

'Opkikker voor Eindhoven'



THIJS UNGER

Eindhoven Airport is in 10 jaar uitgegroeid tot de onbetwiste nummer één onder de regionale luchthavens. Nu de uitstraling nog, en dat gaat gebeuren met de gisteren aangekondigde bouw van een Airport Boulevard.

SANDER VAN MERSBERGEN

„Veel blik, rommelig, weinig sfeer.“ Directeur Joost Meijs is niet bepaald mild over het vliegveld waarover hij de scepter zwaait. Alsof er in 30 jaar niks veranderd is, zo ziet Eindhoven Airport er van de buitenkant uit. En het verkeer van en naar het vliegveld is op piekmomenten ook een crime. „Dat is natuurlijk heel vervelend, als je nog een vlucht moet halen.“

Vooraf sinds de komst van de Ierse prijsvechter Ryanair in 2002 lijkt er geen houden meer aan de groei van Eindhoven Airport, dat rond de eeuwwisseling jaarlijks 340.000 passagiers had. Naast Londen en Manchester staan inmiddels ook Tuzla, Marrakesh nog 66 steden op de vertrekborden.

Met bijna vier miljoen passagiers per jaar is het vliegveld nu ruim vijftien keer zo groot als Maastricht en tweeënhalf keer zo groot als Rotterdam-Den Haag. Hoogste tijd voor een grootscheepse verbouwing en uitbreiding: op de plek van de huidige parkeerplaats komen winkels, horeca, een parkeergarage en een ov-terminal, allemaal in één gebouw. Ook de bereikbaarheid van de luchthaven

krijgt een opkikker. Totale investering: 100 miljoen euro. Voor Meijs gaat een grote wens in vervulling.

Hoe verklaart u het succes?

„De belangrijkste oorzaak ligt in de regio. Daar zit de vraag. Binnen een straal van 65 tot 100 kilometer liggen veel steden. Ook voor mensen in Noord-België is Eindhoven dichtbij. Dat zorgt voor een goede basis voor een vliegveld. Daarnaast heb je natuurlijk het bedrijfsleven rond Eindhoven, dat enorm actief is. Brainport Eindhoven staat in de top 10 van slimme regio's wereldwijd en in de top 3 van Europa. Zo'n regio heeft veel belang bij een goede luchthaven.“

Hoeveel groei is er nog mogelijk?

Omwonenden klagen nu al.

„De afspraak is dat we tot 2020 verder kunnen groeien naar 5,5 miljoen passagiers. Dat niet iedereen daar blij mee is, is logisch. Geluidloze vliegtuigen bestaan niet. Aan de andere kant zijn er veel mensen die profiteren van dit vliegveld. Dat is de afweging.“

Kijkt u ook verder dan 2020?

„In onze 'masterplanning' houden we wel rekening met verdere groei. De huidige verbouwing gaat uit van 5,5 miljoen passagiers. Het zou niet netjes zijn richting alle belanghebbenden om nu al groter te bouwen. Maar tegelijkertijd moet je jezelf niet klem zetten, dat zou net zo min slim zijn. Als verdere uitbreiding aan de orde is, kan dat.“

Bent u niet veel te afhankelijk van Ryanair?

„De laatste jaren zijn ook Transavia en Wizzair hard gegroeid. We hebben nu drie belangrijke klanten. Maar als

Ryanair besluit dat ze volgend jaar vertrekken, hebben we in Eindhoven een probleem, dat klopt. Daarom is deze verbouwing ook noodzakelijk. Als alles hier goed geregeld is, is de kans groter dat Ryanair blijft. Aan de binnenkant is alles nu op orde, maar buiten kom je niet voor je plezier. Dat moet beter.“

De positie van jullie grootste aandeelhouder Schiphol staat momenteel onder druk. Is dat een risico?

„Wij zijn natuurlijk heel alert op wat er bij Schiphol en KLM gebeurt. Het is allemaal één markt, we zitten hier niet geïsoleerd op een eiland. Maar ik geloof niet dat vluchten van hier zomaar overgeheveld worden naar Schiphol, als het daar slechter gaat. Ons achterland is de belangrijkste reden dat maatschappijen op Eindhoven willen vliegen.“