

Inleiding

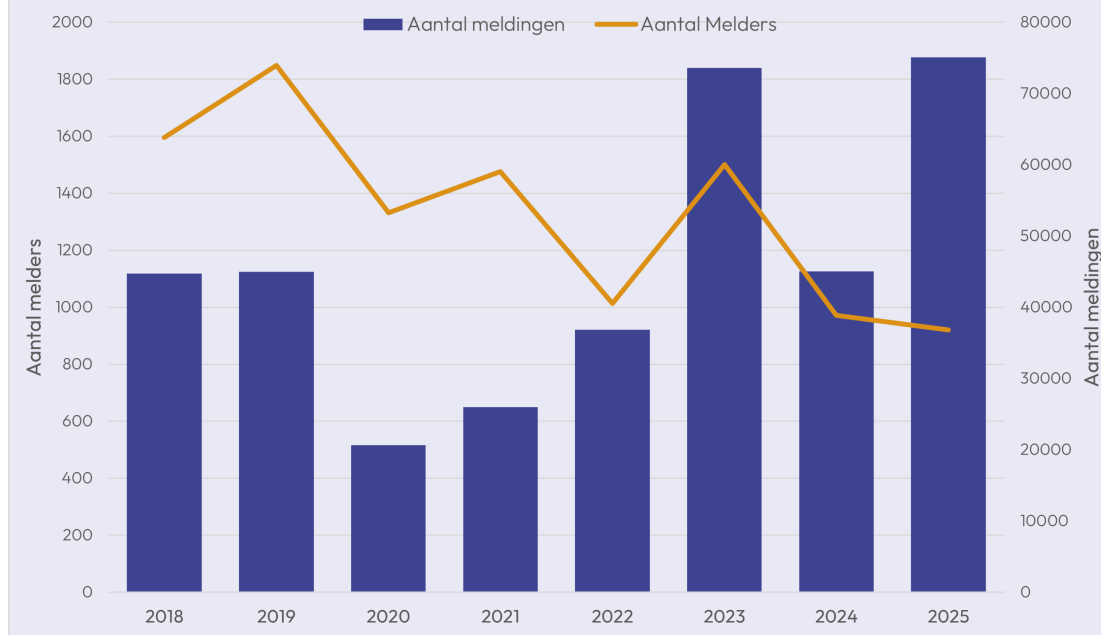
In deze jaarrapportage hindermeldingen over het jaar 2025 van het Regionaal Informatie Centrum Luchthaven Eindhoven (RIC) wordt gekeken naar het verloop van het aantal melders en meldingen in de periode van **1 januari t/m 31 december 2025**. Ook behandelt deze jaarrapportage baan- en corridorgebruik in deze periode en legt het waar mogelijk verbanden tussen hindermeldingen en gebeurtenissen in het afgelopen jaar.

- Het afgelopen jaar is het **aantal melders met 5% afgenomen tot 920 per jaar**. Wel waren deze melders goed voor **60% meer meldingen, tot 75059 meldingen** in totaal. De ontwikkeling van zowel het aantal melders als het aantal ontvangen meldingen voor de afgelopen jaren is te zien in figuur 1.
- Sinds 1 januari 2025 maakt het RIC gebruik van software van het Nederlandse bedrijf Casper om hindermeldingen te registreren en te analyseren. Dit systeem is een stuk gebruiksvriendelijker in vergelijking met het vorige systeem, waardoor het een stuk makkelijker en sneller is geworden om een hindermelding in te dienen. Het is aannemelijk dat deze toename van het gebruiksgemak mede heeft geleid tot meer meldingen ten opzichte van 2024.
- Ook hebben de toegenomen spanningen in de wereld geleid tot toegenomen activiteit op Vliegbasis Eindhoven. Zo hebben er het afgelopen jaar meer oefenvluchten met de F-35 plaatsgevonden, en heeft de Airbus A330-MRTT geregeld nachtelijke vluchten uitgevoerd als onderdeel van de Quick Reaction Alert (QRA) taakstelling.
- Of de invoer van de NADP1-startprocedure, waarbij geluidsbelasting voor de directe omgeving van de luchthaven zou moeten afnemen, een effect heeft gehad op het aantal ontvangen meldingen is lastig te verifiëren. Een uitgebreide effectanalyse van deze hinderbeperkende maatregel zal begin 2026 plaatsvinden in het Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO).

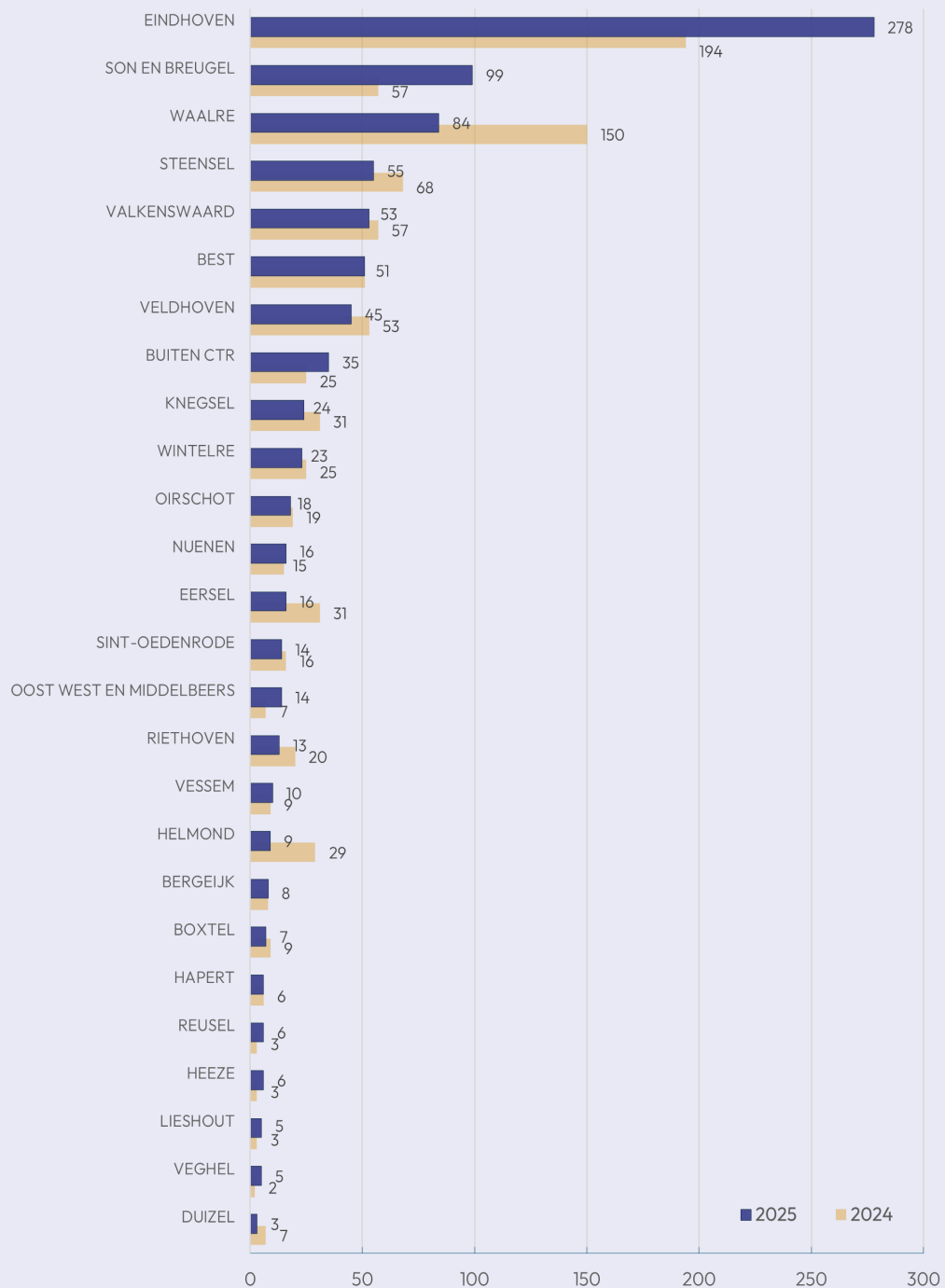
TABEL 1. AANTAL MELDERS / MELDINGEN

	2025	2024	% toe- / afname	Toelichting type meldingen
Melders	920	971	- 5%	<ul style="list-style-type: none"> Specifieke meldingen: zijn voorzien van een tijdstip en gaan over een specifieke vliegbeweging Algemene meldingen: gaan over hinderervaring in het algemeen of bijvoorbeeld beleid ten opzichte van de luchthaven. <p>* Vóór 2025 werd er geen onderscheid gemaakt in type meldingen en waren alle hindermeldingen specifiek</p>
Specifieke meldingen	71989	45043	+ 60%	
Algemene meldingen	2605	n.v.t.*		
Vragen via registratiesysteem	465	n.v.t.*		
Terugkoppeling gevraagd	14%			

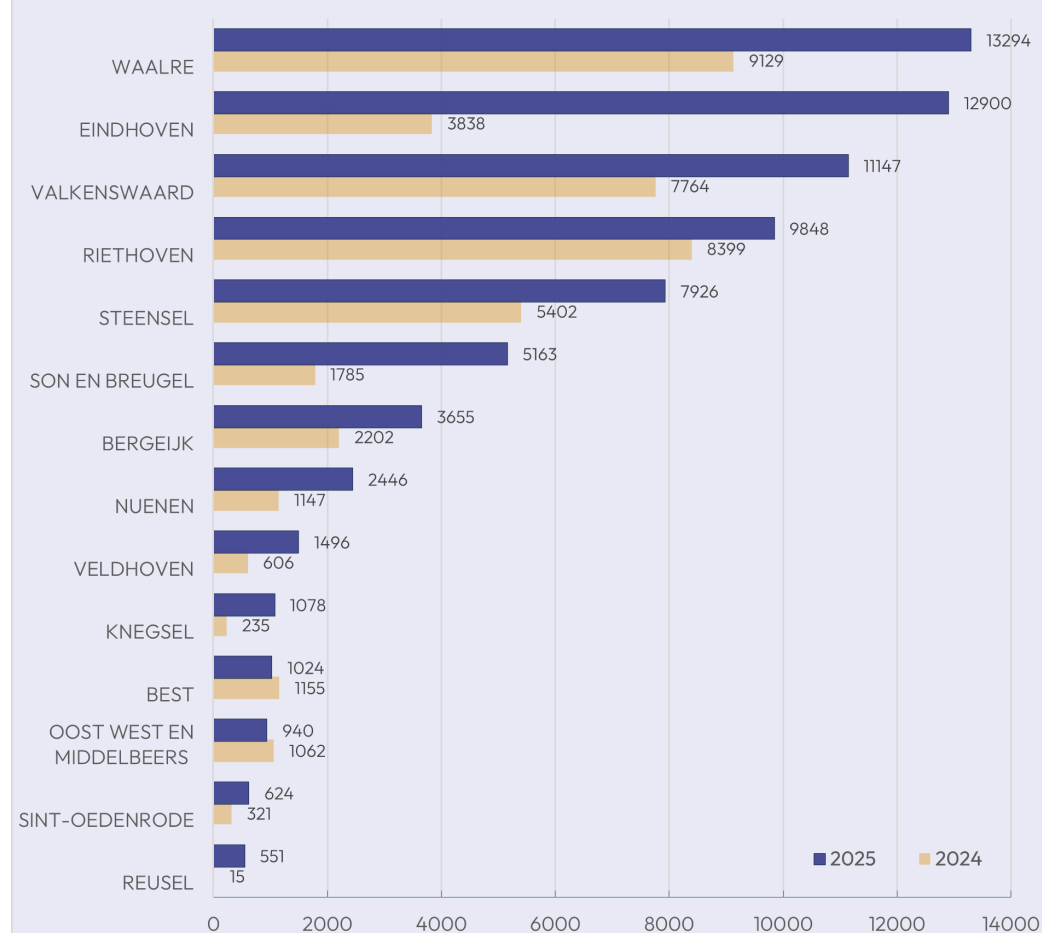
FIGUUR 1. ONTWIKKELING AANTAL MELDERS EN MELDINGEN PER JAAR



FIGUUR 2. AANTAL MELDERS PER WOONPLAATS (TOP 25)



FIGUUR 3. AANTAL MELDINGEN PER WOONPLAATS (TOP 15)



Toelichting

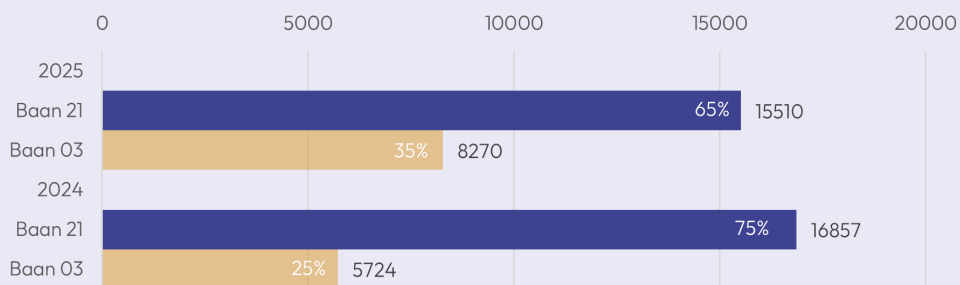
Het afgelopen jaar is er meer vliegverkeer vanaf baan 03 richting het noordoosten gestart ten opzichte van 2024 (zie ook baangebruik op pagina 3). Als gevolg hiervan zien we een duidelijke toename in het aantal melders uit **Eindhoven en Son en Breugel**, terwijl in de rest van de regio eerder sprake is van een lichte afname van het aantal melders.

Over vrijwel de gehele lijn is een stijging van het aantal ingediende hindermeldingen zichtbaar, waarbij de grootste stijging plaatsvond in wederom Eindhoven en Son en Breugel. Ook dit is te herleiden tot het baangebruik in het afgelopen jaar.

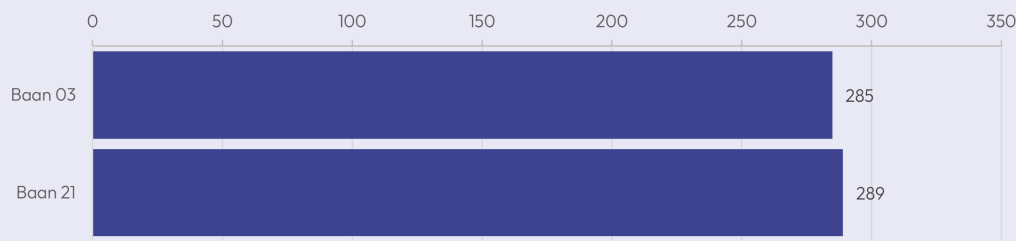
Opvallend is de ontwikkeling in de gemeente **Waalre**. Ondanks een significante daling van 150 naar 84 melders en een afname van het vliegverkeer ten opzichte van 2024, steeg het aantal ingediende meldingen met 45%.



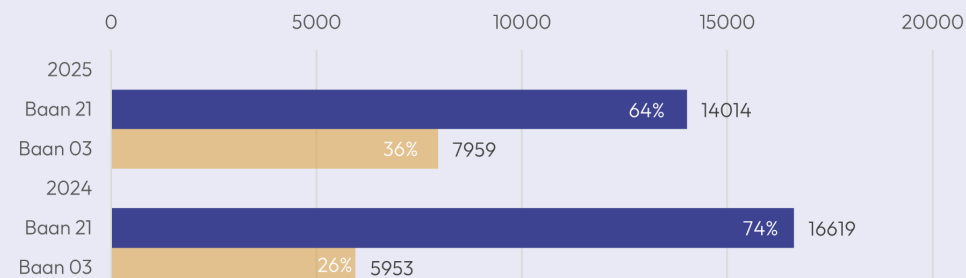
FIGUUR 4A. AANTAL VERTREKKENDE VLUCHTEN PER STARTBAAN



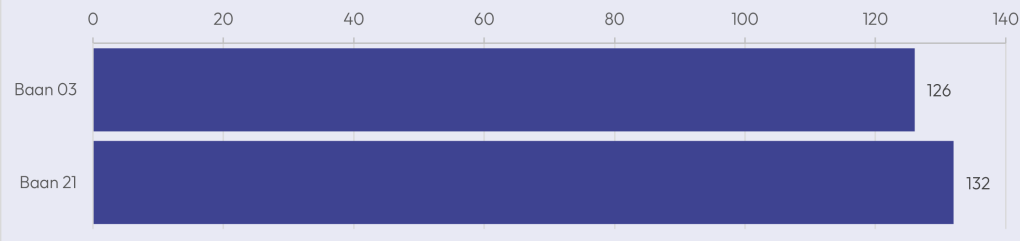
FIGUUR 5A. AANTAL MELDERS PER STARTBAAN 2025



FIGUUR 4B. AANTAL LANDEDE VLUCHTEN PER LANDINGSBAAN



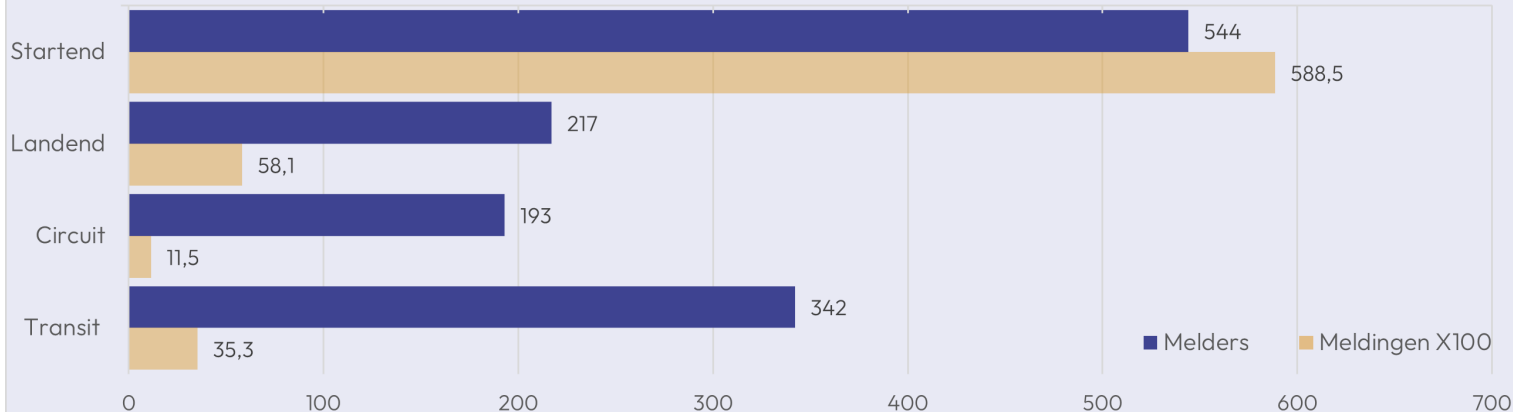
FIGUUR 5B. AANTAL MELDERS PER LANDINGSBAAN 2025



Luchthaven Eindhoven beschikt over één start-/landingsbaan die in twee richtingen gebruikt kan worden.

Baan 03 = vertrekriching noordoost Baan 21 = vertrekriching zuidwest

FIGUUR 6. AANTAL MELDERS EN MELDINGEN PER VLIEGRICHTING



Toelichting

In vergelijking met 2024 is er het afgelopen jaar vaker gebruik gemaakt van baan 03 in noordoostelijke richting.

Verreweg de meeste hindermeldingen (82%) gaan over startend vliegverkeer. Dit levert ook het hoogste aantal unieke melders op. Over landend vliegverkeer wordt door minder melders aanzienlijk minder gemeld. Daarnaast hebben 342 omwonenden ruim 3500 keer een melding ingediend over overvliegend vliegverkeer dat niet van/naar Luchthaven Eindhoven vloog.

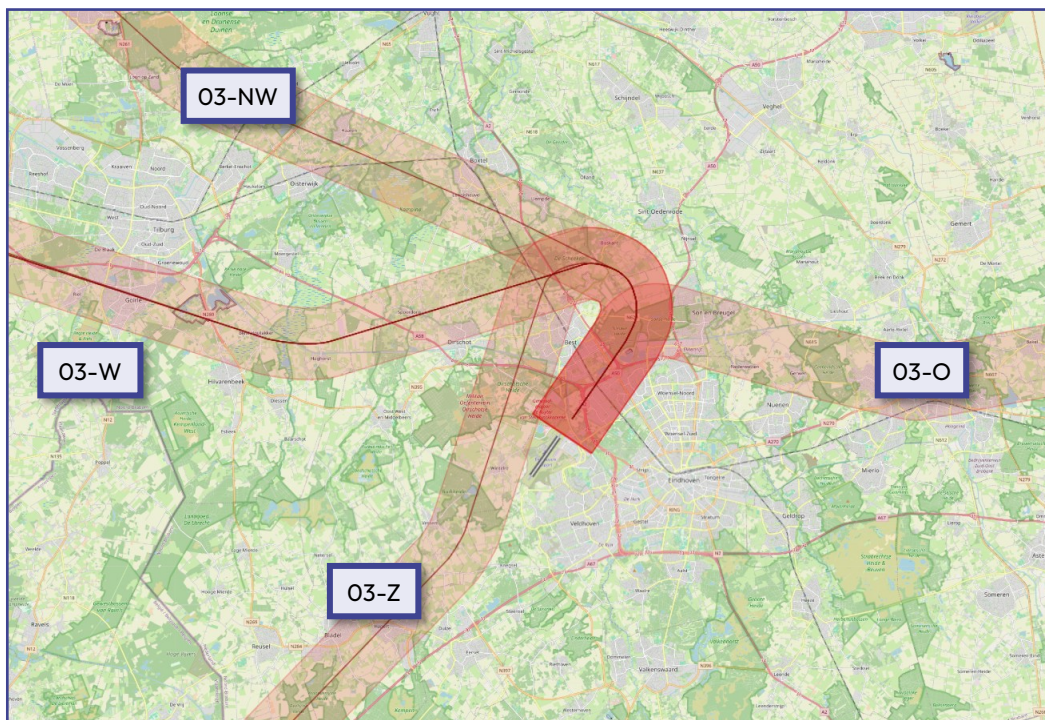
Deze cijfers bevatten enkel specifieke hindermeldingen, gekoppeld aan een specifieke vliegbeweging.

TABEL 2. CORRIDORGEBRUIK STARTEND Vliegverkeer

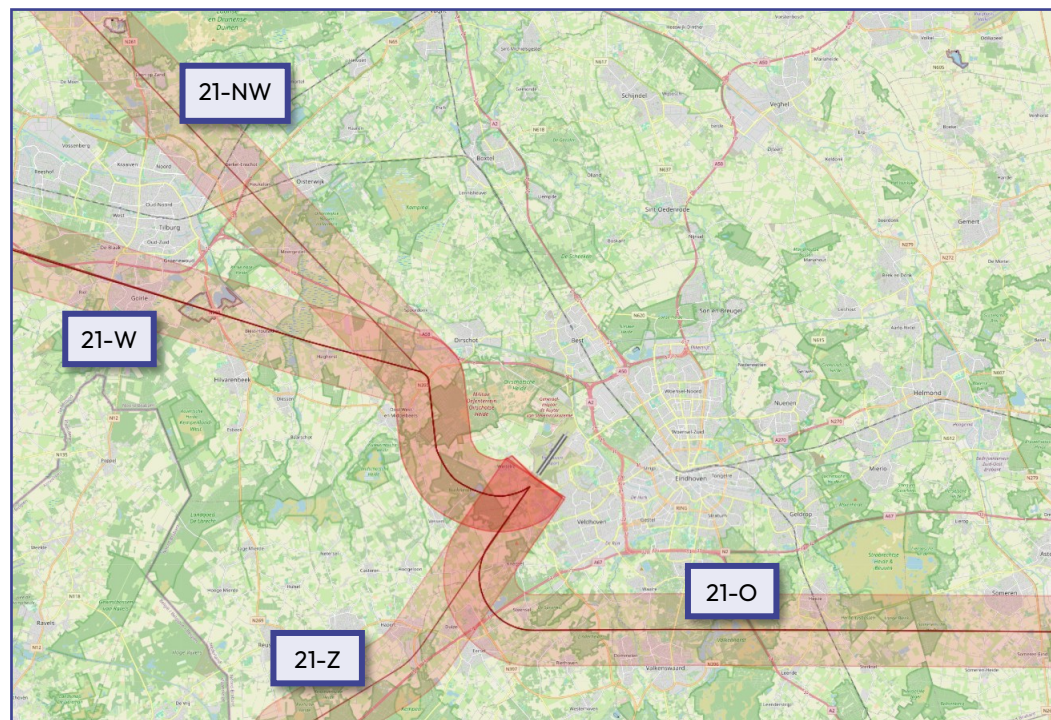
Corridor	Aantal vluchten	% van totaal	% binnen corridor
03-NW	5	0%	0%
03-O	3904	19%	84%
03-W	3379	16%	82%
03-Z	11	0%	40%
21-NW	10	0%	27%
21-O	7078	35%	95%
21-W	6026	29%	93%
21-Z	24	0%	44%
Eindtotaal	20495	100%	90%

Vertrekkend vliegverkeer vanaf Luchthaven Eindhoven volgt een vooraf vastgestelde vertrekroute, ook wel een Standard Instrument Departure (SID) genoemd. Welke SID wordt gebruikt is afhankelijk van de startrichting, route en de eindbestemming van het vliegtuig. De procedure schrijft voor dat deze vertrekroutes dienen te worden gevolgd tot een minimale hoogte van 6.000 voet (1.829 m), tenzij de luchtverkeersleiding eerder toestemming of opdracht geeft om deze te verlaten. Dit kan bijvoorbeeld vanwege weersomstandigheden, het ontwijken van buiencomplexen, of om overig vliegverkeer te vermijden. Rond een SID bestaat een bepaald lateraal tolerantiegebied waarbinnen vliegtuigen mogen opereren. Deze ruimte is gebaseerd op internationale criteria en de vereiste navigatienauwkeurigheid van het vliegverkeer en betreft 1 nautische mijl (1.852 m) aan weerszijde van de routenominale. In hinder- en gebruiksanalyses wordt deze beschermingsruimte aangeduid als een **vertrekkorridor**.

Op de onderstaande figuren zijn deze vertrekkorridors weergegeven met de bijbehorende naamaanduiding. In de tabel links is weergegeven hoeveel vertrekkende vluchten van deze corridor gebruik hebben gemaakt, het percentage van het totaal aantal vertrekkende vluchten, en het percentage dat de betreffende corridor tot een hoogte van minimaal 6.000 voet heeft gevolgd. Gemiddeld volgt **90%** van het vertrekkende vliegverkeer de SID tot minimaal 6.000 voet hoogte. Het afgelopen jaar betrof 5% van alle hindermeldingen een vlucht die, al dan niet geoorloofd, de SID te vroeg had verlaten. Indien het RIC signaleert dat luchtvaartmaatschappijen structureel te vroeg de SID verlaten, kunnen zij hiervan melding maken bij de militaire luchtverkeersleiding. Deze aantallen en percentages betreffen alleen groot commercieel vliegverkeer van Eindhoven Airport. Voor militair en general aviation (EACm) vliegverkeer gelden andere procedures.

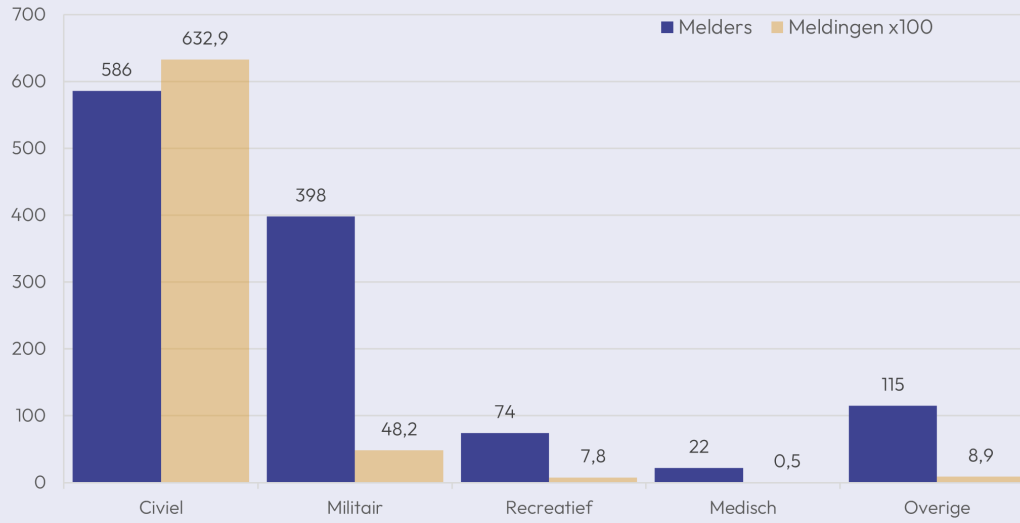


Links: vertrekroutes vanaf baan 03—vertrekriching noordoost



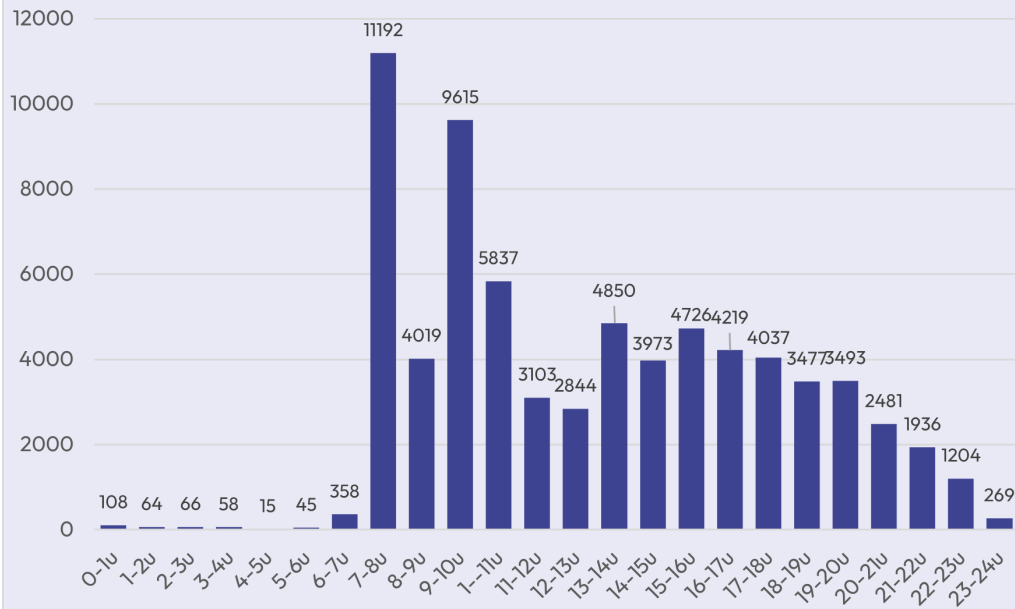
Rechts: vertrekroutes vanaf baan 21—vertrekriching zuidwest

FIGUUR 7. AANTAL MELDERS EN MELDINGEN PER TYPE Vliegverkeer



Specifieke hindermeldingen over de Eindhovense Aeroclub Motorvliegen (EAC-m) en overige general aviation vallen in de categorie recreatief. Onder overige verstaan we bijvoorbeeld politiehelikopters, surveillancevluchten en onbekend.

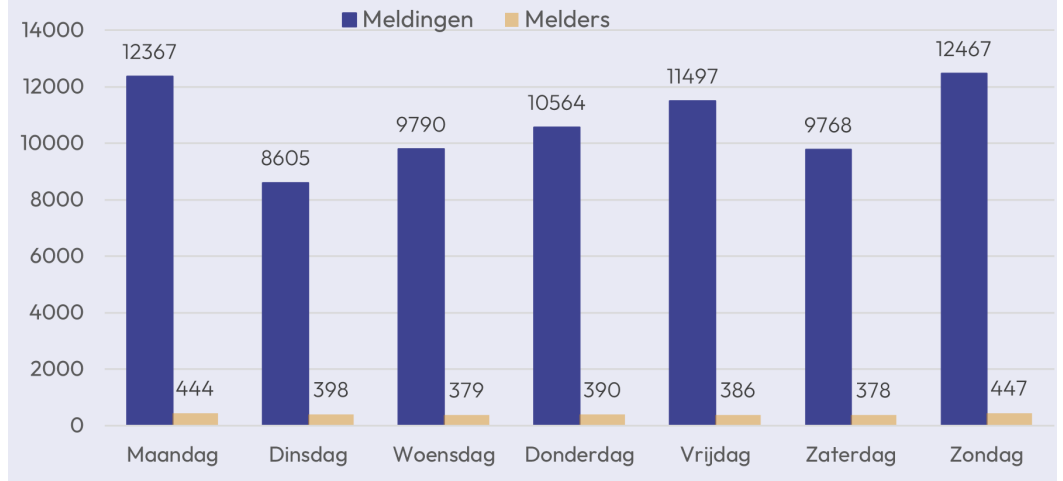
FIGUUR 9. AANTAL MELDINGEN PER TIJDSTIP



Verreweg de meeste hindermeldingen (84%) worden ingediend over civiel vliegverkeer van/ naar Eindhoven Airport, namelijk 63290 specifieke hindermeldingen voor 586 unieke melders. Over militair vliegverkeer dienden 398 personen hindermeldingen in, maar het aantal meldingen ligt met 4820 beduidend lager (6%). De overige ontvangen meldingen betroffen bijvoorbeeld recreatief vliegverkeer, medische vluchten en overige.

Op figuur 8 is zichtbaar dat het aantal melders gedurende de week redelijk gelijk verdeeld is, met een lichte toename op maandag en zondag. Ook het aantal ingediende meldingen is op deze dagen het hoogst. Qua verdeling gedurende de dag liggen de tijdstippen waarop de meeste meldingen worden ontvangen tussen 7 en 8 uur 's morgens, en tussen 9 en 10 uur 's morgens, twee tijdsblokken waarin er veel vertrekkend vliegverkeer plaatsvindt. Over vertraagde aankomende vluchten tussen 23 uur en middernacht werden in een jaar tijd slechts 269 hindermeldingen ontvangen.

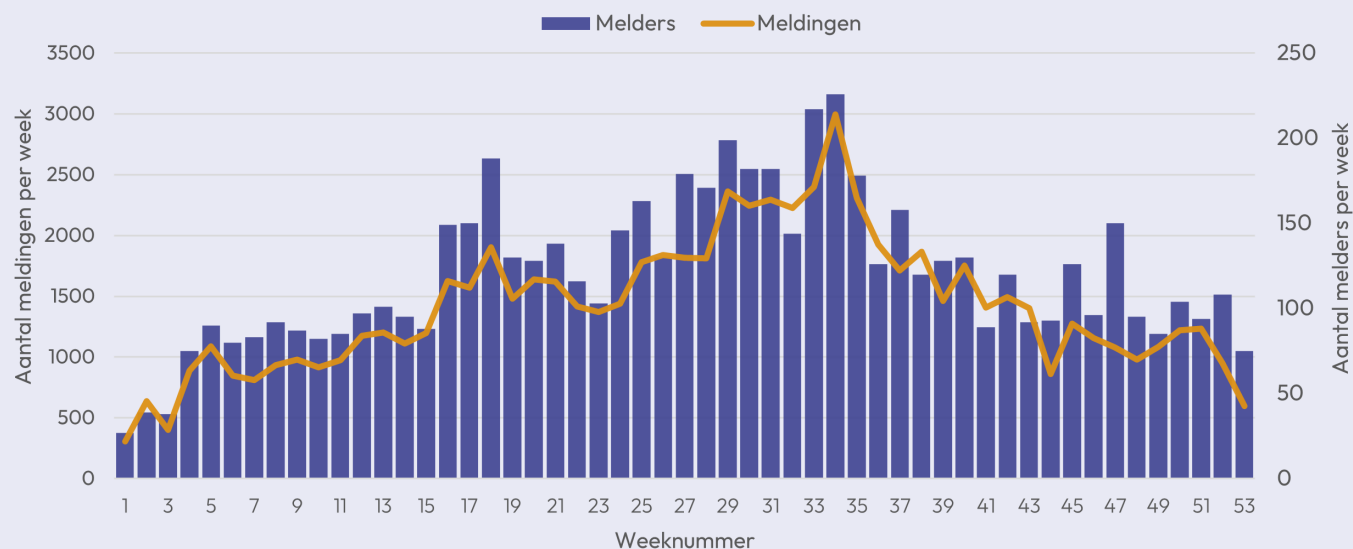
FIGUUR 8. AANTAL MELDERS EN MELDINGEN PER DAG



Meest gemelde vlucht van het jaar

Dit betrof een vertrek van een militaire Airbus A330 MRTT op vrijdagochtend 15 augustus om 08.43 uur. Dit vliegtuig vertrok vanaf baan 21 richting het zuidoosten, om vervolgens een linkerbocht te maken en de vertrekkroute 21-oost te volgen. Volgens de radargegevens is dit vliegtuig niet afgeweken van de daartoe bestemde route. Ook zijn er geen bijzonderheden te zien in het vluchtprofiel. Over deze vlucht zijn 30 specifieke hindermeldingen ontvangen. Overige vliegbewegingen die veelvuldig werden gemeld betroffen nachtelijke vertrekken van de A330 MRTT buiten reguliere openingstijden vanwege militaire inzetten, avondvliegen met de C130 en F-35, en vertrekkende vluchten tussen 7 en 8 uur 's morgens op maandag- en vrijdagochtend.

FIGUUR 10. SEIZOENSVERLOOP AANTAL MELDERS EN MELDINGEN



Toelichting

Het aantal geregistreerde hindermeldingen wordt sterk beïnvloed door het verloop van de seizoenen en de bijbehorende weersinvloeden. Om dit inzichtelijk te maken is figuur 10 (links) toegevoegd waarop het aantal melders en meldingen per week is weergegeven. Traditioneel worden de meeste hindermeldingen ontvangen in de zomermaanden wanneer het lekkerder weer is. Mensen zijn vaker buiten of hebben ramen en deuren open staan waardoor de hinderbeleving toeneemt, of zijn simpelweg in de vakantieperiode vaker thuis dan op werk. Vanaf week 35 (25-31 augustus) daalt het aantal meldingen en melders vervolgens weer. Ook is het effect van de overstap naar het nieuwe meldingssysteem van Casper zichtbaar. De combinatie van winterseizoen en een nieuw systeem zorgde ervoor dat het—ondanks vele inspanningen en proactieve informatievoorziening— enkele weken duurde voordat alle melders de overstap naar het nieuwe systeem (met accountregistratie) hadden gemaakt.

Het gemiddelde aantal melders per week over heel 2025 betrof 120.

TABEL 3. VERDELING AANTAL MELDERS PER MELDINGSGROEP

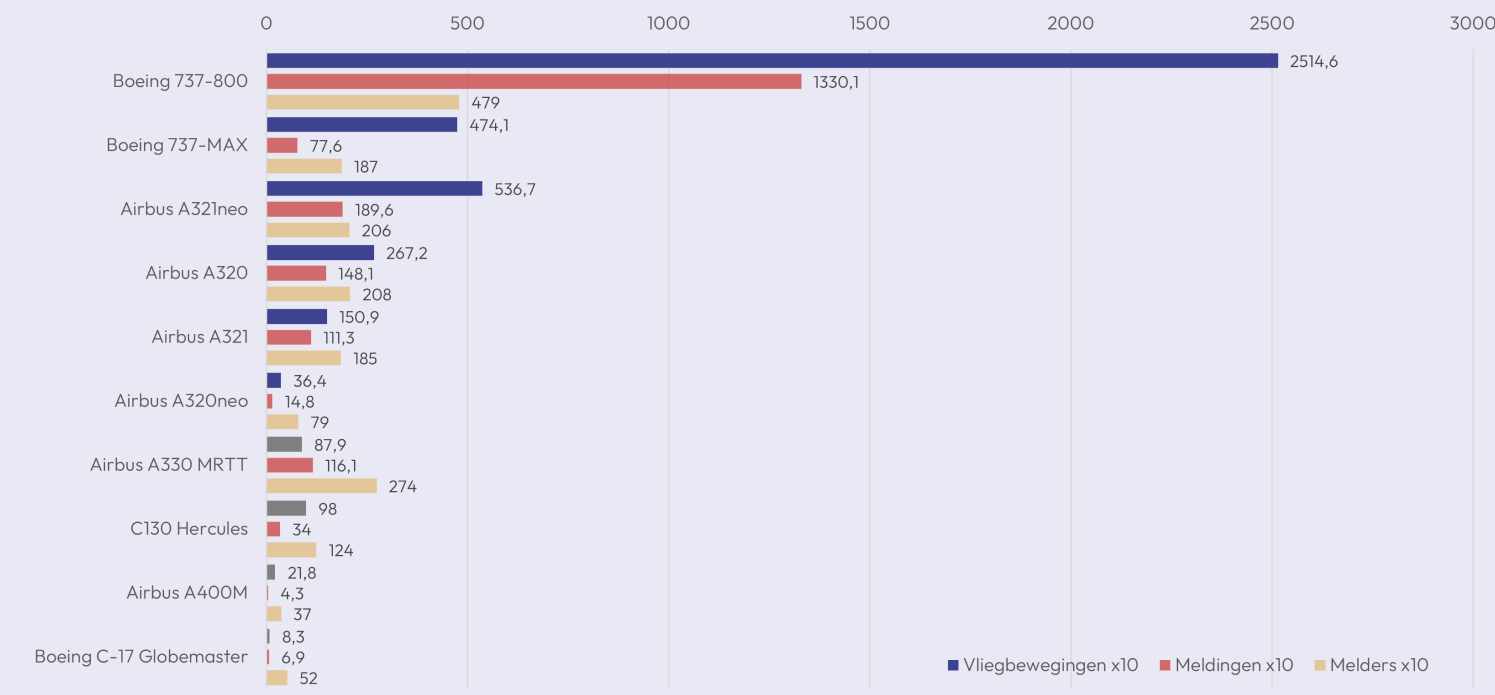
Meldingsgroep	2025			2024		
	Melders	Meldingen	Percentage meldingen	Melders	Meldingen	Percentage meldingen
>500	28	49140	65%	23	32568	72%
201-500	39	12532	17%	17	4646	10%
101-200	41	5771	8%	13	1769	4%
51-100	42	2930	4%	28	1951	4%
26-50	45	1654	2%	28	1046	2%
11-25	88	1440	2%	74	1295	3%
1-10	637	1591	2%	788	1768	4%
Totaal	920	75059		971	45043	

Net als in voorgaande jaren en kwartalen dienen de meeste melders slechts een beperkt aantal meldingen in. Zo is 88% van het aantal melders verantwoordelijk voor slechts 10% van het aantal ingediende hindermeldingen. Daartegenover staat dat een kleine groep van 28 personen (3% van het totaal aantal melders) verantwoordelijk is voor bijna twee derde (65%) van het totaal aantal ingediende meldingen.

Over de gehele linie zien we een stijging van het aantal melders per meldingengroep, met uitzondering van de groep met 1-10 meldingen per jaar. Dit bevestigt het eerder geschetste beeld dat de toename van het gebruiksgemak van het nieuwe meldingssysteem invloed heeft gehad op het aantal ontvangen hindermeldingen in 2025.

FIGUUR 11. AANTAL Vliegbevingen, Meldingen en Melders per Vliegtuigtype

Grijs = militair / exclusief veelmelders > 500 p/j



Toelichting

In de grafiek hiernaast is gekeken naar het aantal vliegbewegingen, meldingen en unieke melders voor de top 10 meest voorkomende type vliegtuigen op Luchthaven Eindhoven. Hiervan zijn 6 typen commercieel (paars) en 4 typen militair (grijs), samen goed voor 93% van het totaal aantal vliegbewegingen.

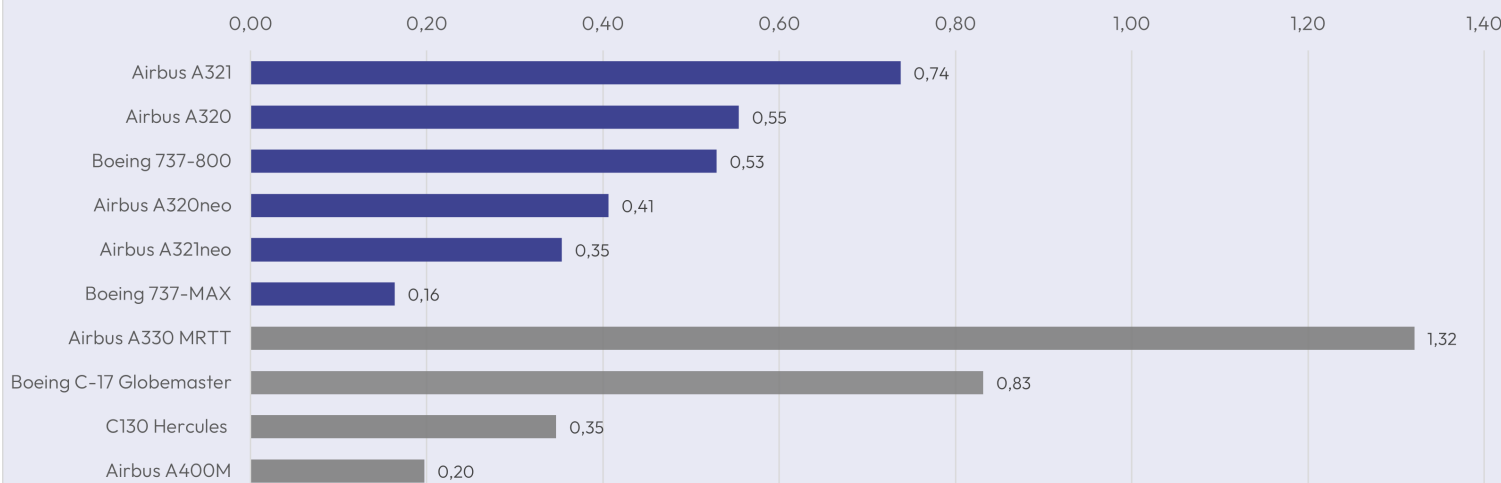
Om een waarheidsgetrouw en representatief beeld te krijgen zijn meldingen van melders met méér dan 500 meldingen per kwartaal niet meegenomen in deze grafieken. Eenzelfde methode wordt op Schiphol gehanteerd in de rapportages van Stichting Bewonersaanspreekpunt Schiphol (BAS), zodat uitkomsten met elkaar vergeleken kunnen worden. Ook zijn er mogelijk overige factoren die invloed hebben op deze uitkomsten, waaronder bijvoorbeeld tijdstip van vertrek en de gekozen vertrekroute. De resultaten zijn dan ook puur ter indicatie.

Verhoudingsgewijs levert het militaire vliegtuigtype A330 MRTT de meeste hindermeldingen per vliegbeweging op. Dit is te verklaren aan de hand van hun grootte (*wide-body*) en gewicht, en daarbij de diverse inzetten in het afgelopen jaar buiten de reguliere openingsuren van de luchthaven. Bij de civiele vliegtuigtypen levert de Airbus A321 (ceo) relatief gezien de meeste meldingen op. Hoewel de Boeing 737-800 veruit het meest gebruikte vliegtuig is op Eindhoven Airport en hierover de meeste meldingen worden ontvangen, worden er relatief gezien minder meldingen per vliegbeweging over ingediend.

Verder valt op dat modernere vliegtuigen per vliegbeweging relatief minder hindermeldingen opleveren dan oudere generatie vliegtuigen. Zo scoren de Boeing 737-MAX en Airbus A321neo/320neo in verhouding minder hindermeldingen ten opzichte van hun voorgangers. Op Eindhoven Airport hebben vooral Ryanair en WizzAir stappen in dit vlootvernieuwingsproces gezet. In het afgelopen gebruiksjaar 2025 lag het algehele percentage vlootvernieuwing op 25,6%.

FIGUUR 12. AANTAL MELDINGEN PER Vliegtuigtype per Vliegbeweging

Grijs = militair / exclusief veelmelders > 500 p/j



FIGUUR 13. AANTAL HINDERMELDINGEN PER LOCATIE

CTR = CONTROLE ZONE van de militaire luchtverkeersleiding op Luchthaven Eindhoven

