'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

Memo

Aan:	LEO
Van:	Jelle van den Corput – Secretaris LEO
Datum:	8 augustus 2025
Onderwerp:	Verslag bezoek omwonenden aan TU Delft (22 juli)
Aanwezig:	Door de Beus (Omwonende) Wim Scheffers (Omwonende) Paul Rolling (TU Delft) Joris Melkert (TU Delft) Jelle van den Corput (Secretaris LEO)

Op verzoek van de omwonenden is er een verslag gemaakt van dit gesprek. Mede voor de verdere bespreking van dit onderwerp in het LEO en om de informatie onder omwonenden en andere leden verder te kunnen verspreiden. Hierbij zijn de volgende punten genoteerd:

- Jelle introduceert de bijeenkomst en geeft aan dat tijdens het LEO is afgesproken dat we met een aantal omwonenden een bijeenkomst zouden plannen om wat dieper op de materie in te gaan en eventuele vragen te beantwoorden.
- Wim geeft aan dat hij vooraf een aantal vragen op papier heeft gezet, zodat Paul en Joris hier op voorhand naar konden kijken. Dit is een onderwerp wat al heel lang speelt. Vanuit omwonenden wordt al heel lang gesproken over een latere openstelling in het weekend (zaterdag en zondag). Dit is een paar jaar terug meegenomen in een zienswijze richting bevoegd gezag, waarin alleen (naar mening van omwonenden ten onrechte) een latere openstelling op zondag is opgenomen. Hier is het LEO toen verder mee aan de slag gegaan.
- Op de vraag hoe de waarneempunten zijn bepaald, geeft Joris aan dat hierbij is gekeken naar de woningen die het dichtst bij de startbaan liggen. Er werd vastgesteld dat op de bezochte punten het geluid van de opstijgende vliegtuigen inderdaad fors is en kan leiden tot ontwaken.
- Wim stelt de vraag waarom omwonenden niet zijn uitgenodigd om het bezoek aan de luchthaven bij te wonen. Joris geeft aan dat dit verzoek destijds via Eindhoven Airport is ingediend en dat dat uiteindelijk best makkelijk ging. Voor een compleet beeld was het handig om even op de luchthaven zelf een kijkje te nemen. Ze hebben een rondleiding gehad over de luchthaven en een kijkje achter de schermen gekregen bij bijvoorbeeld de security lanes en het operationele centrum. Hij suggereert dat omwonenden ook een soortgelijk bezoek brengen, zodat zij in staat worden gesteld dezelfde waarnemingen te doen.
- Wim geeft voor wat betreft de context van het aantal gehinderden aan dat binnen de 20KE-zone ongeveer 7200 woningen lagen ten tijde van het laatste luchthavenbesluit (2014). Dat zal nu licht zijn toegenomen tot geschat 7500. Met een bewoningsdichtheid van ca 2,5 per woning (bijna alleen laagbouw) wonen er ca 18.000 mensen binnen de 20 KE zone. De regio heeft daarna bij de Alders-tafel niet voor niks de afspraak gemaakt dat er binnen deze zone geen grootschalige nieuwbouw gepleegd wordt. Eigenlijk moet je daar niet willen wonen.
- Wim geeft aan dat in de tijd van de Alders-tafel door Alders steeds is aangegeven dat vliegtuigen minimaal 3 slagen per dag moeten maken. Uit deze analyse blijkt dat dit bij lange na niet altijd het geval blijkt te zijn. Gemiddeld maakt ca 1/3 3 slagen per dag en de

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

rest maar 2. Dat geeft samen met de vastgestelde vlieg- en omsteltijden bij 2/3 van het aantal vliegbewegingen mogelijk ruimte voor een latere openstelling in het weekend.

- BVM2 heeft in deze discussie de platformcapaciteit in het weekend ook al eerder onderzocht. Er zijn bij een uur latere openstelling altijd 4-5 plaatsen beschikbaar dus dat zou geen probleem moeten zijn. Dat stemt redelijk overeen met de analyse van TU Delft. Joris geeft aan dat het inderdaad bij de huidige operatie en zelfs bij een lichte toename van het aantal passagiers, nog geen probleem is. Er overnachten gemiddeld tien vliegtuigen van Transavia op Eindhoven Airport en de reserve van vier plaatsen is beperkt. In het geval het securityfilter wordt uitgebreid, is dit waarschijnlijk de eerstvolgende bottleneck. Je moet ook ruimte beschikbaar houden voor vliegtuigen met technische problemen. Daarnaast maakt Paul de opmerking dat er met de vlootvernieuwing ook grotere vliegtuigen worden ingezet. Dit heeft tot gevolg dat mogelijk dan niet meer alle opstelplaatsen gebruikt kunnen worden en leidt ertoe dat de turnaround time langer wordt (bij meer passagiers duurt het langer om te wisselen). Wim stelt daar tegenover dat 4 of 5 reserveplaatsen op 14 toch ruim genoeg zou moeten zijn en dat daarnaast korte incidentele pieken ook altijd op de taxibaan kunnen worden opgevangen, wat ook op andere vliegvelden gebeurd.

- Er is een groot onderscheid tussen Ryanair en Transavia in de turnaround time. Bij Transavia is die beduidend langer. Daar kan operationele tijd worden gewonnen. Joris en Paul geven aan dat dit mogelijk voor een deel te verklaren is vanwege de bestemmingen en het type passagiers. Daardoor is er minder (ruim)bagage die moet worden meegenomen en dat zorgt voor een efficiëntere wissel van de passagiers op een luchthaven.

- Wim stelt de vraag wat er precies wordt bedoeld met een roling hour op pagina 11? Een rolling hour is één lopend uur (kan starten per 5 minuten). In het figuur op pagina 11 is vervolgens per kwartier aangegeven hoeveel vluchten het eerstvolgende uur vertrekken. Door vraagt of het dan ook nog uitmaakt dat de luchthaven al vanaf 5 uur open is en mensen dan ook al gebruik kunnen maken van de security. Paul geeft aan dat het niet veel uitmaakt. De meeste mensen komen toch een vast aantal uren voor de vlucht. Bij een vlucht om 7:00 uur komen de meeste mensen tussen 5:30 en 6:15. Paul en Joris geven aan dat het beter benutten van deze beschikbare periode in de praktijk niet zal werken.

- Wim geeft aan te zoeken naar oplossingen en mogelijkheden. Wat is er mogelijk als wordt gekeken naar deze analyse? Klopt het argument van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen dat het hele schema moet worden opgeschoven als je dit wilt bereiken? Joris geeft aan dat dit niet eenvoudig kan, het vraagt om de nodige aanpassingen. Trek bijvoorbeeld voor de aanpassingen in de slots al 1 tot 1,5 jaar uit.

- Wim stelt de vraag of gedurende de ochtenduren in het weekend de security tijdelijk kan worden vergroot. Ook door gebruik te maken van de achtste securitylane. Paul en Joris geven aan dat dit in feite al gebeurt. Op drukke tijden wordt die lane al ingezet. Hier is voor deze analyse ook een berekening over gemaakt. Er zijn voor de zes vluchten tussen 07:00 en 08:00 uur op dit moment 7 en soms zelfs 8 securitylanes nodig. Als deze vluchten dan bovenop de bestaande vluchten tussen 08:00 en 09:00 uur worden gestapeld, heb je 50% extra securitycapaciteit nodig (ten opzichte van de 7 reguliere securitylanes). Dat komt uit op tien of elf. En daar komt de komende jaren nog een uitdaging bij: Door de grotere nieuwe vliegtuigen moeten de komende jaren al meer mensen door de bestaande capaciteit. Daarnaast loont het niet om de securitycapaciteit uit te breiden voor één of twee uur in het weekend.

- De vraag van Wim of de securitypiek bij een latere weekendopenstelling niet kan worden opgelost door:

'Samen op de hoogte'
Dijk 7
5521 AW Eersel

info@samenopdehoogte.nl

KVK: 17145399
IBAN: NL68 INGB 0008 6506 14

- Of vluchten in het weekend naar een rustiger security moment te verschuiven;
- Of deze naar een rustiger security moment elders in de week te verschuiven;
- Of vluchten met 3 slagen naar andere dagen van de week te verplaatsen;
- Of in het weekend niet 1 uur maar ½ uur later te starten;

Kunnen niet eenvoudig worden beantwoord. Dat vergt nader onderzoek, waarbij Joris en Paul al wel de disclaimer plaatsen dat deze vliegtuigen dan ook beschikbaar moeten zijn, dat is vaak niet het geval. Dit geldt ook voor de slots. De operationele aanpassing voor de slots zal in ieder geval 1 tot 1,5 jaar vergen.

- Door en Wim stellen de vraag of er nog onderscheid is te maken tussen het hoog- en laagseizoen? Paul geeft aan dat er in het laagseizoen bij handhaving van het huidige schema mogelijkheden zijn, maar dat je dan wel risico hebt op het later binnenkomen van deze vliegtuigen, dus risico op meer vertraagde landingen. Het hoogseizoen loopt van 21 maart tot 21 oktober en houdt de zomertijd aan. Veel vliegmaatschappijen hebben dezelfde planning tijdens het gehele hoogseizoen.
- Wim plaatst bij de uitwerking van bewering 10 een nuancering. Dit gaat over het primair sturen op geluid. Hier hebben de omwonenden veel kanttekeningen en bedenkingen bij en zij zijn van mening dat een dubbel slot met een (secundair) maximumaantal vliegbewegingen nodig blijft zolang berekeningen niet overeenstemmen met de werkelijke vliegpraktijk. Als er naar die berekeningen wordt gekeken, valt op dat er veel onduidelijkheden of fouten inzitten (bijvoorbeeld de in Nederland toegepaste appendices). Door illustreert dit door aan te geven dat er bij bepaalde vliegtuigtypen voor de berekening van geluidsruimte wordt uitgegaan van de zwaarste typen die niet eens op Eindhoven vliegen. Paul geeft aan dat hier ook breder problemen mee zijn en dat die vooral ontstaan bij de wijze waarop die door de NLR worden bepaald.
- Ten slotte wordt er nog gevraagd hoe het zit met het onderscheid van de verschillende weekenddagen. Joris geeft aan dat er op basis van de vliegpatronen geen onderscheid is tussen de zaterdag of zondag, maar ook niet tussen de weekenddagen of doordeweekse dagen.