



## 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<sup>e</sup> slag" voor de home based toestellen komt met een 1 uur minder onder druk en daarmee ook de bestemmingsplanning voor deze 1<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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
					<b>4</b>
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	<b>7</b>

### 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	<b>5</b>