

Moet de omgeving zich aan het vliegveld aanpassen of andersom?

In hun inspraakreactie in de Eindhovense raadscommissie van 24 feb 2026 over de toekomst van het gebied BIC-Noord signaleren Vinke en Nijenhuis terecht een spanningsveld tussen enerzijds de wens om daar de ASML-campus te huisvesten, en anderzijds de realiteit van de ongevals-onveiligheid, die het vliegveld rondom zich heen verspreidt. Het Eindhovens Dagblad besteedde hier aandacht aan op 25 februari jl.

Strikt genomen worden de 17.000 arbeidsplaatsen, die ASML nieuw wil huisvesten, net buiten de risicocontour gepositioneerd. Op de plaats waar die risicocontour de bedrijfsfunctie overlapt, staat in het MER, mogelijk als noodmaatregel, een parkeerplaats geprogrammeerd. Het MER is op dit punt echter nog niet vertaald naar de officiële planregels. Maar ook als dat wel zou gebeuren, kost de risicocontour van het vliegveld onze regio waardevolle ruimte voor hoogwaardige bedrijvigheid.

De risicocontour doet zich overigens ook elders gelden. Het aangrenzende BIC-cluster 2 wordt er nog sterker door beïnvloed, maar dat bestemmingsplan is inmiddels onherroepelijk – men moet er rekening mee houden bij de verdere uitwerking. En iets verder weg, net aan de andere kant van de A2, ligt, net naast dezelfde risicocontour, de gecomprimeerde gasopslag van Linde Chemicals (het bedrijf dat het indertijd ontplofte Hoekloos heeft overgenomen).

Vinke en Nijenhuis hebben een punt. Ik wil echter het spanningsveld anders framen dan Vinke en Nijenhuis doen. De insprekers betogen in essentie dat de wijde omgeving zich aan het vliegveld moet aanpassen. Ze vinden dat ASML naar elders moet.

Ik vind dat het vliegveld zich aan de omgeving moet aanpassen. Het vliegveld is gewoon veel te groot en legt voor gering regionaal belang onverantwoord grote ruimteclaims aan de omgeving op.

Wat betreft de woningbouw is dat al vaak besproken. Op basis van eerdere regionale afspraken kan er binnen de 20Ke-geluidszone geen grootschalige nieuwe woningbouw komen, en dat betreft ruwweg een sigaar van 100km².

Nu blijkt dat ook de risicocontour van PR 10⁻⁶ (zoals hij officieel heet) eveneens de vrije ontwikkeling van de regio schaadt. Niet alleen van het BIC, maar het kan bijvoorbeeld ook gevolgen hebben voor Aquabest: binnen de PR 10⁻⁶ -contour mogen ook geen grote publiekstrekkingen en evenementen georganiseerd worden.

Het vliegveld en de luchtvaartmaatschappijen fantaseren al over hernieuwde groei van het aantal vliegbewegingen na 2030, optimistisch aannemende dat de vliegtuigen zoveel stiller geworden zijn dat er weer geluidsruijme vrijkomt. Het realisme en de timing van deze fantasieën laat ik hier onbesproken. Maar meer vliegen betekent simpelweg een nog grotere risicocontour. Stillere vliegtuigen zijn niet veiliger en ook Defensie zal meer gaan vliegen, ook in vreedstijd. Dus de risicocontour zal alleen maar groeien.

Het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) heeft al eens voorgesteld om het aantal civiele vliegbewegingen terug te brengen tot bijvoorbeeld 25000 a 30000. De problematiek van de risicocontour biedt eens te meer argumentatie voor dit standpunt.

Bernard Gerard

secretaris BVM2

bjmgerard@gmail.com

<https://bvm2.nl>