

Uitvoering inzet vermindering omgevingshinder

Defensie Helikopter Commando
en gemeente Gilze en Rijen



Ministerie van Defensie



GEMEENTE

Gilze en Rijen

Inhoudsopgave

1. Achtergrond	3	4.2.1. Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (KLuHV)	11
2. Taakstelling en bevoegdheden DHC	5	4.2.2. Zweefvliegclub	11
3. Nadere uitwerking voorgenomen maatregelen	6	5. Standaard vliegprocedures	12
3.1. Achtergrond: standpunten betrokkenen	6	5.1. Lateraal	12
3.1.1. Standpunt DHC	6	5.2. Hoogtes	12
3.1.2. Standpunt omwonenden	6	5.3. Corridors	12
3.2. Daadwerkelijk gebruik	7	6. Onderzoek	14
3.2.1. Primair gebruik	7	6.1. Algemeen	14
3.2.2. Secundair gebruik	7	6.2. Afgeronde onderzoeken	14
3.3. Beperkingen in aantal vliegbewegingen	8	6.2.1. Gebruik Vliegbasis Woensdrecht	14
3.3.1. Primaire functie	8	6.3. Lopende onderzoeken	14
3.3.2. Secundaire functie	8	6.3.1. Route van de corridors	14
3.3.3. Reserveveld	8	6.3.2. Vliegsnelheid in corridors	14
3.3.4. Returnveld	8	6.4. Gebruik simulatoren	14
3.4. Maatregelen tegen geluidshinder	8	7. Communicatie	15
3.4.1. Vermijden zuidelijk deel Rijen bij gebruik circuit 28	8	Algemeen	15
3.4.2. Spreiding gebruik corridors	8	Rapportages	16
3.4.3. Slopes	8	Bijlage A. Verklarende woordenlijst	17
3.4.4. Sling area	9	Bijlage B. Landingsplaatsen en circuits	20
3.4.5. Eén avond in de week geen lokaal (circuit) vliegen na UDP	9	Bijlage C. Gerelateerde ontwikkelingen	22
3.4.6. Motorloze zondag	9	Bijlage D. Indicatieve contour van de geluidszonering	23
3.4.7. Avondopenstelling in de zomer	9		
4. Openstelling luchthaven	10		
4.1. Algemeen	10		
4.2. Civiele luchtvaartuigen	11		

1. Achtergrond

Vliegbasis Gilze-Rijen bevindt zich geheel binnen de grenzen van de gemeente Gilze en Rijen en is ingesloten tussen de woonkernen Gilze, Rijen, Hulten en Molenschot. De vliegactiviteiten op en rond de vliegbasis hebben invloed op de leefomgeving van de inwoners van de gemeente Gilze en Rijen, die in meerdere of mindere mate hinder ervaren van deze activiteiten.

Van 1972 tot en met 1995 waren de jachtvliegtuigen gestationeerd op de vliegbasis. Het wettelijk toegestane gebruik van de vliegbasis Gilze-Rijen is vastgelegd in de aanwijzing militair luchtvaartterrein. Het gebruik van de vliegbasis door jachtvliegtuigen is daarin vastgelegd en vormt tot op de dag van vandaag nog steeds de zogenaamde referentie-mer-situatie; op grond waarvan de vliegbasis gebruikt mag worden voor maximaal 18.247 starts en landingen voor “gevlugelde” vliegtuigen en voor jachtvliegtuigen. In 1995 zijn op vliegbasis Gilze-Rijen de straaljagers vervangen door helikopters. De toegestane geluidsruiimte en contouren zijn daar tot op heden echter niet op aangepast.

De vliegbasis Gilze-Rijen is nu hoofdzakelijk in gebruik door het Defensie Helikopter Commando (DHC). Het DHC is verantwoordelijk voor de gehele helikoptercapaciteit van Defensie. Zo wordt het DHC ingezet voor de verdediging van het Koninkrijk en het bondgenootschappelijk grondgebied van de NAVO, missies ter bevordering van de internationale rechtsorde en nationale bijstand bij rampen en crises zoals brandbestrijding en ondersteuning van anti-terreuractiviteiten. Om dit takenpakket waar te maken moet het DHC beschikken over opgeleid en geoefend personeel en inzetbaar materieel.

De vliegbasis Gilze-Rijen is de grootste locatie van het DHC. Hier staan de gevechtshelikopters en de transporthelikopters en worden de helikopters en het personeel voorbereid voor inzet (operationele gereedheid). Het vliegen met helikopters voor opleiding, training en oefening is de belangrijkste activiteit van het DHC.

Daarnaast wordt de vliegbasis Gilze-Rijen gebruikt door bezoekende militaire en civiele luchtvaartuigen en biedt het veld onderdak aan vliegende medegebruikers, waaronder de Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (KLuHV), een zweefvliegvereniging en een modelvliegclub. Tot slot vervult de vliegbasis een reserveveld en een returnveldfunctie.

Met het in januari 2018 gepubliceerde Ontwerp Luchthavenbesluit (hierna: “LHB”) heeft de wetgever beoogd het feitelijk gebruik van de vliegbasis door helikopters in wettelijke kaders vast te leggen. Doordat in het gepubliceerde LHB uit werd gegaan van een voorgenomen gebruik van 86.840¹ vliegbewegingen (bijna het drievoudige van het gemiddelde aantal gerealiseerde vliegbewegingen van ca 31.500 in de periode 2017 tot en met 2022)², zijn ruim 800 zienswijzen ingediend door omwonenden. De meeste bezwaren kwamen uit de gemeente Gilze en Rijen.

Als gevolg hiervan werd op 5 juli 2018 in de Tweede Kamer de Motie Kerstens aangenomen waarin het kabinet verzocht werd, met betrekking tot het Luchthavenbesluit Gilze-Rijen, in het kader van zorgvuldigheid, in overleg met betrokkenen te bezien op welke wijze tot een gedragen LHB kan worden gekomen.³

1 Rapport ‘Geluidbelasting rond militaire luchthaven Gilze-Rijen door vliegverkeer: MER Luchthaven Gilze-Rijen’, NLR-CR-2016-612, NLR.

2 Gemiddelde op basis van Rapport geluidsbelasting per jaar zoals door het NLR gerapporteerd.

3 Tweede Kamer, vergaderjaar 2017-2018, 34 932, nr. 11



Als uitvloeisel van voornoemde motie en het omwonendenoverleg heeft de (toenmalig) Staatssecretaris van Defensie op 12 februari 2020 een bezoek gebracht aan de gemeente Gilze en Rijen. Bij die gelegenheid heeft de staatssecretaris als eerste stap een aantal toezeggingen gedaan om aan wensen en eisen van de omwonenden tegemoet te komen. Zij gaf indertijd aan onder meer te overwegen:

- a** de reserveveldfunctie te laten vervallen (afhankelijk van ontwikkelingen waaronder een nieuw Luchthavenbesluit voor vliegbasis “de Peel”);
- b** de returnveldfunctie te halveren;
- c** het instellen en vastleggen van een plafond van 4.000 vliegbewegingen per jaar voor de KLuHV;
- d** de export van 10% van het aantal helikopter-vliegbewegingen naar andere vliegbases te willen bewerkstelligen;
- e** dat er geen oefenruimte voor de NH90 wordt gereserveerd op vliegbasis Gilze-Rijen.

De staatssecretaris heeft ook ingestemd met het verzoek van de gemeente om een externe procesbegeleider aan te stellen om het overleg tussen de gemeente, omwonenden en Defensie te leiden en zo gezamenlijk tot een gedragen luchthavenbesluit te komen. Gedurende de gesprekken bleek dat het LHB voor de vliegbasis Gilze-Rijen pas na het LHB voor de vliegbasis De Peel kan worden vastgesteld. Daarom hebben de gemeente en het DHC afgesproken om, verwijzend naar de eerdergenoemde motie, ter overbrugging van de periode tot aan de totstandkoming van een LHB een intentieverklaring op te stellen. Het doel van deze intentieverklaring is in de eerste plaats te signaleren dat DHC reeds vooruitlopend op de totstandkoming van het LHB inspanningen zal leveren om de hinder van vliegoperaties voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. De gemeente heeft de intentie uitgesproken tot het organiseren en waar nodig faciliteren van een constructieve dialoog tussen omwonenden en het DHC inzake de omgevingsimpact. Daarbij spreekt de gemeente tevens de intentie uit om bewoners, ook bij de wijziging van functies aan locaties, tijdig te informeren over de nabijheid van de vliegbasis en de daaruit voortkomende geluidsbelasting. De gemeente draagt daarbij zorg voor voorlichting over, en stimulatie van, geluid reducerende (bouw)maatregelen.

Via bijeenkomsten zijn de inwoners van de kernen Rijen, Gilze, Molenschot en Hulden geïnformeerd over de intentieverklaring. Daarnaast is deze door het college van burgemeester en wethouders ter kennisgeving aan de gemeenteraad aangeboden.

Dit voorliggende ‘uitvoeringsdocument’ beoogt meer handen en voeten te geven aan de inspanning die het DHC en de gemeente indachtig de intentieverklaring zullen leveren. Die inspanningen moeten passend zijn indachtig de juridische kaders, de operationele behoeften en rechten van derden. Niet uitgesloten is dat ontwikkelingen en/of voortschrijdende inzichten zullen noodzaken tot aanpassingen aan het uitvoeringsdocument. Dat er geen sprake is van een juridisch bindend document, laat onverlet dat dit document een belangrijke rol zal spelen in de verdere dialoog tussen het DHC, de gemeente en omwonenden.

De gemeente stuurt daarbij aan op een jaarlijkse evaluatie waarin tussen het DHC, de gemeente en omwonenden wordt besproken in hoeverre de omschreven maatregelen zijn gerealiseerd en/of in hoeverre bijstelling noodzakelijk is. Indien het zich voordoet dat er verschillen van inzicht ontstaan in de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de intentieverklaring zal in onderling overleg, eventueel door inschakeling van de Commandant van het DHC en de burgemeester, naar een oplossing worden gezocht.



2. Taakstelling en bevoegdheden DHC

De vliegbasis Gilze-Rijen wordt gebruikt voor vier soorten vliegbewegingen gerelateerd aan de taken van de vliegbasis:

- **Primaire taak vliegbasis:** de primaire taak van de vliegbasis betreft de voorbereiding van de helikopterbemanningen van het DHC en haar partners voor inzet door het uitvoeren van opleidingen, trainingen en oefeningen. Dit is noodzakelijk om te zorgen dat taken onder alle omstandigheden veilig kunnen worden uitgevoerd. Onder de primaire taak vallen uitsluitend de vliegbewegingen van de helikopters die permanent zijn gestationeerd op Gilze-Rijen. Hieronder vallen: de Apache gevechtshelikopter, de Cougar en de Chinook transporthelikopter.
- **Secundaire taak vliegbasis:** de secundaire taak van de basis betreft het faciliteren van (oefen)vluchten door andere militaire en civiele luchtvaartuigen, bijvoorbeeld de NH90, F-35, PC-7, de helikopters van de Nationale Politie en vliegtuigen van NAVO-partners. Daarnaast vallen de vliegtuigen van de KLuHV en de zweefvliegclub, die beide opereren vanaf de vliegbasis, onder de secundaire taak van de vliegbasis.
- **Incidenteel gebruik als reserveveld:** reserveveld houdt in dat vliegtuigen van een ander luchtmachtveld tijdelijk op vliegbasis Gilze-Rijen gestationeerd worden, bijvoorbeeld i.v.m. werkzaamheden aan het banenstelsel, waardoor zij niet vanaf hun eigen veld kunnen opereren. Wanneer dit van toepassing is, zal dit waar mogelijk vroegtijdig bekend worden gemaakt via sectie communicatie DHC.
- **Uitzonderlijk gebruik als returnveld:** returnveld houdt in dat in voorkomend geval de helikopters (acht Apaches en vijf Chinooks) die in Fort Cavazos, Texas, VS staan, terugkomen naar Nederland. Dit is een dermate grote beleidswijziging dat dit naar verwachting minimaal twee jaar van tevoren bekend is, aangezien dit grote aanpassingen op de vliegbasis vereist waaronder infrastructurele maatregelen.

Deze taken leiden tot vliegbewegingen door:

- helikopters van het Defensie Helikopter Commando (DHC);
- overig militair vliegverkeer;
- civiele medegebruikers (KLuHV, zweefvliegclub, modelvliegclub);
- overig civiel verkeer.

Het DHC heeft met de lokale luchtverkeersleiding uitsluitend invloed op de uitvoering van vluchten binnen ongeveer 12 kilometer rond de vliegbasis tot een hoogte van 3000 voet (900 meter). Dit noemen we de Control Traffic Region (CTR). Het DHC heeft geen directe controle over het gebruik van het luchtruim buiten deze grenzen.

3. Nadere uitwerking voorgenomen maatregelen

3.1. Achtergrond: standpunten betrokkenen

3.1.1. Standpunt DHC

De militaire vliegoperaties van de vliegbasis Gilze-Rijen richten zich nagenoeg volledig op het trainings- en oefenprogramma om helikopters en hun bemanningen gereed te stellen voor daadwerkelijke inzet. Deze gereedstelling geniet de hoogste prioriteit en dient te allen tijde te worden gegarandeerd.

Het DHC heeft de behoefte aan het maximaal aantal vliegbewegingen voor de vier functies van het vliegveld gezamenlijk verlaagd van 86.840 (stand 2017) naar 59.040 vliegbewegingen per jaar. Om het benodigde aantal vliegbewegingen verder naar beneden bij te stellen tot 53.428, zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen worden (onder meer) beschreven in paragraaf 3.2.1 (het primaire gebruik). Het mandaat van de commandant van het DHC strekt niet zo ver dat de implementatie van de beoogde maatregelen reeds kan worden toegezegd. De mogelijkheid hiertoe is mede afhankelijk van externe factoren.

De maximale vliegbehoefte van het DHC is gebaseerd op een volledig gevuld (vliegend) personeelsbestand. Het daadwerkelijk gebruik van de vliegbewegingen is evenredig aan de vulling van dat deel van het personeelsbestand.

3.1.2. Standpunt omwonenden

De omwonenden geven aan dat zij ernstige hinder ervaren als gevolg van het geluid. Negatieve gezondheidseffecten worden hierin door hen ook aangemerkt als hinder. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft in oktober 2018 haar gezondheidskundige richtlijnen voor omgevingsgeluid uitgebracht. Hieruit blijkt dat ernstige gezondheidseffecten, zoals coronaire hartziekten, door omgevingsgeluid al bij lagere geluidsniveaus optreden dan tot dan toe werd gedacht.⁴ De omwonenden hebben de volgende punten opgebracht.

- 1 De omwonenden willen de hinder van de vliegbasis reduceren door het aantal vliegbewegingen te beperken. Daarom verzoeken de omwonenden het DHC nadere voorstellen te doen om oefeningen met helikopters ook op andere locaties dan wel middels simulatoren mogelijk te maken.
- 2 De omwonenden hebben aangegeven dat zij maximaal 31.000 vliegbewegingen per jaar tot en met 2028 acceptabel vinden met dien verstande dat zij de wens uitspreken dat er een jaarlijkse evaluatie plaatsvindt over de hinder en het effect van genomen maatregelen.
- 3 De omwonenden geven aan bezorgd te zijn over de geluidshinder die 4.000 vliegbewegingen van de KLuHV mogelijk veroorzaken, met name als die met zwaardere toestellen gevlogen worden. Daarom vinden omwonenden maximaal 3.000 vliegbewegingen per jaar voor de KLuHV acceptabel. Hierover hebben het DHC en de omwonenden geen overeenstemming bereikt. Het DHC en de omwonenden spreken af de ervaren hinder te monitoren en om bij het bereiken van 3.000 vliegbewegingen opnieuw in gesprek te gaan.
- 4 De omwonenden willen niet dat de indicatieve contour van de geluidszonering rondom de vliegbasis dicht bij de bebouwde kom komt, dan de nu geldende contour die hoort bij de aanwijzing militair luchthaventerrein. De indicatieve contour (bijlage 1) laat zien dat deze conditie alleen grotendeels behaald kan worden als de reserveveldfunctie vervalt of niet meetelt in de berekening van de contour.
- 5 Daarnaast willen de omwonenden dat de reserveveldfunctie, in het geval deze functie niet komt te vervallen, wordt teruggebracht naar maximaal drie maanden per jaar waarbij de reserveveldfunctie niet in de vaste contour wordt meegerekend.
- 6 De omwonenden geven aan dat ze, mits het DHC zich aantoonbaar houdt aan de gemaakte afspraken en de reserveveldfunctie niet meetelt in de contour, de gemeente adviseren een verklaring van geen bezwaar af te geven indien het toekomstige luchthavenbesluit voortvloeit uit de gedragen positie op basis van dit document.

4 De omwonenden wijzen op de volgende RIVM Publicaties: Ernstige slaapverstoring door vliegverkeer | Buurtatlas (vzinfo.nl), Ernstige geluidhinder door vliegverkeer | Buurtatlas (vzinfo.nl), Relatie vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020 civiele en militaire vliegvelden in Nederland



3.2. Daadwerkelijk gebruik

3.2.1. Primair gebruik

Het aantal benodigde primaire vliegbewegingen is gebaseerd op het minimale aantal dat nodig is om alle noodzakelijke opleidingen, trainingen en oefeningen uit te voeren bij een volledig gevulde organisatie. In 2023 beschikte het DHC niet over het maximaal aantal helikopterbemanningen en is het daadwerkelijke gebruik van het aantal primaire vliegbewegingen lager uitgevallen dan de volledige behoefte. Het DHC streeft ernaar om over het maximaal aantal bemanningen te kunnen beschikken. Hierdoor neemt het gebruik van het aantal vliegbewegingen planmatig toe tot het niveau van de totale behoefte. Indien de Chinook simulator kan worden gecertificeerd en de infrastructuur op Deelen kan worden aangepast, kan het DHC tot en met 2028 waarschijnlijk volstaan met maximaal 31.000 primaire vliegbewegingen per jaar op de vliegbasis Gilze-Rijen. Bij een volledige personele vulling heeft het DHC de volledige ruimte uit de behoefte nodig. Het DHC, de gemeente en omwonenden gaan in 2028 opnieuw in overleg over het aantal primaire vliegbewegingen.

3.2.2. Secundair gebruik

Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (KLuHV)

In representatieve jaren gebruikt de KLuHV het overgrote deel van de toegewezen 4.000 vliegbewegingen. In recente jaren lag het aantal vliegbewegingen lager door een samenloop van technische en organisatorische omstandigheden in combinatie met de COVID pandemie. In 2022 realiseerde de KLuHV ongeveer 1.100 vliegbewegingen. In 2023 realiseerde de KLuHV ongeveer 2200 vliegbewegingen. De KLuHV verwacht binnen enkele jaren weer op hun normale niveau te opereren.

Zweefvliegclub

De zweefvliegclub is gegroeid naar ruim 1.100 gemotoriseerde vliegbewegingen van de toegewezen 1200 vliegbewegingen. Om de geluidsbelasting van deze groei zoveel mogelijk te beperken, heeft de zweefvliegclub in 2018 een aanzienlijk stiller toestel aangeschaft.

Civiel en militair gastgebruik

Door de jaren heen varieert de hoeveelheid civiel en militair gastgebruik van de vliegbasis. Het gecombineerde gemiddelde civiel en militair gebruik is ongeveer 3.000 vliegbewegingen ten opzichte van de 5.000 totale bewegingen

uit de behoefte. De totale behoefte blijft benodigd om pieken van bijvoorbeeld Open Dagen, grote oefeningen en doorvoer van NAVO-eenheden te kunnen accommoderen. Om de hinder van het civiel en militair gastgebruik niet toe te laten nemen, streeft het DHC ernaar om bij regulier gebruik rond de 3.000 vliegbewegingen te blijven en alleen bij incidentele activiteiten, zoals de voorbeelden hierboven, meer vliegbewegingen toe te staan.

Soort	Maximum aantal vliegbewegingen t/m 2028	Optie 1 ●	Optie 2 ●
		Verwachte behoefte met aanvullende maatregelen	Verwachte behoefte zonder aanvullende maatregelen
Primaire vliegbewegingen	31.000	35.868	41.492
Secundair - Historische vlucht *	4.000	4.000	4.000
Secundair - Zweefclub motor	1.200	1.200	1.200
Secundair - Overig militair *	3.000	3.000	3.000
Secundair - Overig civiel	2.000	2.000	2.000
Reserveveld	2.500	2.500	2.500
Returnveld	4.860	4.860	4.860
Totaal	48.560	53.428	59.052

Tabel 1 Overzicht aantal vliegbewegingen per functie van het vliegveld, ● zie pagina 24 voor de indicatieve contouren van de geluidszonering

3.3. Beperkingen in aantal vliegbewegingen

3.3.1. Primaire functie

- 1 Het DHC heeft de behoefte aan het minimale aantal vliegbewegingen voor de primaire functie verlaagd van 56.080 (stand 2017) naar 35.868 vliegbewegingen per jaar. Om deze reductie mogelijk te maken maakt de NH90 helikopter geen gebruik meer van de primaire functie van de vliegbasis. Daarnaast streeft het DHC ernaar om tenminste 10% van de primaire vliegbewegingen van de vliegbasis Gilze-Rijen te exporteren naar andere locaties.
- 2 Het DHC streeft naar het intensiveren van het gebruik van de simulator van de Chinook helikopter ten gunste van het aantal vliegbewegingen op de vliegbasis Gilze-Rijen. Hiervoor is de certificering van de simulator noodzakelijk. Het afgeven van certificaten is voorbehouden aan de Militaire Luchtvaart Autoriteit.
- 3 Het DHC exporteert nu ongeveer 1.700 vliegbewegingen per jaar van de vliegbasis Gilze-Rijen naar de vliegbasis Deelen. Het DHC wil het gebruik van de vliegbasis Deelen intensiveren om het aantal primaire vliegbewegingen van Gilze-Rijen op termijn met ongeveer 4.200 vliegbewegingen per jaar verder terug te brengen. Om deze verplaatsing van vliegbewegingen waar te maken, zijn infrastructurele aanpassingen van de vliegbasis Deelen noodzakelijk. Deze maatregelen moeten nog het gehele traject van planvorming, accordering en realisatie door. Pas na realisatie van de aanpassingen kunnen de vliegbewegingen worden verplaatst. Op het moment van de totstandkoming van het uitvoeringsdocument kan dan ook nog niet met zekerheid worden gesteld of de benodigde aanpassingen tijdig worden gerealiseerd.

3.3.2. Secundaire functie

Defensie heeft de jaarlijkse behoefte aan secundaire vliegbewegingen verlaagd van 17.500 naar maximaal 10.200 vliegbewegingen per jaar. Hiervoor is het maximaal aantal vliegbewegingen voor de KLuHV verlaagd van 10.000 naar 4.000. Ook is het aantal gemotoriseerde vliegbewegingen voor de zweefvliegclub gereduceerd naar 1.200 per jaar. In de secundaire functie zijn per jaar 3.000 vliegbewegingen opgenomen voor bezoekend militair verkeer en 2.000 vliegbewegingen voor bezoekend civiel verkeer.

5 Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 31 936, nr. 738

6 Ibid. Oorspronkelijke 10800 vliegbewegingen zijn gehalveerd en van de dan resterende 5400 is 10% (540 vliegbewegingen) in mindering gebracht in lijn met de 10% reductie als toegelicht in 3.31.

3.3.3. Reserveveld

Het DHC heeft de behoefte aan maximaal 2.500 vliegbewegingen per jaar voor de reserveveldfunctie. De reserveveldfunctie duurt maximaal zes maanden per jaar. De vliegbewegingen voor de reserveveldfunctie zijn speciaal hiervoor gereserveerd en zullen niet worden gebruikt voor andere doeleinden. Indien de reserveveldfunctie van Gilze-Rijen komt te vervallen als gevolg van de heropening van de vliegbasis De Peel, vervalt dit aantal volledig.⁵

3.3.4. Returnveld

Het DHC heeft de behoefte voor de returnveld functie teruggebracht van 10.800 vliegbewegingen naar maximaal 4.860 vliegbewegingen per jaar.⁶ Het DHC gebruikt de vliegbewegingen die voor de returnveldfunctie zijn bestemd niet voor haar andere functies.

3.4. Maatregelen tegen geluidshinder

3.4.1. Vermijden zuidelijk deel Rijen bij gebruik circuit 28

Om geluidshinder in het zuidelijk deel van Rijen te verminderen zal bij gebruik van de baan 28 (westelijke richting) getracht worden om de CTR richting het noordwesten te verlaten.

3.4.2. Spreiding gebruik corridors

Het DHC registreert de mate van gebruik van de corridors van en naar de rand van het luchtverkeersleidingsgebied naar het vliegveld. Het DHC gebruikt dit inzicht om de belasting van de corridors zoveel mogelijk te verdelen, rekening houdend met de aard van de vluchten.

3.4.3. Slopes

Het DHC heeft een nieuwe centraal gelegen slope op de vliegbasis gerealiseerd om de geluidshinder door langdurig hoveren bij de noordelijke en zuidelijke slope te verminderen. De Chinook transporthelikopters maken vanaf de ingebruikname van de centraal gelegen slope geen gebruik meer van Slope Noord.

3.4.4. Sling area

Het DHC verdeelt het trainen met ladingen onder de helikopter over Sling areas East en West. Hiermee wordt de geluidsbelasting van deze trainingen meer evenredig over de vliegbasis verspreid.

3.4.5. Eén avond in de week geen lokaal (circuit) vliegen na UDP

Eén avond in de week beperkt het DHC de vliegbewegingen door na de uniforme daglichtperiode geen lokaal circuitvliegen toe te staan. Wanneer geen alternatieve vliegvelden beschikbaar zijn én de voortgang van opleidingen en/of voorbereidingen voor inzet nodig is, wijkt het DHC hiervan af. In voorkomend geval zal het DHC de gemeente en omwonenden hier over informeren. Indien mogelijk communiceert het DHC deze wijziging vooraf. Als dat niet mogelijk is communiceert het DHC achteraf alsnog over de afwijking.

3.4.6. Motorloze zondag

Het DHC heeft haar medegebruikers KLuHV en de zweefvliegclub één motorloze zondag per maand opgedragen. Op deze zondag vliegt er geen vliegverkeer met een eigen motor.

3.4.7. Avondopenstelling in de zomer

In de periode september tot en met maart (plus of min een week) vindt avondvliegen plaats vanaf vliegbasis Gilze-Rijen. Alleen wanneer dit operationeel noodzakelijk is kan incidenteel een avondopenstelling plaatsvinden in de periode van april tot en met augustus. Bij de extra avondopenstelling zullen geen circuits op vliegbasis Gilze-Rijen worden gevlogen. De openstelling is dan tot uiterlijk 00:00 lokale tijd. Avondvliegen tot 01:00 lokale tijd wordt alleen ingepland wanneer dit noodzakelijk is voor een inzetvoorbereiding. Hiervoor dient een ontheffing op de 'regeling beperking geluidshinder voor militaire luchtvaartuigen' aangevraagd te worden.



4. Openstelling luchthaven

4.1. Algemeen

Voor het uitvoeren van vluchten met militaire luchtvaartuigen binnen de plaatselijke luchtverkeersleidinggebieden rond militaire luchthavens gelden de volgende principes:

- a Het verkeerscircuit, de routing, de snelheid en de hoogte van vertrekkende en binnenkomende luchtvaartuigen moeten zodanig worden gekozen, dat het optreden van vermijdbare geluidhinder, met name in de bebouwde kommen en in de omgeving van bijzondere bebouwing, zoals ziekenhuizen en sanatoria, wordt voorkomen.
- b Een van de luchthaven opstijgend luchtvaartuig moet na de start zo snel mogelijk het startvermogen van de motor of motoren verminderen tot normaal klimvermogen en klimmen naar de voor het luchtvaartuig vastgestelde vlieghoogte.
- c Het aantal starts en doorstarts voor oefendoeleinden moet worden beperkt tot het noodzakelijk minimum dat nodig is voor het verkrijgen dan wel het behouden van de vaardigheid door iedere individuele vlieger.
- d Het vliegen op en rond de vliegbasis is mogelijk binnen de tijden zoals gesteld in de 'regeling beperking geluidshinder militaire luchtvaartuigen' (dd. 03-12-2015):
 - Het vliegen voor oefendoeleinden is voor militaire luchtvaartuigen niet toegestaan op werkdagen na 00:00 uur plaatselijke tijd tot 07:00 uur plaatselijke tijd of zoveel eerder als de uniforme daglichtperiode aanbreekt, en op vrijdagen vanaf 17:00 uur, zaterdagen, zondagen en algemeen erkende feestdagen.
 - Militaire luchtvaartuigen mogen na 22:00 uur plaatselijke tijd geen oefendoorstarts (lees circuits) uitvoeren. (Met uitzondering van de militaire luchthaven Deelen.)
NB Militaire luchtvaartuigen mogen na 22:00 uur plaatselijke tijd wel vertrekken en terugkomen.

7 Alle genoemde tijden in dit document zijn plaatselijke tijd.

8 Voorbeelden van vluchten in het kader van de nationale veiligheid zijn terrorismebestrijding of het blussen van natuurbranden.

De reguliere openstellingstijden zijn hieronder opgenomen. Daar waar noodzakelijk voor de taakuitvoering van het DHC kunnen de openstellingstijden worden verruimd tot de hierboven genoemde bepalingen uit de Regeling beperking geluidshinder militaire luchtvaartuigen:

- gedurende ongeveer april tot en met augustus op werkdagen van 09:00 tot 16:30 uur⁷;
- gedurende ongeveer september tot en met maart op werkdagen van 09:00 tot 23:00 uur (op vrijdag tot 16:30 uur);
- bij uitzondering kan de openstelling eerder dan wel later zijn, met in acht name van hetgeen genoemd in paragraaf 4.1 onder d.

Buiten openstelling: de helikopters van het DHC mogen buiten openstelling vertrekken en terugkeren, bijvoorbeeld in het kader van een oefening of deelname aan een evenement, met in acht name van hetgeen genoemd in paragraaf 4.1 onder d.

Uitzonderingen: van de hierboven genoemde principes zal worden afgeweken in de volgende gevallen:

- Wanneer de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA) ontheffing heeft verleend in het kader van de voorbereiding op een inzet, een grootschalige militaire oefening of een evenement.
- In het geval van operationele noodzaak, zoals vluchten in het kader van de nationale veiligheid.⁸
- In opdracht van Commando luchtstrijdkrachten t.b.v. herdenkingen en evenementen.



4.2. Civiele luchtvaartuigen.

Vluchten door civiele medegebruikers (KLuHV en de zweefvliegclub) en bezoekende luchtvaartuigen zijn in beginsel toegestaan binnen de volgende tijden:

4.2.1. Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (KLuHV)

Tijdens openstelling tot einde daglichtperiode (UDP);

- op werkdagen na sluitingstijd tot einde UDP;
- op zaterdagen van 08:00 uur tot einde UDP;
- op zon- en feestdagen vanaf 12:00 uur tot einde UDP;

Afwijking van bovengenoemde tijden is incidenteel mogelijk, uitsluitend tijdens UDP, enkel t.b.v. deelname aan luchtvaartactiviteiten én na toestemming van het Operatie en Coördinatie Centrum (OCC) van het DHC.

Tijdens vluchten van de KLuHV dient het overvliegen van aaneengesloten bebouwing zoveel mogelijk te worden vermeden. Tenzij het nodig is voor de start of landing is de minimale vlieghoogte boven aaneengesloten bebouwing 1000 voet boven het hoogste obstakel (ca 300 meter).⁹

4.2.2. Zweefvliegclub

- op werkdagen na sluitingstijd tot einde UDP;
- op zater-, zon- en feestdagen vanaf 08:00 uur tot einde UDP;
- voor sleepstarts en vluchten met de (motor)zwevers met in werking gestelde motor, op zon- en feestdagen van 12:00 uur tot einde UDP.

Er mogen vliegbewegingen plaatsvinden t.b.v. sleepstarts en zweefvliegtuigen met in gebruik zijnde hulpmotor.

Tijdens het zweefvliegen dient het overvliegen van aaneengesloten bebouwing zoveel mogelijk te worden vermeden. Tenzij het nodig is voor de start of landing is

de minimale vlieghoogte boven aaneengesloten bebouwing 1000 voet boven het hoogste obstakel (ca 300 meter).¹⁰

Iedere kalendermaand zal één zondag niet gevlogen worden door de KLuHV en door de zweefvliegclub met sleepvliegtuigen en zweefvliegtuigen met in gebruik zijnde hulpmotor. Op deze dagen mogen alleen lierstarts plaatsvinden. Deze dagen worden via Sectie Communicatie DHC bekend gesteld en met de omgeving gedeeld.

Bezoekend civiel verkeer, m.u.v. hulpdiensten zoals politie en traumahelikopter, mag alleen opstijgen en landen tijdens openstelling.

9 Conform EASA regelgeving: SERA 5005 Visual Flight Rules.

10 Conform EASA regelgeving: SERA 5005 Visual Flight Rules.



5. Standaard vliegprocedures

5.1. Lateraal

Het vliegen over aaneengesloten bebouwing wordt zo veel als mogelijk vermeden. De circuits in de richting van de hoofd baan (10 en 28) worden dan ook zoveel als mogelijk gevlogen ten noorden van de A58 en ten zuiden van de N282.

De KLuHV vliegt de circuits voor de korte baan (02 en 20) zo veel als mogelijk om de aangesloten bebouwing heen wanneer deze niet veilig tussen de A58 en N282 kunnen worden uitgevoerd.

5.2. Hoogtes

De standaard hoogte voor een helikoptercircuit voor de panels en de baan op vliegbasis Gilze-Rijen is 600 voet (=ca 180 meter) boven de grond. Voor bepaalde vlieg oefeningen dan wel bepaalde landingslocaties, wordt downwind hoger of lager gevlogen.

5.3. Corridors

De vertrekkende en terugkerende helikopters vliegen via één van de vier corridors binnen het lokale luchtverkeersleidingsgebied (CTR). Een corridor is een route van één kilometer breed waarbij de helikopters zoveel als mogelijk aan de rechterkant van het midden van de corridor vliegen om tegemoetkomend verkeer te ontwijken. Deze corridors zijn gekozen boven locaties waar geen of zo min mogelijk bebouwing is. De hoogte in de corridor is 1000 voet (ca 300 meter) boven de grond.

Het is altijd toegestaan om van de corridor af te wijken als dit voor de veilige uitvoering van de vlucht noodzakelijk is.

Tijdens het maken van technische vluchten binnen de CTR kan van de corridors worden afgeweken. Technische vluchten zijn die vluchten die tot doel hebben de correcte technische werking van de helikopter zeker te stellen.

Vlieggebied en corridors

gemeente Gilze en Rijen

Legenda



Cirkel

Het **verantwoordelijkheidsgebied** voor de luchtverkeersleiding op Gilze-Rijen.

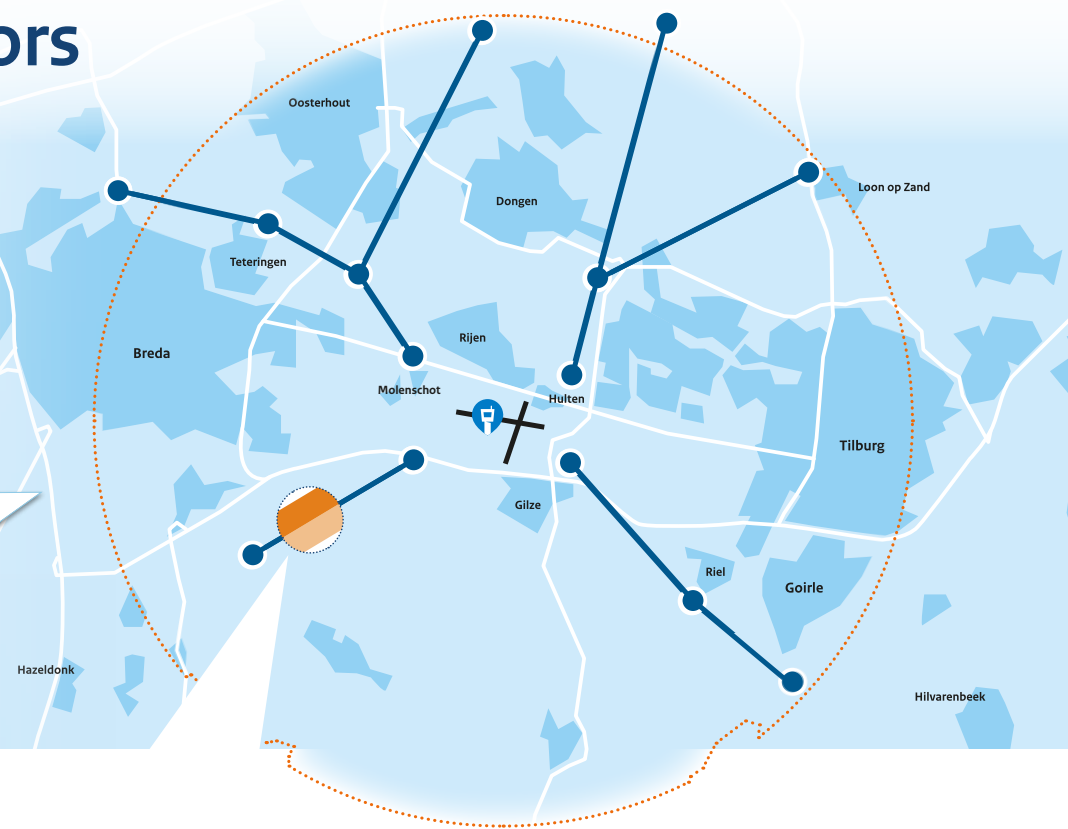


Corridor

Route van vertrekkende en terugkerende helikopters.



Er kan van de corridor worden **afgeweken** tijdens technische vluchten (het zeker stellen van de correcte technische werking van de helikopter) of als dit voor de veilige uitvoering van een vlucht noodzakelijk is.



Doorsnede corridor



6. Onderzoek

6.1. Algemeen

Naast maatregelen zijn er onderzoeken uitgevoerd en er lopen onderzoeken naar alternatieven om het aantal vliegbewegingen en/of de mate van hinder van vliegbewegingen verder te reduceren. De onderzoeken kunnen op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen in onderling overleg worden uitgebreid.

6.2. Afgeronde onderzoeken

6.2.1. Gebruik Vliegbasis Woensdrecht

Het DHC heeft onderzocht of de vliegbasis Woensdrecht geschikt is om een deel van de vliegbewegingen van Gilze-Rijen over te nemen. Om de volgende redenen geeft dit niet het gewenste resultaat:

- Niet alle circuits/vlieg oefeningen zijn mogelijk op Woensdrecht;
- De combinatie van laagvlieggebied en circuits zijn niet optimaal aangezien een laagvlieggebied niet in de directe omgeving van vliegbasis Woensdrecht ligt;
- Belangrijkste is dat vliegbasis Woensdrecht binnen 10 Nm van brak/zout water ligt waardoor de motoren van de helikopters na het vliegen gespoeld moeten worden. Dit kost veel tijd en effort voor het technisch personeel. Bovendien moeten de helikopters ook voor 22:30 uur op Gilze-Rijen terug zijn om voor 23:00 uur de motoren uit te kunnen zetten (dit i.v.m. grondgebonden geluid). Het eerder terug moeten zijn, kost daarmee essentiële vliegtijd.

6.3. Lopende onderzoeken

6.3.1. Route van de corridors

Om geluidshinder in het noordelijk deel van het lokale luchtverkeersleidingsgebied (CTR) te verminderen, zijn sinds 1 augustus 2021 de corridors verlengd door vanaf de

Initial Points (IP's) 4 verschillende routes te leggen naar de rand van de CTR. Hierdoor wordt het geluid van vertrekkende en terugkerende toestellen zoveel mogelijk geconcentreerd boven dunner bevolkt gebied.

6.3.2. Vliegsnelheid in corridors

Om geluidshinder bij terugkomst van het avondvliegen te beperken (na 22:00 uur), zijn er geluidsmetingen met de Apache en de Chinook gedaan door het NLR om te bepalen of het uitmaakt met welke snelheid er wordt gevlogen in de corridors. Er werd op 1000 ft (corridor hoogte) gevlogen met verschillende snelheden. Hierbij zijn de daadwerkelijke aantallen dB's gemeten tijdens het overvliegen van het meetpunt als ook de Sound Exposure Level (het geluidsniveau in combinatie met de duur van de passage) (SEL). Dit onderzoek loopt verder in een testfase tijdens het avondvliegseizoen 2023/ 2024. In de tweede helft van 2024 worden de resultaten uit deze testfase verwacht.

6.4. Gebruik simulatoren

1370 Chinook vliegbewegingen kunnen in de simulator worden beoefend (dit komt overeen met ongeveer 10% van de benodigde 13451 vliegbewegingen) mits de simulator op voldoende niveau kan worden gecertificeerd.



7. Communicatie

Algemeen

Het DHC steekt in samenwerking met de gemeente Gilze en Rijen in op proactieve informatievoorziening en communicatie, transparantie en dialoog. Deze samenwerking heeft als doel inwoners in de omliggende woonkernen Gilze, Rijen,

Hulten en Molenschot tijdig en adequaat te informeren over vliegbasis gerelateerde onderwerpen die van invloed kunnen zijn op leef-, woon en werksfeer.

Wat	Hoe	Wanneer
Taakstelling, opdrachten en missies	Omwonendenmailing, Weekblad Gilze en Rijen en defensie.nl	Maandelijks mailing
Afwijkende vliegbewegingen, tijden en ontheffingen	Omwonendenmailing, Weekblad Gilze en Rijen, Staatscourant en social media	Maandelijks mailing Staatscourant 6 weken voor de ontheffing
Wijzigingen in vliegprocedures	Omwonendenmailing, Weekblad Gilze en Rijen	Maandelijks mailing
Internationale oefeningen waarbij vliegbasis Gilze Rijen als gastheer optreedt	Omwonendenmailing, Weekblad Gilze en Rijen, social media	Maandelijks mailing
Beschikkingen en convenanten medegebruikers	Staatscourant en de websites defensie.nl en gilzerijen.nl	Indien van toepassing
Formele documenten in relatie tot de intentieverklaring, het uitvoeringsdocument en overlegbijeenkomsten luchthavenbesluit	Verslagen van de bijeenkomsten worden door de gemeente verstuurd aan alle belanghebbenden	Vooraf aan overleggen
De intentieverklaring en het uitvoeringsdocument	Intentieverklaring op de websites defensie.nl en gilzerijen.nl	Indien noodzakelijk
Wijze van klachtenmelding	Bij iedere communicatie uiting	Indien van toepassing
Individuele klachtenafhandeling	Telefonisch of per mail door Bureau Geluidhinder Zonering en Rapportering	Bij klachten
Klachtenrapportages in samenwerking met Bureau Geluidhinder Zonering en Rapportering Commando Luchtstrijdkrachten; Documenten COVM.	COVM	2 maal per jaar
Mededelingen	Omwonendenmailing, COVM	Indien van toepassing



Het DHC en de gemeente hechten grote waarde aan een actieve omgevingsdialogo en investeren in samenwerking met de directe omgeving en in goed nabuurschap. Voorbeelden hiervan zijn onder meer: relatieconcerten, stakeholderbezoeken, participatie bij regionale werving, het betrekken van scholen en het organiseren van informatieavonden.

Rapportages

Bureau Geluidhinder en Zonering (BGZR) van de Staf Commando Luchtstrijdkrachten laat jaarlijks meerdere rapportages ontwikkelen door het Koninklijke Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Deze rapportages hebben betrekking op het thema 'luchtgebonden geluid': alle activiteiten van een luchtvaartuig op en rondom een vliegbasis die de intentie heeft om te vliegen of daadwerkelijk aan het vliegen is. Een van deze rapportages betreft het jaarrapport 'Geluidbelasting rondom vliegbasis Gilze en Rijen'. De rapportages worden gedeeld met de Militaire Luchtvaart Autoriteit (MLA), waarop zij gevraagd en ongevraagd advies kunnen uitbrengen aan BGZR en de commandant van een vliegbasis. Alle rapportages en gerelateerde documenten zijn, via www.defensie.nl en www.covm.nl, openbaar en toegankelijk.

Jaarrapportage meldingen geluidhinder vliegoperaties

Defensie levert jaarlijks een rapportage aan over de geluidhinder meldingen van het afgelopen jaar in relatie tot de vliegbewegingen. De rapportage biedt een overzicht van alle ingediende meldingen voor zowel de militaire vliegbases als de laagvlieg- en oefengebieden. Per militaire vliegbasis is het aantal melders en meldingen in kaart gebracht. Daarnaast zijn trends weergegeven door het aantal vliegbewegingen uit te zetten tegenover het aantal klachten in verschillende perioden van tijd. De jaarrapportage wordt geagendeerd voor de Commissie Overleg en Voorlichting Milieu (COVM) vergadering en is daarmee onderwerp van gesprek. De COVM geeft gevraagd en ongevraagd advies over geluidhinder rond militaire vliegbases, zoals maatregelen om geluidhinder rond de luchthavens te verminderen. Ook houdt de commissie scherp in de gaten of er bepaalde trends waarneembaar zijn, zoals naar voren kan komen in de jaarrapportage.

Kwartaalrapportages

Defensie brengt elk kwartaal een geluidshinder rapportage uit. De kwartaalrapportage voor vliegbasis Gilze-Rijen geeft meer inzicht in de gevlogen routes van en naar de vliegbasis. Daarnaast is het aantal meldingen over het kwartaal

inzichtelijk gemaakt en zijn de bijzonderheden benoemd waardoor er mogelijk meer of minder gevlogen is dan wat gebruikelijk is. Ook wordt weergegeven welke berichtgeving is verstuurd vanuit de communicatie afdeling richting omwonenden. Door deze drie thema's bij elkaar te voegen zijn de routes inzichtelijk, de meldingen weergegeven en zijn bijzondere vliegactiviteiten terug te lezen in het rapport. De rapportages zijn een vast onderwerp van gesprek in de COVM vergadering en geven mede inhoud aan de gezamenlijke dialoog in het kader van hinderbeperking.

Vliegbaanregistratie en rapport geluidsbelasting

Defensie levert via het NLR jaarlijks een rapportage aan over de geluidsbelasting ten gevolge van de vliegbasis Gilze-Rijen. Dit volgt uit de wettelijke taak van de Minister van Defensie betreffende de naleving van luchtvaartvoorschriften om overschrijding van de geluidszones op en rond militaire luchthavens te voorkomen.

Op de vliegbasis Gilze-Rijen vindt een registratie plaats van alle vliegbewegingen op en rondom de vliegbasis. Deze registratie wordt vervolgens gedeeld met het NLR zodat alle vliegbewegingen worden meegenomen in de berekening geluidsbelasting.

Met deze rapportage maakt de Minister van Defensie de volgende zaken inzichtelijk:

- registratie van de berekende geluidbelasting op basis van de geregistreerde vliegbewegingen;
- vliegbewegingen per type/dagdeel/straffactor;
- controle op de naleving van de voorschriften met betrekking tot geluid ten aanzien van luchtvaartuigen en vluchtuitvoering.

De auditcommissie levert jaarlijks een rapportage aan op basis van het geluidmeetnet. In deze rapportage zijn de geluidsbelastingen opgenomen zoals deze gemeten zijn in het geluidmeetnet en de berekende geluidsbelastingen conform het NLR. Deze rapportage wordt aangeleverd als vast agendapunt bij het eerste COVM van het jaar.

Bijlage A. Verklarende woordenlijst

Woord	Verklaring
Avondvliegen	Het vliegen buiten de uren van de reguliere dagopenstelling, dus vanaf 16:30 uur lokale tijd. Dit kan zowel binnen Uniforme Daglicht Periode (UDP) als daarbuiten zijn (in het donker).
Circuit	<p>Een min of meer rechthoekig patroon dat door luchtvaartuigen moet worden gevolgd om op veilige wijze op te stijgen en/of te landen.</p> <p>Toelichting: het beoefenen van starts en landingen is noodzakelijk om dit onder alle omstandigheden overal ter wereld op eenzelfde manier veilig te kunnen uitvoeren, ook tijdens noodsituaties. Voor helikopters zijn er, in tegenstelling tot vastvleugelige vliegtuigen, veel verschillende vormen van starten en landen waarbij gebruik wordt gemaakt van helikopterpanels, ruimtes tussen obstakels en bomen, de start- en landingsbaan en meer. Om dit allemaal mogelijk te maken op vliegbasis Gilze-Rijen liggen de verschillende start- en landingslocaties verspreid over het landingsterrein en zijn de circuits van elkaar gescheiden in plaats, hoogte en richting (links- of rechtsom t.o.v. de circuitrichting die in gebruik is)¹¹.</p>
Circuitvliegen	Het beoefenen van verschillende start- en landingstechnieken rondom de vliegbasis om de vliegvaardigheid te vergroten of te behouden.

Corridor	Een voorgeschreven route voor helikopters met een vaste vlieghoogte voor vertrekkend en terugkerend helikopterverkeer, tenzij omstandigheden een afwijking vereisen dan wel de verkeersleiding anders opdraagt. Een corridor heeft een breedte van 1 kilometer.
Downwind	De lange zijde van het circuit waarop met rugwind wordt gevlogen (in tegenovergestelde richting van de landingsrichting) om het opstijgen te beëindigen en/ of de landing te beginnen.
Downwind-hoogte	De hoogte waarop downwind wordt gevlogen, tenzij omstandigheden een afwijking vereisen dan wel de verkeersleiding anders opdraagt. Verschillende soorten circuits hebben verschillende downwindhoogtes.
Doorstart	Een doorstart is het afbreken van de landing . In plaats van te landen, klimt het toestel opnieuw naar (circuit)hoogte om een nieuwe landingspoging dan wel nadering te ondernemen. De bemanning kan echter ook besluiten uit te wijken naar een ander vliegveld en zal dan doorklimmen naar grotere hoogte om de route naar het uitwijkveld te vervolgen. Een doorstart wordt berekend als twee vliegbewegingen.
Geluidscontour	Op een plattegrond ingetekende lijnen rondom de vliegbasis die aangeven tot waar een bepaalde mate van geluid merkbaar is, uitgedrukt in eenheden Ke of Lden.
Helikopter	Gemotoriseerd luchtvaartuig met rotorbladen, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aerodynamische reactiekrachten op zijn rotorbladen.
Hover (spreek uit als hover)	Stilhangen met een helikopter op een vast punt boven de grond.

.....
11 Zie bijlage B



Woord	Verklaring
Initial Point (IP)	Een punt binnen het lokale luchtverkeersleidingsgebied (CTR) dat door binnenkomend en vertrekkend verkeer moet worden gerapporteerd aan de verkeersleiding. Deze punten zijn binnen de CTR.
Ke	Kosteneenheid; een in de jaren '60 door professor Kosten ontwikkelde maat om de geluidsbelasting in Nederland rond vliegvelden uit te drukken, berekend over de periode van een jaar.
Lden	Level day-evening-night; een Europese maat om de geluidsbelasting door omgevingsgeluid over een heel etmaal uit te drukken.
Luchthaven-besluit	Een op basis van de Wet Luchtvaart bij algemene maatregel van bestuur vastgesteld besluit waarin onder andere het gebruik, de milieuruimte en de ruimtelijke indeling van de omgeving van de luchthaven zijn geregeld.
Luchtvaartuig	Toestel, dat in de dampkring kan worden gehouden ten gevolge van krachten, die de lucht daarop uitoefent, anders dan de krachten van de lucht tegen het aardoppervlak. (Zowel helikopters als vliegtuigen vallen hieronder.)
Model-luchtvaartuig	Luchtvaartuig, niet in staat een mens te dragen, en uitsluitend gebruikt voor luchtvaartvertoning, recreatie of sport.
Oefening/oefenen	Een activiteit met meerdere helikopters en/of met andere eenheden van Defensie die meestal meerdere dagen duurt en waarbij het optreden onder oorlogsomstandigheden wordt nagebootst.
Omwonenden-delegatie	Een door de gemeente samengestelde groep van omwonenden die een weerspiegeling van de inwoners van de gemeente weergeeft.
Openstelling	De tijd waarbinnen de luchthavendiensten brandweer en luchtverkeersleiding aanwezig zijn en de luchtverkeersleiding controle uitoefent over het luchtverkeer.

Opleiding/opleiden	Het uitvoeren van een vlucht met als doel om nieuwe vaardigheden aan te leren.
Plaatselijk Luchtverkeersleidingsgebied	Het aangewezen gedeelte van het luchtruim rond de vliegbasis Gilze-Rijen waarin het luchtverkeer wordt gecontroleerd door de plaatselijke luchtverkeersleiding, ook wel aangeduid als CTR (Controlled Traffic Region). De CTR van vliegbasis Gilze-Rijen heeft een straal van 6,5 NM (Nautische Mijl), dit komt overeen met ongeveer 12 kilometer rond de vliegbasis en een hoogte van 3000 voet (dit komt overeen met ongeveer 900 meter).
Reserveveld-functie	De mogelijkheid om de vliegbasis tijdelijk te gebruiken voor jachtvliegtuigen van een andere vliegbasis, bijvoorbeeld wanneer er op de andere vliegbasis groot onderhoud aan de start- en landingsbanen plaatsvindt.
Returnveld-functie	De mogelijkheid om (een deel van) de helikopters die momenteel in de Verenigde Staten zijn gestationeerd (8 Apaches en 5 Chinooks) in de toekomst op vliegbasis Gilze-Rijen te plaatsen.
Slope	Kunstmatige verhoging in het vlieggebied van de luchthaven opgebouwd uit verschillende hellingshoeken. De bemanningen gebruiken de slope om landen op en opstijgen van ongelijk terrein te beoefenen.
Training/trainen	Het uitvoeren van een vlucht met als doel om reeds verworven vaardigheden te behouden en te verbeteren.
Uniforme Daglicht Periode (UDP)	De tijd tussen een kwartier voor zonsopgang (begin UDP) en een kwartier na zonsondergang (einde UDP), vastgesteld voor Midden-Nederland en gepubliceerd op de website van het KNMI.
Luchtverkeersleiding	Instantie die tijdens openstelling controle heeft over het Plaatselijke Luchtverkeersleidingsgebied van de vliegbasis om voor een veilig, vlot en ordelijk verloop van het luchtverkeer te zorgen.
Vliegbasis	Militaire luchthaven.



Woord	Verklaring
Vliegbeweging	<p>Een start of een landing van een luchtvaartuig op de vliegbasis.</p> <p>Wanneer langdurig op een bepaalde locatie wordt gehoverd/ gemanoeuvreerd dan wordt 1 minuut als 1 vliegbeweging geregistreerd.</p> <p>NB Opstijgen met een helikopter kan vanaf de grond of vanuit de <i>hover</i>. Landen met een helikopter kan tot de grond of tot in de <i>hover</i>.</p> <p>(Zie ook <i>circuit</i> en <i>doorstart</i>).</p>
Vliegtuig	<p>Gemotoriseerd luchtvaartuig met vaste vleugels, zwaarder dan lucht, dat hoofdzakelijk in de lucht gehouden kan worden door aerodynamische reactiekrachten op zijn vleugels.</p>
Vlucht	<p>De verplaatsing van het luchtvaartuig vanaf het moment dat het in beweging komt met de bedoeling om op te stijgen, tot het ogenblik dat het weer tot volledige stilstand is gekomen na de laatste landing.</p>

Bijlage B. Landingsplaatsen en circuits

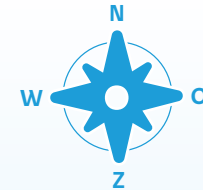
Deze bijlage geeft een bovenaanzicht van de vliegbasis met de verschillende landingsplaatsen waar helikopters een circuit op kunnen vliegen.

Hoe ziet een circuit voor een bepaalde landingslocatie er globaal uit? Het daadwerkelijke patroon is afhankelijk van meerdere factoren zoals bijvoorbeeld aantallen helikopters voor datzelfde circuit, of downwind voor een circuit verder doorgevlogen moet worden in verband met deconflictie voor vastvleugelig verkeer voor de hoofd baan, of een bepaalde noodprocedure aanleiding geeft voor een afwijking in het kader van vliegveiligheid. Zie hiervoor ook de stippellijn rond het dorp Hulten.

In de praktijk betekent dit dat er heel veel verschillende lijnen boven en rondom de vliegbasis liggen. De intentie blijft om het overvliegen van bebouwing te vermijden.

Landingsplaatsen en circuits

Locaties areas Sling en Slopes



Legenda



Slope areas

Plaats waar helikopterbemanningen het landen op schuine ondergrond kunnen beoefenen.



Sling areas

Plaats waar helikopterbemanningen kunnen trainen in het oppikken en afzetten van ladingen, die zij onder de helikopter meenemen.



Landingsplaatsen



Circuits noord-zuid richting



Circuits oost-west richting



Circuits oost-west richting uitwijkmogelijkheid



Circuits zijn richtlijnen en liggen niet 'vast'.

De aangegeven circuits zijn globale patronen die worden gevolgd om op veilige wijze op te stijgen en/of te landen.



Bijlage C. Gerelateerde ontwikkelingen

Ter kennisgeving en voor de volledigheid zijn de onderstaande ontwikkelingen en onderwerpen in deze bijlage opgenomen. Deze vallen buiten de reikwijdte van de intentieverklaring en het uitvoeringsdocument maar raken dit onderwerp.

Uitkoop huizenbezitters

Bij uitzonderlijke hinder kan overwogen worden om woningen die zeer dicht tegen de vliegbasis liggen uit te kopen. Dit proces vraagt om zorgvuldige afstemming met de bewoners, het Ministerie van Defensie, de gemeente, de provincie en overige betrokken partijen.

Rattle noise

Rattle noise is het geluid van trillende objecten in of aan een huis. Deze trilling wordt veroorzaakt door een zogeheten laagfrequent geluid (vooral van de Chinook transporthelikopters). In 2021 en 2022 zijn meetvluchten uitgevoerd met een Chinook transporthelikopter boven zes woningen in de omgeving van de vliegbasis Gilze-Rijen. Naar aanleiding hiervan is de rattle noisegrens op 75 dB(A) vastgelegd. Hierover is het rapport NLR-CR-2022-056 (Rattle Noise in Woonhuizen nabij Vliegbasis Gilze Rijen), dd. maart 2022 opgeleverd. Defensie (niet het DHC) volgt dit rapport op.

Systematiek Kosteneenheid (Ke) naar Level day-evening-night (Lden)

Zodra toepasbare contouren kunnen worden berekend, zal voor de militaire luchthavens de beoordelingsmaat Kosteneenheid worden vervangen door Lden en zullen dB (Lden)-contouren worden bepaald (Memorie van toelichting bij Wet luchtvaart, RBML (Kamerstuk 30452, nr. 3). Ke is gebaseerd op het hoogste geluidsniveau van een passage, terwijl de berekening van Lden gebaseerd is op de tijdsduur van een passage meegenomen in geluidsniveau (Sound Exposure Level). De wijziging naar Lden heeft geen invloed op hoe geluid, vliegroutes en –procedures, aantallen vliegbewegingen en handhaving op basis van contouren ervaren worden.

Bijlage D. Indicatieve contour van de geluidszonering

Op basis van de maximale behoefte aan vliegbewegingen is in deze bijlage de indicatieve contour van de geluidszonering opgesteld. De contour is geen vastgestelde contour en is alleen bedoeld om geografisch inzicht te geven in de orde grootte van de geluidszonering bij het gebruik zoals opgenomen in tabel 1. De indicatieve contour laat met optie 1 (Verwachte behoefte met aanvullende maatregelen) en optie 2 (Verwachte behoefte met aanvullende maatregelen) de twee varianten uit tabel 1 zien waarbij per optie zichtbaar is welk deel van de contour direct gerelateerd is aan de reserveveldfunctie.

Indicatieve contour van de geluidszonering

Luchthaven Gilze-Rijen



Legenda - Scenario's

- Huidig contour
- Optie 1*
35 Ke
- ... Optie 1 zonder reserveveld*
35 Ke
- Optie 2**
35 Ke
- ... Optie 2 zonder reserveveld**
35 Ke

* Verwachte behoefte met aanvullende maatregelen, zie tabel op pagina 7
 ** Verwachte behoefte zonder aanvullende maatregelen, zie tabel op pagina 7



Colofon

Uitgave van de Gemeente Gilze en Rijen en
het Defensie Helikopter Commando.

© Augustus 2024

