

# Eindhoven poldert over brainport

4/12

Trouw

Onno Havermans

**E**en paar jaar geleden stond Ryanair op het punt enkele toestellen te stationeren op Eindhoven Airport. Eindhoven zou een van de bases worden in het netwerk van Europese bestemmingen waarop de Ierse maatschappij goedkoop vliegt. Maar de lichtstad bleef in het weekeinde op slot en Ryanair week uit naar het Duitse Weeze, net over de Limburgse grens, dat momenteel een stormachtige groei doormaakt.

Niet zo vreemd dus dat voorzitter Jan Eikema van het Gemeenschappelijk Luchthaven Omwonenden Beraad Eindhoven (Globe) vorig jaar probeerde de vijf jaar oude 'regiona-

le overeenkomst' over de toekomst van het Eindhovense vliegveld aan te passen. De provincie Noord-Brabant, Eindhoven en de omliggende gemeenten Best, Eersel, Oirschot en Veldhoven zagen wel brood in een weekendopenstelling, die Ryanair alsnog zou verleiden om het beperkte aantal vluchten fors uit te breiden.

Maar de Brabantse Milieufederatie en de Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW) lagen dwars. „Met prijsvechters en goedkope vluchten van Transavia is de exploitatie van de luchthaven wel geïnd, maar de doelstelling van brainport Eindhoven niet”, aldus hoogleraar Klaas Kopinga, voorzitter

van de BOW, de bewonersvereniging die zijn naam nog dankt aan de oude militaire vliegbasis.

Drie 'wijzen' brachten vorige maand uitkomst. De oude overeenkomst, die nog tot 2015 loopt, blijft voorlopig van kracht. De omwonenden leggen zich erbij neer dat de nog bestaande 'geluidsruimte' wordt opgevuld met meer vluchten overdag. En Globe gaat opnieuw proberen er samen uit te komen.

Polderen blijft het middel om lasten en lusten van de luchtvaart te verdelen. „Het is ons in acht jaar al twee keer gelukt een overeenkomst te sluiten. Ik vertrouw erop dat het ook de derde keer lukt”, aldus voorzitter Eikema. De uitdaging is groot,

met een nieuwe luchtvaartwet en het advies van de Alderstafel over het verplaatsen van 70.000 vluchten van Schiphol naar regionale vliegvelden.

Volgens de een sluit dat perfect aan op de plannen voor een compacte luchthaven, die goed is voor de regionale economie. „Brainport Eindhoven heeft behoefte aan zakelijke vluchten”, zegt Eikema. „Maar zakelijke reizigers maken ook gebruik van Ryanair. Vroeger kon je zakelijk verkeer op lijndiensten en vakantievervoer scheiden, maar nu lopen die twee door elkaar.”

Volgens de ander heeft de regio er meer hinder van dan profijt. „Alders rekent in vliegbewegingen, wij kij-

ken naar geluidsoverlast en belasting van het milieu”, aldus Kopinga. „De Aldersvloot past niet in onze afspraken. Ik zie niet hoe die extra vluchten meer dan een paar banen bijdragen aan de economie van de regio. Dat burgemeester Van Gijzel al de rode loper heeft uitgelegd, is hem door velen niet in dank afgenomen.”

Toch blijft de BOW meepraten, verzekert Kopinga. „Weglopen heeft geen zin. Mijn droomscenario is een wettelijke afspraak over duurzame groei, die past in een integraal mobiliteitsbeleid. Als we ons daarop richten, komen we er wel uit. Maar niet al in februari, als de minister klaar wil zijn.”