

Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO)
T.a.v. Staf Depla en Jeroen Weekers
PER E-MAIL: jeroen.weekers@samenopdehoogte.nl

Beste Staf en Jeroen,

Hierbij wil Transavia haar zienswijze geven op de concept-medegebruiksvergunning zoals die aan ons is toegestuurd op 20 oktober.

Ten eerste wil Transavia aangeven dat het maximum van 50 niet is opgenomen in het vigerende luchthavenbesluit. Het vigerende luchthavenbesluit geeft de mogelijkheid tot een maximum van 8 vluchten per dag tussen 23:00 en 24:00. Hiermee is het opnemen van een maximum dat lager ligt een extra beperking voor de operatie van Transavia (en andere luchthavengebruikers).

Ten tweede wil Transavia opmerken dat het maximum van 50 dat is toegestaan na 23:30 te beperkend is en negatieve externe gevolgen heeft, waaronder een toename van het brandstofgebruik en daarmee een toename van uitstoot van CO2 en andere emissies. Dat lichten we graag toe.

Op dit moment naderen we het maximumaantal voor 2022 van 50 vluchten na 23:30 (we zitten op 44), ondanks dat 2022 een bijzonder jaar was waar in de eerste paar maanden veel vluchten zijn geannuleerd als gevolg van corona en er een Europese slotwaiver bestond. Dat heeft een drukkend effect gehad op het aantal vluchten en daarmee ook op het aantal mogelijke overschrijdingen in de eerste maanden van 2022. Daarbij merken we op er nog bijna 2 maanden te gaan zijn tot het einde van het jaar, waarbij het risico voor Transavia en andere gebruikers bestaat dat er vluchten na 23:30 bijkomen. Tevens is het zo dat Transavia (kostbare) maatregelen heeft moeten nemen om het aantal vluchten na 23:30 zo laag mogelijk te houden. Transavia heeft namelijk harder moeten vliegen bij vertraagde vluchten die na 23:00 zouden aankomen om te zorgen dat ze vóór 23:30 binnen zouden komen. In een reguliere operatie – zonder harder vliegen had het aantal dus hoger geweest. Conclusie is dat we in 2022 bijna het maximum halen, terwijl 2022 geen regulier operationeel was, er nog 2 maanden te gaan zijn én Transavia operationele maatregelen heeft getroffen.

Een ongewenst negatief effect van het te krappe maximum van 50 is dat in 2022 een aantal keer per week vluchten op een hogere snelheid zijn uitgevoerd om voor 23:30 te landen en daardoor meer brandstof hebben moeten gebruiken en daardoor ook meer CO2 en andere emissies hebben moeten uitstoten. Dat was niet noodzakelijk geweest zonder maximum. Dat is een ongewenst effect van het maximum.

Het ongewenste effect wordt overigens nog groter als het maximum van 50 dit jaar (of in volgende jaren) wordt behaald en Transavia vluchten zal moeten laten uitwijken naar Schiphol. Dat betekent namelijk een langere vlucht in afstand, geluidsoverlast voor een nog drukbevolkter gebied in Nederland, dat passagiers niet landen op hun bestemming en midden in de nacht met bussen en treinen naar Eindhoven vervoerd moeten worden (voor zover mogelijk) en Transavia veel kosten moet maken als gevolg van Europese consumentenwetgeving. Bovendien dient het toestel de volgende ochtend alsnog naar Eindhoven te vliegen om de geplande operatie aldaar weer uit te voeren. Een vlucht die voorkomen had kunnen worden als het maximum niet zou gelden.

Kortom: een maximum aantal vluchten na 23:30 is niet opgenomen in het Luchthavenbesluit en derhalve niet noodzakelijk, een te krap maximum van 50 in de medegebruiksvergunning zorgt voor ongewenste negatieve



effecten zoals hierboven beschreven en kan bij een daadwerkelijk overschrijding van het maximum van 50 zelfs zorgen voor een multiplier aan ongewenste effecten. Transavia pleit om die redenen dan ook voor aanpassing van het maximum van 50 naar 70 vluchten.

Met vriendelijke groet,
Transavia,

Melchior Looijen