Minder vliegtuigen, meer woningen!

CE Delft heeft, in opdracht van de provincie, de maatschappelijke waarde van Eindhoven Airport voor de regio onderzocht. Dat heeft onlangs geresulteerd in een rapport dat momenteel in discussie is. Het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM2) vindt het overall een verdienstelijk werkstuk . Maar BVM2 is het oneens met CE Delft dat alleen na volledige opheffing van het civiele vliegen er beperkt extra woningbouw mogelijk zou zijn.

De regio heeft bij het Aldersadvies in 2010 afgesproken dat er geen grootschalige woningbouw zou plaatsvinden binnen de 20Ke-contour. Daartoe is alle reden, want blijkens GGD-belevingsonderzoek (2023) ondervindt daar 40% van de mensen ernstige geluidshinder en 23% slaapverstoring. De afspraak staat nog steeds en BVM2 pleit ervoor om hem overeind te houden. We moeten geen woningen bouwen waarvan de bewoners continu last hebben van vliegtuiglawaai.

Als de 20Ke-zone kleiner wordt, komen er gebieden buiten de zone te liggen die er nu binnen liggen. Uitvoering van het Van Geel-advies maakt de die zone ca 30% kleiner, en CE Delft heeft, om een indruk te krijgen, daarnaast ook een scenario ontwikkeld waarin het civiele vliegen opgeheven wordt (scenario 4); en een scenario waarin de luchtvloot geheel vernieuwd wordt en het aantal civiele vliegbewegingen met 20% daalt tot 32400 (scenario 5).
De militaire contour blijft hierbij steeds onveranderd.

CE Delft werkt met BU-codes van het CBS en legt die langs drie aannames die samen werken als een zeef:

- Alleen een BU-gebied dat eerst geheel of gedeeltelijk binnen de 20Ke-zone ligt, en dat na krimp geheel buiten die zone ligt, telt mee. Dat sluit BU-gebieden uit die na krimp voor een groter deel buiten de zone liggen. Het is een grofkorrelige alles-of-niets-aanpak.
- Alleen in gebieden die nu al minstens matig verstedelijkt zijn (in praktijk 10 adressen of meer per hectare) zal gebouwd worden. Landelijk gebied telt dus niet mee.
  CE Delft spreekt hier overigens zelf van de mogelijkheid van andere bestuurlijke keuzes.
- Naast deze abstracte adressenstatistiek hoef je niets van de betreffende BU-code te weten.

Bij CE Delft komen alleen bij volledige afschaffing van het civiele vliegverkeer twee Eindhovense BU-gebieden door de zeef. Dit scenario 4 is naar mijn mening irreëel.

In scenario 5 echter komen er enkele BU-gebieden geheel vrij die slechts tegen de tweede aanname van de zeef aanlopen. Het gaat om BU07700009 ‘Verspreide huizen Eersel’; het gebied BU17280009 ‘Verspreide huizen Bladel’; BU19480416 ‘Doornhoek en Kempkens’ in Meierijstad; en BU07726260 ‘Wielewaal’ (en Tegenbosch) in Eindhoven. Dat zijn flinke gebieden die bij CE Delft dus al bij voorbaat worden uitgesloten van nieuwe woningbouw.
Daarnaast komen er delen van BU-gebieden vrij waarnaar, vanwege het grofkorrelige systeem, überhaupt niet gekeken is. Hiervan bestaat dus geen opsomming.

Uiteraard kunnen er andere beperkende factoren zijn, bijvoorbeeld een snelweg of een natuurgebied (de derde aanname van de zeef). De afwezigheid van een beperking betekent niet automatisch de aanwezigheid van een mogelijkheid.

Los van de grotere woningbouwmogelijkheden heeft scenario 5 voor de regio, ten opzichte van nu, op andere vlakken nauwelijks nadelen en veel voordelen. Het biedt de meeste geluidsreductie, en het is het enige realistische scenario waarin de luchtvervuiling en de klimaataantasting dalen.

Als de landelijke en de regionale politiek zouden besluiten dat scenario 5 van CE Delft de toekomst van Eindhoven Airport wordt, komen er in grote gebieden woningbouwmogelijkheden vrij. De Brainportregio kan die goed gebruiken.

Het vraagt slechts om andere bestuurlijke keuzes dan die waarvan CE Delft uitgaat om deze mogelijkheden te exploreren.

BVM2 roept tot deze keuzes op.

Bernard Gerard
De auteur is secretaris van het Beraad Vlieghinder Moet Minder (BVM@)