

Eindhoven Airport: the earth is the limit

door **Bernard Gerard**

Het artikel 'Eindhoven Airport tussen sky en limit' (BD 11 februari) was een klassiek stukje luchtvaart-promotie. Anders dan de titel suggereert is echter niet de sky de limit, maar de problemen van de aarde en de mensen, die daarop wonen. Vooral rond vliegvelden.

Het urgentste probleem is geluid. In een strook van Duizel tot Nijnsel en van Wintelre tot Veldhoven ondervond (begin 2012) 40 procent van de ruim 8000 volwassenen ernstige geluidshinder. Dat zegt het GGD-rapport 'Beleving Leefomgeving rondom vliegveld Eindhoven'. 14 procent wordt ernstig in zijn slaap verstoord. Geluid kan mensen ziek maken.

Alles wat met geluid en openingstijden te maken heeft ligt gevoelig. Vandaar de actie 'Geen Vluchten Na Elven' (GVNE), door ruim 5000 mensen ondertekend. Anders dan geluid leidt de luchtkwaliteit tot nu toe niet tot beperking van het vliegen. Dat komt omdat in de wettelijke categorieën voor de uitstoot van NO₂ en PM₁₀ de auto's het winnen van de vliegtuigen. De verhoudingen liggen anders bij ultrafijn stof en roet. Vliegtuigen vliegen op een soort rode diesel die zwavelconcentraties bevat die elders al lang verboden zijn. Er ontstaat een wolk fijnverdeelde zwavelzuurdruppeltjes met daarin roet, die op vele kilometers windafwaarts meetbaar is. Dat kan leiden tot een nog onbekende extra sterfte.

De mondiale kerosineverkoop stijgt al decennia met 2,1 procent per jaar. In 2050 betekent dat, bij ongewijzigd beleid, 2,5 keer zoveel broeikasgas als in 2005. De vliegerij belooft van alles ter verbetering, maar de praktijk valt te



■ 'De huidige omvang van Eindhoven Airport volstaat.' foto Bart Eijgenhuijsen/HH

gen. Duurzame kerosine kan helpen, maar onvoldoende. De luchtvaartsector is onbetrouwbaar en kent geen maat. Een luchtvaarteconoom zei onlangs informeel tegen ons: "Ze gaan voor geld en de natuurlijke eindsituatie is dat er 7 dagen in de week en 24 uur per dag wordt gevlogen. Als je dat niet wilt moet je op tijd je piketpaaltjes slaan." De groei is een doel op zich geworden. De sector neemt je hele hand nog voor je een vinger uitgestoken hebt. Treffend voorbeeld is dat op Schiphol de afspraken om in de piekuren zo weinig moge-

lijk de banen te gebruiken waar veel mensen last van hebben, door de luchtvaartsector al werden herroepen voordat het kabinet er naar had kunnen kijken. Een ander voorbeeld: tot nu toe mocht er in het weekend op Eindhoven Airport niet voor 08.00 uur gevlogen worden. De regel waar dat in stond is inmiddels juridisch vervallen, maar als resultaat van de actie GVNE is de voortzetting van die regel inzet van het reguliere overleg geworden onder leiding van ex-minister Hans Alders. Dat loopt nog, maar ondertussen krijgt Transavia al wel een

lijndienst gegund op zondagmorgen voor 08.00 uur. Dit soort volongen feiten-politiek wekt grote ergernis.

Het economische belang van het vliegveld wordt overdreven. De totale vliegveldgebonden werkgelegenheid in een wijde straal rond Eindhoven komt op ongeveer 1000 a 1500 fte's uit (inclusief taxi's, schoonmaak, hotels catering etc). Dat is, pakweg, iets groter dan de Bavaria met toeleveranciers. Deze officiële economische structuuronderzoeken zeggen ook dat zich in onze regio geen bedrijven gevestigd hebben vanwege het vliegveld. Het vliegveld is geen economische motor.

De werkgevers mauwen wel, maar het feitelijke zakelijke gebruik van het vliegveld is beperkt. Er zijn nog geen officiële cijfers uitgebracht, maar de mij bekende schattingen variëren van 3

tot 20 procent van het aantal reizigers. Eindhoven Airport is overwegend een vakantievliegveld. Ook worden de economische nadelen verwaarloosd. De hierboven genoemde strook is bijvoorbeeld ontoegankelijk geworden voor grootschalige woningbouw en het vastgoed onderging een economische waardedaling. Er is ook geen toeristisch voordeel. Inkomend toerisme reist door naar Amsterdam en uitgaand toerisme kost hier horeca-omzet.

Wat te doen?

- Er moet veel selectiever worden gevlogen. Voor sommige bestemmingen is het vliegtuig de logische keuze, maar voor bestemmingen tot ca 700 km is een goed treinen-net met Hoge Snelheids Lijnen op de lange afstanden even snel en comfortabel en veel beter voor milieu en klimaat.
- Vliegen wordt zwaar gesubsidieerd. De sector hoeft geen btw en geen accijns te betalen. Stop deze uitzonderingspositie.
- Ontzwaveling van kerosine
- Stillere vliegtuigen en de winst fifty-fifty verdelen tussen vliegveld en omwonenden.
- Op Eindhoven Airport een reguliere bedrijfstijd vanaf 07.00 uur (08.00 uur in het weekend) tot 23.00 uur
- De huidige omvang van Eindhoven Airport volstaat. Het vliegveld hoeft niet veel verder meer te groeien. Het kan zichzelf nu financieel prima bedruipen en alle zakelijke vluchten, waaraan voldoende behoefte blijkt te bestaan, zijn uitvoerbaar.

.....
Bernard Gerard is secretaris van het Platform De 10 geboden voor Eindhoven Airport

► Eindhoven Airport is vooral een vakantievliegveld. Ook worden de economische nadelen verwaarloosd.

► De werkgevers mauwen wel, maar het feitelijke zakelijke gebruik van het vliegveld is beperkt.