



Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. De Minister van Verkeer en Waterstaat, de heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Hilversum, 8 februari 2022.

Geachte heer Harbers,

Als *de* vertegenwoordigers van de General Aviation (verder: 'GA') in Nederland willen wij uw aandacht vragen voor een bij ons levende zorg. Met deze brief willen wij specifiek ingaan op dreigende ontwikkelingen rondom vliegveld Hilversum. Die ontwikkelingen zullen zonder enige twijfel de langetermijnvisie van de landelijke overheid fnuiken om overeenkomstig de nieuwe Luchtvaartnota een gedegen nationaal luchthaven- en luchtvaartsysteem tot stand te brengen.

De directe aanleiding voor het schrijven van deze brief is dat lokale politieke partijen een voorstel hebben gedaan tot het bouwen van huizen op en direct naast vliegveld Hilversum. Dat zou de sluiting van het vliegveld tot gevolg hebben. Of het zover zal komen, is op het moment van schrijven nog onzeker, maar de dreiging is voor ons te groot om stil te blijven zitten.

De huidige onzekere situatie brengt met zich mee dat men zeer terughoudend zal zijn om nog verder in het vliegveld te investeren. Daarmee komt een belangrijke functie die aan de GA is toebedeeld, namelijk die van 'living lab' voor de verduurzaming van de luchtvaart, onder zeer grote druk te staan.

Waarom is Vliegveld Hilversum van groot belang voor de Nederlandse luchtvaart?

- Het is het enige GA-vliegveld in de Randstad waar verschillende luchtvaartactiviteiten plaats (kunnen) vinden;
- Door de centrale ligging is Hilversum een centraal knooppunt tussen de GA-luchthavens in Nederland. In het noorden de vliegvelden Middenmeer, Texel, Ameland, Drachten, Eelde, Oostwold, Stadskanaal en Hogeveen, in het zuiden de vliegvelden Midden-Zeeland, Seppe en Budel en in het oosten Teuge en Twente;
- Door de centrale ligging is Hilversum als uitwijkhaven van levensbelang in noodsituaties en in plots verslechterende weersomstandigheden, met name voor vluchten in ongecontroleerd luchtruim (het meest in de nabijheid liggende vliegveld, Schiphol, is om meerdere redenen geen alternatief);
- Door het ontbreken van alternatieven in/nabij de Randstad, voorziet vliegveld Hilversum voor een groot achterland in een behoefte;
- Hilversum faciliteert niet alleen haar eigen 1200 actieve vliegers en luchtporters, maar dient ook het klein-zakelijk verkeer en politie-, ambulance- en inspectievluchten;



- Hilversum voorziet in vliegopleidingen (niet alleen als thuisbasis, maar ook als (navigatie)bestemming voor aspirant piloten komende van andere vliegvelden);
- Hilversum maakt op dit moment deel uit van een eerste netwerk van (nu nog) 5 vliegvelden (met elektrische laadfaciliteiten) waartussen elektrische vluchten kunnen plaatsvinden. Voor de verduurzaming van de luchtvaart speelt vliegveld Hilversum, ook weer vanwege de centrale ligging, een cruciale rol. Elektrisch aangedreven vliegtuigen hebben een beperkte actieradius. Dat heeft alles te maken met de huidige capaciteit van de batterijen. Vliegvelden kunnen dus alleen door elektrisch aangedreven vliegtuigen met elkaar worden verbonden, wanneer deze niet te ver uit elkaar liggen. Via Hilversum kunnen vliegvelden in het noorden en oosten van het land worden verbonden met vliegvelden in het zuiden en westen van het land. Zonder Hilversum zal alle elektrische verkeer op korte en middellange termijn omgeleid moeten worden via luchthavens van nationaal belang. Het wegvallen van Hilversum is niet alleen een zeer ernstige terugval in de ontwikkeling van elektrische luchtvaart, maar ook de aantrekkelijkheid om te elektrificeren.

In discussies over het voortbestaan van vliegvelden worden klimaatdoelstellingen en sinds enige tijd ook de woningnood betrokken. De toegevoegde waarde van een vliegveld wordt afgezet tegen de noodzaak om klimaatdoelstellingen te halen of de woningnood het hoofd te bieden. Deze discussies vinden op lokaal niveau plaats. In de discussie wordt alleen het lokale vliegveld in aanmerking genomen en niet de luchthaveninfrastructuur in zijn geheel (met alle genoemde functies).

Wij hebben er begrip voor dat acties worden ondernomen om aan de woningnood in Nederland het hoofd te bieden. Echter, wij willen voorkomen dat in dat verband een vliegveld als Hilversum, dat meer dan 80 jaar van grote betekenis is geweest, niet alleen voor de luchtvaart, maar ook voor de regio, wordt opgeofferd. De woningnood is van tijdelijke aard. Het sluiten van een vliegveld is van blijvende aard. Aanvaardbare alternatieven zijn er niet en worden ook niet geboden. Zowel voor huisvesting als voor het luchthaven- en luchtvaartstelsel in Nederland is op landelijk niveau een lange termijnvisie gewenst.

Wij vertrouwen erop dat wij hiermee onze zorg voor u inzichtelijk hebben gemaakt. Het streven naar een robuuste langetermijnvisie op basis van de Luchtvaartnota zal voorkomen dat er tegenstrijdige belangen ontstaan tussen de diverse bestuurslagen, rust en vertrouwen in de sector brengen en onzekerheden wegnemen in de samenleving.

Uiteraard zijn wij gaarne bereid onze visie verder toe te lichten.



Met vriendelijke groet,

Namens de sectororganisaties,

Koninklijke Nederlandse Vereniging voor
Luchtvaart (KNVvL)
Maarten Haverkamp (voorzitter)

Netherlands Association of Commercial Aviation
(NACA)
Tom van der Meulen (voorzitter)

Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA
Netherlands)
Mark Rademaker (president)

Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NvL)
Jan Voeten (voorzitter regionale luchthavens)

Platform Duurzaam Vliegen
Tim ten Velde

c.c.: Bestuur KNVvL, Bestuur NvL, Bestuur AOPA, Bestuur NACA, Bestuur Platform Duurzaam
Vliegen, Bestuur Stichting Vliegveld Hilversum, Gedeputeerde Luchtvaartzaken Provincie
Noord Holland