



Dedicated to innovation in aerospace

NLR-CR-2020-047 | maart 2020

De geluidbelasting rondom de vliegbasis Gilze-Rijen voor het jaar 2019

OPDRACHTGEVER: Ministerie van Defensie CLSK



NLR – Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum



Dedicated to innovation in aerospace

NLR-CR-2020-047 | maart 2020

De geluidbelasting rondom de vliegbasis Gilze-Rijen voor het jaar 2019

OPDRACHTGEVER: Ministerie van Defensie CLSK

AUTEUR(S):


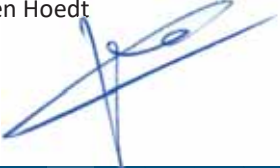
C.Q. Diekman

NLR

Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de eigenaar.

Bron cover foto: DHC Luchtmacht, Twitter, maart 6, 2020

| | |
|--------------------------|---|
| OPDRACHTGEVER | Ministerie van Defensie CLSK |
| CONTRACTNUMMER | 070-44-7-61200 (NLR-projectnr. 1077114) |
| EIGENAAR | Ministerie van Defensie CLSK |
| NLR DIVISIE | Aerospace Operations |
| VERSPREIDING | Beperkt |
| RUBRICERING TITEL | ONGERUBRICEERD |

| GOEDGEKEURD DOOR: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|-------|---|---|---|---|--------------------|---|-------|---|---|---|---|---|---|
| AUTEUR | | | | | | REVIEWER | | | | | | BEHERENDE AFDELING | | | | | | | | |
| C.Q. Diekman  | | | | | | P.C. den Hoedt  | | | | | | P.L.J. Eijssen | | | | | | | | |
| DATUM | 2 | 5 | 0 | 3 | 2 | 0 | DATUM | 2 | 5 | 0 | 3 | 2 | 0 | DATUM | 2 | 5 | 0 | 3 | 2 | 0 |

Samenvatting

In het kader van de wettelijk vereiste bewaking van de geluidbelasting rondom de Nederlandse luchthavens is in opdracht van het Commando Luchtstrijdkrachten voor het jaar 2019 de geluidbelasting rondom de vliegbasis Gilze-Rijen ten gevolge van het startend en landend vliegverkeer berekend. De geluidbelasting is uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke).

Het resultaat van elke berekening is weergegeven in de vorm van geluidbelastingscontouren (lijnen van gelijke geluidbelasting). De eerste berekening is uitgevoerd *met* de drempelwaarde van 65 dB(A) (berekeningsnummer: 2020-03-20 20:56:57) en de tweede berekening is uitgevoerd *zonder* drempelwaarde (berekeningsnummer 2020-03-20 20:45:41).

Zowel de 35 Ke-contour van de geluidbelastingsberekening voor het jaar 2019 met drempelwaarde als de 35 Ke-contour van de geluidbelastingsberekening zonder drempelwaarde valt binnen de 35 Ke-zoneringscontour.



Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding | 6 |
| 2 | Samenstelling vliegverkeer | 7 |
| 3 | Resultaat | 12 |
| 4 | Referenties | 14 |
| | Appendix A Begrippen | 15 |
| | Appendix B Berekeningsmethode | 18 |
| | Appendix C Invoergegevens | 20 |
| | Appendix C.1 Verkeersgegevens | 20 |
| | Appendix C.2 Vliegbanen | 20 |
| | Appendix C.3 Geluidgegevens | 20 |
| | Appendix C.4 Nachtstraffactor | 21 |
| | Appendix D Geluidbelastingscontouren | 22 |

1 Inleiding

Dit rapport geeft een kort overzicht van de uitgangspunten voor en de resultaten van de berekening van de geluidbelasting rondom de vliegbasis Gilze-Rijen voor het jaar 2019. De geluidbelasting is uitgedrukt in Kosteneenheden (Ke) en is berekend volgens de wettelijke berekeningsvoorschriften. Belangrijke begrippen met betrekking tot geluidbelasting zijn in Appendix A omschreven.

De geluidbelasting in Kosteneenheden bepaalt de geluidbelasting buitenshuis en is een maat voor de beoordeling van de hinder bij mensen door vliegtuiggeluid. De grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting door op de luchthaven landende en opstijgende luchtvaartuigen is vermeld in het Besluit militaire luchthavens en bedraagt 35 Ke.

In de berekeningsvoorschriften is een formule opgenomen die de geluidbelasting in een zeker waarnemingspunt bepaalt, gegeven de aantallen vliegtuigpassages in één jaar, het maximale geluidniveau in het waarnemingspunt tijdens iedere vliegtuigpassage en gegeven de nachtstraffactor, een weegfactor die afhankelijk is van de dagperiode waarin de vliegtuigpassage plaats heeft gevonden.

In het berekeningsvoorschrift voor de Ke *met* drempelwaarde is bepaald dat een vliegtuigpassage wordt weggelaten als het bijbehorende maximale geluidniveau in het betreffende waarnemingspunt lager is dan de drempelwaarde van 65 dB(A). In het berekeningsvoorschrift voor de Ke *zonder* drempelwaarde geldt deze beperking niet. De berekende geluidbelasting met drempelwaarde is daarom lager dan of gelijk aan de berekende geluidbelasting zonder drempelwaarde.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de samenstelling van het vliegverkeer in de afgelopen 5 jaar. In **Hoofdstuk 3** worden de resultaten van de geluidbelastingsberekeningen besproken.

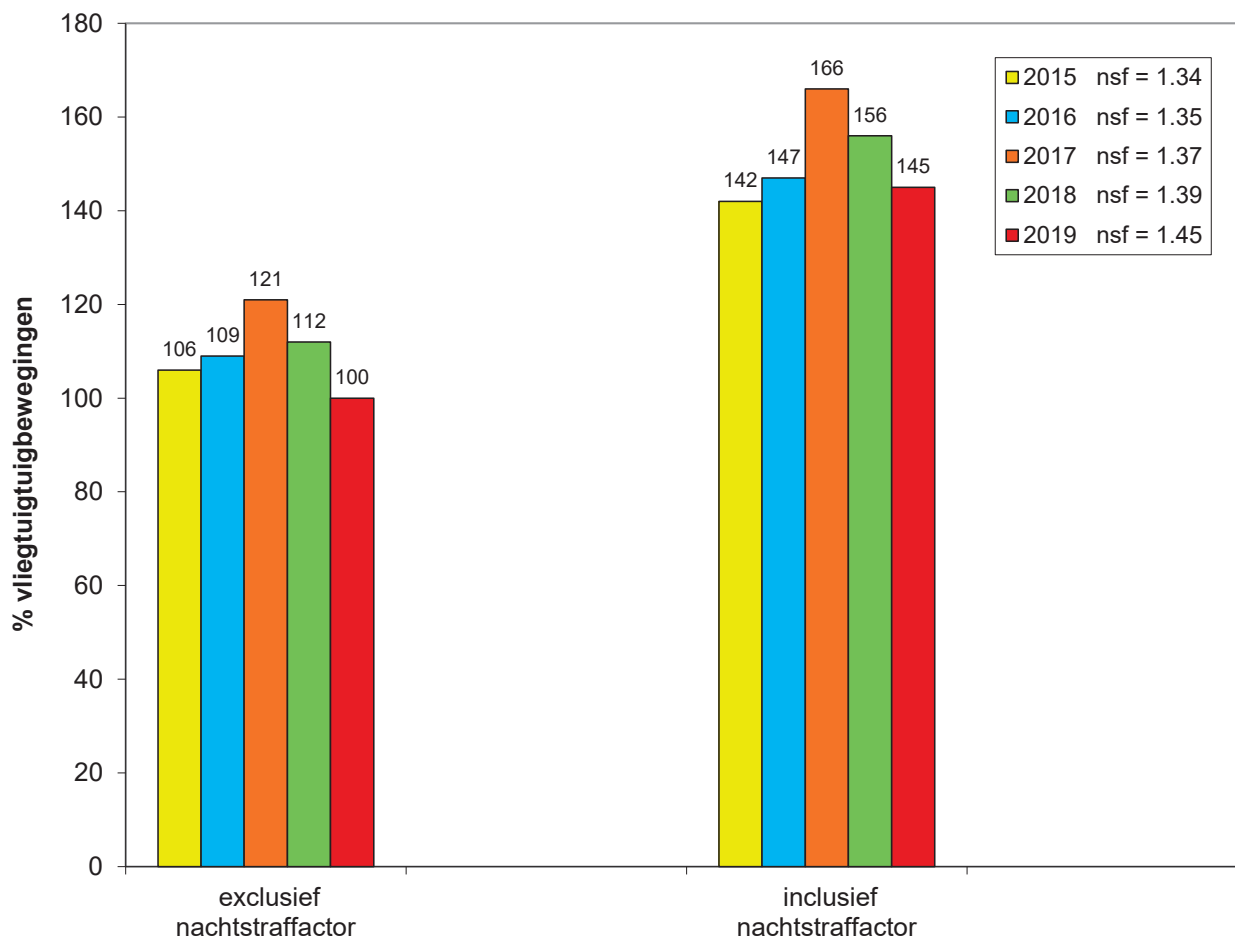
In **Appendix A** worden de belangrijkste begrippen met betrekking tot geluidbelasting omschreven. In **Appendix B** wordt de berekeningsmethode voor de geluidbelasting in Ke kort beschreven. In **Appendix C** worden de invoergegevens voor de geluidbelastingsberekeningen beschreven. In **Appendix D** toont de resultaten van de geluidbelastingsberekeningen als Ke-contouren op een topografische achtergrond.

2 Samenstelling vliegverkeer

De vliegactiviteiten op de vliegbasis Gilze-Rijen worden door het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) geregistreerd. Deze registratie van het vliegverkeer wordt verstrekt aan het Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Het betreft informatie over het tijdstip van een vlucht, de gevlogen route en gevolgde vliegprocedure, de start-/landingsbaan, het type vliegtuig, het al of niet gebruik van “afterburner” in het geval van een jachtvliegtuig, het gewicht van het vliegtuig en de aantallen vluchten.

Figuren 1 tot en met 5 geven een overzicht van de samenstelling van het vliegverkeer van 2015 tot en met 2019 op de vliegbasis Gilze-Rijen. De figuren tonen het aandeel van het verkeer (uitgedrukt in procenten) in het totaal van de vliegtuigbewegingen. Een vliegtuigbeweging is een start of een landing.

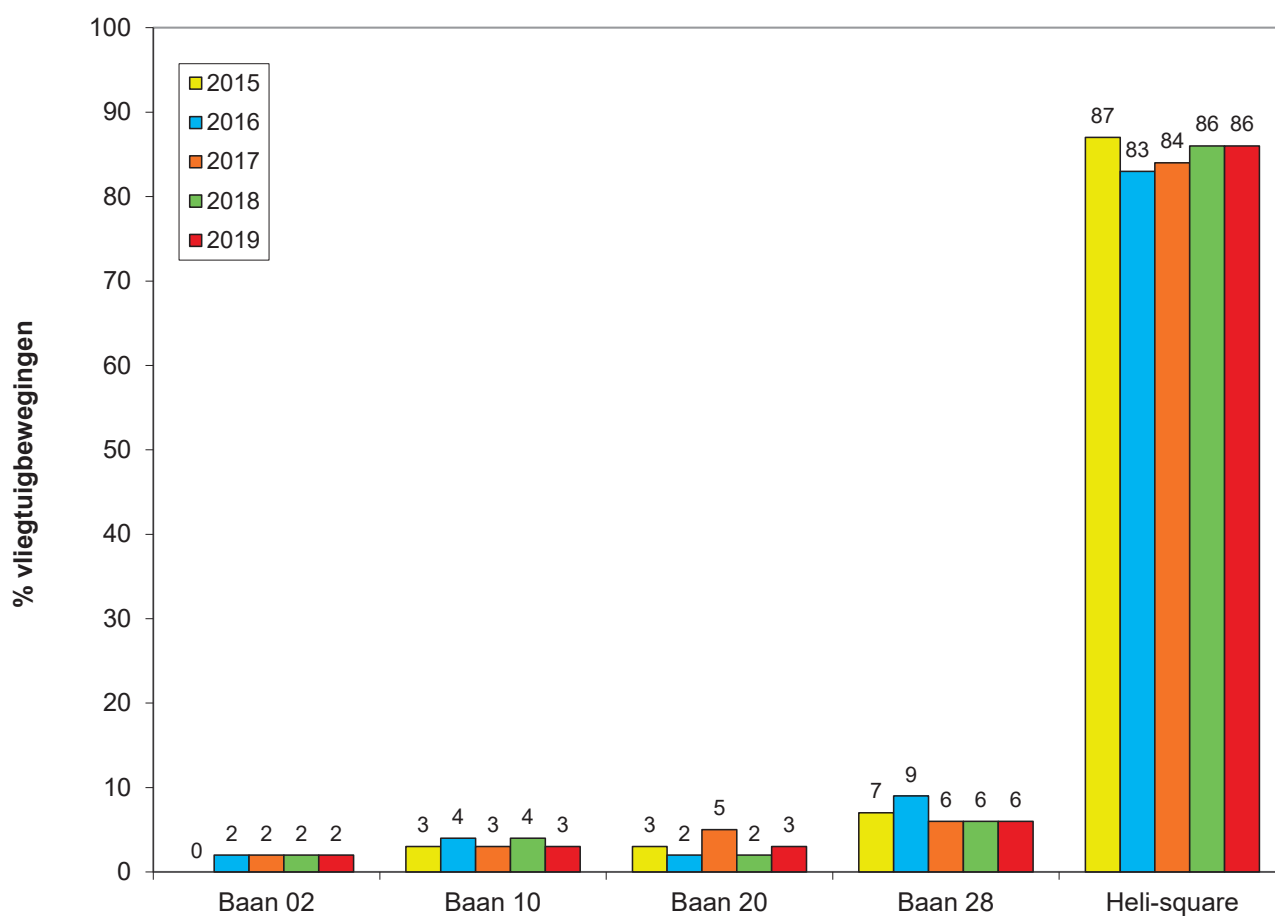
Figuur 1 geeft een overzicht van het aantal vliegtuigbewegingen op de vliegbasis Gilze-Rijen van 2015 tot en met 2019 ten opzichte van het aantal vliegtuigbewegingen in het jaar 2019 (100%).



Figuur 1: Percentage vliegtuigbewegingen ten opzichte van het jaar 2019 (exclusief nachtstraffactor = 100%), Vliegbasis Gilze-Rijen

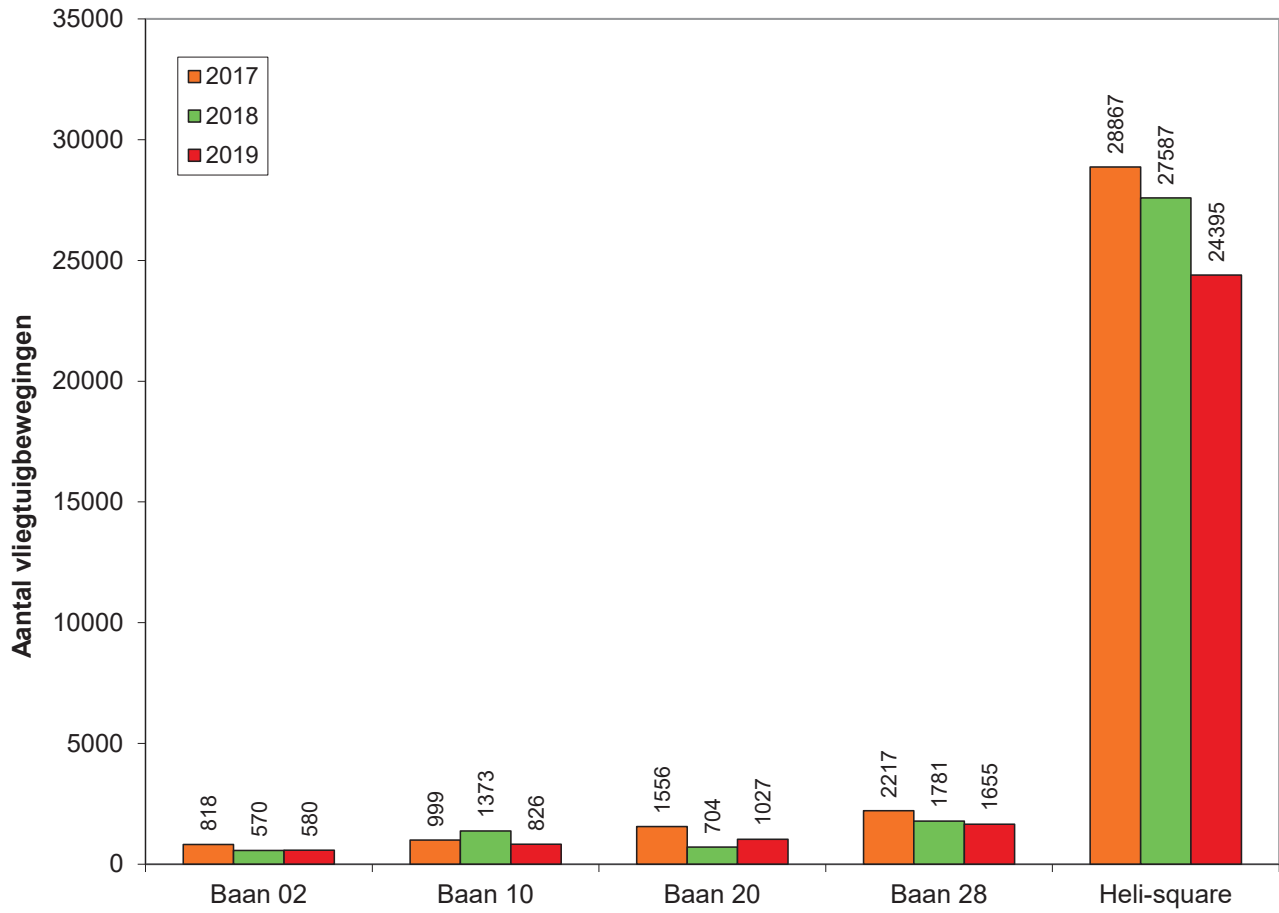
Er is een onderscheid gemaakt tussen het werkelijke aantal vliegtuigbewegingen en het effectieve aantal vliegtuigbewegingen. Het effectieve aantal wordt verkregen door het werkelijke aantal te vermenigvuldigen met de nachtstrafactor. De nachtstrafactor, die in Appendix C wordt behandeld, moet de extra ondervonden hinder van avond- en nachtvluchten tot uiting brengen. De gemiddelde nachtstrafactor voor het jaar 2019 blijkt 1.45 te zijn.

Figuur 2 geeft een overzicht van de verdeling van de vliegtuigbewegingen over de banen voor de jaren 2015 tot en met 2019. Bij het bepalen van de percentages in de figuren 2 en 4 is uitgegaan van de werkelijke aantallen vliegtuigbewegingen. Figuur 3 geeft een overzicht van de verdeling van het werkelijk aantal vliegtuigbewegingen over de banen voor de jaren 2015 tot en met 2019.



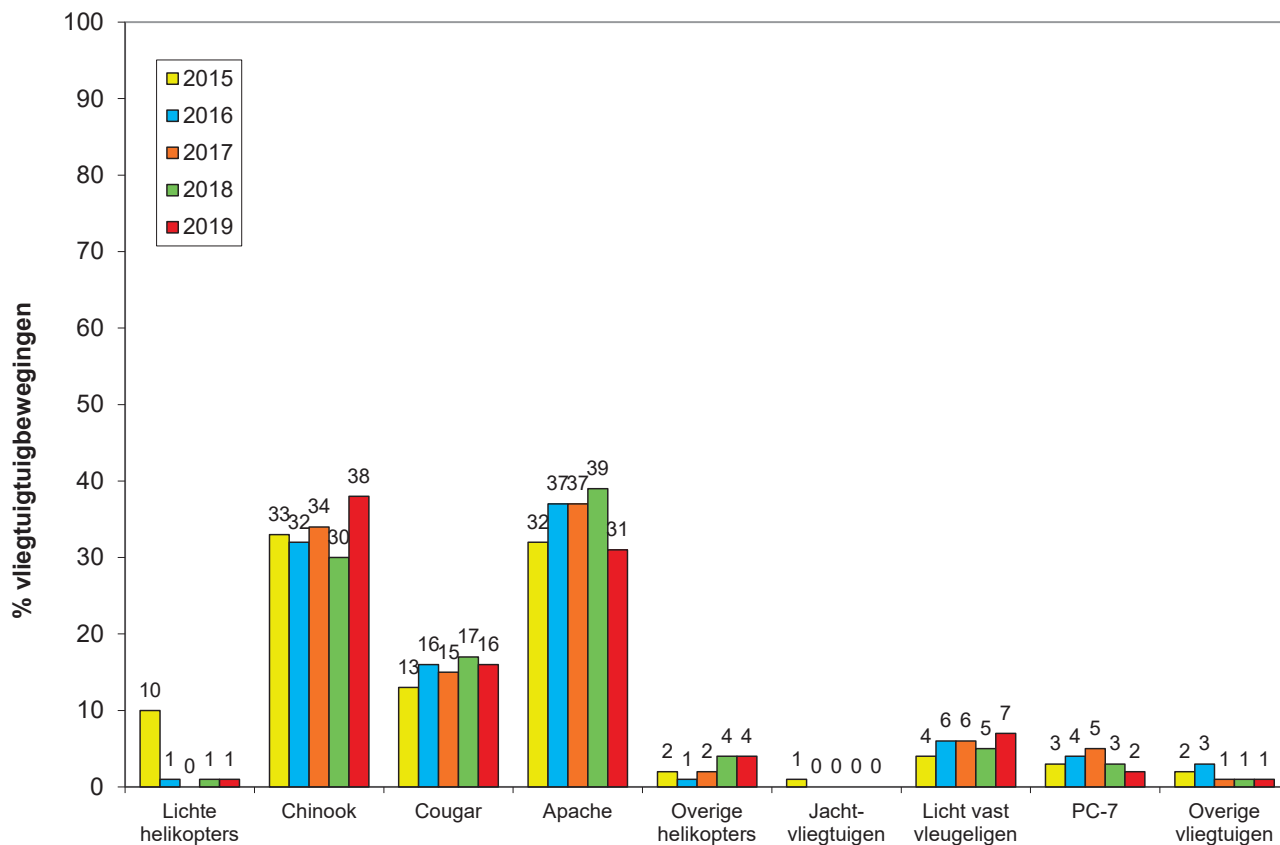
Figuur 2: Percentage vliegtuigbewegingen per baan (exclusief nachtstrafactor), Vliegbasis Gilze-Rijen ¹

¹ De percentages zoals weergegeven in figuur 2 zijn afgerond. Hierdoor is het mogelijk dat een percentage lager of hoger wordt weergegeven dan in werkelijkheid het geval is. Wanneer een percentage lager is dan 0.5 zal deze naar 0 worden afgerond en daardoor niet zichtbaar zijn in de figuur.



Figuur 3: Werkelijk aantal vliegtuigbewegingen per baan (exclusief nachtstraffactor), Vliegbasis Gilze-Rijen

Figuur 4 geeft een overzicht van de verdeling van de vliegtuigbewegingen over vliegtuigtypen voor de jaren 2015 tot en met 2019. Figuur 5 geeft een overzicht van de verdeling van het werkelijk aantal vliegtuigbewegingen per vliegtuigtypen voor de jaren 2015 tot en met 2019



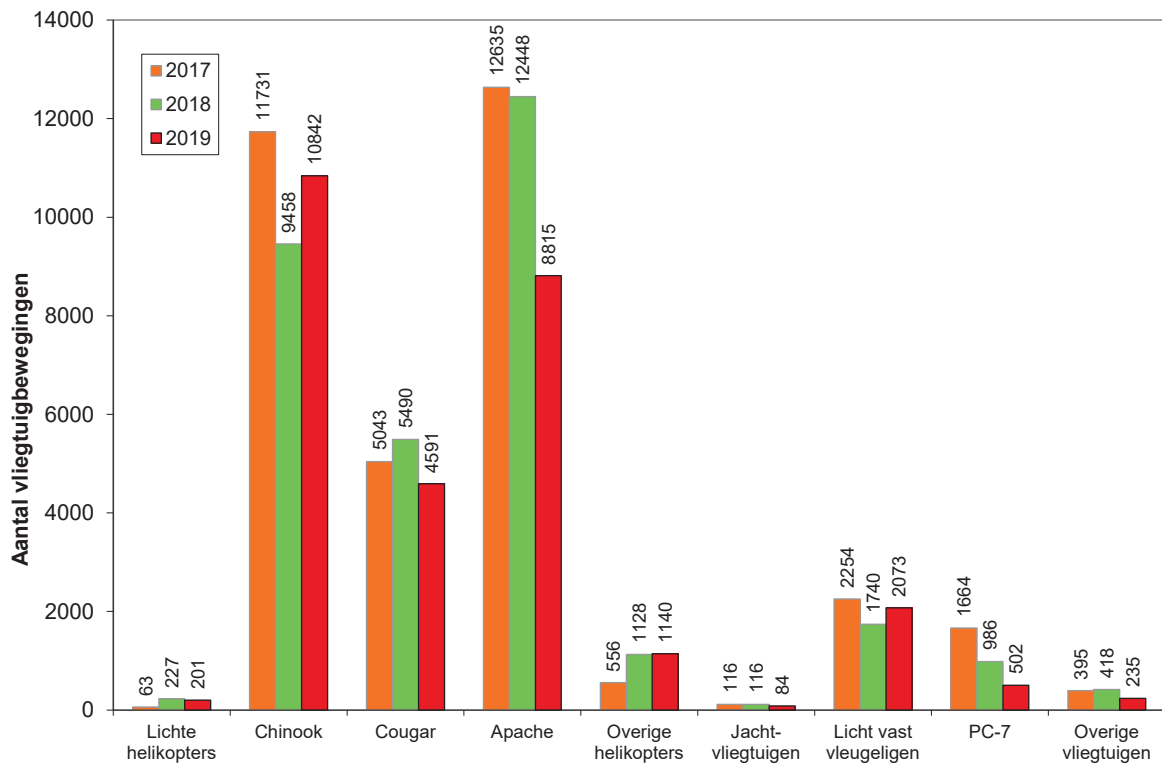
Figuur 4: Percentage vliegtuigbewegingen per representatief vliegtuigtype (excl. nachtstraffactor), Vliegbasis Gilze-Rijen ²

Opmerkingen:

Vliegtuigtypes in de categorieën zijn genoemd in aflopende volgorde van het aantal vliegtuigbewegingen

| | |
|-------------------------------|---|
| Lichte helikopters in 2019 | o.a. Robinson 66, Eurocopter 35, Augusta 109 |
| Overige helikopters in 2019 | o.a. Augusta 139, Augusta 189, Lynx |
| Jachtvliegtuigen in 2019 | o.a. F-16 Fighting Falcon, F-35 Lightning II |
| Licht vastvleugeligen in 2019 | o.a. Cessna 172, Fournier RF-6, T-6 Texan, Piper PA-18, American Champion BL-8, Stinson L-5 |
| Overige vliegtuigen in 2019 | o.a. C-130 Hercules, Dornier 228, Cessna Citation 550 |

² De percentages zoals weergegeven in figuur 3 zijn afgerond. Hierdoor is het mogelijk dat een percentage lager of hoger wordt weergegeven dan in werkelijkheid het geval is. Wanneer een percentage lager is dan 0.5 zal deze naar 0 worden afgerond en daardoor niet zichtbaar zijn in de figuur.



Figuur 5: Werkelijke aantal vliegtuigbewegingen per representatief vliegtuigtype (excl. nachtstraffactor), Vliegbasis Gilze-Rijen

De overige invoergegevens voor de geluidbelastingberekeningen staan beschreven in Appendix C.

3 Resultaat

Het resultaat van de berekeningen van de geluidbelasting rondom vliegbasis Gilze-Rijen voor het jaar 2019 bestaat uit de Ke-geluidbelastingscontouren voor:

- de geluidbelastingsberekening met drempelwaarde
(berekeningsnummer: 2020-03-20 20:56:57)
- de geluidbelastingsberekening zonder drempelwaarde
(berekeningsnummer: 2020-03-20 20:45:41).

Geluidbelastingscontouren zijn lijnen van gelijke geluidbelasting.

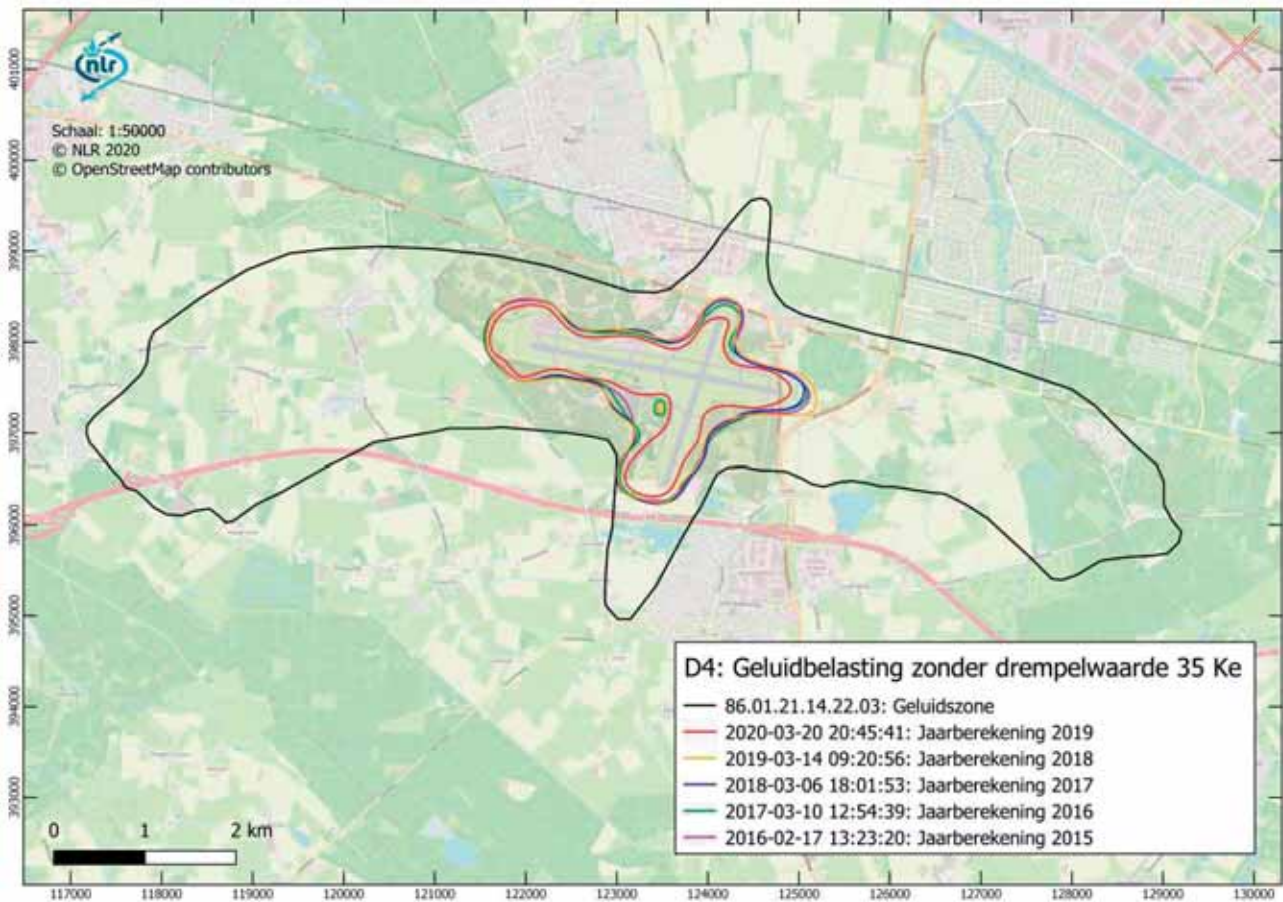
Figuur 6 op bladzijde 13 toont de 35 Ke-contouren voor de jaarberekeningen zonder drempelwaarde voor de jaren 2015 tot en met 2019, met daarbij de zone.

De Ke-contouren van de berekening met en zonder drempelwaarde zijn op een landkaart weergegeven in appendix D, figuur D.1 en figuur D.2. Bovendien is in deze figuren de contour getoond van de 35 Ke geluidszone (Ref. 4).

Zowel de 35 Ke-contour van de geluidbelastingsberekening voor het jaar 2019 met drempelwaarde als de 35 Ke-contour van de geluidbelastingsberekening zonder drempelwaarde valt binnen de 35 Ke-zoneringscontour.

In figuur D.3 is de 35 Ke-contour (met en zonder drempelwaarde) van het jaar 2019 getoond en vergeleken met de 35 Ke-zoneringscontour.

Figuur D.4 geeft een overzicht van de 35 Ke-contouren zonder drempelwaarde van de afgelopen jaren ten opzichte van de 35 Ke-zoneringscontour.



Figuur 6: 35 Ke-geluidbelastingscontouren voor de jaarberekeningen zonder drempelwaarde voor de jaren 2015 tot en met 2019. Zie bijlage D4 voor grote afbeelding op pagina 26

4 Referenties

1. *Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer*, RLD/BV-01, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maart 1998.
2. *Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke), zonder drempelwaarde, ten gevolge van het vliegverkeer*, RLD/BV-01.2, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 2004.
3. *Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidsbelasting in Ke voor de militaire luchthavens bedoeld in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart. Geluidsniveaus, prestatiegegevens en indeling naar categorie (versie 14.2)*, R. de Jong en G.J.T. Heppe, NLR rapport CR 96650L, januari 2020.
4. *De geluidsbelasting rondom de vliegbasis Gilze-Rijen, Berekeningsnummer: 86.01.21.14.22.03*, januari 1986.

Appendix A Begrippen

dB(A)

De A-gewogen decibelwaarde dB(A) is de meest gangbare eenheid voor geluidssterkte. De A-weging houdt rekening met de gevoeligheid van het menselijk oor voor de toonhoogte van het geluid.

Drempelwaarde

In het berekeningsvoorschrift voor de Ke met drempelwaarde is bepaald dat een vliegtuigpassage wordt weggelaten als het bijbehorende maximale geluidniveau in het betreffende punt lager is dan de drempelwaarde van 65 dB(A).

Geluidgegevens

De geluidgegevens voor een vliegtuigcategorie bevatten de geluidsniveaus in dB(A) als functie van de motorstuwkracht en de afstand tussen het vliegtuig en de waarnemer.

Geluidsniveau

Het geluidsniveau is een maat voor de hoeveelheid geluid veroorzaakt door één passerend vliegtuig.

Geluidbelasting

Het geluid dat door alle vliegtuigen gezamenlijk gedurende een gebruiksjaar wordt veroorzaakt op of rond de luchthaven. Daarbij worden de geluidsniveaus van alle vliegtuigen die gedurende een jaar van de luchthaven vertrekken en aankomen op een voorgeschreven manier bij elkaar opgeteld. Die optelling kan op verschillende manieren gebeuren. Zo ontstaan verschillende geluidbelastingsmaten. Ke is een voorbeeld van een maat voor de geluidbelasting buitenshuis gedurende het hele etmaal.

Geluidbelastingscontour

Een geluidbelastingscontour is een lijn die punten van gelijke geluidbelasting met elkaar verbindt. De contour wordt bepaald door interpolatie tussen de in de netwerkpunten berekende geluidbelasting. Een voorbeeld is de 35 Ke-contour. Buiten de 35 Ke-contour is de geluidbelasting lager dan 35 Ke, binnen die contour is de geluidbelasting hoger dan 35 Ke. Meestal worden op de geluidkaarten rond een vliegveld meerdere contouren met 5 Ke-intervallen aangegeven.

Geluidhinder

Geluidhinder is het effect dat geluid heeft op de mens. Geluidhinder is subjectief. Met behulp van een aantal dosismaten is het mogelijk geluidhinder op een meer objectieve manier vast te stellen. De geluidhinder wordt vaak uitgedrukt in het percentage gehinderden en ernstig gehinderden.

Geluidszone

De geluidszone is de geluidcontour die hoort bij de grenswaarde van de geluidbelasting. In het Besluit militaire luchthavens is de grenswaarde van de geluidbelasting vastgesteld op 35 Kosteneenheden. De zonering drukt niet de feitelijke geluidbelasting uit, maar geeft de maximaal toegestane geluidsomvang die in enig jaar mag optreden grafisch weer, in Kosteneenheden.

Grenswaarde van de geluidbelasting

De grenswaarde van de geluidbelasting is in het Besluit militaire luchthavens vastgesteld op 35 Kosteneenheden.

Grondpad

Het grondpad is de projectie van het vliegp pad in het horizontale vlak. Met andere woorden: het grondpad is een lijn op de grond verticaal onder het vliegp pad.

Hoogteprofiel

Het hoogteprofiel is het verloop van de vlieghoogte boven de grond als functie van de afgelegde weg langs het grondpad.

Instrument Flight Rules (IFR)

Instrument Flight Rules, afgekort IFR, of instrumentvliegvoorschriften zijn vliegvoorschriften voor luchtvaartnavigatie met behulp van instrumenten. Deze voorschriften laten vliegen onder alle weersomstandigheden toe, mits het vliegtuig dan veilig kan functioneren. Wanneer er geen VFR-condities zijn (weersomstandigheden met onder andere voldoende zicht, zoals vereist voor een vlucht onder Visual Flight Rules (zichtvliegvoorschriften, VFR)) en de piloot dus horizontaal en/of verticaal onvoldoende zicht heeft om zijn positie te kunnen bepalen, is het vliegen volgens IFR de enige mogelijkheid.

Kosteneenheid (Ke)

De Kosteneenheid, afgekort Ke, is een eenheid waarin de geluidbelasting veroorzaakt door vliegverkeer wordt uitgedrukt. Het betreft de geluidbelasting buitenshuis en het gaat om het vliegverkeer van een heel jaar en van het hele etmaal. De Kosteneenheid is genoemd naar prof. dr. ir. C.W. Kosten (voorzitter van een adviescommissie van de regering), die in de jaren zestig onderzocht hoe geluidbelasting als maat voor de geluidshinder van vliegverkeer het beste te berekenen is. Bij de berekening van de geluidbelasting in Ke gaat men uit van het piekniveau op het waarneempunt tijdens een vliegtuigpassage, bepaald op een hoogte van 1.2 meter boven een met gras bedekte bodem.

Nachtstraffactor (nsf)

De nachtstraffactor is de weegfactor in de Kosteneenheid die afhankelijk is van de etmaalperiode waarin de vliegtuigpassage plaats heeft gevonden. Deze factor moet de grotere mate van hinder van vliegtuigbewegingen in de avond en nachtelijke uren tot uitdrukking brengen. Zo telt een vlucht in de nacht (tussen 23:00 en 06:00 uur lokale tijd) 10 keer zo zwaar als een vlucht overdag.

Netwerkpunten

De netwerkpunten zijn een raster van punten waarvoor de geluidbelasting wordt berekend.

Piekniveau

Het piekniveau is het maximale geluidsniveau (in dB(A)) op het waarneempunt tijdens een vliegtuigpassage, L_{max} in de Kostenformule. Het plaatselijke maximale geluidsniveau is afhankelijk van de afstand tussen de waarnemer en de vliegbaan, de motorstuwkracht van het vliegtuig en de hoek waaronder het vliegtuig door de waarnemer ten opzichte van de horizon wordt waargenomen.

Prestatiegegevens

De prestatiegegevens bevatten een beschrijving van de vlieghoogte, de motorstuwkracht en de grondsnelheid langs het grondpad als functie van de afgelegde weg langs het grondpad. Deze gegevens zijn per vliegtuigcategorie afhankelijk gesteld van de te volgen klim- of daalprocedure en, bij starts, het vliegtuiggewicht (afhankelijk van de afstand tot de bestemming).

Routespreidingsgebied

Het routespreidingsgebied is het gebied dat de horizontale spreiding weergeeft van het vliegverkeer dat een bepaalde route volgt. De in het horizontale vlak optredende spreiding wordt in de berekening van de geluidbelasting meegenomen door per aankomst-, vertrekroute of circuit een nominaal grondpad te definiëren met links en rechts daarvan een spreidingsbreedte.

Vliegbaan

De vliegbaan is de beschrijving van een gevlogen weg op zowel het horizontale vlak als in verticale zin (vlieghoogte).

Vliegtuigcategorie

Een vliegtuigcategorie vertegenwoordigt een groep vliegtuigen of een groep helikopters met een geluidsverwantschap. Omdat niet voor alle vliegtuigtypen de geluid- en prestatiegegevens bekend zijn, worden de vliegtuigtypen ingedeeld in een beperkt aantal vliegtuigcategorieën.

Vliegtuigbeweging

Een vliegtuigbeweging is een start of een landing van een luchtvaartuig.

Zone

Zie geluidszone

Appendix B Berekeningsmethode

In de Wet luchtvaart is onder artikel 10.12, derde lid, de bepaling opgenomen dat de Minister van Defensie in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer³, regels vaststelt omtrent de wijze van meten, berekenen en registreren van de grenswaarden voor de maximaal toegelaten geluidbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen. De Regeling berekening geluidsbelasting militaire luchthavens beschrijft deze regels.

Deze regels betreffen onder andere voorschriften voor de berekening van geluidbelastingscontouren (lijnen van gelijke geluidbelasting) rond luchthavens. In deze berekeningsvoorschriften, “Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke) ten gevolge van het vliegverkeer” (Ref. 1) en “Voorschrift voor de berekening van de geluidsbelasting in Kosteneenheden (Ke), zonder drempelwaarde, ten gevolge van het vliegverkeer” (Ref. 2), is de berekeningsmethodiek vastgelegd, zoals deze door het NLR wordt toegepast.

In de berekeningsvoorschriften staan regels over de wijze van berekenen van de geluidbelasting door landende en opstijgende vliegtuigen. Er is een formule in opgenomen die de geluidbelasting in een waarnemingspunt bepaalt, gegeven de aantallen vliegtuigpassages in één jaar, het maximale geluidniveau in het waarnemingspunt tijdens iedere vliegtuigpassage en gegeven de nachtstrafactor, een weegfactor die afhankelijk is van de dagperiode waarin de vliegtuigpassage plaats heeft gevonden.

Voor de berekening van de geluidbelasting in Ke worden de volgende vliegtuigen meegenomen:

- vaste-vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een minimaal totaalgewicht van 390 kg en een maximaal toegelaten totaalgewicht van 6.000 kg, vliegend onder IFR condities;
- vaste-vleugelvliegtuigen met schroefaandrijving met een maximaal toegelaten totaalgewicht van 6.000 kg of meer;
- helikopters;
- vaste-vleugelvliegtuigen met straalaandrijving.

De formule voor de geluidbelasting luidt als volgt:

$$B = 20 \cdot \log \left(\sum n \cdot 10^{\frac{L_{\max}}{15}} \right) - 157$$

Waarbij geldt:

- B : de geluidbelasting in Kosteneenheden (Ke).
 n : de nachtstrafactor (waarde 1 tot en met 10 afhankelijk van het tijdstip van de vlucht).
 Σ : het totaal van de bijdragen van de vliegtuigen in één jaar.
 L_{\max} : het maximale geluidniveau buitenshuis ten gevolge van iedere vliegtuigpassage.

³ In 2010 zijn het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer samengegaan in het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

In het berekeningsvoorschrift voor de K_e met drempelwaarde (Ref. 1) is bepaald dat de hindersombijdrage H^4 ten gevolge van een vliegtuigpassage gelijk aan 0 wordt gesteld indien de bijbehorende L_{\max} lager is dan 65 dB(A). Dat wil zeggen dat er in de berekening voor de geluidbelasting in K_e een drempelwaarde van 65 dB(A) wordt toegepast. De toelichting legt uit dat vliegtuigpassages, die een geluidniveau lager dan 65 dB(A) in een netwerkpunt veroorzaken, niet in de berekening van de geluidbelasting worden meegenomen. De berekende geluidbelasting met drempelwaarde zal hierdoor lager kunnen zijn dan de berekende geluidbelasting zonder drempelwaarde.

$$^4 H = n \cdot 10^{\frac{L_{\max}}{15}}$$

Appendix C Invoergegevens

In deze appendix worden de invoergegevens voor de geluidbelastingberekeningen beschreven.

Appendix C.1 Verkeersgegevens

Een overzicht van de samenstelling van het vliegverkeer is in hoofdstuk 2 van dit rapport gegeven.

Appendix C.2 Vliegbanen

De vliegbanen worden beschreven door de projectie op de grond (het grondpad) en het verloop van de vlieghoogte boven de grond als functie van de afgelegde weg langs het grondpad met de daarbij behorende stuwkracht (het hoogteprofiel).

De grondpaden worden vastgesteld aan de hand van de voor de luchthaven voorgeschreven aankomst- en vertrekroutes alsmede circuits. Tevens wordt rekening gehouden met de optredende horizontale afwijkingen van deze vliegbanen. Voor deze spreiding in horizontale richting is, overeenkomstig de berekeningsvoorschriften, aangenomen dat de vliegtuigen uniform verdeeld zijn over de spreidingsbreedte. Deze spreiding verschilt per route.

De hoogteprofielen zijn vliegtuigtypegebonden, omdat ze direct verband houden met de prestaties van een vliegtuig. In de Appendices (Ref. 3) staan de hoogteprofielen voor het vliegverkeer vermeld. Voor het militaire verkeer betreft dit confidentiële informatie.

Appendix C.3 Geluidgegevens

De geluidgegevens voor een vliegtuig bevatten de geluidsniveaus in dB(A) als functie van de motorstuwkracht en de afstand tussen het vliegtuig en de waarnemer. De bij de berekening toegepaste geluidgegevens zijn ontleend aan "Appendices van de voorschriften voor de berekening van de geluidbelasting" (Ref. 3).

Omdat voor slechts een beperkt aantal vliegtuigtypen de geluid- en prestatiegegevens bekend zijn, worden de vliegtuigtypen waarvan deze gegevens niet bekend zijn, ingedeeld bij een vergelijkbaar type m.b.t. de geluidproductie. Dit gebeurt op grond van de verwantschap die de vliegtuigtypen op basis van de volgende parameters bezitten:

- a) aantal motoren;
- b) maximale stuwkracht per motor;
- c) maximum startgewicht;
- d) omloopverhouding van de motoren, zogenaamde by-pass ratio;
- e) vliegtuig-/motorcombinatie.

Omdat, in tegenstelling tot de civiele luchtvaart, de militaire luchtvaartoperaties in Nederland met slechts een zeer beperkt aantal vliegtuigtypen worden uitgevoerd, zijn voor het merendeel van deze typen de voor de berekening van

de geluidbelasting benodigde geluid- en prestatiegegevens bekend of beschikbaar. In die enkele gevallen waarin er toch een vliegtuigtype voorkomt waarvan deze gegevens onbekend zijn, wordt deze ingedeeld bij een type waarvan de geluid- en prestatiegegevens wel bekend zijn.

Appendix C.4 Nachtstraffactor

In overeenstemming met de berekeningsvoorschriften wordt een nachtstraffactor toegepast. Deze factor moet de grotere mate van hinder van vliegtuigbewegingen in de avond en nachtelijke uren tot uitdrukking brengen. De nachtstraffactor is tijdsafhankelijk.

Het verloop is als volgt:

| Dagperiode van tot [uur] | Nachtstraffactor |
|--------------------------------|------------------|
| 0 - 6 | 10 |
| 6 - 7 | 8 |
| 7 - 8 | 4 |
| 8 - 18 | 1 |
| 18 - 19 | 2 |
| 19 - 20 | 3 |
| 20 - 21 | 4 |
| 21 - 22 | 6 |
| 22 - 23 | 8 |
| 23 - 24 | 10 |

De nachtstraffactor wordt in rekening gebracht door het aantal vliegtuigbewegingen in een bepaalde dagperiode te vermenigvuldigen met de bij de betreffende dagperiode behorende nachtstraffactor. Dit betekent dat indien er om 20:05 uur één helikopter vertrekt, deze als vier helikopters in de berekening wordt meegenomen.

Appendix D Geluidbelastingscontouren

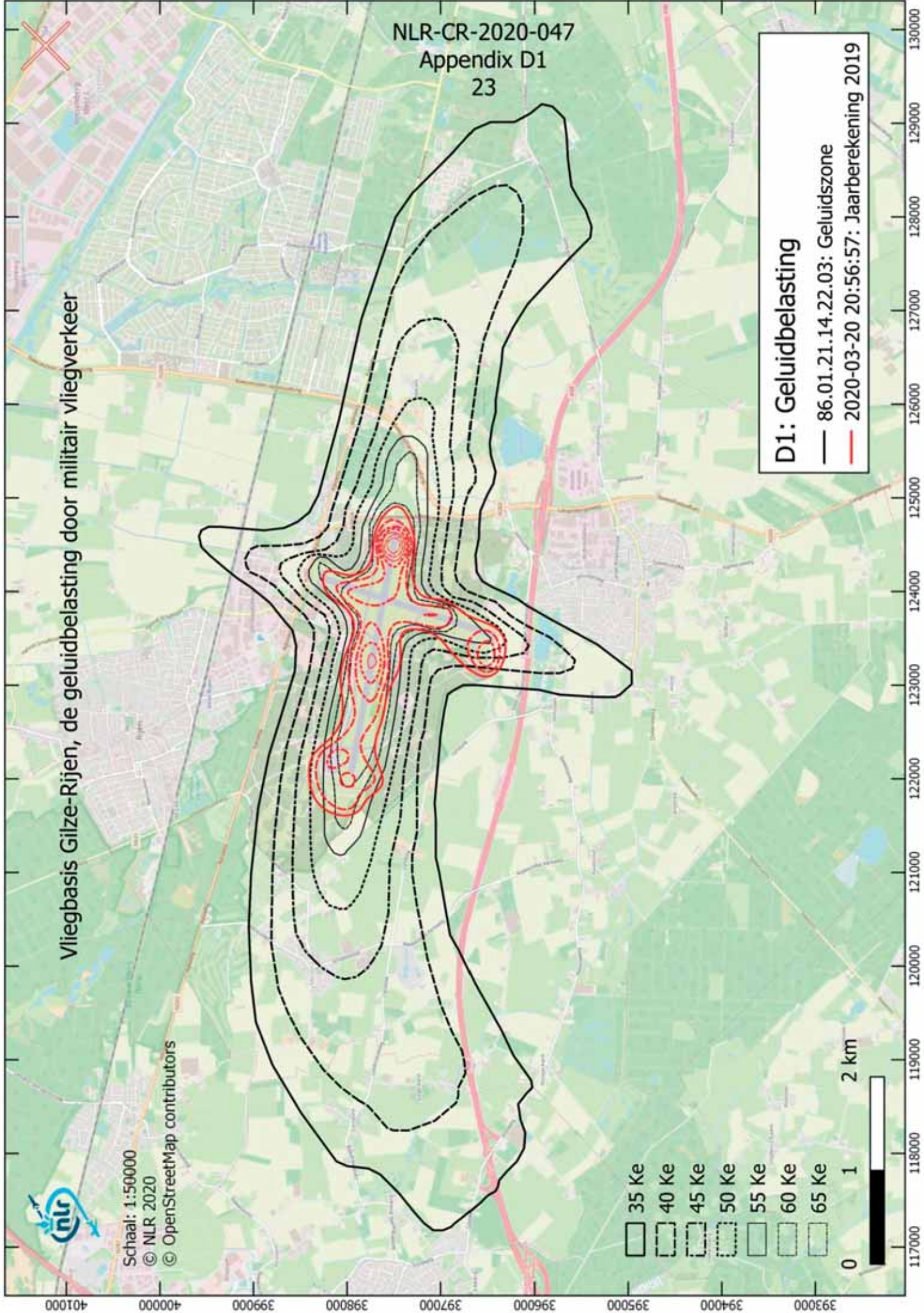
Vliegbasis Gilze-Rijen, de geluidbelasting door militair vliegverkeer



Schaal: 1:50000
© NLR 2020
© OpenStreetMap contributors

D1: Geluidbelasting

- 86.01.21.14.22.03: Geluidszone
- 2020-03-20 20:56:57: Jaarberekening 2019



Vliegbasis Gilze-Rijen, de geluidbelasting door militair vliegverkeer

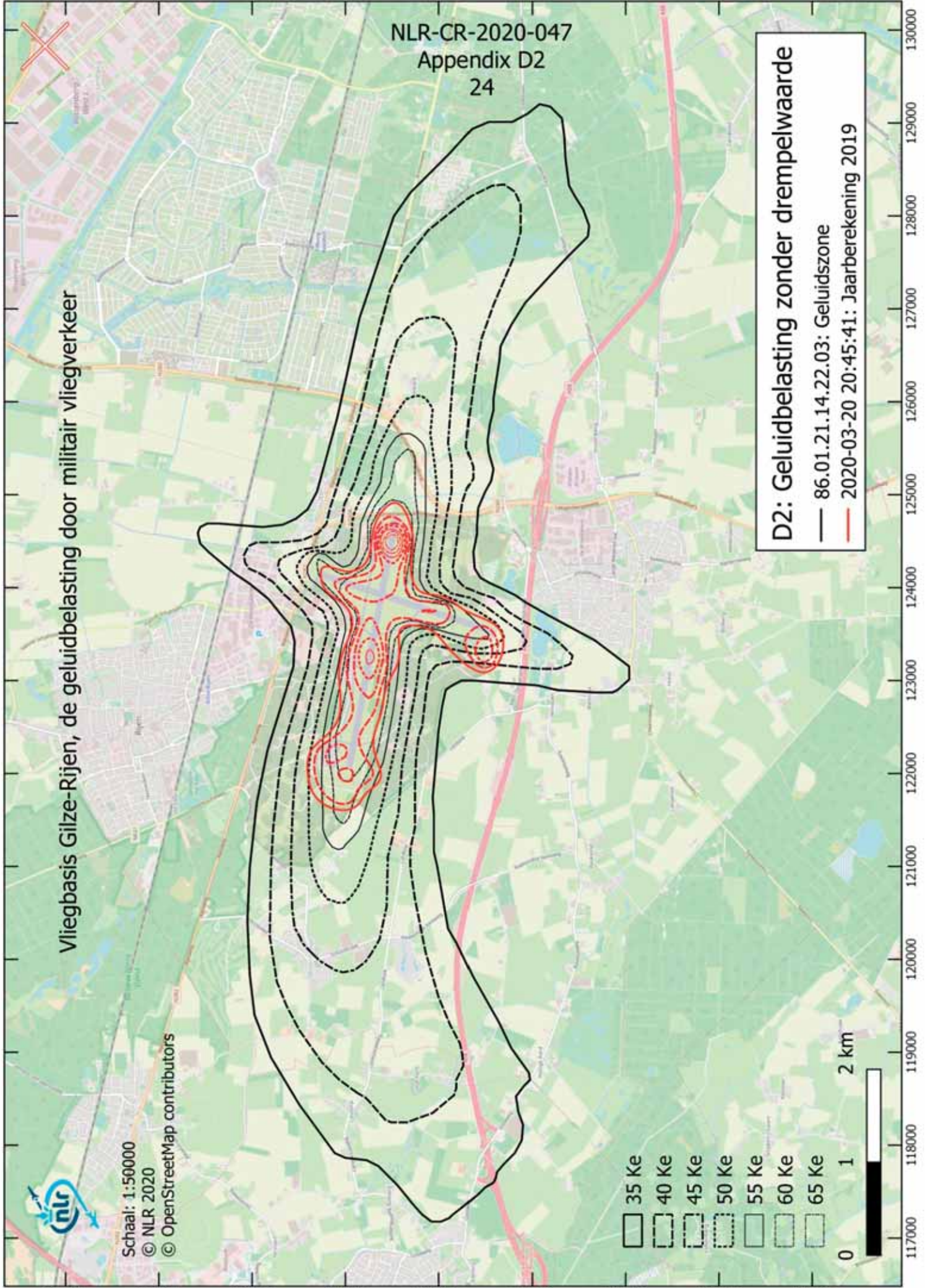


Schaal: 1:50000
© NLR 2020
© OpenStreetMap contributors



D2: Geluidbelasting zonder drempelwaarde

- 86.01.21.14.22.03: Geluidszone
- 2020-03-20 20:45:41: Jaarberekening 2019



Vliegbasis Gilze-Rijen, de geluidbelasting door militair vliegverkeer



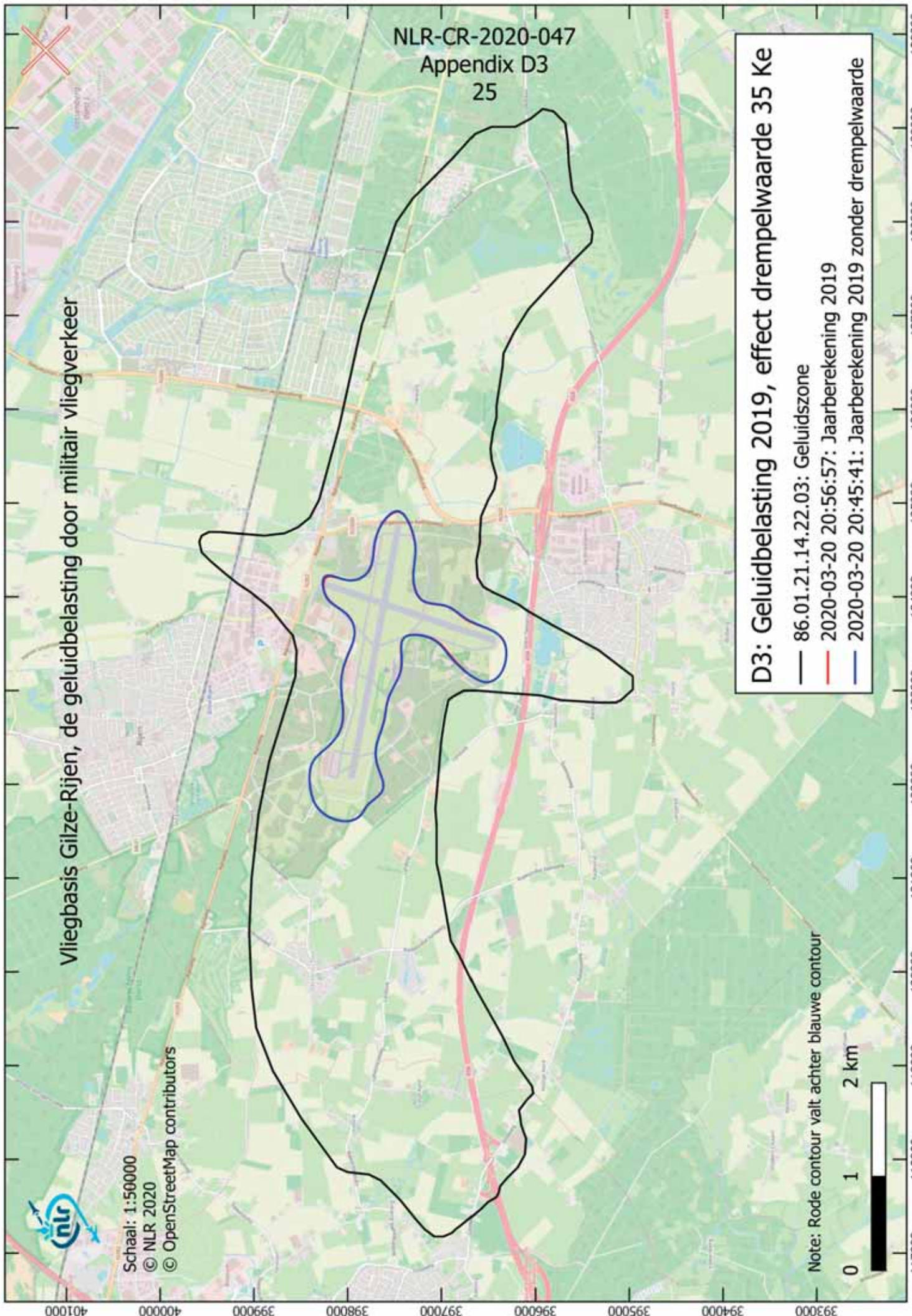
Schaal: 1:50000
© NLR 2020
© OpenStreetMap contributors

D3: Geluidbelasting 2019, effect drempelwaarde 35 Ke

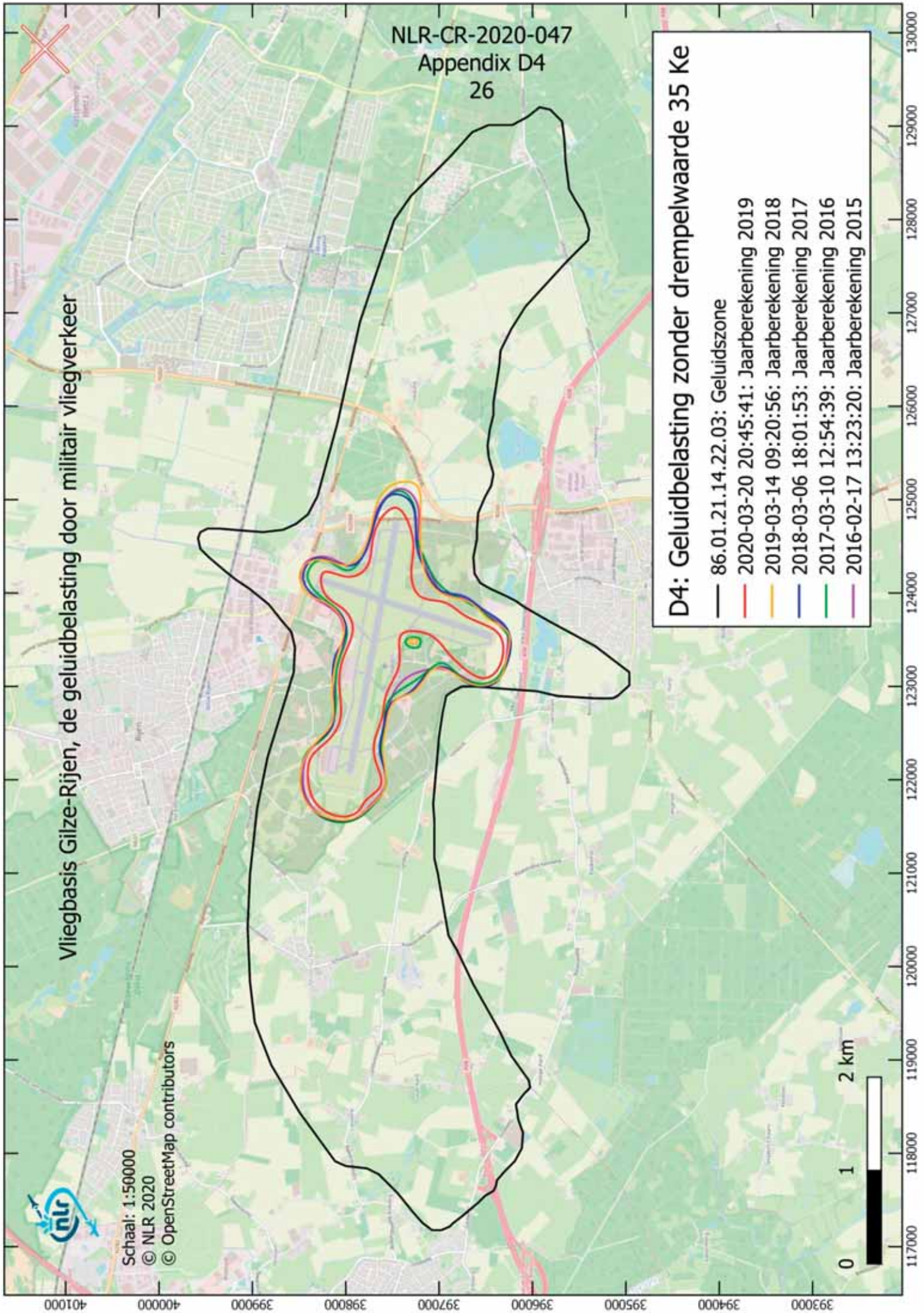
- 86.01.21.14.22.03: Geluidszone
- 2020-03-20 20:56:57: Jaarberekening 2019
- 2020-03-20 20:45:41: Jaarberekening 2019 zonder drempelwaarde

Note: Rode contour valt achter blauwe contour

0 1 2 km



117000 118000 119000 120000 121000 122000 123000 124000 125000 126000 127000 128000 129000 130000





Dedicated to innovation in aerospace

Koninklijk Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

Het NLR is een toonaangevend, mondiaal opererend onderzoekscentrum voor de lucht- en ruimtevaart. Met zijn multidisciplinaire expertise en ongeëvenaarde onderzoeksfaciliteiten, levert NLR innovatieve, integrale oplossingen voor complexe uitdagingen in de aerospace sector.

De werkzaamheden van het NLR beslaan het volledige spectrum van Research Development Test & Evaluation (RDT&E). Met zijn kennis en faciliteiten kunnen bedrijven terecht bij het NLR voor validatie, verificatie, kwalificatie, simulatie en evaluatie. Zo overbruggt het NLR de kloof tussen onderzoek en toepassing in de praktijk. Het NLR werkt zowel voor overheid als industrie in binnen- en buitenland. Het NLR staat voor praktische en innovatieve oplossingen, technische expertise en een lange termijn ontwerpvisie. Hierdoor vindt NLR's cutting edge technology zijn weg naar succesvolle lucht- en ruimtevaartprogramma's van OEM's zoals Airbus, Embraer en Pilatus. Het NLR draagt bij aan (defensie)programma's zoals ESA's IXV re-entry voertuig, de F-35, de Apache-helikopter en Europese programma's als SESAR en Clean Sky 2.

Opricht in 1919 en met 600 betrokken medewerkers, realiseerde NLR in 2017 een omzet van 76 miljoen euro. 81% hiervan is afkomstig uit contractonderzoek, het overige betreft een overheidsbijdrage.

Voor meer informatie bezoek: www.nlr.nl

Postal address

PO Box 90502
1006 BM Amsterdam, The Netherlands
e) info@nlr.nl i) www.nlr.org

NLR Amsterdam

Anthony Fokkerweg 2
1059 CM Amsterdam, The Netherlands
p) +31 88 511 3113

NLR Marknesse

Voorsterweg 31
8316 PR Marknesse, The Netherlands
p) +31 88 511 4444