

In het midden van Nederland ligt één van de weinige overgebleven groene vliegvelden. Sinds 1939 is het historische vliegveld Hilversum een onmisbaar onderdeel voor de infrastructuur van de kleine luchtvaart. “Historie geeft besef, besef geeft sympathie, sympathie geeft acceptatie” aldus Vincent Kager, bestuurslid van de Stichting Vliegveld Hilversum.

Schatbewaarder van een groen veld

“Dat ik ooit in de kleine luchtvaart terecht zou komen heeft er altijd al in gezeten. Ik ben geboren op de Diependaalselaan, hier in Hilversum, op nog geen 10 minuten fietsen van vliegveld Hilversum. De aanblik van een gele Piper Cub tegen de blauwe lucht heeft op mij een onuitwisbare indruk gemaakt. In 1973 was ik 13, kwam met vriendjes in een spottersclub en we zijn bijna allemaal in de luchtvaart terecht gekomen. Ik had geen spreekwoordelijke paplepel, mijn vader heeft mijn interesse voor de luchtvaart niet beïnvloed, hij was werkzaam bij Philips.

Vliegveld Hilversum was een vruchtbare bodem. Ik lag in het lange gras te kijken naar de Skymaster van Charles van der Heijden, de para's uit Pilatus Porter van Icarus, de Harvard en T-6 van Skylight, je weet wel, de luchtschrijver PH-NKD, nu nog steeds als N13FY op Hilversum in goede handen bij Hanno Wesdorp (red: zie Logboek nummer 4 uit 2010, pagina 30). Een Cessna Cardinal die zijn wielen intrekt, een pruttelende Tiger Moth, die sportmuggen, gebakjes, alles vond ik mooi. Het waren de jaren 70 en 80 en het vliegveld kende tussen de 70.000 en 90.000 vliegbewegingen per jaar, dat is in de loop der jaren gehalveerd naar ongeveer 44.000 vliegbewegingen. Na mijn middelbare school ben ik naar één hoorcollege vliegtuigbouw in Delft gegaan. Ik vond de materie te specialistisch en ik ben meer een generalist. Ik koos daarom een andere studie, bedrijfseconomie. Ik vervulde functies als managing director bij meerdere bedrijven en was consultant en interim manager tot ik in 2009 besloot om mijn vliegbrevet te gaan halen. Dat was meer een geestelijke stap dan een fysieke stap, maar het voelde helemaal als thuis komen. Ik heb nu rond de 250 vliegreizen op de Cessna 172N, de Piper Archer III en de Tecnam P2002-JF, en zeker nog 150 uur in de rechterstoel met mijn vliegfriendjes.

In 2013 nam Maarten Driessen afscheid als voorzitter van de Stichting Vliegveld Hilversum en er kwam een bestuursfunctie vrij. Ik heb die met beide handen aangegrepen. Als bestuurslid ben je een tijdelijke schatbewaarder die zorgt voor continuïteit van het vliegveld. Je wilt het vliegveld in de toekomst veilig en financieel gezond overdragen aan weer een volgende generatie. Daarnaast ben ik vorig jaar mede-eigenaar geworden bij VliegSchool Hilversum. Samen met Dennis Vonk (aircraft maintenance) en Frank Morelisse (head of training) runnen wij deze zeer actieve vlieg-school. Ik doe alles rond de bedrijfsvoering van marketing tot financiën, we vullen elkaar perfect aan. We willen ons met klantgerichtheid, onze GA-Simulator en PPL-e-learning app onderscheiden. Safety first, zeker ook voor de privé piloot!”

Op 3 februari 1938 werd de Stichting Vliegveld Hilversum opgericht. Het vliegveld Hilversum werd in 1939 geopend. De aanleg ging niet zonder slag of stoot. Nadat meerdere locaties rond Hilversum om diverse redenen waren afgewezen kon uiteindelijk op de huidige locatie begonnen worden met het afgraven en egaliseren van het terrein. De aanleg werd gerealiseerd in het kader van de werkverschaffing en de arbeiders kregen een uurloon van 38 cent.



Op Hilversum tijdens WOII geassembleerde Bücker-Bestmanns. (via Vincent Kager)

De officiële opening van het vliegveld stond gepland voor 30 september 1939, 42 dagen nadat de werkzaamheden voor de aanleg waren afgerond. Maar op 28 augustus werd Nederland gemobiliseerd en een dag



Vincent Kager.
(Paul van der Horst)

later werd het splinternieuwe vliegveld Hilversum in gebruik genomen door Defensie.

Fokker C-V's en Koolhoven FK.51's kwamen van Soesterberg over naar Hilversum, een hoopje van nog geen tien minuten. In oktober 1939 kwamen daar ook nog Fokker D-XVII's bij. Het vliegveld werd flink uitgebreid. Ten noorden van het veld, op de hei en in de bossen kwamen er rolbanen en opstelplaatsen bij. In de vroege ochtend van 10 mei 1940 werd het vliegveld aangevallen door Messerschmitt 109's. De schade bleef beperkt tot vliegtuigen op het veld zelf. De verspreid opgestelde vliegtuigen raakten niet beschadigd en namen de volgende dag de wijk naar het vliegveld Middenmeer in Noord-Holland. Na de capitulatie werd het vliegveld door de Luftwaffe flink uitgebreid met hangaars, rolbanen en officierskwar-



tieren, maar er werden geen Jagdgeschwaders gestationeerd. Het veld diende uiteindelijk vooral voor de assemblage van circa 600 Bücker Bestmann trainingsvliegtuigen, die door Fokker in Amsterdam-Noord waren gebouwd. Na de bevrijding werd het vliegveld weer teruggebracht naar zijn oorspronkelijke omvang. Op 10 juli 1947 waren de herstelwerkzaamheden afgerond en kwam Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard in de Stinson Sentinel PH-PBB de opening verrichten. Vanaf die datum is het vliegveld continu in gebruik geweest.



Vliegveld Hilversum met de vertrekkende DC-2 Uiver. (Paul van der Horst)

Vincent Kager: “Vliegveld Hilversum is een traditioneel opleidingsveld. Iets meer dan 50% van de vliegactiviteiten betreffen opleidingsvluchten. Het vliegveld biedt bovendien een enorme complementariteit. Zweefvliegen, helikoptervluchten, parachutespringen, historische vliegtuigen, alles is er te vinden. Er hebben zich in de loop der jaren flink wat bedreigingen voorgedaan, zoals het plan om een woonwijk onder een startbaan te bouwen. Maar inmiddels ziet de toekomst er rooskleuriger uit. We hebben met betrekking tot de toekomst van Hilversum te maken met drie niveaus binnen de overheid. Allereerst de Rijksoverheid. In maart dit jaar heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Sharon Dijksma het door Chris Lorraine geschreven rapport Toekomstvast General Aviation Locaties (TGAL) aangeboden aan de 2e Kamer. Dat rapport is gunstig voor Hilversum als toekomstvast general aviation locatie. Door de verwachte uitbreiding van Lelystad ten gunste van grotere passagiersvliegtuigen moeten sommige general aviation activiteiten ergens anders worden ondergebracht. Dat is overheidsbeleid. Hilversum is daarbij een logische locatie. Vliegveld Hilversum is een onmisbaar onderdeel voor de landelijke infrastructuur van de kleine luchtvaart. Daarnaast maakt het vliegveld onderdeel uit van de natuurlijke structuur in het landschap, doordat het een verbinding vormt tussen de weilanden richting Utrecht en de natuur ten noorden van het vliegveld. Het tweede overheidsniveau waar we mee te maken hebben is de provincie. Sinds 2013 gaat de provincie Noord-Holland over het Luchthavenbesluit voor het vliegveld Hilversum en we hebben een goede relatie met de provincie. In dat Besluit wordt onder meer de configuratie van de banen en de maximale geluidproductie bepaald. Er zijn in heel 2015 slechts 23 klach-



De driekleur wordt gehesen, het muziekkorps speelt, het koninklijke vaandel in top, Vliegveld Hilversum start opnieuw na de Tweede Wereldoorlog. (coll. Coert Munk)



Prins Bernhard vertrekt in de Stinson Sentinel PH-PBB nadat het vliegveld Hilversum op 10 juli 1947 officieel is heropend. (via Vincent Kager)

ten binnengekomen, terwijl er op één weekend soms duizenden mensen met een ijsje komen genieten van die leuke vliegtuigjes. De derde overheidsspeler is de gemeente Hilversum, de eigenaar van de grond. Het huidige huurcontract loopt tot medio 2023, ik verwacht dat we dat contract zonder meer gaan verlengen. Het vliegveld is als onderdeel van de landelijke infrastructuur even belangrijk als bijvoorbeeld de omroepen dat zijn voor de mediastad Hilversum. De contacten met de Gemeente zijn goed. Bedenk daarbij dat ons bestuur bestaat uit onbezoldigde vrijwilligers, die niet 40 uur per week bezig kunnen zijn met hun “uit de hand gelopen hobby”, maar wel samen met onze havenmeester gesprekspartner moeten zijn voor alle professionele wethouders, beleidsambtenaren, regelgevers, toezichthouders, hulpdiensten en handhavers.

Het vliegveld heeft 1.200 actieve beoefenaars van een vorm van luchtvaart en heeft meer dan 100.000 recreatieve bezoekers per jaar. Onderschat het economische belang van het vliegveld niet. De gehele kleine luchtvaart in Nederland draagt een kwart miljard euro bij aan de Nederlandse economie en voorziet bijna 5.000 mensen van een baan. Daar komt het belang van alle aanleverende bedrijven nog bij. We voldoen aan alle wettelijke bepalingen en geluidsnormen en we vervullen een belangrijke maatschappelijke functie. Zonder een goed onderhouden infrastructuur van de kleine luchtvaart bestaat er immers geen grote luchtvaart, iedere beroeps-piloot op een Boeing of Airbus heeft ooit leren vliegen in een lesvliegtuigje met propeller of op een zweefvliegveld op een groen veld. Wat de toekomst brengt? Elektrisch vliegen, dat zou wel héél goed passen op ons mooie groene veld!”