



DC Vastgoed / Ontwikkelingsmaatschappij Ter Sype C.V.
Leeuwenbrug 109
7411 TH Deventer
T.a.v. Dhr. K. Parie en Dhr K. van Aalsburg

C.c.

- College van B&W en leden van de Gemeenteraad Wijdmeren
- College van B&W en leden van de Gemeenteraad Hilversum
- De Gedeputeerde van de Provincie NH en betrokken ambtenaren luchtvaart
- Fracties van Provinciale Staten van de Provincie Noord Holland
- De leden van de Commissie Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (CRO-H)
- Het bestuur van Vereniging Welzijn van Veen naar Zand
- Bestuur Nederlandse Vereniging van Luchthavens (NVL)
- Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL)
- Aircraft Owners & Pilots Association The Netherlands (AOPA)
- Netherlands Association of Commercial Aviation (NACA)
- De gebruikers van vliegveld Hilversum (via website www.ehvh.nl Nieuws)
- Alle andere belanghebbenden en belangstellenden (via website www.ehvh.nl Nieuws)

Hilversum, 24 januari 2025

Geachte Heer Parie,

Bij deze ontvangt u een schrijven van het Bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum (SVH) inzake de ontwikkeling door DC Vastgoed van een woon- en werk gebied op Ter Sype in de Gemeente Wijdmeren.

Wij vertegenwoordigen met onze Stichting ongeveer 1.200 vaste gebruikers van vliegveld Hilversum, die veelal zijn verenigd in clubs en bedrijven. Wij zorgen voor een veilige luchthaven die ook bereikbaar is voor zeer diverse (internationale) bezoekers en hulpdiensten. Vliegveld Hilversum is een onmisbare schakel in het netwerk van Nederlandse regionale luchthavens, zeker als het gaat over de opkomst van elektrisch vliegen met nu nog korte vliegduur.

Vliegveld Hilversum staat voor recreatie, werkgelegenheid, bereikbaarheid door de lucht en vooral ook voor veiligheid voor luchtvaartgebruikers. Het stelsel van 3 start- en landingsbanen is na 1938 tot stand gekomen, het geeft de mogelijkheden om gronderosie van de grasbanen te voorkomen en om de geluidsdruk te spreiden. Het vliegveld heeft de unieke mogelijkheid om gelijktijdig zweefvliegtuigen en motorvliegtuigen te accommoderen op parallelle banen. Het vliegveld heeft zeer veel draagvlak in Het Gooi, jaarlijks worden er zo'n 100.000 tot 150.000 recreatieve bezoekers ontvangen, die gelukkig steeds meer op de (elektrische) fiets komen. Er moet ook op vliegveld Hilversum geld worden verdiend om de exploitatiekosten te dekken, vliegveiligheid te waarborgen en arbeidsplaatsen te behouden.



Het probleem

Een omvangrijke woon- en werkwijk zoals u die heeft getekend in uw voorlopig schetsontwerp gaat gewoonweg niet samen met onze operationele start- en landingsbaan in de richting 12-30. Er zal een sterke toename zijn van het aantal gehinderden voor wat betreft de ervaren geluidsdruk en een beleving van onveiligheid op dagen dat baan 12-30 in gebruik is. Dat zou het toekomstige gebruik van onze baan 12-30 kunnen beperken.

Daarnaast wordt de daadwerkelijke veiligheid voor vliegers (piloten en hun passagiers) aanzienlijk verminderd omdat er vlak na de start op baan 30 (en vlak voor de landing op baan 12) door het volbouwen van Ter Sype met (ook hoge) bebouwing geen enkele plaats meer is om daar veilig aan de grond te komen (en geen bebouwing te raken). Denk bijvoorbeeld aan een EFATO (Engine Failure After Take Off), een procedure die in iedere vliegopleiding wettelijk wordt geoefend. Een nuchtere constatering; een vliegtuig in nood zal nooit precies landen in de (gestileerde) contour waar de wetgever een extern veiligheidsrisico met de kans van 10^{-6} of 10^{-5} is getekend. Als er ooit een naar incident met een vliegtuig plaats vindt in het volgebouwde Ter Sype, dan is o.i. duidelijk wat er zal gebeuren met de publieke opinie.

U implementeert dus als het ware een geluidsprobleem en een externe veiligheidsrisico voor toekomstige bewoners en voor piloten en hun passagiers zonder het daarover te hebben in uw plannen.

Vliegveld Hilversum heeft drie start- en landingsbanen nodig vanwege gronderosie, ook na perioden van heftige regenval of lange droogte, en om motorvliegers en zweefvliegers parallel te kunnen laten opereren. U biedt op geen enkele wijze een operationele oplossing of compensatie. Conform het bestemmingsplan van de grondeigenaar Gemeente Hilversum mogen wij geen oppervlakteverhardingen toepassen. Aan het luchthavenbesluit van ons bevoegd gezag, de Provincie Noord Holland, kunnen wij natuurlijk zelfstandig ook helemaal niets veranderen.

Communicatie

Wij hebben het afgelopen jaar twee keer informeel contact gehad met u en de heer Van Aalsburg. Deze bijeenkomsten verliepen o.i. qua persoonlijk contact prettig. Er konden door u tijdens deze bijeenkomsten echter nog geen ontwerpschetsen van uw plannen worden getoond. Deze schetsen hebben wij dus pas voor het eerst gezien tijdens de door u georganiseerde inloopbijeenkomst op maandagavond 18 november 2024 in het clubhuis van de Hyline Club. Wij hebben daar geconstateerd dat er in uw publieke communicatie minder dan minimale aandacht wordt besteed aan de aanwezigheid van vliegveld Hilversum. Vragen hierover werden door de aanwezige vertegenwoordigers van Ter Sype afgedaan met *“dat weten de mensen die hier komen wel”*. Wij vatten uw communicatie zeker niet op als participatie in het kader van de omgevingswet.

Wij hebben u telkenmale beargumenteerd aangegeven dat wij, de operator van vliegveld Hilversum, de door u voorgelegde plannen onmogelijk, onveilig en ongewenst vinden. U heeft in uw planvorming niets gedaan met onze suggesties en feedback. Integendeel, het plan is alleen maar omvangrijker en hoger geworden. Dat heeft naar wij begrijpen te maken met het verdienmodel van een commerciële projectontwikkelaar. De maatschappelijke functie en de belangen van de not-for-profit Stichting Vliegveld Hilversum zijn echter in het geheel niet meegenomen in uw plannen. Met andere woorden *“we agree to disagree”*.



De Provincie Noord Holland heeft eerder in de Toelichting Verordening Luchthavenbesluit Hilversum uit 2014 geschreven: *“Om mogelijke hinder door nabijheid van Luchthaven Hilversum te beperken, wordt door de gemeente en de ontwikkelaar in de planvorming en communicatie richting toekomstige bewoners dan ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van Luchthaven Hilversum in de directe omgeving.”* Wij hebben moeten constateren dat u zowel op de informatieavond als op uw website www.terstype.nl minder dan minimale informatie geeft over de aanwezigheid van vliegveld Hilversum.

Daarmee komt het op ons over alsof u een maximaal ontwikkelplan in de publieke arena deponert en via de rechter gaat onderzoeken wat er te zijner tijd van uw vergunningsaanvraag overblijft. U neemt aan dat de nieuwe omgevingswet u meer mogelijkheden biedt en wenst dit te toetsen, vlak voordat de Gemeente Wijdmeren fuseert met de Gemeente Hilversum. Op zijn Hollands gezegd: *“voor het scheiden van de markt gaat de knuppel zo hard mogelijk in het hoenderhok”*. Om na circa 45 jaar grondbezit nog één keer te kijken of de grondpositie maximaal winstgevend kan worden uitgebaat. Wij voorzien een kostbaar juridisch traject tot en met Raad van State. Tegen die tijd bestaat de Gemeente Wijdmeren waarschijnlijk al niet meer zelfstandig.

Ter Sype heeft o.i. zoveel maatschappelijke en financiële gevolgen voor de Gemeente Hilversum (waaronder bijvoorbeeld de toename van wegverkeer en de kosten van infrastructuur) dat wij een zienswijze zullen indienen om het ontwikkelplan Ter Sype te laten rusten tot ná de Gemeentelijke fusie, voorzien 1 januari 2027.

Omgevingswet

De kwaliteit van de leefomgeving verdient ook in de planvorming volop uw aandacht, die het nu niet heeft gekregen. Bij het vaststellen van het omgevingsplan moeten gemeenten voldoen aan regels over bijvoorbeeld externe veiligheid en gecumuleerd geluid. Enerzijds moeten ze in het omgevingsplan een grenswaarde in acht nemen voor het plaatsgebonden risico. Anderzijds mag het aantal geluidgehinderden niet toenemen, dat wordt ook bewaakt door de Commissie Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (CRO-H).

Het bestemmingsplan Ter Sype kent een zeer lange geschiedenis. Al zo'n 45 jaar wil Lithos c.q. DC-Vastgoed c.q. Ontwikkelingsmaatschappij Ter Sype C.V. hier een bouwplan realiseren. Plannen die in de afgelopen circa 45 jaar tot op heden vruchteloos zijn geweest; de reden hiervoor is, dat Ter Sype direct grenst aan vliegveld Hilversum. Daarin is er helemaal niets veranderd. Op vliegveld Hilversum wordt nog steeds gevlogen zoals altijd, altijd geheel binnen haar bevoegdheden en met volledige certificering door ILT Afdeling Luchtvaart.

Natuurlijk is er een grote noodzaak tot het bouwen van meer woningen in Nederland, maar dat is op zich geen reden om de historisch en democratisch opgebouwde gebruiksrechten van vliegveld Hilversum zomaar te schenden. En de historisch gegroeide en geaccepteerde balans in spreiding van geluid te verstoren.

U heeft de Gemeenteraad van Wijdmeren aangegeven: *“De (nieuwe) Omgevingswet schept mogelijkheden voor veel woningen en een beetje bedrijvigheid”*. Wat ons betreft is er echter helemaal niets veranderd in de feiten, op het vliegveld wordt nog gevlogen zoals altijd en de omgeving is nog steeds groen en ongerept. De ster van Loosdrecht is daardoor nog intact en er staat geen hoogbouw tussen Natura 2000 gebieden.



Exploitatie Vliegveld Hilversum

Vliegveld Hilversum is er voor circa 1.200 luchtsporters (motorvliegers, zweefvliegers en parachutisten), voor hulpdiensten (traumahelikopter, politie), inspectievluchten (wegennet, spoornet, elektriciteitsleidingen) en voor zakelijke bezoekers uit binnen- en buitenland. Het is een onmisbare schakel in de transitie naar elektrisch vliegen, om korte vluchten te kunnen faciliteren in het netwerk van Nederlandse vliegvelden. Vliegveld Hilversum is het enige vliegveld voor de *general aviation* tussen Breda en Apeldoorn, dus ook onmisbaar voor veiligheid van piloten in geval van een uitwijk door slecht weer of een technische storing. Vliegveld Hilversum staat ook voor recreatie, toerisme, werkgelegenheid, infrastructuur, verduurzaming en primair de vliegveiligheid.

Er wordt gevlogen vanaf drie grasbanen (dus 6 richtingen). Het afwikkelen van alle verkeersbewegingen op slechts twee grasbanen is niet mogelijk vanwege erosie van de kwetsbare grasmat en situaties met stevige crosswind (een vliegtuig moet immers zoveel mogelijk tegen de wind in landen en starten).

Oppervlakteverhardingen zijn niet toegestaan volgens het bestemmingsplan van de Gemeente Hilversum. Indien ooit vanwege een stroom van nieuwe klachten door toekomstige bewoners van Ter Syde het gebruik van één van de banen onder druk komt te staan, zou die kunnen leiden tot een niet meer houdbare financiële exploitatie van het vliegveld. U begrijpt dat Bestuur SVH zorg dient te dragen voor de continuïteit van haar vliegveld en daarom alle ontwikkelingen die haar continuïteit kunnen bedreigen nauwgezet volgt en daartegen ageert.

Veiligheid voor mensen op de grond

Vliegen is veilig, maar als het fout gaat in de lucht dan zijn de gevolgen vanwege de derde dimensie meestal groter. Statistisch gezien zijn de start en landing de meest kritische fasen van de vlucht. Er wordt om die reden wettelijk voor ieder vliegveld voor iedere start- en landingsbaan plaatsgebonden risicocontouren aangegeven. Die risicocontouren geven beperkingen m.b.t. de ruimtelijke ordening. Dat zijn door de overheid aangegeven waarschijnlijkheden (met een kans van 10^{-6} en 10^{-5} dat er in een bepaald afgebakend gebied iets fout gaat, de "gestileerde risicocontour"). De werkelijk is echter altijd anders dan een standaard statistische kans van de overheid (op basis van een norm m.b.t. externe veiligheid die ooit landelijk is vastgesteld).

Een woon- en werkwijk bouwen in het gebied vlak achter een startbaan (cq. vlak voor een landingsbaan) is de goden verzoeken. Als het ooit fout gaat met een EFATO (*Engine failure After Take Off*) is het gelijk goed raak voor de inzittenden van het vliegtuig en de bewoners van een huis of appartement.

Veiligheid voor piloten en passagiers

Wij lezen op uw site: *"Het grootste deel van de woningen zal grondgebonden zijn en uit 1 of 2 bouwlagen bestaan met een optopping of kap in een derde laag, zoals ook in het bestaande dorp. Een kleiner deel wordt in een aantal appartementengebouwen voorzien, meer centraal in de wijk. Dat zal variëren van 4 lagen – hetgeen is toegestaan – tot wellicht 6 lagen waar dat stedenbouwkundig mogelijk is maar uiteraard zal dat nog met de gemeente worden besproken."*

Het behoeft geen betoog dat wij het bouwen tot wellicht of 6 lagen bebouwing in het directe verlengde van een start- en landingsbaan een zéér gevaarlijk en daarom onacceptabel idee vinden.



Ook de veiligheid van piloten en hun passagiers moet immers worden gewaarborgd. Een groot deel van de vluchten op vliegveld Hilversum zijn lesvluchten, er moet in de vliegopleiding wettelijk verplicht een aantal solo-uren worden gemaakt door de leerling, die dan de enige inzittende is van het vliegtuig. Leerlingen hebben natuurlijk nog weinig ervaring.

Wij zijn geschrokken van uw plannen. Er wordt namelijk op geen enkele manier rekening gehouden met de veiligheid van piloten. Een verplichte "Runway End Safety Area" wordt volgepland met waterweg en bomen, er wordt hoge bebouwing gepland, de bouwplannen houden geen enkele rekening met de daadwerkelijke vluchtbanen (zie luchtverkeerscircuit 12-30 van Vliegveld Hilversum op de Visual Approach Chart in de bijlage). De marges voor piloten (ook bij slecht zicht, harde wind of turbulentie boven bebouwing) worden dus zodanig klein dat het onheil over de veiligheid van luchtvaarders wordt afgeroepen. U beoordeelt de bijlagen van het Luchthavenbesluit met beperkingen alleen gezien vanuit de ruimtelijke ordening op de grond.

Geluidsdruk baan 12-30

De situatie bij landing en takeoff baan 12-30 inzake geluid is (zie ook het kaartje in de bijlage):

- **Takeoff op baan 12:** zal relatief weinig geluidsdruk voor Ter Sype betekenen, maar het volle vermogen van startende vliegtuigen zal zeker te horen zijn. Ook omdat in deze situatie "de wind het geluid meedraagt richting Ter Sype".
- **Landing op baan 12:** vliegtuigen zullen op het eindnaderingsbeen (final leg) op lage hoogte over Ter Sype vliegen. Als vliegtuigen wat te laag zitten op final of doorzakken door turbulentie of windvlagen dient er door de piloot extra gas worden bijgegeven boven Ter Sype, wat natuurlijk motorgeluid met zich brengt. Er is overigens wettelijk geen verplichte minimale vlieghoogte in het luchtverkeerscircuit tussen het aanvangen van het eindnaderingsbeen (final baan 12 op minimaal 300 voet) en de landingsbaan (vliegveld Hilversum ligt op een hoogte van 3 voet). We gaan de veiligheidssituatie inzake de vliegbaan op final in relatie tot de veiligheid voor luchtvaarders en bewoners ter beoordeling voorleggen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport, afdeling Luchtvaart.
- **Takeoff op baan 30:** opstijgen en wegvliegen van de startbaan dient binnen de grenzen van het luchtverkeerscircuit plaats te vinden als de prestaties van het vliegtuig dit toelaten én de piloot bekend is met de lokale procedures (d.w.z. direct na de take off een flauwe klimmende bocht naar links over de sportvelden). Hierdoor wordt er dus geluidsdruk op Nieuw Loosdrechtsdijk voorkomen; de overheid geeft dus aan dat het belangrijk is om geluid te voorkomen op een plaats die nog verder ligt dan geheel Ter Sype. Straight outs (wegvliegen in het verlengde van baan 30, recht over Ter Sype en de Nieuw Loosdrechtsdijk) zijn ook toegestaan als de piloot niet bekend is met de lokale procedures, en wanneer de prestaties van het toestel of overige omstandigheden dit gebieden.
- **Landing op baan 30:** zal o.i. geen geluidsdruk voor Ter Sype betekenen. Behalve als het een *Touch & Go* (doorstart) of afgebroken landing betreft, zie dan bij Takeoff op baan 30.

Geluidsoverlast en het creëren van klachten

Het ontwikkelen van een woonwijk op Ter Sype gaat met zekerheid leiden tot klachten van toekomstige bewoners. Met enig gezond verstand ontwikkel je gewoonweg geen woon- en werkgebied recht onder de start- en landingsbaan van een actief vliegveld. Je veroorzaakt daarmee



een toekomstige stroom van klachten die je niet via een juridisch kettingbeding kunt beperken (“*U bent als toekomstige bewoner bekend met de aanwezigheid van Vliegveld Hilversum en u verklaart dat u nooit een klacht zal indienen*”). De Provincie Noord Holland heeft een Commissie Regionaal Overleg Vliegveld Hilversum (CRO-H) in het leven geroepen om klachten in goed overleg te bespreken, te analyseren en indien mogelijk te reduceren. Het geluidsniveau per baan in relatie tot het toegestane quotum (grenswaarden op handhavingpunten in Lden) worden gemeten, gerapporteerd en besproken met belangenbehartigers, zijnde omwonersvertegenwoordigers, wethouders en natuurorganisaties. Vliegveld Hilversum opereert binnen de quota. Deze dialoog in CRO-H werkt al jaren effectief en naar tevredenheid.

Als bestuur van de Stichting Vliegveld Hilversum voeren wij een actief beleid om het gedrag van piloten te beïnvloeden; vermijd zoveel als mogelijk is het vliegen over dorpen en steden en houd je altijd aan de regels qua vlieghoogtes. Dat noemen wij *Maatschappelijk Verantwoord Vliegen*. Mede hierdoor ontvingen wij over vliegveld Hilversum in het hele jaar 2024 in totaal slechts 13 klachten. Dat is ongekend weinig voor een regionaal vliegveld en daar zijn wij trots op. Waar wij echter niets aan kunnen veranderen is de route van een vliegtuig vlak ná de start en de route vóór de landing. Die routes worden bepaald door luchtvaartwetgeving en autoriteiten als de Landelijke Verkeersleiding Nederland en de Inspectie Leefomgeving en Transport Afdeling Luchtvaart. Gezien de historisch bepaalde vorm en locatie van het luchthaventerrein kan daar ook niet zomaar in geschoven worden. Een woon- en werkwijk bouwen binnen de grenzen van de luchtverkeersgebieden (circuits) van Vliegveld Hilversum vinden wij geen goed plan.

Er is ook een landelijke gedragscode voor de kleine luchtvaart van brancheorganisaties KNVvL en AOPA. Deze landelijke gedragscode kan worden aangemerkt als aanvulling op alle wettelijke plichten en reglementen die voor de luchtvaart zijn vastgesteld. Hierin staat onder andere opgenomen: “*Bij de planning en tijdens de vluchtuitvoering zullen de volgende gebieden in principe zoveel als mogelijk worden vermeden: aaneengesloten bebouwing en verzamelingen van mensen.*” Het behoeft geen verder betoog dat bouwen op Ter Sype onverenigbaar is met maatschappelijk verantwoord vliegen van de gedragscode.

Provinciaal beleid

De Provincie Noord Holland heeft aangegeven dat Ter Sype niet mag leiden tot een beperking van de activiteiten op vliegveld Hilversum. Veel provincies hebben beleid geformuleerd dat (vergunningaanvragen voor) nieuwe vliegvelden of tijdelijke en uitzonderlijke gebruiksontheffingen (TUG) voor de luchtvaart niet binnen een straal van 500 meter vanaf woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing worden afgegeven. Dat heeft een reden: beperking van geluidsoverlast en beperking van veiligheidsrisico's om burgers te beschermen. Wij nemen dus aan dat dit dus andersom óók het geval is; geen omgevingsvergunning geven aan woon- en werkwijken binnen een straal van 500 meter vanaf een bestaand vliegveld. Vanaf landingsbaan 12-30 tot het uiterste hoekje van grondgebied Ter Sype is het ongeveer 675 meter lang.

Hierbij moet worden aangetekend dat het niet de overheid is die bepaalt of normeert dat individuele burgers geluid van vliegtuigen als hinderlijk of onveilig mogen ervaren. Dat bepalen burgers namelijk helemaal zelf. De geluidsgrenzen in het luchthavenbesluit geven beperkingen ten aanzien van de ruimtelijke ordening, maar geven geen enkele indicatie over de beleving van toekomstige individuele bewoners van Ter Sype.



Waterbedeffect

De afgelopen decennia zijn er mensen geweest die een huis hebben gekocht in de directe nabijheid van de luchtverkeerscircuits van vliegveld Hilversum, die zich tot onze spijt hebben ontpopt tot veelklager. Namen en adressen zijn bekend bij onze Havenmeester. Helaas kunnen we daar als Bestuur SVH weinig aan doen. Mochten er ooit beperkingen komen op baan 12-30 door de maatschappelijke krachten, lees toekomstige bewoners die geluidshinder ervaren of een gevoel van onveiligheid krijgen, dan zou het vliegverkeer over de resterende twee banen van vliegveld Hilversum dienen te worden afgewikkeld. Die twee banen kunnen dan in natte of juist droge tijden kapot worden gevlogen, wat leidt tot verzanding, kuilen en plaspvorming. Die onveiligheid kan leiden tot het afkeuren van een baan door de inspecteurs van ILT. En dan ben je dus alleen nog een weiland, maar geen vliegveld meer.

Naast grote beperkingen voor het zweefvliegen (die zeer afhankelijk zijn van een *upwind* operatie), zal een en ander ook leiden tot een toename van geluid in de twee resterende luchtverkeerscircuits. Bijvoorbeeld over Hollandse Rading, de Hoorneboegse Heide of Hilversum Zuid. Dit “waterbedeffect” kan leiden tot een verminderde acceptatie van het vliegveld bij omwonenden (bijvoorbeeld Hollandsche Rading of Hilversum Zuid) en kan daarmee haar continuïteit bedreigen.

Er is nog een ongewenst effect en dat is dat de start- en landingsbanen in het luchthavenbesluit zogeheten handhavingspunten kennen die een “geluidsquotum” hebben; grenswaarden voor de geluidsbelasting. De handhavingspunten zijn bedoeld om geluid van vliegverkeer te spreiden over de banen, natuurlijk altijd met inachtneming van de windrichting en de vliegveiligheid. Al het vliegverkeer over twee resterende banen afwerken zou leiden tot operationele beperkingen voor vliegveld Hilversum (bijvoorbeeld: “vroegtijdige sluiting van een baan ergens in het vliegjaar wegens een vol quotum”).

Natuur

Ontwikkeling van Ter Sype betekent veel voor de leefomgeving van mens en dier. Dankzij het bestaan van vliegveld Hilversum (sinds 1938) is de gemeentelijke grond ten zuiden van de Hoorneboegse Heide nooit volgebouwd met huizen of een industrieterrein. Vliegveld Hilversum heeft daarmee altijd bijgedragen aan behoud van de historische gronden. Het gebied van Ter Sype maakt deel uit van de unieke “Ster van Loosdrecht” die doorloopt richting het vliegveld en bevindt zich aan de rand van Natura 2000 gebied.

Ontsluiting over de weg

Door realisatie van Ter Sype zal er een grote toename van verkeersstromen te verwachten zijn over Rading, Tjalk, Noodweg, Loosdrechtseweg (naar Hilversum), Utrechtseweg en Tolakkerweg (door Hollandsche Rading sluipen naar Utrecht) en zuidelijke ringweg Diependaalselaan (richting N201 naar Amsterdam of A27 naar Utrecht). Vliegveld Hilversum is in die zin een belanghebbende omdat er nu al onveilige verkeerssituaties ter hoogte van onze inrit op Noodweg 49 voorkomen. In de spits is het nu al bijna onmogelijk om de Noodweg op te draaien vanwege een continue stroom van verkeer die veelal te hard rijdt. Door verkeerscongestie in de omgeving zijn er zeer regelmatig gebruikers van het vliegveld te laat op hun (vlieg-)afspraak.



Samenvattend

Wij kunnen ons in het geheel niet vinden in de door u gepresenteerde plannen. Dat heeft de volgende hoofdredenen:

- U heeft in uw schetsontwerp **geen rekening gehouden** met vliegveld Hilversum en onze bezwaren. U heeft de door ons gegeven suggesties in het geheel niet verwerkt. Daarmee houdt u geen rekening met het belang van de operator van Vliegveld Hilversum en daarmee van de (inter-) nationale luchtvaart.
- U geeft geïnteresseerden via uw communicatiekanalen (informatieavond, website, informatieborden) **minder dan minimale uitleg** over de aanwezigheid van vliegveld Hilversum als directe buur. U geeft geïnteresseerden geen informatie over geluid van vliegtuigen en de externe veiligheidsrisico's.
- U gaat er van uit dat de nieuwe omgevingswet “meer mogelijk maakt”, terwijl de feitelijke situatie **niet veranderd is** sinds heel lang geleden.
- De onveiligheid van piloten en hun passagiers en van toekomstige bewoners/gebruikers van Ter Syde wordt vergroot omdat risico's toenemen. U vergeet consequent het onderwerp “**veiligheid voor piloten en hun passagiers**” te benoemen, maar ook dit is een belangrijk onderwerp in de planfase en de vergunningsfase. Marges inzake veiligheid die nodig zijn voor piloten en mensen op de grond zijn onvoldoende aanwezig:
 - o Sowieso is huizen bouwen onder het start- cq. eindnaderingsbeen van een operationeel vliegveld met gezond verstand natuurlijk een zeer slecht plan.
 - o Geen *Runway End Safety Area* (RESA) in acht genomen die aan de eisen van veiligheid, want minimaal ingetekend en vervolgens volgebouwd met obstakels/bomen en een waterweg.
 - o Hoge gebouwen op final leg (eindnaderingsbeen baan 12) en takeoff leg (startbeen baan 30).
- Ter Syde gaat **met zekerheid veel geluidshinder geven** voor toekomstige bewoners. U creëert daarmee toekomstige klagers en oppositie tegen het vliegveld, die de exploitatie kan ondermijnen zonder dat er alternatieven zijn of nagedacht is over überhaupt welke compenserende maatregel dan ook. De last inzake de afhandeling van geluidsklachten van toekomstige bewoners van Ter Syde (individueel en via bewonersverenigingen) wordt door u volledig bij de Stichting vliegveld Hilversum neergelegd.
- Er is in uw schetsontwerpen **geen rekening gehouden** met de feitelijke toegestane vliegbanen bij het opstijgen vanaf baan 30 (over de sportvelden en straight out).
- U veroorzaakt **maatschappelijke lasten** die “buiten uw begroting” vallen:
 - o Mogelijke vergroting van geluidsdruk op andere plaatsen (waterbedeffect)
 - o Toename van wegverkeer en daarmee van verkeersonveiligheid
 - o Verstening van de natuur, horizonvervuiling door hoogbouw
 - o Kosten van infrastructuur op grondgebied van de Gemeente Hilversum
- U plaatst wonen in de publieke arena **in concurrentie met** vliegen. Het vliegveld kan echter geen kant op, maar er zijn o.i. zeker mogelijkheden om elders te bouwen. Maar daar heeft u waarschijnlijk geen historisch verworven grondpositie.
- Met dit alles vermindert u de **toekomstige exploitatiemogelijkheden** van de Stichting Vliegveld Hilversum.

Wij zullen bij de Gemeente Hilversum een zienswijze indienen dat wij het verstandig achten (vanwege vliegveldoperaties, alle maatschappelijke lasten alsmede de onzekere financiële



consequenties voor de Gemeente Hilversum) om de planvorming Ter Sype pas voort te zetten ná de aanstaande gemeentelijke fusie met de Gemeente Wijdmeren.

Graag lichten wij u dit schrijven in een persoonlijk onderhoud aan u toe.

Met vriendelijke groet van Bestuur SVH,

Frits Barneveld Binkhuysen
Vincent Kager

Voorzitter Stichting Vliegveld Hilversum
Secretaris Stichting Vliegveld Hilversum



Stichting Vliegveld Hilversum (SVH)
Noodweg 49
1213 PW Hilversum



Luchtverkeerscircuit Vliegveld Hilversum - EHHV Visual Approach Chart Runway 12-30

Bron: Integrated Aeronautical Information Package (eAIP van LVNL) The Netherlands

Gebied Ter Sype is geel gemarkeerd.

