Accelerating the future of aerospace

NLR-CR-2026-255 | juli 2026

Kwartaalrapportage meldingen geluidhinder vliegbasis Gilze-Rijen

Eerste kwartaal 2026

OPDRACHTGEVER: Ministerie van Defensie

Koninklijke NLR - Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

NLR-CR-2026-255 | juli 2026

Kwartaalrapportage meldingen geluidhinder vliegbasis Gilze-Rijen

Eerste kwartaal 2026

OPDRACHTGEVER: Ministerie van Defensie

AUTEUR(S):

O. Reinders NLR

Koninklijke NLR - Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

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

OPDRACHTGEVER	**Ministerie van Defensie**
CONTRACTNUMMER	**8500017913**
EIGENAAR	**NLR**
NLR DIVISIE	**Aerospace Operations**
VERSPREIDING	**Beperkt**
RUBRICERING TITEL	**ONGERUBRICEERD**

GOEDGEKEURD DOOR:		
AUTEUR	**REVIEWER**	**BEHERENDE AFDELING**
Oscar Reinders 2026.07.09 13:58:24 +02'00'	B.J. Hoekerswever 2026.07.09 14:15:00 +02'00'	Wouter de Haan Digitally signed by Wouter de Haan Date: 2026.07.09 15:50:46 +02'00'

Inhoudsopgave

Afkortingen 4

Introductie 5

1 Baangebruik: aantal starts en landingen 6

2 Melders en Meldingen 7

3 Meldingen per vluchttype 8

4 Vliegtuigbewegingen en melderlocaties 9

5 Melders en meldingen per woonplaats 10

6 Verdeling over de tijd 12

7 Bijzonderheden in het eerste kwartaal 2026 13

Afkortingen

ACRONIEM	OMSCHRIJVING
COVM	Commissie Overleg & Voorlichting Milieu
CTR	Control Zone
FANOMOS	Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System
HVO	Handvaardigheidsoefening
NLR	Koninklijke NLR - Nederlands Lucht en Ruimtevaart Centrum

Introductie

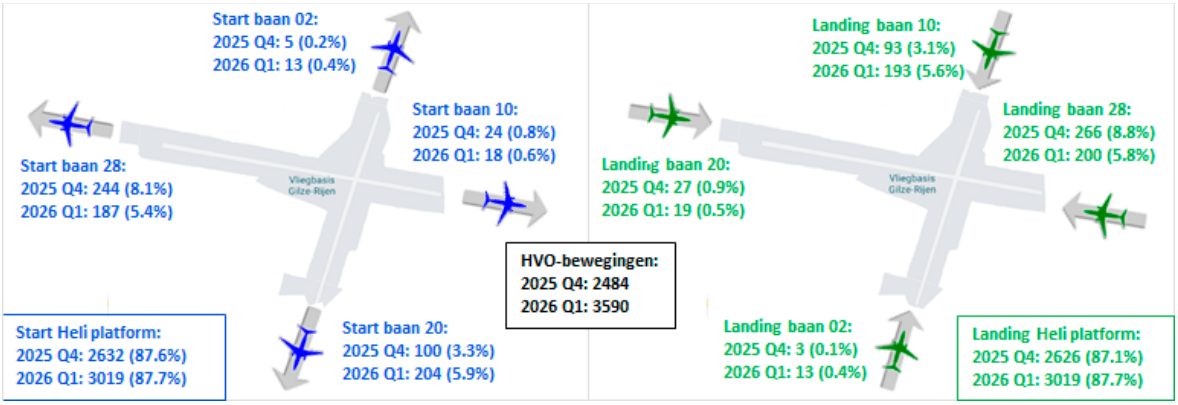
Dit document vormt de kwartaalrapportage over de geluidhinder rond de vliegbasis Gilze-Rijen in het eerste kwartaal 2026. De rapportage biedt een overzicht van alle ingediende meldingen. Trends zijn weergegeven door de gegevens van het voorgaande kwartaal op te nemen. Doel van de rapportage is de Commissie Overleg & Voorlichting Milieu (COVM) meer inzicht te geven in de ontwikkeling en trends met betrekking tot meldingen over de geluidhinder van vliegverkeer.

Per 18 november 2025 is CLRS overgestapt op een nieuw systeem voor de verwerking van hindermeldingen. Dit systeem hanteert eigen melderidentificaties en kan locatiegegevens op een afwijkende wijze registeren. Als gevolg hiervan is het niet mogelijk om meldingen uit het nieuwe systeem één-op-één te koppelen aan meldingen uit het voorgaande systeem. Daardoor kan niet met volledige zekerheid worden vastgesteld of meldingen binnen Q4 2025 vóór en na 18 november afkomstig zijn van dezelfde melder. Het aantal geregistreerde meldingen wordt wel als correct aangemerkt.

Deze systeemwijziging leidt ertoe dat voor de analyse van Q4 2025 melders over de totale rapportageperiode niet volledig consistent kunnen worden verwerkt.

1 Baangebruik: aantal starts en landingen

Onderstaande figuur geeft inzicht in het aantal en percentage vliegtuigbewegingen, per vluchtsoort (start of landing) en per gebruikte start- of landingsbaan (02-20, 10-18 of een heli platform). Ter vergelijking zijn de aantallen opgenomen van het vorige kwartaal. De percentages geven respectievelijk het deel aan van het totaal aantal starts (linker deel) en landingen (rechter deel). Daarnaast is nog het aantal zogeheten HVO-bewegingen weergegeven.[1]



Figuur 1: Aantallen vliegtuigbewegingen per vluchtsoort en baanrichting

[1] HVO-bewegingen zijn vliegtuigbewegingen op/boven het terrein van de vliegbasis.

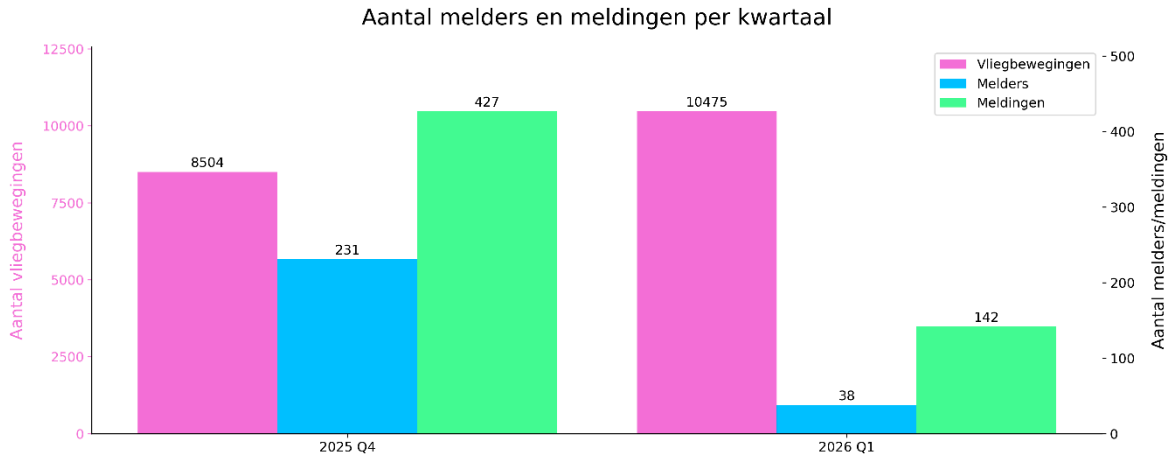
2 Melders en Meldingen

Onderstaande tabel geeft inzicht in het totaal aantal meldingen, zowel voor het eerste kwartaal van 2026 als voor het voorgaande kwartaal. De meldingen zijn hierbij gegroepeerd zodat inzicht ontstaat over het aantal meldingen dat per melder is ingediend.

Tabel 1: Melders en meldingen

	2025 Q4		2026 Q1	
Aantal meldingen:	melders	meldingen	melders	meldingen
150+	0	0	0	0
76-150	0	0	0	0
26-75	2	88	1	32
11-25	1	18	2	32
1-10	228	321	35	78
Totaal	231	427	38	142

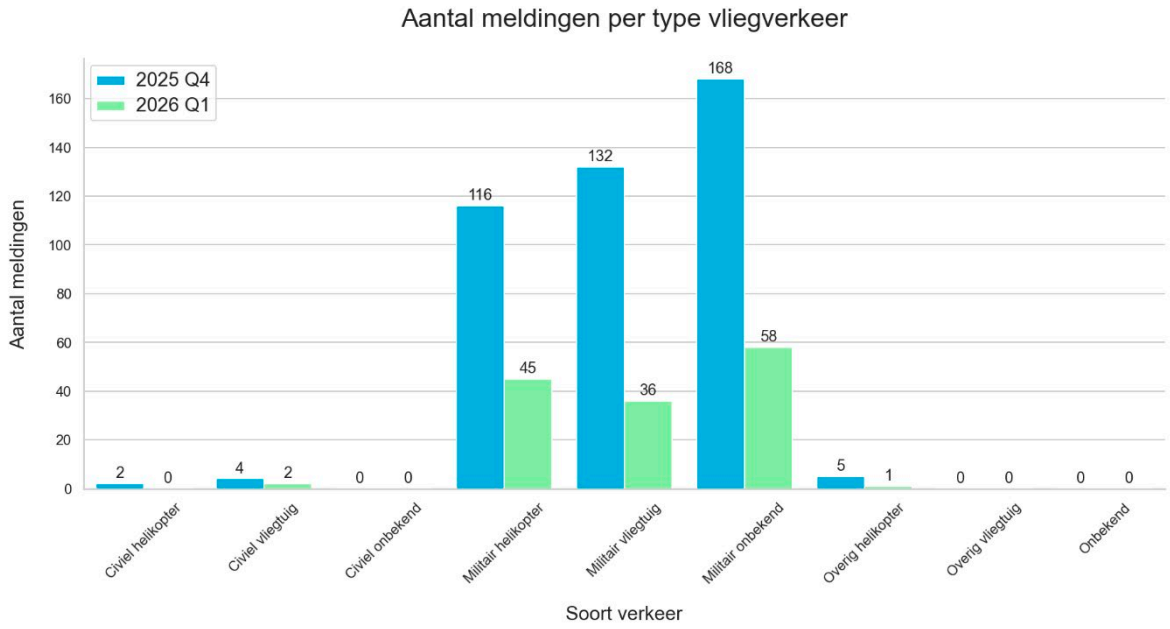
De aantallen voor het aantal melder en meldingen zijn, samen met het aantal vliegtuigbewegingen, grafisch weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2: Verdeling melders en meldingen

3 Meldingen per vluchttype

In Figuur 3 zijn de meldingen weergegeven die aan vliegtuigbewegingen zijn gekoppeld. Als referentie zijn ook de gegevens van het vorige kwartaal opgenomen. Wanneer het niet mogelijk is om een melding te relateren aan een specifieke vliegtuigbeweging, wordt deze meegeteld als “onbekend”. Helikopters en vliegtuigen die niet tot civiel of militair verkeer horen, zijn als “overig” opgenomen; hieronder valt bijvoorbeeld recreatief verkeer, of verkeer waarvan het vluchttype niet bekend is.



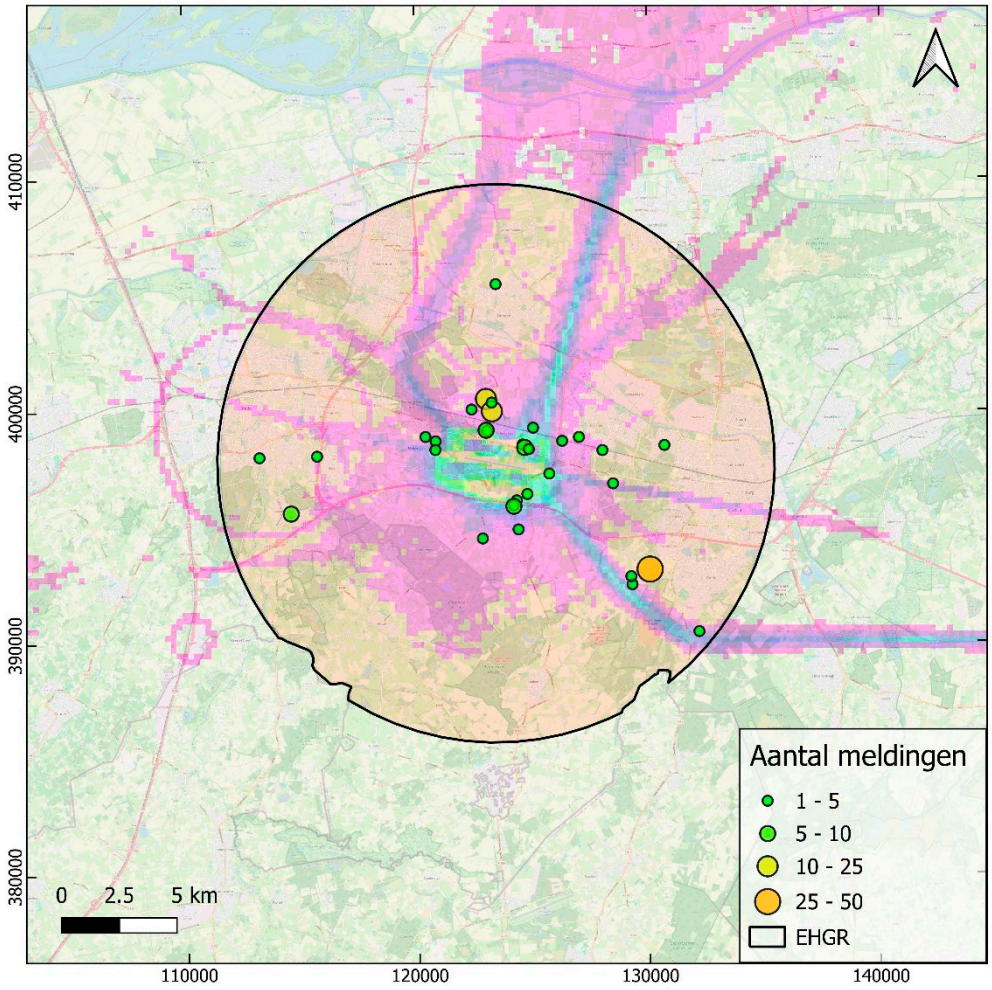
Figuur 3: Verdeling van meldingen naar vluchttype

4 Vliegtuigbewegingen en melderlocaties

Onderzocht is waar de vliegtuigbewegingen zich in het eerste kwartaal van 2026 bevonden . De dichtheid van het verkeer is bepaald op basis van de werkelijke vliegtuigpassages; vliegtuigen worden in de telling meerdere keren meegeteld wanneer ze vaker passeren, zoals bijvoorbeeld bij circuitvluchten het geval is. Alleen de vliegtuigpassages die opgepakt zijn door de radar zijn meegenomen in de analyse. In het geval het vliegpad van een passage niet is geregistreerd, is het niet mogelijk deze beweging mee te tellen.

In Figuur 4 is het resultaat te zien voor het militair en civiel vliegverkeer van en naar de vliegbasis Gilze-Rijen, in het eerste kwartaal 2026. De figuur laat ook de Control Zone (CTR) van vliegbasis Gilze-Rijen zien.

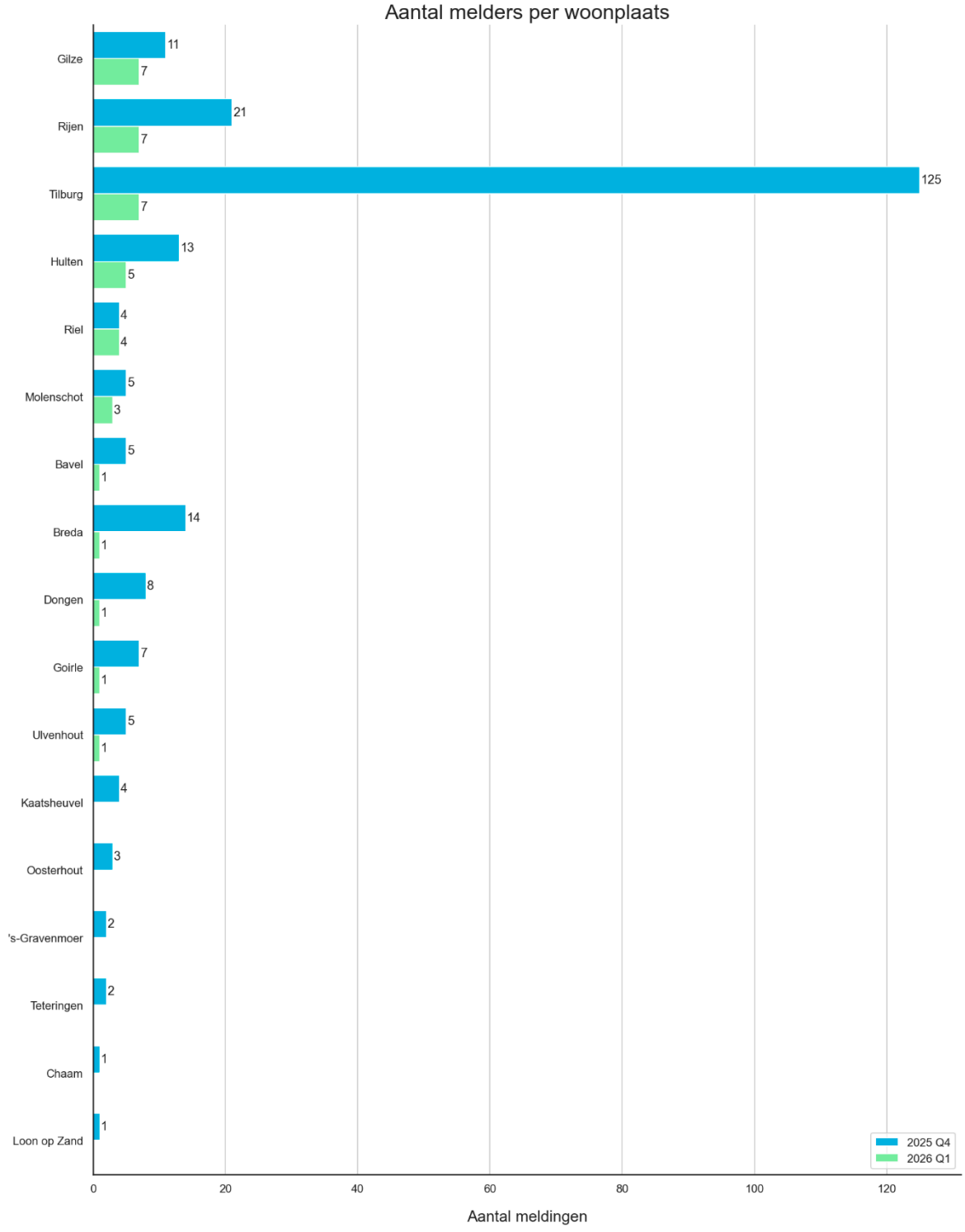
Onderstaande kaart geeft ook aan hoe de meldingen geografisch verdeeld zijn over de regio. Elke stip in de kaart geeft de positie weer (per 6-positie postcode) van waaraf meldingen zijn gedaan in het eerste kwartaal 2026.



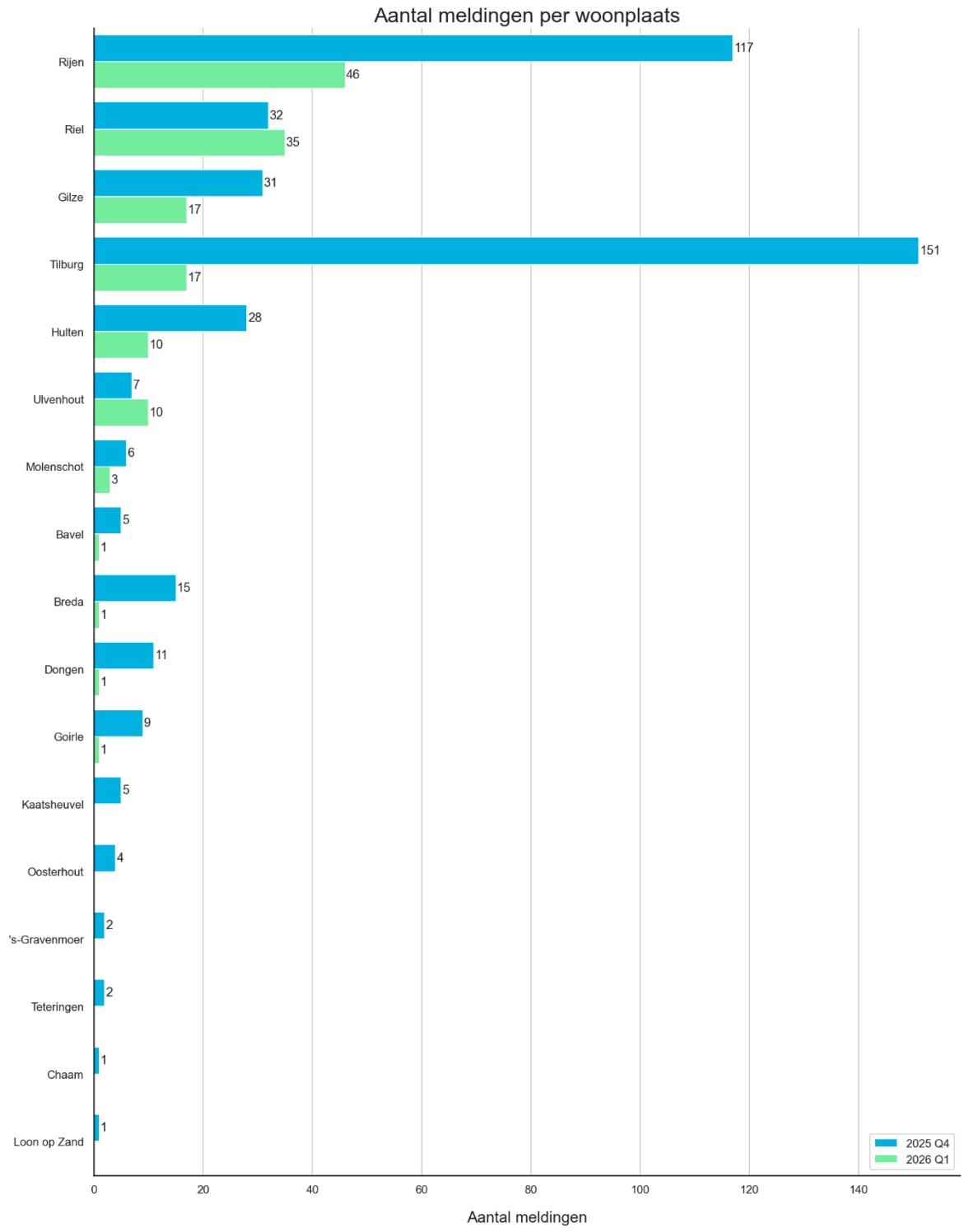
Figuur 4: Dichtheid van militair en civiel vliegverkeer van en naar de vliegbasis, gecombineerd met de locaties van melders

5 Melders en meldingen per woonplaats

De volgende figuren geven het aantal melders en meldingen per woonplaats, zowel grafisch als in aantallen. Ter vergelijking zijn de gegevens van het vorige kwartaal toegevoegd. Vanuit woonplaatsen die niet zijn opgenomen werden in geen van beide kwartalen meldingen ontvangen.



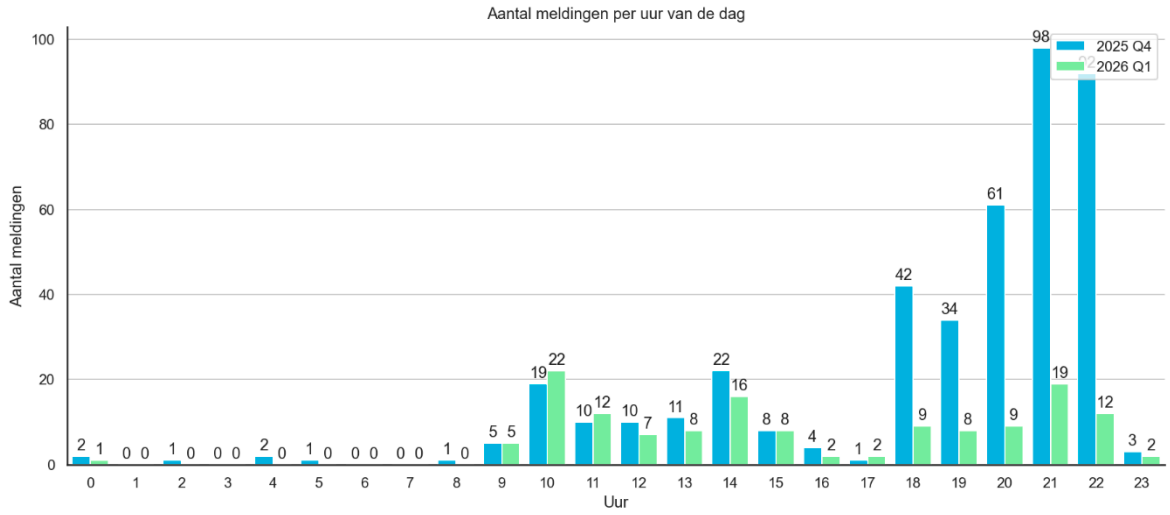
Figuur 5: Melders per woonplaats



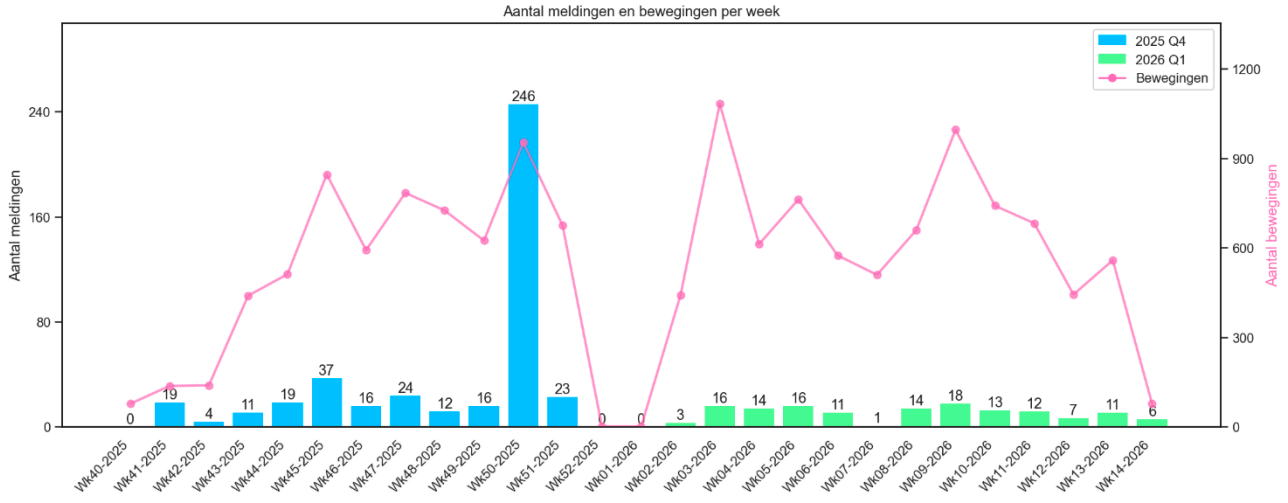
Figuur 6: Meldingen per woonplaats

6 Verdeling over de tijd

Figuur 7 geeft de verdeling weer van de meldingen naar het uur van de dag en Figuur 8 geeft de verdeling weer per week en vergelijkt dit ook met het aantal vliegbewegingen wat in de desbetreffende week heeft plaatsgevonden. De basis voor deze figuren zijn de tijdstippen waarop de melding betrekking had (niet het tijdstip van indienen).



Figuur 7: Verdeling van meldingen over het etmaal[2]



Figuur 8: Verdeling van meldingen en vliegbewegingen over de weken van de kwartalen[2]

[2] Voor één melding in Q4 zijn geen datum- en tijdgegevens beschikbaar. Deze melding is buiten beschouwing gelaten in figuren 7 en 8. Hierdoor wijken de totalen in deze figuren met één melding af van de overige figuren.

7 Bijzonderheden in het eerste kwartaal 2026

Over de volgende onderwerpen, gerelateerd aan daadwerkelijk vliegverkeer in de omgeving van vliegbasis Gilze-Rijen, is het volgende gecommuniceerd:

Transportvliegtuig oefening – Orange Bull (maart 2026)

Van dinsdag 24 maart tot en met donderdag 2 april vliegen twee C-130 Hercules-transportvliegtuigen vanaf Vliegbasis Eindhoven naar verschillende oefengebieden in Nederland.

Op maandagen en dinsdagen fungeert Vliegbasis Gilze-Rijen als uitwijklocatie. Dit betekent dat het mogelijk is dat de toestellen hier landen. Op woensdag 25 en donderdag 26 maart worden de vliegtuigen aan het einde van de middag verwacht. Op woensdag 1 april en donderdag 2 april zullen de landingen in de avond plaatsvinden.

Tijdens de oefening trainen verschillende eenheden van de landmacht samen met de luchtmacht. De focus ligt op het uitvoeren van tactische landingen en het droppen van vracht, waarbij realistische omstandigheden worden nagebootst om de samenwerking en inzetbaarheid te versterken.

Accelerating the future of aerospace

Koninklijke NLR - Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum

Het onderzoekscentrum Koninklijke NLR werkt op objectieve en onafhankelijke wijze met zijn partners aan een betere wereld van morgen. NLR biedt daarbij innovatieve oplossingen en technische expertise en zorgt voor een sterke concurrentiepositie van het bedrijfsleven.

NLR is ruim 100 jaar een ambitieuze toegepast onderzoeksorganisatie, gedreven om te blijven vernieuwen ten behoeve van een duurzame, veilige, efficiënte en effectieve lucht- en ruimtevaart. Op objectieve en onafhankelijke wijze leggen we nu het fundament voor een toekomstgericht betekenisvolle, maatschappelijke impact.

In een snel veranderende wereld zijn de behoeftes op het gebied van mobiliteit en stabiliteit continu in beweging. Bewust van de maatschappelijke urgentie, zorgt NLR ervoor dat kansrijke concepten snel het daglicht zien en transformeren in disruptieve oplossingen dan wel incrementele verbeteringen. Dat kunnen we door de combinatie van diepgaand inzicht in de klantbehoefte, multidisciplinaire expertise en de inzet van onze toonaangevende onderzoeksfaciliteiten. Daarbij vormt NLR in binnen- en buitenland de spilfunctie tussen wetenschap, bedrijfsleven en overheid, en overbruggen we de kloof tussen fundamenteel onderzoek en toepassingen in de praktijk.

NLR neemt het voortouw om Nederlandse en Europese doelstellingen te realiseren. Met onze partners werken we daarbij hard aan een veerkrachtig en duurzaam mobiliteitssysteem, en ondersteunen we de Nederlandse Defensie op alle militaire domeinen waarbij ruimtevaart en cyberspace een alsmaar prominentere rol vervullen. Vanuit de hoofdvestigingen in Amsterdam en Marknesse en onze twee satellietvestigingen draagt NLR zo bij aan een veilige en duurzamere maatschappij, waarbij we de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven verstevigen.

Voor meer informatie bezoek: **www.nlr.nl**

Postal address
PO Box 90502
1006 BM Amsterdam, The Netherlands
info@nlr.nl www.nlr.org

Royal NLR
Anthony Fokkerweg 2
1059 CM Amsterdam, The Netherlands
+31 88 511 3113

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