

Vergaderjaar 2008–2009

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 192**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2009

### **Inleiding**

Met de brieven van 16 maart en 16 april 2009 (Kamerstukken 26 488, nrs. 153 en 170) en tijdens het spoeddebat op 15 april jl. heb ik de Kamer geïnformeerd over het aanvullende onderzoek van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) naar de effecten van het geluid van de F-35 op de zonerings van de vliegbases Volkel en Leeuwarden. Het NLR heeft het onderzoek voltooid en het rapport bied ik u hierbij aan.<sup>1</sup> Daarmee voldoe ik tevens aan de motie-Hamer (Kamerstuk 26 488, nr. 178), althans wat het aspect geluidscontouren betreft. Deel 2 van het rapport bevat gerubriceerde informatie. Dit deel zal de Kamer vertrouwelijk worden aangeboden.<sup>2</sup>

Uit het NLR-rapport blijkt dat ook met toepassing van voorzichtige uitgangspunten de F-35 geluidsbelasting goed inpasbaar zal zijn binnen de bestaande 35Ke geluidszones van de vliegbases Volkel en Leeuwarden. Op basis van voorzichtige uitgangspunten zal 80 procent of meer van het voorziene aantal vliegbewegingen binnen de huidige 35Ke geluidszones van de twee bases passen. Dit is zonder meer toereikend aangezien ervaringen met de F-16 hebben geleerd dat de overige vliegbewegingen tijdens internationale oefeningen en avondvliegprogramma's in het buitenland worden uitgevoerd. Overigens bestaan er reële mogelijkheden om bij de nadere uitwerking van het vliegprogramma van de F-35 de geluidsbelasting te verminderen.

Behalve op de geluidsbelasting van de F-35 in relatie tot de bestaande 35Ke geluidszone, gaat het rapport ook in op contouren met een hogere geluidsbelasting die binnen de 35Ke geluidszone liggen.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

<sup>2</sup> Ter **vertrouwelijke** inzage gelegd, **alleen voor de leden**, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het gaat daarbij om de 40Ke geluidscontour waarbinnen woningen in aanmerking komen voor geluidsisolatie op rijkskosten en de 65Ke geluidscontour waarbinnen in beginsel geen woningen zijn toegestaan. Overi-

gens hebben bewoners van een huis dat binnen een 65Ke geluidscontour komt te liggen, het recht er te blijven wonen.

Rondom de vliegbasis Leeuwarden komen volgens het rapport naar verwachting twee woningen binnen de 65Ke geluidscontour te liggen, terwijl rondom vliegbasis de Volkel één woning niet meer binnen de 65Ke contour zal vallen. Bij de vliegbasis Leeuwarden komen naar verwachting twaalf woningen voortaan binnen de 40Ke contour te liggen, terwijl het totale aantal woningen binnen de 40Ke geluidscontouren rondom de beide vliegbases met ruim 1100 zal dalen. Bij de uitwerking van de mogelijkheden om de geluidsbelasting te verminderen, zal Defensie in het bijzonder aandacht besteden aan de geluidscontouren rondom de vliegbasis Leeuwarden.

De uitgangspunten en de resultaten worden hieronder toegelicht.

### **Uitgangspunten**

Defensie heeft het NLR de uitgangspunten verstrekt die nodig zijn voor de bepaling van het aantal en de uitvoering van de voorziene F-35 vliegbewegingen op de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Hierbij is uitgegaan van het planningsaantal van 85 F-35 toestellen. Defensie heeft bewust gekozen voor voorzichtige uitgangspunten. Het gaat om de volgende aspecten:

- Bij het aantal vliegbewegingen is nog geen rekening gehouden met F-35 trainingsvluchten in het buitenland. Zoals ook bij de F-16 gebeurt, zullen F-35 vliegers deelnemen aan internationale oefeningen in het buitenland om alle capaciteiten van het toestel optimaal te kunnen benutten.
- Voor de landingen is voornamelijk uitgegaan van 50 procent motorvermogen met de bijbehorende geluidsbelasting. De verwachting is dat landingen met de F-35 kunnen worden uitgevoerd met ongeveer 42 procent motorvermogen, wat een lagere geluidsbelasting zal veroorzaken.
- Ook de te vliegen routes bij de starts en landingen zijn van invloed op de geluidsbelasting rondom de beide vliegbases. Bij de berekeningen heeft het NLR voornamelijk de voor de F-16 gebruikelijke vliegroutes gehanteerd. De optimale vliegroutes voor de F-35 moeten nog worden vastgesteld.
- In de Ke-berekeningsmethodiek tellen avondvluchten vanwege de straffactoren drie tot zes keer zwaarder mee dan dagvluchten. In het rekenmodel is uitgegaan van een evenredige invulling van de behoefte aan dag- en avondvluchten. In de praktijk worden met de F-16 verhoudingsgewijs juist meer avondvluchten in het buitenland uitgevoerd. De verwachting bestaat dat dit ook met de F-35 het geval zal zijn; hierdoor zal de geluidsbelasting afnemen.

In een eerste versie van het rapport werd uitgegaan van een laag percentage starts met naverbrander (6 procent). Daarbij zou de naverbrander alleen worden gebruikt in situaties met een extreem natte startbaan of bij hoge omgevingstemperaturen. Aangezien bleek dat starts met naverbrander de geluidsbelasting niet vergroten, is dat uitgangspunt aangepast. Bij de uiteindelijke berekeningen voor dit rapport is daarom uitgegaan van een realistisch percentage van 30 tot 40.

Zoals blijkt uit het bovenstaande zijn er reële mogelijkheden om de geluidsbelasting bij de vliegbases Leeuwarden en Volkel te verminderen. Om te bepalen in hoeverre de gehanteerde uitgangspunten kunnen worden aangepast is echter meer operationele informatie nodig. Ook

hierom is de deelneming aan de Initiële Operationele Test en Evaluatie (IOT&E) van het F-35 programma van belang.

Het NLR heeft de geluidsbelasting van de F-35 voor de vliegbasis Volkel niet alleen onderzocht op basis van de bestaande geluidszonering, maar ook op basis van de «Niemeskantvariant». Het gaat hierbij om het «Exportalternatief Niemeskantvariant F-16 reductie» (kortweg «de Niemeskantvariant») die in de milieueffectrapportage (m.e.r.) voor de vliegbasis Volkel als voorkeursalternatief voor de geluidszonering is aangemerkt. Met de antwoorden op vragen van het lid Boekestijn (Aanhangsel Handelingen TK 2008–2009, nr. 2327) en van de leden Van Velzen, Jacobi, Brinkman en Peters (Aanhangsel Handelingen TK 2008–2009, nr. 2364) is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van deze m.e.r..

De «Niemeskantvariant» maakt nieuwbouwplannen in het dorp Volkel mogelijk en staat de uitvoering toe van 77 procent van het huidige vliegprogramma van de F-16's op de vliegbasis Volkel. De resterende 23 procent kan worden geëxporteerd. Voor het NLR-rapport zijn de uitgangspunten van de m.e.r. gebruikt.

### **Resultaten**

Het NLR heeft de berekeningen uitgevoerd op basis van de geluidsmetingen van oktober 2008 op de Amerikaanse vliegbasis Edwards. Deze metingen, waarbij het NLR betrokken was, zijn uitgevoerd volgens de Nederlandse voorschriften. Het NLR heeft de zoneringberekeningen uitgevoerd in overeenstemming met de door de Nederlandse overheid voorgescreven rekenmethodiek.

Het NLR-onderzoek wijst uit dat op basis van de hierboven toegelichte, voorzichtige uitgangspunten naar verwachting 84 procent van het aantal vliegbewegingen van de F-35 op de vliegbasis Leeuwarden binnen de huidige 35Ke geluidszone past. In vergelijking met de huidige situatie komen waarschijnlijk twee woningen binnen de 65Ke geluidscintour te liggen en twaalf woningen meer binnen de 40Ke contour. Daar staat tegenover dat ruim 200 andere woningen niet langer binnen de 40Ke geluidscintour zullen vallen.

Voor de vliegbasis Volkel geldt dat naar verwachting 85 procent van het aantal F-35 vliegbewegingen binnen de huidige 35Ke geluidszone past. De ene woning die in de huidige situatie binnen de 65Ke geluidscintour ligt, komt straks buiten deze contour te liggen. In de «Niemeskantvariant» past naar verwachting 80 procent van de F-35 vliegbewegingen binnen de 35Ke geluidszone. Dit komt vrijwel overeen met de 77 procent van het huidige F-16 vliegprogramma. Naar verwachting komen er in de «Niemeskantvariant» geen woningen binnen de 65Ke geluidscintour te liggen. Zowel bij de bestaande geluidszonering als bij de «Niemeskantvariant» zullen ruim 900 woningen niet meer binnen de 40Ke geluidscintour vallen.

De aanzienlijke daling van het aantal woningen binnen de 40Ke geluidscintouren rondom beide bases hangt samen met de capaciteit van de F-35 om kort na het opstijgen het motorvermogen en dus de geluidsbelasting te verminderen en toch de gewenste stijgvlucht vast te houden. Bij de F-16 MLU worden dergelijke startprocedures niet toegepast.

## Beoordeling

Het NLR-onderzoek heeft uitgewezen dat met voorzichtige uitgangspunten 80 procent of meer van het voorziene aantal vliegbewegingen van de F-35 binnen de bestaande 35Ke geluidszones van de vliegbases Leeuwarden en Volkel zal passen. Het resultaat van de F-35 voor de «Niemeskantvariant» komt vrijwel overeen met dat van de huidige F-16's. De 65Ke geluidscontouren van de twee vliegbases veranderen niet of nauwelijks, terwijl het aantal woningen binnen de 40Ke geluidscontouren in totaal met 1100 ruim zal dalen. Bovendien zijn er reële mogelijkheden om met de nadere uitwerking van het vliegprogramma van de F-35, de geluidsbelasting te verminderen. Daarbij is het streven zoveel mogelijk te vermijden dat er nieuw gehinderde woningen binnen de 65Ke en 40Ke geluidscontouren zullen komen.

De deelneming aan de IOT&E in de Verenigde Staten biedt de mogelijkheid in een vroeg stadium te bepalen in hoeverre de thans gehanteerde uitgangspunten kunnen worden aangepast om de situatie verder te verbeteren. Defensie zal daarbij in het bijzonder aandacht besteden aan de 65Ke en 40Ke geluidscontouren rondom de vliegbasis Leeuwarden. Hoe dan ook zal een belangrijk deel van de F-35 vliegbewegingen in het buitenland worden uitgevoerd. Net als bij de F-16 gaat het daarbij in het bijzonder om internationale oefeningen en een gedeelte van de avondvliegprogramma's. Al met al luidt de conclusie dat de geluidsbelasting van de F-35 goed inpasbaar is binnen de huidige 35Ke geluidszones.

De staatssecretaris van Defensie,  
J. G. de Vries