



COVM Gilze en Rijen

**DG Vastgoed en  
Bedrijfsvoering Rijk**  
DGVBR-RVB-Vastgoedbeheer  
DGVBR-RVB-VB-  
Assetmanagement

Spoorlaan 175  
5038 CB Tilburg  
Postbus 16169  
2500 BD Den Haag  
www.rijksvastgoedbedrijf.nl

**Contactpersoon**  
Michiel Huijbregts  
*Expert Vastgoed en  
Infrastructuur*

M 0615670530  
michiel.huijbregts@rijksoverh  
eid.nl

**Datum**  
27 maart 2024

# memo

## **Beantwoording vragen n.a.v. Actiepunt 9 COVM GZR voorjaarsvergadering 29 maart 2023**

Is op basis van het genoemde RIVM rapport een conclusie te trekken over verschil tussen vliegvelden met helikopters en vliegvelden met vastvleugelige luchtvaartuigen in de relatie van de gemeten ernstige hinder als functie van blootstelling in Kosten eenheden en Lden ?

Die conclusie kan niet getrokken worden op basis van het RIVM onderzoek. Naast het type verkeer spelen ook diverse andere aspecten een rol bij de mate van hinder in de omgeving van de luchthaven. Ook laat figuur 56 uit de RIVM rapportage zien dat bijvoorbeeld de relatie voor Gilze-Rijen niet gelijk is aan de relatie voor De Kooy, terwijl op beide luchthavens hoofdzakelijk met helikopters gevlogen wordt. Ook dat laat zien dat het type verkeer niet de enige factor is die de mate van hinder bepaalt.

Is er anderzijds een verklaring te geven over waarom de gemeten ernstige hinder bij gelijke blootstelling voor Gilze-Rijen (ver) boven die van Schiphol ligt?

Ten eerste ligt het voor de hand om de hinder rondom Gilze-Rijen in 2020 niet te vergelijken met de hinder rondom Schiphol in 2002 omdat dit niet dezelfde periode betreft. Een vergelijking van hinder met Schiphol in 2020 lijkt daarom logischer.

Dit kan door figuren 4 en 37 uit de RIVM rapportage te vergelijken. Dit laat twee dingen zien:

- de mate waarin het percentage gehinderden verschilt tussen Gilze-Rijen en Schiphol hangt onder andere af van de geluidbelasting (bij 40 dBA Lden wordt een ander verschil gevonden dan bij 50 dBA Lden).
- rondom Schiphol is de relatie afgeleid tot hogere waarden van de geluidbelasting (ruim 60 dBA ipv tot 50 dBA voor Gilze-Rijen), dit laat zien dat rondom Schiphol een groter aantal personen een jaarlijkse geluidbelasting van 50 dBA of meer ervaart dan rondom Gilze-Rijen.

In hoeverre kunnen de trage passagetijd, de rattlenoise, vlieghoogte en avondvliegen, allemaal typisch voor oefeningen met helikopters een mogelijke verklaring zijn voor het hoger aantal ernstig gehinderden?

De hinder wordt door vele factoren bepaald. Zo is rattlenoise bijvoorbeeld een factor die een bijdrage levert aan de totale ondervonden mate van hinder en dit is een fenomeen dat typisch gerelateerd is aan helikopterkeer (met de Chinook helikopter). Avondvliegen is geen fenomeen dat typisch is voor helikopteroefeningen. Dit komt ook voor bij militaire bases met straaljagers en ook op Schiphol wordt in de avond (en de nacht) gevlogen.

Kan op basis van de relatie vliegtuiggeluid – hinder en slaapverstoring 2020 aanbevelingen doen over een conversie van Ke contouren naar Lden contouren die recht doen aan principes van Kosten eenheden systematiek die uitgaat van een maximaal aantal ernstig gehinderden binnen gedefinieerde contouren ?

De omzetting van Ke naar Lden is een technische omzetting die gedaan wordt op basis van geluidcontouren. Hierover is eerder een presentatie gegeven voor de COVM. De relatie tussen vliegtuiggeluid en hinder speelt geen rol bij deze omzetting.

**DG Vastgoed en  
Bedrijfsvoering Rijk**  
DGVBR-RVB-Vastgoedbeheer  
DGVBR-RVB-VB-  
Assetmanagement

**Datum**  
27 maart 2024