



Nieuwsbrief BVM2

december 2025

Even bijpraten met BVM2

U heeft voor het laatste iets van ons Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) ontvangen rond 1 juni van dit jaar. Dat is al weer een tijdje geleden. Het punt is: dit is een Nieuwsbrief en er was niet zoveel nieuws.

Tot nu toe, want er spelen ontwikkelingen waar wij met enige argwaan naar kijken en die we graag met u willen bespreken. Vandaar de vooraankondiging (nader nieuws volgt):

Knegselbijeenkomst Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)

zaterdag 07 februari 2026

Gemeenschapshuis De Leenhoef in Knegsel

11.00 tot ca 13 uur

Over de geluidsruimte

Op dit hoofdtoneel gaat alles tergend langzaam.

Het advies-Van Geel spreekt over een verkleining van de oppervlakte binnen de civiele 35Ke-geluidscontour met 30% in 2030 t.o.v. 2019. Binnen het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO) is dat nog steeds het officieel verklaarde doel.

Die kleinere contour moet officieel op de kaart worden vastgelegd in een nieuw Luchthavenbesluit, en daar hoort een MER bij (Milieu Effect Rapport). Op beide wacht onze regio nog steeds en ondertussen spreekt men over 2028 of 2029 (geen garanties). Dat tergend trage tempo is vooral het gevolg van de landelijke stikstofproblematiek (zie <https://bvm2.nl/nieuw-luchthavenbesluit-vertraagd-door-stikstofblunder-defensie/>).

Zolang er geen nieuw Luchthavenbesluit is, geldt het oude uit 2014.

Om de breed gevoelde onvrede te verminderen, hebben de ministeries van Defensie en I&W in het LEO van 04 dec 2025 een voorstel gepresenteerd om de 30% kleinere geluidsruimte dan maar in het secundaire document, de civiele Medegebruiksvergunning van Eindhoven Airport, te formaliseren. In 2027, 2028 en 2029 wordt een geluidsruimte voorgesteld worden van **maximaal** 8,9km² (dat is nog maar 5% minder dan in 2019) en het aantal vliegbewegingen op **maximaal** 41.500 (*in praktijk is het in 2026 en 2027 overigens 40.500 – ook weer een resultaat van BVM2- en BOW-waakzaamheid*). Als de geluidsruimte in 2030 inderdaad met meer dan 30% gekrompen is (waar het nu niet naar uitziert), zou het aantal vliegbewegingen in 2030 maximaal 42.500 mogen zijn.

Dit voorstel kent vele valkuilen en onduidelijkheden, zoals bleek in de voorbije discussies in de Werkgroep geluid. Er werd op 04 december nog niet om een eindoordeel gevraagd.

De openingstijden in het weekend

Er is langdurig touwgetrokken over de wens van omwonenden om op zaterdag en zondag een uur langer te kunnen uitslapen. De vliegtuigen (in praktijk die van Transavia) zouden pas vanaf 08.00 uur mogen opstijgen. Deze omwonenden-wens is niet hard in het advies-Van Geel vastgelegd, maar is desalniettemin zeer dringend.

De TU Delft is erbij gehaald voor een minutieus onderzoek. Een uur later vliegen in het laagseizoen blijkt technisch mogelijk, mits Transavia voldoende tijd krijgt om zijn schema's om te bouwen.

LEO-voorzitter Depla gaf de tegengestelde belangen, na bespreking in het LEO, vorm in een compromis-advies aan de ministeries in kwestie. Daarin staat dat als in 2030 de 30% reductie door vlootvernieuwing niet wordt gehaald, het in het laagseizoen één uur later starten op zaterdag en zondag de eerstvolgende maatregel is die doorgevoerd wordt.

Dit advies is inmiddels opgestuurd, met het LEO-verslag erbij.

Wij van BVM2 zien niet in waarom omwonenden opnieuw tot 2030 moeten wachten op een uur meer ochtendrust in het weekend en waarom dat ook nog afhankelijk wordt gemaakt van het wel of niet halen van de 30% geluidsreductie. Wij willen een uur later starten in het laagseizoen vanaf 01 januari 2028. Dat geeft Transavia twee jaar de tijd om haar vliegschema's aan te passen. En daardoor wordt meteen een harde bijdrage geleverd aan het bereiken van de 30% geluidsreductie in 2030, omdat vroege vluchten in het Ke-systeem een straffactor 4 hebben in de berekeningen. Ook wordt er daardoor concreet iets gedaan voor direct omwonenden die het meeste last hebben.

Transavia en Eindhoven Airport blijven tegen welke beperking van de openingstijden dan ook.

De kop in het Eindhovens Dagblad van 02 december 'Vliegveld uurtje later open' is nog een beetje voorbarig. Het artikel zelf is preciezer.

Minder vertraagde landingen en versneld klimmen

Het is niet allemaal kommer en kwel. De trend bij Eindhoven Airport is een beetje dat de kleine dingen beter lopen dan de grote dingen.

Tabel 1: Aantal landingen na 23 uur (exclusief extensies) op basis van LEO Dashboard

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
23:00 – 23:30	655	78	78	283	230	192
23:30 – 24:00	167	19	31	46	28	33
Totaal	822	97	109	329	258	225

Zo is het aantal landingen na 23 uur flink gedaald.

Let wel: met een 'extensie' wordt bedoeld dat een vliegtuig door overmacht-omstandigheden laat op de dag vertraagd is (bijvoorbeeld door een calamiteit of een zwaar onweer onderweg). Met een 'vertraagde landing' wordt bedoeld dat de vertraging al eerder op de dag ontstaan is.

De discipline is beter geworden, maar nog niet goed genoeg. Het voorstel aan het LEO is om dit aantal verder te verlagen, om er jaarlijks over te rapporteren en de oorzaken te onderzoeken, en om

dat in een breed samengestelde projectgroep systematisch te bespreken.

BVM2 wil uiteindelijk dat er na 23.00 uur alleen nog extensievertragingen worden toegestaan.

Een positief punt is dat de NADP1-startprocedure, inhoudend dat vliegtuigen versneld klimmen, goed nageleefd wordt. Aan de grond betekent dat iets minder herrie.

Luchtkwaliteit, lood en klimaat

Eindhoven Airport wil 30% minder broeikasgas lozen in 2030 dan in 2019. Dat is minder dan nodig is, maar voor een vliegveld veel, en het blijkt meer dan wat kan.

Het belangrijkste middel om broeikasgassen te verminderen is het bijmengen van Sustainable Aviation Fuel (SAF).

De Europese wetgeving ReFuelEU Aviation schrijft dwingend bepaalde bijmengpercentages SAF voor (bijvoorbeeld 6% in 2030). Dat laat slechts hogere ambities toe op vrijwillige basis en inderdaad stelt Eindhoven Airport uit eigen middelen subsidie ter beschikking, maar de luchtvaartmaatschappijen willen niet. Wat er van de EU-ambities terecht komt, moet overigens nog blijken.

Omdat er geen zelfstandig handelingsperspectief is, is de LEO-Werkgroep Klimaat gestopt. De BVM2-vertegenwoordiger erin, Bernard Gerard, is overgestapt naar de LEO-Werkgroep gezondheid, waar onder andere de luchtkwaliteit vanwege het vliegveld (en vanwege andere bronnen) ter sprake komt. Er gebeuren in die werkgroep interessante dingen. Met name voor Ultrafijn Stof is het vliegveld een significante bron. Zie <https://bvm2.nl/luchtmetingen-in-2024-het-vliegveld/>.

Twee van de negen 'sportvliegtuigjes' van de Eindhovense Aero Club Motor (EAC-M) vliegen nog op loodhoudende vliegtuigbenzine. De EAC-M hoopt, mogelijk nog in 2025, de loodhoudende benzine in te ruilen voor loodvrije benzine. Aldus de basiscommandant (de EAC-M huurt rechtstreeks van Defensie en valt niet onder Eindhoven Airport) . Zie <https://bvm2.nl/eindhovense-aero-club-motor-bouwt-met-laatste-loodhoudende-vliegtuigbenzine-af/>.



Helikopters

Het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie (NPRD) leidt er onder andere toe dat het

laagvlieggebied voor helikopters ten oosten van Eindhoven verdubbeld wordt. Die helikopters komen van Gilze-Rijen en er moeten straks dus dubbel zoveel helikopters door het werkgebied van BVM2. Dit vraagt om communicatie en overleg met Defensie.

Zie <https://bvm2.nl/wat-verandert-er-aan-de-militaire-helikoptervluchten/> .

Zo op het oog verandert er op de Oirschotse Heide, wat betreft de helikopters, niets.

Verplicht rouleren?

Er was bij de evaluatie van het LEO door bureau BMC sprake van dat er omwonenden verplicht zouden moeten gaan rouleren. Hiertegen is geprotesteerd want daardoor zou veel kennis verloren gaan.

Uiteindelijk is besloten dat de verplichting niet voor BVM2 en BOW, maar alleen voor de door een gemeente benoemde bewonersvertegenwoordigers. En voor hen geldt onbeperkte mogelijkheid tot herbenoeming.

Het probleem is dus opgelost. Zie <https://bvm2.nl/de-afwikkeling-van-het-bmc-rapport-met-een-evaluatie-van-het-leo/> .

Overigens is BVM2 (we spreken nu even voor onszelf) bepaald niet ongenegen om kennis te delen en nieuwe mensen in te zetten als daaraan praktisch behoefte is.

Nieuwe geïnteresseerden, meldt u aan!

Contact:

<https://bvm2.nl/contact/>
beraadvlieghindermoetminder@gmail.com