

Vergaderjaar 2010–2011

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**Nr. 76**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 april 2011

De vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 7 februari 2011 de Luchtvaartnota behandeld (Kamerstuk 31 936, nr. 71). Tijdens dit debat heeft het lid Haverkamp vragen gesteld over de regionale luchthaven Hilversum en of in deze specifieke casus de RBML-filosofie gefaald heeft, dan wel geslaagd is. Om hier antwoord op te geven, heb ik de commissie toegezegd om de Kamer binnen twee maanden hierover te informeren. In deze brief geef ik invulling aan deze toezegging. Ten behoeve hiervan is er ambtelijk gesproken met de provincie Noord-Holland, de exploitant van de luchthaven Hilversum en de gemeenten Hilversum en Wijdemeeren.

Tijdens het debat is er ook gesproken over luchtruimgebruik rondom Hilversum en de betrokkenheid van de KNVvL. In antwoord hierop wil ik u mededelen dat de KNVvL reeds wordt betrokken bij besluitvormingsprocessen over luchtruimgebruik rondom Hilversum.

### **Achtergrond en aanleiding**

Met de nieuwe regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens («RBML»), die november 2009 van kracht is geworden, krijgen de provincies ten aanzien van burgerluchthavens van regionale betekenis de bevoegdheid te besluiten over de milieuruimte van de luchthaven en bijpassend ruimtelijk beleid.

Formeel gaat deze verantwoordelijkheid over naar de provincie vanaf het moment dat het Rijk voor die luchthaven een zogenaamde omzettingsregeling op basis van RBML heeft genomen. Immers, voor de kleinere luchthavens geldt dat de afwegingen die gemaakt moeten worden ten aanzien van de inpassing van een luchthaven in zijn omgeving, vooral regionale afwegingen betreffen. Zowel de lusten als de lasten vallen in de regio. De keus voor decentralisatie vloeit voort uit de visie van ook eerdere kabinetten op de gewenste bevoegdheidsverdeling tussen de diverse overheden: decentraal wat kan, centraal wat moet. Dit vormt ook

één van de pijlers van het huidige Regeerakkoord. Het beleid ten aanzien van veiligheid en het luchtruim blijft overigens een verantwoordelijkheid van het Rijk.

De luchthaven Hilversum is een aangewezen burgerluchthaven van regionale betekenis. Op dit moment is het Rijk nog bevoegd gezag, omdat de omzettingsregeling voor deze luchthaven nog niet genomen is. Het beperkingengebied dat aangeeft welke bebouwing wel en niet mogelijk is in de nabijheid van de luchthaven Hilversum is vastgesteld in de huidige aanwijzing en wordt 1-op-1 overgenomen in de omzettingsregeling. Voor de luchthaven Hilversum wordt de omzettingsregeling thans voorbereid om in de zomer van 2011 in werking te treden en dan krijgt de provincie Noord-Holland formeel het bevoegd gezag. Op dat moment ontstaat een nieuwe situatie, omdat de provincie een nieuw beperkingengebied kan vaststellen in het vóór 1 november 2014 te nemen luchthavenbesluit. Het is dan mogelijk dat dit nieuwe beperkingengebied afwijkt van het huidige beperkingengebied, waardoor nieuwe bebouwing wel of niet mogelijk wordt. Dit leidt tot de discussie, die op dit moment over de luchthaven Hilversum plaatsvindt.

De gemeente Wijdmeren wil in de nabijheid van de luchthaven Hilversum een nieuwbouwproject (Ter Sype) realiseren. De nieuwbouwlocatie ligt volledig binnen het huidige beperkingengebied van de luchthaven Hilversum en binnen deze zone mogen geen nieuwe geluidgevoelige objecten gerealiseerd worden. Met het nieuwe luchthavenbesluit is er wellicht wel bebouwing mogelijk. Een wijziging van de baanconfiguratie van de luchthaven Hilversum kan nog meer mogelijkheden bieden voor de bebouwing van het nieuwbouwproject Ter Sype. Dit is onderwerp van discussie in de regio en de uitkomst hiervan zal zich vertalen in het door de provincie Noord-Holland te nemen luchthavenbesluit.

### **Stand van zaken**

De betrokken partijen (onder andere gemeente Hilversum, gemeente Wijdmeren, provincie Noord-Holland, exploitant van de luchthaven en omwonenden) zijn met elkaar in gesprek over de mogelijkheden voor wijziging van de baanconfiguratie van de luchthaven Hilversum en de realisatie van het nieuwbouwproject Ter Sype in de commissie voor de milieuhygiëne voor het luchtvaartterrein Hilversum. Naar aanleiding van diverse gesprekken in deze commissie heeft de provincie Noord-Holland aan onderzoeksbureaus de opdracht gegeven om verschillende alternatieve baanconfiguraties te onderzoeken, waarbij uitgangspunt was dat zowel Ter Sype geheel realiseerbaar is als de huidige bedrijfsvoering van de luchthaven Hilversum niet tot weinig belemmerd wordt. Deze onderzoeken zijn uitgebreid besproken, maar dat heeft vooralsnog niet tot overeenstemming geleid tussen de betrokken partijen. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben in navolging hierop in januari 2011 jl. aangegeven dat het aan de belangrijkste partijen is om er samen uit te komen en dat wanneer de verschillende partijen alsnog overeenstemming bereiken over een baanwijziging waarbij het nieuwbouwproject gerealiseerd kan worden, zij bereid zijn mee te werken aan de realisatie.

### **Relatie met RBML-filosofie**

In deze specifieke casus zijn partijen met elkaar in gesprek over de lokale en regionale problematiek rondom de luchthaven Hilversum. Het betreft hier onderwerpen van lokaal en regionaal karakter en de betrokken partijen bevestigen het regionale karakter van de discussie. Dit is conform de gedachtegang, die de basis vormt voor de RBML. Helaas hebben de betrokken partijen nog geen overeenstemming bereikt. De gesprekken

zullen dan ook nog worden voortgezet. Dat past in de zorgvuldige afweging die de provincie Noord-Holland moet maken om uiterlijk in 2014 tot een luchthavenbesluit te komen. Overigens is ook het Rijk bij de voorbereiding van een luchthavenbesluit verplicht tot zo'n zorgvuldige belangenafweging.

Alles overziend kom ik tot de conclusie dat de RBML-wetgeving in deze casus uitwerkt, zoals deze bedoeld is. Regionale partijen maken een zorgvuldige eigen afweging over de inpassing van een regionale luchthaven in zijn omgeving. Dit gaat gepaard met de nodige discussies. Ik ben er van overtuigd dat het resulterende luchthavenbesluit een goede weerslag zal zijn van de uitkomsten van deze intensieve gesprekken. In mijn optiek is dit precies wat de RBML-wetgeving beoogde.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma