



## NIEUWSBRIEF VLEGVELD HILVERSUM JUNI 2021

### Aan:

- De leden van de Gemeenteraad Wijdmeren
- De leden van de Gemeenteraad Hilversum
- De leden van de Commissie Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (CRO-H)
- De Gedeputeerde van de Provincie NH en betrokken ambtenaren
- De gebruikers van vliegveld Hilversum (via website en facebook)
- Alle andere belanghebbenden en belangstellenden

### Van:

- Het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum (SVH)

### Betreft:

- Nieuwsbrief SVH naar aanleiding van de motie van de Gemeenteraad Wijdmeren  
*“Vliegen mag, maar wonen moet!”*

Vliegveld Hilversum, 22 juni 2021

### Doelstelling Nieuwsbrief

Via deze nieuwsbrief willen we u informeren over actuele zaken m.b.t. Vliegveld Hilversum. Directe aanleiding voor deze nieuwsbrief is de ontwerp Omgevingsverordening Noord Holland 2022 en een uitnodiging van de Gemeenteraad Wijdmeren om te komen praten over de motie *“Vliegen mag, maar wonen moet!”*. Wij lichten in dit schrijven toe waarom vliegen ook moet.

### Aan de leden van de Gemeenteraad Wijdmeren

Wij danken u voor de uitnodiging om deel te nemen aan uw beeldvormende sessie op donderdag 24 juni 2021. Door veel Loosdrechters wordt ons vliegveld trots *“Vliegveld Loosdrecht”* genoemd, en dat corrigeren wij nooit :-). Het hoort er dus helemaal bij en dat spreekt u ook uit in uw motie.

Wij zijn echter van mening dat de door u geplande sessie m.b.t. Ter Sype ons qua timing niet past. De situatie op dit moment is dat er een gewijzigde Omgevingsverordening 2022 van de Provincie Noord Holland voorligt. Vele maatschappelijke partijen hebben, naast het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum, een zienswijze ingediend tegen de aanpassing van ons



luchthavenbesluit voor wat betreft de wijziging van de geluidscontouren. Dat formele proces loopt en daar ligt nu onze primaire focus. De Provincie is zoals u weet het bevoegd gezag met betrekking tot het Luchthavenbesluit, dat mede beperkingen aangeeft m.b.t. de ruimtelijke ordening in de omgeving van een vliegveld. Het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum wil dus niet vooruitlopen op mogelijke ontwikkelingen. Door mee te doen aan een sessie met de Gemeente Wijdmeren wekken wij wellicht de indruk dat de discussie over de gebruiksruijme en inrichting van Vliegveld Hilversum gaat worden gevoerd op buur-gemeentelijk niveau en dat is dus niet het geval.

Er worden door de indieners van de motie twee oplossingsrichtingen benoemd die wat ons betreft niet wenselijk en/of mogelijk zijn.

1. Een **“herberekening van geluid”** (de huidige werkelijke vliegbewegingen als basis nemen voor een geluidscontour in plaats van de vergunde ruimte) betekent een ongewenste inperking van onze democratisch verkregen gebruiksrechten, en wij stemmen niet in met een inperking daarvan. Maar “herberekening van geluid” is ook geen oplossing. Het is ons inziens een *“bureaucratische administratieve exercitie om een lijntje van een geluidscontour te verschuiven op basis van een rapport van een adviesbureau”*. Dat verandert dus helemaal niets aan het daadwerkelijke geproduceerde geluid op basis van het huidige gebruik van baan 13/31. Waar het wél over gaat zijn die toekomstige bewoners van Ter Syte, dus de échte mensen die daar mogelijk gaan wonen, hoe die geluidshinder én veiligheid persoonlijk gaan ervaren. Wij hebben veel ervaring met de geluidsbeleving van direct omwonenden, en een woonwijk in het verlengde van baan 13/31 bouwen gaat 100% zeker problemen opleveren in de toekomst! Sowieso is het bouwen van woningen onder een start en landingsbaan van een vliegveld geen goed plan. Dat heeft bijvoorbeeld ook te maken met de externe veiligheidsrisico’s; gering, maar wel aanwezig. De Stichting Vliegveld Hilversum wijst er in dit verband op dat er in de huidige situatie al een verschil bestaat tussen de milieubelasting die het vliegveld volgens de geldende normen mag veroorzaken en de milieuhinder die de omwonenden soms acceptabel vinden. Ook in de huidige situatie wordt de Stichting regelmatig geconfronteerd met klachten, zónder dat sprake is van een normoverschrijding. Hinderbeleving is nu eenmaal subjectief en echt niet afhankelijk van door de overheid vastgestelde geluidcontouren, die burgers veelal niet eens kennen. Zo is er bijvoorbeeld bij noorderwind een voortdurende hinder en frustratie bij bewoners van (relatief nieuwe) appartementen die 800 meter ten noorden van het vliegveld liggen. Ter Syte ligt maximaal zo’n 650 meter van de grens van vliegveld Hilversum. En natuurlijk kan je huizen met driedubbelglas isoleren, maar wij nemen aan dat de bewoners van die huizen ook hun tuin willen benutten of een raam willen open zetten.

Het ligt dan ook in de lijn der verwachting dat een toename van woningen en andere geluidgevoelige functies dichterbij het vliegveld zal leiden tot een toename van het

aantal klachten over geluid en een groter gevoel van onveiligheid, ongeacht of de exploitatie voldoet aan de milieunormen (geluidscontour en risicoprofiel). Ook als de berekende geluidbelasting en de geïnventariseerde risico's gedurende de besluitvorming over nieuwe ontwikkelingen acceptabel worden geacht, kunnen dergelijke ontwikkelingen op den duur resulteren in een groeiende politiek-bestuurlijke weerstand tegen de aanwezigheid van het vliegveld. De kerntaak van de Commissie Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (CRO-H) is om de balans in de samenleving te bewaken.

2. Over de tweede oplossingsrichting van de indieners van de motie; een **“volledige herinrichting van het vliegveld”** het volgende. Ons bestemmingsplan van de Gemeente Hilversum staat oppervlakteverhardingen nu eenmaal niet toe en het is, gezien het hierover gelopen proces in het verleden, ook niet aan het Bestuur van het Vliegveld deze discussie opnieuw op te starten. We zijn namelijk tevreden met onze drie grasbanen, ondanks de soms te zompige of te droge bodem. We stellen ons op het standpunt dat je ons geen rechten kunt ontnemen zonder dat we er een minimaal gelijkwaardige **compensatie** voor terugkrijgen. Maar dat traject zullen wij zelf dus zeker niet initiëren.

Bij deze willen we gelijk even wat recht te zetten qua beeldvorming: een verharde baan gaat dus écht niet meer of zwaardere vliegtuigen aantrekken. Daar zijn onze banen namelijk veel te kort voor! Een zwaarder vliegtuig heeft een startafstand (*take off distance*) nodig die veel groter is dan de beschikbare baanlengtes op vliegveld Hilversum. Ook trekt een harde baan niet meer verkeer aan, sportvliegen in Nederland kent op alle vliegvelden een zeer stabiel aantal vliegbewegingen. Een harde baan kost ontzettend veel geld in aanleg en in onderhoud (die *“total cost of ownership”* kunnen wij als Stichting zelf niet dragen), het vermindert de gebruiksmogelijkheden bij zware zijwind en sneeuw en ijzel, en is ook nadelig voor de zweefvliegers (want die kunnen dan niet altijd recht tegen de wind in lieren).

Na een democratisch proces dat vele tientallen jaren heeft geduurd en waarbij alle stakeholders betrokken zijn, is op basis van de geluidcontouren een precare balans gevonden tussen het gebruik van het vliegveld en de milieugevolgen daarvan voor de omwonenden. Die balans functioneert goed en wordt door alle betrokkenen begrepen en gehanteerd. De huidige balans is eigenlijk nu reeds in lijn met de doelstellingen van de Omgevingsvisie 2050 van de Provincie Noord Holland. Er bestaat dus helemaal geen aanleiding om dit systeem te wijzigen. Toch dreigt de balans nu te worden verstoord omdat door de Provincie Noord Holland aan de geluidcontouren dreigt te worden gesleuteld, zonder dat er een goed beeld lijkt te bestaan van de gevolgen die dit voor het functioneren van het vliegveld zal hebben en zonder dat de Commissie Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (CRO-H) hierover door de Provincie is geraadpleegd.



## Uw uitnodiging

Waarom niet ingaan op uw uitnodiging? Wij zijn van mening dat onze bijdrage beter schriftelijk tot zijn recht komt dan in het beperkende korte powerpointframe van de digitale conference call van een beeldvormende sessie. Wij willen u dus actief informeren met dit document, om de democratische nuance aan te kunnen brengen in deze voor veel raadsleden complexe en nieuwe materie. Daar hebben wij echt veel tijd aan besteed, we nemen u zeer serieus. En om gelijk een document te produceren dat we aan al onze belanghebbenden kunnen verspreiden. Wij hopen ook dat we deze nuance terug zullen vinden in de persberichten die hier ongetwijfeld over zullen verschijnen. Maar we voeren de discussie niet via de media, u kunt geen televisieoptredens van ons verwachten.

Wij hopen vanuit Vliegveld Hilversum dat Ter Sype groen zal blijven, dus zonder oppervlakteverhardingen, bebouwing en spitsverkeer. Het is een uniek rustig stukje weidelandschap dat nooit meer terugkomt, een mooie natuurlijke overgang naar de weilanden ten zuiden van het vliegveld.

Wij verwachten dat uw meeste vragen worden beantwoord in dit document. Mocht dat niet het geval zijn kunt u ons vragen stellen per email. Wij zullen deze vragen dan verzamelen en u een integrale beantwoording toesturen.

Uw vragen kunt u richten aan de secretaris van de Stichting Vliegveld Hilversum, mailto: [vincent@ehhv.nl](mailto:vincent@ehhv.nl).

Hieronder volgt een nadere toelichting in detail op onze visie en standpunten. Het beschrijft onze kijk op de prachtige vliegwereld op vliegveld Hilversum. Met alvast onze excuses voor de lange toelichting, we hadden geen tijd om u een kortere te schrijven..

We hopen dat u de moeite wilt nemen om ook de volgende bladzijden te lezen.



## Vliegveld Hilversum is een toekomstvaste GA locatie

Vliegveld Hilversum is een Toekomstvaste Locatie voor *General Aviation* (TGAL), als vastgesteld door staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Het is ook een vaste waarde (net als Vliegveld Texel) in het luchtvaartbeleid van de Provincie Noord Holland. De Provincie is het bevoegd gezag m.b.t. ons luchthavenbesluit. De *General Aviation* vormt de “kraamkamer” van de grote luchtvaart. De recreatieve luchtvaart stimuleert de keuze voor een carrière in de professionele luchtvaart, niet alleen voor piloten, maar ook in alle andere facetten van luchtvaart zoals luchtverkeersleiding, vliegtuigonderhoud etc. Vliegveld Hilversum de enige laagdrempelige opleidingslocatie in het centrum van Nederland.

We staan als vliegveld midden in de samenleving, we vliegen maatschappelijk verantwoord, ontvangen relatief weinig klachten en hebben een goede verstandhouding met omliggende gemeenten, bewonersvertegenwoordigers en natuurorganisaties. Alle klachten worden netjes afgehandeld, en waar mogelijk ook teruggekoppeld naar de clubs, bedrijven of betrokken piloten. Maar soms staan we met lege handen; een aantal (aanhoudende) klagers heeft in het recente verleden een woning gekocht of een nieuwe bedrijfsactiviteit gestart in de directe nabijheid van het vliegveld, zonder zich precies te beseffen wat frequent geluid betekent. Aan die klachten kunnen wij helaas niet zoveel aan doen, want we mogen daar vliegen en de nieuwkomer had zich o.i. beter moeten en kunnen oriënteren alvorens een *not-in-my-backyard* actie te beginnen...

Vliegveld Hilversum is het enige “groene” vliegveld in de randstad. En een essentieel onderdeel van onze veilige nationale infrastructuur van vliegvelden voor de General Aviation. We draaien onze operatie op drie grasbanen en daar zijn we zéér tevreden mee. Via het bestemmingsplan van de Gemeente Hilversum zijn oppervlakteverhardingen niet toegestaan. Dat wil dus zeggen dat we het moeten doen met wat we hebben; 6 mogelijke start- en landingsrichtingen (baankeuze is zeer afhankelijk van de windrichting). De grasbodem van het vliegveld bestaat uit veengrond (in de winter vaak erg nat) en zandgrond (in de zomer vaak erg droog). Door op drie banen te opereren kunnen we vliegverkeer spreiden. Dat voorkomt baanerosie en daardoor bestaat de mogelijkheid om vliegverkeer te spreiden, waardoor de geluidsbelasting binnen onze mogelijkheden “eerlijk verdeeld kan worden”. Door die drie banen kunnen we ook de Gooise Zweefvliegclub maximaal faciliteren, die maken namelijk hun lierstart bij voorkeur recht tégen de heersende wind in.

## Verduurzaming is onze visie

We zijn op vliegveld Hilversum volop bezig met verduurzaming, met als voorbeelden: de beoogde ontwikkeling van een zonneweide van ca. 1 Ha in onze *schaapskooi* aan de kant van de Boni (de grootste van Hilversum), elektrische grondoperatie met sleepvoertuigen, laadpalen voor toenemende e-mobiliteit op het parkeerterrein, en in de naaste toekomst zelfs elektrisch vliegen.



Dit jaar is het eerste elektrische trainingsvliegtuig gecertificeerd in Europa. Onze toekomstvisie is dat elektrisch vliegen bij doorontwikkeling van lichtere batterijen letterlijk een grote vlucht zal nemen. Dat zal leiden tot minder CO<sub>2</sub> en geluid. Maar deze ontwikkelingen zijn alleen mogelijk als de investeringen kunnen worden betaald vanuit de lopende activiteiten. Wij zijn op zoek naar overheden (Rijk, Provincie en Gemeenten) die ons helpen bij het starten van de energietransitie. Als voorbeeld; de Gemeente Hilversum heeft ons recent goed geholpen bij een omgevingsverkenning met betrekking tot het zonnepark.

Er zijn ook andere randvoorwaarden nodig. Ons huurcontract voor de grond van de gemeente Hilversum wordt telkens voor een (bepaalde) termijn van 10 jaar verlengd. Graag zouden wij een veel langere termijn willen, die recht doet aan de termijnen van afschrijving van grote investeringen in zonneweide en duurzame herontwikkeling van gebouwen als hangaars met zonnepanelen op het dak. Anders komt er hier niets van de grond. We komen nu langzamerhand terecht in een situatie van verpaupering omdat de investeringsbereidheid door de (telkens) korte huurtermijnen niet aanwezig is. We zijn met de Gemeente Hilversum in goed overleg hoe we ons huurcontract zodanig kunnen opstellen dat het helpend is aan onze visie en ons duurzaamheidsbeleid.

Uiteraard vliegen wij maatschappelijk verantwoord en voeren daarom al jaren een actieve “Noise Abatement” campagne (voorkomen van geluidshinder) om het vliegen boven dorpen en steden zoveel mogelijk te vermijden. Waarbij het overigens echt niet wil zeggen dat een vliegtuig boven een dorp of stad in Het Gooi altijd van Vliegveld Hilversum afkomstig is!

We zijn aanspreekbaar als het vliegveld of piloten zich niet aan de regels houden qua vlieghoogtes etc. Voor de duidelijkheid; het vliegveld zelf bezit geen vliegtuigen, maar is wel de verantwoordelijke exploitant die de geluidsproductie dient te bewaken in het kader van het luchthavenbesluit. We opereren vanzelfsprekend altijd binnen de gestelde “geluidsquota” en het maximaal aantal toegestane helikoptervluchten, waarvan vele van maatschappelijk belang.

### **Vliegen moet dus ook!**

Al heel lang bestaat er in de politiek van de Gemeente Wijdmeren de wens om in het verlengde van baan 31 (d.w.z. kompasloos 310) een nieuwe woonwijk te bouwen in Loosdrecht. Ter Syde is ongeveer het gebied tussen de Nieuw Loosdrechtsdijk, de Tjalk, De Rading en de sportvelden. Bestaande geluids- en veiligheidscontouren in ons Luchthavenbesluit maken woningbouw hier voor een groot deel juridisch onmogelijk. De Gemeente Wijdmeren heeft nu, samen met een commerciële projectontwikkelaar, alleen de mogelijkheid dit plan Ter Syde gedeeltelijk te realiseren (circa 75 van de oorspronkelijk ooit 600 geplande woningen).



Het landelijke beleid is vanwege de woningnood zoals we weten “bouwen , bouwen en nog eens bouwen”. Zo ook in Wijdemeren. Zo is er onlangs in de gemeenteraad van deze gemeente een motie aangenomen om te onderzoeken wat de opties zijn om op Ter Sype toch meer woningen te bouwen. Deze motie heet “*Vliegen mag, maar wonen moet!*”.

Met deze motie wordt door de gemeenteraad impliciet aangegeven dat wonen blijkbaar belangrijker wordt gevonden dan de democratisch verkregen rechten van een vliegveld dat al sinds 1938 bestaat, zich altijd keurig aan alle wet- en regelgeving houdt en aan een grote vraag voldoet. Onze vraag is of deze motie bijvoorbeeld ook van toepassing is op sportvelden in de Gemeente Wijdemeren. Want zoveel verschillen zijn er niet tussen een sportveld en een vliegveld; je treft dezelfde soort van maatschappelijke behoefte en sociale cohesie aan; clubs, verenigingen, bedrijven, vrijwilligers, kennisoverdracht, teambuilding, ontwikkeling van de jeugd.

Vliegveld Hilversum is een veilig vliegveld voor haar circa 1.200 gebruikers en biedt ook economie, recreatie (met meer dan 100.000 bezoekers per jaar), directe en indirecte werkgelegenheid, en heeft daarnaast een belangrijke rol in de nationale en internationale logistiek door de lucht en voor hulpdiensten, inspectievluchten en mediavluchten.

Nederland heeft een zeer lage “luchthavendichtheid” vergeleken met de omliggende landen. Vliegveld Hilversum is een onmisbaar onderdeel van het veilige landelijke systeem van landingsplaatsen in Nederland. De vaste gebruikers komen uit geheel midden-Nederland, het is dus niet een lokale aangelegenheid met alleen wat “Hilversumse vliegers”. De wereld van de luchtvaart is een biotoop, de mensheid zal altijd willen blijven vliegen, dus moeten daar veilige plekken voor zijn. Vliegen in de kleine luchtvaart (breedtesport) hangt zeer samen met vliegen in de grote luchtvaart (topsport), op vliegveld Hilversum zijn veel jonge (zweef-)vliegers begonnen die later ook zijn terechtgekomen in de cockpit van een verkeersvliegtuig. Vliegen moet dus ook!

Wij begrijpen de situatie op de woningmarkt echt heel goed, maar we willen benadrukken dat wij als vliegveld ook democratisch verkregen rechten hebben in onze samenleving. Er zijn op dit moment meer woningzoekenden dan piloten zijn in Nederland, die ook nog eens nauwelijks democratisch zijn vertegenwoordigd, maar dat mag dus nooit een koude kwantitatieve hiërarchische afweging worden. Daarom worden wij beschermd door goede wetgeving, vliegen wij maatschappelijk verantwoord en zijn we 100% transparant en aanspreekbaar. Maar we voelen ons wel vaak als Asterix die het kwetsbare dorpje van de Galliërs beschermt. Bescherming van zwakkere partijen is naar onze mening een groot goed in een samenleving.

## Beperken van baan 13/31 is geen optie

Een verminderde gebruiksmogelijkheid van baan 31/13 heeft de volgende belangrijke consequenties:

- Er zal meer vliegverkeer moeten worden afgewikkeld op de andere 2 banen, daardoor ontstaat **slijtage en erosie** op onze kwetsbare grasmat. Ons huidige banenstelsel geeft binnen de kaders van windrichting enige mogelijkheden om verkeer (en daarmee dus ook geluid) te spreiden, zodanig dat er geen grasbaan wordt stuk gevlogen. Er zullen bij slechts 2 banen tevens meer starts en landingen plaatsvinden met zijwind (crosswind), wat leidt tot meer bodemerosie en verminderde gebruiksmogelijkheden en veiligheid.
- De **Zweefvliegers** zullen ernstig worden **beperkt** in hun vliegbewegingen, met name de lierstarts. Dat verkleint het exploitatiemodel voor de GoZC en de inkomsten van de Stichting Vliegveld Hilversum, de exploitant die sowieso een marginale financiële exploitatie draait.
- Voor wat betreft spreiding van geluid ontstaat het “**waterbed-effect**”; als er ooit een toename van klachten ontstaat vanuit woonwijk Ter Sype, zal er veel druk komen om indien mogelijk (binnen de kaders van windrichting en baan erosie) andere luchtverkeerscircuits te kiezen. Daardoor neemt het luchtverkeer en daarmee het geluid op anders plaatsen toe. Vervolgens ontstaan er klachten van mensen op andere locaties, en dat ondermijnt vervolgens het maatschappelijke draagvlak bij die omwonenden. Bijvoorbeeld in Hilversum Zuid, Hollandsche Rading en Maartensdijk. Nog afgezien van de overlast door de toename van het verkeer over de weg dat een nieuwe woonwijk met zich zal brengen.
- Negatieve effecten op de gebruiksmogelijkheden en daarmee de **verdiencapaciteit** van op vliegveld Hilversum gevestigde **bedrijven**. Er verdienen circa 25 FTE direct en minimaal 25 FTE indirect hun inkomen op het vliegveld.

Als ons in de toekomst gebruiksmogelijkheden worden ontnomen dan komen die ook nooit meer terug, en dat zou een grote historische fout zijn. Want wat is er namelijk nog tegen vliegen als dat na de energietransitie duurzaam en stil kan op een veilige luchthaven? Maar dan moeten de investeringen benodigd voor die transitie wel bekostigd kunnen worden uit een bestaand systeem. Net als in andere sectoren gelden de drie aspecten; planet, people, profit.

## Omgevingsverordening Provincie Noord Holland 2022

Directe aanleiding voor deze Nieuwsbrief is de nieuwe Omgevingsverordening. Voor ons geheel onverwacht is de Provincie Noord Holland voornemens om de huidige 47bkl geluidsgrens van ons Luchthavenbesluit te laten vervallen vanwege onder andere “harmonisering van wetgeving”. We hebben altijd zeer goed overleg met de Commissie





Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (voorheen Commissie 28) en zowel vliegveld als omwonenden kunnen heel goed leven met deze beschermende zone; simpel gezegd mag je nu binnen de 47bkl (en 48dB contour) geen nieuwbouw realiseren omdat dat te veel hinder zou geven voor toekomstige bewoners. Dat is de basis voor de bescherming van zowel het vliegveld als omwonenden, welke is geborgd in ons luchthavenbesluit.

Als deze contouren niet meer zouden worden gehanteerd door de Provincie is het aan de Gemeente Wijdmeren om een bestemmingsplanwijziging voor te stellen waarin er een “zorgvuldige integrale belangenafweging” wordt gemaakt of er woningbouw kan plaatsvinden op Ter Syte. Daarmee wordt het toekomstig gebruik van het **toekomstvaste** Vliegveld Hilversum, een essentieel onderdeel van de **landelijke** luchthaveninfrastructuur voor vliegers, binnen het luchthavenbesluit van de **Provincie** Noord Holland, dus voornamelijk overgelaten aan de **Gemeente** Wijdmeren met medewerking van een commerciële projectontwikkelaar.

Het is niet aanvaardbaar dat onze gebruiksrechten, die gedurende een lange luchtvaarthistorie zijn opgebouwd, en ook door de Commissie CRO-H altijd de basis zijn geweest voor het maatschappelijke draagvlak, en daar altijd goed hebben gewerkt, nu opeens vloeibaar worden.

Uiteraard heeft het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum een zienswijze bij de Provincie ingediend tegen de nieuwe Omgevingsverordening Noord Holland 2022. Ook door de Gemeente Hilversum, de vertegenwoordigers van omwonenden (waaronder Wijdmeren en natuurorganisaties) en de Gooise Zweefvliegclub zijn zienswijzen ingediend met gelijke strekking als die van Vliegveld Hilversum.

### **Voorkomen van toekomstige klachten**

Natuurlijk begrijpen wij de problematiek van woningnood. Maar je bouwt met enig logisch nadenken nu eenmaal ten ene male géén woningen onder de start- en landingsbaan van een vliegveld! Dat is ongeveer hetzelfde als een tijdbom neerleggen die over een aantal jaren met zekerheid afgaat. De politiek lijkt niet te begrijpen dat geluids- en onveiligheidsbeleving van toekomstige bewoners individueel bepaald is en dus zeer subjectief. Het is natuurlijk ook volstrekt niet fijn als je van de zomer geniet in de achtertuin van je gloednieuwe huis en er komt met regelmaat een opstijgend vliegtuig over met vol gas stijgvermogen en dus veel geluid. Of er komt opeens een landend vliegtuig, met weinig motorvermogen als “uit het niets” met een flitsende schaduw en veel aerodynamische ruis over je BBQ in de achtertuin heen vliegen. Juist daarom gelden er beperkingen voor nieuwbouw!

Deze toekomstige woningen op Ter Syte komen – voor zover wij nu begrijpen – sowieso op zeer korte afstand van het vliegveld. Ter vergelijking; wij hebben oprecht te doen met een aantal huidige directe omwonenden die door hun makelaar bij de aankoop van hun huis (dat

in afstand veel verder weg staat dan Ter Syde) niet op de hoogte zijn gesteld van het de aanwezigheid van een vliegveld. We zijn ook goede burens van Decoratiegroenkwekerij Andromeda, maar die hebben echt zelf besloten om in 2015 een gay camping met 20 kampeerplekken te beginnen op hun terrein, terwijl ze natuurlijk volkomen op de hoogte waren van het bestaan van vliegveld Hilversum en de luchtverkeerscircuits die worden gevlogen om de bewoners van Loosdrecht zoveel mogelijk te ontzien.

Vliegveld Hilversum (EHHV voor piloten) bestaat als vliegveld al vanaf 1938, we zijn de thuisbasis voor circa 1.200 beoefenaars van luchtporten. Op het vliegveld zijn verenigingen, clubs, bedrijven en ook horeca gevestigd, met een aanzienlijk economisch belang, en niet te vergeten directe en indirecte werkgelegenheid. We zijn een veilige plaats voor vliegers, leerlingen, inspectievluchten en vluchten van maatschappelijk belang. En het enige vliegveld voor de kleine luchtvaart in de randstad tussen Seppe bij Breda en Teuge bij Apeldoorn, een afstand van 128 kilometer.

Vliegveld Hilversum is een onmisbare schakel in het Nederlandse systeem van veilige luchthavens. Vliegvelden voor de kleine luchtvaart zijn zeer schaars, zeker in het midden van Nederland, en verdere afbraak (na Valkenburg, Soesterberg, Lelystad) zou een grote historische bestuurlijke fout zijn, die ook haaks staat op de maatschappelijke behoefte en de initiatieven tot innovatie en verdere verduurzaming. Op 10 december 2018 heeft de Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL) haar Visie 2020-2050 aangeboden aan Minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur & Waterstaat. Deze nota is als bedoeld als input van de NVL voor de Luchtvaartnota 2020-2050 en de luchtruimherziening. Voor de geïnteresseerden, zie: [www.luchthavens.org/publicaties](http://www.luchthavens.org/publicaties).





## Hoe nu verder?

Natuurlijk willen wij meedenken over de toekomst. Maar dan wél op het juiste moment in het proces van vaststelling van de Omgevingsverordening, met het bevoegd gezag de Provincie Noord Holland en voorzien van advies van het CRO-H.

Ooit is er bijna sprake van geweest dat Ter Sype gebouwd ging worden en dat Vliegveld Hilversum financieel gecompenseerd zou worden met de aanleg van een harde baan in de richting richting 04/22. Dat is onmogelijk geworden door een wijziging in het bestemmingsplan van de Gemeente Hilversum waarin wordt verboden om “oppervlakteverhardingen” toe te passen. Wij zullen als Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum nooit zelf vragen om een harde baan, we vinden het zoals het nu is met drie grasbanen prima.

We zijn voortdurend in goed gesprek met de gemeente Hilversum op ambtelijk en bestuurlijk niveau over de toekomst van het vliegveld en onze wens voor een lange termijn huurcontract. Dat zou ons namelijk de randvoorwaarden geven voor de broodnodige investeringen die wij willen doen. De Gemeente Hilversum is zeer geïnteresseerd in onze initiatieven op het gebied van duurzaamheid zoals het plan om op ons veld een zonnepark te realiseren. Wij gaan voor een mooi zonnepark, voor zover dat onze operationele activiteiten (van met name de Gooise Zweefvliegclub) niet nadelig beïnvloedt.

Concluderend: het Stichtingsbestuur is met alle betrokken maatschappelijke gremia in goed overleg over vliegveld Hilversum. We hebben veel vertrouwen in de toekomst van het vliegveld.

We sluiten af met een vliegersgroet; vlieg veilig en denk aan de burens!

Met vriendelijke groet,

Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum

Frits Barneveld Binkhuysen (voorzitter)  
Vincent Kager (secretaris, mailto: vincent@ehhv.nl)  
Rob de Weger (penningmeester)  
Jeroen Bruijning  
Willem Jan van Altena

Mede namens de Havenmeester EHHV, adviseur van het bestuur

Jerome Guillot