



Vliegbewegingen (1)

Tekst: Indira van 't Klooster > Beeld: Bert Kuijper

In 2009 draagt het Ministerie van Verkeer & Waterstaat de zeggenschap over kleine vliegvelden over aan de provincie waarin ze liggen. De besluitvorming wacht nog op akkoord van de Eerste Kamer, maar algemeen wordt ervan uitgegaan dat de *Regeling Burgervliegvelden* zal worden vastgesteld. Dat een ogenschijnlijke formaliteit grote gevolgen kan hebben, blijkt uit de ontwikkelingen rond Vliegveld Hilversum. Wethouder Roerig probeert greep te houden op de ruimtelijke ontwikkelingen rond een gebied waarin hij geen formele machtspositie heeft, maar wel belangen.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is niet geïnteresseerd in woningbouwplannen rond vliegvelden. Er zijn aanlegroutes en geluidscontouren, en als die nieuwbouw onmogelijk maken, dan bedenkt de initiatiefnemer maar een ander plan. Vanaf 2009 hebben provincies zowel zeggenschap over kleine vliegvelden als – via structuurvisies – over ruimtelijke regionale ontwikkelingen. Dan kan het gebeuren dat plannen die decennialang kansloos in een la liggen ineens actueel zijn. In de

De gemeente Hilversum zit tussen alle vuren in. Ook voor Hilversum zijn de extra woningen welkom, maar de verwachte toenemende geluidsoverlast boven Hilversum-Zuid zet kwaad bloed onder de bewoners.

jaren tachtig maakt de gemeente Loosdrecht *Plan ter Sype*, een uitbreidingsplan grenzend aan vliegveld Hilversum. De gemeente verkoopt de grond aan ontwikkelaar Lithos die de uitvoering voor haar rekening zal nemen. Maar omdat de geluidscontouren het plangebied ongeschikt maken voor bebouwing verdwijnt het idee al snel van tafel, al wordt het wel opgenomen als mogelijke woningbouwlocatie in het streekplan van de provincie Noord-Holland. In 2003 wordt het plan weer actueel. Er is een nieuwe manier van geluidsmeting én er is de *Regeling Burgervliegvelden* waarin is vastgelegd dat kleine vliegvelden in 2009 onder de verantwoordelijkheid van de provincies vallen. Nu is het wél mogelijk om *Ter Sype* te bouwen, mits één van de drie grasbanen vervalt. Het aantal vliegbewegingen kan echter gelijk blijven wanneer één van de twee overgebleven banen in asfalt wordt uitgevoerd.

Zodra dat plan bekend is, buitelen de partijen over elkaar heen. De provincie Utrecht is tegen, samen met een groot aantal Utrechtse gemeenten in de nabijheid van het vliegveld. Door de verschuiving van de landingsbanen wordt de geluidsoverlast rond Utrecht en boven het natuurgebied Westbroek/Noorderpark namelijk groter. Diverse natuurpartijen sluiten zich aan bij het verzet. Zij voegen aan de tegenargumenten nog toe dat 16.000 m² asfalt de ecologische hoofdstructuur die door het gebied loopt zal schaden. De provincie Noord-Holland en de gemeente Wijdmeren (voorheen Loosdrecht) zien het plan met belangstelling tegemoet. De woningen voorzien in een grote behoefte van inwoners in Loosdrecht en omgeving. Belanghebbende Lithos, grondeigenaar én in bezit van de bouwrechten, onthoudt zich wijselijk van elke inmenging. De gemeente Hilversum zit tussen alle vuren in. Ook voor Hilversum zijn de extra woningen welkom, maar de verwachte toenemende geluidsoverlast boven Hilversum-Zuid zet kwaad bloed onder de bewoners. Een laatste speler in het geheel is de Commissie Vliegveld Hilversum. In deze commissie hebben alle belanghebbenden zitting. Zij moeten in juni 2008 een advies uitbrengen aan de provincie Noord-Holland.

Voorafgaand aan de beslissing van de Hilversumse gemeenteraad over de aard van het advies aan de Commissie organiseert Museum Hilversum een debat. Tijdens deze drukbezochte discussieavond lopen de gemoederen hoog op. Voor- en tegenstanders, alle zeer goed geïnformeerd in deze toch wel technische discussie, roepen net zoveel vragen op als ze beantwoorden. Is de komst van zwaardere vliegtuigen wel of geen te verwachten gevolg van een verharde baan? Is het goed of slecht als het vliegveld helemaal zou verdwijnen? Heeft de

natuur wel of geen last van het asfalt? Neemt de geluidsoverlast een beetje of heel veel toe? Wat is de beoogde ruimtelijke kwaliteit van de woonwijk? Wethouder Ton Roerig, deze avond aanwezig, besluit het over een andere boeg te gooien. 'Na deze avond heb ik diverse gesprekken gevoerd met alle belanghebbenden. Mijn vraag was: wat is nou je echte zorg? Waar ben je echt bang voor? Dat blijkt te zijn dat het accepteren van de nieuwe vliegbaanordering en de verharde baan de poort open zet voor meer vliegbewegingen en zwaardere vliegtuigen. Misschien niet direct, maar wel op termijn.' De gemeenteraad wil onderzocht hebben waarom een verharde baan nodig is en gaat onder die voorwaarde akkoord met 'het streven naar een breed gedragen bestuurlijk akkoord waarbij de huidige situatie het uitgangspunt is voor verdere ontwikkelingen.' In dat akkoord moeten de condities worden benoemd waaronder de baanverharding en -draaiing wél kan plaatsvinden. Moet het aantal vliegbewegingen juist naar beneden worden bijgesteld? Zijn extra milieumaatregelen nodig? Dat alles kan worden vastgelegd in een akkoord waaronder alle betrokken partijen een handtekening zetten. 'Als er heel veel handtekeningen van belanghebbende partijen zonder veto-recht onder dit akkoord staan, is het in de toekomst wel heel moeilijk om de gemaakte afspraken te schenden. Dat garandeert niet voor honderd procent dat alles blijft zoals het is, maar het maakt het wel een stuk lastiger om het beleid te wijzigen in de toekomst', aldus Roerig.

Op 19 juni besluit de Commissie Vliegveld Hilversum dat het te vroeg is voor een definitief advies en stelt de beslissing uit tot begin 2009. Op dit moment wordt gewerkt aan drie parallele trajecten. De provincie maakt alvast een conceptbeschikking alsof ze nu al de baas is over het vliegveld; gemeente Wijdmeren maakt 'een MER-achtig document' voor *Ter Sype* waarin onder andere verkeersafwikkeling, natuur en luchtkwaliteit worden uitgewerkt; en de gemeente Hilversum neemt het voortouw in het ontwikkelen van een integrale gebiedsvisie (inclusief vliegveld) voor het hele gebied tussen Hilversum, de Loosdrechtse plassen en het stiltegebied in Utrecht. Alle partijen hebben inspraak in alledrie de trajecten, maar niet elk traject is voor elke partij even interessant. De gemeente Hilversum is bijvoorbeeld zeer

geïnteresseerd in de concept-beschikking vanwege de verwachte geluidsoverlast voor haar inwoners. Natuurpartijen hebben vooral aandacht voor de gebiedsvisie. Roerig: 'Ik hoop op een gebiedsvisie die kan onderbouwen dat de ecologische waarde van het totale groene gebied gelijk blijft of toeneemt ondanks baanverharding.'

Het klinkt allemaal prachtig. Op deze manier hebben allerlei belanghebbenden een stem in een kwestie waarover formeel alleen de provincie

'Als er heel veel handtekeningen van belanghebbende partijen zonder veto-recht onder dit akkoord staan, is het in de toekomst wel heel moeilijk om de gemaakte afspraken te schenden.'

zeggenschap heeft. De provincie is partij in de besluitvorming, maar formeel niet gebonden iets te doen met het advies van de Commissie. Toch heeft Roerig veel vertrouwen in de mogelijkheden van dit proces. 'Het is in de bestuurlijke praktijk gebruikelijk om adviezen waaraan je zelf meewerkt, ook op te volgen. Bovendien heb ik ervaring met een dergelijke aanpak in het Land van Wijk en Wouden en in de ILG-commissie Amstel, Gooi- en Vechtstreek. Op deze manier kunnen we veel invloed uitoefenen zonder formele zeggenschap.' En heeft hij de besluitvorming daarmee ook onder controle? 'Niet helemaal, het is een complex proces waaruit interessante resultaten kunnen ontstaan, maar dat kan pas achteraf worden beoordeeld.' Architectuur Lokaal houdt de ontwikkelingen in de gaten. Wordt vervolgd.

Informatie

Gemeente Hilversum
Ton Roerig
Wethouder Ruimtelijke Ordening
t.roerig@hilversum.nl
www.hilversum.nl

