Nieuwsbrief BVM2

november 2026

Aan de achterban en de contacten van het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2)

Beste meneer, mevrouw

Wij hadden u als BVM2 graag in persoon bijgepraat tijdens een Knegselbijeenkomst die rond deze tijd plaats had moeten vinden, maar helaas … De Knegselsessie stond gepland en wij bereiden die altijd ruim op tijd voor. Maar alles loopt zo stroperig dat we op dat moment alleen maar dingen zeker wisten die al tijdens Knegselbijeenkomst van februari 2026 gezegd waren, en dat we een slag moesten slaan naar wat er ging komen. Op die basis kun je geen programma op het scherm zetten en sprekers uitnodigen.
We hebben dus met pijn in het hart de Knegselbijeenkomst opgeschoven naar een nog te bepalen datum begin 2027.

Nadat dit 'point of no return' gepasseerd was, dienden zich wel enkele belangrijke nieuwe zaken aan. Daarover leest u in onderstaande nieuwsbrief.

Overigens, u kunt te allen tijde bijhouden wat er aan nieuws gebeurd en wat wij als BVM2 daarvan vinden op onze site https://bvm2.nl. Die site wordt goed bijgehouden en via het contactadres kunt u ons altijd bereiken.
Om onderstaande nieuwsbrief een beetje compact te houden, verwijzen wij soms naar het betreffende site-artikel voor nadere uitleg.

Procedure nieuw Luchthavenbesluit begint geheel opnieuw, medegebruiksvergunning wordt voorlopig leidend

Een vliegveld draait op basis van een Luchthavenbesluit (LHB). Bij vliegveld Eindhoven is dat nog steeds het LHB 2014. Het is de bedoeling om het advies-Van Geel te formaliseren in een nieuw LHB. Zoiets begint met een soort startnotitie, de Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) die dient als aanloop om een Milieu Effect Rapport (MER) op te stellen. Dat MER is onverbrekelijk verbonden met het LHB.
De 'Van Geel-periode' loopt van april 2019 t/m 2030, en het ligt dus voor de hand dat het nieuwe LHB annex MER voor 2030 van kracht is. Eigenlijk had het dat al lang moeten zijn.
Maar het proces om tot een nieuw MER te komen blijkt zo'n lijdensweg, dat de ministeries van Defensie en I&W er geen vertrouwen meer in hebben. Tegen de tijd dat er misschien een MER ligt, is de voorbereidende NRD al weer zo'n tien jaar oud en in die tijd is er te veel veranderd. Voor wie het sfeertje van toen nog eens wil proeven, zie https://bvm2.nl/bvm2-dient-zienswijze-in-op-notitie-reikwijdte-en-detailniveau-nrd-nieuwe-luchthavenbesluit/ (maart 2022). Daarom is besloten om met de lopende procedure te kappen en helemaal opnieuw te beginnen.
Belangrijkste oorzaak is de stikstof. En hoewel Eindhoven Airport ook zijn stikstofperikelen heeft (https://bvm2.nl/nog-eens-eindhoven-airport-en-de-natuurvergunning/), zit het grootste probleem bij Defensie.



Omdat de ministeries zeggen het advies-Van Geel wel te willen uitvoeren, wordt al jarenlang het middel van de Medegebruiksvergunning (MGV) gebruikt. Een MGV is een document dat binnen de grenzen van het LHB (in casu 2014) aanscherpende bepalingen geeft aan medegebruikers van een militair vliegveld (in casu Eindhoven Airport). In de MGV van Eindhoven Airport staan bijvoorbeeld scherpere eisen aan aantal vliegbewegingen en openingstijden.
Een MGV wordt voor één tot enkele jaren verstrekt en valt sinds kort onder het bestuursrecht.
Voor meer info, zie https://bvm2.nl/het-lhb-feest-begint-weer-van-voren-af-aan/ .

Het sturen van Eindhoven Airport per MGV zal noodgedwongen dus nog jaren worden voortgezet.
Er is inmiddels een MGV voor 2027, het jaar waarin de baan vijf maand dicht gaat (die vooral bepaalt dat er in de tijd dat de baan open is, normaal wordt gevlogen zonder de verloren vijf maanden “in te halen”).
Eindhoven Airport werkt aan een aanvraag voor een MGV 2028-2030, waarbij het LEO adviseert. Dit proces loopt. Het is de bedoeling dat de 30% “er af”-eis in deze periode gerealiseerd wordt, Verder is de discussie nog steeds 30% vermindering van wat precies (zie https://bvm2.nl/perspectief-groeiruimte-eindhoven-airport/)
Voor de langere termijn is een projectgroep gevormd ‘Perspectief Eindhoven Airport na 2030’ . Deze is onlangs met zijn werk begonnen. Daaraan wordt deelgenomen door het vliegveld, Transavia, een wethouder uit Eindhoven en een uit een randgemeente, Defensie, drie omwonendenvertegenwoordigers (waaronder Wim Scheffers namens BVM2 en Klaas Kopinga namens de BOW), en de secretaris van het LEO.

Het nieuwe LHB zal worden opgestart nadat het ontwikkelingsperspectief voor Eindhoven Airport na 2030 is vastgesteld.

Wordt vervolgd.

Interessante uitkomsten CE Delft-onderzoek

Om haar rol bij de toekomst van het vliegveld zorgvuldig te kunnen invullen, heeft de provincie Noord-Brabant , samen met enkele gemeenten, aan CE Delft opdracht gegeven om een aantal aspecten nader te onderzoeken. Voor de specifiek-economische aspecten heeft CE Delft de vraagstelling doorgeschoven naar het onderzoeksbureau SEO, gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam.

De resultaten van de onderzoeken zijn nog maar kort bekend, BVM2 heeft nog geen officieel standpunt over beide onderzoeken ingenomen. Maar men kan alvast wel enkele interessante zaken opmerken.

CE Delft hanteert de uitvoering van Van Geel in 2030 als referentie (40500 vliegbewegingen, 65% vlootvernieuwing). Na 2030 laat CE Delft de vlootvernieuwing doorlopen tot 100% in 2035 en laat de daaruit voortvloeiende (gemiddelde) geluidswinst ten goede komen in scenario 1,2 en 3 voor 100%, rep.50% resp 0% aan omwonenden. Als een soort terreinverkenning zijn ook (onder luidkeels protest van de vlieggezinde partijen in PS) twee krimpscenario's doorgerekend (100% krimp of 20% krimp in scenario 4 resp. 5) en een nogal extreem groeiscenario 6 met 5% jaarlijkse groei van het aantal vliegbewegingen, tot dat vastloopt op de maximale capaciteit.
Een en ander voor het meer ingetogen WLO-model laag-snel (weinig economische- en bevolkingsgroei en klimaatneutraal in 2050) en een meer uitbundig WLO -model (veel economische en bevolkingsgroei en klimaatneutraal in 2075). Beide modellen komen uit de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving en dienen als de officiële Nederlandse onderlegger voor de onderbouwing van langetermijnbeleid.

Van deze zes scenario's komt scenario 5 (100% vlootvernieuwing, na 2030 20% minder vliegbewegingen) het dichtste bij het Manifest dat ten grondslag ligt aan BVM2, en waaraan dus wat extra uitleg wordt gewijd.

Variant	Naam	Aantal civiele vliegbewegingen per jaar in 2035	Vloot-vernieuwing*	Verandering aantal vliegbewegingen t.o.v. referentie
Referentie	Van Geel	40.500	~65%**	N.v.t.
Rekenvariant 1	Geluidsruimte naar omgeving	40.500	100%	+0%
Rekenvariant 2	50/50-verdeling geluidsruimte	45.200	100%	+12%
Rekenvariant 3	Geluidsruimte naar luchtvaart	49.800	100%	+23%
Rekenvariant 4	Alleen militaire luchtvaart	0	N.v.t.	-100%
Rekenvariant 5	20% krimp luchtvaart	32.400	100%	-20%
Rekenvariant 6	5% jaarlijkse groei luchtvaart	51.700	100%	+28%

Bron: CE Delft (2026)
* Vlootvernieuwing betreft de vervanging van bestaande vliegtuigtypen door nieuwere, stillere vliegtuigtypen.
** In lijn met het Advies-Van Geel wordt voor de referentie uitgegaan van circa 65 procent vlootvernieuwing, passend bij 40.500 vliegbewegingen en een reductie van de 35 Ke-geluidscontour met 30% ten opzichte van 2019.

Omdat de vliegtuigen stiller worden, wordt in alle varianten de geluidsruimte, die in de gemiddelde maat Ke berekend wordt, kleiner, zelfs als de vliegtuigen zwaarder worden (het ene is meer gunstig dan het andere ongunstig). Naar die maatstaf gemeten daalt het aantal ernstig gehinderden.
In de varianten die 50 of 100% van de door stillere vliegtuigen vrijgekomen geluidsruimte aan de luchtvaart schenken (scenario 2,3 en 6) neemt het aantal vliegbewegingen toe en als dat als maatstaf gehanteerd wordt, neemt ook de hinder toe.

In de krimpvarianten nemen de mogelijkheden voor woningbouw toe. Die wordt sinds 2010 beperkt door een bestuurlijke afspraak dat er geen nieuwe wijk gebouwd wordt binnen de 20Ke-zone. Gebruik van de vrijkomende 20Ke-ruimte vereist slechts de bestuurlijke keuze dat men ook een deel van de enorme woningbehoefte van de Brainportregio 'in de wei' bouwt. Er komt meer 'wei' vrij. Bovendien kan die bouwgrond fors geld opleveren (maar dat is niet in rekening gebracht).
BVM2 heeft dit verder uitgewerkt voor scenario 5 (20% minder vliegbewegingen). Wie dit uitgebreider wil bekijken, zie https://bvm2.nl/minder-vliegtuigen-meer-woningen/ .

Logischerwijs wordt er in de krimpscenario's 4 en 5 minder brandstof verbruikt. Daarom zijn deze twee scenario's de enige met een gunstig klimaateffect en omdat bij vliegtuigen de klimaataantasting en de luchtvervuiling uit dezelfde oorzaak voortkomen, geven deze twee scenario's ook minder luchtvervuiling. Hiervoor zie https://bvm2.nl/geeft-ce-delft-te-lage-broeikasgascijfers/ .

	Effect rekenvarianten versus referentie, cumulatief 2031 t/m 2042					
Maximum vliegbewegingen 2035	**40.500**	**45.200**	**49.800**	**0**	**32.400**	**51.700**
Variant	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
WLO Hoog-Vertraagd						
Netto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**420**	**1.070**	**1.700**	**-5.750**	**-750**	**1.960**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	180	480	760	-2.530	-340	880
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	240	600	940	-3.220	-410	1.080
Netto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**60**	**140**	**230**	**-770**	**-100**	**260**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	30	80	130	-440	-60	150
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	30	60	100	-330	-40	110
WLO Laag-Snel						
Netto-effect werkgelegenheid (arbeidsjaren)	**300**	**610**	**610**	**-4.620**	**-690**	**610**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	150	310	310	-2.370	-360	310
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	150	300	300	-2.250	-330	300
Netto-effect toegevoegde waarde (mln €)	**40**	**80**	**80**	**-570**	**-90**	**80**
Eindhoven Airport (incl. toeleveranciers)	20	50	50	-370	-50	50
Toeristische bestedingen (incl. toeleveranciers)	10	30	30	-210	-30	30

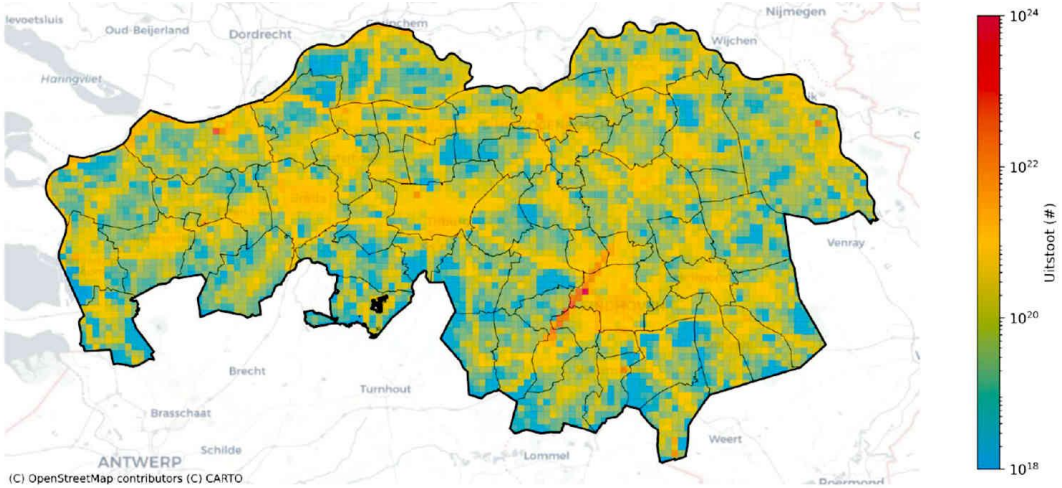
SEO noemt de economische effecten van een groter of kleiner vliegveld zelf 'tijdelijk, beperkt en onzeker'. Dat klopt. De getallen in bovenstaande tabel zijn opgeteld over 12 jaar (2031 t/m 2042). Voor een jaarbasis moeten bovenstaande getallen door 12 gedeeld worden met dien verstande dat de werkelijkheid in de eerste jaren boven dat gemiddelde ligt en in de laatste jaren eronder – na die 12 jaar is het effect nul.
De getallen zijn op de schaal van heel Nederland. Slechts een deel komt in ZO Brabant terecht.
Om een indruk te geven: scenario 5 (20% krimp) kost de provincie Noord-Brabant ca 36 fte's, waarvan een onbekend groot deel in de overspannen arbeidsmarkt van de Brainportregio. En kost de provincie rond de 60 miljoen per jaar (waarvan een onbekend groot deel in de Brainportregio). Dat lijkt misschien veel, maar is niet veel meer dan de jaarlijkse begroting van een kleine gemeente als Reusel-de Mierde. Of anders uitgedrukt ongeveer 1/3 van een van de vele door ASML geleverde EUV machines. Minder vliegen richt voor de regio geen economische rampen aan, zelfs geen rampjes.
Ook het vliegveld leidt nauwelijks tot geen schade in haar exploitatie, omdat de daling in het aantal passagiers minstens ruim gecompenseerd wordt door een stijging vanwege de vlootverzwaring.
Wie het uitgebreider wil inzien, zie https://bvm2.nl/economische-effecten-groei-of-krimp-eindhoven-airport-beperkt-tijdelijk-en-onzeker/ .

Luchtvervuiling

De luchtvervuiling op en rond vliegvelden kwam in de afgelopen maanden bij vier, van elkaar onafhankelijke onderzoeken, in beeld.

Eerst lag er de recente uitspraak van de Gezondheidsraad (een belangrijk adviesorgaan van de regering) dat, in navolging van uitlaatgassen van dieselmotoren bij auto's, ook uitlaatgassen van kerosine officieel kankerverwekkend zijn (en verdacht mutageen, iets wat het DNA in een cel blijvend beschadigt of verandert). De drive tot dit advies kwam vanuit de arbeidsomstandigheden op Schiphol en geldt dus 'binnen het hek' van de luchthaven. Zie (https://bvm2.nl/de-gezondheidsraad-en-de-vliegtuigemissies/) .
Parallel daaraan was er veel maatschappelijke onrust 'buiten het hek'. De minister heeft zich bereid verklaard om ook daarover een advies aan de Gezondheidsraad te vragen. Zoiets start met een consultatieronde. Inmiddels zijn er vanuit het Eindhovense drie bijdragen geleverd aan de consultatie: van Eindhoven Airport; van de Werkgroep Gezondheid van het LEO; en van BVM2.

Het is nog onbekend wat her vervolg hierop is. Uiteraard zijn die uitlaatgassen buiten het hek ook kankerverwekkend en mogelijk mutageen, maar de blootstelling is veel minder.



Tweedens ligt er een onderzoek van de provincie (door TNO uitgevoerd) om een eerste indruk te krijgen van de grootste bronnen van ultrafijn stof (UFS) in Brabant. Dat richtte zich op 'ons' vliegveld en op de (verondersteld) grootste 10 industriële lozers. Eindhoven Airport (dus exclusief het militaire vliegen) kwam eruit naar voren als veruit de grootste bron in de provincie, groter dan het gezamenlijke wegverkeer en groter dan elke industriële vervuiler (alleen Shell Moerdijk komt in de buurt). Zie https://bvm2.nl/luchthaven-eindhoven-grootste-ufs-lozer-in-noord-brabant/ .
Vooralsnog reageert de provinciale, en ook de Eindhovense, politiek afhoudend op vragen (o.a. van de SP) over wat men nu met dit resultaat gaat doen

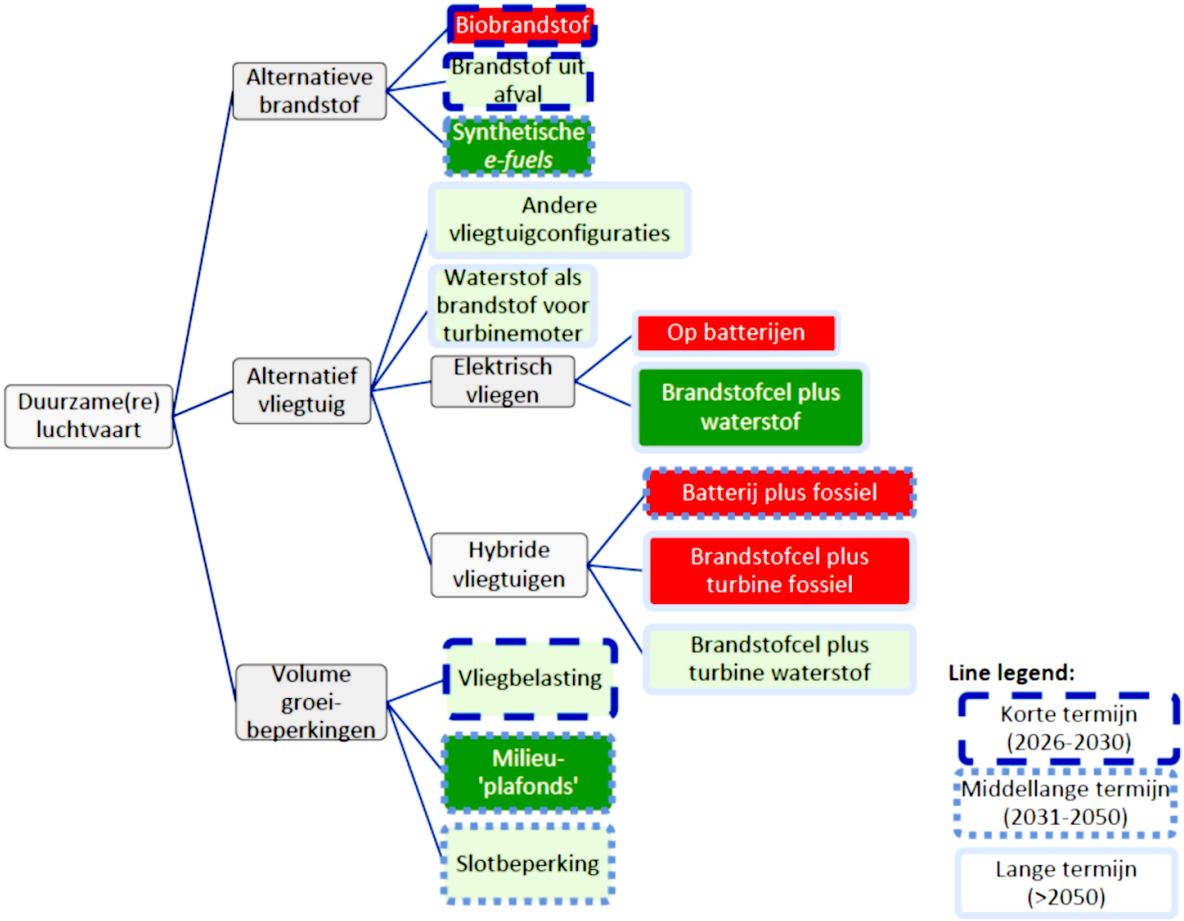
Derdens ligt er, zo vers van de pers dat dit nog niet in deze nieuwsbrief is meegenomen, het verslag van de metingen van het Regionale Meetnet Luchtkwaliteit over 2025. Daarover verschijnt binnenkort een artikel op onze website.
Het verslag over 2024 geeft een indruk van hoe het werkt, zie https://bvm2.nl/luchtmetingen-in-2024-het-vliegveld/ .

Tenslotte is er een systematiek bedacht om tijdens de aanstaande baansluiting het effect op de UFS-concentraties te meten. Dit in opdracht van de Werkgroep Gezondheid van het LEO. Op tactisch gekozen momenten gaat er gemeten worden op een locatie in Wintelre en een locatie ergens in Woensel-Noord.

De luchtvaart-factsheet van Peeters en Melkert

Ook zeer vers van de pers, de wetenschappelijke factsheet van Paul Peeters en Joris Melkert "Toekomst verduurzaming luchtvaart – update 2026".
Beide zijn op hun gebied de toonaangevende geleerden in Nederland – Peeters op het gebied van toerisme en mobiliteit, Melkert inzake alles wat met vliegen te maken heeft. Beide hebben al eens in Knegsel gesproken.
De eerste regel van hun samenvatting geeft de kern weer:"*Het is niet mogelijk om een ongewijzigd groeiscenario voor de wereldwijde luchtvaart met een ongewijzigd (inter-)nationaal beleid te*

combineren met het behalen van de Parijse klimaatdoelen." Na de samenvatting volgt het hoofdstuk 'Misverstanden en dogma's' , waarin diverse propagandistische uitspraken die de luchtvaart beogen te helpen, worden doorgeprikt.
Ook over dit document zal binnenkort een artikel op de BVM2-site verschijnen. Maar in dit geval is er al een artikel op Schipholwatch (via welk artikel men de factsheet ook kan downloaden. Zie https://schipholwatch.nl/2026/10/29/wetenschappelijke-realitycheck-vliegindustrie-liegt-er-steeds-lustiger-op-los/ .



Figuur 7: Mogelijke ontwikkelingen richting een duurzame luchtvaart. Betekenis kleuren arcering: Donkergroen levert nul-emissies; lichtgroen levert milieuverbetering, en rood beperkte milieuwinst en/of grote technische obstakels. Betekenis kleuren en omlijning: donkerblauwe/strepen betekent dat het op korte termijn (2026-2030) resultaat opleveren, middelblauw/stippellijn kan op middellange termijneffect hebben (2031-2050), lichtblauw/lijn heeft alleen op lange termijneffect (>2050).

STEUN BVM2

Ondersteuning van BVM2 kan via een overschrijving op IBAN rekeningnummer: **NL85 ABNA 0863215513 ,** t.n.v. **W.J.M. Scheffers en/of B.J.M. Gerard ,** o.v.v. **Ondersteuning BVM2**

Voor contact, zie beraadvlieghindermoetminder@gmail.com

Wim Scheffers, voorzitter BVM2
Bernard Gerard, secretaris BVM2