

Stille luchtvaart in Nederland ondergewaardeerd

Vaak ligt bij het onderwerp kleine luchtvaart de nadruk op de overlast die wordt veroorzaakt voor mens en milieu. Toch kan bij het zweefvliegen sprake zijn van een waardevolle interactie tussen hobby en omgeving.

GERT VAN GERNER*

In de schaduw van de Perspectievennota Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) is eind februari gelijktijdig de Perspectievennota KLI (Kleine Luchtvaart Infrastructuur) uitgebracht. Met deze nota is het startsein gegeven voor een nut-en-noodzaak discussie over de kleine luchtvaart in Nederland. Hieronder wordt verstaan klein zakelijk, recreatief, les en maatschappelijk luchtverkeer (voor inspectievluchten, brandweer, politie en kustwacht). In de nota wordt ondermeer de vraag opgeworpen of het huidige aantal kleine vliegvelden en de spreiding over het land (de configuratie), nog wel adequaat is. Een belangrijk onderwerp vormt de zone-capaciteit. Dit is het aantal vliegbewegingen dat kan plaatsvinden op een vliegveld, zodanig dat de grenswaarde van de geluidscontour een wettelijk vastgesteld niveau van geluidsbelasting niet overschrijdt. Voor het berekenen van de geluidsbelasting zijn onder andere van belang het aantal vliegbewegingen, het type vliegtuig en het tijdstip van de vliegbeweging. Per 1 januari 2000 wordt een maatregel, de zogenaamde *min drie Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart* geëffectueerd, wat bij een gelijkblijvende grootte van de zone leidt tot een halvering van de zone-capaciteit en dus tot een halvering van het aantal toegestane vliegbewegingen. Dit kan voorkomen worden door te vliegen met stillere vliegtuigen, op andere tijdstippen en/of andere startmethoden te hante ren. Zweefvliegterreinen zoals Schinveld en Salland worden echter niet tot de

'kleine luchtvaartterreinen', zoals Budel-Weert, Seppe en Teuge, gerekend

ZWEEFVLIEGEN

Opvallend is dat in de Perspectievennota Kleine Luchtvaart met geen woord wordt gerept over ruimte voor niet-gemotoriseerde luchtsporten zoals ballonvaren, schermvliegen en zweefvliegen. Enerzijds begrijpelijk, omdat deze vormen van recreatieve luchtvaart nauwe lijks (geluid)hinder veroorzaken. Aan de andere kant dingen deze sporten wel mee in de strijd om de schaarse ruimte, zowel op de grond als in de lucht. En uiteindelijk worden zij wel geconfronteerd met de gevolgen van het beleid dat voor andere luchtruimgebruikers wordt ontwikkeld. Voldoende aanleiding om deze problematiek eens te beschouwen aan de hand van de

zicht in de samenhang tussen terreingesteldheid, processen in de onderste lagen van de atmosfeer en in wolkenvorming. Afhankelijk van de meteorologische condities kunnen in Nederland hoogtes tot 2500 meter bereikt worden (incidenteel meer), waardoor vluchten van vele uren over afstanden van honderden kilometers mogelijk zijn. Glijdend van de ene thermiekbel naar de volgende, vrijwel geluidloos voortgestuwd door zonne-energie. De laatste jaren wordt de motorzwever steeds populairder. Dit type zweefvliegtuig heeft een lichte, relatief stille hulpmotor die gebruikt kan worden om zelfstandig te starten. Ook is hulpmotor handig als 'thuiscomer' als de thermiek de vlieger in de steek laat.

In Nederland lijkt het aantal actieve zweefvliegers zich te stabiliseren op ongeveer 4200 beoefenaars. Deze groep omvat mensen van alle leeftijden, afkomstig uit alle geledingen van de maatschappij. Jaarlijks maken zij ongeveer 160.000 starts. Vanwege de relatief lage kosten en de jonge leeftijd waarop men mag zweefvliegen (veertien jaar!), heeft de sport een belangrijke functie voor de burger- en militaire luchtvaart.

LOKATIEBELEID

Er zijn in Nederland ongeveer dertig vliegvelden, waarop ongeveer veertig zweefvlieg clubs actief zijn (zie kaartje). Deze velden kunnen we globaal als volgt verdelen: eenderde betreft medegebruik op militaire vliegvelden, eenderde betreft specifieke zweefvliegvelden en de rest betreft vliegvelden waar ook ander burgerluchtvaartverkeer plaatsvindt.

Een deel van de clubs heeft geen thuishaven en zwerft van de ene lokatie naar de andere, vaak ook in Duitsland en België. De meeste zweefvlieglokaties bevinden zich in het oosten en zuiden van ons land. De hoger gelegen en drogere zandgronden zorgen voor betere thermiek-condities dan het laaggelegen, nattere westen. Boven wordt men er minder geplaagd door luchtruimbepeningen als gevolg van de aanwezigheid van drukke aan- en uitvliegroetes van ondermeer Schiphol en Zestienhoven. Bijna de helft van alle zweefvliegers woont in



Dit zweefvliegtuig is onbedoeld konijntjes aan het beschermen.

vliegerij.

Zweefvliegen is vliegen in een speciaal daarvoor ontworpen vliegtuig zonder motorvoortstuwing. Het zweefvliegtuig wordt met behulp van een lierkabel of een gemotoriseerd sleepvliegtuig in de lucht gebracht. Na het ontkoppelen probeert de vlieger zelfstandig hoogte te winnen door het benutten van warme, opstijgende lucht: thermiek. Voor het vinden van thermiek maakt de vlieger gebruik van zijn in-

de provincies Noord- en Zuid-Holland en Utrecht, terwijl daar maar zes van de 32 zweefvliegterreinen liggen. Een deel van de verklaring voor deze scheef groei vormen de hiervoor al genoemde fysieke gesteldheid van ons land en de verdring door het intensieve lucht-ruimtegebruik in het westen. Daarnaast worden clubs in het westen steeds nadrukkelijker geconfronteerd met grote druk op de schaarse stukken open ruimte op de grond. De recente sluiting van vliegveld Ypenburg in verband met een nieuwe woningbouwlocatie voor Den Haag is daar een voorbeeld van. De zoektocht naar een alternatieve lokatie heeft ondanks grote inspanningen van alle betrokkenen nog niet tot resultaat geleid. Door deze ontwikkelingen moeten zweefvliegers steeds grotere afstanden reizen om hun sport te kunnen blijven beoefenen. De toenemende reiskosten (in tijd en geld) vormen een van de oorzaken voor de stagnerende aanwas van jonge zweefvliegers. Bovendien zijn veel zweefvliegterreinen moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer.

INPASSING EN AANPASSING

De velden die specifiek voor het zweefvliegen zijn ingericht liggen veelal in een landelijke omgeving of in/nabij natuurgebieden (bijvoorbeeld Salland, Terlet, Malden, Schinveld). Aan de hand van twee voorbeelden, Salland en Schinveld, wordt besproken hoe de inpassing en aanpassing aan de kwetsbare omgeving heeft plaatsgevonden. De Aero Club Salland (ACS) maakt gebruik van een ruim veertig hectare groot graslandterrein nabij Lemelerveld in Overijssel. De club trekt veel leden uit het westen van het land, vooral dankzij het actieve promotiebeleid van de vereniging. Van half april tot eind september zijn de ranke vliegtuigjes dagelijks te zien in de lucht boven het fraaie landschap van Salland. In het bestemmingsplan *Buitengebied Dalfsen* heeft het terrein al sinds de ingebruikname ruim 25 jaar geleden de bestemming van zweefvliegterrein. Een aantal gebieden in de directe omgeving van het vliegveld, onder andere de Lemelerberg, zijn



Ook de stille luchtvaart legt beslag op een stukje openbare ruimte.
Foto: Robert Kraayenoord

in het Provinciaal Streekplan aangewezen als stiltegebied. Enkele jaren terug heeft de vereniging het terrein gekocht van een verzekeringsmaatschappij, waarmee de kans op een toekomstige be-

stemmingswijziging minimaal werd. In het beleid van de vereniging neemt aanpassing aan de natuurlijke omgeving een belangrijke plaats in. Zo heeft de club het jachtrecht op haar terrein ingetrokken, waardoor het vliegveld nu een rustplaats is voor jong wild en vogels. Een deskundig clublid houdt in het voorjaar dagelijks toezicht op de rijke weidevogelstand. Nesten worden gemarkeerd en zo nodig verplaatst, zodat ze niet ten prooi vallen aan maaimachines of landende zweefvliegtuigen. En andere vorm van zelfregulering is dat een bepaling uit een vroeger pachtcontract is overgenomen in de clubregels dat er slechts één motorzwever gebruikt wordt op het vliegveld. Aan het gebruik van dit ene toestel heeft men zich vrijwillig beperkingen opgelegd. Andere motorzwevers, motorvliegtuigen, Ultra Lichte Vliegtuigen (ULV) worden van het vliegveld geweerd. De omwonenden zijn een graag geziene gast op het vliegveld, er wordt regelmatig overleg met hen gepleegd waardoor eventuele misstanden snel verholpen zijn. Een positief neveneffect voor de omgeving is verder dat het zweefvliegterrein inmiddels een belangrijke functie vervult in de regionale toeristische infrastructuur. Veel toeristen bezoeken het vliegveld om de activiteiten gade te slaan of om zelf een vlucht mee te maken. Ook zijn er steeds meer ondernemers die een bezoek aan het vliegveld opnemen in de arrangementen voor hun gasten. Een prettige bijkomstigheid voor de omgeving is verder dat de aanwezigheid van zweefvliegers in de lucht motorvliegtuigen en straaljagers op afstand houden. Op deze wijze levert de aanwezigheid van het zweefvliegveld gedurende het zomerse vliegseizoen juist een bijdrage aan het handhaven van de rust in het gebied.

SCHINVELD

In het Zuid-Limburgse Schinveld is dankzij de tientallen jaren durende aanwezigheid van het zweefvliegterrein een unieke flora ontstaan langs de ter plaatse stromende Rode Beek. Het vliegveld maakt er deel uit van de ecologische hoofdstructuur, het omringende gebied is volledig in handen van Natuurmonumenten. Ter bescherming van de natuur waarden langs de beek is het landingsterrein onlangs enkele tientallen meters verlegd en is de vliegveldaccommodatie elders op het terrein herbouwd. Een operatie die mogelijk werd gemaakt met ruime financiële steun vanuit Brussel. In het bestemmingsplan heeft deze lokatie al jaren de bestemming zweefvliegveld en als het aan de gemeente Onderbanken ligt, de eigenaar van de grond, blijft dat ook zo. In de opvatting van 'buurman' Natuurmonumenten kan een zweefvliegterrein uitstekend fungeren als groe-



Overzicht van zweefvliegterreinen in Nederland.

ne buffer of als overgangzone. Men erkent het natuur- en milieuvriendelijke karakter van de zweefvlieg sport en heeft er absoluut geen bezwaren tegen, mits enige gebruiks- en gedragsregels in acht worden genomen. In Schinveld is de verstandhouding tussen Natuurmonumenten en de vliegveldgebruikers goed te noemen. Zo draagt bijvoorbeeld Natuurmonumenten kostenloos zorg voor het beheer van het terrein, waardoor de unieke flora op en rond het vliegveld gehandhaafd blijft. Echter, vanwege die ligging binnen de ecologische hoofdstructuur is Natuurmonumenten om principiële redenen toch tegen de aanwezigheid van het zweefvliegveld op de huidige lokatie. Tegelijkertijd is men wel zo realistisch te veronderstellen dat de zweefvliegers meer te duchten hebben van verdringingsprocessen in het drukke luchtruim boven Zuid-Limburg dan van concurrentie om de ruimte op de grond. Laag overvliegende vliegtuigen van een nabij gelegen NAVO-basis op Duits grondgebied en de vliegbewegingen op Maastricht-Aachen Airport (Vliegveld Beek) dringen de zweefvliegers terug in een klein begrensd stukje luchtruim.

Geconcludeerd mag worden dat de aanwezigheid van een zweefvliegterrein een positieve uitstraling kan hebben op de omgeving. Aan de hand van de voorbeelden Salland en Schinveld blijkt dat zo'n vliegveld een waardevolle bijdrage kan leveren aan behoud en versterking van de natuurlijke kwaliteiten van een gebied en aan het toeristisch potentieel van een regio. Voorwaarde is wel dat de gebruikers van deze zweefvliegterreinen bewust rekening blijven houden met hun kwetsbare omgeving. Desalniettemin worden diverse terreinen en dus verenigingen elders in het land in hun voortbestaan bedreigd door al dan niet terechte claims van derden, vooral in het westen van het land is de situatie nijpend. In de lucht worden de zweefvliegers steeds verder teruggedrongen ten gunste van het commerciële en militaire luchtverkeer. En zo dreigt een fascinerende en milieuvriendelijke hobby voor duizenden vliegers en passanten stiltejes uit ons land te verdwijnen, tenzij...

*Gert van Gerner is projectmanager bij het KNAG