

# SOESTERBERG

## Van vliegbasis tot zweefvliegheide

Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen

Mei 2009



## Inhoudsopgave

---



- Inleiding
- Zeevliegen sinds 1946 op Soesterberg
- De ACvZ in 2008
- De huidige locatie
- Visie : van vliegbasis naar zeevliegheide
- Zeevliegen, recreatie en toerisme
- Zeevliegen en natuur
- Zeevliegen en luchtruim
- Zeevliegen in de Randstad
- De infrastructurele behoefte
- Er moet nog veel gebeuren

## Inleiding



Deze presentatie is samengesteld door het bestuur van de Amsterdamse Club voor Zeevliegen (ACvZ) met als doel om de inwoners van de in de omgeving van de vliegbasis liggende gemeenten aan te geven welke mogelijkheden er zijn om, als gevolg van het sluiten van de vliegbasis Soesterberg, het zweefvliegen vanaf de Soesterbergse vliegheide te continueren. Natuurlijk mogen ook andere belangstellenden kennis nemen van deze presentatie.

Het is van belang om bij de besluitvorming omtrent de toekomstige functie van het vliegbasisterrein een goed beeld te hebben van de visie die het bestuur heeft op toekomstige mogelijkheden, van het zweefvliegen als zodanig, hoe we nu gehuisvest zijn en wat we in de toekomst nodig hebben om te kunnen blijven zweefvliegen.

De ACvZ is de enige zweefvliegclub voor de "randstedeling" en inwoners van de Provincie Utrecht waar de zweefvliegsport, vanaf Soesterberg, in al haar facetten kan worden beoefend zonder beperkingen o.a waar het luchtruimgebruik betreft. De ACvZ voorziet hiermee duidelijk in een behoefte van "Het Westen" en van de omgeving. Het bewijs daarvan vormt een lange wachtlister voor nieuwe leden daar waar andere zweefvliegclubs moeite hebben hun ledenaantal op peil te houden.

Een ander en zeker geen onbelangrijk aspect in deze tijd, is het milieuvriendelijke karakter van wat ook wel de "groene luchtsport" wordt genoemd. De milieu- en geluidsbelasting van het zweefvliegen zijn bijzonder laag. Op diverse plaatsen in Nederland is bewezen dat zweefvliegen en natuurbeheer een uitstekende combinatie vormen. Derhalve in dit geval ook zeer goed inpasbaar in de gebiedsvisie Hart van de Heuvelrug van de provincie Utrecht.

Het zweefvliegen houdt daarnaast het commerciële luchtverkeer op grote hoogte boven de heuvelrug.

We staan ook even stil bij het maatschappelijk belang, sport, recreatie en toerisme in het kader van zweefvliegen. Zweefvliegen is geen elitaire sport maar voor iedereen betaalbaar. Vanuit recreatief oogpunt een speciale vorm van dagrecreatie waar velen plezier aan beleven uit de wijde omgeving. Vliegen heeft de mens altijd aangetrokken. Ook in die zin is ieder vliegveld een echte publiekstrekker waar velen een leuk dagje uit aan beleven. Vaak in combinatie met een fiets- of wandeltocht waarbij even uitgerust wordt op het terras onderweg om naar vliegtuigen te kijken. En wat te denken van de mogelijkheid om eens even mee te vliegen. Iets wat nu nog niet kan omdat het veld niet openbaar toegankelijk is.

Het sluiten van de vliegbasis kan worden gezien als directe bedreiging voor het voortbestaan van de ACvZ en het zweefvliegen op Soesterberg. Het bestuur ziet echter de sluiting als een uitdaging die veel mogelijkheden biedt. En niet alleen waar het de ACvZ zelf betreft maar ook waar het juist het publieke belang in al haar facetten gunstig kan stemmen.

In het jaar van de sluiting van Soesterberg, 2007, bestond de ACvZ, als oudste zweefvliegclub van Nederland, 75 jaar.

Het zal duidelijk zijn wat er bovenaan onze verlanglijst stond : een eigen zweefvliegveld

Wij zijn blij dat het Ruimtelijk Plan voorziet in het handhaven van de zweefvliegsport op de Bakermat van de Nederlandse luchtvaart waar 100 jaar geleden de eerste zweefvliegstart werd gemaakt.

Sibout Gooszen  
Voorzitter ACvZ

## Zweefvliegen sinds 1946 op Soesterberg



- Opgericht in 1932 en indertijd vliegend vanaf Schiphol, is de ACvZ na de tweede wereldoorlog verhuist naar de “Bakermat van de Nederlandse luchtvaart”. Sinds 1946 maken zweefvliegtuigen van de ACvZ gebruik van het Soesterbergse veld en het daarboven gelegen luchtruim.
- Het gebruik van militaire luchtvaartterreinen door onder andere zweefvliegclubs is zeer gebruikelijk en ook niet verwonderlijk. Er is een soort natuurlijke band tussen recreatieve en militaire luchtvaart. Aangezien de recreatieve luchtvaart heeft bewezen ook als kraamkamer voor beroepsvliegers uitstekend te functioneren uitte dit zich ook in diverse vormen van ondersteuning vanuit de Koninklijke Luchtmacht waaronder het kunnen vliegen vanaf Soesterberg.
- Ruim 60 jaar vliegt de ACvZ nu vanaf Soesterberg. Aangezien ook de functie van Soesterberg gedurende die periode de nodige keren wijzigde heeft dit voor de ACvZ ook meegebracht dat wij intern regelmatig verplaatst werden. De Luchtmacht heeft zich daarbij altijd als uitstekend gastheer getoond als het om het invullen van infrastructurele behoeften ging. Een aantal clubhuizen, hangars, werkplaatsen en zelfs landingsbaan verder was in 2002 de voltooiing van een eigen nieuwe hangar een hoogtepunt in ons bestaan.
- De ACvZ is thans één van de grootste en toonaangevende [zweefvliegclubs in Nederland](#). De ACvZ en haar leden zijn aangesloten bij de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL). De KNVvL is in 1907 gesticht en in 1911 met het predikaat Koninklijk vereerd en bestaat dus bijna 100 jaar. De maatschappelijke rol van de KNVvL is die van belangenbehartiger voor alle luchtporten in Nederland en zij vervult in die hoedanigheid een aantal maatschappelijke functies. Hierbij moet worden gedacht aan het uitgeven van brevetten voor o.a. zweefvliegen, overleg met de overheid en (internationale) luchtvaartinstanties, etc. De 4000 zweefvliegers van Nederland maken deel uit van de 13.000 leden die via 8 verschillende luchtporten in de koepel vertegenwoordigd zijn.
- Het spreekt voor zich dat de KNVvL zich niet alleen zeer nauw betrokken voelt bij de toekomst van Soesterberg maar ook een actieve rol speelt om het terrein voor de recreatieve luchtvaart te behouden en haar invloed aanwendt om dit onderwerp op de verschillende agenda's geplaatst te krijgen.



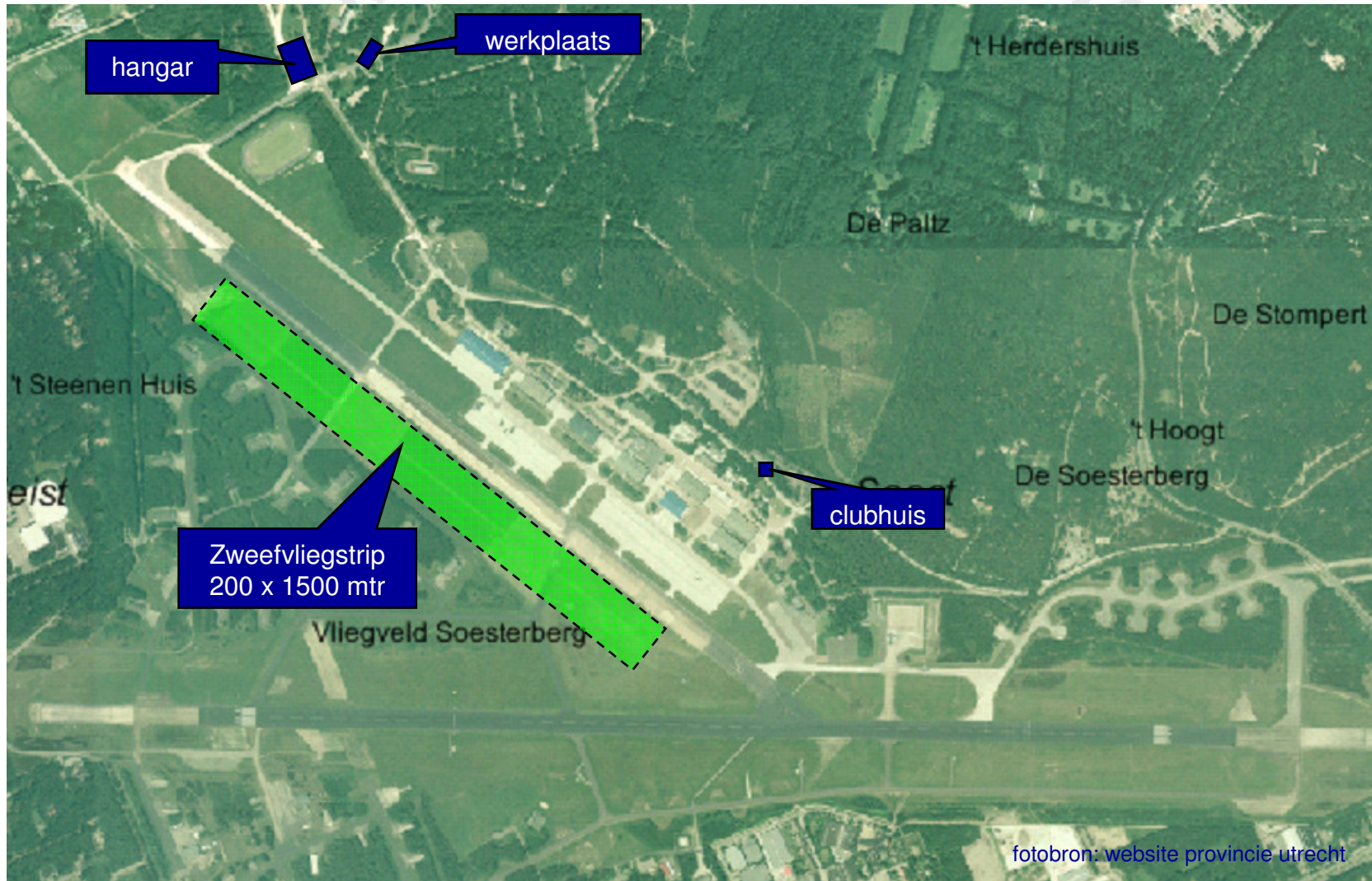
ZKH Prins Bernard maakt een zweefvlucht op Soesterberg in 1946  
Door diens inspanning en contacten kwam de ACvZ terecht op  
Soesterberg

## De ACvZ in 2008



- De ACvZ is een vereniging die tot doel heeft de zweefvliegsport door haar leden te laten beoefenen en het bevorderen van de zweefvliegsport in het bijzonder. Zoals al eerder aangegeven kan vanaf Soesterberg de zweefvliegsport nog in al haar facetten worden beoefend. Het is een vereniging zonder winstoogmerk en dus vergelijkbaar met een gewone sportvereniging. Op basis van veel vrijwilligerswerk en zelfwerkzaamheid wordt geprobeerd de sport betaalbaar te houden zodat deze voor een breed publiek toegankelijk blijft. Voorkomen moet worden dat het een elitaire en kostbare sport wordt. Voor een kleine 60 euro per maand kan je zoveel vliegen als je wilt en bij die prijs is lesgeld en gebruik van materiaal inbegrepen.
- De activiteiten van de ACvZ zijn veelzijdig.
  - De volledige opleiding voor het halen van het zweefvliegbrevet wordt binnen de ACvZ verzorgd. De instructie wordt gegeven door eigen leden die daartoe bevoegd zijn. Dit geldt ook voor het opleiden van instructeurs. Alle theoretische en praktische eisen en examens zijn landelijk geregeld door de koepel. Het spreekt voor zich dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hier toezicht op houdt.
  - Het geven van lezingen en cursussen.
  - Het organiseren van en deelnemen aan wedstrijden.
  - Recordpogingen worden gedaan en er vinden prestatievluchten plaats.
  - De leden onderhouden het materieel. Daarbij zijn eigen, door de overheid erkende technici, eindverantwoordelijk.
- Ruim 500 mensen zijn aan de ACvZ verbonden, waarvan ongeveer 200 actief vliegende.
- De ACvZ heeft 10 zweefvliegtuigen. Het is een zeer moderne kunststof vloot die bestaat uit 2 tweezitters voor het geven van instructie, 2 éénzitters voor de beginnende zweefvlieger en 4 éénzitters alsmede 2 tweezitters voor de gevorderde zweefvliegers. Daarnaast zijn er 45 zweefvliegtuigen in eigendom van (groepjes) individuele leden. Met de aanwezigheid van 55 zweefvliegtuigen huisvest Soesterberg, op het nationaal zweefvliegcentrum Terlet na, het grootste aantal zweefvliegtuigen op een veld in Nederland.
- De zweefvliegtuigen kunnen niet zelfstandig starten. Het starten geschiedt door middel van een lier en door het opslepen achter een sleepvliegtuig. Op jaarbasis worden ongeveer 7000 starts gemaakt waarvan 500 sleepstarts. Op een hoogte van ongeveer 400-500 meter wordt ontkoppeld waarna het zweefvliegtuig zijn vrije vlucht kan beginnen. Dat kan een lokale vlucht zijn in het kader van instructie maar net zo goed een prestatievlucht waarbij afstanden van honderden kilometers worden afgelegd. In 2008 legden de Amsterdamsche zweefvliegers 90.000 kilometer af!. Een voorbeeld van zo'n vlucht is een non-stop retourvlucht naar het Sauerland in Duitsland van 650 kilometer.
- De ACvZ beschikt over een eigen, in 2002 nieuw gebouwde hangar waarin de volledige clubvloot gemonteerd gestald kan worden.
- Verder hebben we een werkplaats/stalling en natuurlijk ook een Clubhuis instructie en bestuursruimte dat het gebouw vervangt dat volledig door brand verloren is gegaan op 23 januari 2005. Met dank wederom aan de Luchtmacht. Per 1 juni 2009 verlaten we ook deze locatie weer om onze intrek, wederom tijdelijk, in de voormalige brandweerkazerne te nemen. Eventuele investeringen in eigen infrastructuur kunnen worden gedaan nadat het zweefvliegen is verankerd in het nog op te stellen en goed te keuren bestemmingsplan (verwachting 2011).
- Het vliegbedrijf zelf vindt plaats op de zweefvliegstrip. Deze grasbaan ligt evenwijdig aan de zogenaamde taxibaan "The Queens". De strip is 1500 meter lang en 200 meter breed. In het noorden is er een directe aansluiting naar de hangar en de werkplaats. Incidenteel wordt de hoofdbaan gebruikt om te slepen.

## Onze huidige locatie



## Visie : van vliegbasis naar zweefvliegheide

- Soesterberg is de Bakermat van de Nederlandse luchtvaart en eigenlijk een cultuurhistorisch monument. Toen begin vorige eeuw de eerste vliegtuigjes opstegen was het bekend als de Soesterbergse vliegheide die ook toen al gelegen was in een prachtige natuurlijke omgeving. De vliegheide werd langzaam uitgebouwd tot een vliegbasis waarbij de Duitsers tijdens de Tweede Wereldoorlog een enorm terrein in gebruik hadden. Hierna nam de Koninklijke Luchtmacht de zaak weer over en thans zullen de militaire vliegactiviteiten in 2007 worden beëindigd.
- Ten aanzien van de toekomst is er inmiddels meer concreet geworden als gevolg van het Ruimtelijk Plan. Defensie behoudt het zuidelijk deel CNA en het zogenaamde “Museumkwartier” aan de noordzijde. Het overige deel wordt door Defensie op 12 juni verkocht en overgedragen aan de Provincie Utrecht. In het Ruimtelijk plan voorzien in de zweefvliegstrip en een plek voor hangar, clubhuis en werkplaats zodat de ACvZ zijn activiteiten kan voortzetten.
- De ACvZ wordt in het Ruimtelijk plan de mogelijkheid geboden om de activiteiten na het vertrek van de luchtmacht voort te zetten. Het is de bedoeling om de activiteiten in de huidige vorm voort te zetten. Groeiscenario's zijn daarbij niet aan de orde maar we kunnen wel “anders” gaan vliegen. Die mogelijkheid dient zich aan omdat nu ook door de week kan worden gevlogen. Immers, het was vrijwel niet mogelijk om tijdens de openstellingstijden van de vliegbasis gelijktijdig gebruik te maken van basis en het daarboven gelegen luchtruim in verband met intensief militair luchtverkeer. Dit houdt in dat leden die door de week willen vliegen met veel moeite en verplaatsen van materiaal moeten uitwijken naar andere zweefvliegvelden buiten de provincie (waar het vaak door drukte ook lastig is om te mogen starten). Ook de opleidingskampen voor leden tijdens de voorjaars- en herfstvakanties zouden nu vanaf Soesterberg kunnen worden gehouden.
- Voor publiek zal het verder mogelijk worden om het zweefvliegen van dichtbij mee te maken. Vanaf een “bordes” bij het Nationaal Defensiemuseum bijvoorbeeld of het weer te realiseren Theehuis. In ieder geval een toeristische trekpleister erbij in de provincie Utrecht.
- Teneinde te kunnen blijven zweefvliegen op Soesterberg dient er voldaan te worden aan een voorwaardenkader. We gaan hier niet dieper op in maar het zal duidelijk zijn dat de volgende zaken hier een belangrijke rol spelen:
  - Streek en bestemmingsplan
    - Ruimtelijke ordening
    - Sport en recreatie
    - Toerisme
  - Ruimte, infrastructurele behoefte en wettelijke bepalingen
  - Eigendom en beheer van terrein en opstallen



## Zweefvliegen, recreatie en toerisme



- Een natuurgebied is bij uitstek geschikt om er licht recreatieve activiteiten te ontplooiën. Wandelen, fietsen, trektochten door de bossen en over de hele heuvelrug zijn mogelijk met de juiste inrichting ervan. Dit vereist ook dat er verschillende “rustpunten” langs de routes moeten liggen. Die rustpunten kunnen op een stille plek liggen maar, in het kader van afwisseling, ook bij bezienswaardigheden.
- Een zweefvliegveld is een typisch voorbeeld van een dergelijke bezienswaardigheid. Toeristische trekpleister is wellicht een betere omschrijving. Vliegen blijft de mens aantrekken. En wat is er nu mooier dan, genieten van een kop koffie met appeltaart, die grote stille vogels te zien opstijgen en landen.
- Het aanbieden van rondvluchten maakt geen deel uit van onze toekomst plannen. In overleg met het museum kunnen er wellicht wat vluchten in de de bezoekers worden verloot.
- Waar naar onze mening niet aan kan worden voorbijgegaan is het feit dat Soesterberg “De Bakermat” van de Nederlandse luchtvaart is. De combinatie van het defensiemuseum, dat op de vliegbasis wordt gevestigd, en het behouden van een zweefvliegende functie is natuurlijk een unieke combinatie ten gunste van dagrecreatie en toerisme.
- 7 dagen per week vliegen voorziet ook nog in andere mogelijkheden. Het is al jarenlang gebruik dat er zogenaamde zweefvliegkampen door clubs worden georganiseerd. Het doel is om korte tijd vanaf een andere locatie in een andere omgeving te vliegen. Andere zweefvliegclubs hebben nu de mogelijkheid om ook vanaf Soesterberg een kamp te organiseren. In dat kader is het dan overigens wel van belang dat er een kleine campingfaciliteit aanwezig is om deze vliegers onderdak te kunnen bieden.
- Zweefvliegen wordt daarnaast in wedstrijdverband georganiseerd. Er zijn meerdaagse wedstrijden maar ook Nationale, Europese en wereldkampioenschappen. Deze worden volgens een roulatiesysteem op verschillende velden georganiseerd. Ook daartoe biedt het nieuwe Soesterberg dan mogelijkheden. Zweefvliegen is overigens een duidelijke breedtesport.
- Met het behoud van Soesterberg als zweefvliegveld behoudt de Provincie Utrecht daarnaast het enige vliegterrein dat het rijk is. Daar waar alle overige provincies minimaal over twee vliegterreinen beschikken. Voor degenen in de provincie Utrecht die de zweefvliegsport willen beoefenen zou het verdwijnen van deze mogelijkheid een groot probleem worden omdat er zich in de directe omgeving geen zweefvlieggelegenheden voordoen. Ruim 70% van onze leden is woonachtig in de provincie Utrecht !

## Zweefvliegen en natuur



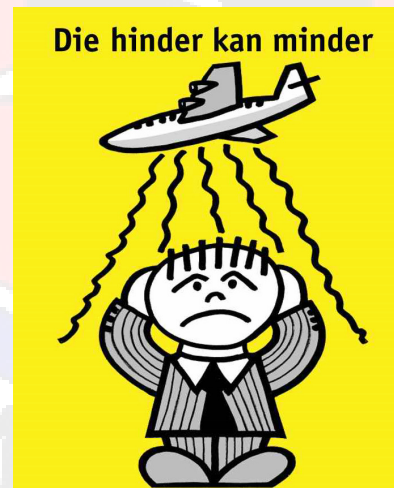
- Het Ruimtelijk plan van de Provincie Utrecht en het daaraan richtinggevend project Hart van de Heuvelrug laten geen twijfel bestaan over bestemming van het vliegbasisterrein. Deel uitmakend van de ecologische hoofdstructuur en de daarmee verband houdende rode en groene contouren zal een groot deel van de basis natuurterrein blijven en worden. De toekomstige zweefvliegstrip komt midden in een groen gebied te liggen. Het is bekend dat de flora en fauna op het terrein van de vliegbasis welig tieren. Ook dieren voelen er zich thuis en zijn feitelijk beschermd tegen de mens omdat het terrein niet voor publiek toegankelijk is. Er is niets mooiers dan het samen vliegen met de buizerds en vroeg in de morgen nog reeherten op de strip te zien grazen.
- Het grote voordeel van de zweefvliegsport is dat de belasting voor milieu en omgeving minimaal is ten opzichte van de gemotoriseerde luchtvaart. Ruim 90% van de starts wordt gemaakt met de vrijwel geruisloze liermethode. De vliegtuigsleepmethode wordt toegepast in het kader van de opleiding en als het bijzonder druk is. De zweefvliegtuigen zelf brengen geen geluid voort. Geluidsbeperkende maatregelen zijn genomen om de overlast tot een minimum te beperken.
- Dat zweefvliegen in natuurgebieden mogelijk is wordt al decennia lang bewezen. Sterker nog: voorzover de clubs niet vliegen vanaf een militaire vliegbasis wordt in bijna alle gevallen gevlogen vanaf een zweefvliegterrein dat midden in de natuur ligt. Voorbeelden zijn de velden [Terlet](#), [Salland](#), [Venlo](#), [Schinveld](#), [Malden](#), [Flevo](#), [Axel](#), [Haamstede](#), [Kennemerland](#) en [Castricum](#).
- Omdat deze zogenaamde groene velden in (beschermde) natuurgebieden liggen worden er duidelijke afspraken gemaakt met de gemeente, provincie en de eigenaar van het terrein. De eigenaar is vrijwel altijd de gemeente of één van de provinciale landschapsstichtingen, natuurmonumenten of staatsbosbeheer. In goed overleg tussen natuurorganisatie(s) en club worden afspraken gemaakt over het beheer. Hierbij gaat het om maaiafspraken, toegang tot het terrein en de omheining.
- De terreinen zijn vaak voor publiek beperkt toegankelijk. De reden hiervoor is tweeledig. Het is voor de rust in een natuurgebied en het behoud daarvan soms goed om er geen personen toe te laten en anderzijds voorkomt dit ook dat zich gevaarlijke situaties kunnen voordoen. Het mes snijdt zo aan twee kanten.



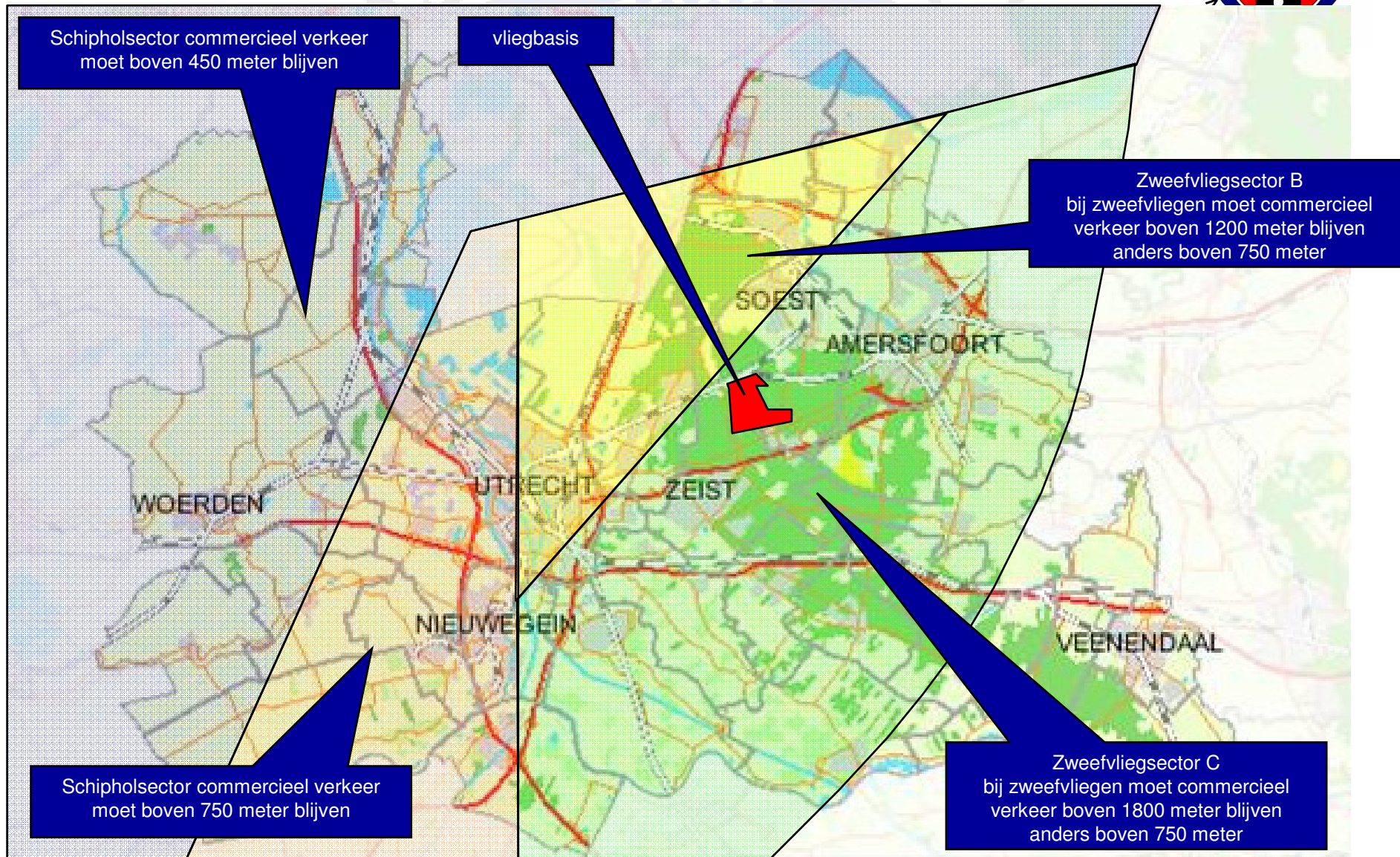
## Zweefvliegen en luchtruim



- Om te kunnen zweefvliegen is het van essentieel belang om voldoende hoog te kunnen vliegen. Na een lier of sleepstart tot ongeveer 400-500 meter moet er gezocht worden naar warme, opstijgende lucht: de thermiek. De omgeving van Soesterberg is door de afwisseling van bossen, duingebieden en weilanden een "thermiekgenerator" en daarom uitstekend gebied om boven te starten voor een lange afstandvlucht. De thermiek kan hoogtes bereiken van meer dan 2000 meter boven Soesterberg op thermiekkrijke dagen. Hoe hoger je kunt stijgen hoe verder je kan vliegen voordat je in de volgende thermiekkolom weer omhoog moet draaien.
- De uitbreiding van Schiphol heeft ook gevolgen gehad voor het luchtruim boven de Provincie Utrecht. Voor het grootste deel van de provincie Utrecht heeft dit sinds eind 2003 tot gevolg dat Schipholverkeer en verkeer tussen Rotterdam en Lelystad respectievelijk Eelde nu op een kleine 1000 meter in plaats van 2500 meter mag vliegen met de nodige gevolgen voor de onderliggende bevolking waar het geluidsoverlast betreft.
- Voor de ACvZ betekende de verlaging van dit "plafond", de zogenaamde TMA, een ernstige beperking omdat niet meer voldoende hoogte kon worden gewonnen om lange afstandsvluchten, en nogmaals wij vliegen 90.000 kilometer per jaar, te kunnen maken. Een deel van het luchtruim boven Soesterberg is nog vrij van commercieel verkeer, mede als gevolg van onze aanwezigheid en procedures die gevoerd tegen het ministerie van Verkeer en Waterstaat .
- Deze procedure heeft ertoe geleid dat een deel van het luchtruim boven de Provincie Utrecht overdag niet toegankelijk is voor commercieel luchtverkeer. Dit tot een hoogte van 1800 meter en in het noordelijke deel tot bijna 1200 meter. Wij houden overigens de ontwikkelingen op dit gebied nauw in de gaten omdat er wederom een verlaging dreigt als gevolg van de groeistrategieën van Schiphol, Lelystad en Rotterdam.
- Handhaving (en zelfs versterking) van de zweefvliegfunctie op Soesterberg zorgt ervoor dat geluid door onze geluidloze sport op afstand kan worden gehouden!. Ook de stiltegebieden in de provincie zal dit ten goede komen.



## Zweefvliegen en luchtruim (2) Zweefvliegsectoren beschermen de heuvelrug



## Zweefvliegen en de randstad



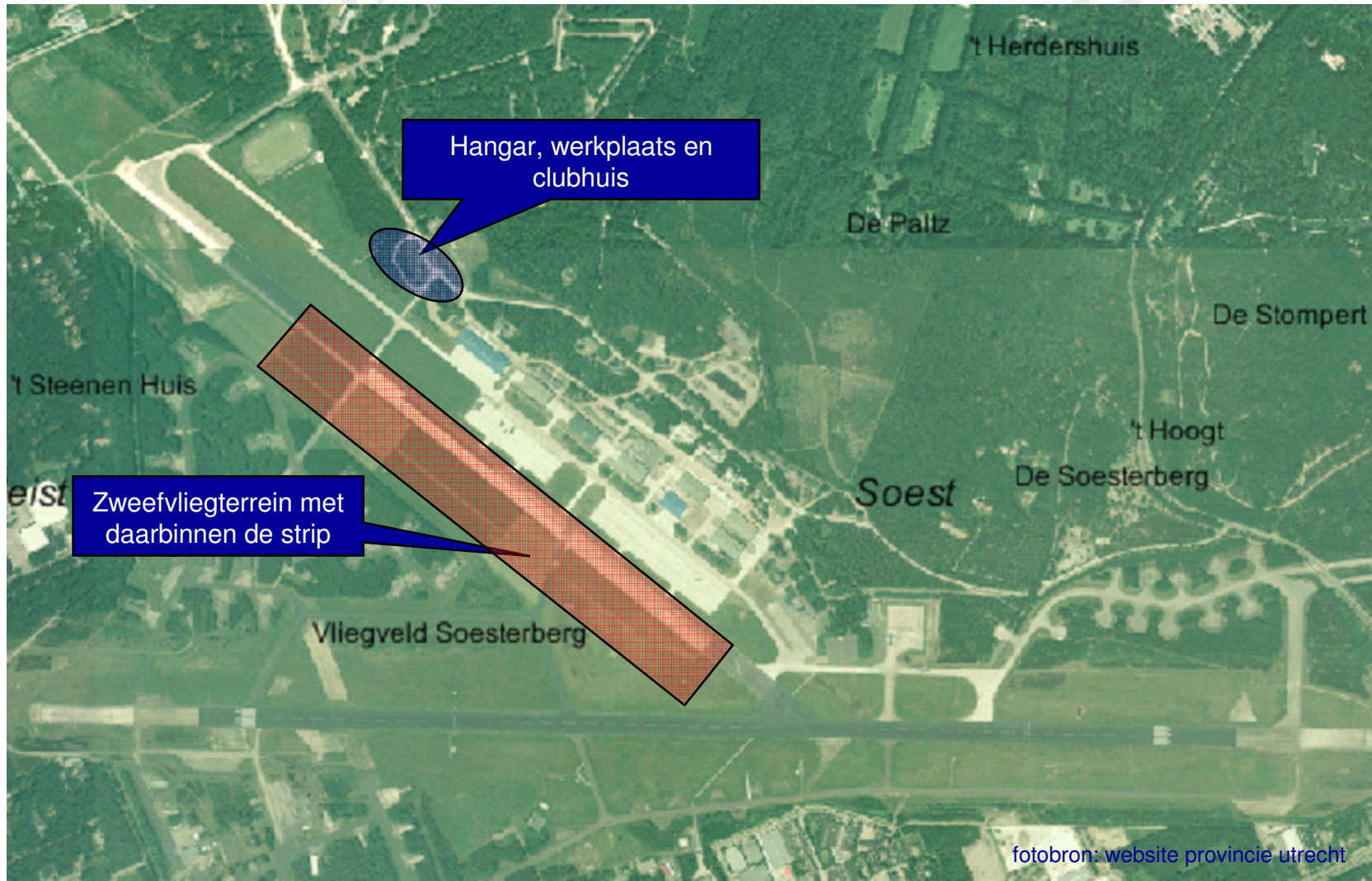
- In de dichtbevolkte randstad worden zweefvliegclubs niet alleen bedreigd maar zijn deze zelfs al verdwenen. De reden hiervoor ligt ten grondslag aan 3 factoren: behoefte aan grond ten behoeve van woningbouw, het versterken van de laatst overgebleven “natuurlijke” structuur en de behoefte aan luchtruim voor het uitvoeren van vluchten op Schiphol, Rotterdam en Lelystad.
  - Het voormalige vliegveld Ypenburg, waar de Zweefvliegclub Rotterdam en Delftse Studenten Aeroclub vlogen is volledig bebouwd. De beide clubs hebben al jaren geen eigen zweefvliegveld meer, het verkrijgen van een nieuwe locatie is zeer moeilijk.
  - De zweefvliegclub op vliegveld Lelystad moest verhuizen naar het oosten van Flevoland in verband met de groei van het vliegveld. In ieder geval werd deze uitplaatsing financieel gefinancierd door de NV Luchthaven Schiphol
  - Marine Vliegkamp Valkenburg is per 1 januari 2005 gesloten. Voor maar liefst 2 zweefvliegclubs en een motorzweefclub is de toekomst zeer ongewis. Het is niet uit te sluiten dat ook hier woningbouw het einde inluidt van dit vliegveld
  - De Kennemer zweefvliegclub (Noordwijk) dient zijn terrein te verlaten omdat dit terug wordt gegeven aan de natuur en door het spel van waterstanden langzaam in een binnenkwelder verandert en dermate drassig wordt dat er over 2 jaar niet meer kan worden gevlogen.
  - De zweefvliegclub te Castricum dient te verhuizen omdat zowel natuur als de nieuw polderbaan hen parten spelen. Ook hier wordt een veld gezocht richting Alkmaar.
  - Daarnaast geldt dat deze zogenaamde “kustclubs” onder de routes van Schiphol en Rotterdam liggen waardoor er zeer vele beperkingen zijn. Het is niet mogelijk om afstandsvluchten te maken omdat over het algemeen de vlieghoogte maximaal 450 meter bedraagt. Qua opleiding van zweefvliegers biedt dit echter nog mogelijkheden.
  - Vliegveld Hilversum kent eveneens beperkingen door Schiphol en het veld is al jarenlang onderwerp van discussie.
- De bovenstaande situatie heeft tot gevolg dat er niet alleen vanuit de randstad maar ook vanuit de daar gelegen zweefvliegclubs grote druk is op de ACvZ. Soesterberg biedt immers (nog) uitstekende mogelijkheden voor zowel beginners en gevorderde zweefvliegers. Het is goed bereikbaar vanuit de randstad (binnen 1 uur te bereiken). En daarmee tevens het zweefvliegveld voor en van de randstad worden.



## Ruimte en infrastructurale behoefte

- Om de ACvZ in de huidige vorm en omvang te kunnen accommoderen is er de behoefte aan de volgende zaken:
  - Een grasstrip echter bij voorkeur zelfs twee in verband met de overheersende windrichting uit het (zuid)westen. De ononderbroken grasstrip van minstens 1250 meter lang en 150 meter breed. Op de grasstrip zijn aan beide uiteinden een startplaats en een landingsplaats. Start- en landingsplaats zijn om te draaien afhankelijk van de windrichting.
  - Verder is er natuurlijk ruimte nodig om zowel auto's en vliegtuigen te kunnen parkeren in de buurt van de strip.
  - Een hangar om de vliegtuigen te stallen.
  - Een werkplaats en stalling voor de startmiddelen (lier e.d.) algemeen- en specialistisch vliegtuigonderhoud.
  - Een clubhuis met leslokaal/bestuurskamer, administratieruimte, alsmede sanitaire voorzieningen en niet te vergeten wellicht voorzien van een horecafaciliteit om ook bezoekers van het nodige te kunnen voorzien.
  - De ACvZ heeft de nodige flexibiliteit waar het gaat om de uiteindelijke plaats bij de eventuele herinrichting van de vliegbasis.
  - Het spreekt voor zich dat bij de herinrichting rekening moet worden gehouden met alle eisen en vergunningstelsels die de overheid kent. Dat zijn de nodige zaken die een grote rol spelen en worden meegenomen. Het gaat wat ver om de hele wet- en regelgeving hier uiteen te zetten. Wel hechten wij er belang aan dat aan dit soort zaken niet voor bij zal worden gegaan.
  - In het Ruimtelijk plan zijn deze zaken verwerkt en hoe we er dan wellicht in de toekomst bij zouden kunnen zitten is op het volgende overzichtsplaatje opgenomen.

## De toekomstige locatie variant



## Er moet nog veel gebeuren



- De ACvZ realiseert zich dat er nog veel werk, overleg en energie zal moeten worden gestoken in de toekomst van Soesterberg en het behoud ervan voor de (zweef)vliegerij. Er zijn echter veel kansen en mogelijkheden. Niet alleen voor de ACvZ. Ook voor de provincie Utrecht, gemeente Soest en Zeist, natuurorganisaties en anderen biedt het handhaven van Soesterberg als vliegveld perspectieven op het gebied van recreatie en toerisme.
- Het spreekt voor zich dat de ACvZ, als huidige gebruiker van Soesterberg, van mening is dat wij primair deelnemer dienen te zijn aan het huidige proces wat op gang komt ten aanzien van de toekomst. Reden waarom in deze vorm dan ook vanuit onze eigen optiek de noodzakelijke input wordt geleverd.
- Vele decennia heeft de ACvZ in alle rust kunnen vliegen vanaf Soesterberg. Wij maken deel uit van de omgeving en zijn van mening dat we toch ook wel, om in moderne termen te spreken, een verblijfstatus hebben verworven. Dit wordt nog eens onderstreept door het feit dat we zijn opgenomen in het huidige bestemmingsplan en inmiddels ook in het Ruimtelijk plan. Daarnaast zal het, mocht dit nog aan de orde zijn, zeer lastig worden om uitplaatsing (even afgezien van de aanzienlijke kosten die daarmee gemoeid zijn) te realiseren naar een ander terrein. Ook het verplaatsen naar een ander vliegveld is geen optie omdat het daar aan capaciteit ontbreekt (denk daarbij aan Terlet, Deelen, Hilversum en Teuge) en de afstand te groot wordt voor onze leden.
- De komende tijd zal de ACvZ zich bezig gaan houden met de uitdaging die op ons afkomt als het gaat om het daadwerkelijk invullen van het Ruimtelijk plan en het vorm geven aan de infrastructuur. We hopen in 2013 definitief op de juiste plek te zitten.
- In de tussentijd blijven wij vliegen vanaf Soesterberg.

