

Reflectie Transavia op “Advies weekendopenstelling Eindhoven Airport” door Staf Depla d.d. 21 november 2025



Datum 7 januari 2026

Aan Staf Depla
CC Jelle van den Corput

Van Melchior Looijen en Willem Koster (Transavia)

Reflectie op het advies

Tijdens het LEO van 4 december 2025 is het advies “Advies weekendopenstelling Eindhoven Airport” d.d. 21 november 2025 van Staf Depla besproken (het Advies). Transavia heeft vanaf het eerste moment aangegeven dat de effecten van het beperken van de openingstellingstijden op Eindhoven Airport (EA) niet in lijn zijn met het advies van Pieter van Geel en een grote impact hebben op de operatie en de bedrijfsvoering van Transavia. Transavia heeft dan ook meerdere inhoudelijke bezwaren tegen het Advies. Graag licht Transavia dat hieronder nog beknopt en puntsgewijs toe en Transavia verzoekt het bevoegd gezag dan ook het advies niet over te nemen en de openingstellingstijden van EA niet nog verder te verkrappen.

1. Transavia wil nogmaals aangegeven dat de openstellingstijden van EA zijn afgewogen in het advies van Pieter van Geel en dat daar expliciet *niet* voor verkrapping is gekozen. Er is gekozen voor andere maatregelen. Dat nu gedurende de uitvoering van het advies van Pieter van Geel – waar al grote stappen zijn en worden gezet – dat alsnog een onderwerp is geworden, doet afbreuk aan het proces en de inhoud van het advies van Pieter van Geel.
2. Transavia HV heeft aangegeven dat de effecten van het verkrappen van de openstellingstijden feitelijk kan leiden tot het moeten schrappen van vluchten. Vluchten kunnen niet (eenvoudig) worden verplaatst vanwege beperkingen op EA én op de buitenstations. Deze beperkingen zijn ook opgenomen in de betreffende capaciteitsdeclaraties. Indien een luchthaven vol is (kan ook in bepaalde tijdsperiodes zijn), dan is er geen ruimte om te verschuiven en kan dat alleen indien een luchtvaartmaatschappij bijvoorbeeld stopt met opereren waardoor er weer ruimte zou kunnen ontstaan. Waar er wel ruimte is *kan* tijd helpen voor de mitigatie, maar er dient dan zowel ruimte te zijn op EA als op het buitenstation en die ruimte is er niet c.q. ernstig beperkt.
 - a. Ons standpunt wordt ook onderkend in de analyse van beweringen rond een verlate openstelling op zondagochtend voor Eindhoven Airport van TU Delft. De kennelijke opmerking van ACNL in het rapport van de TU Delft dat slots geruild kunnen worden en dat een jaar redelijk zou zijn om verschuivingen

Reflectie Transavia op “Advies weekendopenstelling Eindhoven

Datum 7 januari 2026



mogelijk te maken, bestrijdt Transavia, aangezien partijen in krappe markten niet genegen zijn (snel) slots te ruilen en zeker niet in de aantallen die noodzakelijk zijn om te verschuiven.

- Transavia vindt het vanuit proces- en inhoudsperspectief onjuist dat het Advies gaat over weekendopeningstijden, terwijl gedurende het proces de initiële onderzoeksvraag ging over zondagochtendopeningstijden. Er is met Transavia enkel gesproken over de zondagsopeningstijden en de effecten ervan. Ook het verzoek aan TU Delft om de beweringen te staven, richtte zich op de openstelling op zondag (en dus expliciet niet het weekend). De titel van het rapport van TU Delft luidt dan ook: “Analyse van beweringen rond een verlate openstelling op zondagochtend voor Eindhoven Airport”. Transavia meent dan ook dat het Advies een deugdelijke onderbouwing mist.
- Er is in het Advies niet inzichtelijk gemaakt hoeveel geluidswinst een beperking van de openingstijden zou opleveren en hoeveel mensen het zou gaan helpen. Ook op dit punt mist het advies een deugdelijke onderbouwing.
- Transavia merkt op dat het geluidseffect bij het verkrappen van de openingstijden mogelijk verplaatst zal worden naar later op de dag en mogelijk meer verlate aankomsten na 23:00 zou kunnen veroorzaken. Dat roept vragen op, aangezien er hard wordt gewerkt aan het verminderen van het aantal vluchten na 23:00. Het verkrappen van de openingstijden aan de voorkant kan dus een negatief effect hebben aan de achterkant, hetgeen juist voorkomen moet worden.
- Transavia herkent zich niet in de vermeende ‘voordelen’ zoals die in het Advies zijn opgenomen. Immers indien vluchten gedurende de dag (als gevolg van verlaten van de vluchten in de ochtend) ook in duurdere uren terecht komen gedurende de dag, dan is het voordeel niet 4. Een vliegtuig voert meerdere vluchten op een dag uit en de effecten daarop dienen allemaal meegenomen te worden. Zie hieronder een illustratie:

Lokale tijd	Kosteneenheid	Differentiatie factor
07:00 – 07:59	4x	1.20
08:00 – 17:59	1x	0.90
18:00 – 18:59	2x	1.00
19:00 – 19:59	3x	1.10
20:00 – 20:59	4x	1.20
21:00 – 21:59	6x	1.40
22:00 – 22:59	8x	1.60
23:00 – 06:59	10x	1.80

Bovendien gaat het argument van voordelen niet op in de Lden systematiek zoals die op andere luchthavens geldt omdat in die situatie er geen verschil is tussen vluchten tussen 07:00-08:00 en 08:00 – 09:00.