



Amsterdamsche Club voor Zeevliegen

Gebruiksplan 2019

Zeevliegterrein

Soesterberg

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	3
1. Opzet van het gebruiksplan.....	4
2. Doelstelling	4
3. Wettelijk kader	4
4. Vliegtuigen	5
5. Vliegtuigbewegingen	6
6. Prognose 2019	6
7. Geluidszonering.....	8
8. Beleid	8
9. Baangebruik.....	9
10. Vliegroutes	9
11. Luchtruim gebruik.....	10
12. Handhaving.....	12
13. Conclusie	12
14. Geldigheid.....	12
15. Communicatie van het gebruiksplan.....	12
Bijlage 1: Indeling zweefvliegterrein Soesterberg	13
Bijlage 2: Overzicht bewegingen en vliegdagen.....	14



Inleiding

De Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen (ACvZ) is kort na de tweede wereldoorlog neergestreken op de vliegbasis Soesterberg en beoefent sindsdien vanaf deze locatie de zweefvliegsport in al haar facetten. Dit omvat:

- het verzorgen van de volledige zweefvliegopleiding tot zweefvliegbewijshouder en de voortgezette vliegopleiding;
- het maken van locale starts door solisten en zweefvliegbewijshouders;
- het maken van overlands¹ door zweefvliegbewijshouders;
- het beoefenen van kunstvliegen;
- het maken van lier-, sleep- en zelfstarts
- het organiseren van een jaarlijkse zweefvliegwedstrijd;
- het houden van voorlichtingsbijeenkomsten;
- het verrichten van onderhoud aan zweefvliegtuigen;
- het organiseren van vliegekampen.

De ACvZ is in al die jaren uitgegroeid tot één van de grootste zweefvliegverenigingen van Nederland.

Na het vertrek van de Koninklijke Luchtmacht eind 2008 is het zweefvliegen voortgezet vanaf het aangewezen militaire luchtvaartterrein Soesterberg echter met als enige vliegfunctie het zweefvliegbedrijf. De ACvZ heeft als vereniging in deze nieuwe situatie haar activiteiten op dezelfde wijze voortgezet als voorheen in de Luchtmacht-situatie. Dit betekent dat omvang van de vereniging, inrichting van het vliegbedrijf, exploitatie van de club en andere zaken niet substantieel gewijzigd zijn. Op 10 november 2011 is de status van militair luchtvaartterrein gewijzigd in een luchtvaartterrein met SIGNAL status (zie hfdst 3) waarvoor door de overheid een vergunning is afgegeven. Op 12 november 2012 is de SIGNAL status door een besluit van Provinciale Staten (nr PS2012MME14) van de Provincie Utrecht omgezet in de luchthavenregeling Zweefvliegterrein Soesterberg.

Het vliegbedrijf speelt zich af op de zweefvliegstrip. In de situatie van militaire basis was het gehele terrein niet vrij toegankelijk. Het grootste deel van de basis overgedragen is aan de Provincie Utrecht, heeft de naam Park Vliegbasis Soesterberg gekregen en is met het Nationaal Militair Museum op 11 december 2014 officieel geopend. Het gedeelte rondom de zweefvliegstrip is daarmee voor bepaalde delen voor het bezoekende publiek toegankelijk worden. De inrichting van de zweefvliegstrip en de daarbij behorende veiligheidszone, is zodanig aangepast dat de (vlieg)veiligheid ook in deze nieuwe situatie gewaarborgd is. Dit geschiedt op basis van de daarvoor bestaande wettelijke vereisten.

¹ Overland: een vlucht waarbij het zweefvliegtuig zover van Soesterberg is verwijderd dat het met de hoogte die het op dat moment heeft niet meer kan terugkeren op Soesterberg. De vlieger moet een nieuwe thermiekbel vinden om op te stijgen en kan met de gewonnen hoogte weer verder vliegen. Als hij geen thermiekbel vindt moet de vlieger een buitenlanding maken in een weiland of een akker. Vanaf Soesterberg worden overlands gemaakt van 500 tot 800 kilometer waarbij er naar bijvoorbeeld de Eifel of naar het Sauerland gevlogen wordt en vervolgens weer terug gevlogen wordt met landing op Soesterberg.



1. Opzet van het gebruiksplan

Bij de opzet van het gebruiksplan is uit gegaan van het “model gebruiksplan” zoals door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: IL&T) is opgesteld voor aangewezen luchtvaartterreinen. Tevens is gebruik gemaakt van bestaande gebruiksplannen van andere (zweef)vliegerterreinen. Dit gebruiksplan is opgesteld door en onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de ACvZ en vervangt het Gebruiksplan 2018.

2. Doelstelling

Het doel van het gebruiksplan is om belanghebbenden inzicht te geven in het te verwachten gebruik van het zweefvliegerterrein. Enerzijds door aan de hand van de te verwachten omvang van het vliegverkeer de daaraan gerelateerde geluidsbelasting voor de voorliggende periode van een jaar aan te geven. Anderzijds om te beschrijven op welke wijze het zweefvliegbedrijf vorm wordt gegeven met de daarbij van belang zijnde aspecten niet de geluidsbelasting betreffend.

3. Wettelijk kader

Tot 1 november 2009 golden de volgende artikelen uit de Luchtvaartwet:

Ingevolge artikel 14, eerste lid, is het verboden binnen Nederland :

- a. met een luchtvaartuig op te stijgen of een luchtvaartuig te doen opstijgen anders dan van een luchtvaartterrein;
- b. met een luchtvaartuig te landen of een luchtvaartuig te doen landen anders dan op een luchtvaartterrein;
- c. een niet als luchtvaartterrein aangewezen terrein in te richten voor het opstijgen of landen van luchtvaartuigen.

Ingevolge artikel 14, tweede lid, geldt het bepaalde in het eerste lid niet in de gevallen, aangegeven bij Algemene maatregel van bestuur, indien en voor zover Onze Minister ontheffing heeft verleend.

Ter uitvoering van artikel 14, tweede lid, onder a, is de Algemene maatregel van Bestuur “Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchtvaartterreinen” (hierna: BIGNAL) vastgesteld.

Ingevolge artikel 15 van het BIGNAL zijn de verbodsbepalingen, bedoeld in artikel 14, eerste lid, onder a. en b. van de Luchtvaartwet, niet van toepassing indien aan de in het BIGNAL gegeven voorschriften voor zweefvliegerterreinen wordt voldaan.

Ingevolge artikel 30b, lid 1 van de Luchtvaartwet is de exploitant van een aangewezen luchtvaartterrein verplicht een gebruiksplan op te stellen. Deze verplichting geldt niet voor BIGNAL luchtvaartterreinen.

Met het in werking treden van de wet “ Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens” (RBML) zijn deze artikelen in de Luchtvaartwet komen te vervallen en inhoudelijk vervangen door de RBML en de daarbij behorende Regeling Veilig Gebruik Luchtvaart- en andere Terreinen (RVGLT).



Het gebruiksplan is een uitstekend middel voor het geven van informatie naar de omgeving over het gebruik van het luchtvaartterrein. Daarom is besloten voor het zweefvliegterrein Soesterberg een gebruiksplan op te stellen in analogie met de gebruiksplannen van luchtvaartterreinen voor de kleine luchtvaart, de zogenaamde Bkivelden.

De Aanwijzing Militair Luchtvaartterrein is per 10 november 2011 ingetrokken. Op dezelfde datum is het besluit in werking getreden van 22 april 2009 nr. VENW/IVW-2009/6024, gepubliceerd op 28 april 2009. Het zweefvliegen werd per die datum voortgezet op het daarvoor aangewezen zweefvliegterrein binnen de grenzen van het voormalige militaire luchtvaartterrein Soesterberg op basis van een besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat op grond van het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen. Dit zogenaamde BIGNAL-besluit en de daarmee samenhangende ontheffing artikel 14 van de luchtvaartwet voor het sleepvliegen is op 12 november 2012 door de provincie Utrecht omgezet in een luchthavenregeling conform de in de wet opgenomen overgangsbepalingen voor bestaande luchtvaartterreinen. Hiermee is het zweefvliegen vanaf Soesterberg wettelijk gewaarborgd.

Het zweefvliegterrein Soesterberg wordt geëxploiteerd conform de van toepassing zijnde voorschriften vermeld in de RVGLT. In deze voorschriften worden eisen gesteld aan de afmetingen en gesteldheid van het terrein en de veiligheid van het vliegbedrijf.

De exploitant van het zweefvliegterrein is de Amsterdamsche Club voor Zeevliegen (ACvZ) zijn.

Zoals gesteld is vanaf 12 november 2012 de luchthavenregeling Zweefvliegterrein Soesterberg vastgesteld door Provinciale Staten conform RBML. De Provincie Utrecht is voor de RBML het bevoegd gezag.

IL&T heeft op 20 november 2012 een “verklaring veilig gebruik” af gegeven aan de Provincie.

Het zweefvliegterrein en de zweefvliegactiviteiten maken deel uit van het onherroepelijk op 19 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan Vliegbasis Soesterberg.

4. Vliegtuigen

De categorieën zweefvliegtuigen² zijn:

- a. eenzitter
- b. tweezitter
- c. a & b met hulpmotor
- d. a & b met zelfstartmotor
- e. motorzweefvliegtuigen/touring motor glider

² De categorieën zweefvliegtuigen worden onderscheiden naar aantal personen in de cockpit en het wel of geen motorsysteem bezitten. De zweefvliegtuigen die een motor bezitten worden onderscheiden naar de aard van het motorsysteem. Een zweefvliegtuig met hulpmotor, ook wel “turbo” genoemd, bezit een motorsysteem dat zich in de romp van het vliegtuig bevindt, in de lucht uitgekapt en gestart kan worden en dat het vliegtuig thuis kan brengen. Een zelfstarter is vergelijkbaar maar het motorsysteem is krachtiger en bezit een startmotor waardoor het zweefvliegtuig op eigen kracht kan opstijgen. Tenslotte de touring motor glider kan het beste beschouwd worden als een motorvliegtuig met zweefvliegvleugels.



De categorieën a,b,c en d zijn alle aanwezig bij de ACvZ.

Er zijn bij de ACvZ tot dusver geen zweefvliegtuigen uit de categorie e. aanwezig.

De ACvZ heeft een eigen clubvloot die bestaat uit 10 zweefvliegtuigen. Daarnaast zijn er ongeveer 45 zweefvliegtuigen in privé eigendom van leden.

De ACvZ heeft ten behoeve van sleepstarts een sleepvliegtuig (de Husky A1 A) in haar bezit.

Bij wedstrijden of speciale activiteiten komt het voor dat er meer zweefvliegtuigen op Soesterberg zijn en er extra sleepvliegtuigen en/of motorzweefvliegtuigen kunnen worden ingezet c.q. Soesterberg bezoeken.

5. Vliegtuigbewegingen

De zweefvliegsport is sterk afhankelijk van het weer. Harde wind en/of neerslag verhinderen het zweefvliegen. Het zweefvliegseizoen loopt ongeveer van eind februari tot begin november.

Er wordt zowel gedurende de weekeinden, de feestdagen als op doordeweekse dagen gevlogen (7 dagen per week) vanaf een kwartier voor zonsopgang tot een kwartier na zonsondergang. Dit is de zogenaamde Uniforme Daglicht Periode (UDP). De meeste starts zullen plaatsvinden tijdens de weekeinden en op de feestdagen omdat dan de meeste leden vrij zijn en het vliegbedrijf begint gewoonlijk om 9.00.

In de wintermaanden zijn de weersomstandigheden minder geschikt om te zweefvliegen. Tijdens deze periode zal sporadisch worden gevlogen. De winterperiode wordt voornamelijk gebruikt voor het onderhoud aan de vliegtuigen en het overige materieel, het houden van informatieve avonden aangaande de zweefvliegsport en het doceren en examineren van het theoretische deel van de zweefvliegopleiding tot zweefvliegbewijshouder.

De intensiteit van het vliegverkeer wordt aangegeven in het aantal starts³. Hierbij gaat het om lierstarts, zelfstarts en vliegtuigsleepstarts.

6. Prognose 2019

De afgelopen 10 jaar laten een redelijk constant beeld zien van het aantal starts op Soesterberg (zie bijlage 4). Fluctuaties ontstaan hoofdzakelijk door de gemiddelde weersomstandigheden per seizoen. Wij verwachten voor het jaar 2019 geen substantiële afwijkingen van dit beeld.

Het voor- en najaarskamp vallen samen met de schoolvakanties in Midden-Nederland. Het najaarskamp zal op Soesterberg plaatsvinden, het voorjaarskamp waarschijnlijk elders. Tijdens elk kamp worden gedurende de week, afhankelijk van het weer, zo'n 250 starts

³ In veel statistieken wordt het opstijgen en het landen van een vliegtuig als twee aparte vliegbewegingen beschouwd. In dit gebruiksplan zullen we verder over starts spreken in de betekenis van een start met aansluitend een landing.



gemaakt bij voorkeur met de lier. De kampen zijn met name bedoeld om beginnende zweefvliegers op te leiden. Het zomerkamp vindt normaliter plaats gedurende een 2-3 weken eind juli/begin augustus. De club is dan doorgaans op bezoek bij een zweefvliegclub in het buitenland. Tijdens deze periode blijft er slechts een beperkte startcapaciteit achter op Soesterberg en zijn er ook minder vliegbewegingen te verwachten.

Een andere jaarlijks terugkerende activiteit is de Amstelglide, een 1- of 2-daagse zweefvliegwedstrijd met elke dag een opdracht. De opdracht is een overlandvlucht te maken die zo snel mogelijk gevlogen dient te worden. Het deelnemersveld kan uit 50 tot 80 vliegers bestaan. De vliegtuigen starten pas voor de opdracht als het weer hiervoor goed genoeg is. Het intensief starten van vliegtuigen neemt meestal zo'n 2 uur in beslag vanaf 11:00 of later en aan het einde van de dag keren de vliegtuigen weer terug op Soesterberg. Het aantal starts tijdens deze wedstrijd ligt aanmerkelijk lager dan tijdens een gemiddeld vliegweekende.

Een andere speciale vliegday is een georganiseerde overlanddag. Hierbij vertrekken een beperkt aantal vliegtuigen van het zweefvliegterrein Soesterberg voor een overland. Op zo'n dag worden ook minder starts dan gebruikelijk gemaakt. Per seizoen vinden 1 à 2 dagen van dit soort dagen plaats.

Afgelopen jaar hebben we, speciaal voor de omwonenden, hier nog een open dag aan toegevoegd. Hierdoor hopen we onze mooie hobby en sport met onze direct omgeving te kunnen delen, het zweefvliegen te laten ervaren, en dat men ons beter kan leren kennen. En wellicht inspireren we er ook nog omwonenden mee om bij ons lid te worden. Mits we de organisatie weer rond krijgen, en er voldoende animo is, zijn we voornemens om een dergelijke open dag ook in 2019 te organiseren.

Het vliegbedrijf zal in 2019 op dezelfde wijze georganiseerd worden als in 2018. Conform dit inmiddels beproefde concept vinden de vliegactiviteiten plaats. Hierbij geldt dat altijd naar optimalisering van lier- en sleepbedrijf wordt gestreefd teneinde overlast tot een minimum te beperken.

De ACvZ houdt een register bij waarop tijdens de vliegdagen alle starts worden ingevoerd⁴.

Wij verwachten dat het aantal starts in 2018 op Soesterberg zo'n 6000-7000 zal bedragen met inbegrip van maximaal 1000 gemotoriseerde vliegbewegingen. De sleepstarts worden gemaakt met de Husky A1A. De EASA noise database⁵ van dit type vliegtuig vermeldt

⁴ Dit register bestaat uit een computerprogramma waarbij per start de vluchtgegevens worden ingevoerd. Dit betreft de naam van de gezagvoerder, registratie van het vliegtuig, start- en landingstijd en eventuele opmerkingen. Het bijhouden van zo'n register is een verplichting die voortvloeit uit de Luchtvaartwet. Daarnaast houden alle leden van de ACvZ op het internet al hun overlandvlieg-prestaties bij middels het insturen van de vluchtgegevens uit de "zwarte doos" naar een daarvoor internationaal opgezette internetsite.

De gegevens hiervan geven nog geen volledig beeld omdat de opkomst van internet en "zwarte dozen" in zweefvliegtuigen van de laatste jaren is en nog niet ieder vliegtuig hiermee uitgerust is. Wel kan gesteld worden dat de overland kilometers gevlogen van Soesterberg inmiddels oplopen naar ruim boven de 100.000 km op jaarbasis en dat de ACvZ wereldwijd gezien daarmee de afgelopen jaren altijd in de top 5 heeft gestaan.

⁵ Elk vliegtuig uitgerust met een motor bezit een noise certificate waarop vermeld staat hoeveel geluid het produceert, uitgedrukt in dB(A). De EASA (European Aviation Safety Agency) houdt van ieder vliegtuigtype een zogenaamde database bij van het type-certificate data sheet for noise (TCDSN). De geluidsproductie kan op verschillende standaard

een Take-Off Noise Level van 67,7dB(A). In het kader van ons beleid, zie paragraaf 8, om geluidsoverlast te beperken zullen we een deel van het quotum van 1000 gemotoriseerde vliegbewegingen in de vorm van een zelfstart maken. Een zelfstart is één gemotoriseerde vliegbeweging en wordt gemaakt met een zweefvliegtuig uit de categorie d. van paragraaf 4. Het Take-Off Noise Level van deze “zelfstarters” (Ventus 2CM) bedraagt 61,2 dB(A). Een vermindering van 6,5 dB(A) per vliegbeweging t.o.v. een vliegbeweging met de Husky. Dit lijkt weinig maar 3 dB(A) betekent een geluid wat 50% harder klinkt voor het menselijk oor. Een zelfstart produceert dus doorgaans minder dan 1/3 van het geluid van een start met de Husky.

7. Geluidszonering

De RBML kent een geluidszonering. De Provincie Utrecht heeft in het kader van het omzettingsbesluit het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) opdracht gegeven de geluidscantour vast te stellen. Uit het NLR rapport is gebleken dat de geluidswaarden gerelateerd aan het verwachte aantal gemotoriseerde starts in Lden van dien aard zijn dat de daarmee gepaard gaande wettelijke geluidszone blijft binnen de grenzen van het zweefvliegerterrein in bijlage 1. Dit impliceert dat er voor het zweefvliegerterrein een omzetting naar een luchthavenregeling kon plaats vinden.

8. Beleid

De ACvZ wil een “goede buur” zijn. Zij spant zich in om (geluid)overlast tot een minimum te beperken. Daartegenover staat dat het recht op gebruik als vliegveld een feit is en dat geen onredelijke beperkingen dienen te worden opgelegd. Het landelijk beleid dat is ingezet ten aanzien van geluidhinderbeperking wordt onderschreven.

Op velerlei wijze is de afgelopen jaren aandacht besteed aan operationele maatregelen om geluidsoverlast te beperken door:

- het inbouwen van een sleepstelsel in het sleepvliegtuig
- het introduceren van het “uitwaaieren” bij het uitklimmen van sleep- en zelfstarts om te voorkomen dat er een concentratie van geluid ontstaat zoals bij het toepassen van de vaste uitklimroutes uit het verleden.
- Voor zover de veiligheid het toelaat, het vliegen over gebieden met hoge woningconcentratie zo veel mogelijk te voorkomen.
- vliegers/instructeurs bekend te maken met het belang van het “geluidsarm” omgaan met motorvermogen.
- geen sleep- en zelfstarts op zon- en feestdagen voor 12:00 uit te voeren.
- bij voorkeur geen sleep- en zelfstarts in de maanden juni, juli en augustus na 18:00 te maken.

manieren gemeten worden. Deze manieren staan beschreven in diverse Chapters van de ICAO publicatie Annex 16. De geluidsproductie van de Husky en die van een zelfstarter is gemeten volgens Chapter 10. (Take Off noise levels meting)



9. Baangebruik

De ACvZ maakt gebruik van de zweefvliegstrip 31/13 in de windrichtingen noordwest en zuidoost. Deze strip bestaat voor het grootste deel uit gras en voor een kleiner deel uit verharde baan. Op deze strip bevinden zich een liepbaan, een sleepbaan en een start/landingszone.

Het gebruik van het zweefvliegterrein Soesterberg vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules = VFR) binnen de in de luchtvaart gehanteerde Uniforme Daglicht Periode.

Het baangebruik wordt bepaald door de windrichting, waarbij het uitgangspunt is dat er tegen de wind geland en gestart wordt. Afhankelijk van de windrichting wordt richting het noordwesten en het zuidoosten gestart en geland.

In de afgelopen jaren vond 60% van de starts plaats richting het noordwesten en derhalve 40% richting het zuidoosten. Gezien de overheersende windrichting in Nederland (zuidwest tot noordwest) verwachten wij over jaar 2018 vergelijkbare percentages.

10. Vliegroutes

Op zweefvliegterreinen in Nederland (ongecontroleerde terreinen) en dus ook op Soesterberg wordt geen verkeersleiding gegeven. Wel wordt per radio aan de vliegers doorgegeven: informatie over de-baan-in gebruik, heersende windrichting en sterkte, en overige vliegveiligheidsberichten welke van belang is.

Er wordt onder zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules VFR) gevlogen, waarbij een voorgeschreven landingscircuit (een vast patroon in de lucht) wordt gevolgd. In verband met trainingen kan hiervan door de zweefvliegtuigen soms worden afgeweken waarbij het circuit dan gespiegeld ten westen van de baan 31/13 ligt.

De zichtvliegvoorschriften houden in dat er alleen tijdens de Uniforme Daglicht Periode mag worden gevlogen waarbij het horizontaal zicht minimaal 1500 meter dient te bedragen en de wolkenbasis op minimaal 1000 voet ligt.

Sleep- en zelfstart

Er worden geen "vaste" uitklimroutes voor het sleepvliegen gehanteerd. Er wordt gestart vanaf de daarvoor aangewezen terreingedeelten zoveel mogelijk tegen de windrichting in. Na het loskomen van de sleepcombinatie wordt uitgeklimmen zodanig dat bij een eventuele breuk van de sleepkabel het zweefvliegtuig veilig op Soesterberg kan landen. Bij het uitklimmen wordt de bebouwing zo veel mogelijk ontweken rekening houdend met de veiligheidsmarges. Er wordt "gewaaierd" uitgeklimmen om zoveel mogelijk aan geluidsspreiding te doen. Er wordt doorgeloomd naar de gewenste ontkoppelhoogte die in de meeste gevallen 500 meter bedraagt. Na het ontkoppelen wordt door het sleepvliegtuig een daalvlucht met "dichtgetrokken" motor ingezet. Bij de nadering volgt het sleepvliegtuig hetzelfde circuit als de zweefvliegtuigen.

Bij een zelfstart wordt eenzelfde uitklimprocedure gehanteerd als voor het sleepvliegen. Ook hier zal er "gewaaierd" worden. De zelfstarter start met zijn uitgeklapte motor en landt met ingeklapte motor als zweefvliegtuig.

Hulpmotor

Een deel van de zweefvliegtuigen is uitgerust met een hulpmotor. De hulpmotor wordt gebruikt om bij gebrek aan thermiek weer terug te kunnen keren naar het vliegveld waarmee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld in een weiland een landing moet worden gemaakt.

De zweefvliegtuigen met hulpmotor (ook wel genoemd “Turbo” of “Thuisbrenger”) kunnen niet zelfstandig starten. Deze starten als een regulier zweefvliegtuig met de lier of achter het sleepvliegtuig. Alvorens ‘overland’ te gaan, moet er na het ontkoppelen in de lucht voor de veiligheid wel een korte motortest uitgevoerd worden om vast te stellen dat de hulpmotor juist functioneert.

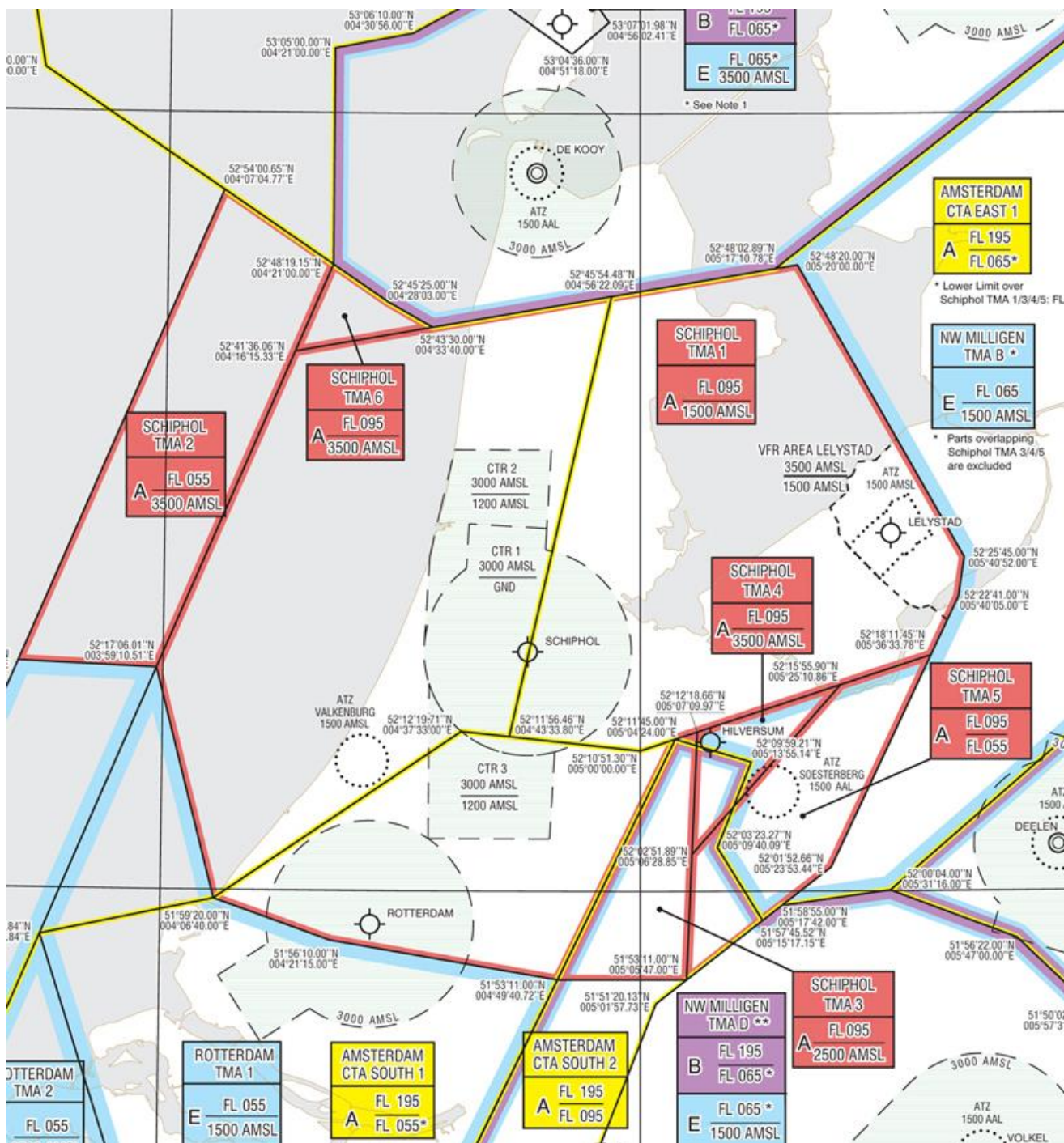
De motorcheck vindt over het algemeen plaats als er voldoende hoogte is gewonnen en voordat de vlieger besluit om “overland” te gaan. De duur, hoogte, en locatie van deze motortest is overigens wel afhankelijk van weersomstandigheden en veiligheid, maar ook hier wordt omwille van het zoveel mogelijk beperken van geluidsoverlast gestreefd om de check zo kort mogelijk te laten duren (doorgaans niet meer dan een halve minuut), te voorkomen dat de check op lage hoogte plaatsvindt (kan soms veiligheidskwestie zijn) en/of boven gebieden met hoge woningconcentraties plaatsvindt.

11. Luchtruim gebruik

Het luchtruim dat de ACvZ gebruikt is onderdeel van het drukke West-Europese luchtruim. Primaire beperkingen binnen Nederland zijn delen van het luchtruim die voor vertrekkend en aankomend verkeer van Schiphol gereserveerd zijn.

In principe vliegen zweefvliegtuigen niet in het luchtruim van Schiphol en omgekeerd vliegen verkeersvliegtuigen ook niet in het luchtruim van zweefvliegtuigen. De luchtruimstructuur boven Soesterberg blijft in 2018 vooralsnog ongewijzigd. Dit betekent dat boven Soesterberg zweefvliegtuigen tot een hoogte van ongeveer 1800 meter (FlightLevel 55) mogen vliegen.

De voorgenomen herindeling van het Nederlandse luchtruim met de mogelijke aanleg van een 4^e aanvliegpunt voor Schiphol boven Renswoude kan overigens een verlaging van het Schiphol luchtruim inhouden boven Soesterberg. De ACvZ houdt deze mogelijke bedreiging scherp in de gaten (en zal als luchtruimgebruiker tijdig moeten worden geconsulteerd).





12. Handhaving

Het toezicht op de vliegveiligheid vindt plaats door IL&T afdeling Luchtvaartinspectie. Voor overige aspecten als ruimtelijke ordening, milieu en openbare orde zijn de provincie Utrecht en de gemeente Soest bevoegd gezag.

13. Conclusie

De zweefvliegactiviteiten zullen in 2019 in overeenstemming zijn met het bepaalde in de Luchthavenregeling Zweefvliegterrein Soesterberg en de RVGLT.

14. Geldigheid

Dit gebruiksplan gaat in per 1 januari 2019 en beschrijft het verwachte gebruik in 2019. Ieder jaar wordt een herzien gebruiksplan opgesteld aangepast aan de actualiteit.

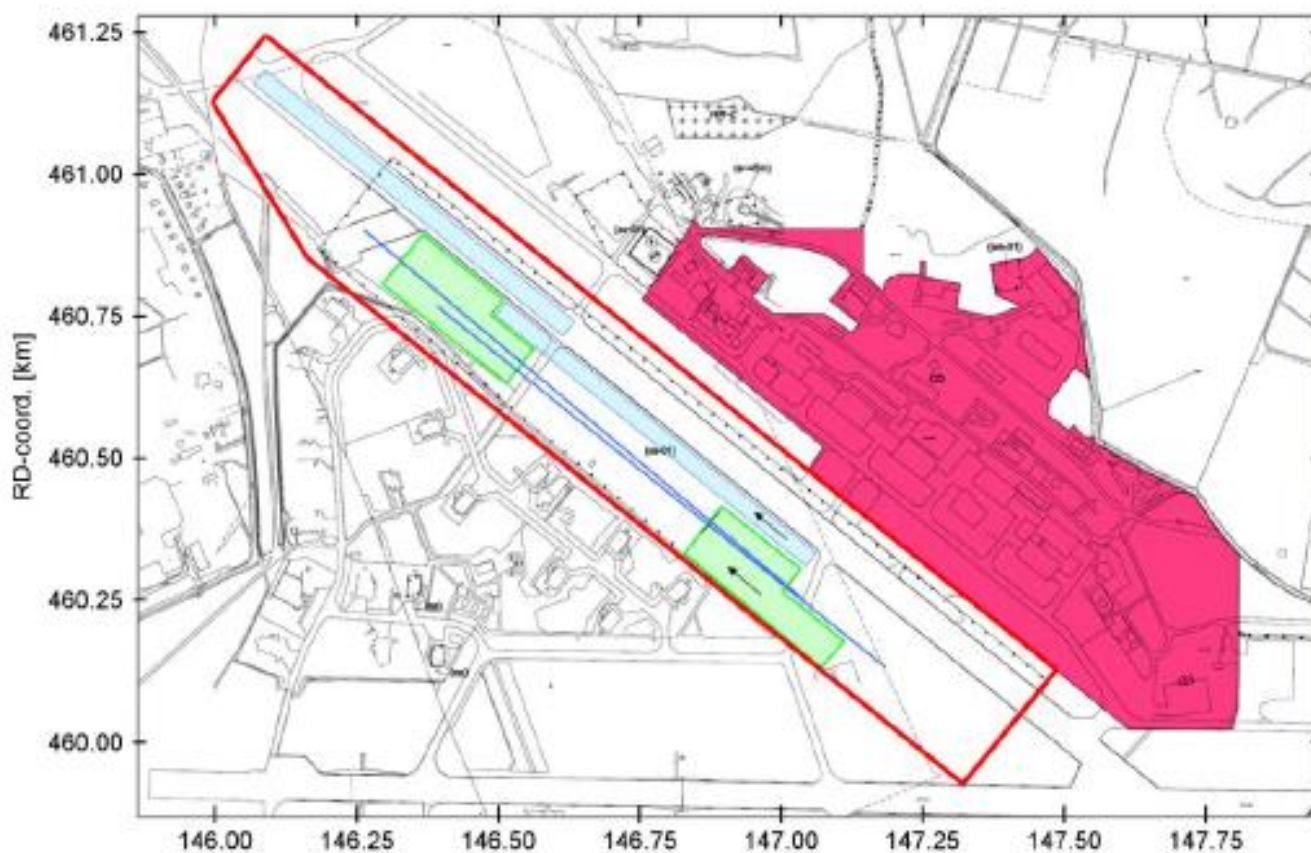
15. Communicatie van het gebruiksplan

Het gebruiksplan is openbaar en kan worden geraadpleegd op de website www.acvz.nl.

Nadat het gebruiksplan 2019 is opgesteld zal dit worden verzonden naar:

- Het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht
- Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht

Bijlage 1: Indeling zweefvliegterrein Soesterberg



Figuur 1: Plantekening luchthaven Soesterberg in RD-coördinaten

- | | |
|---------------------|--|
| rode lijn | = grens luchthaventerrein en veiligheidszone |
| lichtblauwe vlakken | = start/landingsbaan sleep- en zelfstart |
| groen vlakken | = start/landingsvlakken lierstart |
| blauwe lijnen | = lierbanen |

Bijlage 2: Overzicht bewegingen en vliegdagen

Overzicht vliegbewegingen 2018

In het kalenderjaar 2018 zijn de onderstaande aantallen vliegbewegingen vanaf het zweefvliegterrein gemaakt met de daarbij behorende startmethode:

	Starts	Landingen		
Lier	5219	5186	10986	Totaal ongemotoriseerde vliegbewegingen ⁶
Zelfstart	99	99		
Sleep	449	449	997	Totaal gemotoriseerde bewegingen ⁷

Historisch overzicht

Jaar	Totaalstarts	Sleepstarts	Zelfstarts	Vliegdagen
1997	4893	343		
1998	4722	277		
1999	4483	253		
2000	4854	293		
2001	5016	428		
2002	6364	480		
2003	5869	356		
2004	4888	336		
2005	4507	291		89
2006	5410	359		103
2007	5360	496		100
2008	4286	353		95
2009	5448	284		103
2010	5173	356	36	120
2011	6360	400	58	116
2012	5470	328	70	103
2013	5696	299	38	103
2014	6658	313	64	120
2015	6486	358	59	109
2016	6440	308	73	135
2017	5232	320	68	101
2018	5767	449	99	121

⁶ Dit betreft het totaal aantal lierstarts- en landingen vermeerderd met de landingen van het zelfgestarte zweefvliegtuig en het opgesleepte zweefvliegtuig

⁷ Dit betreft het totaal sleepstarts en –landingen van het sleepvliegtuig vermeerderd met het aantal zelfstarts