

De openingstijden op zondagochtend

Op de LEO-vergadering heeft de voorzitter van het LEO aangegeven waarom hij niet tot een advies is gekomen over de verlenging van de sluitingstijd van Eindhoven Airport op de zondagochtend. Zoals afgesproken hierbij de toelichting van de voorzitter op zijn besluit. De toelichting is tevens de oplegnotitie bij de stukken die de leden van de werkgroep hebben aangeleverd in de loop van het traject.

Aanleiding en proces

Op 14 november 2022 heb ik, op basis van door leden van het LEO ingebrachte zienswijzen over de aanvraag van de Medegebruik Vergunning, een brief aan de MLA gestuurd. In deze brief adviseerde ik om een aantal aspecten uit de ingebrachte zienswijzen mee te nemen in het traject om te komen tot een herzien Luchthavenbesluit. In de brief worden twee voorbeelden genoemd. De ene is de verlening van de nachtsluiting op zondagochtend van 7.00 naar 8.00 conform door de gemeenten ingebrachte zienswijze. De andere is het advies aan de MLA om te onderzoeken wat de vergunningverlenende instantie voor mogelijkheden heeft om het gebruik van nieuwe generatie vliegtuigen in de vroege ochtend te stimuleren.

Het bevoegd gezag heeft dit advies een plek gegeven in het proces om tot nieuw Luchthavenbesluit te komen. Op het LEO van maart 2023 is toen afgesproken dat een werkgroep van bewoners, Eindhoven Airport en Transavia de voor en nadelen op een rijtje te zetten. Op basis daarvan zou de vergunningverlener dan een besluit kunnen nemen over het wel of niet aanpassen van de sluitingstijd op zondagochtend.

De werkgroep heeft mij toen gevraagd om het proces te begeleiden. De werkgroep moest haar werkzaamheden snel afronden zodat de resultaten nog meegenomen konden worden door het bevoegd gezag bij het maken van het ontwerp-Luchthaven Besluit. (Toen was er nog sprake dat de MER in het najaar van 2023 gereed zou zijn). Om agenda-technische redenen (zomerperiode) om te starten met een schriftelijke ronde (**zie bijlage 1a**)

Dit heeft geleid tot een bespreeknotitie voor het LEO van 28 september 2023.

Daarin heb ik geadviseerd om nader onderzoek te gaan doen, maar dit los te koppelen van de MER. Loskoppeling van de MER om verdere vertraging van de MER te voorkomen.

In deze notitie was het volgende advies opgenomen:

overwegende dat:

- *De afgelopen zomer uitgevoerde inventarisatie heeft veel inzichten opgeleverd over de effecten van de aanpassing van de openingstijd op zondagochtend van 7.00 naar 8.00 uur.*
- *De belangen voor bewoners, airlines en Eindhoven Airport groot zijn maar uiteenlopen;*
- *De voorzitter van het LEO geadviseerd heeft het afwegen om de nachtsluiting op zondagochtend naar 8.00 uur onderdeel te laten zijn van het proces om te komen tot het nieuwe Luchthaven Besluit;*
- *Dit advies is overgenomen door het bevoegd gezag;*
- *Een tweede ronde reacties van bewoners, EA en Transavia op de argumenten voor en tegen niet tot eensluidende inzichten leidt;*
- *Om moverende redenen (commerciële belangen) lijkt Transavia geen inzicht te willen geven in de financiële effecten van aanpassing van de openingstijden;*
- *De financiële effecten op kortere termijn groter zijn dan op langere termijn;*
- *Toegezegd is om op het LEO van 28 september met een rapportage te komen;*

Adviseer ik:

- *Het onderzoek naar de aanpassing van de openingstijden op zondag voort te zetten zodat het bevoegd gezag een goede afweging kan maken over het aanpassen van de openingstijden op zondag.*
- *Als eerste stap te bekijken of de procedure van de 'balanced approach' noodzakelijk is om tot aanpassing van de openingstijd te komen. Zo ja dan die procedure te volgen. En zo nee te kijken of die aanpak behulpzaam kan zijn bij het onderbouwen van de verlenging van de nachtsluiting op zondag van 7 naar 8.00 uur.*

- *Gezien het feit dat de airlines om moverende reden geen inzicht in de financiële implicaties willen geven deze financiële implicaties in te schatten en mee te wegen als een beste indicatie;*
- *Om verdere vertraging van de MER te voorkomen dit onderzoek los van de MER te laten uitvoeren.*
- *De voorzitter van het LEO in overleg met het bevoegd gezag een voorstel uit te werken hoe dit onderzoek op te zetten en uit te voeren zodat het bevoegd gezag het mee kan nemen in het Luchthaven Besluit.*

Na discussie in het LEO van 28 september is geconcludeerd “dat nu de eerste stap is om de bewoners tijd te geven om te komen tot een reactie (repliek) op de stukken van Eindhoven Airport en Transavia die vervolgens daarop kunnen gaan reageren. Daarnaast zal Staf Depla dan nog nadenken over de waardering van de verschillende aspecten en hoe een afweging te maken.”

De bewoners hebben dd gereageerd op de stukken van Eindhoven Airport en Transavia. Vervolgens hebben Eindhoven Airport en Transavia gereageerd op deze reactie van de bewoners. Op basis daarvan heb ik een conclusie geformuleerd die ik op de LEO vergadering van 22 maart mondeling heb medegedeeld.

In deze oplegger licht ik de conclusie conform verzoek van de vergadering toe.

De reacties van de omwonende en de reactie daarop van Eindhoven Airport en Transavia zijn natuurlijk openbaar en had ik (net zoals bij de eerste ronde van reacties bij vergaderstukken van september) bij de stukken voor het LEO van 22 maart moeten voegen. Dit heb ik tot mijn spijt nagelaten. **Als bijlage zijn alle reacties van resp de omwonende, Eindhoven Airport en Transavia bijgevoegd. (Bijlage 1 B t/m E).**

Advies openingstijden zondagochtend van 7.00 naar 8.00 uur

Kern van advies voorzitter zoals mondeling toegelicht op 22 maart.

Deze tweede schriftelijke ronde heeft de partijen niet dichtert tot elkaar gebracht.

Gezien de aard en de uiteenlopendheid van de reacties ben ik niet in de gelegenheid om op dit moment om het bevoegd gezag te adviseren om wel of niet de openingstijden op zondagochtend van 7.00 naar 8.00 uur aan te passen.

Ik stel voor om het onderdeel te maken van de totale evaluatie en zo onderdeel maken van een bredere afweging.

Toelichting

De aanpassing van de openingstijden in de ochtenden van het weekend is, vanwege de gewenste weekendrust, een vurige wens van de omwonenden. Ook de omliggende gemeenten hebben deze wens meerdere keren naar voren gebracht. Deze wens ligt al lang op tafel maar is geen onderdeel geworden van het advies v Geel. Wel bestaat het gevoel bij de omwonende dat van Geel de verwachting heeft geschapen dat dit op termijn wel aan de orde zou komen.

Eindhoven Airport en Transavia geven aan dat deze aanpassing van de openingstijden geen onderdeel was van het advies van van Geel en ze geen aanleiding zien om de, in hun ogen evenwichtige, afweging van belangen in het advies van van Geel aan te passen. Bovendien zien ze onoverkomelijke technische problemen.

De omwonenden hebben aangegeven dat in het verleden de openingstijden van de luchthaven veel korter waren dan nu. Met enige goede wil en tijd zou dit probleem oplosbaar moeten zijn. Zij snappen de financiële gevolgen en EA zou dit moeten financieren aan de luchtvaartmaatschappijen. Eindhoven Airport en de Transavia zien die mogelijkheden niet.

De belangen en opvattingen lopen ver uiteen en de voorzitter ziet niet dat er binnen korte tijd hier verandering in komt. De voorzitter geeft aan dat hij op basis van wat er nu aan reacties ligt geen knoop door wil hakken en geen advies te geven aan het bevoegd gezag om wel of niet een aanpassing van de openingstijden in het weekend op te nemen in het nieuwe Luchthavenbesluit.

Ik denk dat het beter is dit punt mee te nemen in de totale evaluatie van het rapport Van Geel en hiermee breder te kijken naar de verschillende aspecten.

Overwegingen en advies

1. Het feit dat verlenging van de weekendrust geen onderdeel is geworden van het advies van Van Geel is mijn inziens geen argument om de discussie over de weekendsluiting af te sluiten. Als dat het geval was

geweest hadden we het voorstel van het bevoegd gezag in maart 2023 om tbv het Luchthavenbesluit dit te onderzoeken niet moeten honoreren. In de vergadering van het LEO van maart 2023 hebben we dit nadrukkelijk wel gedaan.

Het geeft wel aan dat het niet alleen voor omwonenden maar ook voor de gemeentebesturen van de omliggende gemeenten, maar ook voor Eindhoven Airport en de airlines een zeer zwaar wegend punt is.

2. Dat het vervolgen van de discussie over de technische mogelijkheden of onmogelijkheden van de aanpassing van de zondagsluiting op korte termijn niet tot overeenstemming zal leiden.

Bovendien is ook besloten om het huidige MER traject tbv het Luchthavenbesluit niet met deze onderzoeken te belasten.

3. Stel ik voor het onderdeel te laten zijn van de evaluatie. Dit kan op twee manieren. Het onderdeel laten zijn van de bredere evaluatie van “Opnieuw verbonden”. Het advies dateert uit 2019. Het ligt voor de hand om 6 jaar later het advies weer tegen het licht te houden en te bekijken of de onderliggende principes van “Opnieuw Verbonden” aanpassing verdienen cq tot andere invulling kunnen leiden.

Binnen het LEO is afgesproken om voorstel voor evaluatie in 2025 uit te werken. Een voorstel wordt geagendeerd in de LEO vergadering van september.

Een andere mogelijkheid is het te verbinden aan de evaluatie tbv de normstelling voor geluidsreductie in 2030 en beleidsdoel 2035 (conform “nadere duiding v/h advies in het rapport Opnieuw Verbonden, okt 2020 aanvullend advies Pieter v Geel). Daar licht van Geel het Alara principe toe. Hij neemt daarbij drie elementen van het ALARA-principe in ogenschouw: stiller vliegen, anders vliegen (vooral op andere tijdstippen vliegen) en minder vliegen ten einde de doelstelling van 30% minder geluidshinder te realiseren. Aanpassing van de openingstijden op zondag is een onderdeel van de in het aanvullend advies van Pieter v Geel “andere spreiding op de dag”.

4. Vooruitlopend hierop als eerste stap te bekijken of de procedure van de ‘balanced approach’ noodzakelijk is om tot aanpassing van de openingstijden te komen. Als dat zo is in beeld te brengen wat dat voor de vormgeving van de evaluatie betekent.

Bijlage A: Passage uit verslag LEO 28 september 2023

Openingstijden op zondagochtend

Wim Scheffers geeft aan dat de omwonenden altijd hebben gesproken over de openingstijden in het weekend en niet alleen op de zondag. Ook geeft hij aan om scherper te krijgen hoe het zit en hiervoor meer schriftelijke rondes in te zetten.

Roel Hellemons geeft aan dat alleen kijken naar de financiële gevolgen voor Transavia te beperkt is. Ook voor de andere luchtvaartmaatschappijen heeft dit voorstel (financiële) gevolgen. Ook voor vluchtschema's van andere maatschappijen.

Erik Beex geeft aan dat een gezonde leefomgeving het steeds moet afleggen tegen de verdienmodellen die behaald moeten worden. "Kan niet" is dan ook misplaatst. Dick Veenstra geeft aan dat er wordt uitgegaan van een conservatieve houding en dat niets kan veranderen terwijl er meer in beweging is dan alleen wat er gebeurt bij Eindhoven Airport.

Roel Hellemons geeft aan dat er een mobiliteitswens is met grote impact en vraagt wat nu precies de bewezen gezondheidseffecten zijn.

Erik Beex geeft aan dat de gegevens van het gezondheidsonderzoek binnenkort beschikbaar zijn.

Marjan van der Giezen geeft aan dat helder moet worden welke afwegingen er gemaakt moeten worden en wat we hierin mee moeten nemen in de MER. Waar zijn winstpunten te maken en hoe kan iedereen creatief meedenken. Hoe kunnen we het speelveld vergroten, bijvoorbeeld: in aantal jaren, welke andere beperking verminderen, welke andere opties zijn er.

Staf Depla vraagt zich wat nu de volgende stap zou moeten zijn? Genoemd zijn verder verdieping, het speelveld vergroten en andere opties die ten gunste komen aan de omgeving.

Klaas Kopinga stelt dat het over waarderen gaat en hoe de verschillende elementen gewogen (mobiliteitswens, gezondheid etc) moeten worden en dat we af moeten van denken in termen van groei en meer moeten denken in termen van stabiliteit en krimp.

Roel Hellemons antwoord hierop dat voor hem en Eindhoven Airport groei geen item meer is. Vraag is of de Balanced Approach aanpak hier van toepassing is. Dit geeft wel een waardering voor verschillende elementen zoals gezondheidseffecten waar een getal aan gegeven kan worden.

Staf Depla komt tot de conclusie dat nu de eerste stap is om de bewoners tijd te geven om te komen tot een reactie (repliek) op de stukken van Eindhoven Airport en Transavia die vervolgens daarop kunnen gaan reageren. Daarnaast zal Staf Depla dan nog nadenken over de waardering van de verschillende aspecten en hoe een afweging te maken. Vraag is dan nog of hiervoor nog expertise ingehuurd moet worden. Saskia Huijser geeft aan dat er genoeg materiaal (wetenschappelijk bewezen) op medisch gebied.

Bijlage B: Passage uit aanvullend advies v Geel oktober 2020

Hoogte reductie

Bij de bepaling van de gewenste reductie heb ik het zogenaamde ALARA-principe toegepast (As Low As Reasonable Achievable).

De reductie in geluid zou zo groot moeten zijn als redelijkerwijs mogelijk. Zo groot mogelijk betekent ambitie. Redelijkerwijs houdt in dat het ten principale haalbaar moet zijn in technische en bedrijfseconomische zin.

In deze systematiek zijn er ruwweg drie mogelijkheden om reductie tot stand te brengen:

- minder vliegen;
- anders vliegen (vooral op andere tijdstippen van de dag);
- stiller vliegen.

Omdat ik niet ben uitgegaan van een a priori krimp van het aantal vluchten en anders vliegen een beperkte bijdrage aan reductie van de geluidbelasting levert (wel in de beleving!), is het

logisch dat "stillere vliegtuigen" het instrument is om het Alara-principe inhoud te geven.
Met andere woorden: de vraag is dan, wat is redelijkerwijs maximaal mogelijk aan introductie van nieuwe geluidsarme vliegtuigen voor 2030.

Bijlage 1, bij agendapunt 7b

Verzoek om informatie over effecten

Beste mensen

Bij de herziening van het Luchthavenbesluit staat de vertaling van de adviezen van Pieter v Geel in "Opnieuw Verbonden" naar het Luchthavenbesluit centraal.

Het Ministerie van Defensie heeft in de maart 2023 vergadering van het LEO een draaiboek gepresenteerd voor de totstandkoming van het Luchthavenbesluit. Een van de onderwerpen is de openingstijden op zondag. Dit n.a.v. het advies van de onafhankelijk voorzitter van het LEO van 14 november 2022. In dat advies over de medegebruiksvergunning voor 2023-2024 adviseert de voorzitter van het LEO het bevoegd gezag een aantal aspecten mee te nemen in het traject waarin zij komen tot de herziening van het Luchthavenbesluit. Het betreft een aantal waardevolle elementen die beter passen bij de herziening van het Luchthavenbesluit dan bij de medegebruiksvergunning voor 2023-2024.

In het LEO van maart jl. is afgesproken dat een werkgroep van bewoners, luchthaven en airlines de effecten van later opengaan op zondag voor vertrekkende vluchten (8.00 uur i.p.v. 7.00 uur) in kaart zou brengen. Gezien ieders volle agenda's lukte het het secretariaat niet om tijdig een afspraak in te plannen. Tijdig zodat het bevoegd gezag het mee kan wegen in haar besluitvorming.

Daarom is op het laatste LEO van 15 juni besloten een schriftelijke ronde te houden. Op basis van ieders inbreng wordt een overzicht van de effecten gemaakt door het secretariaat van Samen op de Hoogte. Die zal ik dan (nadat ik ze aan u voorgelegd heb) als voorzitter van het LEO eind juli aanbieden aan het bevoegd gezag zodat zij dit mee kunnen nemen in hun afweging bij het maken van het ontwerp-Luchthavenbesluit.

Daarom het verzoek om uiterlijk vrijdag 14 juli te reageren op de vragen in deze mail.

Kunt u in beeld brengen wat de positieve en negatieve effecten zijn van een verschuiving van de openingstijd van Eindhoven Airport op zondag van 7.00 naar 8.00 uur.

Ik wil u daarbij de volgende aandachtspunten meegeven:

- * benader dit zowel vanuit u eigen perspectief/belang als van andere betrokken partijen;
- * onderbouw c.q. licht deze effecten toe;
- * geef aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de negatieve effecten te beperken;
- * probeer waar mogelijk de effecten ook te kwantificeren (bv wat betekent 2 i.p.v. 3 retourvluchten op zondag voor de kosten en opbrengsten van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij. En zijn die negatieve effecten op het resultaat te mitigeren door bepaalde maatregelen te nemen)

Mocht u bij de beantwoording tegen vragen oplopen dan kunt u me benaderen.

Met vriendelijke groet

Staf Depla
Voorzitter Luchthaven Eindhoven Overleg

Luchthaven Eindhoven Overleg
T.a.v. Staf Depla

Per e-mail: staf@stafdepla.nl

| | | |
|---|-----------------------------------|-------------------------------|
| Onderwerp: Zondagochtend openstelling | Referentie: 20230712/RH | Datum: 12 juli 2023 |
|---|-----------------------------------|-------------------------------|

Geachte heer Depla, beste Staf,

U heeft ons verzocht om de effecten voor de luchthaven inzichtelijk te maken van een wijziging van de openstelling op zondagochtend van 0700 uur naar 0800 uur. In deze brief geven wij u onze reactie.

Advies Pieter van Geel 'Opnieuw Verbonden'

In april 2019 heeft Pieter van Geel zijn advies 'Opnieuw Verbonden' uitgebracht. Dit advies is door alle betrokken partijen omarmd en is het 'spoorboekje' geworden voor de ontwikkeling van Eindhoven Airport tot 2030. Tijdens de Proefcasus, het proces dat voorafging aan het uitbrengen van het advies, heeft Pieter van Geel een brede inventarisatie gedaan van wat in de omgeving leefde met betrekking tot de luchthaven. Een voor omwonenden zeer belangrijk punt bleek het vliegen aan de randen van de dag te zijn. Daarbij ging het om de vluchten in de late avond en de vluchten in de vroege ochtend in het weekend. In zijn advies heeft Pieter van Geel een bewuste keuze gemaakt om uitsluitend een beperking op te nemen voor de late avondvluchten, omdat deze late vluchten – zoals hij heeft toegelicht in de bijeenkomst in het Evoluon waarin hij zijn advies heeft gepresenteerd – voor de omgeving de allermeeeste hinder veroorzaakten. Hij heeft – eveneens zoals toegelicht bij de presentatie van zijn advies - bewust geen beperking opgenomen voor de ochtendvluchten in het weekend omdat dit in combinatie met de beperking in de avond een te grote impact zou hebben op het vliegverkeer in het weekend.

In het advies 'Opnieuw Verbonden' wordt verwezen naar de mogelijkheid om voor de dagranden beperkingen op te leggen in de medegebruiksvergunningen. Voor de zondagochtend is een dergelijke beperking in onze vergunning opgenomen. Daarnaast staat in het advies dat de luchthaven via prikkels in de havengelden het vliegen in de dagranden kan ontmoedigen. Eindhoven Airport heeft een dergelijke prikkel ingebouwd: luchtvaartmaatschappijen betalen een hoger tarief voor vliegen in de dagranden.



Eindhoven Airport N.V.

Office Luchthavenweg 13 Terminal Luchthavenweg 25, 5657 EA Eindhoven

Telefoon +31 40 291 98 29 E-mail frontoffice@eindhovenairport.nl Website eindhovenairport.nl

IBAN NL77 INGB 0000 1760 47 BIC INGBNL2A Handelsregister Eindhoven 170 51 407 BTW NL 0067.73.588.B01

Standaardisatie voor regionale luchthavens

In de Luchtvaartnota 2020-2050 is (op pagina 52) opgenomen dat de Rijksoverheid voor de lange termijn streeft naar zoveel mogelijk gestandaardiseerde gebruiksregelingen voor alle regionale luchthavens. Eindhoven Airport heeft een openstelling van 07.00 tot 23.00 uur (met de mogelijkheid om vertraagde landingen toe te staan tussen 23.00 en 24.00 uur). Geen enkele luchthaven met groot commercieel verkeer in Nederland kent een openstelling later dan 07.00 uur in de ochtend. Vanuit het Rijksbeleid om te streven naar standaardisatie zou het onwenselijk zijn om voor Eindhoven Airport voor de zondagochtend een aanpassing te doen naar 08.00 uur.

Effecten aanpassing openstelling zondagochtend

Uiteraard zien wij een aantal belangrijke voordelen van een latere openstelling (08.00 uur) op zondagochtend. Het belangrijkste is dat de kwaliteit van de leefomgeving van de omwonenden hierdoor verbetert omdat het eerste toestel dan een uur later zou vertrekken. Wij zijn ons hier terdege van bewust. Een ander voordeel is dat het een kleine geluidwinst zou geven voor de luchthaven omdat het uur tussen 07.00 en 08.00 uur in de geluidberekeningen zwaarder telt dan het uur erna. Het personeel dat op de luchthaven werkzaam is, zou ook een uur later kunnen worden ingepland wat voordelen heeft voor zowel het personeel zelf als voor de luchthaven. Dit geldt ook de bezetting van de luchtverkeersleiding en de brandweer; diensten die Eindhoven Airport afneemt van de Vliegbasis Eindhoven.

Voordat we op de nadelen ingaan, willen wij erop wijzen dat het feitelijk onmogelijk is om de vluchten die op zondagochtend tussen 07.00 en 08.00 uur gepland staan om te vertrekken, te verplaatsen naar een uur later. Dit heeft twee oorzaken. Allereerst zijn er geen slots meer beschikbaar tussen 08.00 en 09.00 uur. In dat uur komen de eerste vluchten binnen van andere maatschappijen dan de home based carrier (Transavia). Deze inkomende vluchten zouden moeten gaan schuiven naar een later tijdstip omdat de home based toestellen eerst moeten vertrekken om ruimte te maken op het platform. De andere oorzaak is dat er ook in de vertrekhal en bij het securityfilter geen capaciteit is om het dubbele aantal vluchten af te handelen dan normaal gesproken in een uur. De capaciteit per 'rollend uur' in onze vliegoperatie is maximaal zeven vluchten; bij verschuiving van de vertrekkende vluchten naar een uur later (los of dit op het platform zou passen of dat er slots beschikbaar zouden zijn) zouden dit er veertien worden. Hierop is de infrastructuur in onze terminal niet ingericht. Ook met de uitbreiding van de terminal kan niet worden voorzien in aanpassingen om dergelijke aantallen vluchten per uur mogelijk te maken.

Een en ander zou dus betekenen dat alle schema's van de zondag zouden gaan schuiven, als er al slots beschikbaar zouden zijn op de buitenstations, wat in de praktijk zou betekenen dat er vluchten uit de schema's worden gehaald. Dit betekent voor Eindhoven Airport verlies van het aantal



Eindhoven Airport N.V.

Office Luchthavenweg 13 Terminal Luchthavenweg 25, 5657 EA Eindhoven

Telefoon +31 40 291 98 29 E-mail frontoffice@eindhovenairport.nl Website eindhovenairport.nl

IBAN NL77 INGB 0000 1760 47 BIC INGBNL2A Handelsregister Eindhoven 170 51 407 BTW NL 0067.73.588.801

bestemmingen en voor de regio een verschraving van het bestemmingsnetwerk. Openstelling vanaf 08.00 uur op zondagochtend zou betekenen dat wij een van onze grootste klanten, Transavia, het feitelijk onmogelijk zouden maken om haar baseoperatie op een efficiënte manier uit te voeren op zondagen, dagen die voor Transavia erg belangrijk zijn omdat de vraag naar vliegtickets in de weekenden erg groot is. Verschuiving van het openingsvenster op zondag naar 08.00 uur betekent – naast bovengenoemde effecten – dat het risico groter wordt op late landingen in de avond. Dit zou het ongewenste effect met zich meebrengen dat er juist meer in plaats van minder vluchten na elven vertraagd zouden landen; een effect waarvan de omgeving weer extra hinder zou ondervinden.

Conclusie

Samengevat moeten wij concluderen dat het operationeel onmogelijk is om de vertrekkende vluchten tussen 07.00 en 08.00 uur op zondagochtend een uur later te laten vertrekken. In de praktijk betekent dit dat alle schema's van alle luchtvaartmaatschappijen aangepast zouden moeten worden met mogelijke verschraving van het bestemmingsnetwerk als gevolg. Wij zijn hard bezig om de geluidbelasting voor de omgeving te reduceren volgens de afspraken die alle partijen met elkaar hebben gemaakt naar aanleiding van het advies van Pieter van Geel en hierin zijn al grote stappen gezet. Uiteraard staan wij altijd open voor ideeën om extra stappen te zetten en als het beter kán, zullen wij dat zeker niet nalaten; ook wij hechten grote waarde aan de kwaliteit van de leefomgeving in de regio. Openstelling op zondagochtend vanaf 08.00 uur is echter operationeel niet mogelijk en heeft een aantal aanzienlijke negatieve consequenties. Het is wat ons betreft dan ook beslist af te raden, mede met het oog op het risico van meer late landingen en de door het Rijk gewenste standaardisatie van gebruiksregelingen voor de regionale luchthavens in Nederland.

Met vriendelijke groet,
Eindhoven Airport N.V.



Roel Hellemons
Algemeen directeur



Eindhoven Airport N.V.

Office Luchthavenweg 13 **Terminal** Luchthavenweg 25, 5657 EA Eindhoven

Telefoon +31 40 291 98 29 **E-mail** frontoffice@eindhovenairport.nl **Website** eindhovenairport.nl

IBAN NL77 INGB 0000 1760 47 **BIC** INGBNL2A **Handelsregister Eindhoven** 170 51 407 **BTW** NL 0067.73.588.B01

Bijlage 3 bij agendapunt 7b

Inbreng omwonende

Cees Beemer (dd 29 juni 2023)

Voor bewoners in Wintelre (en naar ik aanneem ook voor de andere omliggende dorpen en wijken) zou één uur later beginnen met vliegen op zondag (en liefst ook nog op zaterdag) simpelweg een uur langer nachtrust betekenen. En dat voor direct-omwonenden niet eens alleen vanwege de dan later opstijgende eerste vlucht, maar ook omdat de nog daaraan voorafgaande grondgebonden overlast dan ook een uur opschuift. Dat is dan het warmdraaien en andere activiteiten op het platform van E.A., maar b.v. ook het intensieve busjes-verkeer vanaf Schippers-Stop waarmee parkerende passagiers naar de luchthaven worden vervoerd. Nu begint dat laatste dagelijks omstreeks 5 u. (!) 's-ochtends.

Tot voor enige jaren, startte het commercieel-civiele vliegverkeer op zondagen pas om 10.00u. Ik weet niet of verandering van de begintijd van 7 u. naar 8 u. voor een luchtvaartmaatschappij hetzelfde effect heeft als het eertijdse 10u., namelijk één retourvlucht minder van een bepaald toestel op die dag. Maar volgens het rapport van Pieter van Geel zou (verbeteren van) de leefbaarheid voor de omwonenden op de eerste plaats komen staan. Dan moet in deze overweging het belang van de omwonden maar eens boven het economische belang van de luchtvaartmaatschappijen en E.A. worden gezet. En als er dan toch één shift minder kan worden gevlogen, moet maar eens gekeken worden of die vertrektijd op zondag zelfs niet even goed naar 9 u. of weer 10 u. kan worden gezet. Als we het wereldwijde klimaatprobleem willen pareren kunnen we niet volstaand met alleen (iets) schonere vliegtuigen (en andere middelen van vervoer en productie), maar zullen we met zijn allen ook consumptief moeten minderen. En daarop is de luchtvaart zeker geen uitzondering. In tegendeel zelfs.

Na 5 à 6 dagen noeste arbeid is de zondag de rustdag. Om 07.00 uur al wakker te worden van vliegtuigen die uit de route vliegen over Eersel dorp, en niet over de mediaan is een slechte start van de dag. Op basis van deze ervaring willen diverse bewoners principieel niet meer met Transavia vliegen.

Waar blijft de “minder hinder” zoals aangekondigd door van Geel? 's Zondags pas gaan vliegen na 09.00 zou een goede start zijn.

Een bewoner vertelde me (met veel emotie), Transavia maakt ons vroeg wakker, laten ze eerst maar zorgen voor stillere vliegtuigen, geen oude bakken uit oost Europa halen, geen uitval van toestellen, medewerkers goede arbeidsvoorwaarden geven.

Vertrek om 07.00 betekent om 05.00 aanwezig zijn, 04.00 van huis vertrekken naar een volle parkeerplaats, wachten bij de security, hangen in de vertrekhal waar te weinig plaatsen zijn. Dat is zeker niet klantvriendelijk.

Een slag minder maken, kost dat geld? Dan de ticketprijs maar omhoog.

Luchthaven Eindhoven Overleg
T.a.v. Staf Depla
Per e-mail: staf@stafdepla.nl



Betreft: Openings tijden Eindhoven Airport
Datum:

Schiphol, 12 juli 2023

Geachte heer Depla,

U heeft aan Transavia verzocht schriftelijk te reageren op de vraag wat de positieve en negatieve effecten zouden zijn van een verschuiving van de openingstijd van Eindhoven Airport op zondagochtend van 07:00 naar 08:00 LT. Transavia wil hierbij aan dat verzoek tegemoet komen en haar reactie geven.

In de eerste plaats wil Transavia enkele opmerkingen maken over het proces en zal vervolgens verdere inhoudelijke reacties geven.

Proces

Bij de totstandkoming van het Pieter van Geel advies zijn veel aspecten besproken en afgewogen. Een van die besproken onderdelen was het beperken van de openingstijd op zondagochtend. Het advies van Pieter van Geel heeft uitdrukkelijk niet gekozen voor het beperken van de openingstijden (op de zondagochtend). Wel is gekozen om geen geplande vluchten na 23:00 meer toe te staan en te kiezen voor een algemenere doelstelling om tot 60% vlootvernieuwing te kiezen en daarmee een reductie van 30% geluidshinder te realiseren. Om wederom - nadat al uitvoering is en wordt gegeven aan het advies - nieuwe beperkingen te bespreken en toe te voegen, is inconsistent en zorgt voor veel onzekerheid in alle planningen en investeringen die van Transavia (en andere partijen) worden geveerd. Zeker in een kapitaalintensieve bedrijfstak waar investeringen voor de lange termijn zijn, wekt dat geen vertrouwen en zorgt dat voor weinig stabiliteit. De eerdere besluiten scheppen zowel bij omwonenden, maar ook bij luchtvaartmaatschappijen verwachtingen en die moeten niet meer worden gewijzigd tijdens de invoering van het eerder bepaalde advies/beleid. De opdracht van het Pieter van Geel advies ziet primair toe op het vervangen van de vloot met een percentage van 60%, waardoor de meeste afname van geluidshinder wordt gerealiseerd. Desondanks heeft Transavia vrijwillig – op verzoek van omwonenden – in een gesprek in het voorjaar van 2021 met omwonenden en luchthaven Eindhoven toegelicht waarom bestaande openingstijden, waaronder die op zondagochtend, belangrijk zijn voor de vluchtoperatie van Transavia. Daarmee was de verwachting dat meer begrip zou ontstaan omtrent de dynamieken, complexiteit en economische onderbouwing en dat het niet simpelweg een verplaatsing is van vluchten (hetgeen immers niet kan). Dat deze vraag nu wederom terugkomt, vinden we teleurstellend en niet getuigen van een deugdelijk proces. De energie moet volgens ons worden gericht op de gemeenschappelijke doelstellingen en niet de verschillen.

Inhoudelijk

1. Praktisch onmogelijk

Als de openingstijd op zondagochtend verschoven wordt van 07:00lt naar 08:00lt, dan moet Transavia 8 vertrekken verplaatsen. Deze vluchten kunnen niet worden verplaatst naar de periode 08:00lt – 09:00lt, omdat andere luchtvaartmaatschappijen historische slots hebben. Vanaf 11:00 lt komen de eerste slots beschikbaar en de laatste van de 8 vluchten zou pas om 14:00 kunnen vertrekken, vanwege de slotbeschikbaarheid. Het verschuiven van slots naar een later tijdstip is daarmee niet mogelijk.

Als gevolg van het niet mogen en kunnen vertrekken, moeten de toestellen van Transavia op Eindhoven Airport, die als home base wordt gebruikt, geparkeerd blijven staan op de luchthaven tot 11:00lt – 14:00lt (afhankelijk wanneer toestel zou kunnen vertrekken). Het effect daarvan is dat andere inkomende maatschappijen niet kunnen parkeren en passagiers kunnen laten in- en uitstappen. Kortom de parkeer capaciteit wordt bezet gehouden waardoor de maakbaarheid van de hele ochtend operatie onmogelijk wordt.

Het t niet kunnen verplaatsen is dus feitelijk dat Transavia in plaats van 3 retourvluchten slechts 2 retourvluchten kan uitvoeren en vluchten moet annuleren. Dat gaat om honderden vluchten per jaar. Daarbij komt dat parkeerplaatsen bezet blijven waardoor ook de operatie op Eindhoven Airport voor andere maatschappijen (grote) beperkt wordt en eigenlijk niet mogelijk is.

Een andere reden waarom het verplaatsen niet 'zomaar' kan, is dat luchtvaartmaatschappijen op grond van internationale en Europese regels historische rechten hebben op bepaalde (aankomst- of vertrek-) tijden. Dit betreft de historische slots. Deze historische slots kunnen niet zomaar worden gewijzigd, beperkt of verplaatst. Daar gelden internationale en Europese regels voor.

Een volgende complexiteit is dat Transavia, naast een slot in Eindhoven, ook een slot heeft op haar bestemming. Daar gelden in de regel beperkingen en die kunnen niet zomaar gewijzigd of verplaatst worden. Dat effect dient te worden meegenomen en draagt bij aan het niet kunnen verplaatsen van vluchten.

2. Geluidseffecten van verplaatsen worden verplaatst naar avond

Indien en voor zover het verplaatsen van een enkele vlucht naar een periode na 08:00 lt mogelijk is, wordt bij een gelijke productie het tijdschema in elkaar gedrukt (harmonica-effect) en ontstaat druk aan het einde van de dag om tijdig binnen te komen. Dat zorgt bij operationele vertragingen als gevolg van air traffic control voor potentieel meer vluchten die binnenkomen na 23:00 en/of uitwijken naar andere luchthavens voor Transavia. Uitmijken heeft een sterk negatief effect voor onze passagiers, de operatie, milieu en omwonenden, want het toestel moet de volgende ochtend vroeg alsnog binnenkomen om de geplande operatie uit te voeren middels een lege positioneringsvlucht. Passagiers die als gevolg van uitwijken, aankomen op een andere luchthaven ondervinden hinder door met ander vervoer in het holst van de nacht terug te keren naar Eindhoven.

3. Noodzakelijk voor gezonde bedrijfsvoering

De vluchten in het weekend zijn voor passagiers noodzakelijk omdat passagiers daarom vragen en voor aanvang van de werkweek terug willen keren. De vluchten op de zondag(ochtend) zijn voor Transavia essentieel om een gezonde bedrijfsvoering te borgen. Het annuleren zoals genoemd onder 1, is zeer impactvol. Een gezonde bedrijfsvoering van Transavia is ook in het belang van omwonenden omdat

investeringen in nieuwe vliegtuigen die schoner, stiller en zuiniger zijn zodoende gerealiseerd kunnen worden. Buiten kijf staat dat deze investering bijdraagt aan de afname van geluidshinder voor omwonenden. Bovendien is het in lijn met de kerndoelstelling van Pieter van Geel advies: inzetten op nieuwe toestellen.

4. Bestaande beperking

Op dit moment is reeds een beperking voor de zondagochtendvluchten in de medegebruiksvergunning. Er geldt namelijk een maximum van 8 per dag tussen 07:00lt en 08:00lt met een extra beperking voor vluchten tussen 07:00lt en 07:30lt. Er is dus reeds rekenschap gegeven aan de belangen van de omwonenden en daarop is de geldende vluchtoperatie gebaseerd in de afgelopen jaren.

Mitigerende maatregelen

Er is gevraagd duiding te geven of mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Gelet op voorgaande is duidelijk geworden dat de beperking van de openingstijden op zondagochtend leidt tot het moeten annuleren van honderden vluchten. In theorie zouden deze vluchten overdag uitgevoerd kunnen worden met meer toestellen. Transavia dient voor het uitvoeren van hetzelfde aantal vluchten dan meer toestellen te hebben. Waarbij de cataloguswaarde van een nieuw toestel (A320neo) 110 miljoen euro per toestel bedraagt. Dat kan Transavia niet dragen om deze vloot aan te schaffen om dezelfde hoeveelheid vluchten uit te voeren.

Conclusie

Naast de procedurele bezwaren die Transavia heeft tegen het wederom behandelen van dit punt, ziet Transavia onevenredige effecten van het beperken van de openingstijden op de zondagochtend. Vluchten kunnen immers niet worden verplaatst en honderden annuleringen zijn het gevolg, naast de operationele problemen voor andere luchtvaartmaatschappijen op Eindhoven Airport als gevolg van beperkingen die de luchthaven kent (bijv. parkeerplaatsen). Dat alles weegt niet op tegen het verlaten van de openingstijd met 1 uur. De inzet van Transavia is gericht om de hinder te beperken, in lijn met Pieter van Geel advies. Transavia heeft haar geplande vluchten van na 23:00 naar voren gehaald, het aantal vluchten na 23:00 en na 23:30 is significant lager. Dat heeft een positief effect gehad en daarvan profiteren in hoge mate omwonenden. Verder zal, naar gelang financiële draagkracht, Transavia haar vloot vernieuwen en een grote bijdrage leveren aan het verminderen van de hinder. Daar blijven we ons voor inzetten.

Met vriendelijke groet,
Transavia



Marloes van Laake
COO Transavia



Openingstijden Weekend

Door de voorzitter is de volgende vraag gesteld:

Kunt u in beeld brengen wat de positieve en negatieve effecten zijn van een verschuiving van de openingstijd van Eindhoven Airport op zondag van 7.00 naar 8.00 uur.

Ik wil u daarbij de volgende aandachtspunten meegeven:

- * benader dit zowel vanuit u eigen perspectief/belang als van andere betrokken partijen;
- * onderbouw c.q. licht deze effecten toe;
- * geef aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de negatieve effecten te beperken;
- * probeer waar mogelijk de effecten ook te kwantificeren (bv wat betekent 2 i.p.v. 3 retourvluchten op zondag voor de kosten en opbrengsten van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij. En zijn die negatieve effecten op het resultaat te mitigeren door bepaalde maatregelen te nemen)

In reactie daarop wordt op deze aandachtspunten in onderlinge samenhang ingegaan:

1. Al vanaf het begin van de Alders discussie is vanuit bewonersorganisaties gepleit voor een latere openstelling in het weekend. Het was 1 van de speerpunten van de actiegroep GVNE: "Geen Vluchten Na Elven en geen vluchten in het weekend voor Achten". Ten onrechte wordt in de vraagstelling de beperking aangebracht tot de zondagochtend, op onduidelijke gronden.
2. Dit speerpunt komt voort uit de oude regionale overeenkomst, die toen door de hele regio werd gedragen, totdat deze door Alders om zeep werd gebracht. De openingstijden in de regionale overeenkomst waren als volgt:

Binnen de werkingstermijn van deze overeenkomst blijven de openstellingstijden voor de civiele luchtvaart onveranderd en zijn als volgt vastgesteld:

- werkdagen: 06.45 - 22.45 uur;
- zaterdagen: 08.00 - 20.00 uur;
- zon- en feestdagen: 10.00 - 22.00 uur.

Daarbij gold ook nog

Het aantal civiele vliegbewegingen gedurende zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen mag in de overgangperiode niet hoger zijn dan een derde van het gemiddelde aantal van deze bewegingen op de overige dagen van die week, bij de berekening waarvan zal worden uitgegaan van het jaargemiddelde.

In dit historisch perspectief is de eis voor een latere openstelling in het weekend vanaf 08.00 niet alleen begrijpelijk, maar ook meer dan redelijk. Zelfs een openstelling op zaterdag vanaf 08.00 en op zondag vanaf bv. 09.00 is in dit perspectief meer dan verdedigbaar en wij vragen de voorzitter om deze mogelijkheid in zijn afweging te betrekken.

3. Na een werkweek met een volledige geluidsbelasting van 07.00 tot 23.00 (met nog nakomende latere vertragingen) is 1 uur extra ochtendrust voor omwonenden in het weekend wel het allerminste wat kan worden gevraagd. In de voorgestelde ombuigingslijn van het Van Geel advies naar een meer zakelijk en Brainport ondersteunend karakter van Eindhoven Airport is een openstelling op werkdagen vanaf 07.00 misschien nog enigszins begrijpelijk. Maar om omwonenden in het weekend al vanaf 07.00 uit hun bed te blazen is in geen enkel opzicht verdedigbaar. Een latere openingstijd geeft ook een latere start van alle afgeleide grondgebonden activiteiten die ook overlast genereren, al



voorafgaand aan de feitelijke vliegoverlast, zoals de vroege toestroom van auto's met bijbehorend geluids- en uitstootoverlast..

4. De huidige zondagsregeling is voor omwonenden volstrekt inhoudsloos. Maar liefst 6 starts worden toegestaan tussen 07.00 en 07.30. Alsof dat niet genoeg zou zijn om mensen te wekken, worden ook nog 2 starts tussen 7.30 en 08.00 toegestaan, met de bijna hilarische omschrijving:

“Op zondag mogen maximaal zes vliegtuigen vertrekken tussen 7.00 uur en 7.30 uur met een gemiddelde op jaarbasis van vier starts op zondag tussen 7.00 uur en 7.30 uur. Tussen 7.30 uur en 8.00 uur mogen voorts twee vliegtuigen vertrekken of meer, als er voor 7.30 uur minder dan zes vliegtuigen zijn vertrokken, mits het totaal aantal starts tussen 7.00 uur en 8.00 uur op zondag maar niet meer dan acht bedraagt.”

Wie ooit het gebulder van een vertrekkende vlucht zelf heeft ervaren, weet dat men van de 1e start al klaar wakker wordt. En mocht men daarna onverhoopt alsnog inslapen, dan is de 2e start zeker afdoende om definitief te ontwaken. De regeling die ten tijde van Alders is ingevoerd (als “doekje voor het bloeden”) is dan ook volstrekt inhoudsloos en geeft alleen uiting aan minachting voor het leefbaarheidsbelang van omwonenden.
5. De regeling is ten tijde van Alders verdedigd, vanuit de noodzaak voor “home-based carriers” om vroeg te kunnen vertrekken, zodat zij tenminste “3 slagen per dag” naar dezelfde bestemming kunnen maken. En dat was weer nodig voor een “rendabele exploitatie”. Als alternatieve vorm van vluchtplanning is daarbij vanuit omwonenden het werken met wisselbestemmingen en zelfs 3-hoeksvluchten aangereikt. Dat was toen “onmogelijk”. Inmiddels is dat dagelijkse praktijk. Daarentegen zijn de 3 slagen per dag inmiddels “onmogelijk”, simpelweg omdat steeds meer naar steeds verder weg gelegen bestemmingen wordt gevlogen. De toen aangevoerde “noodzaken” voor deze vroege vertrekken blijken dus achteraf niet verdedigbaar.
6. De feitelijke reden voor het vertrekken op een dusdanig vroeg tijdstip, ook in het weekend, ligt in het streven naar optimalisatie / maximalisatie van resultaten door de betrokken vliegmaatschappijen. Voor de home-based carrier(s), die geen alternatief hebben voor hun enigszins verlate vertrek vanaf EA, valt hiervoor nog enig begrip op te brengen. Zij kunnen daarin mogelijk deels tegemoet worden gekomen bv via tijdelijke schadevergoeding of een differentiatie van landingsgelden. De positieve exploitatieresultaten van de luchthaven (ca. 20 miljoen per jaar voor belasting) staan dit ruimschoots toe. De noodzaak van een eventuele schade vergoeding kan geen reden zijn om omwonenden in het weekend een extra uur ochtendrust te weigeren..
7. Zoals afgesproken in de Werkgroep Meerwaarde is in overleg met Eindhoven Airport globaal in kaart gebracht welke “schade” door de betrokken maatschappij wordt geleden. Met een overgangperiode van 3 jaar (die als redelijk kan worden gezien om de internationale slotplanning aan te passen aan een latere openstelling vanaf EA) zou de schade en dus de benodigde compensatie ca 1,5 mio bedragen oftewel ca. 0,5 mio per jaar (berekening bijgevoegd). Ten opzichte van het jaarlijkse totaalresultaat van Eindhoven Airport is dit een peanoot, die EA als “goede buur” makkelijk kan opbrengen.
8. Bij deze berekening is uitgegaan van een “eigen risico” voor de betrokken maatschappij van 25%. Dit allereerst om de maatschappij te prikkelen om de omschakeling naar een latere start vanaf 08.00 zo snel mogelijk te realiseren. Maar ook omdat 1 uur latere start niet betekent dat de totale opbrengstpotentie van 1 vliegslag vervalt, maar alleen mogelijk wordt verminderd, omdat 1 van de slagen een kortere vliegduur zal hebben.
9. De opbrengstpotentie per ticket is gebaseerd op een rapport van M3 uit 2015 wat in opdracht van Alders is uitgevoerd (bijgevoegd). De 9 euro wordt daar niet letterlijk genoemd, maar is af te leiden uit het kosten, baten overzicht op pagina 27.
 - Opbrengst gemiddeld 5,3 cent per stoel kilometer.
 - Kosten gemiddeld 4,7 cent per stoel kilometer.
 - Verschil maal afstand gemiddeld 1500 km is € 9 euro.



10. Aangenomen mag worden dat door diverse factoren (met als belangrijkste de felle concurrentie tussen de low cost carriers) deze 9 euro per ticket eerder gedaald dan gestegen zal zijn, daarom wordt uitgegaan van €7,- per ticket.
11. Om de ochtendrust in het weekend te waarborgen moet ook de regeling voor vervroegde landingen worden aangepast. Vervroegde landingen worden momenteel in het weekend vanaf 07.00 ongeclausuleerd toegestaan. Daardoor wordt, op dezelfde wijze als vertraagde landingen na 23.00 tot slaapverstoring leiden, ook de slaapverstoring 's morgens vroeg toegestaan. De noodzaak of argumentatie daarvoor ontbreekt totaal. Vliegtuigen vliegen zelden sneller dan gepland en voor zover dat al aan de orde zou zijn, is een aankomsttijdverruiming vanaf bv 07.45 voor "vervroegde aankomsten" meer dan voldoende. Anders dreigt ook hier een maas te worden geopend, die kan worden benut aan de dan geldende aanvliegszijde, ten laste van de ochtendrust in het weekend van omwonenden
12. In het voorgaande is op alle door de voorzitter gevraagde aandachtspunten ingegaan, met als eindconclusie dat een latere openstelling **in het hele weekend** (minimaal vanaf 08.00,, maar bij voorkeur op zondag vanaf 09.00) zowel redelijk als ook haalbaar is ten behoeve van een verbeterde ochtendrust van omwonenden. Het betreft ca 7.200 woningen met geraamd 15.000 tot 20.000 omwonenden. **Hun belang mag ook wel eens worden gediend.**

BVM2

6-7-2023

EindhovenAirport 

Modelering openingsvenster

Rapportage innovatieve werkgroep Alderstafel

23 Februari 2015

- Om op een duurzame manier te groeien met beperking van hinder, faciliteert Eindhoven Airport carriers in het scheppen van een concurrerende marktpositie;
- In het analysemodel wordt een realistisch vluchtschema opgesteld, uitgaande van de wijze waarop een (fictieve) luchtvaartmaatschappij Eindhoven Airport zou gebruiken in 2020;
- Het analysemodel levert operationele en financiële inzichten op indien de openingstijden terug gebracht worden van 17 naar 16 uur;
- Voorliggende vraag en de daaraan gekoppelde conclusies.

Hfstk 1: Om op een duurzame manier te groeien met beperking van hinder, faciliteert Eindhoven Airport carriers in het scheppen van een concurrerende marktpositie



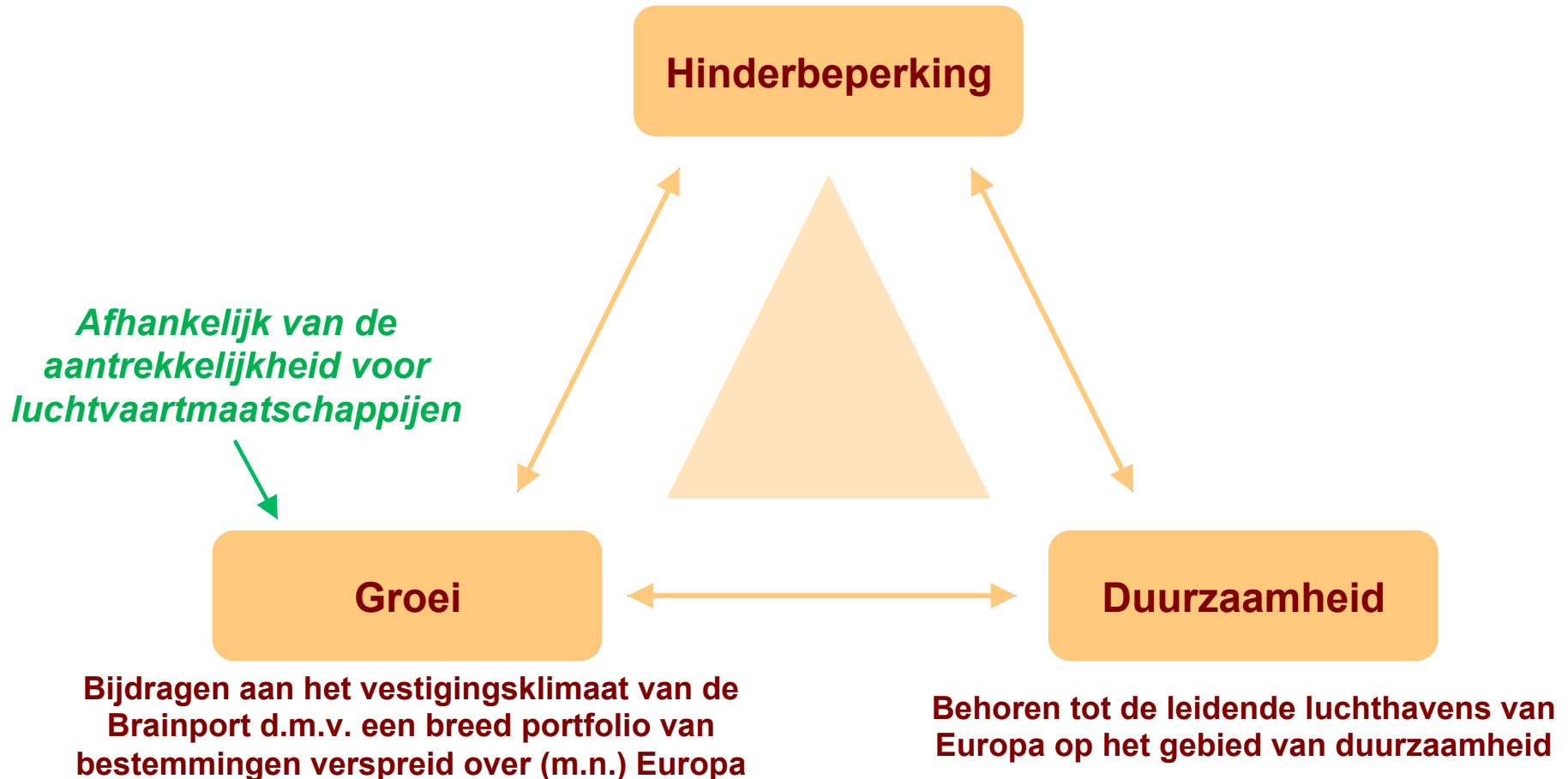
Kernpunten van het hoofdstuk

- Het doel van de luchthaven is op een duurzame manier te groeien met beperking van hinder voor de omgeving
- Airlines zijn op zoek naar een concurrerende marktpositie en strikte beheersing van kosten binnen een sterk gereguleerde markt
- Optimalisatie van markt en kosten moet plaatsvinden binnen de beperkingen van wet-, regelgeving en operationele restricties
- Vliegtuigmaatschappijen zijn op zoek naar een gebalanceerd, winstgevend portfolio van combi- en zonbestemmingen
- Er wordt gestreefd naar een hoge bezettingsgraad van de vliegtuigen zonder service of performance in gevaar te brengen

Het doel van de luchthaven is op een duurzame manier te groeien met beperking van hinder voor de omgeving



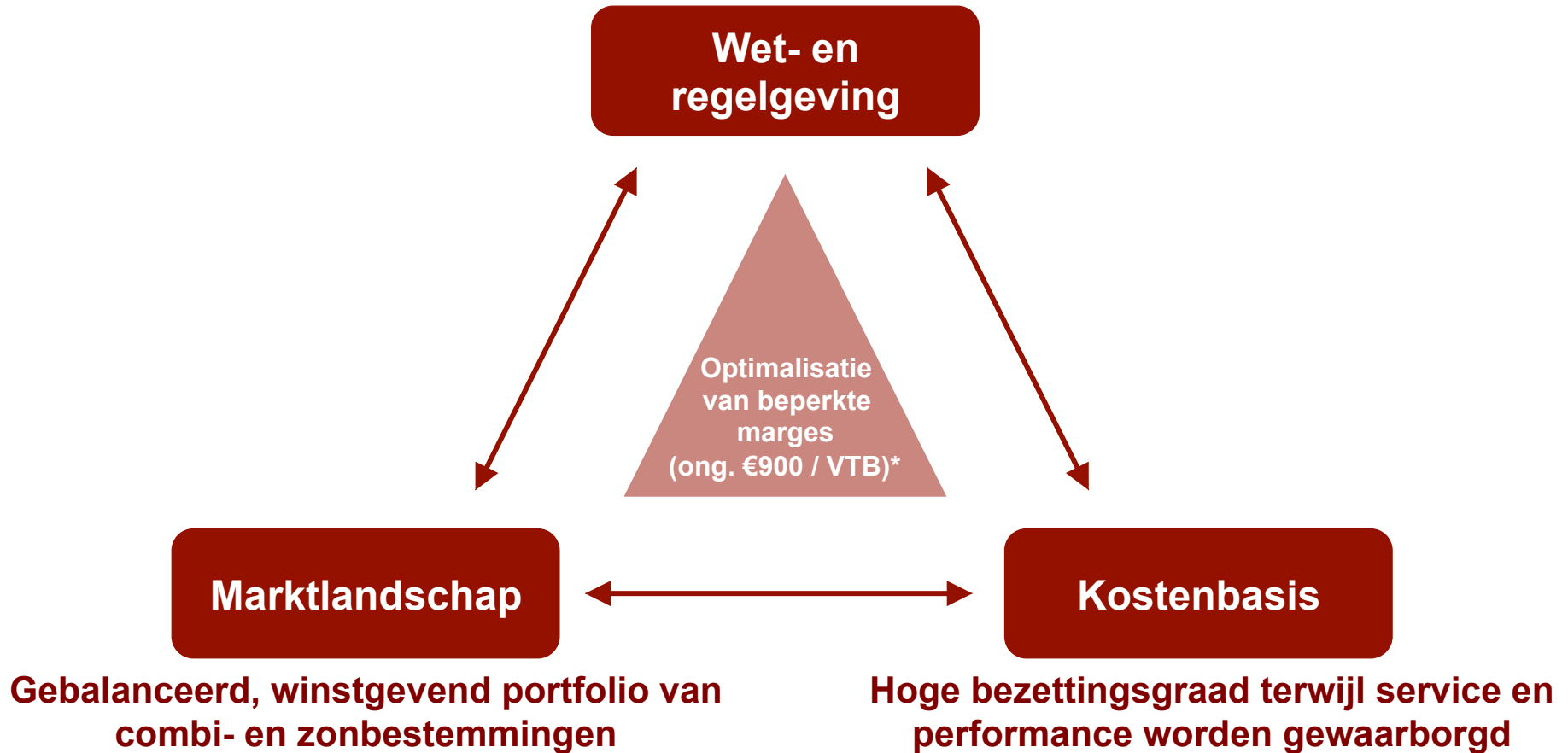
Met draagvlak van de omgeving en binnen de kaders van het Aldersadvies en de Luchtvaartnota



Airlines zijn op zoek naar een concurrerende marktpositie en strikte beheersing van kosten binnen een sterk gereguleerde markt



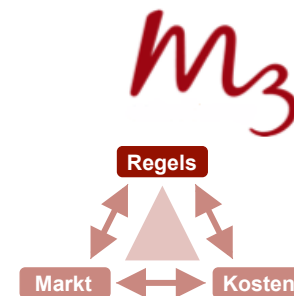
Te realiseren binnen de beperkingen van wet-, regelgeving en operationele restricties



*) Scheduled & ancillary revenues

Bron(nen): Jaarverslagen Low Cost en Ultra Low Cost Airlines

Optimalisatie van markt en kosten moet plaatsvinden binnen de beperkingen van wet-, regelgeving en operationele restricties



Luchthaven gerelateerd

- Capaciteit van taxi- en landingsbanen is sterk afhankelijk van lokale lay-out en gebruik (bijv. kruisende banen, gedeeld gebruik met militair verkeer, etc.). Capaciteit van terminal, grondafhandeling, opstelplaatsen en Air Traffic Control is tot op beperkte hoogte flexibel. Bij het opstellen van het schema wordt rekening gehouden met hogere kans op vertragingen op drukke luchthavens;
- Slotallocatie op de thuisbasis en bestemmingen zijn onderhevig aan regels omtrent eerlijke concurrentie. (Gewenste optimale slots zijn niet vrij te kiezen.)
- Openingstijden van thuisbasis en bestemmingen dicteert tot hoe laat gepland kan worden; regeling voor vertraagde vluchten dicteert de veiligheidsmarge;

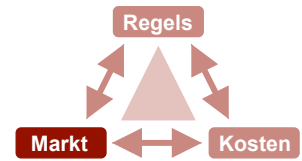
Luchtvaartmaatschappij gerelateerd

- Algemene rust- en werktijden zijn Europees vastgelegd. CAO's van luchtvaartmaatschappijen stellen in gevallen bovenwettelijke eisen ten aanzien van rusttijden. Impact hiervan op de kostenbasis is sterk afhankelijk van manier van uitbetalen (per dienst / per gewerkt uur);
- Wettelijke keuringen/ veiligheidseisen dicteren een onderhoudsregime met preventieve en reactieve elementen. Naast roulatie van de vloot op het onderhoudsstation (planmatig onderhoud) wordt er reservecapaciteit in het schema ingebouwd voor eventueel reactief onderhoud;

Externe factoren

- Geluid- en NOx-limieten dicteert het aantal beschikbare slots;
- Air Traffic Management: niet alle routes mogen op elk moment gevlogen worden. In Europa nog veel beperkingen in 'point to point' verkeer;
- Europese regeling voor compensatie van reizigers in geval van vertragingen en/ of annuleringen zorgt ervoor dat er meer ruimte in het schema wordt ingebouwd of eerder wordt geannuleerd;

Vliegtuigmaatschappijen zijn op zoek naar een gebalanceerd, winstgevend portfolio van combi- en zonbestemmingen



Netwerk dynamiek

- Haalbaarheid van een ideaal schema is naast slots op Eindhoven tevens sterk afhankelijk van beschikbaarheid van slots op beoogde bestemmingen;
- Wanneer een maatschappij een bepaalde slot 80% van een seizoen heeft gevlogen heeft deze 'historisch recht' voor het volgend seizoen;
- Om de meest aantrekkelijke slots te waarborgen (drukke, winstgevende bestemmingen) kan ruimte in het dagschema geaccepteerd worden.

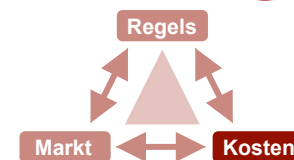
Marktvraag

- Voor een gebalanceerd portfolio wordt gestreefd naar een balans tussen combi- en zonbestemmingen (zakelijke bestemmingen dragen in beperkte mate bij aan het portfolio indien de vluchten niet in de dagrand vallen).
- Bestemmingen worden geselecteerd op basis van winstgevendheid wat sterk kan verschillen per seizoen (winter vaak verliesgevend).
- Verliesgevende vluchten worden in beperkte mate geaccepteerd omwille van investering in toekomstige positie (lees: slots) op de bestemming, wensen van de 'home base' etc.

Concurrentie

- Frequentie wordt nauw afgestemd op de marktvraag.
- Vluchten boven deze frequentie voegen beperkt waarde toe.
- Tenzij de markt groot genoeg is voor meerdere aanbieders, wordt directe concurrentie ('wing to wing') tussen carriers op dezelfde bestemmingen zoveel als mogelijk voorkomen;
- Tevens wordt concurrentie tussen 'luchthavens binnen regio's waar mogelijk vermeden (bv. EIN of AMS naar LIN of MXP) om 'route churn' te voorkomen.

Er wordt gestreefd naar een hoge bezettingsgraad van de vliegtuigen zonder service of performance in gevaar te brengen



Business model

- Optimalisatie van kosten(elementen) is sterk afhankelijk van het kostenmodel van de luchtvaartmaatschappij: benodigde omdraaitijd voor aangeboden diensten, type luchthavens, bestemmingen, etc.
- Bij het opstellen van het schema staan deze elementen vast.

Vaste kosten

- De vloot is een grote kostenpost voor luchtvaartmaatschappijen.
- Het doel bij het opstellen van een schema is daarom een hoge benuttingsgraad van deze activa (gemeten in 'off block' uren).
- Voor luchthavens met een 24-uurs openstelling is een benuttingsgraad van 16 'off block' uren mogelijk.

Variabele kosten

- Bij het opstellen van een schema wordt tevens rekening gehouden met rotatie van cabinepersoneel tussen vluchten (en evt. luchthavens), gedictieerd door CAO's en wetgeving.
- Hierdoor kan het zijn dat een vliegtuig beperkt langer 'op de grond' staat.
- Andere variabele kosten zijn sterk verbonden met het gekozen business model (havengelden, grondafhandeling, onderhoud, overhead).

Non-performance

- Kosten lopen sterk op bij het optreden van verstoringen: boetes voor late aankomsten, uitwijking naar andere luchthaven bij sluiting, suboptimale crew-rotatie, uitvallen van vluchten, etc.
- Door beperkte marges wordt een activiteit dan snel verlieslatend.
- Luchtvaartmaatschappijen streven ernaar deze effecten te voorkomen door ruimte in dagschema's van vliegtuigen in te bouwen of reserve capaciteit aan te houden om vertragingen op te vangen.

- Om op een duurzame manier te groeien met beperking van hinder, faciliteert Eindhoven Airport carriers in het scheppen van een concurrerende marktpositie;
- In het analysemodel wordt een realistisch vluchtschema opgesteld, uitgaande van de wijze waarop een (fictieve) luchtvaartmaatschappij Eindhoven Airport zou gebruiken in 2020;
- Het analysemodel levert operationele en financiële inzichten op indien de openingstijden terug gebracht worden van 17 naar 16 uur;
- Voorliggende vraag en de daaraan gekoppelde conclusies.

Hfstk 2: In het analysemodel wordt een realistisch vluchtschema opgesteld, uitgaande van de wijze waarop een (fictieve) luchtvaartmaatschappij Eindhoven Airport zou gebruiken in 2020



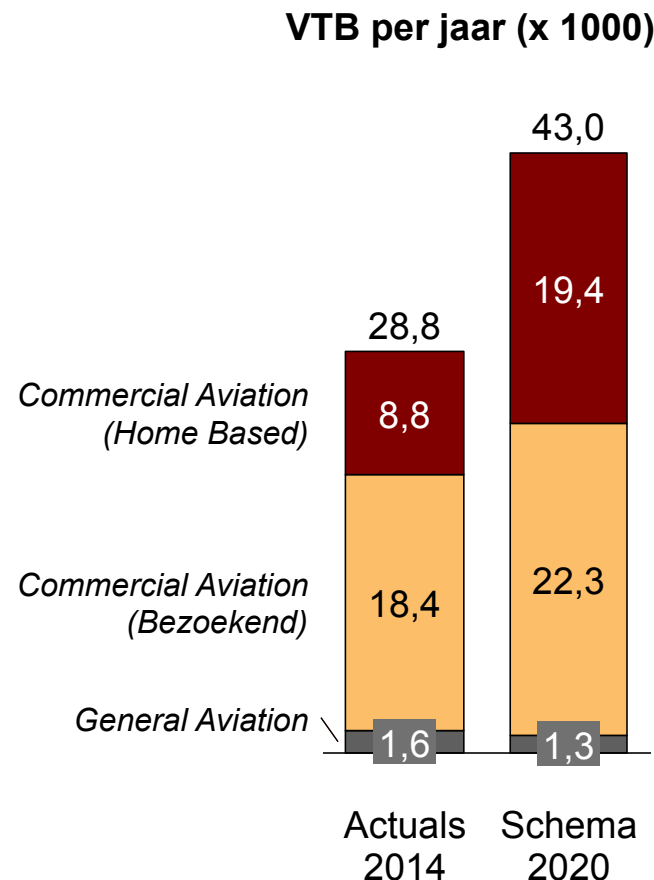
Kernpunten van het hoofdstuk

- Het schema voor 2020 is opgesteld volgens de werkwijze zoals een luchtvaartmaatschappij die toe zou passen
- De nieuwe bestemmingen reflecteren de belangen van de luchtvaartmaatschappij en de Brainport
- Er is rekening gehouden met restricties volgend uit wet- en regelgeving en het luchtvaart marktlandschap
- Het dagschema geeft het patroon van vertrekken, aankomsten en capaciteitsgrenzen inzichtelijk weer
- Dit resulteert in een representatief winter- en zomerschema voor 2020 met zowel combi- als zonbestemmingen
- Rekening houden met het effect van vertragingen is essentieel in het opstellen van de planning
- Vertragingen verschillen per dagdeel en seizoen
- De actuele vertragingen van 2014 zijn meegenomen als proxy in het model 2020
- Als gevolg van de vertragingen loopt een gedeelte van de vliegtuigen het risico na sluiting binnen te komen: in de realiteit kan er tot minder laat gepland worden
- Dagschema's voor vliegtuigen die het risico hebben om na sluiting binnen te komen zijn daarom gewijzigd (incl voorbeelden)
- Bij het vervangen van een vlucht door een kortere route is de kans groot dat er een minder aantrekkelijke bestemming moet worden gekozen

Het schema voor 2020 is opgesteld volgens de werkwijze zoals een luchtvaartmaatschappij die toe zou passen



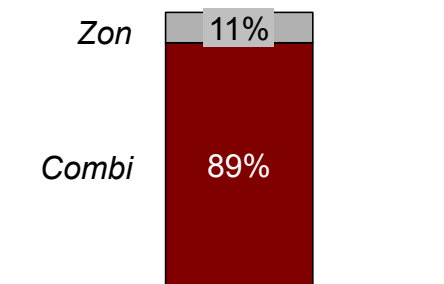
- Het startpunt is het werkelijke schema van 2014;
- De Home Based vluchten van 2014 zijn vervangen door vluchten van een 'whitetail operator'*;
- In lijn met de groeivisie van Eindhoven Airport wordt groei in het aantal VTB met name gerealiseerd door een groei van de Home Based vluchten;
- De 'whitetail operator' groeit van 4 vliegtuigen in 2014 (1 Ryanair + 3 Transavia) naar 8 vliegtuigen in 2020 opererend van 7:00 tot 24:00;
- In het 2020 schema is een 9e 'whitetail' toestel voor 50% vrijgespeeld om verstoringen op te vangen (dit toestel landt niet na 23:00);



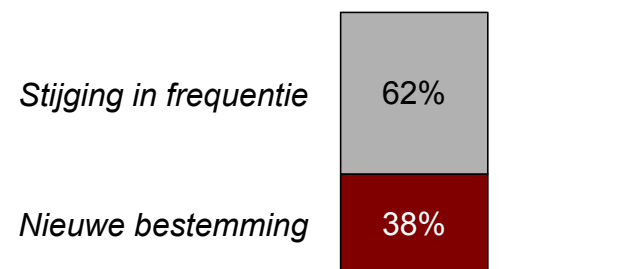
De nieuwe bestemmingen reflecteren de belangen van de luchtvaartmaatschappij en de Brainport



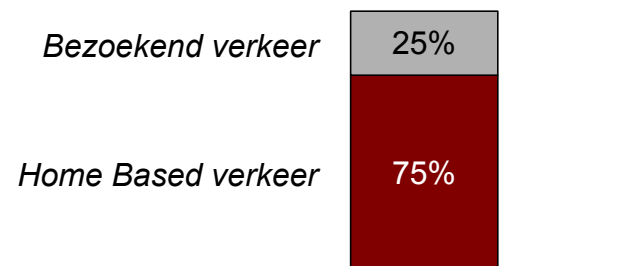
- Het startpunt is het werkelijke schema van 2014 ;
- Gemodelleerde groei wordt gerealiseerd door
 - Toename in frequentie op bestaande bestemmingen in 2014 (bv. Londen, Dublin, Stockholm, Innsbruck, Alicante)
 - Nieuwe bestemmingen in 2020; (bv. Helsinki, Munchen, Oslo, Toulouse, Hurghada)
- Nieuwe bestemmingen zijn geselecteerd o.b.v.:
 - Winstgevendheid voor de luchtvaartmaatschappij;
 - Beschikbaarheid van slots op buitenstations per seizoen en per dag in de week;
 - Wensen van de Brainport ten aanzien van zowel combi- als zonbestemmingen;



Groei per type bestemming



Groei per 'groei type'



Groei per type verkeer

Er is rekening gehouden met restricties volgend uit wet- en regelgeving en het luchtvaart marktlandschap

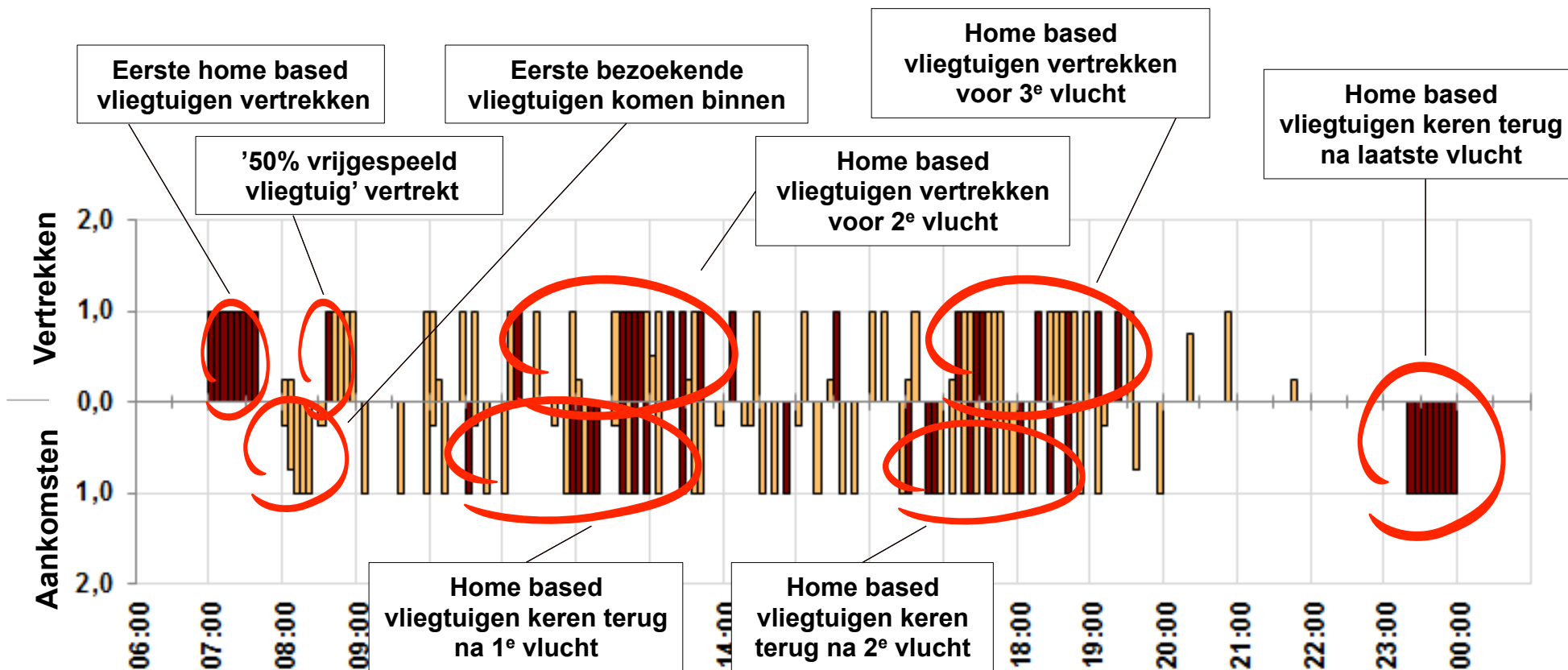


- Openings- / sluitingstijden: 7:00 - 24:00 met maximaal 8 landingen tussen 23:00 en 24:00;
- Operationele capaciteit van infrastructuur (terminal, standplaatsen, etc.): maximaal 10 aankomsten en 10 vertrekken per 'lopend uur';
- Toelaatbare geluidsbelasting: oppervlak van maximaal 10,3 km² > 35Ke
- Beperkingen m.b.t. beschikbaarheid van slots op Eindhoven en drukke buitenstations per seizoen en per dag in de week;
- Omdraaitijd passend bij een gemiddeld business model en de geldende werk- en rusttijden cabinepersoneel: variërend van 30 tot 45 minuten;
- Maximaal 2 aankomsten per maand na sluiting in verband met de huidige boeteregeling.
NB: Het huidige 2014 schema levert als resultante 1 dreigende extensie (na 24:00 landen) per maand. De carrier mitigeert dit door annulering, uitwijken naar andere luchthaven of toch (met boete) landen op Eindhoven. Met een verdubbeling in het aantal home based vliegtuigen in 2020 leidt dit tot 2 per maand. Ook dit zal gemitigeerd worden door de carrier.

Het dagschema geeft het patroon van vertrekken, aankomsten en capaciteitsgrenzen inzichtelijk weer



Dagschema voor een maandag in de zomer 2020 (aug), VTB per 5 minuten

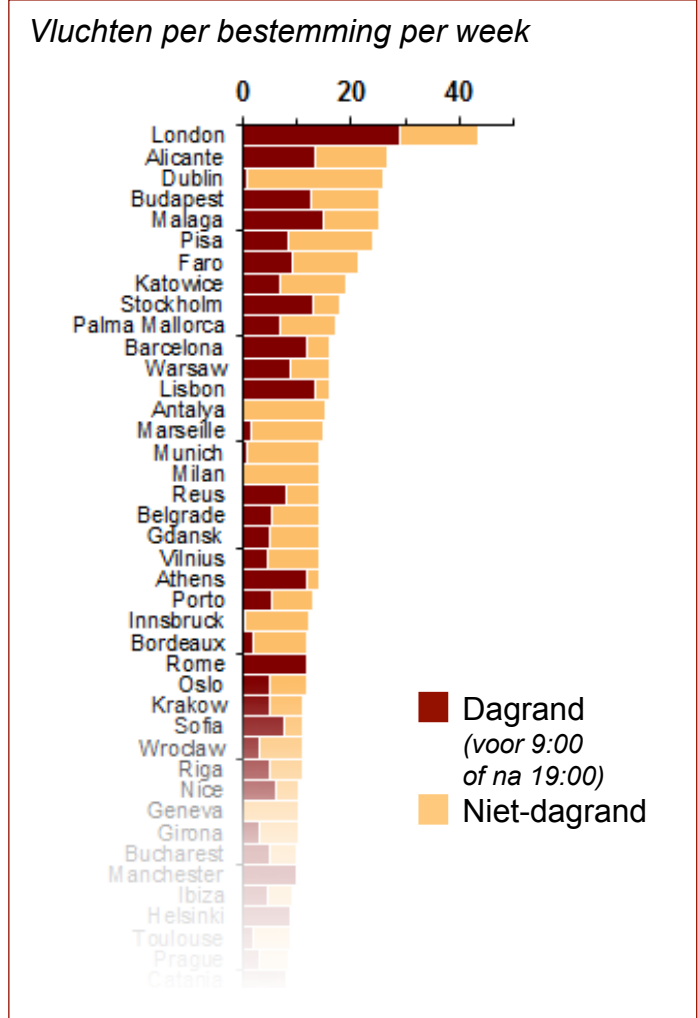
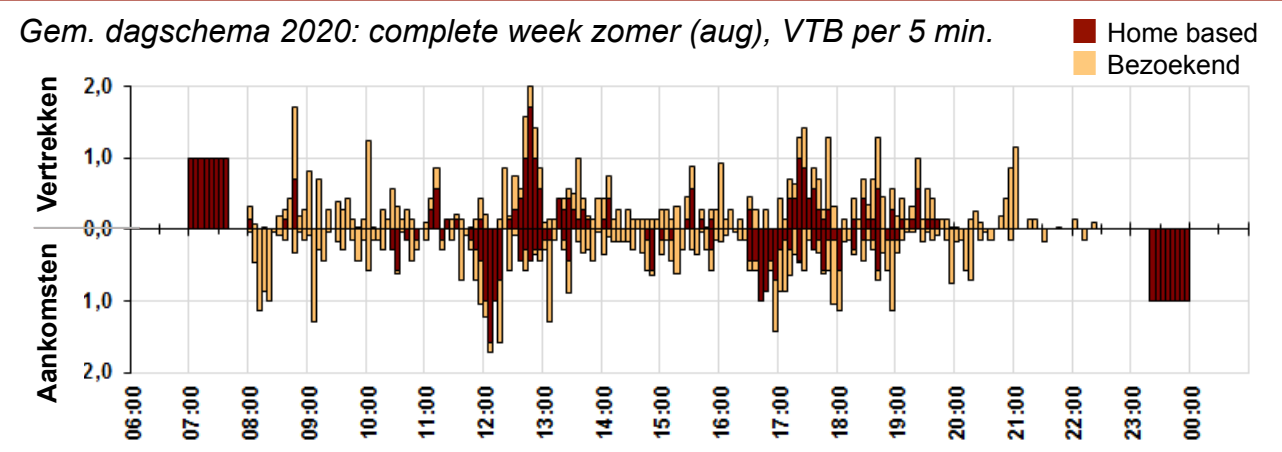


Dit resulteert in een representatief winter- en zomerschema voor 2020 met zowel combi- als zonbestemmingen

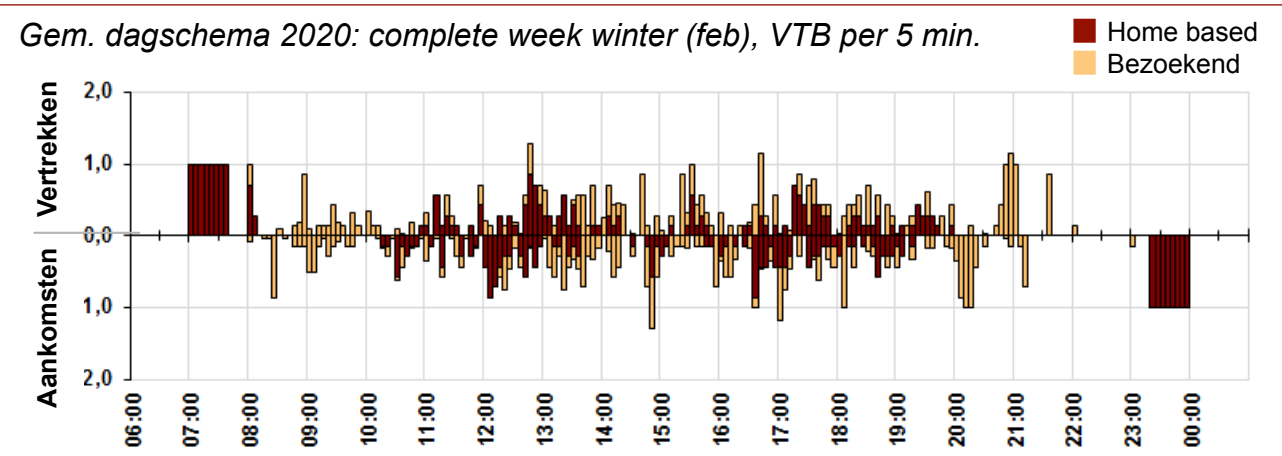


Het zomerschema bevat 126 vluchten per dag waarvan 54 door home based vliegtuigen (43%); operationele capaciteitsgrenzen worden nog niet bereikt

Het jaarschema bevat 79* bestemmingen: zowel combi- als zonbestemmingen



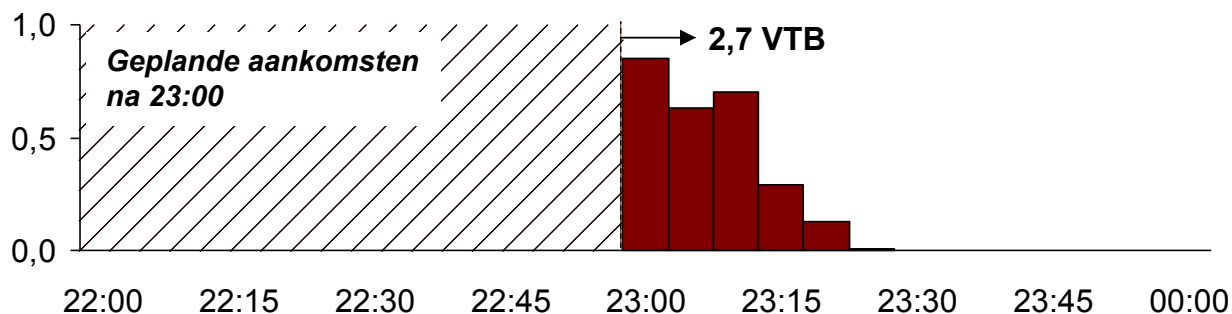
Het winterschema bevat 15% minder vluchten dan in de zomer (107 per dag) door minder bezoekend verkeer. Aandeel van Home Based verkeer groeit naar 50%.



Rekening houden met het effect van vertragingen is essentieel in het opstellen van de planning

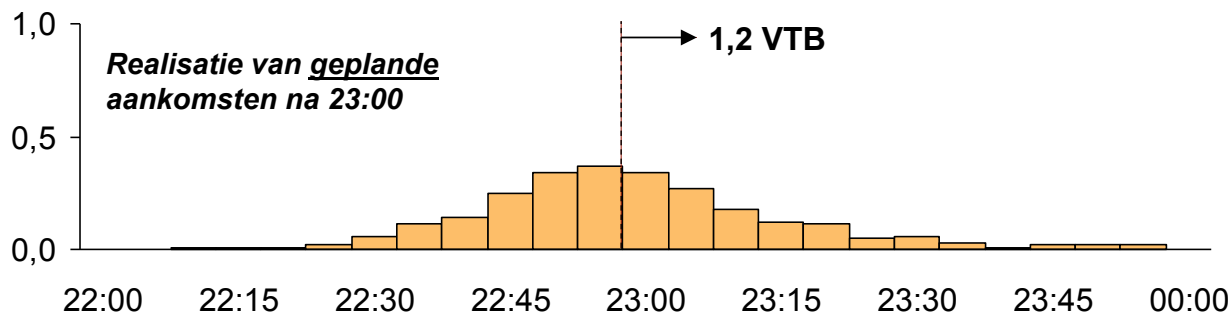


Planning en realisatie van aankomsten in 2014



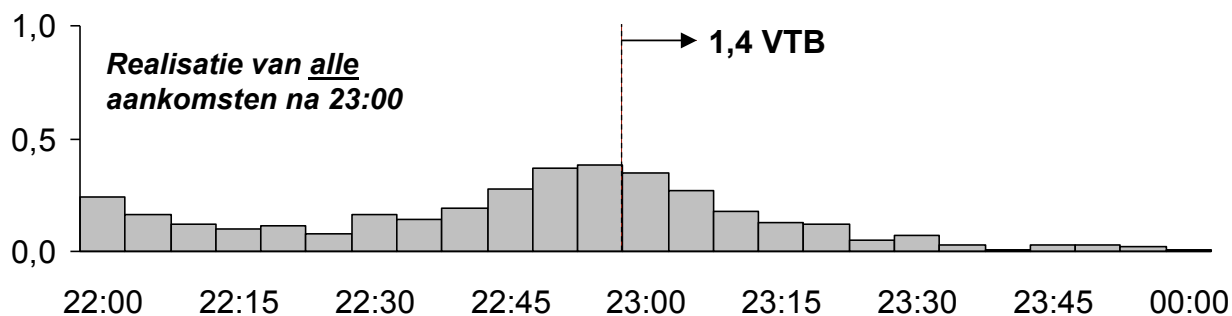
Geplande aankomsten na 23:00

- Er was een maximum van 3 aankomsten na 23:00 toegestaan;
- Gemiddeld zijn er in 2014 2,7 aankomsten ingepland.



Realisatie van geplande aankomsten na 23:00

- De na 23:00 geplande aankomsten zijn in de werkelijkheid gespreid rond 23:00 aangekomen;
- In 2014 kwam dit neer op 1,2 aankomsten na 23:00.



Realisatie van alle aankomsten na 23:00

- De na 23:00 geplande aankomsten zijn in de werkelijkheid gespreid rond 23:00 aangekomen (1,2 na 23:00);
- Daarnaast zijn ook de aankomsten die voor 23:00 gepland waren gespreid binnen gekomen;
- In totaal heeft dit in 2014 tot gemiddeld 1,4 aankomsten na 23:00 geleid.

Vertragingen verschillen per dagdeel en seizoen



| Jaar | Seizoen | Vertrek/ Aankomst | Gemiddelde vertraging per dagdeel (min.) | | | |
|-----------|---------|----------------------|--|-------------------------|------------------------|--------------------------|
| | | | Ochtend 6:00 – 12:00 | Middag 12:00 – 18:00 | Avond 18:00 – 22:30 | Laatste 22:30 – 24:00 |
| 2013 | Zomer | Vertrek | 3 | 8 | 7 | - |
| | | Aankomst | -4 | 1 | 2 | -8 |
| | Winter | Vertrek | 5 | 7 | 6 | - |
| | | Aankomst | 0 | 2 | 0 | -9 |
| 2014 | Zomer | Vertrek | 6 | 10 | 8 | - |
| | | Aankomst | -1 | 4 | 2 | -4 |
| | Winter | Vertrek | 1 | 6 | 4 | - |
| | | Aankomst | -2 | -1 | -1 | -10 |
| Gemiddeld | | | 2 | 5 | 4 | -7 |

Planning o.b.v. realistische vliegtijden

- De afspraak met de vakbonden is dat er realistische vliegtijden worden gepland;
- Realistisch houdt in dat minimaal 80% van de vluchten wordt gedekt/ komt op tijd;

Wijziging van tijden volgt een helder proces

- na afloop van een seizoen wordt de realisatie geanalyseerd;
- Bij de analyse wordt niet gedifferentieerd per dagdeel: de vliegtijd wordt bepaald ongeacht waar deze in de nieuwe planning terecht komt;
- o.b.v. van deze analyse worden vliegtijden eventueel aangepast;
- deze tijden worden ingediend bij de vakbonden;
- vliegtijden kunnen niet tijdens een seizoen worden aangepast;

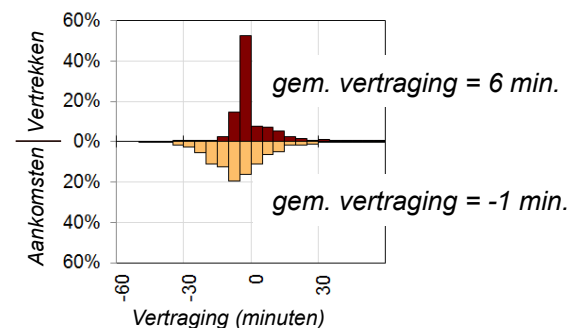
Op basis van de nieuwe tijden wordt een compleet nieuwe planning voor het nieuwe seizoen gemaakt: de beschikbare openingstijden worden hierbij optimaal benut.

De actuele vertragingen van 2014 zijn meegenomen als proxy in het model 2020

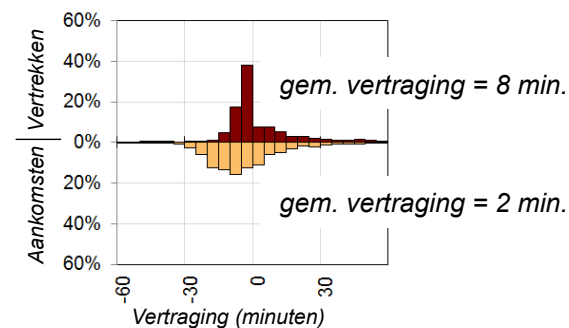


| Jaar | Seizoen | Vertrek/ Aankomst | Gemiddelde vertraging per dagdeel | | | |
|-----------|---------|----------------------|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | Ochtend | Middag | Avond | Laatste |
| | | | 6:00 – 12:00 | 12:00 – 18:00 | 18:00 – 22:30 | 22:30 – 24:00 |
| 2013 | Zomer | Vertrek | 3 | 8 | 7 | - |
| | | Aankomst | -4 | 1 | 2 | -8 |
| | Winter | Vertrek | 5 | 7 | 6 | - |
| | | Aankomst | 0 | 2 | 0 | -9 |
| 2014 | Zomer | Vertrek | 6 | 10 | 8 | - |
| | | Aankomst | -1 | 4 | 2 | -4 |
| | Winter | Vertrek | 1 | 6 | 4 | - |
| | | Aankomst | -2 | -1 | -1 | -10 |
| Gemiddeld | | | 2 | 5 | 4 | -7 |

Voorbeeld: zomer, ochtend



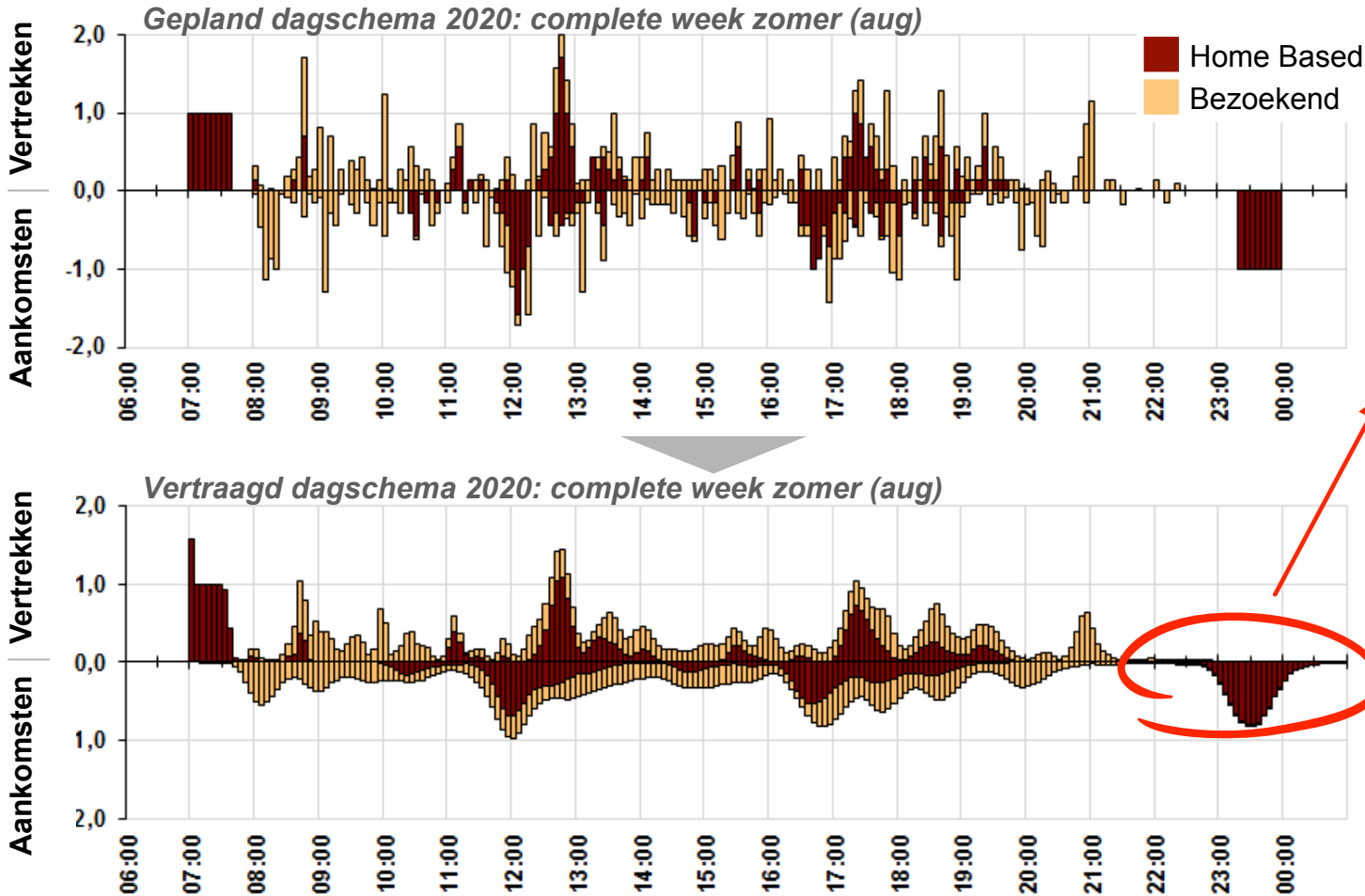
Voorbeeld: zomer, avond



Als gevolg van de vertragingen loopt een gedeelte van de vliegtuigen het risico na sluiting binnen te komen.



Op basis van EIN-vertragingcijfers van 2014 is in het model de werkelijke operatie van 2020 gesimuleerd



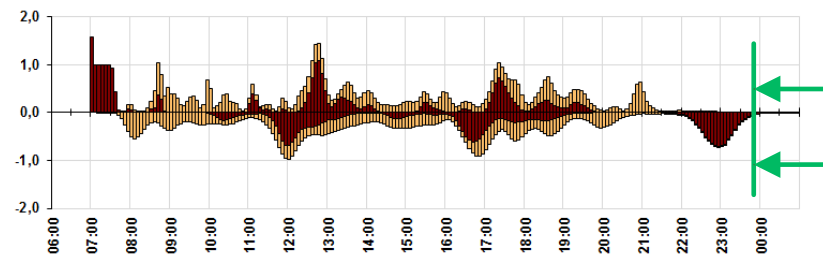
Dit resulteert in ~0,75 vluchten per dag na sluiting (20 per maand) naar aanleiding van de boeteregeling zijn max. 2 per maand mitigeerbaar voor de whitetail carrier

Als gevolg kan er in de realiteit tot minder laat gepland worden

Dagschema's voor vliegtuigen die het risico hebben om na sluiting binnen te komen worden gewijzigd (1 van 3)



- De laatste vlucht van elk dagschema dat na sluiting dreigt te eindigen wordt vervangen door een kortere vlucht;
 - De alternatieve vluchten worden geselecteerd uit bestemmingen gesorteerd op 'aantrekkelijkheid'. Hierbij wordt rekening gehouden met:
 - Winstgevendheid voor de luchtvaartmaatschappij;
 - Beschikbaarheid van slots op buitenstations per seizoen en dag in de week;
 - Wensen van de Brainport ten aanzien van combi- en zonbestemmingen;
 - Er wordt gezocht naar een alternatieve bestemming met een bloktijd zo dicht mogelijk bij de originele vlucht;
 - Wanneer geen geschikte vlucht kan worden gevonden, worden de twee minst aantrekkelijke vluchten uit het dagschema vervangen door 1 langere;
- ▼
- In het gesimuleerde schema 2020 kan als gevolg uiterlijk gepland worden van 23:00 tot 23:30;
 - Als resultaat zijn 126 home based vluchten per week veranderd (34% van totaal).

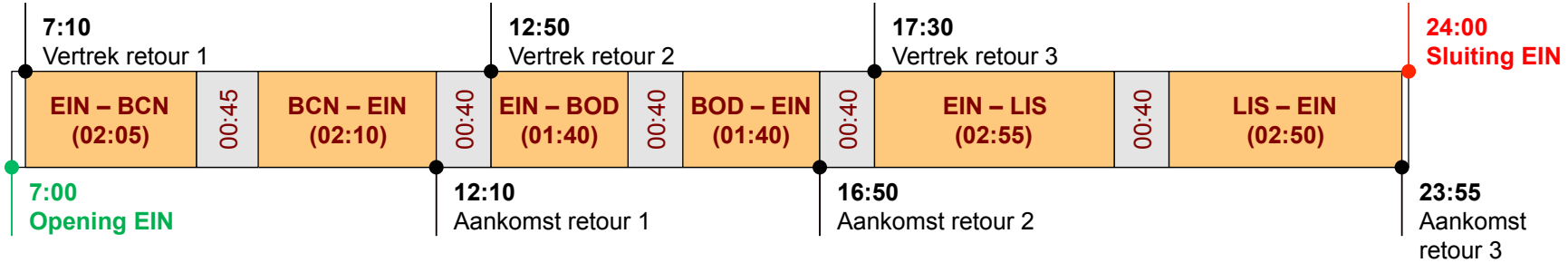


Dagschema's voor vliegtuigen die het risico hebben om na sluiting binnen te komen worden gewijzigd: (2 van 3)

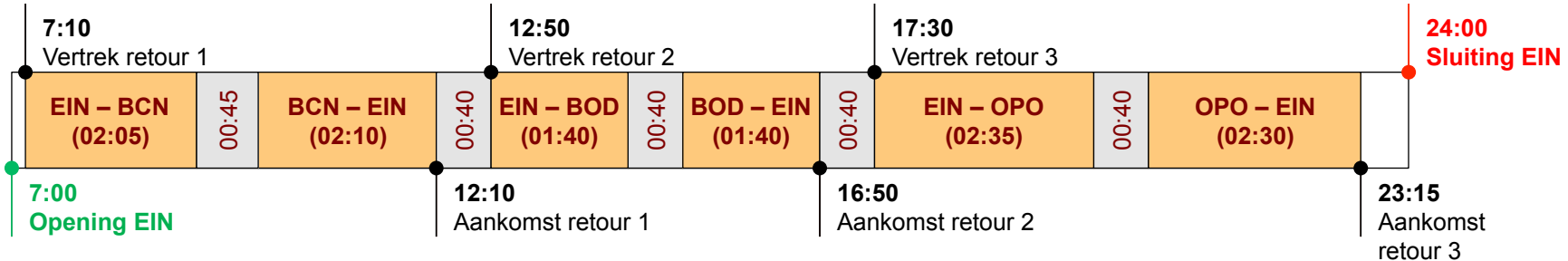


Voorbeeld 1: hoe een dagschema van 1 toestel wijzigt (in het aangepaste schema wijzigen 126 vluchten in totaal)

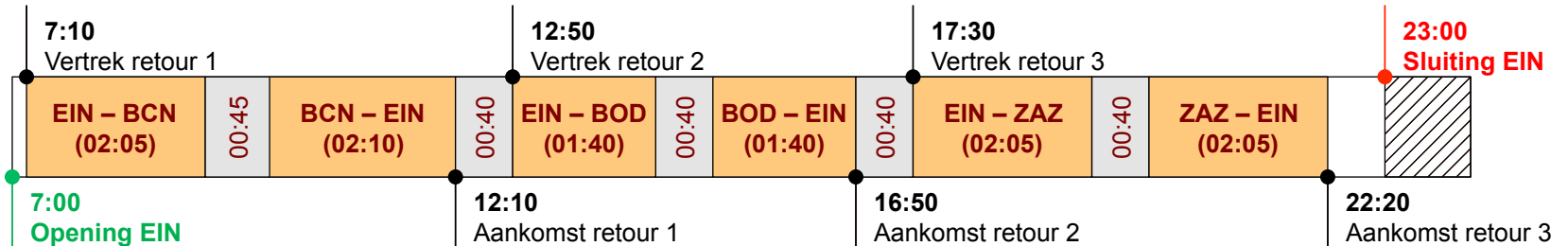
17 uur openingstijd zonder boeteregeling



17 uur openingstijd met boeteregeling



16 uur openingstijd met boeteregeling

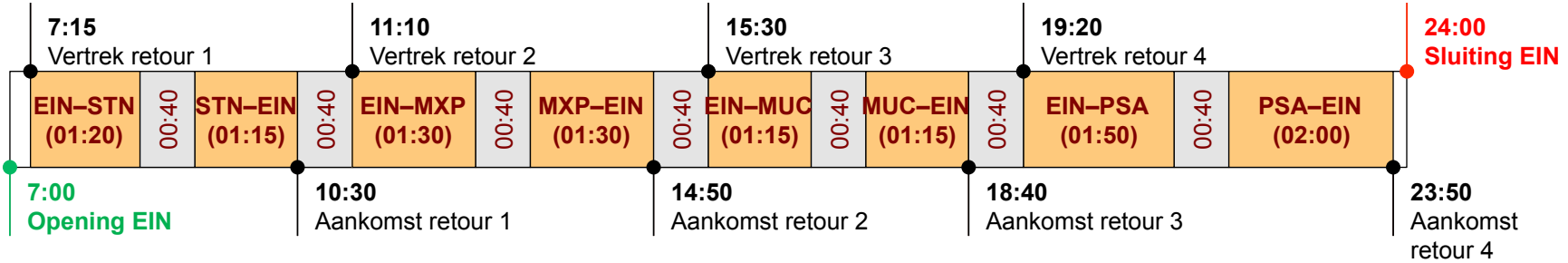


Dagschema's voor vliegtuigen die het risico hebben om na sluiting binnen te komen worden gewijzigd: (3 van 3)

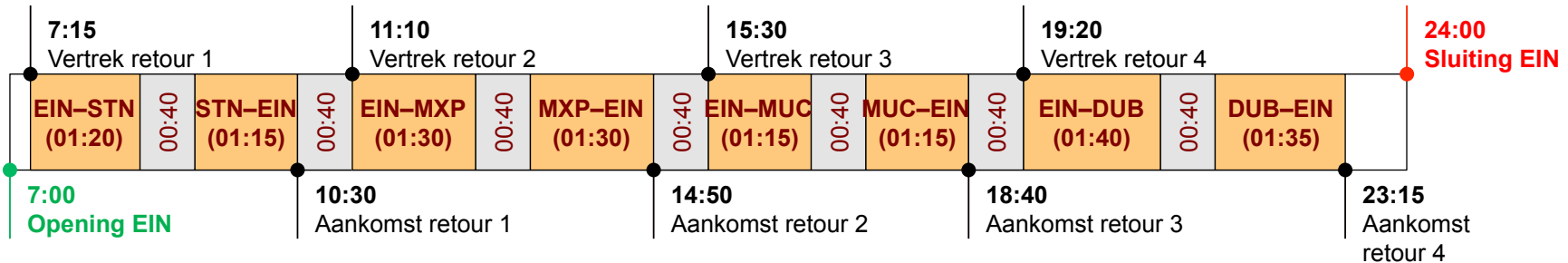


Voorbeeld 2: hoe een dagschema van 1 toestel wijzigt (in het aangepaste schema wijzigen 126 vluchten in totaal)

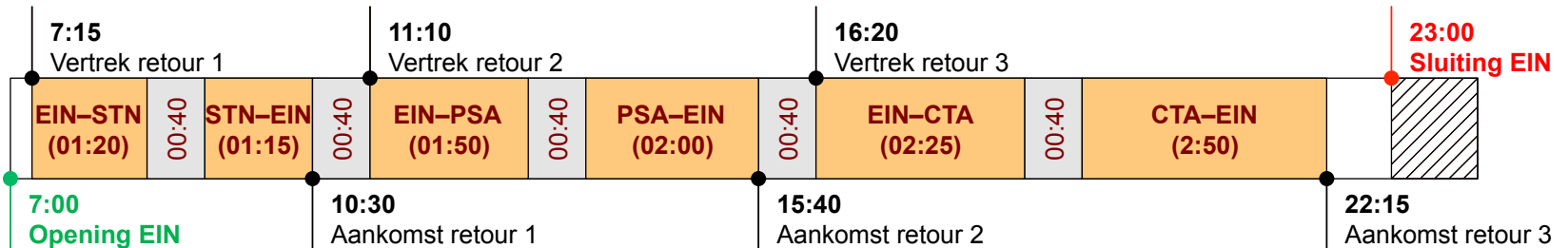
17 uur
openingstijd
zonder
boeteregeling



17 uur
openingstijd
met boeteregeling



16 uur
openingstijd
met boeteregeling



Bij het vervangen van een vlucht door een kortere route is de kans groot dat er een minder aantrekkelijke bestemming moet worden gekozen



Veranderingen in portfolio 2020 en effect op winstgevendheid

Bij het terugbrengen van de openingsvensters worden originele bestemmingen (langere routes) vervangen door nieuwe bestemmingen (kortere routes).

De nieuwe bestemmingen zijn geselecteerd op basis van optimalisatie van bloktijd en winstgevendheid van het portfolio. Verschil in dagelijkse vluchtschema's (niet elke vlucht wordt elke dag op dezelfde tijd gevlogen) maakt dat 1 originele bestemming vervangen kan worden door meerdere nieuwe.

| Originele bestemming (bij 17 uur opening) | | | | | | Nieuwe bestemming (bij 16 uur opening) | | | | | | | |
|---|----------|-----------------|--------------------------|----------------|----------|--|----------|-----------------|--------------------------|---------------------|----------|-----------------|--------------------------|
| Station | Bloktijd | Winstgevendheid | Vliegfrequentie per week | | | Nieuwe bestemming 1 | | | | Nieuwe bestemming 2 | | | |
| | | | Oud (17 uur) | Nieuw (16 uur) | Verschil | Station | Bloktijd | Winstgevendheid | Verschil in Freq. / week | Station | Bloktijd | Winstgevendheid | Verschil in Freq. / week |
| AGP | 2:55 | 18% | 13,5 | 8,0 | -5,5 | AHO | 2:05 | 6% | 3,5 | REU | 2:10 | 15% | 2,0 |

De winstgevendheid per bestemming is bepaald op route-niveau op basis van gedetailleerd marktonderzoek (data routepro.net):

- Load factor per bestemming per seizoen;
- Ticketprijzen per bestemming per seizoen;
- Kostenstructuur per luchtvaartmaatschappij;
- Kosten per bestemming per luchtvaartmaatschappij (bijv. brandstof, personeel, lease/ afschrijving vliegtuigen, etc.)

De definitieve (verandering in) vliegfrequentie per week is een optelsom van alle 126 wijzigingen in het portfolio.

Voorbeeld: Bestemming A kan verwisseld worden voor bestemming B in het dagschema van vliegtuig X, terwijl in het dagschema van vliegtuig Y bestemming C wordt vervangen door bestemming A, indien vliegtijd C>A).

Bij het vervangen van een vlucht door een kortere route is de kans groot dat er een minder aantrekkelijke bestemming moet worden gekozen gezien het originele portfolio reeds is geoptimaliseerd.

Bij het vervangen van een vlucht door een kortere route is de kans groot dat er een minder aantrekkelijke bestemming moet worden gekozen



Veranderingen in portfolio 2020 en effect op winstgevendheid

| Originele bestemming (bij 17 uur opening) | | | | | | Nieuwe bestemming (bij 16 uur opening) | | | | | | | |
|---|----------|-----------------|---------------------|----------------|----------|--|----------|-----------------|--------------------------|---------------------|----------|-----------------|--------------------------|
| | | | | | | Nieuwe bestemming 1 | | | | Nieuwe bestemming 2 | | | |
| Station | Bloktijd | Winstgevendheid | Frequentie per week | | | Station | Bloktijd | Winstgevendheid | Verschil in Freq. / week | Station | Bloktijd | Winstgevendheid | Verschil in Freq. / week |
| | | | Oud (17 uur) | Nieuw (16 uur) | Verschil | | | | | | | | |
| AGP | 2:55 | 18% | 13,5 | 8,0 | -5,5 | AHO | 2:05 | 6% | 3,5 | REU | 2:10 | 15% | 2,0 |
| BEG | 2:20 | 10% | 7,0 | 6,0 | -1,0 | POZ | 1:35 | 22% | 0,5 | SZG | 1:25 | 23% | 0,5 |
| CTA | 2:35 | 48% | 4,0 | 4,5 | 0,5 | BUD | 1:55 | 12% | 2,0 | GRO | 1:55 | 11% | 1,0 |
| FAO | 3:00 | 19% | 11,5 | 9,5 | -2,0 | REU | 2:10 | 15% | 2,0 | | | | |
| IBZ | 2:25 | 34% | 5,5 | 4,0 | -1,5 | DUB | 1:40 | 15% | 1,0 | GDN | 1:40 | 22% | 0,5 |
| KTW | 1:50 | 11% | 10,0 | 8,0 | -2,0 | Geen | | | 2,0 | | | | |
| LIS | 2:55 | -14% | 8,0 | 2,0 | -6,0 | ZAZ | 2:05 | 9% | 3,5 | AHO | 2:05 | 6% | 2,5 |
| OPO | 2:40 | 13% | 6,5 | 6,0 | -0,5 | GDN | 1:40 | 22% | 2,0 | | | | |
| OTP | 2:45 | 68% | 5,0 | 2,5 | -2,5 | PSA | 1:50 | 23% | 1,5 | AHO | 2:05 | 6% | 1,0 |
| PSA | 1:50 | 23% | 12,5 | 14,0 | 1,5 | Geen | | | 1,5 | | | | |
| SAW | 3:15 | -3% | 3,5 | 2,5 | -1,0 | OPO | 2:40 | 13% | 1,0 | | | | |
| VNO | 2:20 | 3% | 7,0 | 6,5 | -0,5 | WRO | 1:30 | 2% | 0,5 | | | | |



Verbetering



Verslechtering

- Om op een duurzame manier te groeien met beperking van hinder, faciliteert Eindhoven Airport carriers in het scheppen van een concurrerende marktpositie;
- In het analysemodel wordt een realistisch vluchtschema opgesteld, uitgaande van de wijze waarop een (fictieve) luchtvaartmaatschappij Eindhoven Airport zou gebruiken in 2020;
- Het analysemodel levert operationele en financiële inzichten op indien de openingstijden terug gebracht worden van 17 naar 16 uur;
- Voorliggende vraag en de daaraan gekoppelde conclusies.

Hfstk 3: Het analysemodel levert operationele en financiële inzichten op indien de openingstijden terug gebracht worden van 17 naar 16 uur



Kernpunten van het hoofdstuk

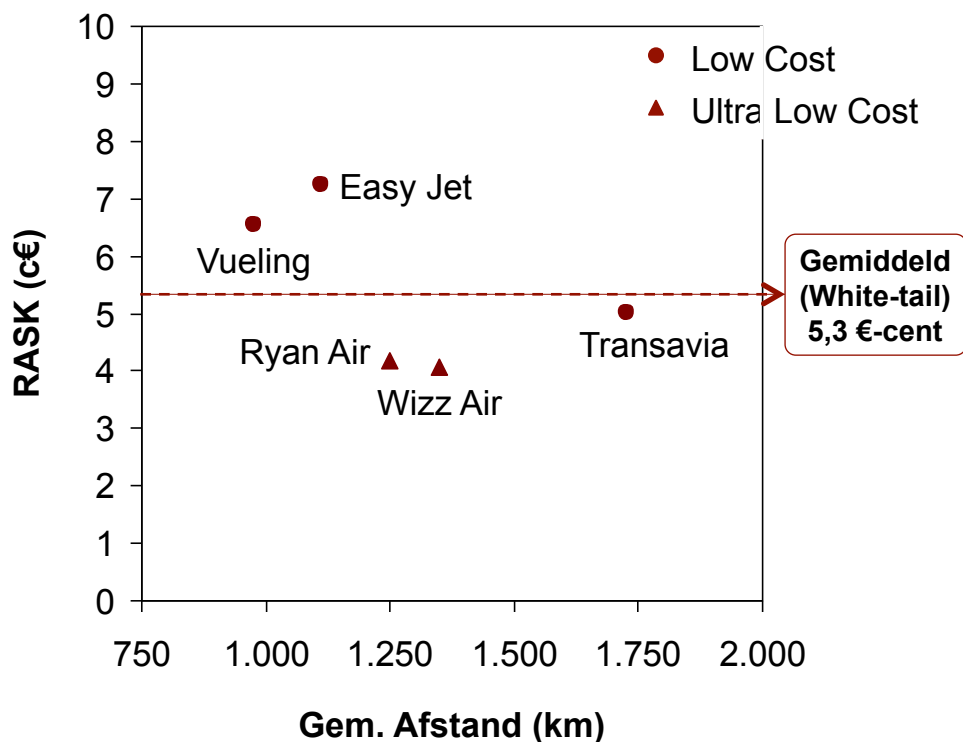
- Een extreem scherpe kostenbasis is cruciaal om winstgevend te zijn in het (Ultra) Low Cost segment dat Eindhoven Airport bedient
- De benutting van de vliegtuigen loopt sterk terug bij aftrek van het laatste uur
- Daarnaast loopt de winstgevendheid van het bestemmingenportfolio terug bij aftrek van het laatste uur
- Met het wegnemen van het laatste uur zouden de winstmarges van de carriers op Eindhoven sterk onder druk komen te staan

Een extreem scherpe kostenbasis is cruciaal om winstgevend te zijn in het (Ultra) Low Cost segment dat Eindhoven Airport bedient



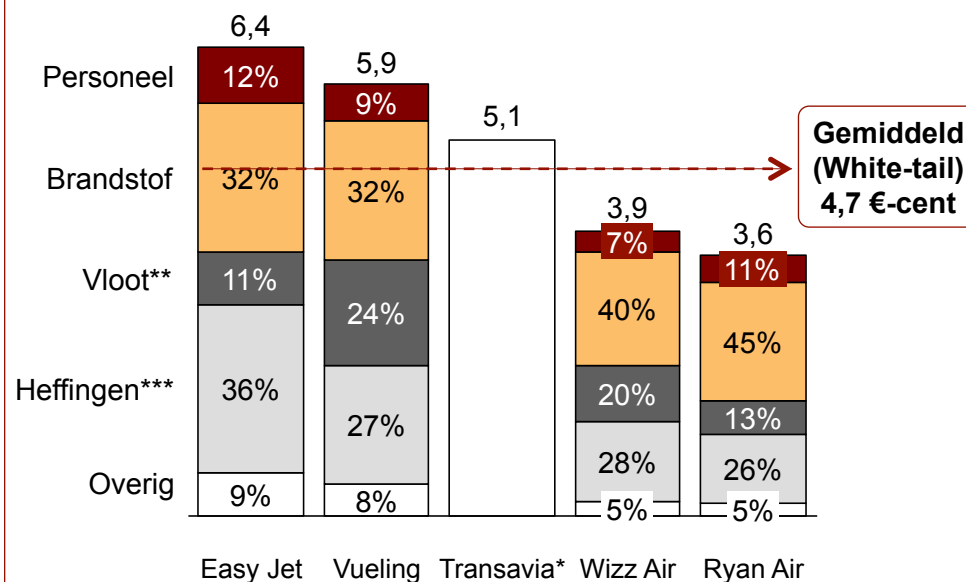
Eindhoven Airport bedient het (Ultra) Low Cost luchtvaartsegment

Opbrengsten per beschikbare stoel kilometer (RASK) voor totale netwerk in €-cent



Een extreem scherpe kostenbasis is cruciaal om winstgevend te zijn in dit segment

Kosten per beschikbare stoel kilometer (CASK) voor totale netwerk in €-cent

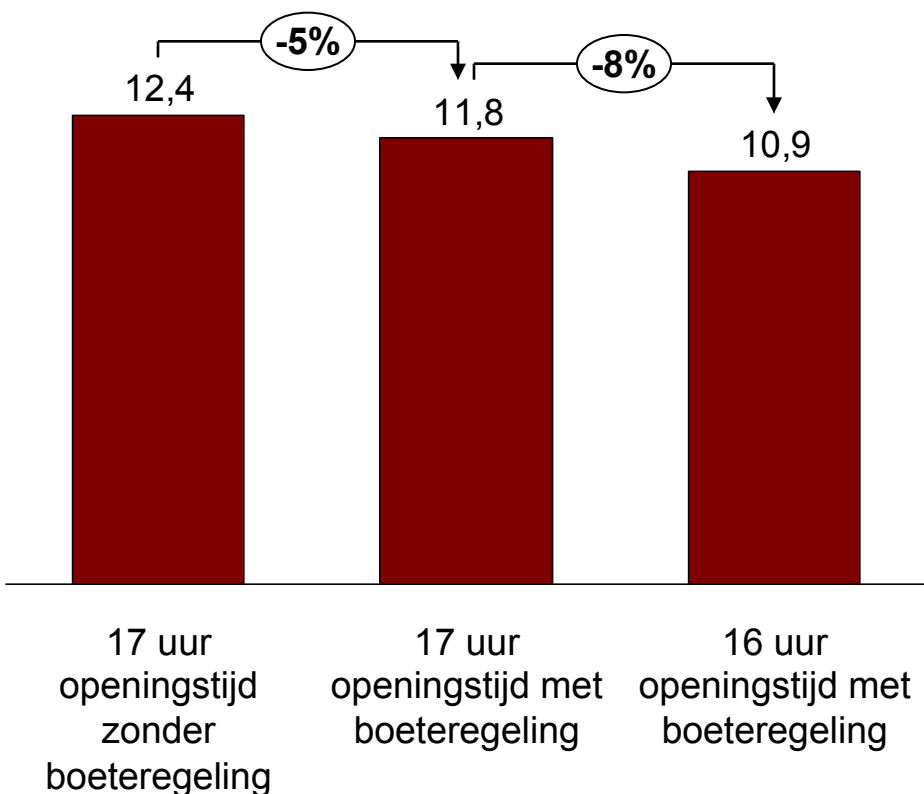


*) cijfers niet per post publiek beschikbaar
 **) Vloot: afschrijvingen, lease en onderhoud,
 ***) Heffingen: route, luchthavengelden en afhandeling

De benutting van de vliegtuigen loopt sterk terug bij aftrek van het laatste uur



Benutting vliegtuig (off-block uren)



- Het originele schema bevat de meest aantrekkelijke routes waarmee tegelijkertijd de beschikbare openingstijden optimaal worden gebruikt;
- Een inkorting van het planvenster vertaalt zich direct door naar een verlaging in het aantal off-block uren (dus niet -1/17 openingsuren (5,9%), maar -1/12 blokuren (8,3%));
- Dit principe geldt onafhankelijk van het aantal toestellen, dus identiek voor 2015-2020

Daarnaast loopt de winstgevendheid van het bestemmingenportfolio terug bij aftrek van het laatste uur

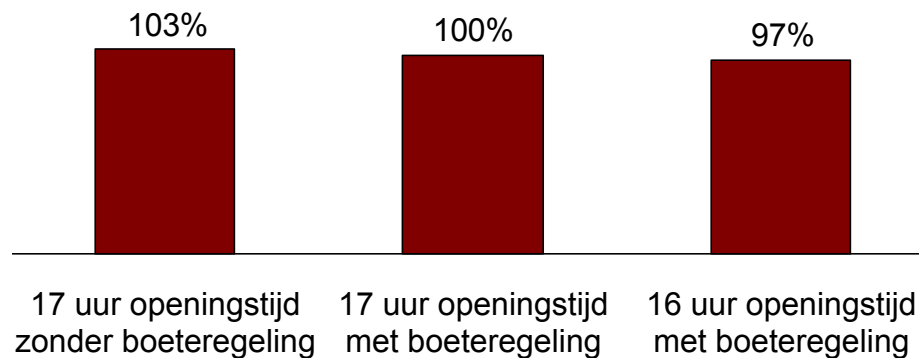


Veranderingen in portfolio 2020 en effect op winstgevendheid

Originele bestemming (bij 17 uur opening)

| Station | Bloktijd | Winstgevendheid | Frequentie per week | | |
|---------|----------|-----------------|---------------------|-------|-----------|
| | | | Oud | Nieuw | Verscheid |
| AGP | 2:55 | 81% | 13,5 | 8,0 | -5,5 |
| BEG | 2:20 | 36% | 7,0 | 6,0 | -1,0 |
| BOD | 1:40 | 37% | 6,0 | 4,5 | -1,5 |
| CTA | 2:35 | 48% | 4,0 | 4,5 | 0,5 |
| FAO | 3:00 | 81% | 11,5 | 9,5 | -2,0 |
| IBZ | 2:25 | 68% | 5,5 | 4,0 | -1,5 |
| KTW | 1:50 | 16% | 10,0 | 8,0 | -2,0 |
| LIS | 2:55 | 35% | 8,0 | 2,0 | -6,0 |
| OPO | 2:40 | 51% | 6,5 | 6,0 | -0,5 |
| OTP | 2:45 | 75% | 5,0 | 2,5 | -2,5 |
| PSA | 1:50 | 54% | 12,5 | 14,0 | 1,5 |
| SAW | 3:15 | 35% | 3,5 | 2,5 | -1,0 |
| VNO | 2:20 | 21% | 7,0 | 6,5 | -0,5 |

Aantrekkelijkheid van het bestemmingenportfolio* (17 uur openingstijd met boeteregeling = 100%)



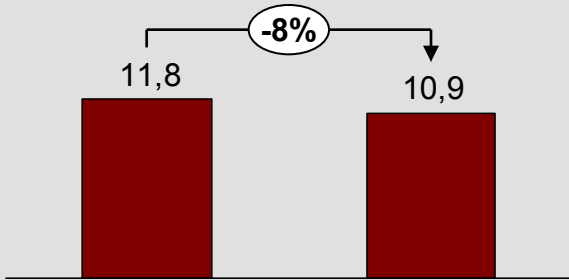
- Het originele schema bevat de meest aantrekkelijke routes waarmee tegelijkertijd de beschikbare openingstijden optimaal worden gebruikt;
- Bij het vervangen van de laatste vlucht door een kortere route is de kans groot dat er een minder aantrekkelijke bestemming moet worden gekozen;
- Dit vertaalt zich door in een lagere aantrekkelijkheid van het bestemmingenportfolio.
- Dit principe geldt onafhankelijk van het aantal toestellen, dus identiek voor 2015-2020

Met het wegnemen van het laatste uur zouden de winstmarges van de carriers op Eindhoven sterk onder druk komen te staan



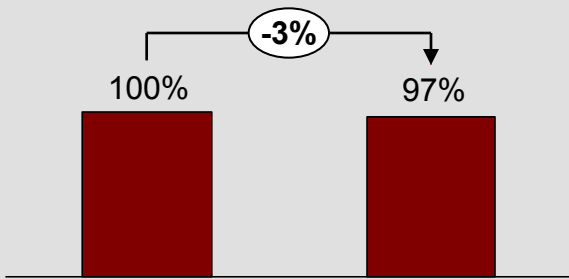
Effecten wegnemen van het laatste uur

Benutting vliegtuig (off-block uren)



17 uur openingstijd met boeteregeling 16 uur openingstijd met boeteregeling

Aantrekkelijkheid bestemmingenportfolio



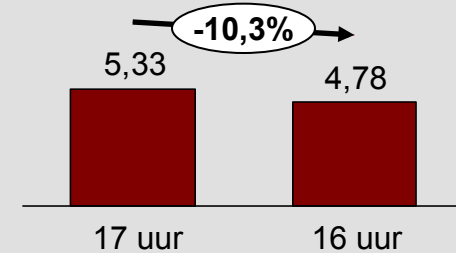
17 uur openingstijd met boeteregeling 16 uur openingstijd met boeteregeling

Verwerken in W&V-rekening van Whitetail

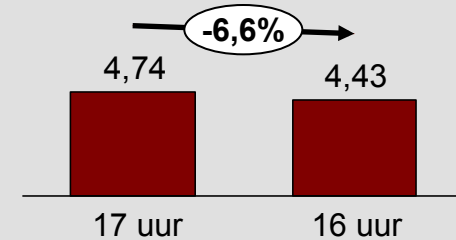
- Daling in benuttingsgraad is toegepast op omzet en variabele kosten;
- Verlaagde aantrekkelijkheid van bestemmingen is toegepast op 'scheduled revenues'

Effect op de winst- en verliesrekening op de operatie op Eindhoven Airport

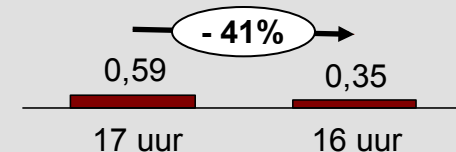
Omzet per beschikbare stoel-km in €-cent



Kosten per beschikbare stoel-km in €-cent



Operationele Marge* per beschikbare stoel-km in €-cent



- Om op een duurzame manier te groeien met beperking van hinder, faciliteert Eindhoven Airport carriers in het scheppen van een concurrerende marktpositie;
 - In het analysemodel wordt een realistisch vluchtschema opgesteld, uitgaande van de wijze waarop een (fictieve) luchtvaartmaatschappij Eindhoven Airport zou gebruiken in 2020;
 - Het analysemodel levert operationele en financiële inzichten op indien de openingstijden terug gebracht worden van 17 naar 16 uur;
- Voorliggende vraag en de daaraan gekoppelde conclusies.

Voorliggende vraag

In hoeverre draagt het laatste uur openstelling van de luchthaven Eindhoven bij aan het concurrerend en commercieel interessant kunnen zijn van de luchthaven. Welke openingstijden/vensters hebben de verschillende operators die Eindhoven als thuisbasis gebruiken nodig om efficiënt te kunnen opereren?

Conclusies

- Om deze vraag te beantwoorden is bekeken op welke wijze de airlines hun operatie winstgevend kunnen inrichten binnen de openingsvensters van de luchthaven. Vervolgens is een vergelijking gemaakt tussen 17 uur openstelling met boeteregeling en 16 uur openstelling met boeteregeling in 2020.
- Uitgaande van de 2014 situatie, waarin de beschikbare ruimte voor de Home Based Carriers op het eerste gezicht niet volledig wordt benut, is een model opgesteld. Hierin zijn de verwachte vliegtuigbewegingen in 2020 gesimuleerd voor een zgn White Flag Carrier, die een mix van de bestemmingen van de huidige HBC's bedient.
- In 2014 vallen een aantal zaken op:
 - er is sprake van strategisch voorsorteren om aanspraak op gewilde slots te blijven houden, waardoor er meer ruimte in het schedule van de HBC is dan in 2020;
 - Als vluchten sneller uitgevoerd worden dan voorzien dan wordt dat 2* per jaar aangepast bij start zomer- of winterschema. Door te herschikken kan er verder geoptimaliseerd worden in het schema en kunnen trendy bestemmingen die net iets verder liggen, toegevoegd worden;
 - de boeteregeling werkt bijzonder prohibitief: door de HBC wordt tot uiterlijk 23.20u gepland. Er mochten in 2014 3 a/c landen tussen 23.00 en 24.00u, in de praktijk waren dat er 2,7. De normaalverdeling daarvan laat zien dat er 1,4 a/c landen tussen 23.00 en 24.00u.

- Openingstijden zijn van groot belang voor de WFC. Een modeluitkomst waarin het openingsvenster wordt teruggebracht van 17 uur met boeteregeling naar 16 uur met boeteregeling laat zien dat de operationele marge van de WFG met meer dan 40% terugloopt.

- Dit heeft 3 redenen:
 - De Low Cost Carrier markt is bijzonder concurrerend en de marges zijn laag;
 - De benutting van de belangrijkste ‘asset’ het toestel, loopt met 8% terug;
 - De aantrekkelijkheid van de bestemmingenportfolio loopt met 3% terug.

- Aangezien de aangetoonde effecten dermate groot zijn, zijn verdere scenario’s niet onderzocht:
 - Alhoewel het model met grote zorgvuldigheid en zo waarheidsgetrouw als mogelijk is gebouwd blijft het een model dat de werkelijkheid over 5 jaar probeert te voorspellen, op basis van de kostendrijvers van 2014;
 - Verdere verfijning (bijvoorbeeld het laatste uur in stappen van 5 min. terugbrengen) is modelmatig zeker mogelijk, maar vanuit de inzichten dat 24.00uur met boeteregeling in werkelijkheid betekent dat er tot 23.20u gepland wordt om de normaalverdeling binnen de grens van 24.00u te houden, is dit weinig zinvol;
 - De praktijk is lastiger dan de theorie, het is minder maakbaar omdat de operatie complex is en vele afhankelijkheden kent.

Bijlag 6 bij agendapunt 7b LEO 280923

Geachte heer Depla, beste Staf,

U heeft aan Transavia verzocht te reageren op de vraag wat de positieve en negatieve effecten zouden zijn van een verschuiving van de openingstijd van Eindhoven Airport op zondagochtend van 07:00 naar 08:00 LT. Transavia heeft op 12 juli jl. een uitgebreide schriftelijke reactie gegeven (hier tevens bijgevoegd) en daar antwoord op gegeven en op 13 september in een video call een nadere toelichting gegeven bij de aanvullende vragen die u stelt omtrent de financiële impact van deze effecten op Transavia.

Gelet op de grote impact die een beperking van de openingstijd met zich zou brengen hechten we er waarde aan de verschillende argumenten tegen die wens nogmaals kenbaar te maken.

- Praktisch onmogelijk: 8 Transavia vertrekken uit dit tijdslot verplaatsen naar aansluitende vertrektijden is vanuit huidige slot allocatie en historische rechten niet mogelijk. De eventueel beschikbare slots einde ochtend/begin van de middag zouden leiden tot het vasthouden van parkeerplaatsen op de luchthaven welke geen maakbare operatie en netwerk schema's voor alle luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven opleveren.

Ten aanzien van dit punt geldt dat Eindhoven Airport dezelfde conclusie met u heeft gedeeld in hun reactie, dat het operationeel niet maakbaar is de vluchten tussen 07:00 en 08:00 LT te verplaatsen.

- Geluidseffecten worden verplaatst naar de avond: indien en voor zover het verplaatsen van een enkele vlucht naar een periode na 08:00 LT mogelijk zou zijn, wordt bij een gelijke productie het tijdschema in elkaar gedrukt (harmonica-effect) en ontstaat druk aan het einde van de dag om tijdig binnen te komen. Dat zorgt voor meer geluidhinder in de late avond, of het moeten uitwijken van vluchten (met alle mogelijke negatieve consequenties van dien zoals uiteengezet en financieel nog benoemend: passagiersclaims voor verzorging en transport op grond van EU 261/2004 en mogelijk compensatiekosten van EUR 250-600 per passagier. Voor een vlucht met 189 pax, dus mogelijk tussen de EUR 47.000 en 113.000).
- Klant vraag: Belang van weekend vertrekken en aankomsten is groot vanuit de markt vraag. Vluchten op de zondag(ochtend) zijn voor Transavia essentieel om een gezonde bedrijfsvoering te borgen.
- Bestaande beperking: Er is reeds een beperking voor de zondagochtendvluchten in de medegebruiksvergunning opgenomen om rekening te houden met omwonenden.

Zoals aangegeven tijdens onze video call, verwachten we echter dat de impact (operationeel en financieel) breder is en verder reikt dan enkel de belangen van Transavia. Ook de impact op de andere luchtvaartmaatschappijen zou meegewogen moeten worden en in kaart moeten worden gebracht, aangezien die ook de effecten van het mogelijk niet kunnen invliegen op Eindhoven zullen voelen. Zoals gezegd parkeerposities zullen door Transavia vliegtuigen bezet gehouden worden omdat ze niet mogen vertrekken en een (fysieke) uitbreiding van platform/parkeer opstelplaatsen is volgens Eindhoven Airport ook geen begaanbaar pad. Het zou daarom een incompleet beeld schetsen om sec de financiële impact voor Transavia mee te nemen, nog even los van het feit dat de financiële impact commerciële gevoelige en vertrouwelijke informatie is. Wij willen benadrukken het zeer relevant is voor een gedegen afweging om een breder onafhankelijk onderzoek te doen en in het kader van een zorgvuldig proces als doorgestaan zou worden met deze vraag.

Verder willen we aanvullend aangeven dat het beperken van de openingstijden feitelijk een exploitatiebeperking is en goed zou zijn om in lijn met de *balanced approach* uitgangspunten te werken. Eerst zou dan objectief vastgesteld moeten worden wat het geluidsprobleem exact is om vervolgens te onderzoeken welke andere maatregelen (anders dan een exploitatiebeperking) er zouden kunnen zijn, bijv. technologische of ruimtelijke ordeningsoplossingen. Op die manier wordt gekeken hoe het geluidsprobleem op de meest kostenefficiënte manier kan worden opgelost.

We hopen oprecht dat we de afspraken van het Pieter van Geel advies kunnen blijven hanteren en via de afgesproken richtlijnen de ingezette plannen tot uitvoering kunnen brengen. Zoals op 12 juli aangegeven zal Transavia, naar gelang financiële draagkracht, haar vloot vernieuwen en een grote bijdrage leveren aan het verminderen van de hinder naast de maatregelen die we al genomen hebben. Daar blijven we ons voor inzetten.

Met vriendelijke groet,

Marloes

Marloes van Laake

Chief Operations Officer

LEO Werkgroep Meerwaarde 30-03-2023

Indicatieve berekening compensatie Transavia bij openingstijd EA om 08.00 ipv 07.00 in de weekenden

Uitgangspunten:

| | |
|---|-----|
| Aantal home based toestellen in de zomer | 9 |
| Aantal home based toestellen in de winter | 8 |
| Gemiddeld aantal home based toestellen | 8,5 |
| Aantal zitplaatsen per toestel | 189 |
| Gemiddelde bezettingsgraad zomer | 90% |
| Gemiddelde bezettingsgraad winter | 80% |
| gemiddelde bezettingsgraad all-over | 85% |
| Inverdiencapaciteit per ticket € | 7 |

Indicatieve berekening compensatie Transavia:

| | |
|--------------------------------------|---------|
| Totale inverdiencapaciteit 1 weekend | 19.117 |
| Totale inverdiencapaciteit jaarlijks | 994.102 |

| | |
|--|---------|
| Eigen risico Transavia | 25% |
| Te compenseren afbouw in 3 stappen tot nul | 745.577 |

Benodigde compensatie in jaar:

| jaar | | | Compensatie |
|------|-------------|--------|-------------|
| 1 | compensatie | 75,00% | 745.577 |
| 2 | compensatie | 50,00% | 497.051 |
| 3 | compensatie | 25,00% | 248.526 |

Totaal te verstrekken compensatie maximaal

1.491.153

per jaar over 3 jaar

497.051



Inleiding

In het LEO van 28 september jongstleden is afgesproken dat omwonenden de gelegenheid wordt geboden om te reageren op de argumentatie van EA en Transavia m.b.t. een latere openstelling in het weekend. Zowel EA als Transavia beperken zich tot de zondag, in tegenstelling tot de omwonenden, die al sinds jaar en dag streven naar een latere openstelling in het **WEEKEND, DUS OP ZOWEL ZATERDAG ALS ZONDAG**.

Deze reactie moet worden gezien als een aanvulling op de eerdere inbreng van BVM2, die als woordelijk herhaald en ingevoegd moet worden beschouwd. Gemakshalve is deze op het einde van deze notitie integraal toegevoegd, ten behoeve van het comfort van de lezer.

Puntsgewijze reactie op Notitie van EA d.d. 12-7-2023 (bijlage):

1. *Advies pieter van Geel*

Gesteld wordt "Voor de zondagochtend is een dergelijke beperking in onze vergunning opgenomen", alsof deze beperking het leefbaarheidsbelang van omwonenden daadwerkelijk zou dienen. Er wordt aan voorbij gegaan dat deze beperking volstrekt inhoudsloos is, zoals wij in onze eerdere reactie onder punt 4 uitvoering hebben toegelicht

2. *Standaardisatie voor regionale luchthavens*

Minimaal meet EA hier met 2 maten. Allereerst zou een vertraagde openstelling minimaal in het weekend ook voor andere luchthavens het leefbaarheidsbelang van de omgeving dienen en om die reden ook landelijk moeten worden ingevoerd. De beperking van het openingsvenster is onderwerp van discussie bij alle herzieningen van de Luchthavenbesluiten bij alle regionale luchthavens. De wens van omwonenden bij EA voor een uur extra ochtendrust in het weekend is ten opzichte daarvan eerder beperkt dan overmatig. Ten tweede valt op dat de wens tot "standaardisatie" blijkbaar niet toepassing is op de ongebreidelde mogelijkheid tot ongemotiveerde "vertraagde landingen" na 23.00 uur, die bij andere luchthavens beperkter tot niet mogelijk zijn. Ook de beperking van de overlast van deze vertraagde landingen is landelijk breed in discussie.

3. *Effecten aanpassing openstelling zondagochtend*

- a. Ook EA ziet blijkbaar de brede voordelen van een latere openstelling. Wij waarderen dat.
- b. Een latere openstelling vraagt geen extra slots maar slechts een verschuiving naar een later starttijdstip. Dat dit enig puzzelwerk en enige overgangstijd zal vergen vragen is evident, zoals wij al eerder hebben onderschreven.
- c. Het argument van ruimte maken op het platform, waarvoor ook alle inkomende vluchten naar een later tijdstip zouden moeten schuiven is naar onze mening niet onderbouwd en niet valide. Het platform beschikt over 14 opstelplaatsen. Daarvan worden er maximaal 10 benut door toestellen van home based carriers, die overnachten. Er zijn er derhalve altijd 4 voor binnenkomende toestellen beschikbaar. Indien deze eerst vanaf 08.00 vertrekken, zal het platform geleidelijk leegstromen, terwijl ook geleidelijk nieuwe toestellen binnenkomen. In bijgevoegde spreadsheet is dit modelmatig uitgewerkt voor het gerealiseerde vluchtschema van enkele zondagen. Rekening houdend met ca. 5 minuten taxitijd van platform naar startbaan, blijken er in het eerste congestie uur tussen 08.00 en 09.00 steeds voldoende platformplaatsen beschikbaar.
- d. Als volgende bottleneck wordt geduid op de beperkte terminalcapaciteit van maximaal 7 vluchten per rollend uur. Allereerst wordt op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt waarop deze beperking is gebaseerd. Aankomende en vertrekkende verkeersstromen worden in de praktijk (begrijpelijk) strikt gescheiden en een verschuiving van een vertrekkende stroom met 1 uur (die zich geleidelijk weer afwikkelt) kan naar onze mening dan ook nooit leiden tot een onoplosbare congestie in de terminal. Daarnaast leert een globale beschouwing van de



vluchtschema's, dat het genoemde maximum van 7 regelmatig wordt overschreden. Afsluitend kan de vraag worden gesteld waarom met een investering van ca. 55 miljoen euro in modernisering van de terminal de afhandelingscapaciteit bij congestie niet of onvoldoende wordt uitgebreid.

- e. Dat alle vluchtschema's op de hele dag moeten gaan schuiven is nauwelijks voorstelbaar. Het probleem wordt hiermee groter gemaakt dan het is. Alleen de vliegtijd van de "1^e slag" voor de home based toestellen komt met een 1 uur minder onder druk en daarmee ook de bestemmingsplanning voor deze 1^e slag. Dit probleem is reëel en zal opnieuw enig puzzelwerk en enige overgangstijd vergen. In onze eerdere reactie zij wij hierop onder de punten 6 t/m 10 al uitgebreid ingegaan. Dat dit probleem tijdelijk schade zal toebrengen aan de exploitatieresultaten van met name Transavia is daarin door ons onderkend, en een compensatie daarvoor lijkt ons redelijk. Ook dit is onder genoemde punten al eerder behandeld.
- f. De opmerking omtrent een toenemend risico op late landingen in de avond is ons inziens EA onwaardig, Indien het probleem niet groter wordt gemaakt dan het is, moet alleen de 1^e slag van de home based toestellen worden herijkt. Daarbij kan de verdere operationele planning gehandhaafd blijven, en is geen enkele reden voor een dreigende toename van de late landingen (= vertragingen na 23.00 uur).

4. *Conclusie*

Wij waarderen de positieve toonzetting dat EA open staat voor ideeën om de kwaliteit van de leefomgeving in de regio te verbeteren. Maar dat een latere openstelling operationeel onmogelijk is, past daar naar onze mening niet bij en is nauwelijks tot niet gemotiveerd of onderbouwd. Dat zelfs een mogelijke vershraling van het bestemmingsennetwerk wordt gevreesd, is zelfs geheel ongegrond.

Puntsgewijze reactie op Notitie Transavia d.d. 12-7-2023 (bijlage):

5. *Proces*

Er is hierop veel te zeggen, vooral over de bij omwonenden gewekte verwachtingen "die niet meer moeten worden gewijzigd tijdens de invoering van het eerder bepaalde advies". Omwonenden zouden het zeer waarderen als dat dan ook zou gelden voor de voortdurende pogingen om het advies van Van Geel dusdanig "uit te leggen" dat de geluidsbelasting steeds zo nadelig mogelijk voor omwonenden wordt berekend. Voor het overige heeft het bevoegd gezag inmiddels op grond van een advies van de voorzitter LEO besloten om de afweging mee te nemen in het nieuwe LHB, heeft het eerdere procesverloop daar toe geleid en heeft het daarmee zijn relevantie verder verloren

6. *Slotplanning*

- a. Opnieuw wordt betoogd dat de slotplanning een verschuiving naar de periode tussen 08.00 en 09.00 niet toestaat, zonder dat hiervoor enige motivatie wordt gegeven. In dit tijdvak zijn er nauwelijks (2 à 3) andere vertrekkende vluchten, simpelweg omdat die toestellen nog moeten aankomen of in de turnaround fase zitten. Het verschuiven van vluchten vraagt geen slotuitbreiding, ook de baancapaciteit is ruim voldoende. Wellicht is voor verplaatsing van vluchten overleg met of toestemming van de slotautoriteit nodig, welke aanvraag wij graag actief willen ondersteunen.
- b. Op het slechts 2 i.p.v. 3 retourvluchten uit kunnen voeren, hebben wij al gereageerd onder punt 5 van onze oorspronkelijke reactie. Het 3 slagen per dag principe naar dezelfde bestemming is in de dagelijkse praktijk inmiddels onmogelijk binnen het huidige openingsvenster en de toegenomen bestemmingsafstanden. 3 slagen op 1 dag vraagt bijna altijd een combinatie van dichtbij en verder weg gelegen bestemmingen, of driehoek vluchten van/naar meerdere bestemmingen, waardoor het openingsvenster zo maximaal mogelijk wordt benut. Het verkleinen van het openingsvenster met 1 uur in het weekend



betekent dus niet dat er 1 slag vervalt, maar slechts dat de vliegduur van 1 slag met 1 uur wordt verminderd. Wel erkennen wij een mogelijke exploitatieschade hierdoor voor Transavia, waarvoor een compensatie in kaart is gebracht, zoals onder punt 7 t/m 10 van onze basisreactie toegelicht.

7. *Geluidseffecten worden verplaatst naar de avond*
Zie hiervoor de reactie op EA onder 3 f.
8. *Noodzakelijk voor een gezonde bedrijfsvoering*
Het schrappen van vluchten is niet noodzakelijk en passagiers kunnen dus voor aanvang van de werkweek terugkeren. De bedrijfsvoering van Transavia wordt op termijn nauwelijks geschaad, zoals onder 6b aangegeven.
9. *Bestaande beperking*
Zie hiervoor de reactie op EA onder 1.
10. *Mitigerende maatregelen*
“Het annuleren van Honderden vluchten” is een wat stevige omschrijving voor het 1 uur later uitvoeren van 8 vliegbewegingen op een dag. Daaraan de noodzaak koppelen van een nieuwe vloot met toestellen van 110 miljoen euro per stuk, is vergaand en is nauwelijks als een antwoord te zien op de vraag van de voorzitter naar mogelijk mitigerende maatregelen.
11. *Conclusie*
Op alle elementen in deze conclusie is al eerder gereageerd.

Afsluiting en Eindconclusie

Het totale openingsvenster in het weekend bedraagt 2 x 16 uur = 32 uur. In de tot de Alderstafel geldende regionale overeenkomst was dit 2 x 12 uur = 24 uur. Van deze 8 uur verlies aan weekendrust, vragen omwonenden 2 uur ochtendrust terug.

EA positioneert zich steeds als “Goede Buur”. Een concrete invulling daarvan via 1 uur latere openstelling in het weekend, zal door deze burens zeer worden gewaardeerd. De eindconclusie in onze basisreactie was, dat een latere openstelling **in het hele weekend** (minimaal vanaf 08.00 uur, maar bij voorkeur op zondag vanaf 09.00 uur) zowel redelijk als ook haalbaar is ten behoeve van een verbeterde ochtendrust van omwonenden. Het betreft ca 7.200 woningen met geraamd 15.000 tot 20.000 omwonenden. **Hun belang mag ook wel eens worden gediend.**

BVM2

07-11-2023



Kopie basisnotitie BVM2

Openingstijden Weekend

Door de voorzitter is de volgende vraag gesteld:

Kunt u in beeld brengen wat de positieve en negatieve effecten zijn van een verschuiving van de openingstijd van Eindhoven Airport op zondag van 7.00 naar 8.00 uur.

Ik wil u daarbij de volgende aandachtspunten meegeven:

- * benader dit zowel vanuit u eigen perspectief/belang als van andere betrokken partijen;
- * onderbouw c.q. licht deze effecten toe;
- * geef aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de negatieve effecten te beperken;
- * probeer waar mogelijk de effecten ook te kwantificeren (bv wat betekent 2 i.p.v. 3 retourvluchten op zondag voor de kosten en opbrengsten van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappij. En zijn die negatieve effecten op het resultaat te mitigeren door bepaalde maatregelen te nemen)

In reactie daarop wordt op deze aandachtspunten in onderlinge samenhang ingegaan:

1. Al vanaf het begin van de Alders discussie is vanuit bewonersorganisaties gepleit voor een latere openstelling in het weekend. Het was 1 van de speerpunten van de actiegroep GVNE: "Geen Vluchten Na Elven en geen vluchten in het weekend voor Achten". Ten onrechte wordt in de vraagstelling de beperking aangebracht tot de zondagochtend, op onduidelijke gronden.
2. Dit speerpunt komt voort uit de oude regionale overeenkomst, die toen door de hele regio werd gedragen, totdat deze door Alders om zeep werd gebracht. De openingstijden in de regionale overeenkomst waren als volgt:

Binnen de werkingstermijn van deze overeenkomst blijven de openstellingstijden voor de civiele luchtvaart onveranderd en zijn als volgt vastgesteld:

- werkdagen: 06.45 - 22.45 uur;
- zaterdagen: 08.00 - 20.00 uur;
- zon- en feestdagen: 10.00 - 22.00 uur.

Daarbij gold ook nog

Het aantal civiele vliegbewegingen gedurende zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen mag in de overgangperiode niet hoger zijn dan een derde van het gemiddelde aantal van deze bewegingen op de overige dagen van die week, bij de berekening waarvan zal worden uitgegaan van het jaargemiddelde.

In dit historisch perspectief is de eis voor een latere openstelling in het weekend vanaf 08.00 niet alleen begrijpelijk, maar ook meer dan redelijk. Zelfs een openstelling op zaterdag vanaf 08.00 en op zondag vanaf bv. 09.00 is in dit perspectief meer dan verdedigbaar en wij vragen de voorzitter om deze mogelijkheid in zijn afweging te betrekken.

3. Na een werkweek met een volledige geluidsbelasting van 07.00 tot 23.00 (met nog nakomende latere vertragingen) is 1 uur extra ochtendrust voor omwonenden in het weekend wel het allerminste wat kan worden gevraagd. In de voorgestelde ombuigingslijn van het Van Geel advies naar een meer zakelijk en Brainport ondersteunend karakter van Eindhoven Airport is een openstelling op werkdagen vanaf 07.00 misschien nog enigszins begrijpelijk. Maar om omwonenden in het weekend al vanaf 07.00 uit hun bed te blazen is in geen enkel opzicht verdedigbaar. Een latere openingstijd geeft ook een latere start van alle afgeleide grondgebonden activiteiten die ook overlast genereren, al



voorafgaand aan de feitelijke vliegoverlast, zoals de vroege toestroom van auto's met bijbehorend geluids- en uitstootoverlast..

4. De huidige zondagsregeling is voor omwonenden volstrekt inhoudsloos. Maar liefst 6 starts worden toegestaan tussen 07.00 en 07.30. Alsof dat niet genoeg zou zijn om mensen te wekken, worden ook nog 2 starts tussen 7.30 en 08.00 toegestaan, met de bijna hilarische omschrijving:
“Op zondag mogen maximaal zes vliegtuigen vertrekken tussen 7.00 uur en 7.30 uur met een gemiddelde op jaarbasis van vier starts op zondag tussen 7.00 uur en 7.30 uur. Tussen 7.30 uur en 8.00 uur mogen voorts twee vliegtuigen vertrekken of meer, als er voor 7.30 uur minder dan zes vliegtuigen zijn vertrokken, mits het totaal aantal starts tussen 7.00 uur en 8.00 uur op zondag maar niet meer dan acht bedraagt.”
Wie ooit het gebulder van een vertrekkende vlucht zelf heeft ervaren, weet dat men van de 1e start al klaar wakker wordt. En mocht men daarna onverhoopt alsnog inslapen, dan is de 2e start zeker afdoende om definitief te ontwaken. De regeling die ten tijde van Alders is ingevoerd (als “doekje voor het bloeden”) is dan ook volstrekt inhoudsloos en geeft alleen uiting aan minachting voor het leefbaarheidsbelang van omwonenden.
5. De regeling is ten tijde van Alders verdedigd, vanuit de noodzaak voor “home-based carriers” om vroeg te kunnen vertrekken, zodat zij tenminste “3 slagen per dag” naar dezelfde bestemming kunnen maken. En dat was weer nodig voor een “rendabele exploitatie”. Als alternatieve vorm van vluchtplanning is daarbij vanuit omwonenden het werken met wisselbestemmingen en zelfs 3-hoeksvluchten aangereikt. Dat was toen “onmogelijk”. Inmiddels is dat dagelijkse praktijk. Daarentegen zijn de 3 slagen per dag inmiddels “onmogelijk”, simpelweg omdat steeds meer naar steeds verder weg gelegen bestemmingen wordt gevlogen. De toen aangevoerde “noodzaken” voor deze vroege vertrekken blijken dus achteraf niet verdedigbaar.
6. De feitelijke reden voor het vertrekken op een dusdanig vroeg tijdstip, ook in het weekend, ligt in het streven naar optimalisatie / maximalisatie van resultaten door de betrokken vliegmaatschappijen. Voor de home-based carrier(s), die geen alternatief hebben voor hun enigszins verlate vertrek vanaf EA, valt hiervoor nog enig begrip op te brengen. Zij kunnen daarin mogelijk deels tegemoet worden gekomen bv via tijdelijke schadevergoeding of een differentiatie van landingsgelden. De positieve exploitatieresultaten van de luchthaven (ca. 20 miljoen per jaar voor belasting) staan dit ruimschoots toe. De noodzaak van een eventuele schade vergoeding kan geen reden zijn om omwonenden in het weekend een extra uur ochtendrust te weigeren..
7. Zoals afgesproken in de Werkgroep Meerwaarde is in overleg met Eindhoven Airport globaal in kaart gebracht welke “schade” door de betrokken maatschappij wordt geleden. Met een overgangperiode van 3 jaar (die als redelijk kan worden gezien om de internationale slotplanning aan te passen aan een latere openstelling vanaf EA) zou de schade en dus de benodigde compensatie ca 1,5 mio bedragen oftewel ca. 0,5 mio per jaar (berekening bijgevoegd). Ten opzichte van het jaarlijkse totaalresultaat van Eindhoven Airport is dit een peanoot, die EA als “goede buur” makkelijk kan opbrengen.
8. Bij deze berekening is uitgegaan van een “eigen risico” voor de betrokken maatschappij van 25%. Dit allereerst om de maatschappij te prikkelen om de omschakeling naar een latere start vanaf 08.00 zo snel mogelijk te realiseren. Maar ook omdat 1 uur latere start niet betekent dat de totale opbrengstpotentie van 1 vliegslag vervalt, maar alleen mogelijk wordt verminderd, omdat 1 van de slagen een kortere vliegduur zal hebben.
9. De opbrengstpotentie per ticket is gebaseerd op een rapport van M3 uit 2015 wat in opdracht van Alders is uitgevoerd (bijgevoegd). De 9 euro wordt daar niet letterlijk genoemd, maar is af te leiden uit het kosten, baten overzicht op pagina 27.
 - Opbrengst gemiddeld 5.3 cent per stoel kilometer.
 - Kosten gemiddeld 4,7 cent per stoel kilometer.
 - Verschil maal afstand gemiddeld 1500 km is € 9 euro.



10. Aangenomen mag worden dat door diverse factoren (met als belangrijkste de felle concurrentie tussen de low cost carriers) deze 9 euro per ticket eerder gedaald dan gestegen zal zijn, daarom wordt uitgegaan van €7,- per ticket.
11. Om de ochtendrust in het weekend te waarborgen moet ook de regeling voor vervroegde landingen worden aangepast. Vervroegde landingen worden momenteel in het weekend vanaf 07.00 ongeclausuleerd toegestaan. Daardoor wordt, op dezelfde wijze als vertraagde landingen na 23.00 tot slaapverstoring leiden, ook de slaapverstoring 's morgens vroeg toegestaan. De noodzaak of argumentatie daarvoor ontbreekt totaal. Vliegtuigen vliegen zelden sneller dan gepland en voor zover dat al aan de orde zou zijn, is een aankomsttijdverruiming vanaf bv 07.45 voor “vervroegde aankomsten” meer dan voldoende. Anders dreigt ook hier een maas te worden geopend, die kan worden benut aan de dan geldende aanvliegszijde, ten laste van de ochtendrust in het weekend van omwonenden
12. In het voorgaande is op alle door de voorzitter gevraagde aandachtspunten ingegaan, met als eindconclusie dat een latere openstelling **in het hele weekend** (minimaal vanaf 08.00,, maar bij voorkeur op zondag vanaf 09.00) zowel redelijk als ook haalbaar is ten behoeve van een verbeterde ochtendrust van omwonenden. Het betreft ca 7.200 woningen met geraamd 15.000 tot 20.000 omwonenden. **Hun belang mag ook wel eens worden gediend.**

BVM2

6-7-2023

Weekendregeling Eindhoven Air[port

voorbeeld analyse Platformbenutting

Uitgangspunten:

| | | |
|---|---|----|
| Aankomst | A | |
| vertrek | V | |
| Capaciteit Platform in opstelplaatsen | | 14 |
| Max. plaatsen Home Based Carrier | | 10 |
| Vrij beschikbare Plaatsen | | 4 |
| Taxitijd Platform-Strartbaan in minuten | | 5 |

Datum Vliegschema

08-10-2023

| V/A | Schema-tijd | Van/Naar | Nieuwe Tijd | V/A Platform | Platform plaatsen |
|-----|-------------|------------|-------------|--------------|-------------------|
| | | | | | 4 |
| V | 6,55 | Barcelona | 7,55 | 7,55 | 5 |
| V | 7,00 | kopenhagen | 8,00 | 8,00 | 6 |
| V | 7,00 | Valencia | 8,00 | 8,00 | 7 |
| V | 7,05 | Alicante | 8,05 | 8,05 | 8 |
| V | 7,15 | Marrakesh | 8,15 | 8,15 | 9 |
| V | 7,20 | Heraklion | 8,20 | 8,20 | 10 |
| A | 8,20 | Warschau | 8,20 | 8,25 | 9 |
| A | 8,20 | Debrecen | 8,20 | 8,25 | 8 |
| A | 8,20 | Gdansk | 8,20 | 8,25 | 7 |
| V | 7,30 | Faro | 8,30 | 8,30 | 8 |
| A | 8,30 | Brindisi | 8,30 | 8,35 | 7 |
| A | 8,40 | Barcelona | 8,40 | 8,45 | 6 |
| V | 7,45 | Malaga | 8,45 | 8,45 | 7 |
| V | 7,50 | Lissabon | 8,50 | 8,50 | 8 |
| A | 8,55 | Tirana | 8,50 | 8,55 | 7 |

Datum Vliegschema

22-10-2023

| | | | | | |
|---|-------|-----------|------|------|----------|
| | | | | | 4 |
| V | 13:12 | Praag | 7,55 | 7,55 | 5 |
| V | 6,55 | Valencia | 7,55 | 7,55 | 6 |
| V | 7,00 | Ibiza | 8,00 | 8,00 | 7 |
| V | 7,05 | Alicante | 8,05 | 8,05 | 8 |
| A | 8,20 | Gdansk | 8,20 | 8,25 | 7 |
| A | 8,20 | Warschau | 8,20 | 8,25 | 6 |
| A | 8,20 | Debrecen | 8,20 | 8,25 | 5 |
| V | 7.30 | Rhodos | 8,30 | 8,30 | 6 |
| A | 8,30 | Brindisi | 8,30 | 8,35 | 5 |
| V | 7,35 | Kos | 8,35 | 8,35 | 6 |
| V | 7,40 | Mal;aga | 8,40 | 8,40 | 7 |
| A | 8,40 | Barcelona | 8.40 | 8,45 | 6 |
| A | 8,55 | Tirana | 8,55 | 9,00 | 5 |

Luchthaven Eindhoven Overleg (LEO)

T.a.v. de heer Depla

Per e-mail: staf@stafdepla.nl en secretaris@samenopdehoogte.nl



transavia

Betreft: Openingsstijden Eindhoven Airport
Datum: 14 december 2023

Geachte heer Depla,

Hierbij reageert Transavia op het verzoek van u om te reageren op de brief van BVM2 gedateerd op 7 november 2023.

In algemene zin staan er wat Transavia geen nieuwe argumenten in die het standpunt van Transavia zouden doen wijzigen. Om die reden verwijst Transavia dan ook graag naar de inhoud van haar eerder gegeven reacties van 12 juli 2023 en 20 september 2023 over dit onderwerp.

Desondanks wil Transavia nog een aantal punten opmerken ten aanzien van het onderwerp en de brief van BVM2.

1. In de reactie wordt aangegeven dat Transavia alleen informatie verstrekt ten aanzien van de zondagochtend. Transavia heeft dat gedaan omdat dat de vraag van u was. Daarmee heeft Transavia aan uw verzoek voldaan en lijkt BVM2 juist een onjuist kader te hanteren voor de beantwoording van uw vraag. U kunt zich echter voorstellen dat door het verlaten van de openingstijden op zowel zaterdag als zondag de impact nog vele malen groter is.
2. BVM2 geeft aan dat huidige beperking op de zondag inhoudsloos zou zijn. Dat betwisten we, het is een operationele beperking die geldt en die ter bescherming van de omwonenden dient. Daarnaast miskent BVM2 ook alle andere beperkingen die reeds ingevoerd zijn om de belangen van de omwonenden te borgen en de leefomgeving te verbeteren. Bovendien zijn die (deels) aanvullend (extra) op het Pieter van Geel advies. Sinds 2019 geldt reeds:
 - a. Geen maximum van 43.000 vliegbewegingen, maar 41.500
 - b. Geen geplande vluchten meer na 23:00
 - c. Geen enkele vlucht na 24:00 meer
 - d. Een maximum van het aantal vluchten na 23:30 van 50 in een heel jaar
 - e. Een verkleining van de Ke geluidscontour:
 - i. 2020 10,3 km²
 - ii. 2021 10,3 km²
 - iii. 2022 9,39 km²
 - iv. 2023 9,15 km²
 - v. 2024 8,90 km²
 - f. Een doelstelling voor een vlootvernieuingspercentage van 60% in 2030, ondanks een COVID periode waarin de luchtvaart keihard is geraakt (en het aantal vluchten op Eindhoven in die jaren bij lange na niet het maximum heeft bereikt, terwijl Transavia grote verliezen heeft moeten lijden).
3. Transavia heeft zich ingezet om het advies van Pieter van Geel uit te voeren. Transavia doet daarvoor ook enorme investeringen om haar vlootvernieuwing verder door te zetten, waarbij zij uitgaat van dit beleidskader. De

vlootvernieuwing van Transavia gaat naast de bovenstaande maatregelen voor geluidshinderreductie zorgen, óók in de (betreffende) ochtenduren.

Het aanpassen van de openingstijden in het weekend – terwijl dat in Pieter van Geel advies *juist niet* is opgenomen als maatregel – ziet Transavia dan ook als het wijzigen van de spelregels tijdens het spel en dat baart ons zorgen kijkend naar het verdere proces bij de uitvoering van het Pieter van Geel advies.

4. BVM2 pleit in notitie voor het beperken van de openingstijden in het weekend naast Eindhoven Airport feitelijk voor alle luchthavens in Nederland. Los van feit dat die opmerking buiten de kaders van de vraagstelling treedt, worden er geen inhoudelijke argumenten benoemd, louter wensen. Feit is dat de openingstijden van soortgelijke luchthavens in Nederland en in Europa nergens om 08:00 zijn in het weekend. Om die reden zal op dat punt niet verder worden gereageerd.
5. Onder punt 3b wordt door BVM2 aangegeven dat er alleen sprake is van 'enig puzzelwerk', maar dat de verschuiving van de (historische) slots wel mogelijk is. Hier miskent BVM2 alle inhoudelijke argumentatie die Transavia (en de luchthaven) heeft aangedragen. Kernpunt is dat verschuiven vrijwel onmogelijk is, omdat andere luchtvaartmaatschappijen alle beschikbare capaciteit op EIN gevuld hebben en niet gedwongen kunnen worden hun vluchten te verplaatsen naar andere tijdstippen. De capaciteitsbeperkingen die gelden zijn bovendien opgenomen in de capaciteitsdeclaratie van Eindhoven Airport die 2x per jaar publiekelijk wordt gepubliceerd. Zie: <https://slotcoordination.nl/slot-allocation/declared-capacity/>.
6. Punt 3d: de beperking van de terminal en parkeerplaatsen capaciteit is door de luchthaven uitvoerig toegelicht. Deze parameters – en andere allocatieparameters zoals de maximale rolling capaciteit - worden ook strikt door de onafhankelijke slot coördinator gehanteerd bij de slotallocatie.
7. Punt 3e: de opmerking dat een latere openingstijd alleen invloed heeft op de eerste slag (leg) is voor ons niet te plaatsen en toont geen begrip van de planning en de effecten van het voorstel. Logica leidt simpelweg al tot de conclusie dat als een toestel dat 3 vluchten (6 legs) op een dag uitvoert binnen een beperkt aantal uren, al die vluchten geraakt zullen worden. Dat sneeuwbal effect is reëel en uitgebreid toegelicht. Bovendien is dat effect ook versterkt vanwege de wens van de omgeving en advies van Pieter van Geel om geen vluchten na 23:00 te plannen en het aantal vluchten na 23:00 te beperken. De vluchten zijn daardoor juist naar voren gehaald.
8. Het beperken van openingstijden van een luchthaven is een exploitatiebeperking in de zin van de EU Balanced Approach Verordening. De methodiek die wordt beschreven in die regelgeving zou moeten worden gebruikt om een zorgvuldig proces te volgen – wetende dat die *in casu* niet verplicht is – maar neemt niet weg dat de methode goed en zorgvuldig is omdat breder wordt gekeken dan alleen naar de exploitatiebeperking en meer naar het geluidsdoel.

Naast bovengenoemde punten wil Transavia benadrukken dat Transavia vele maatregelen heeft genomen, en blijft nemen om de hinder voor omwonenden te beperken. Transavia verwelkomt binnenkort de eerste nieuwe Airbus toestellen veel minder geluid produceren en minder co2 uitstoten. Daarmee levert Transavia een grote bijdrage aan het behalen van de doelstellingen van het advies van Pieter van Geel. Een helder en betrouwbaar beleidskader is en blijft daarvoor wel zeer relevant. We vertrouwen er dan ook op dat de openingstijden blijven zoals ze zijn en we ons gezamenlijk blijven inzetten voor het behalen van de doelstellingen van het Pieter van Geel advies.



Met vriendelijke groet,
Transavia

Marloes van Laake
Chief Operations Officer (COO)

Samen op de Hoogte
T.a.v. de heer S. Depla
Staf@stafdepla.nl

Onderwerp:
Reactie BVM2 zondagochtend-
openstelling

Referentie:
BR20231214/RH

Datum:
14 december 2023

Geachte voorzitter,

Hierbij sturen wij u onze puntsgewijze reactie op het schrijven van BVM2 inzake de openstelling tussen 07.00 en 08.00 uur in het weekend.

1. De beperking voor de zondagochtendopenstelling vloeit voort uit de wens om een bepaalde mate van hinderbeperking voor omwonenden te bewerkstelligen. Tegelijkertijd realiseren we ons dat het vliegverkeer voor 08.00 uur op zondagochtend nog steeds hinder kan veroorzaken in de omgeving.
2. Voor zover wij hebben kunnen nagaan, zijn de openstellingstijden en mogelijkheden voor het binnenkomen of vertrekken van vertraagde vluchten op diverse luchthavens in Nederland ruimer dan de mogelijkheden op Eindhoven Airport. Er is overigens geen sprake van 'ongebreidelde mogelijkheid voor vertraagde landingen'. Aanvullend op het advies van Pieter van Geel in 2019 zijn er aanvullende beperkingen in de medegebruiksvergunning voor Eindhoven Airport opgelegd om tussen 23.00 en 24.00 uur vertraagd te mogen landen.
3. Ad punt c: Een luchthavenoperatie is niet op de minuut te plannen. Er dient flexibiliteit ingebouwd te worden om afwijkingen in vluchtschema's op te kunnen vangen. Mochten toestellen niet kunnen worden opgevangen dan is de kans zeer realistisch dat toestellen in de holding moeten blijven met extra uitstoot en overlast tot gevolg.
Ad punt d: De 7 vluchten per rolling hour zijn gebaseerd op een uitgebreide capaciteitsanalyse die wij hebben laten uitvoeren door To70. Deze analyse hebben wij nodig voor het uitgeven van onze capaciteitsdeclaratie. Door afwijkingen in schema's kan dit aantal in de praktijk hoger liggen maar hier wordt niet op gepland om te zorgen dat afwijkingen niet tot ordeverstoring leiden. De bottleneck is hier de securitycapaciteit. Een forse uitbreiding hiervan in de uitbreiding van de terminal is niet voorzien en zou zeer ingrijpend zijn, ook qua personele bezetting. De investering



Eindhoven Airport N.V.

Office Luchthavenweg 13 **Terminal** Luchthavenweg 25, 5657 EA Eindhoven

Telefoon +31 40 291 98 29 **E-mail** frontoffice@eindhovenairport.nl **Website** eindhovenairport.nl

IBAN NL77 INGB 0000 1760 47 **BIC** INGBNL2A **Handelsregister Eindhoven** 170 51 407 **BTW** NL 0067.73.588.B01

in een veel uitgebreider securityfilter en de personele bezetting zijn niet doelmatig voor het ene uur in het weekend. Het huidige ontwerp houdt rekening met de parameters en KPI's zoals die zijn afgesproken naar aanleiding van het advies van Pieter van Geel.

Ad punt e: Wij benadrukken onze eerdere reactie ten aanzien van dit punt dat het hier niet zou gaan om alleen de eerste slag. Er is samenhang met de beschikbare slots op de buitenstations en de schema's die daarmee samenhangen. Wij onderschrijven de visie van Transavia ter zake van dit punt en verwijzen voor het overige naar hun inhoudelijke reactie.

Wij benadrukken dat wij begrip hebben voor de overlast die kan ontstaan voor de omgeving door de vluchten voor 08.00 uur in het weekend. Dit punt is door Pieter van Geel in de Proefcasus meegewogen en zoals gesteld in onze eerdere reactie, is dit niet teruggekomen in zijn advies omdat dit in combinatie met de beperking in de late avond een te grote impact zou hebben op het vliegverkeer in het weekend. Naar onze mening heeft Pieter van Geel een goede balans gevonden in zijn advies waarbij – terecht - zeer nadrukkelijk rekening is gehouden met de belangen van de omwonenden. Recent hebben wij zelf nog een aantal aanvullende maatregelen aangekondigd om versneld te komen tot de substantiële geluidreductie van 30% in 2030 ten opzichte van 2019. Deze maatregelen komen boven op de maatregelen uit het advies van Pieter van Geel en leiden versneld tot hinderreductie voor de omgeving.

Mede met het oog op lange termijn investeringen en de continuïteit van onze bedrijfsvoering is het van groot belang dat wij kunnen vertrouwen op stabiliteit in het beleidskader zoals dat een aantal jaren geleden door het toenmalige kabinet is vastgesteld naar aanleiding van de adviezen van Pieter van Geel. Wij vertrouwen erop dat er geen ingrijpende wijzigingen – zoals een wijziging in de openstellingstijden in het weekend - in dit beleidskader zullen plaatsvinden zodat wij – samen met alle betrokken partijen – kunnen verder werken aan de gemaakte afspraken én het commitment van Eindhoven Airport richting 2030.

Met vriendelijke groet,
Eindhoven Airport N.V.



Roel Hellemons
Algemeen Directeur/CEO



Eindhoven Airport N.V.

Office Luchthavenweg 13 **Terminal** Luchthavenweg 25, 5657 EA Eindhoven

Telefoon +31 40 291 98 29 **E-mail** frontoffice@eindhovenairport.nl **Website** eindhovenairport.nl

IBAN NL77 INGB 0000 1760 47 **BIC** INGBNL2A **Handelsregister Eindhoven** 170 51 407 **BTW** NL 0067.73.588.B01