt opnieuw tot allerlei discussies over de correctheid van de invoergegevens en de (on)mogelijkheid om alleen op berekend geluid te sturen".* Volgens de omwonenden is er bij 100% vlootvernieuwing wel groeiruimte, maar zij komen vanwege bovenstaande redenering op een lagere mogelijke groei van het aantal vliegbewegingen uit.
10. Vanuit Eindhoven Airport en omwonenden wordt de suggestie gedaan om meer tijd te nemen i.v.m. de discussie over "perspectief; groeiruimte na 2030". Dit om te voorkomen dat wat als zeer positief wordt gezien (vastleggen zonder LHB), leidt tot meer wantrouwen in plaats van vertrouwen tussen de verschillende geledingen van het LEO.
11. Op het LEO van 4 december is het vervolgtraject van de evaluatie vastgesteld. Hierbij werd een duidelijke knip (conform systematiek Opnieuw Verbonden) gelegd tussen de normstelling in 2030 en het doel voor na 2030 (tot 2035 en verder). De discussie over dat laatste doel wordt in de tweede helft van 2026 gevoerd. Een bouwsteen daarvoor is het onderzoek door de lokale en provinciale overheden naar de meerwaarde van de civiele luchthaven.
12. Als we vasthouden aan de systematiek van Opnieuw Verbonden zijn het vastleggen van een norm voor 2030 en het formuleren van een doel voor 2035 en verder in theorie twee losstaande zaken. Bovenstaande observaties laten zien dat dit in de praktijk niet zo is.
13. Zowel omwonenden als Eindhoven Airport vinden het vertrouwen tussen de partijen belangrijk. Eindhoven Airport stelt in haar zienswijze dat als het niet mogelijk is de andere kant van Opnieuw Verbonden (groeimogelijkheid bij meer dan 30% geluidsreductie) (bestuurlijk) verankerd vast te leggen, dat ze dan liever nog een jaar door gaan met de huidige systematiek van elk jaar een medegebruiksvergunning met een vergunde ruimte die gebaseerd is op de verwachte vlootvernieuwing in dat jaar en de tijd te nemen om de discussie over de periode na 2030 te voeren. *"Dan zou kunnen worden toegewerkt naar het afgeven van een meerjarige medegebruiksvergunning vanaf 2028".*  
De omgeving (Klaas Kopinga) schrijft in haar zienswijze: "Deze punten verdienen een discussie binnen het LEO, die niet onder grote tijdsdruk gevoerd kan worden. De ruimte voor deze discussie kan worden gemaakt door de huidige systematiek van jaarlijkse te verlenen

medegebruiksvergunningen nog enige tijd te continueren”.

14. Het jaar 2027 is gezien de baansluiting van vijf maanden (februari tot en met juni) een vreemde eend in de bijt.
15. In zowel de zienswijze van Eindhoven Airport als de zienswijze van Klaas Kopinga (maar ook in andere binnengekomen zienswijzen) wordt bevestigd dat na 2030 bij verdergaande vlootvernieuwing ruimte voor groei ontstaat. De discussie over de invulling daarvan kan in de tweede helft van 2026 conform planning worden gevoerd.
16. De discussie over de punten 1,2 en 4 van het procesvoorstel kan worden afgerond. De luchthaven kan zich alleen verbinden aan punt 1 (30% geluidsreductie in 2030 t.o.v. 2019) als ze ook perspectief geboden wordt dat als ze inspanningen leveren en in 2030 30% geluidsreductie realiseren er perspectief is voor groei van het aantal vliegbewegingen na 2030. In het procesvoorstel (punt 3) is dat perspectief geboden op een manier die niet het beoogd effect heeft (zie punt 13). Daarom zou gezocht moeten worden naar een andere manier om dat perspectief te bieden.
17. Het lijkt te optimistisch om de discussie over de doelen en groei na 2030 in 2026 af te ronden. Het zou wel voldoende basis moeten bieden voor (hoe/de manier waarop) het bevoegd gezag om de luchtvaartsector na 2030 perspectief wil bieden. Dit kan dan een plek krijgen in de besluitvorming rond de MGV van 2027-2030. Voor het gesprek over de precieze invulling van dat perspectief (doelstelling voor geluidsreductie en groei van het aantal vluchten) na 2030 kan dan meer tijd genomen worden.