

Luchtvaart en Maritieme Zaken  
 IENM/BSK-2011/4746  
 Ingevoerd op GEMEENTE  
 25 MAART 2011  
 4-5-2011  
 DG. LH  
 Duplicaten  
 IENM/BSK/46

**GiZe en Rijen**  
 IENM/BSK.2011/4746  
 SE LSG  
 23 MRT 2011  
 dienst bslm KOPIE:  
 Behandeling:  
 afdoen door M / S / SG / LSG  
 advies  
 ambtelijk afdoen  
 ter kennisneming  
 Vorig nr: Volg nr:  
 Afdelen voor:

Digitaal  
 beschikbaar

burgemeester

Postbus 73  
 5120 AB Rijen

Bezoekadres  
 Raadhuisplein 1  
 5121 JX Rijen

Telefoon 0161290200  
 Telefax 0161223851

Email: info@gilzerijen.nl

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
 t.a.v. staatssecretaris J.J. Atsma  
 Postbus 20901  
 2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Uw kenmerk  
 Ons kenmerk 11uit01734/DIR  
 Contactpersoon [redacted] / 0161 290239  
 Datum 16 maart 2011  
 Verzonden op 1602 INWAW 22  
 22 MAART 2011  
 Onderwerp Milieucirkel door proefdraai-installatie van Vliegbasis Gilze-Rijen

DGM/RB

VROM DGR 360  
 zaak: doss:  
 Datum 30 MAART 2011  
 2011042743  
 Te behandelen door datum paraaf  
 1<sup>e</sup> [redacted]  
 2<sup>e</sup> [redacted]  
 3<sup>e</sup> [redacted]  
 4<sup>e</sup> [redacted]  
 Na behandeling retour archief  
 Opgevoerd dd.

Excellentie, beste Joop,

Binnen onze gemeente bestaan beperkingen voor woningbouw als gevolg van een milieucirkel die samenhangt met een proefdraai-installatie. Deze cirkels zijn gebaseerd op een vergunning die uw ministerie in 1989 heeft verleend aan Defensie. Wij trachten al enkele jaren meer inzicht te krijgen in de vergunning, omdat we weten dat de betreffende proefdraai-installatie niet meer gebruikt wordt en in 2004 gesloopt is. In de bijlage treft u de correspondentie aan over deze zaak.

De laatste brief die we hebben geschreven is een zienswijze tegen een weigering om de vergunning in te trekken. Een reactie op deze zienswijze hebben we tot op heden niet ontvangen. Naar verluidt is uw ministerie ook niet van plan een reactie te geven, omdat het hier om staatsgeheim zou gaan.

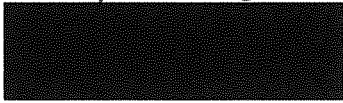
Onze gemeente heeft belang bij het opheffen van de milieucirkel. Door de cirkel wordt woningbouw in kleine kernen onmogelijk gemaakt. Uiteraard hebben we er begrip voor dat de activiteiten op de Vliegbasis belemmeringen opleggen aan de omgeving. Minder begrip hebben we voor belemmeringen die, voor zover wij kunnen nagaan, voortkomen uit activiteiten die al vele jaren niet meer plaatsvinden. Voorts denken we dat, als proefdraaien ooit nog moet gaan plaatsvinden, het mogelijk moet zijn om maatregelen te nemen die de overlast beperken en die leiden tot minder belemmeringen voor de omgeving.



Ik doe daarom een beroep op u om antwoord te krijgen op de volgende vragen:

- kunnen we een reactie tegemoet zien op onze zienswijze dd. 9 december 2010?
- is uw ministerie bereid de vergunning voor de proefdraai-installatie in te trekken?
- kunnen er, indien uw ministerie van oordeel is dat er toch een nieuwe vergunning moet worden afgegeven, maatregelen worden genomen die de beperkingen voor onze gemeente doen afnemen?

Met vriendelijke groet,  
de waarnemend burgemeester van Gilze en Rijen,

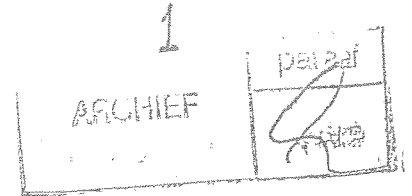


dr. Jan Boelhouwer

Lijst van stukken

1. brief van gemeente Gilze en Rijen d.d. 11 september 2009 aan minister Cramer  
*inhoud: verzoek intrekking milieuvergunning proefdraai installatie*
2. brief van 30 juni 2005 van Commando Dienstencentra (bijlage bij brief gemeente 11 september 2009)
3. brief van ministerie van Vrom van 11 januari 2010 aan Gemeente Gilze en Rijen  
*inhoud: informatie waarom hindercirkel in stand moet blijven.*
4. brief van Defensie Interservice Commando van 21 september 2004  
*inhoud: mededeling dat run-up geamoveerd wordt omdat proefdraaien al geruime tijd niet meer plaats vindt.*
5. Bekendmaking ontwerpbeschikking artikel 8.25 Wet milieubeheer
6. Ontwerpbeschikking van minister van Infrastructuur en Milieu d.d 1 november 2010  
*inhoud: weigering tot intrekking milieuvergunning*
7. Zienswijze gemeente Gilze en Rijen van 9 december 2010  
*inhoud: zienswijze tegen weigering intrekking.*

Na de brief van 9 december 2010 hebben wij nog geen nadere reactie ontvangen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.



Ministerie van VROM  
T.a.v. Minister mevrouw dr. J.M. Cramer  
Postbus 20701  
2500 ES DEN HAAG

*burgemeester en  
wethouders*

Postbus 73  
5120 AB Rijen

Bezoekadres  
Raadhuisplein 1  
5121 JX Rijen

Telefoon 0161290200  
Telefax 0161223851  
Email: info@gilzerijen.nl

*Uw kenmerk*  
*Ons kenmerk* BB/B&S/FC/140809  
*Doorkiesnummer* 0161 290280  
*Verzonden op* 11 september 2009

**Onderwerp** Hindercirkel proefdraai installatie militair vliegveld

Geachte mevrouw Cramer,

Binnen onze gemeentegrenzen ligt het militair vliegveld Gilze-Rijen. Dit vliegveld heeft een belangrijke maatschappelijke functie voor onze gemeente en ook voor Nederland. Daarom accepteren wij de overlast die een dergelijke vestiging nu eenmaal met zich mee brengt en proberen wij in goed overleg met de commandant van de basis deze overlast zoveel mogelijk te beperken.

Uw ministerie heeft ooit een milieuvergunning verleend voor een proefdraai installatie die destijds op de basis in bedrijf was. Deze installatie heeft een geluidshindercirkel die over de grenzen van de luchtmachtbasis heen komt. Dat wil zeggen dat het gebied waar deze cirkel ligt "op slot" is gezet voor ontwikkelingen, zoals woningbouw. Dit geldt onder andere voor het dorp Hulten.

De proefdraai installatie is echter al jaren niet meer in gebruik en is ook ontmanteld. Indien er ooit nog een dergelijke installatie zou worden opgericht, dan zou met de huidige stand van techniek de hindercirkel niet buiten de luchtmachtbasis hoeven te komen. De vergunning voor de niet meer bestaande proefdraai installatie is echter nooit ingetrokken.

De luchtmachtbasis is de afgelopen jaren flink uitgebreid door de concentratie van gevechtshelikopters op dit vliegveld. Wij hebben daar uiteraard aan meegewerkt door het verlenen van de benodigde bouwvergunningen. In 2005 deed zich het geval voor dat de bouw van een squadroncomplex gepland was binnen het gebied waar een hindercirkel lag van een zenderinstallatie. Op 1 juli 2005 heeft de staatssecretaris van Defensie ons geschreven dat er geen belemmeringen van de zenderinstallatie meer waren, omdat de bewuste installatie bleek te zijn ontmanteld. Vervolgens hebben wij de gevraagde bouwvergunning verleend. Een kopie van de bewuste brief is als bijlage opgenomen.

Aangezien de staatssecretaris van mening was dat de hindercirkel van een ontmantelde installatie geen belemmering meer vormt, zijn wij van mening dat dit ook geldt voor de ontmantelde proefdraai installatie. Wij gaan er dan ook van uit dat u als bevoegd gezag de "lege" vergunning voor deze installatie intrekt, gezien het maatschappelijke belang dat in geding is voor een evenwichtige woningbouw in de verschillende kernen binnen onze gemeente. De overige hindercirkels van de luchtmachtbasis, zoals de KE-zones, de IHCS en de ILS blijven uiteraard bestaan. Deze cirkels beslaan deels een ander gebied dan die van de proefdraai installatie.

Een afschrift van deze brief hebben wij gezonden naar de minister van Defensie en naar de Dienst Vastgoed Defensie.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Gilze en Rijen,  
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.M. Wiersema

L.C. Lavooij, l.

Bijlage: Brief d.d. 30 juni 2005 over hindercirkel zenderstation luchtmachtbasis Gilze en Rijen.

Ministerie van Defensie  
Dienst Gebouwen, Werken  
en Terreinen  
Ruimtelijke Ordening en Milieu  
Sectie RO/UB

Bezoekadres:  
Spoorlaan 175  
Postadres:  
MPC 71 D  
Postbus 412  
5000 AK Tilburg  
Nederland  
www.dgwt.nl

Steller:  
Telefoon  
Fax  
MDTN  
E-mail:

Commando DienstenCentra



Gemeente Gilze en Rijen	
class.nr.	05 mko 26 16
Rijen	
- 1 JULI 2005	
zaaknr.	5121
bid. nr.	05-30
ing.	1 ter beh. 17 en H. 1000 meter

Aan  
College van Burgemeester en  
Wethouders gemeente Gilze en  
t.a.v. [redacted]  
Postbus 73  
5120 AB RIJEN

Datum 30 juni 2005  
Ons kenmerk 2005006829  
Uw kenmerk V&H/BR/2005-056  
Onderwerp bouwen squadroncomplex binnen zone zenderstation

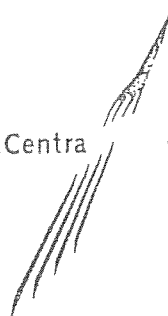
Geachte mevrouw [redacted]

Op 28 april 2005 heeft u een brief gestuurd met daarin een eerste reactie op het ingediende schetsplan voor het bouwen van 2 squadroncomplexen op de vliegbasis Gilze-Rijen.

In deze brief geeft u onder andere aan dat de hoogte van complex 2 conflicteert met de belemmeringszone 'zone zenderstation', welke is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied'. Als gevolg van deze bepaling zou het verlenen van een bouwvergunning in strijd zijn met het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van uw brief heeft mijn directie de actualiteit van de zonering uitgezocht. Uit de interne planvorming van het gehele project was al gebleken dat er ter plaatse geen belemmeringen waren voor een gebouw zoals voorzien. Nu kan ik u berichten dat er ook geen formele belemmeringen meer zijn, als gevolg van een zenderinstallatie. De installatie waar de in het bestemmingsplan opgenomen zonering op was gebaseerd, blijkt te zijn ontmanteld. Daarvoor in de plaats is een zendmast gekomen die geen beperkende zonering buiten de basis met zich meebrengt. Uitsluitend binnen de basis geldt dat vanaf deze mast tot aan de koppen van de start- en landingsbanen geen bebouwing hoger dan 30 meter mag staan. Een dergelijke beperking hoeft niet in het bestemmingsplan te worden vermeld.

Commando DienstenCentra



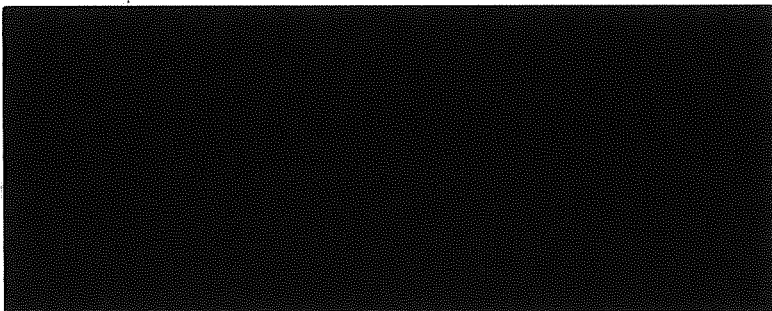
Ministerie van Defensie

Dienst Gebouwen, Werken  
en Terreinen  
Ruimtelijke Ordening en Milieu  
Secfie RO/JB

Datum 30 juni 2005  
Ons kenmerk 2005006829

Als conclusie meen ik te kunnen stellen dat er geen inhoudelijke beperking meer hoeft uit te gaan van de op de vigerende plankaart opgenomen 'zone zenderstation'. Ik hoop dat u met deze informatie een vrijstelling van het bestemmingsplan ten behoeve van het gewenste gebouw kunt verlenen.

De Staatssecretaris van Defensie  
voor deze,  
Eerstaanwend. Ingenieur Directeur Directie Zuid  
voor deze,  
Hoofd afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu



Gedeponeerd op 12 JAN. 2010	
10 INK 00107	
12 JAN. 2010	
zaaknr. 10-06	
burg.	Retouradres Postbus 30945 2500 GX Den Haag



Ruimte en Milieu  
 Ministerie van Volkshuisvesting,  
 Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Aan het College van Burgemeester en  
 Wethouders van Gilze en Rijen  
 Postbus 73  
 5120 AB RIJEN

*Handwritten: BO L. van der Burgh*

Portefeuille Ruimte  
 Directie  
 Leefomgevingskwaliteit

Rijnstraat 8  
 Postbus 30945  
 2500 GX Den Haag  
 Interne postcode 360  
 www.vrom.nl

Contactpersoon

T [Redacted]  
 F [Redacted]

Kenmerk  
 LOK/2010000580

Uw kenmerk  
 BB/B&S/FC/140809

Datum 11 JAN. 2010  
 Betreft Hindercirkel proefdraai installatie militair vliegveld

Geacht College,

In antwoord op uw bovenvermelde brief bericht ik u als volgt.

De beantwoording van uw brief heeft helaas geruime tijd gevergd, omdat over de door u naar voren gebrachte aangelegenheid dezerzijds eerst overleg moest worden gevoerd met het ministerie van Defensie.

Uit het overleg met Defensie is gebleken dat er zich op de vliegbasis Gilze-Rijen diverse proefdraaiplaatsen voor F16's bevinden. Het proefdraaien vindt en vond plaats in specifiek daarvoor aangewezen shelters of soortgelijke voorzieningen. Het proefdraaien met F16's is al in de vigerende uit 1989 daterende vergunning op grond van de Wet milieubeheer vergund.

Een van de vroegere proefdraaiplaatsen was de run-up met bijbehorende testhal, gelegen aan de zuidzijde van de Noord-Zuidbaan. Deze proefdraaiplaats is in 2004 geamoveerd, omdat die locatie al lange tijd niet meer gebruikt werd. Hiervan is melding gemaakt bij mijn ministerie als voor de Wet milieubeheervergunning bevoegd gezag. Ik neem aan dat u in uw brief, waar u spreekt over een proefdraai-installatie die al jaren lang niet meer in gebruik is en ook is ontmanteld, doelt op deze installatie.

De overige proefdraai-installaties voor F16's op de vliegbasis Gilze-Rijen zijn intact gebleven en blijven gewoon voortbestaan. Deze locaties zullen ook worden vermeld in het akoestisch rapport dat behoort bij de binnenkort bij mij in te dienen aanvraag voor een revisievergunning op grond van artikel 8.4 van de Wet milieubeheer.

Vroeger diende de vliegbasis Gilze-Rijen als thuisbasis voor onder meer de F16's. Medio negentiger jaren van de vorige eeuw is de vliegbasis steeds meer als thuisbasis voor helikopters gaan functioneren en zijn de F-16's verdwenen. Desondanks blijft de vliegbasis Gilze-Rijen functioneren als reservebasis voor F16's. Dit houdt verband met de eis dat de vliegbasis gereactiveerd moet kunnen worden als thuisbasis voor jachtvliegtuigen, indien dit in het belang is voor de

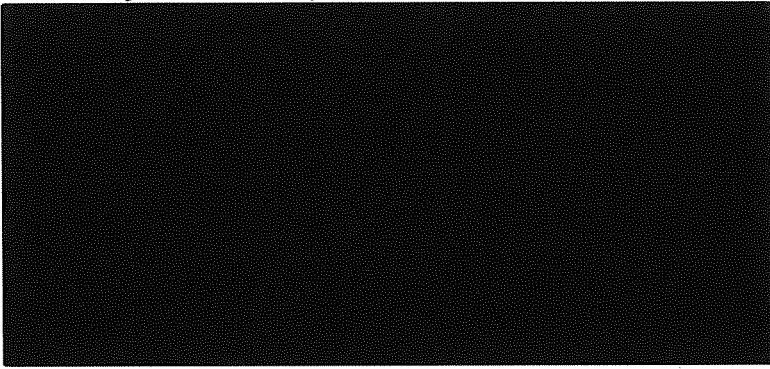


staatsveiligheid. Dit betekent dat het proefdraaien van F16's op deze vliegbasis gefaciliteerd moet blijven en dat de daarvoor aangewezen locaties en voorzieningen dan ook in stand moeten worden gehouden.

Portefeuille Ruimte  
Directie  
Leefomgevingskwaliteit

Hoogachtend,  
de Minister van Volkshuisvesting,  
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
voor deze;  
de directeur-generaal Ruimte,  
o.l.  
de directeur Leefomgevingskwaliteit,

Kenmerk  
LOK/2010000580



Defensie Interservice Commando



Ministerie van Defensie

Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen  
Directie Zuid  
Afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu  
Sectie milieubeheer

Bezoekadres:  
Spoorlaan 175  
Postadres:  
MPC 71 D  
Postbus 412  
5000 AK Tilburg  
www.dgwt.nl

Steller:  
[Redacted]  
Telefoon [Redacted]  
Fax [Redacted]  
MDTN

Aan Ministerie van VROM  
Directoraat-Generaal Milieubeheer  
Directie Externe Veiligheid  
interne postcode 637  
Postbus 30945  
2500 GX Den Haag  
Datum 21 september 2004  
Ons kenmerk 2004009017  
Onderwerp Amotie run-up vliegbasis Gilze Rijen (50E03)  
Bijlagen 1

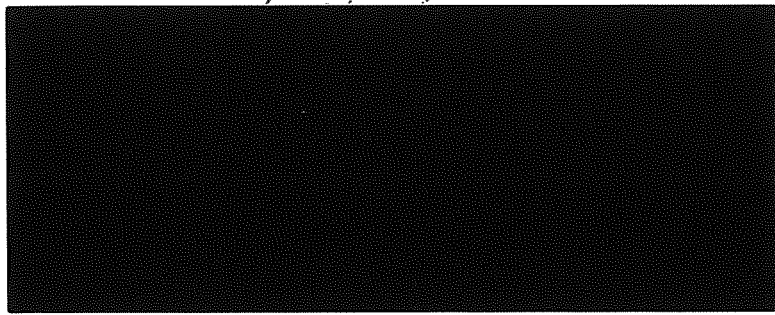
Hierbij deel ik u mede dat de run-up op Vliegbasis Gilze-Rijen geamoveerd zal worden. Het betreft de testhal (gebouw 326) en het bijbehorende platform. Ook de ondergrondse infra wordt verwijderd, inclusief de hemelwaterafvoer en de calamiteitenafscheider van het platform.

Het proefdraaien van F16-vliegtuigen en -motoren vond al geruime tijd niet meer plaats. In het laatste kwartaal van 1998 is de run-up nog enige tijd gebruikt voor het proefdraaien met motoren van Sperwer-vliegtuigen (melding 8.19 Wm van 8 oktober 1998). Daarna is de run-up niet meer gebruikt voor proefdraai-activiteiten. Men is ook niet voornemens om deze activiteiten binnen afzienbare tijd te hervatten.

Graag zou ik van u een ontvangstbevestiging van deze brief ontvangen.

Voor eventuele vragen en/of opmerkingen kunt u contact opnemen met de heer [Redacted] van mijn afdeling ROM.

De Staatssecretaris van Defensie,  
voor deze,  
Eerstaanwezend Ingenieur Directeur  
Directie Zuid



24 SEP. 2004

VROM / DGM	
3084024	16-15
Datum	
EV/DEF 2004093946	
Til behandeling door	
1 <sup>e</sup>	H.R.O.
2 <sup>e</sup>	
3 <sup>e</sup>	
4 <sup>e</sup>	
Na behandeling te retourneren aan	
Bepaald op	

Bij beantwoording datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden.

- ↑ hoofdingang
- objectgrens
- ▭ gebouw
- ~ omheining
- ▬ talud

Ruimte gebouw  
en platform

# Topografie

50E03 Vliegbaas Gitzo Rijen

Schaal 1:15000  
28 mei 2004

Direktie Informatie en Communicatie  
Dierst, Gebouwen  
Werken en Terreinen  
Directie Zuid



**Bekendmaking ontwerpbeschikking artikel 8.25**

**Wet milieubeheer**

De Minister van Infrastructuur en Milieubeheer maakt bekend:

dat op **16 juli 2010** een verzoek op grond van artikel 8.25, lid 3 van de Wet milieubeheer is ontvangen voor het intrekken van een deel van de milieuvergunning van de **Vliegbasis Gilze-Rijen, Rijksweg 121 te Rijen**.

De minister is van plan om het verzoek te **weigeren**.

Inzien van de ontwerpbeschikking en inlichtingen

De ontwerpbeschikking ligt samen met het verzoek en andere relevante informatie ter inzage.

U kunt de aanvraag, de ontwerpbeschikking en andere relevante informatie vanaf **11 november 2010 gedurende zes weken** inzien bij:

- gemeente Gilze-Rijen, Raadhuisplein 1 te Rijen (tijdens de openingsuren);
- de DCMR Milieudienst Rijnmond, Parallelweg 1 te Schiedam gedurende de kantooruren van 09.00 tot 16.00 uur (buiten en na deze periode uitsluitend na telefonische afspraak).

Desgewenst kan een mondelinge toelichting op de stukken worden verkregen bij de heer **G.J. Gerritsen** van de DCMR, telefoonnummer: **010 – 246 83 03**.

Inbrengen van zienswijzen

Met betrekking tot de ontwerpbeschikkingen kan eenieder mondeling of schriftelijk zijn zienswijze, tot **23 december 2010** inbrengen.

Schriftelijke zienswijzen kunt u richten aan de Minister van Infrastructuur en Milieubeheer, p/a DCMR Milieudienst Rijnmond, Postbus 843, 3100 AV Schiedam. In deze brief moet u uw zienswijze motiveren.

Degene die schriftelijk zijn zienswijze inbrengt, kan in een aparte brief verzoeken zijn persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

Na afloop van de inzage termijn wordt de definitieve beschikking opgesteld.

Tegen deze uiteindelijke beschikking kan alleen beroep worden aangetekend door belanghebbenden. Géén beroep kan worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten geen zienswijzen over de ontwerpbeschikking te hebben ingebracht.

Locatienr.: 50E03, DMS



> Retouradres Postbus 843 3100 AV Schiedam

AFSCHRIFT

Portefeuille Milieu  
Directie Risicobeleid  
Vergunningen

Parallelweg 1  
Postbus 843  
3100 AV Schiedam

# Ontwerpbeschikking

Contactpersoon

T

Datum

- 1 NOV. 2010

Kenmerk

16973

Document nummer

21106801

## Onderwerp

Op 16 juli 2010 heeft Advocatenkantoor Rassers, middels brief met kenmerk 20090674/MW/vT, namens haar cliënten [REDACTED] en [REDACTED] een verzoek tot intrekking ingediend voor een deel van de milieuvergunning van Vliegbasis Gilze Rijen. In deze brief wordt verzocht om de milieuvergunning verleend op 12 oktober 1989 in te trekken voor de proefdraailocatie voor F16 jachtvliegtuigen. Het verzoek is gebaseerd op het feit dat deze installatie in 2004 is verwijderd en sinds 1995 niet meer in gebruik is. Een dergelijk verzoek is mogelijk op grond van artikel 8.25, lid 3 van de Wet milieubeheer.

Artikel 8.25, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer (thans 2.33, lid 2, onder a van de Wabo) stelt dat het bevoegd gezag de milieuvergunning geheel of gedeeltelijk kan intrekken, indien gedurende drie jaar geen handelingen zijn verricht met gebruikmaking van de vergunning.

## Procedure

De totstandkoming van de beschikking heeft plaatsgevonden overeenkomstig de artikelen 8.6 tot en met 8.9 van de Wet milieubeheer.

Wij hebben de vergunninghouder van het verzoek op de hoogte gesteld. De vergunninghouder heeft hierbij aangegeven dat in het kader van het belang van de staatsveiligheid het proefdraaien van F16's in de toekomst mogelijk moet blijven.

## Inhoudelijke beoordeling

### Proefdraai installatie

De specifieke proefdraai installatie waar in het verzoek tot intrekking op bedoeld wordt is inderdaad in 2004 verwijderd. Op 24 september 2004 is door mij van het ministerie van Defensie een brief (kenmerk 2004009017, zie bijlage) ontvangen waarin middels een mededeling ex artikel 8.1, lid 3 van de Wet milieubeheer aan mij kenbaar wordt gemaakt dat de betreffende proefdraai installatie is verwijderd. De installatie maakte echter deel uit van een complex van proefdraailocaties en andere relevante geluidsbronnen binnen de vliegbasis. De overige proefdraailocaties zijn nog steeds intact en in werking.

### *Historie vliegbasis*

De vliegbasis is opgericht voor jachtvliegtuigen. Medio negentiger jaren is de vliegbasis steeds meer als basis voor helikopters gaan fungeren en zijn de F16 jachtvliegtuigen verdwenen. Daarbij is de vliegbasis altijd blijven fungeren als reservebasis voor F16 jachtvliegtuigen. Dit heeft te maken met de eis dat de vliegbasis gereactiveerd moet kunnen worden als thuisbasis voor jachtvliegtuigen wanneer dat in het belang is voor de staatsveiligheid. Het proefdraaien van F16 jachtvliegtuigen moet dus gefaciliteerd blijven. Aan de helikopters vindt net als bij de F16 jachtvliegtuigen onderhoud plaats. Hierbij is ook het proefdraaien van helikopters noodzakelijk.

Portefeuille Milieu  
Directie Risicobeleid  
Vergunningen

Kenmerk  
16973

### *Intrekken vergunning proefdraai-installatie*

Het is de activiteit "proefdraaien" die in de revisievergunning van 1989 vergund is. De proefdraailocatie waar in het verzoek tot intrekking op bedoeld wordt maakt hier slechts een klein deel van uit. Het is niet mogelijk om deze vergunde activiteit in te trekken, omdat de activiteit nog steeds binnen de inrichting plaatsvindt. Ik kan dan ook geen gevolg geven aan het verzoek op grond van artikel 8.25, lid 3 van de Wet milieubeheer om de milieuvergunning voor deze activiteit in te trekken.

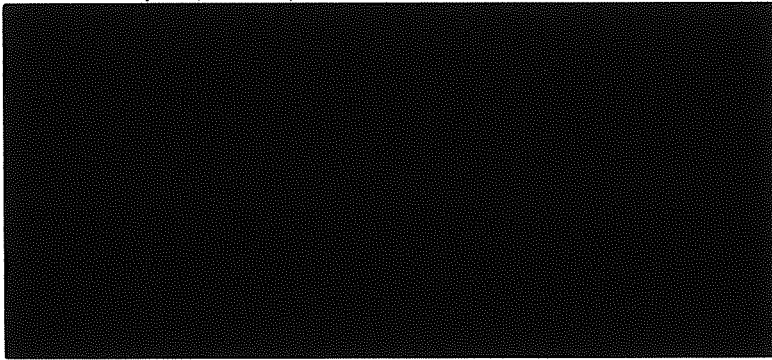
### **Conclusie**

Uit deze overwegingen volgt dat de gedeeltelijke intrekking van de vergunning moet worden geweigerd en het verzoek daartoe derhalve niet wordt gehonoreerd.

### **Besluit**

Gelet op de Wet milieubeheer en vorenstaande overwegingen besluit ik het verzoek om de gedeeltelijke intrekking van de op 12 oktober 1989 voor de inrichting verleende vergunning krachtens de Wet milieubeheer niet te honoreren en derhalve het verzoek om de gedeeltelijke intrekking te weigeren.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen  
voor deze:  
de directeur-generaal Milieubeheer,



Verzending

Een exemplaar van dit ontwerpbesluit is gezonden aan:

- a. Rassers Advocaten en Notarissen, [REDACTED] Postbus 3404,  
4800 DK Breda;
- b. Dienst Vastgoed Defensie, directie Zuid, Postbus 412, 5000 AK Tilburg
- c. Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Gilze en Rijen, Postbus 73,  
5120 AB Rijen;
- d. VROM inspectie, [REDACTED] Postbus 136, 6800 AC Arnhem;

Portefeuille Milieu  
Directie Risicobeleid  
Vergunningen

Kenmerk  
16973

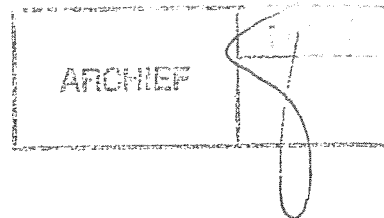
### **Indienen van zienswijzen**

Voor de mogelijkheid van het indienen van zienswijzen, wijzen wij op de betreffende tekst in de bijgevoegde kennisgeving.

**Portefeuille Milieu**  
Directie Risicobeleid  
Vergunningen

**Kenmerk**  
16973





de Minister van Infrastructuur en Milieu  
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen  
Postbus 843  
3100 AV Schiedam

burgemeester en  
wethouders

Postbus 73  
5120 AB Rijen

Bezoekadres  
Raadhuisplein 1  
5121 JX Rijen

Telefoon 0161290200  
Telefax 0161223851  
Email: info@gilzerijen.nl

*Uw kenmerk* Documentnummer 21106801 kenmerk 16973  
*Ons kenmerk* 10uit05637/RO  
*Contactpersoon* [REDACTED] / 0161 290352  
*Datum* 03 december 2010  
*Verzonden op* **09 DEC. 2010**

**Onderwerp** ontwerpbeschikking intrekken Wm-vergunning proefdraailocatie  
vliegbasis Gilze-Rijen/zienswijze

Geachte mevrouw,

Hierbij dienen wij de volgende zienswijze in met betrekking tot uw ontwerpbeschikking d.d. 1 november 2010 (kenmerk 16973).

### Samenvatting

Vliegbasis Gilze-Rijen is van heel groot belang voor de veiligheid van ons land en van groot belang voor de werkgelegenheid. Dat staat buiten iedere discussie. De basis heeft echter ook negatieve effecten, vooral door geluidoverlast. Een onderdeel in dat verband betreft de proefdraailocatie. Om die locatie is een geluidzone gelegen die belemmeringen oproept *buiten* de basis. In de ontwerpbeschikking geeft U aan het verzoek van Rassers en Notarissen tot het intrekken van de eerder verleende vergunning Wet Milieubeheer voor de proefdraailocatie niet te zullen honoreren. De gemeente heeft ook belang bij toekenning van dit verzoek vanwege de aan deze locatie gekoppelde belemmerende zone. Wij vragen bij de afweging van belangen dan ook rekening te houden met de belangen van derden en de gemeente. Bovendien vragen wij te onderzoeken of niet zodanige maatregelen en/of voorzieningen getroffen kunnen worden dat de zone kan worden verkleind.

### Zienswijze punt voor punt:

1. De Wet milieubeheer beoogt om activiteiten en de gevolgen daarvan ter voorkoming en/of beperking van gevaar, schade en hinder bij derden op elkaar af te stemmen. Die afstemming vindt meestal plaats door het stellen van voorschriften. Als die afstemming niet tot voldoende resultaat leidt wordt de voor de gevraagde activiteit gevraagde vergunning geweigerd.

Die procesgang veronderstelt dus een *afweging van belangen* tussen enerzijds de aanvrager van de activiteit en anderzijds de omgeving als ontvanger van gevaar, schade en hinder. Dat strekt temeer nu de omgeving in de voorliggende situatie ernstige hinder



ondervindt doordat bepaalde bouwplannen of activiteiten niet binnen de om deze activiteit gelegen zone gerealiseerd kunnen worden. Dat geldt niet alleen voor bouwplannen van verzoeker maar ook voor bouwplannen van anderen inclusief plannen van de gemeente Gilze en Rijen.

In de voorliggende ontwerpbeschikking is echter op geen enkele wijze inzichtelijk gemaakt of en zo ja op basis waarvan die belangenafweging heeft plaatsgevonden. In die zin is de ontwerpbeschikking dus niet dan wel onvoldoende gemotiveerd.

2. Weliswaar ziet het verzoek van Rassers c.a. er op toe de eerder verleende vergunning in te trekken, het werkelijk beoogde resultaat is dat de zone rondom deze locatie komt te vervallen. Dat staat zo ook letterlijk in het verzoekschrift van 16 juli 2010. Rekening houdend met de onder 1 genoemde belangenafweging moet dit volgens ons ook aanleiding zijn om naar aanleiding van het verzoek te onderzoeken of wellicht zodanige maatregelen, voorschriften of bepalingen te stellen zijn dat de overlast beperkt zou kunnen worden en de zone evenredig verkleind. In dat licht bezien kan het gedane verzoek naast een verzoek tot intrekken van de verleende vergunning (mede) gezien worden als een verzoek tot actualisatie van de aan die vergunning verbonden voorwaarden en bepalingen c.q. als een verzoek om na te gaan of niet alsnog zodanige (organisatorische en/of afscherpende) maatregelen en/of voorzieningen kunnen worden getroffen dat de overlast kan worden beperkt en daarmee de zone kan worden verkleind. De ontwerpbeschikking geeft van die benadering echter geen blijk en is op dat punt niet dan wel onvoldoende gemotiveerd

3. Op basis van de tekst van Uw ontwerpbeschikking staat vast, dat de bedoelde proefdraailocatie de laatste jaren ook gebruikt wordt voor het testen van helikoptermotoren. Uit de daarbij door U gelegde relatie met het benodigde onderhoud aan de helikopters in combinatie met de totale hoeveelheid helikopters op de basis kan worden opgemaakt, dat dit gebruik meer dan incidenteel is.

Helikoptermotoren hebben heel andere technische en akoestische eigenschappen dan de straalmotoren van de F16. In de ontwerpbeschikking is echter niet aangegeven waaruit die verschillen bestaan en waarom die niet zodanig zijn dat daardoor feitelijke (akoestische) redenen zijn ontstaan om de eerder vergunde situatie aan een herbeoordeling te onderwerpen. Proefdraaien met helikoptergeluiden veroorzaakt immers veel minder geluidsoverlast. In die zin is de ontwerpbeschikking dus niet dan wel onvoldoende gemotiveerd

4. In de ook door U aangehaalde brief van 11 januari 2010 aan ons college wordt melding gemaakt van een binnenkort in te dienen aanvraag voor een revisievergunning op grond van artikel 8.4 van de Wet milieubeheer, inclusief akoestische rapportage. In de ontwerpbeschikking wordt daarover echter niets meer gemeld. Juist die aanvraag is relevant in het kader van wat wij hebben gesteld onder 1, 2 en 3. De ontwerpbeschikking is op dit punt dan ook niet dan wel onvoldoende gemotiveerd.

In de begeleidende brief van 1 november verwijst U wel naar een binnenkort in te dienen aanvraag voor een revisievergunning. U stelt dat uit de conceptaanvraag en het daarbij behorende akoestische rapport kan worden afgeleid dat met de gevraagde activiteiten onder strikte voorwaarden kan worden voldaan aan de in de zonering vastgelegde toetsingswaarden. Nadere (objectieve) motivatie ontbreekt echter terwijl het gestelde onder 1, 2 en 3 daartoe wel aanleiding geeft.

Tot slot

De betreffende proefdraailocatie en de daar omheen gelegen zone zijn zeer belangrijk voor ontwikkelingen buiten de basis. Wij achten het in het belang van onze gemeente en haar inwoners en bedrijven dat die belemmering vervalt als daartoe geen aanleiding meer bestaat respectievelijk dat die belemmering zo gering mogelijk wordt gemaakt. Daartoe bestaan naar ons oordeel voldoende aanleidingen. Wij vragen u dan ook daartoe nader onderzoek te doen en dit te betrekken bij uw definitieve besluitvorming.

Met vriendelijke groet,  
Burgemeester en wethouders van Gilze en Rijen,  
de secretaris, de burgemeester,

Voor eensluidend afschrift,  
De Secretaris der gemeente Gilze en Rijen  
drs. R.M. Wiersema [redacted] ks. R.H. Roep





> Retouradres Postbus 30945 2500 GX Den Haag

Burgemeester en Wethouders van de  
gemeente Gilze en Rijen  
t.a.v. wnd. burgemeester J. Boelhouwer  
Postbus 73  
5120 AB RIJEN

**Directoraat-Generaal  
Milieu**

Directie Risicobeleid

Rijnstraat 8  
Postbus 30945  
2500 GX Den Haag  
Interne postcode 645  
www.rijksoverheid.nl

**Contactpersoon**

[Redacted contact information]

Datum **- 2 MEI 2011**  
Betreft Vliegbasis Gilze-Rijen

**Kenmerk**  
RB/2011044783

**Uw kenmerk**  
11uit01734/DIR

**Kopie aan**  
DCMR Milieudienst  
Rijnmond  
Commissie I&M

Geachte heer Boelhouwer,

Ik heb uw brief van 16 maart 2011 (verzonden op 22 maart 2011) in goede orde ontvangen. Naar aanleiding van uw brief zal ik hieronder één en ander nader toelichten.

Op 9 december 2010 heb ik van u een brief ontvangen met uw zienswijzen naar aanleiding van de op 11 november 2010 gepubliceerde ontwerpbeschikking met kenmerk 21106801. Deze ontwerpbeschikking is gepubliceerd naar aanleiding van de brief van Advocatenkantoor Rassers van 16 juli 2010, waarin namens de cliënten Flamingo Beheer B.V. en Motel Gilze Beheer B.V. wordt verzocht om de milieuvergunning, verleend op 12 oktober 1989, gedeeltelijk in te trekken voor de proefdraailocatie voor F16 jachtvliegtuigen. Dit verzoek was gebaseerd op het feit dat deze installatie in 2004 is verwijderd en sinds 1995 niet meer in gebruik is.

**Rubricering Vliegbasis Gilze-Rijen**

De Vliegbasis Gilze-Rijen is op verzoek van de minister van Defensie geclassificeerd als Staatsgeheim (Stg.) Confidentieel op grond van het belang van de veiligheid van de Staat. Abusievelijk is deze procedure niet vanaf het begin behandeld als zijnde Stg. Confidentieel.

Er zijn geen redenen voor de betrokken ministers om hun toentertijd ingenomen standpunt ten aanzien van de geheimhouding te wijzigen. Op 23 december 2010 heb ik een zienswijze ontvangen van het Commando Dienstcentra van het Ministerie van defensie. In deze zienswijze geeft Defensie aan dat geheimhouding ook in het kader van de onderhavige procedure aan de orde is.

**Verdere verloop procedure**

Een rubricering als Stg. Confidentieel heeft als gevolg dat op grond van artikel 13.10 van de Wet milieubeheer, de toepassing van de afdeling 3.4 en artikel 3:44 van de Algemene wet bestuursrecht en de artikelen 8.7, 8.30, eerste lid, tweede volzin en 8.31 achterwege kan worden gelaten.

Het resterende deel van onderhavige procedure zal conform Stg. Confidentieel worden be- en afgehandeld. Dit heeft als gevolg dat de definitieve beschikking niet ter inzage zal worden gelegd, noch aan u of andere belanghebbenden zal worden verzonden. Dit houdt tevens in dat beroep niet mogelijk is. Ook kan ik op grond van bovenstaande niet inhoudelijk ingaan op de door u ingediende zienswijzen.

**Directoraat-Generaal  
Milieu**  
Directie Risicobeleid

**Kenmerk**  
RB/2011044783

Omtrent het al dan niet wijzigen van de geluidzone die is gelegen rondom de vliegbasis zult u te zijner tijd (na het van kracht worden van de beschikking), in verband met het ter plaatse geldende bestemmingsplan, nader worden geïnformeerd.

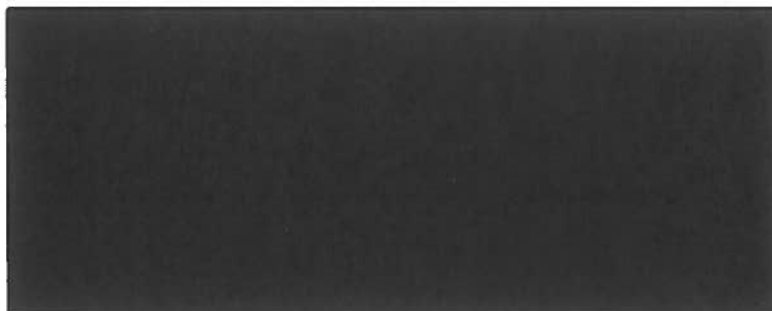
Indien voor de vliegbasis een nieuwe vergunning moet worden afgegeven zal dit geschieden op grond van het wettelijke voorgeschreven toetsingskader. Het is op voorhand niet mogelijk te zeggen of door een dergelijke procedure de (bestemmingsplantechnische) beperkingen voor uw gemeente zullen afnemen.

Rest mij u mijn excuses aan te bieden voor het verloop van de procedure. Ik betreur de gang van zaken, waarbij in eerste instantie een openbare procedure is ingezet, terwijl dit feitelijk niet aan de orde is.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer [REDACTED], telefoon [REDACTED] van bureau Vergunningen VROM van de afdeling Haven en Industrie van de DCMR Milieudienst Rijnmond.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,  
voor deze;  
de directeur-generaal Milieubeheer,





**Van:** [REDACTED]  
**Aan:** [REDACTED] DGLM  
**Cc:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** Woningbouwplannen nabij vliegbasis Gilze-Reijen  
**Datum:** woensdag 18 januari 2012 16:10:33  
**Bijlagen:** [Overleg 21-12-11 Ke-Db projecten.doc](#)  
[Overleg 25-10-11 Gilze en Rijen Ke-dB-projecten doc.doc](#)  
[Motivering Hultens End.pdf](#)  
[Motivering Veenstraat Molenschot.pdf](#)  
[Kort verslag van het gesprek met de bestuursstaf Defensie d.doc](#)

---

Beste [REDACTED]

Voor het van kracht worden van de grote reorganisatie, als gevolg van het samenvoegen van de ministeries VenW en VROM tot I&M, lag de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ontwikkelingen nabij luchthavens bij de directie LOK van VROM. In dat kader zijn [REDACTED] (cluster coördinator luchtvaart) en ik (industrielawaai Wet geluidhinder) samen met vertegenwoordigers van de voormalige VROM-Inspectie en van het ministerie van Defensie in overleg getreden met de gemeente Gilze en Reijen over diverse woningbouwplannen.

De discussie spitste zich op het laatst toe op een tweetal plannen waarvan de ruimtelijke onderbouwingen zijn bijgevoegd, evenals de verslagen van de laatste twee overleggen.

Op grond van de afspraken gemaakt tijdens het overleg van 21 december zijn de twee bouwplannen op 16 januari in de Bestuursstaf Defensie besproken. Het verslag hiervan is eveneens bijgevoegd. Uit het verslag blijkt dat het hier naar de mening van de Bestuursstaf gaat om interpretatie van wetgeving die valt onder verantwoordelijkheid van I&M en dat daarom de mening van I&M doorslaggevend is.

Met de reorganisatie van I&M is de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ontwikkelingen nabij luchthavens op basis van de Wet luchtvaart / Luchtvaartwet bij jouw afdeling komen te liggen. Vanwege de grote (bestuurlijke) druk op deze plannen wil de gemeente graag op zo kort mogelijke termijn het standpunt van I&M in deze kwesties vernemen. Voor nadere informatie kan je bij de contactpersoon van de gemeente terecht. Haar gegevens zijn:

[REDACTED]  
projectleider/ adviseur ruimtelijke ontwikkeling  
gemeente Gilze en Rijen  
afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

T [REDACTED]

E [REDACTED]

F [REDACTED]

aanwezig op maandag tot en met donderdag en vrijdagochtend

Uiteraard ben ik ook bereid een en ander nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Senior beleidsmedewerker geluid

.....  
**Directie Klimaat, Lucht en Geluid**  
**Ministerie van Infrastructuur en Milieu**  
Plesmanweg 1-6 | 2597 JG | Den Haag | Kamer C 01.20  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

.....  
T [REDACTED]

M [REDACTED]

<http://www.rijksoverheid.nl/ienm>



**Overleg Ministerie van Defensie, Ministerie van I&M, gemeente Gilze en Rijen**

Datum : 25 oktober 2011, 14.15 uur

Locatie : Ministerie van Defensie locatie Tilburg

Aanwezig:

Namens Ministerie I&amp;M : de heer [redacted] en [redacted]

Namens Ministerie Defensie : de heren [redacted] en [redacted]

Namens Gilze en Rijen : [redacted] en [redacted]

1	Mededelingen	Actie
	De heer [redacted] verwelkomt alle aanwezigen en in het bijzonder de heer [redacted]. Hij stelt voor te vergaderen aan de hand van het verslag van de vorige keer. De gemeente zal een kort verslag verzorgen.	Gemeente
2	<b>Verslag 12 oktober 2011</b>	
	<b>Tekstueel:</b>	
	Geen opmerkingen, het verslag is vastgesteld	
	<b>Actiepunten:</b>	
	<b>dB projecten R&amp;D en ASM:</b>	
	Defensie is bezig met de voorbereiding van de zienswijze m.b.t. de tekstuele onderbouwing.	Defensie
	De gemeente heeft de betreffende projectleiders geïnformeerd en geïnstrueerd	Gereed
3	<b>Inzoomen op de projecten Hultens End en Veenstraat</b>	
	De heer [redacted] refereert aan het gesprek van de vorige keer, waarbij is afgesproken vandaag dieper in te gaan op beide projecten. Daarbij rekening houdend met de nieuwe werkwijze zoals ook vorige keer is besproken. Het volgende komt aan de orde:	
3a	<b>BML</b>	
	De heer [redacted] heeft voor alle deelnemers de tekst van de regeling en de daarbij behorende toelichting beschikbaar. Die wordt gezamenlijk doorgenomen.	
	I&M geeft aan dat de gemeente bevoegd gezag is op basis van de Wet op de ruimtelijke ordening. De gemeente dient dan ook initiatief te nemen. Defensie geeft aan, dat zij altijd bevoegd blijft zienswijzen en/of beroep in te stellen. De gemeente geeft aan dat te beseffen en juist om die reden deze gesprekcycclus te zijn aangegaan. Immers, de gemeente wil voortaan van tevoren met Defensie verkennen of bepaalde trajecten 'beloopbaar' zijn. Dit wordt door Defensie en I&M (h)erkend en gewaardeerd. I&M geeft aan dat de gemeente goed moet motiveren. Ookal is het juridisch niet afdwingbaar, toch kan in de toelichting bijv. worden ingegaan op de indeling van de woning.	
	Samen stellen we vast, dat BML soepeler is dan het huidige BGGL voor het gebied gelegen tussen de 40 en 45KE zone. De projecten Veenstraat en Hultens End liggen echter tussen de 35 en 40 KE. Wel kan beter aangesloten worden bij de grondgedachte in de toelichting op BML ten aanzien van woningbouw om krimp van kernen te voorkomen. Het BGGL kent die toelichting niet. Het aansluiten bij de 'geest van de wet' geeft in die	

	zin een veel sterkere motivering aan het bestemmingsplan.	
	Defensie zal de handelingen in de 2 <sup>e</sup> kamer raadplegen om te kijken of daarin wellicht nog nadere aanknopingspunten te vinden zijn	Defensie
	Samen stellen we vast, dat het BML pas in werking treedt nadat het nieuwe Luchthavenbesluit is vastgesteld. Dat wordt pas verwacht over ca 2 jaar. Formeel geldt dus tot dan het BGGL. I&M wijst er wel op, dat het is toegestaan al in de voorbereiding te anticiperen op het BML. Natuurlijk kunnen nog geen formele besluiten genomen worden zo lang het BML geen rechtskracht heeft.	
	I&M geeft aan, dat de gemeente een keuze moet maken tussen de twee procedures, afhankelijk van de snelheid die de gemeente wenst en de mogelijkheden van de regeling zelf.	
	I&M adviseert de gemeente in alle gevallen een goede onderbouwing vast te leggen voor de beide projecten, waarin duidelijk tot uiting komt welke keuzes waarom gemaakt zijn en hoe de betreffende wettelijke regeling daarbij is toegepast. Daardoor kan het document 'Raad van State-proof' worden gemaakt.	
	De gemeente geeft aan, dat beide projecten al lang lopen, zodat het aannemelijk is dat het bestuur zal willen kiezen voor de meest snelle variant en daarmee dus voor toepassing van het BGGL. De gemeente zal die keuze uiteraard nog voorleggen.	Gemeente
<b>3b</b>	<b>Hultens End</b>	
	De gemeente licht dit plan toe aan de hand van een overzichtstekening waarop de verkaveling is aangegeven inclusief de ligging van de 35 KEzone. Het plannetje bevat 28 woningen waarvan 17 (gedeeltelijk) binnen de zone liggen.	
	De gemeente licht toe, dat het naastgelegen plan Ruimte voor Ruimte (van de Provincie) inmiddels is aangepast, nu geheel buiten de 35KE zone ligt.	
	De gemeente licht toe, dat dit plan onderdeel uitmaakt van een grotere bestuurlijke visie op Hulten. Die visie is gerelateerd aan het IDOP-Hulten en voorziet in versterking van de leefbaarheid in de kern Hulten. Die visie wordt o.a. uitgewerkt in de MERprocedure tot verbreding van de N282, die de gemeente samen met de Provincie en de gemeente Tilburg is gestart. Daarin is voor dat doel een speciale omleiding voorzien om doorgaand verkeer te weren. Dat alternatief zal ook als voorkeursalternatief worden voorgesteld aan de gemeenteraden van Tilburg en Gilze en Rijen. De ontwikkeling van nieuwbouw in het plan Hultens End is een ander (dragend) element t.b.v. de leefbaarheid. Nieuwbouw is dringend nodig om leegloop te voorkomen. De situering daarvan is zo gekozen dat deze precies aansluit op de nu al aanwezige infrastructuur en bebouwing en daar een logische voortzetting van is. Het plan voorziet enerzijds in vervanging van al bestaande bebouwing (transportbedrijf) en anderzijds in voortzetting van het bestaande lint.	
	I&M en Defensie nodigen de gemeente uit die toelichting uit te werken ter verdere bespreking	Gemeente
<b>3c</b>	<b>Veenstraat</b>	
	De gemeente licht dit plan toe aan de hand van een overzichtstekening waarop de verkaveling is aangegeven inclusief de ligging van de 35 KEzone.	
	De gemeente licht toe, dat ook dit plan zowel door het bestuur als de	

	<p>inwoners wordt gewenst t.b.v. bevordering van de leefbaarheid in Molenschot. Nieuwbouw is dringend nodig om leegloop te voorkomen. Ook in dit geval is er sprake van enerzijds vervanging van bestaande bebouwing en nieuwbouw.</p> <p>De vervanging van de bestaande bebouwing is niet geconcentreerd op dezelfde plek maar 'uitgesmeerd' over een iets groter gebied in de vorm van grondgebonden woningen. De gemeente had echter ook kunnen kiezen voor een appartementencomplex op exact dezelfde locatie met hetzelfde aantal wooneenheden tot gevolg. Die variant zou wel passen binnen de regelgeving.</p> <p>Ten aanzien van de overige nieuwbouw is niet zonder meer sprake van voortzetting van een bestaand lint. Dat is echter terug te voeren op specifieke afspraken met de Provincie. Op basis van de regelgeving en de zonering is indertijd (2005) deze locatie gekozen als ontwikkelgebied voor Molenschot. Het BML was op dat moment nog lang niet in zicht. Vanwege het grote belang voor woningbouw in Molenschot heeft de provincie hiervoor de grens van het stedelijk gebied in de tweede Verordening Ruimte aangepast. De daartoe strekkende motivering heeft de gemeente de vorige keer verstrekt aan Defensie. De ontwikkeling is lang niet van de grond gekomen doordat de twee grondeigenaren die van de provincie samen moesten ontwikkelen, er samen niet uitkwamen. Inmiddels heeft de gemeente een actieve grondpolitiek gevoerd om deze impasse te doorbreken en heeft de grond van één van de eigenaren aangekocht.</p> <p>Vanuit Defensie wordt aangegeven dat wellicht de vorige keer niet geheel duidelijk was dat er toch substantiële bebouwing, zijnde de grote loods, wordt gesloopt.</p>	
	<p>De heer [REDACTED] wil graag weten wat de gemeente voor verder toekomstscenario ziet als Defensie nu mee zou gaan in de plannen. Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat beide bouwplannen voorzien in de vraag van de kernen voor de komende jaren. De woningen zullen waarschijnlijk niet in één keer gebouwd worden maar gefaseerd over enkele jaren worden uitgevoerd. Voor de toekomst liggen de grotere plannen buiten de zonering, bijvoorbeeld in Gilze Zuidwest en Vliegende Vennen in Rijen. In 2012 zal een nieuw structuurvisie geschreven worden waarin toekomstige ontwikkelingen beschreven staan. Defensie wordt uitgenodigd in vroegtijdig stadium mee te denken en te reageren op deze visie.</p>	
	<p>I&amp;M adviseert Defensie het eerdere standpunt te heroverwegen gelet op wat vandaag aan de orde is geweest.</p>	
	<p>I&amp;M adviseert de gemeente de gegeven toelichting verder uit te werken ter verdere bespreking</p>	
<b>4</b>	<b>Vervolgafspraken</b>	
	<p>De gemeente gaat aan de slag met het voorleggen van de bestuurlijke keuzes en uitwerken van de toelichtingen. Dat zal wel enige weken duren. In verband met het kerstreces wordt afgesproken, dat de gemeente het initiatief zal nemen om een vervolgafpraak laten inplannen</p>	
<b>5</b>	<b>Afsluiting</b>	
	<p>De heer [REDACTED] bedankt alle aanwezigen voor hun komst en inbreng.</p>	
	<p>[REDACTED] doet een datumvoorstel voor volgende datum, waarschijnlijk begin januari 2012.</p>	

**Overleg Ministerie van Defensie, Ministerie van I&M, Koninklijke Luchtmacht en gemeente Gilze en Rijen**

Datum : 21 december 2011

Locatie : Ministerie van Defensie locatie Tilburg

Aanwezig:

Namens Ministerie I&M : de heer [REDACTED]

Namens Ministerie Defensie : de heren [REDACTED]

Namens Koninklijke Luchtmacht: Luitenant-kolonel [REDACTED]

Namens Gilze en Rijen : [REDACTED]

1	Mededelingen	Actie
	<p>De heer [REDACTED] verwelkomt alle aanwezigen en in het bijzonder Luitenant-kolonel [REDACTED]. De heer [REDACTED] geeft aan dat de heer [REDACTED] vanwege reorganisatie bij I&amp;M niet meer aanwezig zal zijn. Het is nog niet duidelijk wie zijn werkzaamheden gaat overnemen. Alles wat in het vorige overleg gesteld is door de heer [REDACTED] is bevoegd gezegd en blijft van kracht.</p> <p>Luitenant-Kolonel [REDACTED] geeft een korte inleiding op zijn functie binnen de CLSK. Hij benadrukt het belang van goede contacten tussen gemeente enerzijds en Defensie en de vliegbasis anderzijds als 'buren'.</p>	
	<p>De heer [REDACTED] stelt voor te vergaderen aan de hand van het verslag van de vorige keer. De gemeente zal ook nu een kort verslag verzorgen.</p>	
	<p>Op verzoek van Luitenant-Kolonel [REDACTED] wordt de situatie Nerhoven (klagers en appartementen Van der Valk) toegevoegd aan de agenda</p>	
	<p>Luitenant-kolonel [REDACTED] wordt kort bijgepraat over de situatie. De gemeente memoreert, dat zij het overleg is gestart met Defensie en I&amp;M om te zoeken naar mogelijkheden voor realisatie van diverse woningbouwplannen binnen de diverse geluidzones rondom de vliegbasis Gilze-Rijen. Ten aanzien van de dB-zone is intussen een werkbare procedure afgesproken en in gang gezet. In het laatste overleg is ingezoomd op de twee kleinere woningbouwprojecten in Hulten en Molenschot, die gedeeltelijk zijn gelegen binnen de 35 KE zone.</p> <p>Daarnaast wil de gemeente met dit overleg ook laten zien dat ze een actieve en betrouwbare partner is, die haar verantwoordelijkheid kent en neemt. Zowel voor Defensie als de gemeente is inmiddels bij de afhandeling van meerdere zaken gebleken dat dit overleg meerwaarde heeft.</p> <p>De gemeente verwelkomt de aanwezigheid van de Luchtmacht in de persoon van de Luitenant-Kolonel [REDACTED] en spreekt de hoop uit dat over beide woningbouwprojecten inderdaad snel helderheid gegeven zal kunnen worden in het belang van de leefbaarheid van de beide dorpen.</p>	
	<p><b>Verslag 12 oktober 2011</b></p>	
	<p><b>Tekstueel:</b></p>	
	<p>Geen opmerkingen, het verslag is vastgesteld</p>	<p>Gereed</p>
	<p><b>Actiepunten:</b></p>	<p>Gereed</p>

	Zienswijze van Defensie is ingediend en correct verwerkt door gemeente.	
	De gemeente heeft de toelichtingen op de plannen Hultens End en Veenstraat verder uitgewerkt en voorafgaande aan het overleg toegezonden aan de overlegpartners.	
<b>3.</b>	<b>Hultens End en Veenstraat</b>	
	De heer [REDACTED] geeft aan dat hij de toelichtingen van de gemeente op 7 december met een positief advies van de Dienst Vastgoed Defensie, ondersteund door I&M, heeft doorgezonden aan de bestuursstaf in Den Haag. Ook het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) ondersteunt inmiddels deze adviesaanvraag. De heer [REDACTED] heeft nog niets terug vernomen uit Den Haag en samen met luitenant-kolonel [REDACTED] zal hij een afspraak maken om de toelichtingen met de Bestuursstaf te bespreken.	
	Luitenant-kolonel [REDACTED] zou graag willen dat de gemeente een preambule (inclusief kaart ke zoning) opneemt richting de kopers van de huizen. Het is absoluut niet in het belang van Defensie dat het aantal klagers toeneemt, dus mensen moeten vooraf en ook later bij doorverkoop erop gewezen worden dat zij binnen een geluidszone wonen. De gemeente erkent dit. Iedereen die klachten heeft, zal zich in principe tot de gemeente moeten wenden. De gemeente zal hier in haar voorlichting aandacht aan besteden. Eventueel kan ook als het project van de grond komt, gedacht worden aan een voorlichtingsavond waarbij ook de geluidszone wordt toegelicht.	
	De CLSK adviseert samen met de provincie te anticiperen op het BML. In Volkel en Leeuwarden is een soortgelijke problematiek. Daarop zou nu al informeel geanticipeerd kunnen worden (formeel moet gewacht worden op de inwerkingtreding van het BML en het LHB). Hij wil aandringen op het naar voren halen van het luchthavenbesluit.	
	Mevrouw [REDACTED] geeft aan dat de keuze om al dan niet te anticiperen op het BML nadrukkelijk is voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders. Het college heeft echter zoveel haast bij beide plannen dat zij niet kan en wil wachten. Het college wil daarom gebruik maken van de nu al bestaande mogelijkheden in het BGGL en acht dat ook in alle redelijkheid haalbaar. Dit kan ook nu beide projecten tussen de 35 en 40 Ke liggen en niet tussen de 40 en 45 Ke.	
	Luitenant-kolonel [REDACTED] begrijpt die besluitvorming en respecteert die ook. Wel vindt hij, dat de gemeente daarmee verantwoordelijkheid neemt voor de leefkwaliteit in het gebied (in casu in de KE-zone). De heer [REDACTED] geeft aan, dat de gemeente die verantwoordelijkheid ook aanvaardt: de gemeente is bevoegd gezag en uit dien hoofde gerechtigd de bestaande wettelijke bepalingen toe te passen. Uiteraard zal men dit aspect in de planopzet duiden zodat toekomstige inwoners zich hiervan bewust zijn. Luitenant-Kolonel [REDACTED] geeft aan, dat CLSK op die basis geen bezwaren heeft tegen beide plannen.	
<b>4.</b>	<b>Nerhoven</b>	
	Bij de locatie Nerhoven spelen een aantal zaken.	
	Het ministerie van I&M heeft een ingebrekestelling gekregen van Rassers Advocaten voor het niet nemen van een beslissing n.a.v. het verzoek de Wm-vergunning deels in te trekken. Het ministerie zal deze brief op korte termijn beantwoorden.	
	Luitenant-kolonel [REDACTED] vraagt naar de stand van zaken met betrekking tot het appartementencomplex.	

	De gemeente deelt mee dat het college zoals eerder al is aangegeven heeft besloten dat er voorlopig geen nieuwe bestemmingsplanprocedure zal worden opgesteld.	
	Luitenant-kolonel [REDACTED] zegt het gevoel te hebben dat Defensie Van der Valk in zijn maag gesplitst heeft gekregen van de gemeente. Mevrouw [REDACTED] geeft aan dat dit geenszins het geval is. De gemeente heeft inmiddels een aansprakelijkstelling ontvangen van Van der Valk. De gemeente heeft deze (tot op heden) eigenstandig afgehandeld in samenspraak met de verzekeraar. Er is nog geen vervolgreactie ontvangen.	
	De heer [REDACTED] geeft aan dat de gemeenteraad eind 2011 een motie heeft aangenomen waarin het college is opgedragen te zoeken naar een oplossing voor de geluidsoverlast voor de drie woningen aan de Nerhoven. Daarover heeft nadien een gesprek plaats gevonden tussen de inmiddels vertrokken gemeentesecretaris [REDACTED] en de heer [REDACTED]. De gemeente geeft aan, dat dit onderwerp niet tot het mandaat voor dit overleg behoort en een zelfstandige behandeling dient te krijgen.	
	Luitenant-kolonel [REDACTED] zegt dat hij 9 januari een nieuwe stagiaire krijgt die gaat afstuderen op de audiologische gevolgen van helikoptergeluid. Momenteel wordt een onderzoek uitgevoerd voor de drie woningen aan de Nerhoven. Bovendien is er op deze locatie ook een cumulatie van geluid (verkeersgeluid A58).	
	Luitenant-kolonel [REDACTED] zegt begrepen te hebben, dat de burgemeester van Gilze en Rijen eind januari 2012 op bezoek komt bij Luitenant-Generaal [REDACTED]. Graag zou hij dit gesprek willen voorbereiden. De heer [REDACTED] licht toe, dat burgemeester Heerkens inderdaad contact heeft opgenomen met Luitenant-Generaal [REDACTED] vanuit haar netwerk, om de situatie rondom de klagers eens met hem te kunnen bespreken. Hij vindt het een prima suggestie om e.e.a. eerst voor te bespreken. Afgesproken wordt, dat de gemeente hiervoor op korte termijn een aparte afspraak zal laten maken op het gemeentehuis.	
	De gemeente geeft aan in 2012 te starten met de nieuwe structuurvisie waarin de toekomstige ontwikkelingen beschreven staan. Defensie zal worden uitgenodigd om in een vroegtijdig stadium mee te denken en te reageren op deze visie.	
<b>5</b>	<b>Afsluiting</b>	
	De heer [REDACTED] koppelt 17 januari 2012 aan de gemeente terug of de bestuursstaf de plannen Molenschot en Hulten kan accepteren.	
	De heer [REDACTED] bedankt alle aanwezigen voor hun komst en inbreng.	
	[REDACTED] doet een datumvoorstel voor volgende datum, waarschijnlijk begin maart.	

## Motivering Hultens End

### 1 Algemene inleiding

#### 1.1 Inleiding

De Gemeente Gilze en Rijen wil in de kern Hulten gefaseerd een woningbouwplan met 28 woningen realiseren, Hultens End. In deze (ruimtelijke) onderbouwing gaan wij in op de bijzondere positie van Hulten, de ruimtelijke onderbouwing en de passendheid van het project binnen het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart.

#### 1.2 De visie op Hulten

##### **Algemeen, iDop en leefbaarheid**

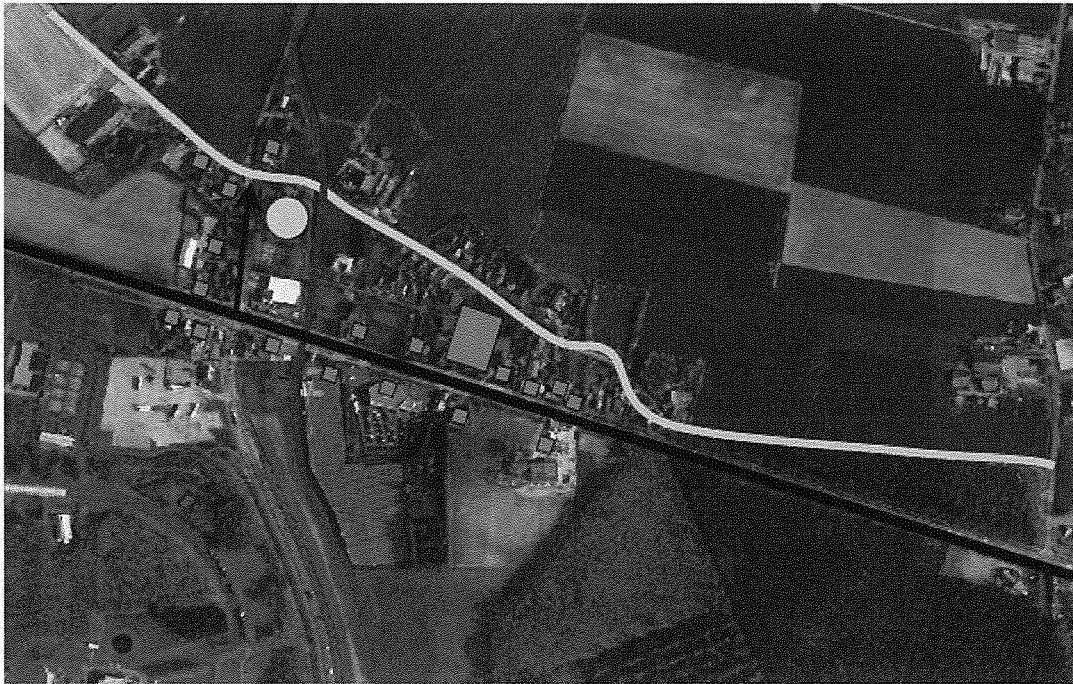
Hulten is een kerkdorp met ongeveer 330 inwoners. Bij de herindeling is grondgebied nabij Hulten ten behoeve van de aanleg van infrastructuur overgedragen aan Tilburg. Daarbij zijn 37 woningen op Tilburgs grondgebied komen te liggen. Deze gezinnen zijn nog wel steeds op Hulten georiënteerd. Er wonen 120 gezinnen binnen de kern Hulten. In 2010 is een Integraal Dorps Ontwikkelingsplan voor de kern Hulten gemaakt. Uit de demografische cijfers blijkt dat het aandeel 25 tot 45 jarigen kleiner is dan gemiddeld in de gemeente ( 18% ten opzichte van 25% in de gehele gemeente) en het aantal 45 tot 65 jarigen groter (36% ten opzichte van 30% in de gehele gemeente). Het aantal jeugdigen is nu nog hoog (32 % is jonger dan 25 jaar) maar deze jongeren wonen nu nog thuis en zullen waarschijnlijk naar de omliggende dorpen of stad vertrekken om een gezin te stichten nu in Hulten zelf geen betaalbare woningen aanwezig zijn. De vergrijzing slaat daardoor extra hard toe in de kern Hulten en voor de leefbaarheid, onder andere bijvoorbeeld voor het behoud van de basisschool, is het van belang meer differentiatie in het woningaanbod aan te brengen. Uit het integraal Dorpsontwikkelingsplan dat in 2010 het licht zag, blijkt dat vooral woningen voor starters, jonge gezinnen en ouderen gewenst zijn. Er is zeer weinig woningdifferentiatie in Hulten. Hulten bestaat nu voor het overgrote gedeelte uit vrijstaande woningen. Er zijn daarnaast vijf eengezinswoningen (twee-onder-een kap en rij- of hoekwoningen). Het dorp heeft slechts drie huurwoningen. Daarnaast zijn in Hulten maar 3 huishoudens (alleenstaanden of gezinnen) met een gezinshoofd met een leeftijd onder de 30 jaar.

Het aantal inwoners van Hulten is vanaf 2000 ongeveer stabiel gebleven. Het aantal inwoners steeg van 336 in het jaar 2000 tot 341 in 2005 en neemt de laatste jaren langzaam af. Het aantal inwoners bedraagt nu 326.

De school die in het dorpje gevestigd is, heeft nog bestaansrecht, mede ook door het feit dat ook kinderen uit de naastgelegen wijk Reeshof in Tilburg zich aangetrokken voelen tot de kleinschalige vorm van onderwijs. De school wordt momenteel verbouwd naar een nieuwe kindcentrum waarin ook kinderdagopvang, buitenschoolse opvang en peuterspeelzaal zijn gevestigd. Het kindcentrum opent 20 januari 2012 haar deuren.

##### **Ontwikkelingsvisie Hulten**

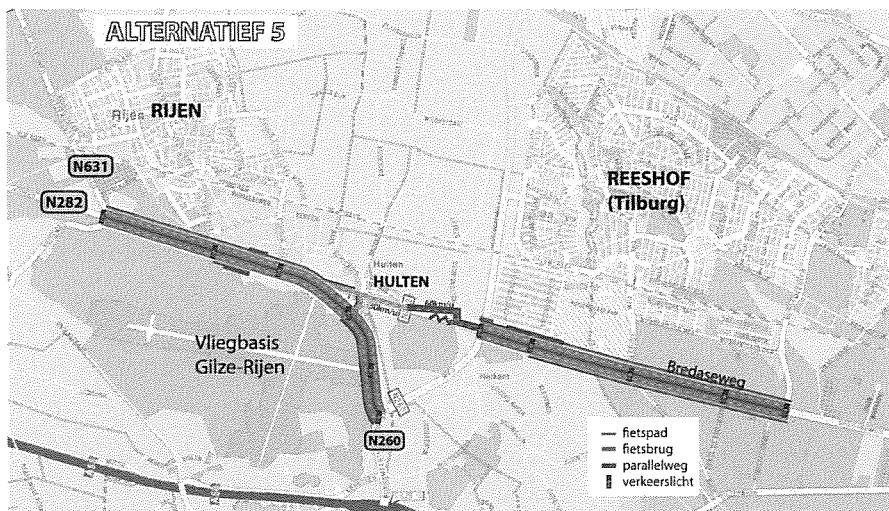
De gemeente heeft in 2007 een ontwikkelingsvisie voor het dorp Hulten gemaakt. Op de volgende pagina ziet u een luchtfoto van Hulten. In het blauw ziet u aangegeven de watergang 'De Grote Lei' waarlangs Hulten is ontstaan. Hulten wordt op dit moment van West naar Oost doorsneden door de N282. Deze belangrijke regionale weg tussen Breda en Tilburg heeft een hoge verkeersintensiteit. De N282 is met een zwarte lijn aangegeven op de foto. De gele lijn geeft de Oude Baan aan. De Oude Baan is het oudste en belangrijkste woonlint in Hulten.



### MERstudie aanpassing N282

Belangrijk voor Hulten is de toekomst van de N282. Deze drukke weg doorsnijdt immers Hulten en zorgt daarmee voor een fysieke en geluidstechnische belemmering bij de ontwikkeling van deze kern. De N282 kent nu al veel problemen m.b.t. doorstroming van het verkeer. Die problemen zullen in de toekomst alleen maar toenemen. Dat betekent dat fysieke maatregelen aan de weg nodig zullen zijn. In 2009 is de gemeente Gilze en Rijen samen met de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg een traject gestart dat moet uitmonden in een Milieu Effect Rapportage t.b.v. aanpassing van de N282.

In dat onderzoek zijn 5 hoofdvarianten ontwikkeld. Daarbij is al bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor variant 5, die voorziet in omleiding van het doorgaand verkeer ten zuiden van de kern Hulten. Het deel van de N282 binnen de kern Hulten zal verkeersluw worden. Die keuze is mede ingegeven voor de positieve effecten op de leefbaarheid in de gehele kern en op verbetering van de contacten tussen noord en zuid. Het college van burgemeester en wethouders heeft al formeel ingestemd met die variant. De gemeenteraden van Gilze en Rijen en Tilburg zullen een definitief besluit nemen in december 2011.



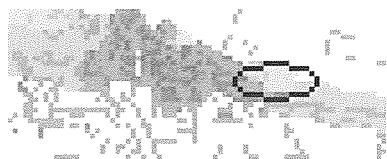


Indien voor variant 5 wordt gekozen biedt het nieuwe tracé kansen voor Hulten om zich ruimtelijk anders te ontwikkelen. In plaats van het dorp dat doorsneden wordt door de N282 wordt het een dorp gelegen naast de N282. Aangezien het tracé langs de zuidwest hoek van de kern loopt liggen er ontwikkelingskansen in de noordoost hoek van de kern. Deze ontwikkelingskansen worden onderstreept door het provinciaal beleid waarin de noordelijke zijde is aangegeven als zoekgebied.

### 1.3 Ruimtelijke ontwikkeling

#### Provinciaal beleid

Het plangebied ligt in zoekgebied verstedelijking, stedelijk concentratiegebied. Op bijgaand kaartje ziet u een uitsnede van de kaart uit de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant met blauw omcirkeld het plangebied. Het donkerroze gedeelte betreft het bestaand stedelijk gebied. Het lichtroze gedeelte is zoekgebied verstedelijking.



*Uitsnede Verordening Ruimte Hulten*

Stedelijk concentratiegebied houdt in dat in een dergelijk gebied onder voorwaarden ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn mits hieraan een goede motivering ten grondslag ligt. Bij het voorontwerpbestemmingsplan heeft de provincie Noord-Brabant in haar reactie aangegeven dat het plangebied te noordelijk lag en daarmee buiten het Zoekgebied verstedelijking. Dit is inmiddels aangepast in het plan dat nu voorligt.

#### Gewenste Ruimtelijke ontwikkeling

Voor Hulten als “groen woondorp” is de Oude Baan centraal gesteld. De Oude Baan verbindt alle delen van het dorp met elkaar en raakt het centrale plein bij de kerk. Langs de Oude Baan is het karakter van Hulten als groen woondorp duidelijk zichtbaar. Door de uitbreiding van Hulten te concentreren ten noorden van de Oude Baan ontstaat in stedenbouwkundige zin een evenwichtige opbouw van de kern. Bovendien ligt deze locatie ook het meest gunstig ten opzichte van de 35 Ke- en 50 dB-contour van de vliegbasis. Met een uitbreiding aan de noordzijde van de Oude Baan kan een kern ontstaan die meer gericht is op het aangrenzende open landschap. Vanaf de Oude Baan worden dan ook de zichtlijnen naar het buitengebied open gehouden.

### 1.4. Ruimtelijke ontwikkeling vertaald in concrete bouwplannen.

#### Ruimte voor Ruimte (14 woningen)

De Gemeente Gilze en Rijen wil aan de Noordzijde van de Oude Baan twee woningbouwprojecten (laten) realiseren. Eén daarvan wordt ontwikkeld door ontwikkelingsmaatschappij Ruimte voor Ruimte en provincie Noord-Brabant. Dit betreft een project met 14 grotere kavels. Het project lag eerst gedeeltelijk binnen de Ke-zonering. Wij waren na belangenafweging, inclusief overleg hierover met Defensie van oordeel, dat er geen gronden aanwezig waren om dit te rechtvaardigen. We hebben dan ook aangedrongen op aanpassing van dit plan, zodat dit thans geheel buiten de KE-zone ligt.

Het plan van Ruimte voor Ruimte ligt ook gedeeltelijk binnen de 50 dB zone maar geheel buiten de 55 dB postsaneringscontour. Het college is voornemens een hogere grenswaarde vast te stellen voor de woningen gelegen binnen dit nieuwe bestemmingsplan. Onderzocht zal worden of extra geluidtechnische voorzieningen nodig zijn aan de woningen.

Het plan Hulten Ruimte voor Ruimte grenst aan de Oostzijde van het plangebied Hultens End.

### Hultens End

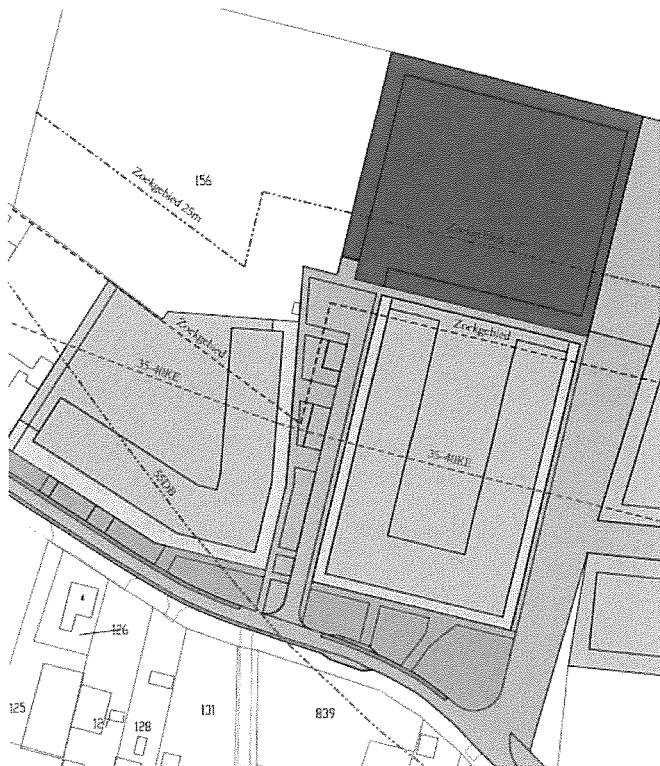
Het project Hultens End bevat 28 woningen. Hieronder ziet u een weergave van het huidige stedenbouwkundig plan.



Het project bevat zowel goedkopere, betaalbare als duurdere woningen. Om Hulten zijn karakter als groen woondorp te laten behouden, is bij deze ontwikkeling aan de Zuidzijde langs de oude baan een groengordel weggelegd. De gemeente wil het project gefaseerd ontwikkelen waarbij gekozen zal worden eerst het Oostelijke gedeelte te ontwikkelen en later het westelijke gedeelte. In het bestemmingsplan wordt een uitwerkingsbevoegdheid voor het westelijke gedeelte opgenomen.

Het plan is gelegen aan de Oude Baan in Hulten. In het lint aan de oude Baan is een sportveld gelegen. Dit sportveld wil de gemeente naar het noorden verplaatsen zodat de bestaande lintbebouwing kan worden doorgezet tot aan de Oude Baan 2 in Hulten. Ligging binnen de Ke-zonering is noodzakelijk omdat het provinciaal beleid niet toestaat dat het gehele plan in noordwaartse richting wordt verplaatst en dit stedenbouwkundig ook een ongewenste situatie geeft nu deze lintbebouwing juist zo kenmerkend is voor Hulten.

Op bijgaande tekening ziet u de 35-40 Ke contour en uiterst zuidwestelijk de 55 Db contour het plangebied doorsnijden. Daarnaast geeft de onderste blauwe lijn aan tot hoever de provincie Noord-Brabant het stedelijk zoekgebied heeft gedefinieerd. De postsaneringscontour staat niet aangegeven op deze tekening omdat deze veel zuidelijker ligt.

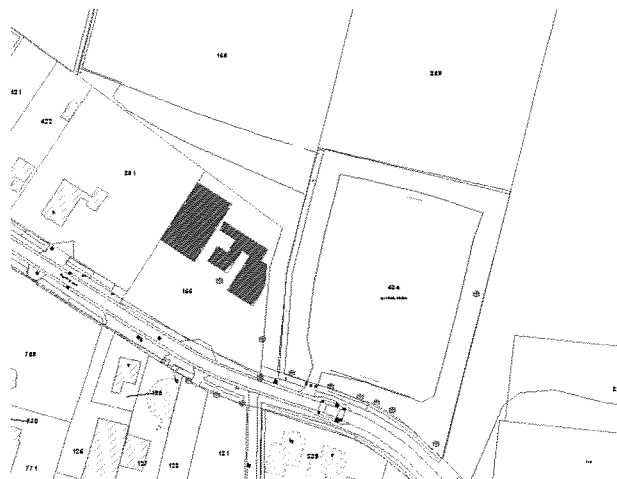


Het plangebied ligt in de actuele planologische situatie gedeeltelijk in het bestemmingsplan 'Kern Hulten' en gedeeltelijk in bestemmingsplan 'Buitengebied'.

In het oostelijke gedeelte van het plangebied ligt momenteel een klein sportveld. De enige bebouwing hier is een opslagcontainer. Dit veldje wordt naar de noordzijde verplaatst. In het westelijke gedeelte ligt een transportbedrijf. De bebouwing van dit transportbedrijf wordt gesaneerd.



*te saneren bebouwing, transportbedrijf Fens*



*Te saneren bebouwing op kadastrale kaart*

## **2 Akoestische paragraaf bestemmingsplan**

In de akoestische paragraaf zal worden ingegaan op de ligging t.o.v. de KE zone en dB zone en op de mogelijkheden om de geluidsoverlast zo klein mogelijk te houden.

Het plan ligt tussen de 50 en 55 dB contour van het grondgebonden geluid van de vliegbasis. Het is niet bekend wat de exacte geluidbelasting ter plaatse van het plan bedraagt maar wel dat het plan ruim buiten de 55-postsaneringscontour ligt. In het overdrachtsgebied tussen de basis en het plan bevinden zich diverse obstakels (gebouwen) die het grondgebonden geluid af zullen schermen. Voor de woningen moet het college een Hogere Waarde Industrielawaai verlenen om woningbouw mogelijk te maken. Deze Hogere Waarde moet parallel aan de procedure voor het wijzigen van het bestemmingsplan worden gevolgd. Iedere woning zal over minimaal 1 geluidluwe zijde moeten beschikken.

De vliegbasis vormt een zwaarwegend maatschappelijk belang binnen de gemeente Gilze en Rijen. Ruimtelijke ontwikkelingen als de onderhavige zijn enerzijds gewenst in verband met de behoefte aan een dergelijke functie binnen de gemeente Gilze en Rijen, maar anderzijds mag geen afbreuk worden gedaan aan het belang van Defensie van een ongestoorde bedrijfsvoering op vliegbasis Gilze-Rijen. Het plan zal geen nadelige consequenties hebben voor de operationele bedrijfsvoering op de vliegbasis Gilze-Rijen. Dit betekent dat het nemen van bronmaatregelen niet aan de orde is.

Een 17-tal woningen van het plan ligt (gedeeltelijk) in de 35-40 Ke-zone van Vliegbasis Gilze-Rijen. De overige woningen liggen buiten de 35 Ke-contour.

Het treffen van maatregelen in de overdrachtssfeer is voor vliegtuiglawaai niet mogelijk omdat dit geluid uit alle richtingen afkomstig is. Zoals gezegd ligt de 35 Ke-contour over het plangebied. Hierdoor zal ter plaatse van de 17 woningen de geluidsnorm door vliegtuiglawaai in geringe mate worden overschreden. Uiteraard moeten deze woningen voldoende geluidwerend worden uitgevoerd zodat voldaan wordt aan de binnenwaarden uit het Bouwbesluit.

## **3 Passendheid binnen BGGL**

Voor dit project is van belang dat op grond van artikel 5 BGGL woningbouw tot 40 Ke is toegestaan als de woningen een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen of dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen (artikel 5 lid a sub 1 en 2).

De gekozen Ligging binnen de 35 Ke-zonering is noodzakelijk omdat het provinciaal beleid niet toestaat dat het gehele plan in noordwaartse richting wordt verplaatst. Bovendien zou dit stedenbouwkundig ook een ongewenste situatie geven nu deze lintbebouwing juist zo kenmerkend is voor Hulten.

Zoals reeds gesteld, ligt maar een gedeelte van het plangebied, zijnde 17 woningen binnen de 35 Ke-zonering. Van deze 17 woningen liggen 4 woningen slechts gedeeltelijk binnen de zonering. De woningen die binnen de zonering vallen, liggen met name aan het lint (10 stuks). De overige 11 woningen in het plangebied vallen geheel buiten deze zonering.

Voor deze woningen direct aan het lint geldt dat zij een open plek binnen de bestaande te handhaven lintbebouwing opvullen en daarmee het lint versterken. Westelijk van het plangebied ligt een volledige lintbebouwing. Oostelijk wordt de lintbebouwing afgerond aan het adres Oude Baan 2. Aan de overzijde van de straat is de lintbebouwing in planologische zin al langere tijd volledig aanwezig. De woningen Oude Baan 5, 5a en 7a worden waarschijnlijk in 2012 ook daadwerkelijk gebouwd.

Voor de overige zeven woningen binnen de 35 Ke-zonering geldt dat er bestaande bebouwing gesaneerd wordt, bestaande uit een transportbedrijf en een opslagcontainer op het sportveld. Er wordt daarbij 682 m<sup>2</sup> bebouwing gesaneerd. Ook de milieubelasting wordt hierdoor minder wat bevorderlijk is voor de leefbaarheid van de directe woonomgeving.

Op pagina 13 van de toelichting op het BGGL onder paragraaf 3.2 wordt verwezen 'naar het benutten van resterende mogelijkheden tot bebouwing tussen bestaande bebouwing, ook wel aangeduid als planmatige verdichting van de woonbebouwing ter verbetering van de bestaande stedenbouwkundige structuur'. De verbetering en verdichting van deze stedenbouwkundige structuur waar het BGGL op doelt, is leidend in dit plan.

De Gemeente Gilze en Rijen heeft in deze motivering nog niet meegenomen dat de te bouwen woningen achter de Ke-zonering en de woningen die gebouwd zullen worden in het plan Hulten Ruimte voor Ruimte op termijn ook zorgen voor achterliggende en naastliggende bebouwing waardoor er nog meer verdichting van het bestaande lint plaatsvindt. De gemeente is van mening dat ook zonder deze bebouwing nu reeds voldaan wordt aan de voorwaarden in en de geest van het BGGL.

#### **4. Conclusie**

Wij stellen vast, dat

- De leefbaarheid van Hulten dringend verbeterd moet worden;
- Dat dit om meerdere maatregelen vraagt, o.a. de aanpassing van de N282 en woningbouw;
- Dat die woningbouw uiteraard moet worden afgestemd op de maat van en de behoefte uit Hulten;
- Dat de locatie voor nieuwbouw van woningen is gekozen na uitvoerig onderzoek en met instemming van de provincie Noord-Brabant;
- Dat in de bestaande situatie nauwelijks sprake is van klachten uit Hulten over geluidsoverlast vanwege de vliegbasis;
- Dat het BGGL ruimte laat voor ontwikkeling van woningbouw in de door de gemeente aangegeven vorm op deze specifieke locatie als invulling /voortzetting van het bestaande lint en vervanging van bestaande bebouwing.

Wij hebben dan ook aan het Ministerie van Defensie verzocht hieraan medewerking te willen verlenen.

## Motivering Veenstraat Molenschot

### 1 Algemene inleiding

#### 1.1 Inleiding

In deze (ruimtelijke) onderbouwing gaan wij in op de bijzondere positie van Molenschot, de ruimtelijke onderbouwing en de inpassing van het project binnen het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart).

De Gemeente Gilze en Rijen wil nabij de kern Molenschot een woningbouwproject van 28 woningen realiseren. Dit plan 'De Nieuwe Erven' aan de Veenstraat zou voor het eerst sinds 1998 (ontwikkeling gestart in 1989) weer grondgebonden woningbouw mogelijk maken. De Gemeente Gilze en Rijen is er zich zeer bewust van dat de genoemde planlocatie een precaire is. De geldende geluidzonering is zeer belangrijk voor de flexibiliteit in de bedrijfsvoering van Defensie en eveneens van groot belang voor de gezondheid van toekomstige bewoners. De gemeente is daarom in vroeg stadium van planvorming het gesprek aangegaan met de betrokken overheden, in dit geval het Ministerie van Defensie, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Noord-Brabant.

#### 1.2 De bijzondere positie van Molenschot

De kern Molenschot (onderdeel van gemeente Gilze en Rijen) telt 1089 inwoners en 375 woningen waarvan 240 in de bebouwde kom. Het is een authentiek lintdorp met op het knooppunt van deze linten de Sint Anna kapel waar jaarlijks nog een drukbezochte bedevaart plaats vindt.



*Sint Annakapel*

Molenschot is sterk verweven met het omliggende groene land en geldt ook als toeristische trekpleister. Molenschot ligt echter ook vlakbij vliegbasis Gilze-Rijen. De geldende Ke-geluidzonering zorgt ervoor dat het centrum van Molenschot al decennia nagenoeg op slot zit voor enige woningbouw ontwikkeling. De 40 Ke-contour beslaat dan ook de gehele kern.

De leefbaarheid in het dorp loopt dan ook hard achteruit, zo blijkt ook uit het iDop Molenschot (integraal Dorps Ontwikkelingsplan Molenschot) dat eind 2009 het licht zag.



*iDOP Molenschot met op voorzijde Sint Annakerk*

Doordat jongeren, bij gebrek aan betaalbare (starters)woningen noodgedwongen het dorp moeten verlaten, ontgroent en vergrijsd Molenschot in rap tempo. Om het tij te keren en de leefbaarheid te verbeteren, investeert de gemeente Gilze en Rijen momenteel veel tijd, geld en energie in een geheel nieuwe Multifunctionele Accommodatie. Deze moet voor 2013 zijn deuren openen op de locatie van de huidige school en zal naast een school, kinderdagverblijf en peuterspeelzaal ook andere functies gaan huisvesten zoals ouderenopvang en verenigingen. Het bouwen van nieuwe woningen aan de Veenstraat is een ander belangrijk speerpunt om de leefbaarheid in het dorp te behouden.

### **1.3 Leefbaarheid, demografische opbouw en eenzijdig woningenbestand**

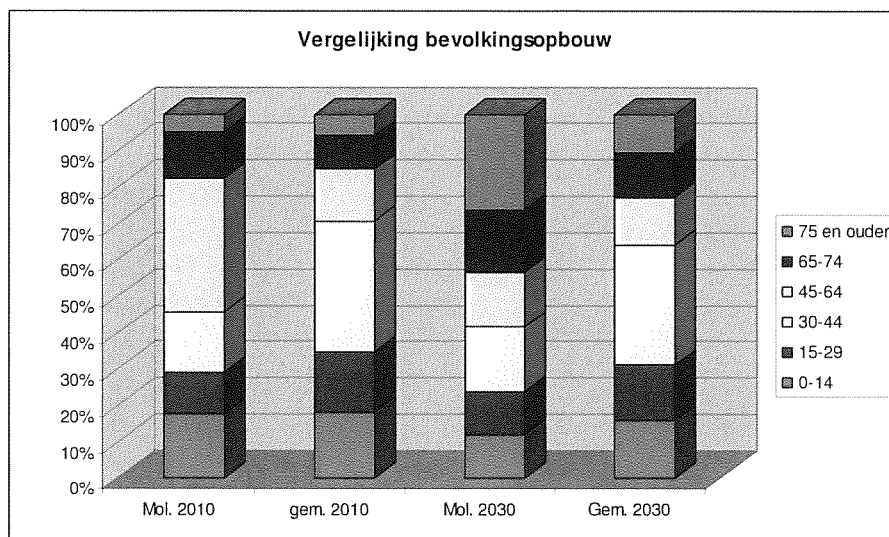
Uit onderstaande tabel blijkt dat het aantal inwoners van Molenschot door de jaren heen is gedaald.

**Aantal inwoners kern Molenschot**

2002	1172	2007	1035
2003	1152	2008	1022
2004	1138	2009	1072
2005	1093	2010	1089
2006	1058	2011	--

In onderstaande tabel en grafiek zijn de bevolking van Molenschot in 2010 en 2030 afgezet tegen de bevolking in de rest van de gemeente.

	Molenschot 2010	gemeente 2010	Molenschot 2030	Gemeente 2030
0-14	17,6	17,9	11,8	15,6
15-29	11,5	16,6	11,8	15,3
30-44	16,4	36,2	17,8	33,1
45-64	36,8	14,1	15,2	12,9
65-74	12,7	9,2	16,9	12,6
75 en ouder	5,0	6,0	26,4	10,4



In 2010 is heel duidelijk te zien dat door de jarenlange bouwstop en de onevenwichtige woningvoorraad er in 2010 een groot tekort is in Molenschot aan mensen tussen de 30 en 44 jaar. In Molenschot is 16,4% van de bevolking tussen 30 en 44 jaar waar dat in de gehele gemeente 36,2% is. Molenschot heeft niet alleen meer 65+-ers dan gemiddeld, ook de groep daaronder tussen de 45 en 64 jaar is zeer sterk vertegenwoordigd met 36,8% tegenover 14,1% gemeentelijk. Volgens de prognoses, afkomstig uit de Woonvisie, blijkt dat Molenschot al zeer sterk vergrijzend is en dat dit de komende jaren tot 2030 alleen maar zal toenemen waarbij in 2030 in Molenschot zelfs meer dan een kwart van de mensen boven de 75 jaar zal zijn. De voorzieningen en leefbaarheid komen op die wijze ontzettend onder druk te staan. Ouderen zullen immers minder snel lid zijn van bijv. een sportvereniging en hebben, meestal gedwongen door hun lichamelijke gesteldheid, een beperktere inbreng in het sociale leven. Doordat de kinderen van deze ouderen allen noodgedwongen zijn verhuisd naar andere dorpen, is het daarnaast ook moeilijker mantelzorg en dergelijke te verlenen. Het aantal kinderen neemt af wat grote problemen geeft bij het behoud van een school, peuterspeelzaalwerk etc.

Voor de volledigheid wordt vermeld dat naast de 1089 inwoners er 269 mensen met een gedoogbeschikking op de omliggende campings wonen. Aangezien het hier gaat om een zogenaamde uitsterfconstructie zal ook dit aantal inwoners de komende jaren afnemen om op nul te eindigen.

Er is op dit moment weinig woningbouwdifferentiatie. Het woningenbestand bestaat vooral uit vrijstaande dure woningen (66,5%). 20% bestaat uit twee-onder-een-kap of geschakelde vrijstaande woningen. 6,8% bestaat uit (vrijstaande) bedrijfswoningen. Slechts 6,6% van de woningvoorraad bestaat uit appartementen en tussen- of hoekwoningen. Er zijn in Molenschot geen gezinshoofden jonger dan 30 jaar (alleenstaanden of gezinnen).



Deze combinatie van demografische opbouw en gebrek aan woningbouwdifferentiatie is een groot maatschappelijk probleem binnen het dorp waar de gemeente bij al haar partners aandacht voor wil vragen. Bouw van woningen in de betaalbare categorie helpt het probleem nu maar ook in de toekomst te verkleinen doordat deze woningen naar alle waarschijnlijkheid ook op termijn betaalbaar blijven voor jonge gezinnen.

#### **1.4 De positie van de luchtmachtbasis in de Gemeente Gilze en Rijen**

Zoals al opgemerkt bij de inleiding vindt de Gemeente Gilze en Rijen de luchtmachtbasis van grote waarde voor de Gemeente. De luchtmachtbasis is uiteraard van groot belang voor de veiligheid van ons Land. Bovendien is de basis vooralsnog de grootste werkgever binnen de gemeente met een belangrijke spin-off naar het lokale bedrijfsleven. De basis produceert echter ook geluid e.d. De in dat verband door de gemeente in acht te nemen zoneringen zorgen op een aantal locaties voor een belemmering in de woningbouwontwikkeling.

De geluidsruimte die de luchtmachtbasis heeft, wordt al gedurende vele jaren ter plaatse van Molenschot slechts gedeeltelijk benut (zie o.a. rapportage NLR over 2010 bekend onder NLR-CR-2011-133). Er wordt op dit moment in Molenschot dan ook zeer weinig overlast van vliegbewegingen ervaren in Molenschot. De gemeente begrijpt dat deze situatie in de toekomst sterk kan wijzigen en heeft hier uiteraard ook begrip voor. Het is dan ook van groot belang goede geluidsbeperkende maatregelen, niet zijnde bronmaatregelen, te nemen voor het geval op termijn weer geluid geproduceerd worden. Hier zal in de akoestische paragraaf bij een mogelijk bestemmingsplan nadrukkelijk op in worden gegaan.

#### **1.5 Voorgeschiedenis van het project Veenstraat**

Het project Veenstraat is bedoeld om (beperkte) woningbouw in de kern Molenschot mogelijk te maken. De motivatie rondom leefbaarheid hebben we hierboven uiteengezet. De locatie is zo gekozen, dat een zo gunstig mogelijke situatie ontstaan t.a.v. de bestaande Ke-zonering. Daardoor is de locatie geografisch gezien wel enigszins decentraal en 'los' van de bestaande kern gelegen, maar de definitieve uitwerking en vormgeving zal zodanig plaatsvinden, dat de locatie als versterking van de bestaande buurtschap 'Veenstraat' zal worden ervaren.

Het project kent een lange voorgeschiedenis. In 2004 heeft Oranjewoud in opdracht van de gemeente een Ruimtelijke Visie Molenschot gemaakt waarbij de Veenstraat als meest geschikte mogelijke ontwikkelingslocatie werd aangeduid. Deze nota wordt uitgewerkt in de 'Initiatiefnota ontwikkelingssuggestie Veenstraat Molenschot'. De provincie Noord-Brabant geeft als officiële reactie op deze nota dat zij deze ontwikkelingssuggestie uit ruimtelijke en cultuurhistorisch oogpunt niet wenselijk vindt (brief van 18 juli 2005) vanwege de grootte van de ontwikkeling (meer dan 100 woningen).

In 2005 is vervolgens in opdracht van de gemeente de 'Uitbreidingsvisie Molenschot' gemaakt door bureau Cuijpers. In deze visie werden verschillende scenario's voorgesteld (landgoed, verdichting van de linten en boerenerf). Bij de gemeenteraad van Gilze en Rijen leefde een voorkeur voor verdichting van de linten. Na overleg met de provincie is alsnog gekozen voor scenario 'boerenerf'. In de brief van 5 april 2007 schrijft de provincie in haar advies van de directie 'Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving' dat zij waardering heeft voor het zorgvuldig ontwikkelde planconcept waarbij niet gekozen is voor het simpel verdichten van het bebouwingslint maar voor een concept dat past bij de huidige situatie en dat de vershraling van het landschap tegengaat'. Eveneens in 2005 is in opdracht van de gemeente een rapport van Van de Hoek, Coenegracht en Kromwijk Stedenbouw verschenen waarin voorbeelduitwerkingen stonden beschreven van deze nieuwe erven

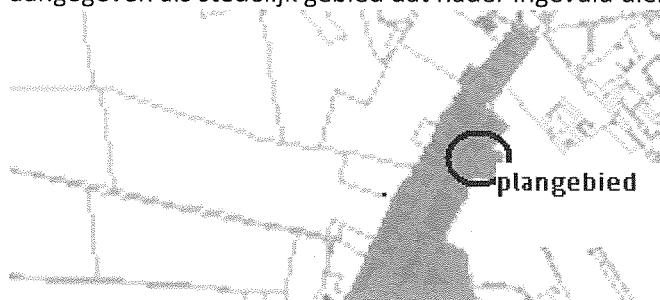
Vervolgens is uit deze visie op twee van de erven een concreet woningbouwproject ontstaan 'De Nieuwe Erven'. Omdat het moest gaan om één verdere ontwikkeling van het buurtschap, zijn beide

grondeigenaren met elkaar in overleg getreden. Er is een stedenbouwkundig plan gemaakt maar ook na jarenlange onderhandelingen zijn de grondeigenaren niet tot overeenstemming gekomen. In 2010 is de gemeente zich daarom actiever met het project gaan bemoeien. De gemeente heeft vervolgens een actieve grondpolitiek gevoerd waarbij het noordelijke gedeelte van het plangebied door de gemeente is aangekocht.

### 1.6 Provinciaal beleid

De provincie Noord-Brabant heeft het belang van de leefbaarheid van Molenschot erkend door in de Verordening Ruimte op te nemen dat een mogelijke uitbreiding van de kern Molenschot in noordelijke richting realiseerbaar is. Dit vanwege enerzijds de Ke-zonering van de vliegbasis en anderzijds het verdichten van het lint richting het huidige buurtschap Veenstraat. De provincie heeft hiertoe de Veenstraat specifiek als stedelijk gebied aangewezen. Het bestaande stedelijk gebied is volgens de Verordening Ruimte het gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies.

Het is daarmee een gemeentelijke taakstelling geworden het door de provincie aangegeven stedelijk gebied zo goed mogelijk in te vullen. De Veenstraat is ter hoogte van het plangebied in zijn geheel aangegeven als stedelijk gebied dat nader ingevuld dient te worden.



*Uitsnede Veenstraat uit kaartlaag Stedelijk gebied Verordening Ruimte*

## 2 Ruimtelijke onderbouwing

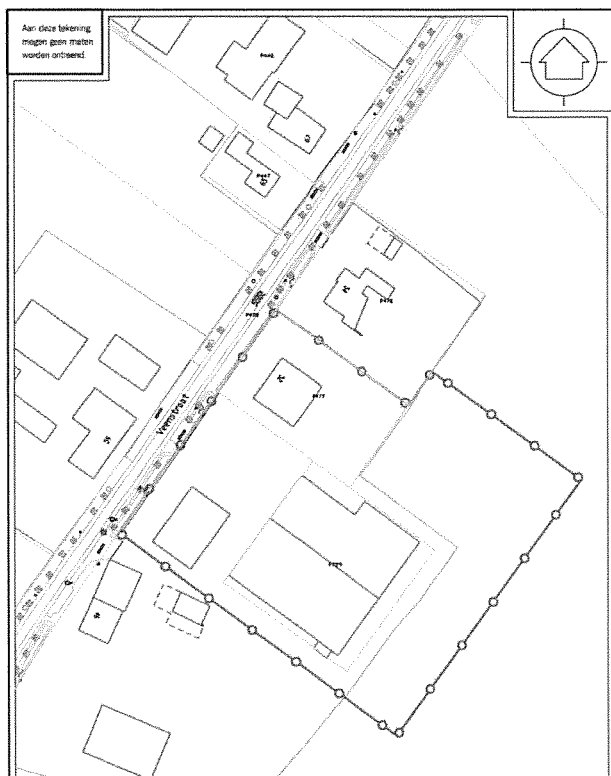
### 2.1 Locatiekeuze

Zoals reeds gesteld bij de voorgeschiedenis hebben er diverse onderzoeken plaats gevonden naar de vraag waar in Molenschot nog wel ontwikkelingen mogelijk zouden zijn. Daaruit is gebleken dat het gebied waar de geluidsbelasting nog wel enige mogelijkheden toestaat, ten noorden van de kern Molenschot ligt. Ten westen en zuiden van de kern neemt de geluidsbelasting alleen maar verder toe. Oostelijk in het verlengde van de Schoolstraat zijn mogelijkheden maar deze liggen te ver van de kern af om te kunnen garanderen dat bouw van woningen op deze locatie ten goede komt aan de leefbaarheid van de kern Molenschot. Deze nieuwe inwoners zouden zich immers kunnen oriënteren op de kern Gilze. Bovendien ligt er geen lintbebouwing meer in deze richting waardoor een nieuwe buurtschap solitair in het landschap zou komen te liggen.

De enige logische locatie om woningbouw mogelijk te maken is dus aan de noordzijde in de Veenstraat buiten de 40 Ke-contour. In dit gebied komt nog enige lintbebouwing voor en zijn een aantal bedrijven en voormalig agrarisch bedrijven dicht bij elkaar gelegen (Buurtschap Veenstraat). De klassieke wijze van uitbreiding is in dit gebied vanwege het landelijke karakter niet wenselijk. Aangesloten is daarom bij de ervengedachte, het bebouwen van enkele erven waarbij het landelijke karakter van het gebied zoveel mogelijk in stand wordt gelaten. Met alle eigenaren van erven die voor herontwikkeling in aanmerking kwamen, is overleg gevoerd. Uiteindelijk is de locatie aan de Veenstraat 46 en 52 het meest geschikt bevonden.

### 2.2 Plangebied en actuele planologische situatie

Het plangebied bestaat uit de percelen Veenstraat 46 (gedeeltelijk) en 52. Op bijgaande kaart ziet u het plangebied aangegeven.



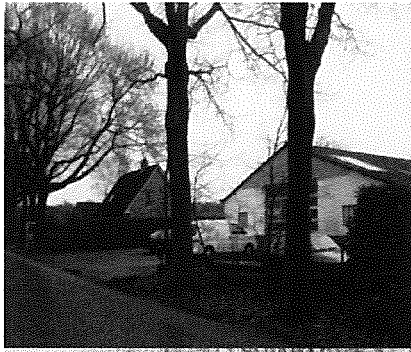
*Afkadering plangebied*

De huidige bestemming van het perceel Veenstraat 46 is: 'Wonen' met de aanduiding 'voormalig agrarische bedrijfslocatie'. In de grote loods op het perceel zijn momenteel in strijd met het bestemmingsplan enkele bedrijven gevestigd.

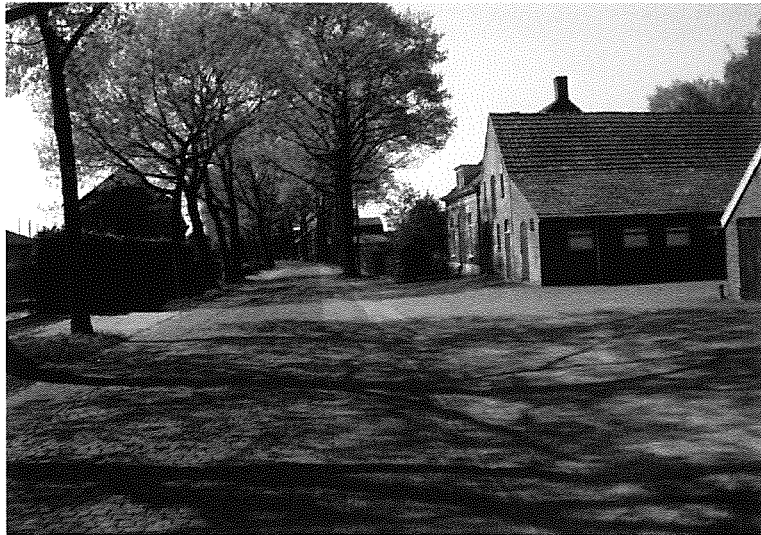
De huidige bestemming van het perceel Veenstraat 52 is een 'niet agrarisch bedrijf, zijnde een garagebedrijf'. In het pand wordt ook daadwerkelijk een garagebedrijfje geëxploiteerd.

Ruimtelijk gezien kan gesteld worden dat de huidige bebouwing momenteel uit grote storende elementen aan de rand van het buitengebied bestaat. Achter deze bebouwing zit een open gebied dat vervolgens weer grenst aan een woonwijk, een camping en voetbalvelden. De bijgaande foto's geven een beeld van de huidige situatie ter plaatse.





*Bebouwing Veenstraat 46 en 52 welke grotendeels gesloopt wordt*



*Veenstraat ter hoogte van plangebied*



Ligging plangebied ten opzichte van de kern

### 2.3 Akoestische paragraaf bestemmingsplan

In de akoestische paragraaf zal worden ingegaan op de voorwaarden om de geluidsoverlast zo klein mogelijk te houden. Feitelijk is er op dit moment weinig tot geen overlast in de kern Molenschot en binnen het plangebied. Echter mocht in de toekomst weer volop gebruik worden gemaakt van de geluidsruimte, dan moeten de bewoners zo goed mogelijk beschermd zijn tegen geluidsoverlast.

Het geluid van grondgebonden lawaai en verkeerslawaai kan door maatregelen worden gereduceerd (bv door het plaatsen van geluidschermen of een aarden wal). Dit is niet mogelijk bij vliegtuiglawaai omdat dit geluid van alle richtingen afkomstig is.

Het bouwen van woningen op de locatie aan de Veenstraat vraagt daarom om specifieke maatregelen aan de woningen zelf. Uiteraard moeten aan de te bouwen woningen extra akoestische maatregelen worden aangebracht zodat aan de wettelijke binnenwaarde uit het bouwbesluit te voldoen.

### 3 Passendheid binnen BGGL

#### 3.1 BGGL en toelichting

Voor dit project is van belang dat op grond van artikel 5 BGGL woningbouw tot 40 Ke is toegestaan als de woningen een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen of dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen (artikel 5 lid a sub 1 en 2).

In dit geval is in het plangebied te saneren bebouwing aanwezig in de vorm van een garagebedrijf en een grote loods met daarin twee tegelhandels en een tweede garagebedrijf.

De memorie van toelichting geeft geen nadere toelichting op artikel 5 lid a. Wel wordt in de memorie van toelichting gesproken over het sluitend maken van gevelrijen en vervanging van op dezelfde plaats al aanwezige bebouwing waarbij het volgens de memorie van toelichting mogelijk is enkele (bij lintbebouwing) tot enkele tientallen woningen (bij het opvullen van ruimte tussen bestaande bebouwing) terug te bouwen.

Conform provinciaal beleid wil de gemeente het buurtschap Veenstraat verder versterken door bedrijven te saneren en hiervoor in de plaats woningen toe te voegen.

Op de bestaande locatie wordt ongeveer 2066 m<sup>2</sup> aan bebouwing gesloopt. Herbouw van 28 woningen met een gemiddeld bruto vloeroppervlak van 70 m<sup>2</sup> zorgt voor een bebouwing van 1960 m<sup>2</sup>. De contouren van de bebouwing gaan in principe niet verder het buitengebied in dan de bestaande bebouwing. Zowel Noordelijk als zuidelijk en Westelijk (aan de overzijde van de weg) ligt al bebouwing zodat het project ook tussen bestaande bebouwing in ligt.

#### 3.2 Aantal woningen

Hoewel de memorie van toelichting spreekt over het opvullen tot enkele tientallen woningen, wordt het precieze aantal in het midden gelaten. Uit paragraaf 7 van de toelichting 'totstandkoming van dit besluit' blijkt dat de beoordeling van het 'open-plek-criterium' en de hoeveelheid woningen 'een zekere mate van beleidsvrijheid voor het (destijds) provinciaal bestuur geeft waaraan veel belang werd gehecht'.

Het betreft hier een project van 28 woningen. Dit aantal is mits wij in het kader van de leefbaarheid ook goedkopere en middeldure woningen willen bouwen, minimaal nodig om een kostendekkende exploitatie op deze dure (bedrijfs)locatie mogelijk te maken. Een grondexploitatie kunnen we daarbij, indien gewenst, eventueel overleggen.

Uit eerdergenoemde cijfers over het inwoneraantal van Molenschot blijkt duidelijk dat er de laatste 10 jaren een dalende lijn is welke de komende jaren, als gevolg van vergrijzing, uitdunning van huishoudens en van de strenge handhaving van illegale bewoning, verder zal dalen. Het inwonersaantal zal daarom door de toevoeging van 28 woningen aan de woningvoorraad niet stijgen maar hoogstens zal de daling tijdelijk stagneren.

De belangen van Defensie zullen in dit geval dan ook niet geschaad worden nu er geen toename is van het aantal geluidsgehinderden en de toe te voegen bebouwing verder van de basis ligt als de kern Molenschot zelf. De ontwikkeling zal daarmee geen gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering van Defensie.

### 4. Conclusie

Wij stellen vast, dat

- Woningbouw voor Molenschot (in beperkte zin, rekening houdend met de maat van Molenschot) noodzakelijk is voor de leefbaarheid en de toekomst van deze kern;

- Dat de locatie resultaat is van diverse onderzoeken en afwegingen die uiteindelijk hebben geleid tot goedkeuring door de Provincie en aanpassing van de Provinciale Verordening Ruimte;
- Dat in de bestaande situatie nauwelijks sprake is van geluidsoverlast vanwege de vliegbasis;
- Dat het BGGL ruimte laat voor ontwikkeling van woningbouw in de door de gemeente aangegeven vorm op de specifieke locatie.

Wij hebben dan ook aan het Ministerie van Defensie verzocht hieraan hun medewerking te willen verlenen.

Kort verslag van het gesprek met de bestuursstaf Defensie d.d. 16 januari 2012

Onderwerp: standpunt bestuursstaf (BS) m.b.t. Veenstraat en Hultens End in het licht van de gevoerde gesprekken tussen de gemeente, DVD RD Zuid en het Ministerie van I&M.

Het BGGL en BML betreft wetgeving van I&M zodat bij interpretatie van praktijkgevallen het standpunt van I&M doorslaggevend is.

Zeer recent heeft een werkverband van I&M en Defensie zich over de vraag gebogen hoe het begrip "opvullen van een open plek in bestaande bebouwing" opgevat dient te worden. I&M hanteert daarbij een restrictieve uitleg.

Aangezien de visie van I&M in deze bepalend is, wil de BS deze opvatting doortrekken naar de situatie Gilze-Rijen.

#### Veenstraat

Naar de mening van de BS zal I&M geen goedkeuring verlenen omdat hier geen sprake is van opvulling van een open plek in bestaande bebouwing. Ook van vervanging van bestaande bebouwing is nauwelijks sprake. Wat kan dan wel volgens het Bggl?

- ✓ Wel opvullen van lintbebouwing aan de westzijde van de Veenstraat. Het opvullen van de oostzijde is geen optie.
- ✓ Het omklappen van het plan naar de westzijde van de Veenstraat biedt enig soulaas mits het lintbebouwing betreft.

BML biedt niet meer mogelijkheden omdat de definitie "open plek" op dezelfde wijze wordt geïnterpreteerd als het Bggl. Naast de twee hierboven beschreven mogelijkheden is het onder het BML wel mogelijk om het lege gebied onder het plangebied tot aan bestaande woonwijk op te vullen. Alhoewel de geluidbeslating daar hoger is, past dit wel binnen het BML omdat hier wel voldaan wordt aan het criterium "open plek".

#### Hultens End

Dit plan wordt in twee delen beschouwd: het linker blok en het rechter blok.

Linker blok: vormt een combinatie van lintbebouwing, vervangen van bestaande bebouwing en het bouwen buiten de 35 KE. Zou om die reden kunnen worden toegestaan. Zie echter onderstaande "maar".

Rechter blok: langs de weg zijn diepe tuinen met woningen geprojecteerd. Die zouden als lintbebouwing kunnen worden opgevat. Alle andere woningen ten noorden daarvan zijn dat niet en er wordt ook niet voldaan aan het criterium "open plek".

Dit hele plangebied ligt in een gebied met veel helicopterbewegingen en dus veel geluid. Om deze reden acht de BS het een hele ongelukkige plaats om nieuwe woningen te bouwen.





[Redacted]

Bij deze stuur ik jullie het akoestisch rapport behorende bij de momenteel in procedure zijnde vergunningaanvraag. In dit rapport is aangegeven wat de huidige akoestische belasting is van de vliegbasis op de omgeving. Er wordt gerekend naar een aantal rekenpunten. Het rekenpunt 9 dat het dichtst bij Van der Valk ligt is berekend op een niveau van 43.4 dB(A).

De vastgestelde 50 dB(A) zone ligt op een grotere afstand van de vliegbasis dan rekenpunt 9. Dit wil zeggen dat de huidige akoestische belasting van de vliegbasis Gilze Rijen past binnen de bij KB vastgestelde geluidzone.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Als er nog vragen of opmerkingen zijn dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Ministerie van Defensie,  
Commando DienstenCentra, Afdeling R.O.M.  
Dienst Vastgoed Defensie, Directie Zuid

Spoorlaan 175 | 5038 CB | Tilburg  
Postbus 412 | MPC 71D | 5000 AK Tilburg

[Redacted]

ONGERUBRICEERD

Technical Sciences  
Oude Waalsdorperweg 63  
2597 AK Den Haag  
Postbus 96864  
2509 JG Den Haag

[www.tno.nl](http://www.tno.nl)

T +31 88 866 10 00  
F +31 70 328 09 61  
[infodesk@tno.nl](mailto:infodesk@tno.nl)

## TNO-rapport

TNO-DV 2012 A101

# Akoestisch onderzoek Vliegbasis Gilze-Rijen situatie 2011

Datum	april 2012
Auteur(s)	[REDACTED] [REDACTED]
Exemplaarnummer	
Oplage	24
Aantal pagina's	54 (incl. bijlagen)
Aantal bijlagen	2
Opdrachtgever	Stafcommando Luchtstrijdkrachten [REDACTED] Afdeling Missie Ondersteuning Bureau Geluidshinder, Zonering en Rapportering
Projectnaam	Akoestisch onderzoek Vliegbasis Gilze-Rijken 2011
Projectnummer	033.25168

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, foto-kopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van TNO.

Indien dit rapport in opdracht werd uitgebracht, wordt voor de rechten en verplichtingen van opdrachtgever en opdrachtnemer verwezen naar de Algemene Voorwaarden voor opdrachten aan TNO, dan wel de betreffende terzake tussen de partijen gesloten overeenkomst.

Het ter inzage geven van het TNO-rapport aan direct belang-hebbenden is toegestaan.

© 2012 TNO

ONGERUBRICEERD

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Vliegbasis Gilze-Rijen .....</b>	<b>4</b>
2.1	Ligging van het terrein .....	4
2.2	Bedrijfsvoering .....	4
<b>3</b>	<b>Zonering- en saneringssituatie .....</b>	<b>7</b>
3.1	Zonering .....	7
3.2	Saneringssituatie .....	7
<b>4</b>	<b>Representatieve bedrijfssituatie 2011 .....</b>	<b>8</b>
4.1	Situatie 2011 .....	8
4.2	Wijzigingen t.o.v. saneringssituatie 1998 .....	11
<b>5</b>	<b>Geluidbelasting situatie 2011 .....</b>	<b>13</b>
5.1	Inleiding .....	13
5.2	Modellering .....	13
5.3	Geluidbronnen .....	14
5.4	Berekeningsresultaten op relevante ontvangerpunten .....	16
5.5	Etmaalwaarden rekenpunten 2011 .....	19
5.6	Vergelijking etmaalwaarde saneringssituatie 1998 en situatie 2011 .....	20
<b>6</b>	<b>Inrichtingsgebonden verkeer .....</b>	<b>22</b>
6.1	Hoofdpoort .....	23
6.2	Vijf Eikenpoort .....	24
6.3	Bavelsepoort .....	25
<b>7</b>	<b>Conclusies .....</b>	<b>27</b>
<b>8</b>	<b>Referenties .....</b>	<b>28</b>
<b>9</b>	<b>Ondertekening .....</b>	<b>29</b>

### Bijlage(n)

A Representatieve bedrijfssituatie 2011 Vliegbasis Gilze-Rijen

B Invoergegevens rekenprogramma Vliegbasis Gilze-Rijen

# 1 Inleiding

In 2007 is in een herstructureringsplan van de vliegbasis Gilze-Rijen aangegeven dat niet alleen de helikopters van het Commando Luchtstrijdkrachten maar ook die van het Commando Zeestrijdkrachten op de vliegbasis Gilze-Rijen gestationeerd zullen worden. Op verzoek van het Commando Luchtstrijdkrachten heeft TNO een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de veranderingen van de bedrijfsvoering op de geluidbelasting in de omgeving van de vliegbasis. In dit rapport worden de resultaten van het akoestisch onderzoek gepresenteerd.

Het gebruik van schietbanen valt ook onder de Wet Milieubeheer maar is geen onderdeel van het voorliggende onderzoeksrapport.

Handelingen die plaatsvinden voorafgaand aan en ter afsluiting van een vlucht vallen onder de Wet Luchtvaart en worden in dit onderzoek niet behandeld.

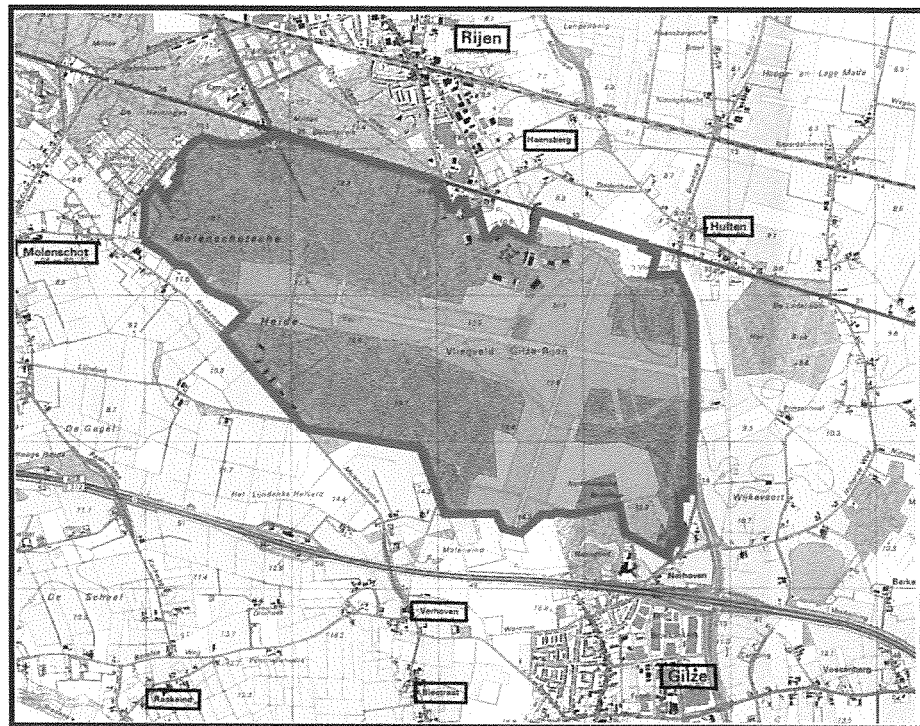
## 2 Vliegbasis Gilze-Rijen

### 2.1 Ligging van het terrein

Het terrein van de Vliegbasis Gilze-Rijen ligt binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Gilze-Rijen. Rond de vliegbasis liggen de volgende woonkernen:

- ten noorden
  - o Rijen, Haansberg en Hulten.
- ten westen
  - o Molenschot.
- ten zuiden
  - o Gilze en Verhoven.

Ten zuiden van de basis bevindt zich de A58 snelweg en ten noorden loopt de provinciale weg N282 langs de terreingrens van de vliegbasis. In figuur 2.1 is de locatie van de vliegbasis op een topografische kaart aangegeven. Tevens zijn de terreingrens en de woonkernen gemarkeerd. Het gebied rond de basis heeft hoofdzakelijk een agrarisch en open karakter met uitzondering van het gebied ten noordwesten waar een camping en een militair oefenterrein ligt. De hoogte van het maaiveld rond de vliegbasis wijkt niet af van het maaiveld op de vliegbasis.



Figuur 2.1: Overzicht van de Vliegbasis Gilze-Rijen en daar omheen liggende woonkernen.

### 2.2 Bedrijfsvoering

Door middel van uitgebreid overleg met betrokken medewerkers van de vliegbasis en het CLSK is de bedrijfsvoering vastgelegd en zijn de relevante grondgebonden activiteiten van belang voor de vergunning geïdentificeerd.

Op de vliegbasis is het 301 squadron Apache gevechtshelikopters, het 298 'squadron Chinook middelzware transporthelikopters en het 300 squadron Cougar lichte transporthelikopters van het Commando Luchtstrijdkrachten gestationeerd. Vanaf 2014 wordt op de basis tevens de transportversie van de NH-90 helikopter gehuisvest en wordt er ook onderhouden. Grondgebonden activiteiten van de NH-90 helikopter zijn in dit akoestisch onderzoek meegenomen. Dagelijkse werkzaamheden aan de Apache, Chinook, Cougar en NH-90 helikopters vinden op drie platforms verspreid over de basis plaats. Ieder platform beschikt over hangaars waar de helikopters worden gestald en waarop dagelijks (klein)onderhoud aan de helikopters wordt uitgevoerd. Preventief en correctief onderhoud (3<sup>e</sup> lijns onderhoud) aan de helikopters wordt in de fasehangaar in het noordoosten van de vliegbasis uitgevoerd. Veelal dienen de helikoptersystemen hierna met draaiende motoren te worden getest. Dit vindt plaats in de openlucht op het platform van het betreffende squadron of na onderhoudswerkzaamheden (in de fasehangaar) op één van de platforms bij de fasehangaar of op het Visitors/Redskin platform.

Bij het 300 Cougar squadron zijn ook vier Alouette helikopters gestationeerd. Deze worden gebruikt voor speciaal personenvervoer. Onderhoud wordt uitgevoerd op de vliegbasis waarna wordt proefgedraaid op het platform van het 300 squadron.

Verder vervult de vliegbasis voor een squadron F-16 gevechtsvliegtuigen de functie van Main Operating Base, reservebasis en Deployment Operating Base. Dit houdt in dat de basis voorziet in een belegging met jachtvliegtuigen in bijzondere omstandigheden en oorlogstijd. In verband met onderhoudswerkzaamheden aan de gevechtsvliegtuigen moet rekening worden gehouden met geluidruimte voor het proefdraaien van F-16 vliegtuigen. Proefdraaien van de jachtvliegtuigen vindt uitsluitend in de shelters 513, 515, 517 en 519 plaats. Tijdens het proefdraaien in deze shelters wordt tevens gebruik gemaakt van een Jet Air Starter (JAS), een DA-1000 aggregaat, een airco en de shelter supply.

Bezoekende vliegtuigen worden geparkeerd op het Visitors/Redskin platform. Hier wordt gebruik gemaakt van een Jet Air Starter om de vliegtuigen te voorzien van spanning. Ook bezoekende helikopters worden op het Visitors/Redskin platform gestationeerd. Kleine onderhoudswerkzaamheden inclusief proefdraaien vindt op die locatie plaats.

In het zuiden van de basis is de Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht gevestigd. De stichting beheert ca. 26 historische vliegtuigen van de Koninklijke Luchtmacht zoals de Harvard AT, Spitfire, Piper PA, Stinson L-5B Sentinel, Fokker S11.1, Tiger Moth, Fokker F27 en B-25 Mitchell. De vliegtuigen staan opgesteld in hangaar 408 of op het platform voor gebouw 400. Onderhoudswerkzaamheden aan deze vliegtuigen worden uitgevoerd op de vliegbasis in of voor de hangaar. Proefgedraaid wordt op het platform voor de hangaar 408 of op het platform voor gebouw 400.

Verder is in het zuidoosten van de vliegbasis een zweefvlieg club aanwezig. De club beschikt over een lier om de vliegtuigen de lucht in te trekken. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de in het zuiden gelegen gras start- en landingstrip (de south strip parallel aan baan 02-20). Bij het omhoog trekken van de zweefvliegtuigen staat de lier op de strip opgesteld.

Op de voormalige vliegtuig opstelplaatsen 638 en 639 wordt enkele keren per week met modelvliegtuigjes gevlogen. Er wordt gevlogen in een cirkel met een straal van ongeveer 250 meter vanaf de opstelplaatsen.

Voor beveiliging van de vliegbasis worden o.a. honden gebruikt. De circa 35 honden zijn gehuisvest in een kennel in het zuiden van de vliegbasis.

Tevens moet nog met een aantal, verspreid over de basis gelegen, geluidbronnen rekening worden gehouden zoals voertuigen voor het verplaatsen van personeel en goederen, dieselmotor aangedreven generatoren voor de stroomvoorziening, klimatiseringsinstallaties en koelinstallaties.

Overige niet nader genoemde geluidbronnen zijn niet relevant voor de geluidbelasting in de omgeving.



## 3 Zonering- en saneringssituatie

### 3.1 Zonering

Tijdens het in 1992 uitgevoerde zoneringonderzoek werden de relevante grondgebonden geluidproducerende activiteiten geïnventariseerd en werd de representatieve bedrijfssituatie vastgelegd. Op basis daarvan werd de geluidbelasting in de omgeving in kaart gebracht [1 en 2].

Uitgangspunt voor de situatie in 1992 was Vliegbasis Gilze-Rijen als "main operating base" (MOB) voor één squadron F-16 gevechtsvliegtuigen en een "collocated operating base" (COB) voor bondgenootschappelijke vliegtuigen. Maatgevend voor de ligging van de 50 dB(A) etmaalwaardencontour was het proefdraaien van F-16 gevechtsvliegtuigen in of voor de shelters in de dag- en avondperiode.

Op 1 juli 1993 is op basis van artikel 59 Wet geluidhinder voor industrieterrein Vliegbasis Gilze-Rijen van rechtswege een zone vastgesteld waarbuiten de geluidbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Het industrieterrein is een inrichting in de zin van artikel 2.4, inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Ontheffing als gevolg van de Wet geluidhinder werd bij Koninklijk Besluit nr. 93.008277 d.d. 12 oktober 1993 verleend en is gerubriceerd als STG. Geheim.

De in 1993 van rechtswege vastgestelde zone omvat het gebied binnen de 50 dB(A) etmaalwaardencontour uit het zoneringonderzoek [1]. De zone ligt binnen de grenzen van de gemeenten Gilze-Rijen en Hulten. Bij de zonevaststelling is een saneringssituatie geconstateerd. De omvang van de saneringssituatie werd in kaart gebracht door een woninginventarisatie. Deze is op 25 maart 1996 uitgevoerd door het Ministerie van Defensie, voorheen de Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen (DGW&T), Directie Brabant. Uit de inventarisatie bleek dat 87 woningen een gevelbelasting hadden van meer dan 55 dB(A). Een en tachtig (81) woningen hadden een geluidbelasting  $55 \text{ dB(A)} < x \leq 60 \text{ dB(A)}$  en zes (6)  $60 \text{ dB(A)} < x \leq 65 \text{ dB(A)}$ .

### 3.2 Saneringssituatie

Na het zoneringonderzoek is de situatie op de Vliegbasis Gilze-Rijen ingrijpend gewijzigd. Bij de zonering [1] was één squadron F-16 vliegtuigen op de basis gestationeerd terwijl tijdens het saneringsonderzoek, uitgevoerd in 1998 [3 en 4], al rekening is gehouden met de situatie in 2002 waarbij twee squadrons gevechtshelikopters en een squadron observatiehelikopters op de vliegbasis gestationeerd zouden worden. Ook bleef er sprake van een functie als reserve basis voor F-16 vliegtuigen en bondgenootschappelijk medegebruik. Na uitvoering van de geluidsanering bleek dat volledig aan de saneringsdoelstelling (alle woningen een etmaalwaarde  $\leq 55 \text{ dB(A)}$ ) werd voldaan.

## 4 Representatieve bedrijfssituatie 2011

### 4.1 Situatie 2011

Was tijdens de uitvoering van fase 2 en 3 van het zoneringonderzoek in 1998 [zie 3 en 4] nog sprake van een opbouwphase, inmiddels is Vliegbasis Gilze-Rijen een volledig ingerichte vliegbasis waar verschillende typen helikopters zijn gestationeerd.

In overleg met de Commandant van de Vliegbasis Gilze-Rijen is de representatieve bedrijfssituatie (RBS) 2011 opgesteld. In bijlage A is een kopie van de brief van de commandant weergegeven waarmee hij bevestigt dat de in dit onderzoek gebruikte representatieve bedrijfssituatie op een juiste wijze is opgenomen. Deze RBS dient als uitgangspunt voor het berekenen van de geluidbelasting rond de vliegbasis. Tabel 4.1 geeft een overzicht van de representatieve bedrijfssituatie.

Tabel 4.1: Overzicht van de relevante geluidbronnen voor de representatieve bedrijfssituatie, situatie 2011, gesitueerd op de Vliegbasis Gilze-Rijen in de dag-, avond- en nachtperiode.

<u>Geluidbron/activiteit</u>	<u>Dagperiode</u>	<u>Avondperiode</u>	<u>Nachtperiode</u>
	7.00-19.00 uur tijd [min]	19.00-23.00 uur tijd [min]	23.00-7.00 uur tijd [min]
<b>Apache proefdraaien 301 platform</b>			
APU	129	95	- <sup>1)</sup>
Idle-idle + APU	10	5	-
Idle-flight (LOW)	10	-	-
Flight-idle (LOW)	10	-	-
Flight-flight + APU	8	-	-
<b>Chinook proefdraaien 298 platform</b>			
APU	10	5	-
Ground Idle	60	10	-
<b>Cougar proefdraaien 300 platform:</b>			
Idle	20	-	-
<b>Alouette proefdraaien 300 platform:</b>			
Vol vermogen	20	-	-
<b>NH-90 proefdraaien 300 platform:</b>			
APU	90	-	-
Idle-Idle + APU	20	-	-
Flight-Flight + APU	20	-	-
<b>Apache proefdraaien: <sup>2)</sup></b>			
1. platform fasehangaar 342-A			
a APU	180	-	-
2. Visitors/Redskin platform			
a APU	120	-	-
b Idle-idle + APU	90	-	-
c Flight-flight + APU	50	-	-
<b>Chinook proefdraaien: <sup>2)</sup></b>			
1. platform fasehangaar 342-A			
a APU	360	-	-
2. platform fasehangaar 342-B/C			
a APU	360	-	-

<u>Geluidbron/activiteit</u>	<u>Dagperiode</u>	<u>Avondperiode</u>	<u>Nachtperiode</u>
	7.00-19.00 uur tijd [min]	19.00-23.00 uur tijd [min]	23.00-7.00 uur tijd [min]
b Idle 2 motoren	15	-	-
c Flight 2 motoren	60	-	-
<b>3. Visitors platform</b>			
a APU	10	-	-
b Ground idle	60	-	-
<b>Cougar proefdraaien: <sup>2)</sup></b>			
<b>1. Platform fasehangaar 342-B/C</b>			
a Idle 1 motor	15	-	-
b Idle 2 motoren	30	-	-
c 100% geen torque	70	-	-
d 100% light on wheels	15	-	-
<b>2. Visitors platform</b>			
a 100% geen torque	75	-	-
b 100% light on wheels	25	-	-
<b>NH-90 proefdraaien: <sup>2)</sup></b>			
<b>1. Platform fasehangaar 342-B/C</b>			
a APU	60	-	-
b Idle 2 motoren	60	-	-
c Flight 2 motoren	120	-	-
<b>2. Visitors platform</b>			
a APU	60	-	-
b Idle 2 motoren	60	-	-
c Flight 2 motoren	120	-	-
<b>Proefdraaien bezoekende F-16:</b>			
<i>in shelter 513,515,517 en 519 <sup>3)</sup></i>			
Idle	20	-	-
73%	1	-	-
77%	1	-	-
80%	0,2	-	-
<i>Supply bij de shelters;</i>			
Airco	480	-	-
JAS aggregaat	60	-	-
DA-1000	120	-	-
<b>JAS t.b.v. X-servicing Redskin/Visitors plf.</b>	15	5	-
<b>Proefdraaien historische vliegclub</b>			
<b>Harvard AT-16:</b>			
<b>1. platform bij geb. 400</b>			
a Stationair 700 rpm.	30	-	-
b Vol vermogen 2100 rpm.	17 sec.	-	-
<b>Of <sup>4)</sup></b>			
<i>platform bij geb. 408</i>			
a Stationair 700 rpm.	30	-	-
b Vol vermogen 2100 rpm.	2,5	-	-
<b>2. kompasswing op KS platform <sup>5)</sup></b>			
a Stationair 700 rpm.	10	-	-
<b>Zweefvliegclub</b>			

<u>Geluidbron/activiteit</u>	<u>Dagperiode</u>	<u>Avondperiode</u>	<u>Nachtperiode</u>
	7.00-19.00 uur tijd [min]	19.00-23.00 uur tijd [min]	23.00-7.00 uur tijd [min]
Lier (200kW)	105	45	-
Modelvliegclub	600	45	-
<b>Airco installaties</b>			
Bunker 500	720	240	480
Bunker 501	720	240	480
Bunker 502	720	240	480
Hondenkennel <sup>6)</sup>	230	17	82
<b>Noodstroom aggregaat</b>			
DA1000 (5 stuks) <sup>7)</sup>	720	240	480
Intern transport <sup>8)</sup>	720	240	60
<b>Baanveger</b>	85	-	-

- 1) Geen geluidproducerende activiteiten in de betreffende periode.
- 2) Per dagperiode wordt proefgedraaid door de Apache of de Cougar of de Chinook of de NH-90 op het platform bij de fasehangaar of op het Redskin/Visitors platform. Zie het overzicht in tabel 4.2.
- 3) De opgegeven tijden omvatten de totale proefdraaitijd per bedrijfssituatie van een volledig uitgevoerde "standaard" proefdraaibeurt. In de dagperiode worden maximaal 4 proefdraaibeurten uitgevoerd, 1 in shelter 513 en 1 in shelter 515 en 1 in shelter 517 en 1 in shelter 519.
- 4) Er wordt of op het platform bij gebouw 400 of op het platform bij gebouw 408 proef gedraaid.
- 5) Kompasswing gebeurt per vliegtuig elke 2 jaar. Betekent 8 vliegtuigen a 10min per jaar. Op het platform vlakbij de verkeerstoren, gebouw 225.
- 6) Aangenomen is dat er 35 honden in de kennel aanwezig zijn. Aangegeven zijn de tijden dat de honden blaffen. Voor elke periode is de extra correctiefactor van 5 dB(A) meegenomen.
- 7) Bij uitval van netspanning en oefeningen staan maximaal 5 stuks DA1000 aggregaten verspreid over de vliegbasis opgesteld. Minimale afstand tot de terreingrens is 250m.
- 8) Interne voertuigbewegingen zijn de bewegingen van verschillende voertuigcategorieën verspreid over de vliegbasis. Hoofdzakelijk zijn dit personenwagens (ca. 700) die iedere werkdag vanaf de hoofdepoort naar het gebouwencomplex in het oosten van de basis rijden. In verband met bevoorrading van de vliegtuigen rijden vrachtwagens van het gebouwencomplex naar de vliegtuigen en vice versa. Over het algemeen rijden weinig voertuigen langs de terreingrens van de vliegbasis. Tussen 23:00- 00:00 uur 's avonds rijden 40 voertuigen van het 301 sq. naar de poort. De interne voertuigbewegingen zijn niet in de berekeningen opgenomen omdat de bijdrage op de langtijdgemiddelde geluidniveaus te verwaarlozen is.

Voor de berekening van de geluidbelasting geldt dat alle geluidbronnen, zoals genoemd in de RBS tegelijkertijd in gebruik kunnen zijn met de bedrijfstijden per periode zoals genoemd in tabel 4.1.

Uitzondering hierop is het proefdraaien van de helikopters na onderhoudswerkzaamheden bij de fasehangaar. Hiervoor geldt dat in de dagperiode of met de Chinook of met de Cougar of met de Apache of met de NH-90 wordt proefgedraaid. De Chinook, NH-90 en de Cougar draaien proef op het platform tussen de fasehangaar 342-B, 342-C en gebouw 350 of op het Redskin/Visitors platform. Soms draait de Chinook ook APU op het 342-A platform. Voor de Apache geldt eveneens dat afhankelijk van de benodigde draaitijd gekozen wordt voor proefdraaien op het platform 342-A of het Redskin/Visitors platform. Tabel 4.2 geeft voor de helikopters de 9 verschillende mogelijkheden weer voor het proefdraaien in een dagperiode op de verschillende locaties.

Tabel 4.2 Overzicht van de 9 proefdraaimogelijkheden voor het proefdraaien van de Apache, Chinook, NH-90, Alouette en Cougar op de squadron platforms, bij de fasehangaar of het Redskin/Visitors platform in een dagperiode.

Mogelijkheid →		1	2	3	4 <sup>2)</sup>	5	6	7	8	9
<b>Locaties</b>										
Apache	301 plf.	1)								
Chinook	298 plf.									
Cougar	300 plf.									
Alouette	300 plf.									
NH-90	300 plf.									
Rest bronnen	-									
Apache	342-A plf.									
	Visitors plf.									
Chinook	342-A plf.									
	342-B/C plf.									
	Visitors plf.									
Cougar	342-B/C plf.									
	Visitors plf.									
NH-90	342-B/C plf.									
	Visitors plf.									

- 1 De groene vakjes geven per mogelijkheid aan welke helikopters waar kunnen proefdraaien in een dagperiode.
- 2 Mogelijkheid 4 geeft aan dat in één dagperiode (7.00 – 19.00 uur) een proefdraaibeurt uitgevoerd kan worden van een Apache en een Chinook en een Cougar en een Alouette en een NH-90 op de respectievelijke platforms 301, 298 en 300 volgens de RBS in tabel 4.1. Tevens kan dan in dezelfde dagperiode 1 helikoptertype proefdraaien op een platform bij de fasehangaar of op het Visitors/Redskin platform volgens de RBS in tabel 4.1.

#### 4.2 Wijzigingen t.o.v. saneringssituatie 1998

Ten opzichte van de saneringssituatie zoals weergegeven in [3] en [4] zijn de volgende activiteiten op de vliegbasis gewijzigd:

- De Bölkow helikopters zijn uitgefaseerd. Proefdraaien met deze helikopter op de twee meest zuidoostelijk gelegen opstelplaatsen van het 299-platform vindt niet meer plaats.
- De opstellocatie van de Apache helikopters is verplaatst naar het oosten van de vliegbasis, het 301 squadron platform. Het proefdraaien na dagelijkse onderhoudswerkzaamheden gebeurt op het squadron platform. Het proefdraaien van de Apache helikopters op het voormalige Cargo-platform vindt niet meer plaats.
- Ten behoeve van de stationering van de Chinook en Cougar helikopters (squadron 298 en 300) van het Commando Luchtstrijdkrachten werden op twee locaties op de vliegbasis hangaars en platforms aangelegd. Proefdraaien na dagelijkse onderhoudswerkzaamheden vindt op deze squadron platforms plaats.
- Voor preventieve en correctieve onderhoudswerkzaamheden is de fasehangaar gebouwd met de daarbij gelegen platforms. De helikoptersystemen worden getest met draaiende motoren op het betreffende platform.

- In 2007 heeft de Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht opnieuw een overzicht gemaakt van de bedrijfssituatie van het technisch proefdraaien van de verschillende type vliegtuigen. Hieruit blijkt dat in 2006 26 vliegtuigen in totaal 368 minuten op laag vermogen hebben proefgedraaid en 225 seconden op maximaal vermogen. Het toestel dat het vaakst werd proefgedraaid was de Harvard AT-16ND. Proefdraaien vindt plaats op het platform bij gebouw 400 of op het platform bij gebouw 408. De Piper PA-18-135, die bij het zonerings- en saneringsonderzoek als representatief werd beschouwd, is hiermee komen te vervallen. De representatieve bedrijfsduur van het op laag vermogen proefdraaien is verhoogd van 2 naar 30 minuten.
- Het gebruik van de lier van de zweefvliegclub is aan de representatieve bedrijfssituatie van de vliegbasis toegevoegd. Afhankelijk van de meteorologische omstandigheden wordt de lier op de grasstrip neergezet en worden de zweefvliegtuigen de lucht in getrokken. De lier levert gedurende 3 minuten een mechanisch vermogen van ongeveer 200 kW. Op jaarbasis worden er ongeveer 3000 vliegtuigen de lucht in getrokken. In de dagperiode worden maximaal 35 vliegtuigen omhoog getrokken en in de avondperiode maximaal 15.
- De modelvliegclub maakt gebruik van platforms 638 en 639. Ook deze activiteit is aan de representatieve bedrijfssituatie toegevoegd. Vanaf de locaties worden modelvliegtuigjes opgelaten en vervolgens radiografisch bestuurd. Vanaf het besturingspunt mag met deze vliegtuigjes in een straal van ongeveer 250 meter en een hoogte van maximaal 100 meter gevlogen worden. Gedurende de dagperiode worden ongeveer 40 vliegbewegingen van ieder 15 minuten uitgevoerd. In de avondperiode worden 5 vluchten van 15 minuten uitgevoerd.
- Regelmatig wordt de start- en landingsbaan geveegd door een veegmachine. Deze activiteit is aan de bedrijfssituatie toegevoegd. De gehele baan vegen duurt ongeveer 85 minuten en wordt in de dagperiode uitgevoerd.
- Bij de bepaling van het langtijdgemiddelde geluidniveau ten gevolge van de hondenkennel is voor elke periode de correctiefactor van 5 dB(A) meegenomen.

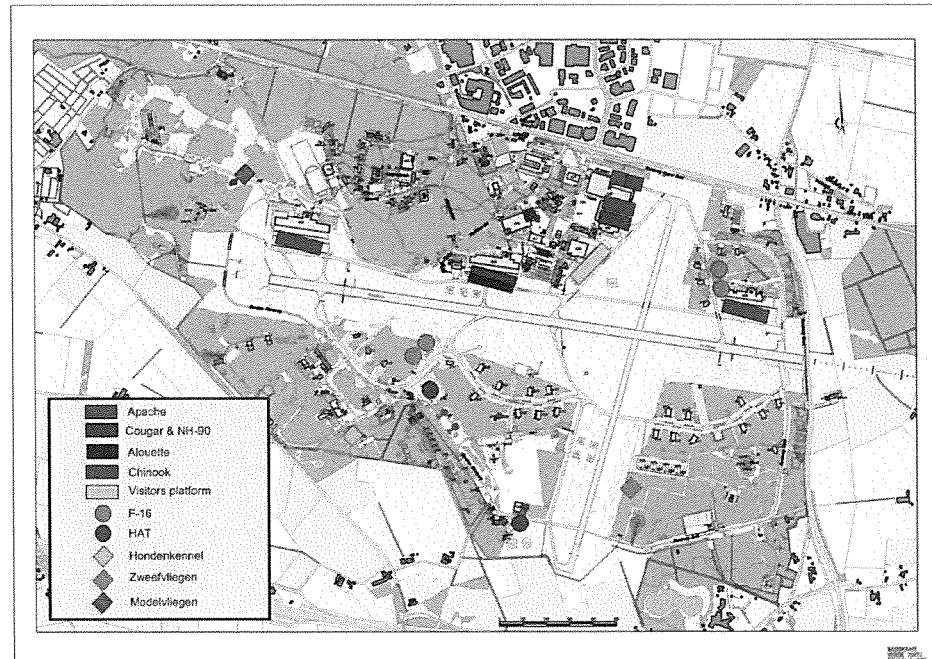
## 5 Geluidbelasting situatie 2011

### 5.1 Inleiding

Voor het berekenen van de langtijdgemiddelde geluidbelasting op de gevels van de woningen in de directe nabijheid van de vliegbasis Gilze-Rijen is gebruik gemaakt van het rekenprogramma ILC van TNO. Dit programma rekent volgens de methode II.8 uit de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai [5].

### 5.2 Modelling

De benodigde geografische gegevens voor de modellering van afscherpende objecten, bodemgebieden en geluidbronnen, zijn ontleend aan kaarten die door verschillende diensten van het Commando Luchtmacht voor dit onderzoek ter beschikking zijn gesteld. Figuur 5.1 geeft een overzicht van de locaties van de immissierelevante geluidbronnen.



Figuur 5.1: Overzicht van de locaties van de immissierelevante geluidbronnen op de Vliegbasis Gilze-Rijen.

#### 5.2.1 Bodemgebieden

Akoestisch relevante harde bodemgebieden op de vliegbasis zijn de platforms waarop de helikopters tijdens het proefdraaien staan opgesteld. Het overige terrein van de vliegbasis en het gebied buiten de terreingrens bestaat voornamelijk uit landbouwgrond en is als absorberend (akoestisch zacht) in het rekenmodel ingevoerd.

### 5.2.2 *Afscherpende objecten*

Vanwege het voornamelijk open agrarische karakter van de gebieden buiten de terreingrens zijn daar geen objecten als relevant afschermend in het rekenmodel ingevoerd. Op het terrein van de vliegbasis zelf zijn de hangaars als reflecterend afscherpende objecten ingevoerd met een reflectiecoëfficiënt van 0,8.

### 5.2.3 *Ontvangerpunten*

De berekeningen van de langtijdgemiddelde geluidbelasting zijn uitgevoerd op 16 rekenpunten rondom de vliegbasis. Hierbij is uitgegaan van een gestandaardiseerde ontvangerhoogte van 5 meter. Indien er sprake is van een rekenpunt dat voor de gevel van een woning ligt dan is er alleen gerekend voor invallend geluid. Reflecties tegen de nabij gelegen woongevels zijn buiten beschouwing gelaten.

## 5.3 **Geluidbronnen**

In het kader van dit akoestische onderzoek zijn geen geluidmetingen aan geluidbronnen verricht. Als immissierelevante bronsterktes zijn gegevens uit verschillende, in het verleden uitgevoerde onderzoeken gebruikt, zie "Bronsterkte rapport geluidbronnen vliegbases Koninklijke Luchtmacht" [6] en "Bronsterkte rapport Koninklijke Landmacht" [7]. Het geluidvermogen van een vliegend modelvliegtuig is overgenomen uit [8].

Alle immissierelevante geluidbronnen op de vliegbasis zijn gemodelleerd als puntbronnen.

Voor de Apache helikopters geldt dat bij het proefdraaien een vaste opstelrichting op het platform wordt gebruikt. Bij de berekeningen wordt uitgegaan van een richtingsafhankelijke geluiduitstraling.

Voor de Chinook, Cougar, NH-90 en de Alouette helikopters geldt dat de opstelrichting van dag tot dag kan veranderen. De opstelrichting is o.a. afhankelijk van de heersende windrichting. Omdat alle opstelrichtingen kunnen voorkomen is bij de berekeningen uitgegaan van een worst case scenario. Dit betekent dat het hoogste geluidvermogen, dat in een bepaalde richting wordt uitgestraald, als geluidvermogen van de in alle richtingen even sterk uitstralende puntbron in het rekenmodel is ingevoerd.

De geluiduitstraling van een proefdraaiende F-16 in een shelter kent een sterke richtingsafhankelijkheid. Omdat de shelter een vaste oriëntatie heeft en het gevechtsvliegtuig altijd op een zelfde wijze in de shelter staat opgesteld is deze geluidbron als een richtingsafhankelijk uitstralende geluidbron in het rekenmodel is ingevoerd.

De overige bronnen zijn gemodelleerd als puntbronnen die het geluid in alle richtingen even sterk uitstralen.

Tabel 5.1 geeft een overzicht van de A-gewogen immissierelevante bronsterkte per geluidbron waarmee gerekend is.



Tabel 5.1: Overzicht van de, bij de berekeningen gehanteerde A-gewogen immisierelevante bronsterktes per geluidbron.

<u>Geluidbron/activiteit</u>	<u>Bronsterkte in dB(A) re. 1 pW</u>
<b>Apache, motorinstellingen:</b>	
APU	108-123 <sup>1)</sup>
Idle-idle + APU	122-128 <sup>1)</sup>
Idle-flight (LOW)	129-135 <sup>1)</sup>
Flight-idle (LOW)	129-135 <sup>1)</sup>
Flight-flight + APU	129-133 <sup>1)</sup>
<b>Chinook, motorinstellingen:</b>	
APU	Maximaal <sup>2)</sup> 120
Ground Idle 2 motoren	Maximaal 129
Flight 2 motoren	Maximaal 135
<b>Cougar, motorinstellingen:</b>	
Idle 2 motoren	Maximaal 131
100% geen torque	Maximaal 131
100% LOW	Maximaal 135
<b>NH-90, motorinstellingen:</b>	
APU	Maximaal 125
Idle-Idle + APU	Maximaal 129
Flight – Flight + APU	Maximaal 135
<b>Alouette, motorinstelling:</b>	
Vol vermogen	Maximaal 134
<b>F-16, motorinstellingen<sup>3)</sup>:</b>	
Idle	122-146 <sup>1)</sup>
73%	123-141 <sup>1)</sup>
77%	129-140 <sup>1)</sup>
80%	143-147 <sup>1)</sup>
<i>Supply bij de shelters;</i>	
Airco	101
JAS aggregaat	119
DA-1000	104
<b>JAS t.b.v. X-servicing</b>	119
<b>Harvard AT-16, motorinstellingen;</b>	
Stationair 700 rpm.	Maximaal 105
Vol vermogen	Maximaal 149
<b>Zweefvliegclub</b>	
Lier (200kW)	109
<b>Modelvliegclub</b>	
	107
<b>Airco installaties</b>	
Bunker 500	101
Bunker 501	101
Bunker 502	101
Hondenkennel (35 honden)	110
Noodstroom aggregaat;DA1000 (5 stuks)	104
Baanvegen <sup>4)</sup>	102

1) Immissierelevante bronsterkte afhankelijk van de uitstraalrichting.

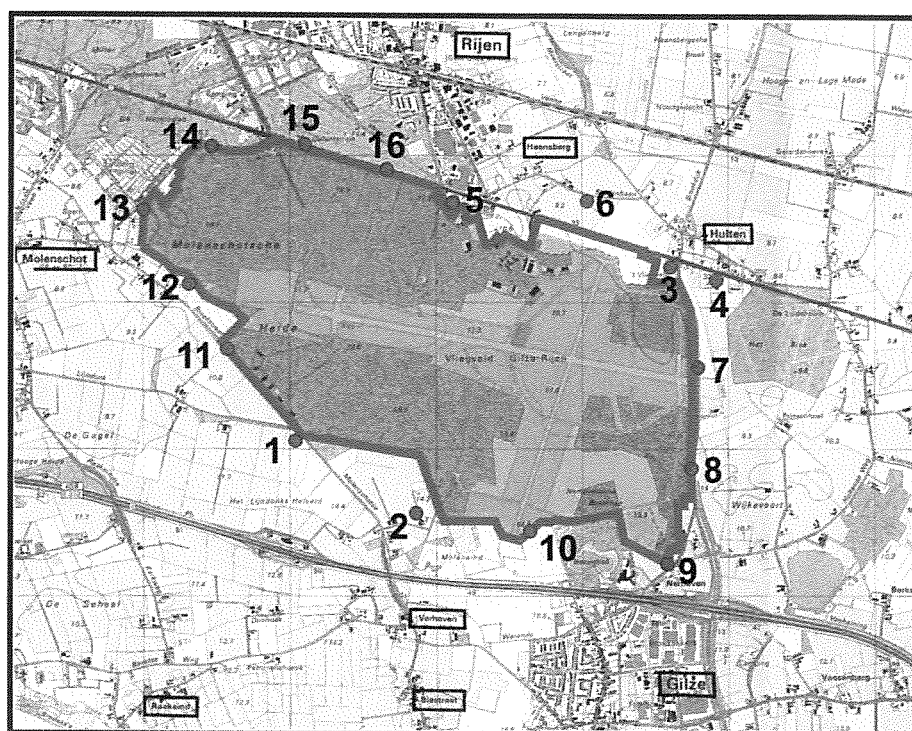
2) Uitstraalrichting met de hoogste bronsterkte als bronsterkte in het rekenmodel aangenomen (worst case scenario).

3) Proefdraaien F16 in de shelters 513,515,517 en 519.

4) Bronsterkte van baanvegen over een lengte van 500 meter van de baan.

## 5.4 Berekeningresultaten op relevante ontvangerpunten

Op basis van de voornoemde representatieve bedrijfssituatie is op zestien ontvangerpunten het langtijdgemiddelde geluidniveau in de dag, avond en nachtperiode berekend. Dit zijn dezelfde punten als in [3], aangevuld met negen op de terreingrens gelegen punten. Figuur 5.2 geeft een overzicht van de locaties van de rekenpunten.



Figuur 5.2: Overzicht van de 16 rekenpunten rond de Vliegbasis Gilze-Rijen.

### 5.4.1 Dagperiode

De resultaten van de berekende langtijdgemiddelde geluidniveaus in dB(A) ( $L_{A,LT}$ ) ten gevolge van de geluidbronnen op de Vliegbasis Gilze-Rijen in de dagperiode op de 16 relevante rekenpunten worden weergegeven in tabel 5.2.

Bij het bepalen van de langtijdgemiddelde geluidbelasting in de dagperiode is de volgende methode gehanteerd:

1. Allereerst zijn de langtijdgemiddelde geluidniveaus berekend ten gevolge van het proefdraaien van de helikopters van het 298, 300 en 301 squadron. Hierbij zijn de langtijdgemiddelde geluidniveaus van de overige bronnen opgeteld, zie kolom 2 in tabel 5.2. De overige bronnen zijn alle bronnen zoals genoemd in de Representatieve Bedrijfssituatie tabel exclusief het proefdraaien van de helikopters op de platforms, bij de fasehangaar en het Visitors/Redskin platform.
2. Vervolgens zijn de afzonderlijke langtijdgemiddelde geluidniveaus berekend ten gevolge van het proefdraaien van de Chinook, de Cougar, de NH-90 en de Apache op het platform bij de fasehangaar of het Visitors/Redskin platform. Daarna zijn de langtijdgemiddelde geluidniveaus uit kolom 2 (proefdraaien helikopters op platform 298,

- 300 en 301 en de overige bronnen) opgeteld bij de afzonderlijk berekende langtijdgemiddelde niveaus per proefdraaibeurt van iedere helikopter op een platform, zie kolommen 3 t/m 11 in tabel 5.2.
3. Het langtijdgemiddelde geluidniveau in dB(A) gedurende de dagperiode (LAr,LT dagperiode) is het maximaal berekende langtijdgemiddelde geluidniveau van het gelijktijdig proefdraaien van helikopters op de platforms 298, 300 en 302, het in bedrijf zijn van de overige bronnen en daarbij opgeteld het maximale geluidniveau van het proefdraaien van één helikopter type op het platform bij de fasehangaar of op het Visitors/Redskin platform. De geluidbelasting (langtijdgemiddelde) in dB(A) gedurende de dagperiode wordt weergegeven in de laatste kolom (12) van tabel 5.2, "Langtijdgemiddelde Geluidniveau Dagperiode".

Tabel 5.2: Berekende langtijdgemiddelde geluidniveaus in de dagperiode ( $L_{A,LT}$ ) t.g.v. geluidbronnen op de Vliegbasis Gilze-Rijen op 16 relevante rekenpunten rond de vliegbasis.

Rekenpunt	2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		
	Proefdraaie n plf. 298, 300, 301 + overige bronnen	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n Cougar fase. 342 B/C	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n Chinook fase. 342 A	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n Apache fase. 342 A	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n Chinook fase. 342 B/C	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n Apache fase. 342 A	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n NH-90 fase. 342 B/C	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n Cougar Visitors plf.	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n Chinook Visitors plf.	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n Apache Visitors plf.	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Kolom 2 + Proefdraaie n NH-90 Visitors plf.	$L_{A,LT}$ [dB(A)]	Langtijd-gemiddelde Geluidniveau Dagperiode
1	47.6	47.7	47.6	47.6	47.6	47.6	47.7	47.7	47.6	47.6	47.7	47.7	47.6	48.1	47.6	47.6	47.6	47.9	47.9	48.0	48.0	48.1	48.1
2	48.4	48.9	48.6	48.4	48.4	48.4	48.9	48.9	48.4	48.4	48.4	48.9	48.9	49.1	48.4	48.4	48.4	48.7	48.7	48.9	48.9	49.1	49.1
3	45.6	52.9	50.1	47.5	47.9	47.9	52.7	52.7	46.1	46.1	52.7	52.7	52.7	52.7	46.1	46.1	46.1	50.2	50.2	52.3	52.3	52.9	52.9
4	42.7	49.8	46.9	44.2	44.5	44.5	49.5	49.5	43.1	43.1	49.3	49.5	49.5	49.3	43.1	43.1	43.1	46.8	46.8	49.4	49.4	49.8	49.8
5	46.6	47.4	47.1	46.7	46.7	46.7	47.5	47.5	46.6	46.6	46.9	47.5	47.5	46.9	46.6	46.6	46.6	46.7	46.7	47.0	47.0	47.5	47.5
6	44.5	54.4	53.6	52.5	53.6	53.6	46.7	46.7	45.4	45.4	53.9	46.7	46.7	53.9	45.4	45.4	45.4	51.6	51.6	53.4	53.4	54.4	54.4
7	56.7	57.4	57.0	56.7	56.7	56.7	57.3	57.3	57.2	57.2	57.2	57.3	57.3	57.2	56.7	56.7	56.7	56.9	56.9	57.1	57.1	57.4	57.4
8	44.5	47.8	45.8	44.5	44.5	44.5	47.4	47.4	46.6	46.6	46.6	47.4	47.4	46.6	44.5	44.5	44.5	45.8	45.8	46.0	46.0	47.8	47.8
9	39.5	43.4	41.3	39.5	39.5	39.5	43	43	39.6	39.6	42.3	43	43	42.3	39.6	39.6	39.6	41.3	41.3	41.5	41.5	43.4	43.4
10	44.8	46.3	44.7	44.6	44.8	44.8	46.2	46.2	44.8	44.8	47.3	46.2	46.2	47.3	44.8	44.8	44.8	45.6	45.6	46.5	46.5	47.3	47.3
11	44.6	44.7	44.7	44.6	44.6	44.6	44.7	44.7	44.6	44.6	45.3	44.7	44.7	45.3	44.6	44.6	44.6	44.9	44.9	45.1	45.1	45.3	45.3
12	42.0	42.2	42.0	42.0	42.0	42.0	42.2	42.2	42.0	42.0	43.1	42.2	42.2	43.1	42.0	42.0	42.0	42.4	42.4	42.9	42.9	43.1	43.1
13	36.8	36.9	36.9	36.8	36.8	36.8	36.9	36.9	36.8	36.8	38.0	36.9	36.9	38.0	36.8	36.8	36.8	37.3	37.3	37.8	37.8	38	38
14	37.7	37.9	37.9	37.8	37.8	37.8	37.9	37.9	37.8	37.8	38.2	37.9	37.9	38.2	37.8	37.8	37.8	37.8	37.8	38.2	38.2	38.2	38.2
15	39.8	40.1	40.0	39.9	39.9	39.9	40.1	40.1	39.9	39.9	40.0	40.1	40.1	40.0	39.8	39.8	39.8	39.9	39.9	40.0	40.0	40.1	40.1
16	43.3	43.7	43.6	43.3	43.3	43.3	43.8	43.8	43.3	43.3	43.5	43.8	43.8	43.5	43.3	43.3	43.3	43.3	43.3	43.5	43.5	43.8	43.8

#### 5.4.2 Avondperiode en nachtperiode

De resultaten van de berekende langtijdgemiddelde geluidniveaus in dB(A) ( $L_{Ar,LT}$ ) ten gevolge van de geluidbronnen op de Vliegbasis Gilze-Rijen in de avond en nachtperiode op de 16 relevante rekenpunten worden weergegeven in tabel 5.3.

Tabel 5.3 Overzicht van de berekende langtijdgemiddelde geluidniveaus ( $L_{Ar,LT}$ ) in de avond en nachtperiode t.g.v. geluidbronnen op de Vliegbasis Gilze-Rijen op 16 relevante rekenpunten rond de vliegbasis.

Rekenpunt	Langtijdgemiddelde Geluidniveau Avondperiode	Langtijdgemiddelde Geluidniveau Nachtperiode
	$L_{Ar,LT} + 5$ [dB(A)]	$L_{Ar,LT} + 10$ [dB(A)]
1	42.6	45.8
2	41.5	44.9
3	44.3	48.6
4	40.7	45.0
5	39.1	43.3
6	44.9	49.8
7	58.9	43.6
8	44.0	35.1
9	37.9	31.6
10	41.7	39.4
11	42.3	42.4
12	40.9	35.9
13	33.4	31.0
14	33.2	32.4
15	37.1	38.6
16	38.8	43.0

#### 5.5 Etmaalwaarden rekenpunten 2011

Na het bepalen van de langtijdgemiddelde geluidniveaus in de dag-, avond en nachtperiode is de etmaalwaarde ( $L_{etmaal}$  (dB(A))) bepaald op 16 rekenpunten. Tabel 5.4 geeft een overzicht van de langtijdgemiddelde geluidniveaus per periode en de etmaalwaarde in dB(A) per rekenpunt.

Tabel 5.4: Overzicht van de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus in de dag, avond en nacht periode en de etmaalwaarden in dB(A) op de 16 rekenpunten .

Rekenpunt	Langtijdgemiddelde geluidniveau in dB(A)			Etmaalwaarde $L_{etmaal}$ [dB(A)]
	Dagperiode $L_{Af,LT}$ [dB(A)]	Avondperiode $L_{Af,LT} + 5$ [dB(A)]	Nachtperiode $L_{Af,LT} + 10$ [dB(A)]	
1	48.1	42.6	45.8	48.1 D <sup>1)</sup>
2	49.1	41.5	44.9	49.1 D
3	52.9	44.3	48.6	52.9 D
4	49.8	40.7	45.0	49.8 D
5	47.5	39.1	43.3	47.5 D
6	54.4	44.9	49.8	54.4 D
7	57.4	58.9	43.6	58.9 A
8	47.8	44.0	35.1	47.8 D
9	43.4	37.9	31.6	43.4 D
10	47.3	41.7	39.4	47.3 D
11	45.3	42.3	42.4	45.3 D
12	43.1	40.9	35.9	43.1 D
13	38.0	33.4	31.0	38.0 D
14	38.2	33.2	32.4	38.2 D
15	40.1	37.1	38.6	40.1 D
16	43.8	38.8	43.0	43.8 D

1) **D** : De dagperiode is etmaalwaarde bepalend; **A** : De avondperiode is etmaalwaarde bepalend.

Uit de tabel blijkt dat de etmaalwaarde ( $L_{etmaal}$  (dB(A))) op de rekenpunten bepaald wordt door de langtijdgemiddelde geluidniveaus in de dagperiode. Uitzondering hierop is het rekenpunt 7 op de terreingrens ten oosten van het 301 squadron platform. Hier wordt de etmaalwaarde bepaald door het APU draaien in de avondperiode van een Apache helikopter op het squadron platform voor de hangaars.

## 5.6 Vergelijking etmaalwaarde saneringssituatie 1998 en situatie 2011

In tabel 5.5 zijn per rekenpunt de etmaalwaarde van de situatie na uitvoering van de geluidsanering in 1998 vergeleken met de etmaalwaarden op basis van de bedrijfssituatie 2011. De in de tabel opgenomen etmaalwaarden uit 1998 op de rekenpunten 1 t/m 7 zijn overgenomen uit de tabellen in [3 en 4].

Op de punten 8 t/m 16 zijn de etmaalwaarde afgelezen van de kaart 1 uit [3 en 4]. Deze punten liggen op de terreingrens en de etmaalwaarde bedraagt 55 dB(A).

Tabel 5.5 Overzicht van de etmaalwaarde ( $L_{etmaal}$ ) in dB(A) van de saneringssituatie en de situatie 2011 op de 16 rekenpunten.

Rekenpunt	Etmaalwaarde saneringssituatie 1998	Etmaalwaarde situatie 2011
	$L_{etmaal}$ [dB(A)]	$L_{etmaal}$ [dB(A)]
1	50	48
2	49	49
3	53	53
4	51	50
5	48	48
6	54	54
7	59	59
8 – 16 Terreingrens	55	≤ 55

Uit tabel 5.5 blijkt dat op alle rekenpunten de etmaalwaarde ten gevolge van RBS situatie 2011 lager dan of gelijk is aan de etmaalwaarde ten tijde van de sanering in 1998. Hierdoor geldt tevens dat er in de omgeving van de vliegbasis geen woningen zijn met een etmaalwaarde > 55 dB(A) ten gevolge van de grondgebonden activiteiten op de Vliegbasis Gilze-Rijen.

## 6 Inrichtingsgebonden verkeer

De uitvoering van het onderzoek naar de geluidbelasting ten gevolge van verkeersbewegingen van inrichtingsgebonden verkeer van en naar de Vliegbasis Gilze-Rijen, voor zover deze buiten de terreingrenzen plaatsvinden, is gebaseerd op de methodiek die het Ministerie van VROM heeft aangegeven in de circulaire "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting: Beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer" uit 1996. Volgens deze circulaire moet de genoemde geluidbelasting als gevolg van de aan de inrichting toe te rekenen verkeersbewegingen buiten het terrein van de inrichting afzonderlijk worden beoordeeld. Afzonderlijk wil zeggen dat de bijdrage los staat van de geluidbelasting als gevolg van activiteiten binnen het terrein van de inrichting en los van de geluidbelasting van het overige wegverkeer. Voor de beoordeling is alleen de etmaalwaarde van het langtijdgemiddelde geluidniveau in de dag, avond- en nachtperiode relevant. Aan kortstondige verhogingen van het geluidniveau (piekgeluiden) worden geen eisen gesteld. Als voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting ten gevolge van het inrichtingsgebonden wegverkeer adviseert de Minister een etmaalwaarde van 50 dB(A), waarbij een ontheffing tot een waarde van 65 dB(A) verleend kan worden.

Een belangrijk punt in bovengenoemde circulaire is de 'akoestische herkenbaarheid' van het inrichtingsgebonden wegverkeer van en naar de inrichting ten opzichte van het overige wegverkeer. De circulaire noemt dit begrip als voorwaarde om het door passerend verkeer veroorzaakte geluid te kunnen beschouwen als 'indirecte hinder' van de inrichting, maar geeft geen duidelijke omschrijving van het begrip ten behoeve van toepassing in de praktijk. TNO interpreteert 'akoestische herkenbaarheid' als volgt: het geluid van wegverkeer moet aan de inrichting worden toegerekend zodra een waarnemer ter plaatse van een geluidgevoelig object op het gehoor kan bepalen of het verkeer van of naar de betreffende inrichting rijdt.

Het inrichtingsgebonden wegverkeer kan bij drie verschillende poorten toegang tot het terrein van de Vliegbasis Gilze-Rijen krijgen n.l. via:

- de Hoofdpoort;
- de Vijf Eikenpoort;
- de Bavelsepoort.

Ingenieursbureau van Kleef B.V. heeft op 14 april 2005 ter plaatse van de drie poorten een verkeerstelling uitgevoerd [9]. Tevens wordt er in dit onderzoek van uitgegaan dat het aantal personeelsleden op de basis t.o.v. 2005 zal verdubbelen. In dit onderzoek is er daarom van uitgegaan dat het aantal verkeersbewegingen per poort verdubbelt ten opzichte van de tellingen in 2005.

De berekening van de etmaalwaarde van het langtijdgemiddelde geluidniveau ten gevolge van de indirecte hinder bij de dichtst bij de poort gelegen woning is uitgevoerd volgens rekenmethode II.8 uit [5].



## 6.1 Hoofdpoot

De hoofdpoot bevindt zich in het noorden van de vliegbasis aan de N282 tegenover de Julianastraat in de gemeente Rijen. Deze poort is 24 uur per dag open voor verkeer. Op het kruispunt voor de poort staat een verkeersregelinstantie en zijn er opstelstroken om naar de poort te rijden. Aan de oostkant van de korte toegangsweg bevindt zich 1 woning. zie figuur 6.1. Het verkeer dat op deze toegangsweg rijdt kan bij die woning herkenbaar worden waargenomen als verkeer dat van en naar de hoofdpoot rijdt. Van het verkeer, dat op de N282 of voor de stoplichten stilstaat, kan niet worden waargenomen of dit verkeer de hoofdpoot als bestemming heeft en wordt niet als indirecte hinder beschouwd.



Figuur 6.1: Overzicht van de verkeerssituatie rondom de Hoofdpoot van de Vliegbasis Gilze-Rijen en de woning aan de toegangsweg naar de Hoofdpoot.

Bij de berekening van de langtijdgemiddelde geluidbelasting is uitgegaan van het in tabel 6.1 gegeven aantal voertuigbewegingen.

Tabel 6.1: Overzicht van het aantal voertuigbewegingen op de toegangsweg naar de Hoofdpoot van de vliegbasis in de dag, avond en nachtperiode.

Type voertuig	Aantal voertuigbewegingen per periode <sup>1)</sup>			
	Snelheid [km/uur]	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
Personenauto's	50	1640	160	40
MB jeep	30	20	8	4
Middelzware voertuigen	30	20	8	4
Zware voertuigen	30	60	8	4

1) In- en uitgaande voertuigbewegingen.

Aangenomen is dat de personenauto's met een gemiddelde snelheid van 50 km/uur en de militaire voertuigen met een gemiddelde snelheid van 30 km/uur over de toegangsweg naar de hoofdpoot rijden. De toegangsweg heeft vanaf de N282 een lengte van ongeveer 40 meter. De afstand van de woning tot aan het midden van de toegangsweg bedraagt ca. 35 meter. De toegangsweg is in het rekenmodel als akoestisch hard ingevoerd, het overige deel van het bodemgebied als akoestisch absorberend. De hoogte van het rekenpunt bedraagt 5 meter. Het berekende

langtijdgemiddelde geluidniveau op de gevel van de woning ten gevolge van het aan de vliegbasis toe te kennen bestemmingsverkeer wordt in tabel 6.2 gegeven.

Tabel 6.2: Berekende langtijdgemiddelde geluidbelasting op de gevel van de woning aan de toegangsweg naar de Hoofdpoot ten gevolge van het inrichtingsverkeer naar de Hoofdpoot van de Vliegbasis Gilze-Rijen.

Ontvangerpunt	Langtijdgemiddelde Geluidsniveau in dB(A)		
	per periode		
	Dagperiode $L_{A,LT}$ dB(A)	Avondperiode $L_{A,LT} + 5$ dB(A)	Nachtperiode $L_{A,LT} + 10$ dB(A)
Woning Hoofdpoot	49	50	48

Uit de berekening blijkt dat de etmaalwaarde ( $L_{etmaal}$ ) op de gevel van de woning aan de toegangsweg naar de Hoofdpoot 50 dB(A) bedraagt en is gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

## 6.2 Vijf Eikenpoort

De Vijf Eikenpoort bevindt zich aan de N282 in het noordwesten van de vliegbasis. Deze poort is alleen tijdens de spitsuren geopend, 's ochtends van 7.30 uur tot 8.00 uur en 's avonds van 16.30 uur tot 17.00 uur. De meest dichtbij gelegen woning ligt recht tegenover de ingang op 125 meter afstand. Verkeer dat van deze poort gebruik maakt komt van of gaat naar de N282 of rijdt via de Heideweg, zie figuur 6.2. Het verkeer op de N282 en de Heideweg wordt niet als indirecte hinder beschouwd. Bij de woning kan men alleen het verkeer dat op de korte toegangsweg van de Heideweg naar de poort als indirecte hinder beschouwen.



Figuur 6.2: Overzicht van de verkeerssituatie bij de Vijf Eikenpoort op de Vliegbasis Gilze-Rijen en de dichtbij gelegen woning.

Bij de berekening van de geluidbelasting is uitgegaan van het in tabel 6.3 gegeven aantal voertuigbewegingen.

Tabel 6.3: Overzicht van het aantal voertuigbewegingen op de toegangsweg naar de Vijf Eikenpoort van de vliegbasis in de dag, avond en nachtperiode.

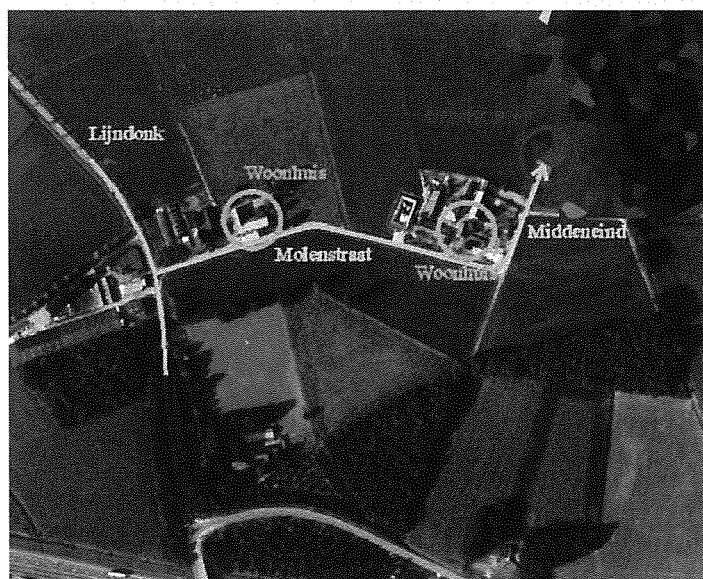
Type voertuig	Aantal voertuigbewegingen per periode <sup>1)</sup>			
	Snelheid [km/uur]	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
Personenauto's	50	200	-	-

1) In- en uitgaande voertuigbewegingen.

Personenauto's rijden met een aangenomen gemiddelde snelheid van 50 km/uur over de toegangsweg naar de poort. De toegangsweg heeft vanaf de Heideweg een lengte van ongeveer 30 meter. De afstand van de woning tot het midden van de toegangsweg bedraagt 125 meter. De toegangsweg is in het rekenmodel als akoestisch hard ingevoerd, het overige deel van het bodemgebied is akoestisch absorberend. De hoogte waarop de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 5 meter. Het berekende langtijdgemiddelde geluidniveau ( $L_{A,T}$ ) in de dagperiode op de gevel van de woning bedraagt 27 dB(A). Dit is tevens de etmaalwaarde en ligt daarmee onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

### 6.3 Bavelsepoort

De Bavelsepoort bevindt zich in het zuiden van de vliegbasis. Deze poort is alleen tijdens de spitsuren geopend, 's ochtends van 7.30 uur tot 8.00 uur en 's avonds van 16.30 uur tot 17.00 uur. Verkeer rijdt over de Lijndonk via de Molenstraat en het Middeneind naar de poort en vice versa. Het verkeer dat tijdens de spitsuren over de Molenstraat rijdt heeft de bestemming de toegangspoort van de vliegbasis. Bij de 2 woningen aan het Molenstraat is dan ook sprake van indirecte hinder door de verkeersaantrekkendewerking van de Bavelsepoort.



Figuur 6.3: Overzicht van de verkeerssituatie bij de Bavelsepoort op de Vliegbasis Gilze-Rijen en de woningen gelegen aan de Molenstraat.

Bij de berekening van de langtijdgemiddelde geluidbelasting is uitgegaan van het in tabel 6.4 gegeven aantal voertuigbewegingen.

Tabel 6.4 Overzicht van het aantal voertuigbewegingen op de Molenstraat naar de Bavelsepoort van de vliegbasis in de dag, avond en nachtperiode.

Type voertuig	Aantal voertuigbewegingen per periode <sup>1)</sup>			
	Snelheid [km/uur]	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
Personenauto's	50	240	-	-

1) In- en uitgaande voertuigbewegingen.

Personenauto's rijden met een gemiddelde snelheid van 50 km/uur over de Molenstraat naar de poort. De afstand van de woning tot het midden van de weg bedraagt 25 meter. De weg is in het rekenmodel als akoestisch hard ingevoerd. Het overige deel van het bodemgebied is akoestisch absorberend. De ontvanger hoogte waarop de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 5 meter.

Uit de berekening blijkt dat de etmaalwaarde ( $L_{etmaal}$ ) op de gevels van de woningen aan het Moleneind ten gevolge van het verkeer in de spits naar de Bavelsepoort 48 dB(A) bedraagt en daardoor onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde blijft.

## 7 Conclusies

- 1 Na invoering van het herstructureringsplan eind 2009 is de representatieve bedrijfssituatie van de vliegbasis gewijzigd ten opzichte van de situatie ten tijde van het zonerings- (1993) en saneringsonderzoek (1998). Uitgangspunt van het saneringsonderzoek was de stationering van 2 squadrons gevechtshelikopters en 1 squadron observatiehelikopters van het Commando Luchtstrijdkrachten. Inmiddels zijn er in het noorden van de vliegbasis (fase)hangaars gebouwd en squadron platforms aangelegd voor proefdraaien van de Chinook, Cougar, NH-90 en Apache helikopters na het uitvoeren van het (3<sup>e</sup> lijns) onderhoud.
- 2 Vanaf 2014 worden NH-90 helikopters op de vliegbasis gestationeerd. Dagelijks onderhoud en 3<sup>e</sup> lijns onderhoud wordt op de vliegbasis uitgevoerd.
- 3 Het proefdraaien van de Chinook, Cougar, NH90 en Apache vindt plaats in de openlucht op de squadron platforms en op de platforms voor de (fase) hangaar.
- 4 De vliegbasis blijft een functie houden als reserve basis voor F-16 vliegtuigen. Het proefdraaien van F-16 vliegtuigen zal in dat geval plaatsvinden in de shelters 513, 515, 517 en 519.
- 5 De proefdraaitijden van de vliegtuigen van de Stichting Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht zijn verhoogd t.o.v. 1998. De Harvard AT wordt in plaats van de Piper als representatief beschouwd. Het proefdraaien op vol vermogen wordt uitgevoerd op het platform voor gebouw 400 of het platform voor gebouw 408.
- 6 Geluidbronnen zoals baanvegen, de lier van de zweefvliegclub en het vliegen met modelvliegtuigen zijn in de representatieve bedrijfssituatie van de vliegbasis opgenomen.
- 7 De Bölkow helikopters zijn uitgefaseerd.
- 8 Vier Alouette helikopters blijven op de basis gestationeerd bij het 300 squadron. Dagelijks onderhoud wordt op de vliegbasis uitgevoerd. Proefdraaien wordt uitgevoerd op het platform voor de hangaar van het 300 squadron.
- 9 De representatieve bedrijfssituatie 2011(RBS 2011) leidt niet tot hogere etmaalwaarden in de omgeving van de vliegbasis vergeleken met de geluidbelasting ten tijde van de geluidsanering in 1998.
- 10 Evenals voor de saneringssituatie geldt ook voor de RBS 2011 dat volledig aan de saneringsdoelstelling wordt voldaan, in de omgeving van de vliegbasis zijn geen woningen met een etmaalwaarde > 55 dB(A) ten gevolge van de grondgebonden activiteiten op de Vliegbasis Gilze-Rijen.
- 11 De langtijdgemiddelde geluidbelasting, ten gevolge van de verkeersbewegingen van inrichtingsgebonden verkeer van en naar de vliegbasis, op de gevels van de woningen gelegen aan de toegangswegen tot de vliegbasis bij de Hoofdpoot, Vijf Eikenpoort en Bavelsepoort, voor zover deze buiten de terreingrenzen plaatsvindt, ligt onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde.

## 8 Referenties

- [1] A.A.F.M. Beeks. J. van 't Hof. "Zonering Vliegbasis Gilze-Rijen". TPD-HAG-RPT-92-0204. d.d. oktober 1992. TNO-rapport. Confidentieel.
- [2] A.A.F.M. Beeks. J. van 't Hof. H.E.A. Brackenhoff †. "Samenvatting Akoestisch onderzoek Zonering Vliegbasis Gilze-Rijen". TPD-HAG-RPT-93-0011. d.d. 10 januari 1993. TNO-rapport.
- [3] A.A.F.M. Beeks. L.H.J. Poot. "Akoestisch hoofdrapport fase 2 en 3 Vliegbasis Gilze-Rijen". TPD-HAG-RPT-980017. d.d. 23 februari 1998. TNO-rapport. Confidentieel.
- [4] A.A.F.M. Beeks. L.H.J. Poot. H. Hendriks (DopKLu/AOO/SGZR). "Definitief concept ontwerp Saneringsprogramma Tactische Helikopter Groep Vliegbasis Gilze-Rijen". TPD-MEMO-97-0047. d.d. 15 juli 1998. TNO-MEMO.
- [5] "Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai". 1999 Ministerie van VROM. ISBN 90 422 02 327.
- [6] "Bronsterkte rapport geluidbronnen vliegbases Koninklijke Luchtmacht". TNO-rapport. Confidentieel.
- [7] "Bronsterkte rapport geluidbronnen Koninklijke Landmacht". TNO-rapport. Confidentieel.
- [8] M.J.A.M. de Regt. A.A.F.M. Beeks. J. van 't Hof "Marinevliegbasis Valkenburg Geluidonderzoek 1997". TNO-rapport HAG-RPT-980009. 22 juli 1998. Confidentieel.
- [9] Ingenieurs bureau van Kleef B.V.. Onderzoek en verkeersadvies verkeersafwikkeling vliegbasis Gilze-Rijen -2008. rapportage 1.105.043. Vught. juni 2005.

## 9 Ondertekening

Den Haag, april 2012

TNO



Afdelingshoofd

Auteur

## A Representatieve bedrijfssituatie 2011 Vliegbasis Gilze-Rijen

In deze bijlage is een kopie van de brief van de commandant van de vliegbasis Gilze-Rijen weergegeven waarmee hij bevestigt dat de in dit onderzoek gebruikte Representatieve bedrijfssituatie van de grondgebonden relevante geluidbronnen op de Vliegbasis Gilze-Rijen op een juiste wijze is opgenomen.



Koninklijke Luchtmacht



> Retouradres Postbus 49 5120 AA Rijen

TNO Innovation for Life  
Technical Sciences  
T.a.v. Projectleider Akoestiek

Postbus 96864  
2509 JG DEN HAAG

Ministerie van Defensie

Defensie Helikopter  
Commando  
Defensie Helikopter  
Commando  
Sectie VKAM

Rijsweg 121  
MPC 85 A  
Postbus 49  
5120 AA Rijen  
www.luchtmacht.nl

Contactpersoon



Datum 14-03-2012  
Betreft Akkoordverklaring Representatieve Bedrijfsituatie akoestisch  
onderzoek ten behoeve van aanvraag Milieuvergunning

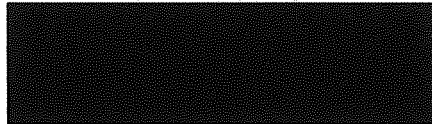
Onze referentie  
GR 2012 DC 3364  
Bij beantwoording datum,  
onze referentie en hebreit  
vermelden.

Met verwijzing naar het Concept TNO Rapport "Akoestisch onderzoek Vliegbasis  
Gilze-Rijen situatie 2011" van 1 november 2011, ga ik akkoord met de gegevens  
zoals vermeld in hoofdstuk 4: "Representatieve bedrijfsituatie 2011", tabel 4.1:  
"Overzicht van de relevante geluidbronnen voor de representatieve  
bedrijfsituatie, situatie 2011, gesitueerd op de Vliegbasis Gilze Rijen, in de dag-,  
avond-, en nachtperiode".

Voor eventuele nadere informatie kunt u contact opnemen met mijn  
Milieuoördinator van de Sectie VKAM, [redacted]

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Commandant Defensie Helikopter Commando



Commodore-vlieger

Bijlage: Concept TNO-rapport "Akoestisch onderzoek Vliegbasis Gilze Rijen situatie 2011"



TNO-060-DHW-2012-01152

## B Invoergegevens rekenprogramma Vliegbasis Gilze-Rijen

In deze bijlage worden de printouts van de invoergegevens van de immissierelevante geluidbronnen, bodemgebieden, afscherpende objecten en rekenpunten van het rekenprogramma ILC weergegeven.

Achtereenvolgens de invoergegevens van:

- bronnen in de dagperiode;
- bronnen in de avondperiode;
- bronnen in de nachtperiode;
- bodemgebieden;
- afscherpende objecten;
- relevante rekenpunten.

Daar de bedrijfsduur in % van enkele bronnen kleiner is dan 1 % en het rekenprogramma geen bedrijfsduur < 1% accepteert is bij het invoeren van deze bronnen het immissierelevante geluidvermogen  $x \cdot 10$  dB verlaagd en de bedrijfsduur  $y$  met  $10^x$  vermenigvuldigd. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de aanpassingsfactoren.

Bedrijfsduur correctie [%]	Bronsterkte correctie [dB]	Kleur in printoutouts
* 10	-10	groen
* 100	-20	rood
* 1000	-30	geel



alleen fase 342A chinook bron92  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEGEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEEN OKTAAFPBANDEN 31.5 - 8000 HZ																				
NAAM	VD	BRON	NR	MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
342A	cnk	apu	5	0.0	123876.0	398376.0	3.2	61.0	76.0	99.0	107.0	105.0	117.0	111.0	111.0	112.0	120.0	50	0	360

alleen fase 342B chinook bron22  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEGEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEEN OKTAAFPBANDEN 31.5 - 8000 HZ																				
NAAM	VD	BRON	NR	MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
342B	cnk	apu	5	0.0	123832.0	398258.0	3.2	61.0	76.0	99.0	107.0	105.0	117.0	111.0	111.0	112.0	120.0	50	0	360
342B	cnk	2-i	6	0.0	123832.0	398258.0	3.2	78.0	94.0	106.0	110.0	113.0	118.0	121.0	122.0	126.0	128.9	2	0	360
342B	cnk	2-f	7	0.0	123832.0	398258.0	3.5	101.0	111.0	124.0	127.0	127.0	127.0	127.0	125.0	126.0	134.7	8	0	360

visitors plf chinook. bron52.dat  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEGEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ																	
NAAAM VD BRON	NR MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
chnk 2-i rds	4	0.0	123703.0	398015.0	3.0	78.0	94.0	106.0	110.0	113.0	118.0	121.0	122.0	126.0	128.9	8	0 360
chnk APJ rds	5	0.0	123703.0	398015.0	3.2	61.0	76.0	99.0	107.0	105.0	117.0	111.0	111.0	112.0	120.0	1	0 360

alleen fasehangaar NH90 bron72  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEDEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ

NAAM VD BRON	NR MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK		
342C nh90 ap	1	0.0	123830.0	398256.0	4.0	0.0	0.0	99.9	107.9	117.1	117.2	120.2	116.3	125.0	9	0	360	
342C nh90 id	2	0.0	123830.0	398256.0	4.0	80.5	90.4	104.5	111.8	119.9	120.9	124.3	119.8	128.7	9	0	360	
342C nh90 fl	3	0.0	123830.0	398256.0	4.0	91.4	108.0	120.5	124.0	125.7	130.0	129.4	125.3	120.0	134.8	17	0	360

visitors NH-90 plf 14-5-2011. bron82.dat  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEDEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ

NAAM VD BRON	NR MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK		
342C nh90 ap	1	0.0	123703.0	398015.0	4.0	0.0	0.0	99.9	107.9	117.1	117.2	120.2	116.3	125.0	9	0	360	
342C nh90 id	2	0.0	123703.0	398015.0	4.0	80.5	90.4	104.5	111.8	119.9	120.9	124.3	119.8	128.7	9	0	360	
342C nh90 fl	3	0.0	123703.0	398015.0	4.0	91.4	108.0	120.5	124.0	125.7	130.0	129.4	125.3	120.0	134.8	17	0	360

alleen fashangaar Apache bron32  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEDEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTIEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ																				
NAAM	VD	BRON	NR	MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
342A	apa	apu	8	0.0	123876.0	398376.0	2.3	73.0	89.0	104.0	112.0	118.0	118.0	116.0	117.0	116.0	124.4	25	0	360

visitors apach plf . bron62  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEDEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTIEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ																				
NAAM	VD	BRON	NR	MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
Apac	apu	rds	1	0.0	123703.0	398015.0	2.3	73.0	89.0	104.0	112.0	118.0	118.0	116.0	117.0	116.0	124.4	17	0	360
Apac	2-i	rds	1	0.0	123703.0	398015.0	2.3	71.0	89.0	103.0	113.0	119.0	122.0	123.0	122.0	119.0	128.4	13	0	360
Apac	2-f	rds	1	0.0	123703.0	398015.0	2.3	92.0	102.0	115.0	120.0	127.0	128.0	127.0	124.0	120.0	133.3	8	0	360

alleen fasehangaar cougar bron1  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEGEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ

NAAM VD BRON	NR MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
342C cgr 1-i	1	0.0	123830.0	398256.0	3.0	73.0	93.0	105.0	111.0	123.0	129.0	130.0	132.0	129.0	136.4	2	0 360
342C cgr 2-i	2	0.0	123830.0	398256.0	3.0	76.0	96.0	108.0	114.0	126.0	132.0	133.0	135.0	132.0	139.4	4	0 360

visitors plf cougar. bron42.dat  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEGEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ

NAAM VD BRON	NR MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK
cgr 100 0 tr	3	0.0	123703.0	398015.0	3.0	87.0	106.0	115.0	121.0	128.0	128.0	126.0	131.0	135.7	10	0 360



alle heli op eigen p1f 15-02-2011; BRON302  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEGEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTIEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ																		
NAAAM VD BRON	NR	MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
301 A-APU0	3	0.0	124504.0	397713.0	2.3	67.1	83.4	91.1	99.2	101.6	101.7	101.9	97.6	98.7	108.3	18	237	45
301 A-APU45	4	0.0	124504.0	397713.0	2.3	72.8	87.4	102.6	108.1	107.6	106.3	103.5	101.5	102.6	113.8	18	282	45
301 A-APU90	5	0.0	124504.0	397713.0	2.3	69.2	87.4	101.8	108.3	109.1	113.5	116.2	116.6	115.6	122.1	18	327	45
301 A-APU135	6	0.0	124504.0	397713.0	2.3	75.3	90.3	104.2	110.0	112.3	110.4	108.4	108.3	106.6	117.7	18	12	45
301 A-APU180	7	0.0	124504.0	397713.0	2.3	70.6	89.9	100.9	107.3	117.9	117.4	113.4	115.1	114.7	123.2	18	57	45
301-A-APU225	8	0.0	124504.0	397713.0	2.3	77.4	87.9	101.8	113.0	117.5	116.5	114.9	113.5	108.5	122.6	18	102	45
301-A-APU270	9	0.0	124504.0	397713.0	2.3	71.1	86.4	96.2	101.7	107.8	105.9	105.4	106.8	107.8	114.2	18	147	45
301-A-APU315	10	0.0	124504.0	397713.0	2.3	75.4	83.6	96.7	97.4	108.6	105.0	103.3	99.9	98.8	111.9	18	192	45
301 A-APU0	3	0.0	124504.0	397713.0	2.3	67.1	83.4	91.1	99.2	101.6	101.7	101.9	97.6	98.7	108.3	18	237	45
301 A-APU45	4	0.0	124504.0	397713.0	2.3	72.8	87.4	102.6	108.1	107.6	106.3	103.5	101.5	102.6	113.8	18	282	45
301 A-APU90	5	0.0	124504.0	397713.0	2.3	69.2	87.4	101.8	108.3	109.1	113.5	116.2	116.6	115.6	122.1	18	327	45
301 A-APU135	6	0.0	124504.0	397713.0	2.3	75.3	90.3	104.2	110.0	112.3	110.4	108.4	108.3	106.6	117.7	18	12	45
301 A-APU180	7	0.0	124504.0	397713.0	2.3	70.6	89.9	100.9	107.3	117.9	117.4	113.4	115.1	114.7	123.2	18	57	45
301-A-APU225	8	0.0	124504.0	397713.0	2.3	77.4	87.9	101.8	113.0	117.5	116.5	114.9	113.5	108.5	122.6	18	102	45
301-A-APU270	9	0.0	124504.0	397713.0	2.3	71.1	86.4	96.2	101.7	107.8	105.9	105.4	106.8	107.8	114.2	18	147	45
301-A-APU315	10	0.0	124504.0	397713.0	2.3	75.4	83.6	96.7	97.4	108.6	105.0	103.3	99.9	98.8	111.9	18	192	45



Alouet 300	1	0.0	123187.0	397947.0	2.0	81.4	89.9	112.0	119.0	125.3	125.5	125.0	126.6	130.5	134.3	3	0	360
Chin apu rds	1	0.0	123703.0	398015.0	3.2	41.0	56.0	79.0	87.0	85.0	97.0	91.0	91.0	92.0	100.0	139	0	360
Chin gi rds	1	0.0	123703.0	398015.0	3.5	58.0	74.0	86.0	90.0	93.0	98.0	101.0	102.0	106.8	109.3	833	0	360
nh90 ap 300	1	0.0	123187.0	397947.0	4.0	0.0	0.0	99.9	107.9	117.1	117.7	117.2	120.2	116.3	125.0	1	3	36
[REDACTED]																		
[REDACTED]																		

overige bronnen Gilze-rijen in dagperiode BRON112

\*\*\*\*\*

INVOERGEVEENS VAN DE BRON  
\*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEN OKTAAFBANDEN 31.5 - 8000 HZ																		
NAAM VD BRON	NR	MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
513 supply	513	0.0	122302.0	397548.0	2.0	63.0	83.0	86.0	98.0	100.0	97.0	98.0	99.0	97.0	106.1	100	0	360
515 supply	515	0.0	122848.0	397589.0	2.0	63.0	83.0	86.0	98.0	100.0	97.0	98.0	99.0	97.0	106.1	100	0	360
517 supply	448	0.0	124350.0	397828.0	2.0	63.0	83.0	86.0	98.0	100.0	97.0	98.0	99.0	97.0	106.1	100	0	360
519 supply	449	0.0	124330.0	397916.0	2.0	63.0	83.0	86.0	98.0	100.0	97.0	98.0	99.0	97.0	106.1	100	0	360
[REDACTED]																		
JAS X-serv	458	0.0	123890.0	398325.0	2.0	75.9	80.9	95.0	110.9	113.0	109.4	111.1	113.0	111.3	119.4	2	0	360
Airco-500	459	0.0	122595.0	398180.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0	360
Airco-501	460	0.0	123505.0	397835.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0	360
Airco-502	461	0.0	123510.0	397375.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0	360
kennel +5	466	0.0	122518.0	397119.0	0.5	5.0	5.0	5.0	85.4	108.2	110.7	101.0	86.1	5.0	112.9	32	0	360
DA-1000	467	0.0	122081.0	397481.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0	360
DA-1000	468	0.0	123094.0	396871.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0	360
DA-1000	469	0.0	124556.0	397952.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0	360
DA-1000	470	0.0	123861.0	398406.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0	360
DA-1000	471	0.0	122640.0	398377.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0	360
baanveeg 1	100	0.0	122275.0	397925.0	1.5	72.3	91.0	104.7	109.3	113.4	114.6	111.1	103.7	94.3	118.9	2	0	360
baanveeg 2	100	0.0	122600.0	397825.0	1.5	72.3	91.0	104.7	109.3	113.4	114.6	111.1	103.7	94.3	118.9	2	0	360

baanveeg 3	100	0.0	123175.0	397750.0	1.5	72.3	91.0	104.7	109.3	113.4	114.6	111.1	103.7	94.3	118.9	2	0	360
baanveeg 4	100	0.0	123650.0	397650.0	1.5	72.3	91.0	104.7	109.3	113.4	114.6	111.1	103.7	94.3	118.9	2	0	360
baanveeg 5	100	0.0	124125.0	397575.0	1.5	72.3	91.0	104.7	109.3	113.4	114.6	111.1	103.7	94.3	118.9	2	0	360
baanveeg 6	100	0.0	124600.0	397500.0	1.5	72.3	91.0	104.7	109.3	113.4	114.6	111.1	103.7	94.3	118.9	2	0	360
lier zweef	101	0.0	123775.0	396875.0	1.5	61.4	73.7	92.9	91.6	96.0	106.5	105.0	95.5	87.7	109.4	15	0	360
modelvlieg	105	0.0	121925.0	398500.0	50.0	60.0	60.0	94.0	98.0	99.0	102.0	101.0	95.0	60.0	106.8	83	0	360
513-rv-idle	517	0.0	122302.0	397548.0	4.0	72.0	86.0	103.0	115.0	119.0	126.0	140.0	140.0	132.0	143.4	3	290	45
513-vo-idle	517	0.0	122302.0	397548.0	4.0	76.0	87.0	105.0	115.0	119.0	130.0	142.0	142.0	134.0	145.5	3	335	50
513-lv-idle	517	0.0	122302.0	397548.0	4.0	72.0	86.0	103.0	115.0	119.0	126.0	140.0	140.0	132.0	143.4	3	25	45
513-ac-idle	517	0.0	122302.0	397548.0	2.0	70.0	81.0	97.0	106.0	107.0	107.0	118.0	118.0	109.0	121.7	3	70	220
515-rv-idle	517	0.0	122848.0	397589.0	4.0	72.0	86.0	103.0	115.0	119.0	126.0	140.0	140.0	132.0	143.4	3	325	45
515-vo-idle	517	0.0	122848.0	397589.0	4.0	76.0	87.0	105.0	115.0	119.0	130.0	142.0	142.0	134.0	145.5	3	10	50
515-lv-idle	517	0.0	122848.0	397589.0	4.0	72.0	86.0	103.0	115.0	119.0	126.0	140.0	140.0	132.0	143.4	3	60	45
515-ac-idle	517	0.0	122848.0	397589.0	2.0	70.0	81.0	97.0	106.0	107.0	107.0	118.0	118.0	109.0	121.7	3	105	220
517-rv-idle	517	0.0	124350.0	397828.0	4.0	72.0	86.0	103.0	115.0	119.0	126.0	140.0	140.0	132.0	143.4	3	120	45
517-vo-idle	517	0.0	124350.0	397828.0	4.0	76.0	87.0	105.0	115.0	119.0	130.0	142.0	142.0	134.0	145.5	3	165	50
517-lv-idle	517	0.0	124350.0	397828.0	4.0	72.0	86.0	103.0	115.0	119.0	126.0	140.0	140.0	132.0	143.4	3	215	45
517-ac-idle	517	0.0	124350.0	397828.0	2.0	70.0	81.0	97.0	106.0	107.0	107.0	118.0	118.0	109.0	121.7	3	260	220
519-rv-idle	519	0.0	124330.0	397916.0	4.0	72.0	86.0	103.0	115.0	119.0	126.0	140.0	140.0	132.0	143.4	3	145	45
519-vo-idle	519	0.0	124330.0	397916.0	4.0	76.0	87.0	105.0	115.0	119.0	130.0	142.0	142.0	134.0	145.5	3	190	50
519-lv-idle	519	0.0	124330.0	397916.0	4.0	72.0	86.0	103.0	115.0	119.0	126.0	140.0	140.0	132.0	143.4	3	240	45
519-ac-idle	519	0.0	124330.0	397916.0	2.0	70.0	81.0	97.0	106.0	107.0	107.0	118.0	118.0	109.0	121.7	3	285	220

[REDACTED]

[Redacted]																		
[Redacted]																		
[Redacted]																		
[Redacted]																		
[Redacted]																		
[Redacted]																		
[Redacted]																		
[Redacted]																		
513-iv-80%	519	0.0	122302.0	397548.0	4.0	68.0	84.0	99.0	106.0	109.0	111.0	109.0	106.0	100.0	115.8	28	290	45
513-vo-80%	519	0.0	122302.0	397548.0	4.0	70.0	86.0	105.0	111.0	111.0	111.0	110.0	106.0	99.0	117.5	28	335	50
513-lv-80%	519	0.0	122302.0	397548.0	4.0	68.0	84.0	99.0	106.0	109.0	111.0	109.0	106.0	100.0	115.8	28	25	45
513-ac-80%	519	0.0	122302.0	397548.0	2.0	74.0	87.0	102.0	109.0	107.0	104.0	101.0	97.0	90.0	112.8	28	70	220
515-iv-80%	519	0.0	122848.0	397589.0	4.0	68.0	84.0	99.0	106.0	109.0	111.0	109.0	106.0	100.0	115.8	28	325	45
515-vo-80%	519	0.0	122848.0	397589.0	4.0	70.0	86.0	105.0	111.0	111.0	111.0	110.0	106.0	99.0	117.5	28	10	50
515-lv-80%	519	0.0	122848.0	397589.0	4.0	68.0	84.0	99.0	106.0	109.0	111.0	110.0	106.0	100.0	116.1	28	60	45
515-ac-80%	519	0.0	122848.0	397589.0	2.0	74.0	87.0	102.0	109.0	107.0	104.0	101.0	97.0	90.0	112.8	28	105	220
517-iv-80%	517	0.0	124350.0	397828.0	4.0	68.0	84.0	99.0	106.0	109.0	111.0	109.0	106.0	100.0	115.8	28	120	45
517-vo-80%	517	0.0	124350.0	397828.0	4.0	70.0	86.0	105.0	111.0	111.0	111.0	110.0	106.0	99.0	117.5	28	165	50
517-lv-80%	517	0.0	124350.0	397828.0	4.0	68.0	84.0	99.0	106.0	109.0	111.0	109.0	106.0	100.0	115.8	28	215	45
517-ac-80%	517	0.0	124350.0	397828.0	2.0	74.0	87.0	102.0	109.0	107.0	104.0	101.0	97.0	90.0	112.8	28	260	220
519-iv-80%	519	0.0	124330.0	397916.0	4.0	68.0	84.0	99.0	106.0	109.0	111.0	109.0	106.0	100.0	115.8	28	145	45
519-vo-80%	519	0.0	124330.0	397916.0	4.0	70.0	86.0	105.0	111.0	111.0	111.0	110.0	106.0	99.0	117.5	28	190	50
519-lv-80%	519	0.0	124330.0	397916.0	4.0	68.0	84.0	99.0	106.0	109.0	111.0	109.0	106.0	100.0	115.8	28	240	45

overige bronnen Gilze-rijen in avondperiode

\*\*\*\*\*

INVOERGEVEENS VAN DE BRON  
\*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEN OKTAAFEN 31.5 - 8000 HZ																	
NAAM VD BRON	NR MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
JAS X-Serv	458	0.0	123890.0	398325.0	2.0	75.9	80.9	95.0	110.9	113.0	109.4	111.1	113.0	111.3	119.4	2	0 360
Airco-500	459	0.0	123595.0	398180.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0 360
Airco-501	460	0.0	123505.0	397835.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0 360
Airco-502	461	0.0	123510.0	397375.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0 360
kenne1+5	466	0.0	122518.0	397119.0	0.5	5.0	5.0	5.0	85.4	108.2	110.7	101.0	86.1	5.0	112.9	32	0 360
DA-1000	467	0.0	122081.0	397481.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
DA-1000	468	0.0	123094.0	396871.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
DA-1000	469	0.0	124556.0	397952.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
DA-1000	470	0.0	123861.0	398406.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
DA-1000	471	0.0	122640.0	398377.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
lier zweef	101	0.0	123775.0	396875.0	1.5	61.4	73.7	92.9	91.6	96.0	106.5	105.0	95.5	87.7	109.4	19	0 360
modelvlieg	105	0.0	121925.0	398500.0	50.0	60.0	60.0	94.0	98.0	99.0	102.0	101.0	95.0	60.0	106.8	19	0 360
301 A-APU0	3	0.0	124504.0	397713.0	2.3	67.1	83.4	91.1	99.2	101.6	101.7	101.9	97.6	98.7	108.3	40	237 45
301 A-APU45	4	0.0	124504.0	397713.0	2.3	72.8	87.4	102.6	108.1	107.6	106.3	103.5	101.5	102.6	113.8	40	282 45
301 A-APU90	5	0.0	124504.0	397713.0	2.3	69.2	87.4	101.8	108.3	109.1	113.5	116.2	116.6	115.6	122.1	40	327 45
301 A-APU135	6	0.0	124504.0	397713.0	2.3	75.3	90.3	104.2	110.0	112.3	110.4	108.4	108.3	106.6	117.7	40	12 45
301 A-APU180	7	0.0	124504.0	397713.0	2.3	70.6	89.9	100.9	107.3	117.9	117.4	113.4	115.1	114.7	123.2	40	57 45
301-A-APU225	8	0.0	124504.0	397713.0	2.3	77.4	87.9	101.8	113.0	117.5	116.5	114.9	113.5	108.5	122.6	40	102 45
301-A-APU270	9	0.0	124504.0	397713.0	2.3	71.1	86.4	96.2	101.7	107.8	105.9	105.4	106.8	107.8	114.2	40	147 45





overige bronnen Gilze-rijen in nachtperiode  
 \*\*\*\*\*

INVOERGEVEVENS VAN DE BRON  
 \*\*\*\*\*

A-GEWOGEN IM.REL.BRONSTERKTEN OKTAAF BANDEN 31.5 - 8000 HZ																	
NAAM VD BRON	NR MAAIV	X	Y	HOOGTE	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	LWR(A)	%T	HOEK	
Airco-500	459	0.0	122595.0	398180.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0 360
Airco-501	460	0.0	123505.0	397835.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0 360
Airco-502	461	0.0	123510.0	397375.0	2.0	59.0	88.0	89.0	94.0	91.0	94.0	95.0	87.0	76.0	100.6	100	0 360
kennel +5	466	0.0	122518.0	397119.0	0.5	5.0	5.0	5.0	85.4	108.2	110.7	101.0	86.1	5.0	112.9	17	0 360
DA-1000	467	0.0	122081.0	397481.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
DA-1000	468	0.0	123094.0	396871.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
DA-1000	469	0.0	124556.0	397952.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
DA-1000	470	0.0	123861.0	398406.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360
DA-1000	471	0.0	122640.0	398377.0	2.0	66.0	76.0	84.0	74.0	100.0	99.0	97.0	89.0	78.0	103.8	100	0 360

INVOERGEVEENS VAN DE BODEMGEBIEDEN  
 \*\*\*\*\*

NAAM BODEMGEB	NR	BODEMFACTOR	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y	X	Y
platform 510	1	0.00	122448.4	397628.3	122481.3	397640.3	122472.7	397663.8	122444.5	397653.5		
platform 511	2	0.00	122510.0	397525.3	122530.6	397567.5	122555.4	397564.5	122559.1	397530.3		
platform 512	3	0.00	122609.2	397461.2	122629.2	397489.8	122608.8	397504.2	122591.6	397479.6		
platform 513	4	0.00	122831.0	397564.5	122796.0	397564.5	122796.0	397539.5	122826.0	397539.5		
platform 514	5	0.00	122906.9	397491.2	122941.7	397487.6	122944.3	397512.4	122914.5	397515.6		
platform 515	6	0.00	122888.1	397633.2	122858.4	397614.6	122871.6	397593.4	122897.1	397609.3		
platform 516	7	0.00	124312.8	397793.1	124286.0	397770.6	124302.0	397751.4	124325.0	397770.7		
platform 517	8	0.00	124317.7	397809.6	124352.2	397815.7	124347.8	397840.3	124318.3	397835.1		
platform 518	9	0.00	124304.3	397888.4	124269.8	397882.3	124274.2	397857.7	124303.7	397862.9		
platform 519	10	0.00	124308.5	397885.7	124337.2	397905.8	124322.8	397926.3	124298.3	397909.0		
platform 520	11	0.00	124294.3	397965.4	124259.8	397959.3	124264.2	397934.7	124293.7	397939.9		
platform 521	12	0.00	124359.8	398069.6	124353.7	398035.2	124378.3	398030.8	124383.5	398060.4		
platform 522	13	0.00	124434.5	398060.8	124437.5	398025.9	124462.5	398028.1	124459.8	398058.0		
platform 299	14	0.00	122570.0	397645.0	122680.0	397700.0	122808.0	397479.0	122708.0	397420.0		
platform 301	15	0.00	123627.0	397864.0	123576.0	397916.0	123776.0	398100.0	123828.0	398047.0		
platform 302	16	0.00	124369.0	397611.0	124356.0	397675.0	124646.0	397629.0	124651.0	397576.0		
platform car	17	0.00	123895.0	398395.0	124010.0	398350.0	123935.0	398295.0	123870.0	398320.0		
platform rand	21	0.00	123824.0	398424.0	123955.0	398383.0	123936.0	398329.0	123806.0	398374.0		
platform tuss	22	0.00	123791.0	398292.0	123904.0	398254.0	123867.0	398155.0	123756.0	398192.0		
pif redskin	24	0.00	123768.0	398103.0	123828.0	398043.0	123633.0	397855.0	123576.0	397916.0		
pif cougar	25	0.00	123077.0	398009.0	123321.0	397963.0	123308.0	397860.0	123058.0	397905.0		

plf chinook	26	0.00	122084.0	398234.0	122361.0	398182.0	122349.0	398115.0	122075.0	398173.0
plf apache	27	0.00	124380.0	397766.0	124649.0	397717.0	124637.0	397631.0	124363.0	397678.0
hoofdbaar	28	0.00	122051.0	397982.0	122043.0	397936.0	124774.0	397428.0	124781.0	397476.0
asstart	29	0.00	123587.0	396548.0	123558.0	396558.0	124094.0	398166.0	124123.0	398157.0

## INVORGERGEVENS VAN DE OBJECTEN

\*\*\*\*\*

NAAM	OBJECT	NR	TYPE	MVAIV	X	Y	HOOGTE	X	Y	HOOGTE	REFLECTIEFACTOR		
											VLAK1	VLAK2	VLAK3
HAL 342A	6	1	0.0	123720.0	398451.0	9.0	123820.0	398418.0	9.0	0.8	0.8	0.8	0.8
				123783.0	398313.0	9.0	123685.0	398347.0	9.0				
HAL 342B	7	1	0.0	123805.0	398373.0	9.0	123920.0	398334.0	9.0	0.8	0.8	0.8	0.8
				123896.0	398259.0	9.0	123780.0	398298.0	9.0				
HAL 342C	8	1	0.0	123761.0	398301.0	9.0	123790.0	398291.0	9.0	0.8	0.8	0.8	0.8
				123756.0	398195.0	9.0	123726.0	398204.0	9.0				
HAL redskin	9	1	0.0	123710.0	398102.0	9.0	123685.0	398031.0	9.0	0.8	0.8	0.8	0.8
				123604.0	398057.0	9.0	123623.0	398135.0	9.0				
HAL 350	2	1	0.0	123751.0	398193.0	7.9	123853.0	398158.0	7.9	0.8	0.8	0.8	0.8
				123841.0	398123.0	7.9	123740.0	398155.0	7.9				
g70 apache	3	1	0.0	124359.0	397771.0	9.0	124368.0	397818.0	9.0	0.8	0.8	0.8	0.8
				124635.0	397771.0	9.0	124627.0	397723.0	9.0				
g40 cougar	4	1	0.0	123082.0	398054.0	9.0	123327.0	398007.0	9.0	0.8	0.8	0.8	0.8
				123322.0	397966.0	9.0	123076.0	398011.0	9.0				
g10 chinook	5	1	0.0	122088.0	398280.0	9.0	122370.0	398228.0	9.0	0.8	0.8	0.8	0.8
				122362.0	398183.0	9.0	122082.0	398236.0	9.0				

INVOERGEVEENS VAN DE ONTVANGERPUNTEN

\*\*\*\*\*

NAAM ONTVANGER	NR	MAAIV	X	Y	HOOGTE
punt 1	1	0.0	121955.0	397120.0	5.0
punt 2	1	0.0	122822.0	396557.0	5.0
punt 3	1	0.0	124623.0	398225.0	5.0
punt 4	1	0.0	124892.0	398149.0	5.0
punt 5	1	0.0	123137.0	398600.0	5.0
punt 6	1	0.0	124037.0	398660.0	5.0
punt 7	1	0.0	124817.0	397579.0	5.0
punt 8	1	0.0	124799.0	396893.0	5.0
punt 9	1	0.0	124574.0	396188.0	5.0
punt 10	1	0.0	123707.0	396456.0	5.0
punt 11	1	0.0	121592.0	397623.0	5.0
punt 12	1	0.0	121305.0	398141.0	5.0
punt 13	1	0.0	120980.0	398665.0	5.0
punt 14	1	0.0	121467.0	399095.0	5.0
punt 15	1	0.0	122203.0	399058.0	5.0
punt 16	1	0.0	122771.0	398883.0	5.0



## Distributielijst

Onderstaande instanties/personen ontvangen een volledig exemplaar van het rapport.

- |       |  |
|-------|--|
| 1     | DMO/SC-DR&D<br>standaard inclusief digitale versie bijgeleverd op cd-rom                           |
| 2/3   | DMO/DR&D/Kennistransfer  |
| 4     | DMO/DIV/Archief<br>inclusief digitale versie bijgeleverd op cd-rom                                 |
| 5/17  | CLSK<br>[REDACTED]<br>Afdeling Missie Ondersteuning, Bureau Geluidhinder, Zonering en Rapportering |
| 18/20 | Bibliotheek KMA  |
| 21/22 | TNO, vestiging Den Haag,<br>Archief  |
| 23/24 | TNO, vestiging Den Haag,<br>[REDACTED]<br>[REDACTED]   |





**Van:** [redacted]@mindef.nl  
**Aan:** [redacted]@mindef.nl; [redacted]@mindef.nl; [redacted] - HBJZ  
**Cc:** [redacted]@mindef.nl; [redacted]@mindef.nl  
**Onderwerp:** artikel - 11 dec Zitting Raad van State  
**Datum:** woensdag 12 december 2012 16:19:45  
**Bijlagen:** [vd Valk.pdf](#)

---

Allen,

Ter informatie: Zie in bijlage het artikel in het brabantse dagblad over de zitting van afgelopen dinsdag.

[redacted]

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



'boom'

RECHTSPRAAK Defensie tegen lagere db-grens

# 'Plan Van der Valk is niet verantwoord'

Ook al zijn er geen F16's meer gestationeerd op vliegbasis Gilze-Rijen, toch wil Defensie de geluidscontour niet verlagen. Van der Valk bepleitte dat gisteren voor de Raad van State, omdat het bedrijf zorgwoningen wil bouwen bij zijn motel.

**DEN HAAG/GILZE** - In de discussie over de geluidscontouren van de vliegbasis in Gilze staan Defensie en Van der Valk lijnrecht tegenover elkaar, zo bleek gisteren voor de Raad van State. De ondernemer wil inperking van de geluidsgrenzen, Defensie absoluut niet. Het vertrek van het reguliere F16-squadron is aanleiding voor de discussie. Maar voor Defensie verandert er in de praktijk niks, omdat Gilze de belangrijkste uitwijkplaats voor F16-squadrons is: de vliegbases Twente en Soesterberg zijn gesloten en Eindhoven krijgt steeds meer burgerluchtvaartactiviteiten. „Op Gilze is alles nog aanwezig voor F16's. Daarmee blijft vliegbasis Gilze naast een helikopterbasis in principe een F16-vliegveld met alle bijbehorende geluid- en milieuruimte”, zei defensiewoordvoerder A. van Heusden.

De minister van Defensie houdt er op papier rekening mee dat er op Gilze in een gegeven jaar minimaal een half jaar een F16-squadron gestationeerd wordt. Daarom wil Defensie de huidige, omstreden 50 decibel-geluidzone houden zoals die al jaren is.

Het Van der Valk-motel in Gilze wil ter hoogte van het hotel een fikse inkrimping van de geluidscontour van 50 decibel. Flamingo

Van der Valk al jaren op aan. Binnen die 50 db-contour mogen in principe geen woningen en andere geluidgevoelige gebouwen komen. Van der Valk heeft een plan om op zijn terrein een aantal zorgwoningen te bouwen.

„De milieuvergunning en geluidszone zien alleen op de F16's en de testhal waar de F16's proefdraaien. Die zijn weg dus kan ook de geluidszone worden ingekrompen, want de helikopters hebben niet zo'n ruime geluidszone nodig”, aldus de raadsman van Flamingo BV.

Maar Defensie wil geen jota wijzigen aan de geluidszone omdat de F16's anders niet meer kunnen uitwijken naar Gilze.

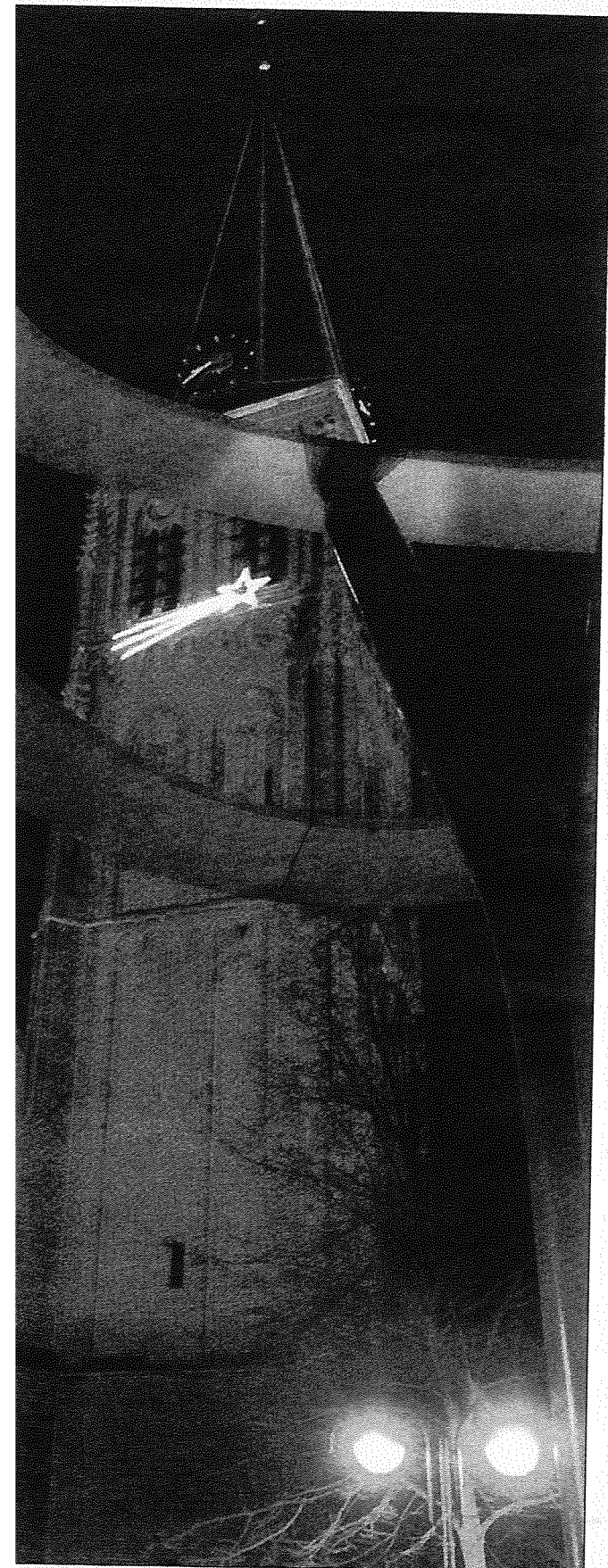
„Het zou onverantwoord zijn om zo dicht bij de vliegbasis zorgwoningen te bouwen”, zei defensiewoordvoerder Van Heusden.

Staatsraad S. Wortmann was tijdens de zitting verbaasd dat Defensie nu pas met de F16-squadrons op de proppen komt. De staatsraad stelde vervolgens vast dat de gemeente Gilze en Rijen en Defensie procedurele steken hebben laten vallen door een nieuwe milieuvergunning voor de vliegbasis aan te kondigen, zonder het verzoek van Flamingo om de huidige milieuvergunning in te trekken expliciet te weigeren.

De kans is dan ook groot dat de Raad van State het Van der Valk-motel in het gelijk stelt.

De vraag is of de woningbouw daarmee dichterbij komt. De gemeente wil volgende maand de nieuwe milieuvergunning voor Gilze ter inzage leggen en daarin blijft de geluidszone liggen waar hij nu ligt.

De uitspraak volot over enkele we



st- door de metalen 'bladeren' van kunstwerk Tilia Fluctuans, dat een lindeboom voor moet stellen.



Aan Hare Excellentie mevrouw Melanie Schultz van Haegen-  
Maas Geesteranus  
*Minister van Infrastructuur en Milieu*  
postbus 20901  
2500EX DEN HAAG

*Uw kenmerk*

*Ons kenmerk*

13uit09797/RO

*Contactpersoon*

*Datum*

01 oktober 2013

*Verzonden op*

**09 OKT. 2013**

**Onderwerp**

Omgevingsvergunning vliegbasis Gilze-Rijen

***burgemeester en  
wethouders***

Postbus 73  
5120 AB Rijen

Bezoekadres  
Raadhuisplein 1  
5121 JX Rijen

Telefoon 14 0161

Email: [info@gilzerijen.nl](mailto:info@gilzerijen.nl)

Geachte mevrouw,

Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Sinds het voorjaar van 2012 is bij uw ministerie in behandeling de aanvraag van het ministerie van Defensie voor een nieuwe omgevingsvergunning voor de activiteit milieu voor vliegbasis Gilze-Rijen. De procedure wordt in uw opdracht verzorgd door de DCMR milieudienst Rijnmond.

Najaar 2012 zijn wij uitgenodigd een reactie te geven op deze aanvraag. Wij hebben de aanvraag daartoe voorgelegd aan onze externe deskundige en hebben vervolgens eind 2012 een schriftelijke reactie ingestuurd.

Wij verwijzen u hiervoor naar onze brief van 20 december 2012, verzonden 2 januari 2013 (kenmerk Vliegbasis Gilze-Rijen, Olonr: 437621, DCMR zaaknummer 98396801 Wettelijk advies).

Aansluitend heeft DCMR aan aanvrager verzocht de aanvraag aan te vullen e.d.

Wij hebben tot op heden echter geen documenten ontvangen over een zodanige aanvulling. Ook hebben wij nog geen informatie ontvangen over verdere voortzetting van de procedure.

Wij zijn van oordeel, dat zodanige voortzetting en afronding van de procedure zoveel mogelijk dient te worden bespoedigd. Wij wijzen in dat verband op het volgende:



1. De huidige vergunning van de vliegbasis dateert al uit de jaren '70, is ernstig verouderd en sluit niet meer aan bij het huidige gebruik en bij de huidige faciliteiten en installaties op de vliegbasis.

2. Er bestaan veel klachten over de vliegbasis. Klagers attenderen ook op het ontbreken van een adequate vergunning en het in strijd met respectievelijk in afwijking van de huidige vergunning functioneren van de vliegbasis.

3. De vliegbasis dient net als ieder ander bedrijf te voldoen aan de wettelijke bepalingen. Wij maken ons in dat verband echter grote zorgen over het effect van het uitblijven van een adequate actuele vergunning op inwoners en bedrijven die door ons worden aangesproken op het voldoen aan wettelijke voorschriften. Wij doen dat waar nodig onder het vooruitzicht van een boete of dwangsom of toepassing van bestuursdwang en zelfs sluiting van een bedrijf. Het voor dit handelen noodzakelijke gezag komt hierdoor onder druk te staan.

Wij verzoeken u dan ook al het mogelijke te doen om de procedure alsnog zo spoedig mogelijk te vervolgen en een voortvarende afhandeling te kunnen garanderen.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Gilze en Rijen,  
de secretaris, de burgemeester,

  
Ir. Gerard Mekke

dr. Jan Boelhouwer



**Van:** [redacted]@mindef.nl  
**Aan:** [redacted] HB1Z  
**Onderwerp:** Van der Valk - Gilze en Rijen  
**Datum:** donderdag 9 oktober 2014 11:24:44  
**Bijlagen:** [Knipselkrant8oktober2014-08-10-2014.pdf](#)

---

[redacted]

Ter informatie: College B&W houdt het plan van Van der Valk om planologisch hotelfunctie om te bouwen tot woon (zorg) appartementen helemaal op eigen initiatief tegen.

Gr, [redacted]

Tegenwoordig ministerie van binnenlandse zaken:

[redacted]  
Adviseur Ruimte

.....  
**Cluster Ruimte | Sectie Beheer & Omgevingsmanagement**  
**Afdeling Expertise & Realisatie Defensie | Directie Vastgoedbeheer**  
**Rijksvastgoedbedrijf**  
**Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties**  
Breda - HKCLSK | Luchtmachtplein 1 | Breda  
Postbus 90004 | 3509 AA | Utrecht | MPC 55A

.....  
M [redacted]  
E [redacted]  
W <http://www.rijksvastgoedbedrijf.nl>

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.





## Bombardement kwam 'uit de lucht vallen'

BN/de Stem 08-10-2014 (p.22)

**ROOSENDAAL** - Waarom werd Roosendaal op 31 mei 1944 bestookt door Amerikaanse bommenwerpers? Dankzij onderzoek door de geboren Roosendaler Piet Hasselton is daar sinds 2001 beter zicht op. Hasselton publiceerde in dat jaar zijn boek Het bombardement van Roosendaal. 31 mei 1944. Met als veelzeggende ondertitel 'De dag waarop de stad rouwde'. Evenals Piet Geleyns maakte Hasselton het drama zelf

mee. Uit zijn studie blijkt dat in de weken voorafgaand aan het bombardement verschillende treinen op het baanvak Roosendaal-Lage Zwaluwe werden beschoten. Een bewijs dat deze plek militair-strategisch van belang was. In de eerste helft van 1944 richtten de geallieerden zich op het uitschakelen van vijandelijke verbindingswegen naar Normandië. In dat kader waren vliegvelden en stationscomplexen belangrijk. Het

Roosendaalse spoorwegemplacement was waarschijnlijk een belangrijk doel van het bombardement op 31 mei; nog geen week dus voor de landing van de geallieerden op de stranden van Normandië. De aanval op Roosendaal maakte deel uit van de militaire operatie Transportation Plan. Nog geen half uur voordat de bommen op Roosendaal vielen, werd ook vliegbasis Gilze-Rijen gebombardeerd. De in 2012 overleden Hasselton is wel

kritisch over de uitvoering van het bombardement. De intentie was in militair opzicht weliswaar correct, maar de uitvoering vertoonde 'het karakter van een terreuraanval die strijdig was met de humanitaire bedoelingen van het oorlogsrecht'. De aanval kwam ook zeer onverwacht. Toen de projectielen al insloegen, konden het luchtalarm en de waarschuwingssirenes voor de bevolking pas in werking gesteld worden.

## Directeur met schoolkinderen aan de wandel

BN/de Stem 08-10-2014 (p.27)

door Palko Peeters  
**RIJEN** - Wat als een basisschool en de medezeggenschapsraad niets zien in een beoogde locatie voor een nieuw zwembad? Dan ga je aan de wandel met de schoolkinderen om aan te tonen dat de route te lang is en vol gevaren zit. Morgen gaat directeur Frank Storm van basisschool De Kring in Rijen dus op pad

met één van 'zijn' groepen. Vertrek is vanaf Den Butter waar de nieuwbouw komt van De Kring. Reisdoel: locatie Moerstraat-Hannie Schaftlaan, één van de drie locaties die in beeld is voor een nieuw zwembad met sporthal. Nu wil het college het zwembad liefst zo dicht mogelijk bij De Kring bouwen, aan Den Butter (Vliegende Ven-

nen Noord-Oost), dat is vijf minuten heen en vijf minuten terug, zonder obstakels. De Moerstraat-Hannie Schaftlaan is twintig minuten heen en twintig minuten terug. Veel te lang, vindt Storm, die onlangs nog inspraak in de commissie samenleving. Komt nog bij dat bij de rotonde Europalaan-Mary Zeldenrustlaan dan een oversteek

moet worden gemaakt. 'Een zeer druk verkeerspunt', stelt hij. Met de actie hopen Storm en collega's de politiek te overtuigen. Met name de VVD vindt Den Butter geen goeie plek omdat dit tot geluid- en verkeersoverlast kan leiden in de nieuwe wijk.

## Alsnog woonverbod voor hotel (1)

BN/de Stem 07-10-2014 (p.29)

College Gilze en Rijen wil toch niet meewerken aan permanente bewoning in Hotel Van der Valk door Palko Peeters  
**GILZE** - Het college van burgemeester en wethouders van Gilze en Rijen wil alsnog niet meewerken aan permanente bewoning in Hotel Van der Valk Gilze-Tilburg. Alles leek in kannen en kruiken om 21 hotelappartementen in gebruik te nemen als zorgappartementen. In 2010 wilde de gemeente al toestemming verlenen de toestemming 'horecadoelein-

den' om te zetten in 'maatschappelijk'. Toen stapte Defensie echter naar de Raad van State en werd in verband met geluidshinder van helikopters een streep gezet door het plan. Nu de gemeente met Defensie tot nieuwe afspraken is gekomen over een geluidscoutour zag Van der Valk de kans schoon opnieuw een aanvraag te doen voor seniorenhuisvesting. Maar de gemeente heeft recent, zo meldt wethouder Willem Starreveld, zelf geluidsmetingen laten ver-

richten. Daaruit blijkt dat op Nerhoven, schuin tegenover het hotel, gemiddeld dagelijks een geluidsniveau van meer dan 85 dB(A) optreedt, met niveaus boven de 90 dB(A). Geluidsniveaus boven 85 dB(A) worden schadelijk geacht voor de gezondheid. In de stukken naar de commissie Ruimte (14 oktober) en de raad (3 november) staat dat het college het verzoek van het hotel derhalve afwijst: 'Omdat het in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de Wet Geluid-

hinder.' Het college is van mening dat er 4,5 jaar later sprake is van 'gewijzigde geluidsomstandigheden die medewerking niet langer rechtvaardigen'. Sinds eind 2012 moet de gemeente aan de hand van de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' kijken naar 'actuele regionale behoefte'. Het college concludeert dat het plan van Hotel Gilze-Tilburg hier niet in

# Alsnog woonverbod voor hotel (2)

BN/de Stem 07-10-2014 (p.29)

voorziet.

Uit een woonbehoefte-onderzoek blijkt volgens B en W dat ouderen liever de eigen woning aanpassen dan verhuizen. Een vergroting van het aanbod aan zorgwoningen is volgens het college niet nodig.

Daarnaast vindt het college dat een dergelijke voorzie-

ning in of bij het centrum en voorzieningen moet liggen.

'De appartementen liggen in de directe nabijheid van de militaire luchthaven Gilze-Rijen en omliggende wegen, de A58 en Nerhoven', schrijven B en W in de stukken voor de gemeenteraad. De optelsom van deze geluidsbronnen zorgt ervoor

dat er veel geluidsoverlast wordt ervaren en dat wettelijk toegestane normen worden overschreden. Er wordt de laatste jaren in toenemende mate veel geluidsoverlast en hinder van trillingen ervaren op de locatie Nerhoven.

Het ministerie van Defensie zag zich onlangs al genoodzaakt drie woningen aan de

Nerhoven aan te kopen. Het college vindt dat moet worden voorkomen dat potentiële nieuwe saneringslocaties in deze omgeving worden gecreëerd.'

Directeur Jan van Poppel van Hotel Van der Valk in Gilze was niet bereikbaar voor commentaar.