

Vergaderjaar 2016–2017

**26 488**

**Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 429**

**LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 13 februari 2017

De vaste commissie voor Defensie heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Defensie over de brief van 6 december 2016 inzake het NLR-rapport «Geluidsbeleving F-35 ten opzichte van F-16» (Kamerstuk 26 488, nr. 423).

De Minister van Defensie heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 februari 2017. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Ten Broeke

De griffier van de commissie,  
De Lange

**1**

**Geeft dit rapport aanleiding om af te zien van het geluidsmeetnet?**

Nee, ik zie in het rapport en in de conclusies van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) geen aanleiding af te zien van het geluidsmeetnet. Zoals ik in mijn brief van 6 december jl. heb geschreven werkt de stuurgroep «Uitvoering motie geluidsmeetnetten» aan de opstelling van een programma van eisen voor de geluidsmeetnetten en begint de aanbesteding in 2017.

**2**

**Acht u het, met de opgedane kennis en expertise van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) door de betrokkenheid van het NLR met de F-35 geluidsproblematiek rondom Leeuwarden en Volkel en het succesvol uitvoeren van verschillende onderzoeken ten behoeve van de omwonenden en Defensie, wenselijk dat het NLR betrokken is bij bijvoorbeeld de aanleg van het permanente meetnet en de analyses van de resultaten om enige continuïteit te garanderen?**

Defensie maakt veelvuldig gebruik van de kennis en ervaring van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) voor advies en ondersteuning. Ongetwijfeld zal dat in de toekomst ook het geval zijn. De stuurgroep bepaalt op grond van de uitkomst van de aanbesteding welke marktpartij het meetnet gaat aanleggen. Of er externe hulp nodig is bij de analyse van meetresultaten zal te zijner tijd blijken.

**3**

**Hebben de geluidsmetingen van het NLR tot voldoende informatie geleid om te werken aan de opstellingen van een programma van eisen voor de geluidsmeetnetten rondom de vliegbases Leeuwarden en Volkel?**

Met mijn brief van 18 februari 2016 (Kamerstuk 33 763, nr. 96) heb ik u de rapporten aangeboden die het NLR en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) hebben opgesteld in opdracht van de stuurgroep. Deze rapporten worden nu gebruikt voor de uitwerking van het programma van eisen. Ook de belevingsvluchten en de geluidmetingen die zijn uitgevoerd hebben informatie opgeleverd die wordt gebruikt voor de opstelling van het programma van eisen. De stuurgroep heeft bezoeken gebracht aan Eindhoven en Schiphol om kennis te nemen van de ervaringen die daar zijn opgedaan met de geluidsmeetnetten. Ten slotte zijn omwonenden van de beide vliegbases betrokken bij de keuze van de meetlocaties.

**4**

**Omwonenden hebben aangegeven het geluid van de F-35 als marginaal harder, lager en meer trillend te ervaren, wat, zoals het rapport aangeeft, door diverse zaken kan zijn veroorzaakt. Ziet u ruimte om het verschil ten opzichte van de F-16 te verminderen? Is er reden om aan te nemen dat de geluidsbeleving in de toekomst verandert?**

Als de Nederlandse F-35's eenmaal operationeel zijn, is het mogelijk te onderzoeken of vliegprocedures zodanig kunnen worden aangepast, dat de geluidbelasting afneemt zonder dat de operationele inzetbaarheid en de vliegveiligheid in het geding komt.

Geluidsbeleving is afhankelijk van allerlei factoren en omstandigheden, ook persoonlijke omstandigheden. De confrontatie met nieuw geluid, zoals dat van een nieuwe straaljager, en gewenning aan geluid kunnen de geluidsbeleving beïnvloeden.

## **5**

### **Gaat u de beleving in de toekomst ook meten?**

Er zijn geen plannen voor belevingsmetingen.

## **6**

### **Hoe verhouden de geluidsniveaus die zijn gemeten tijdens de belevingsvluchten zich tot de metingen op Edwards?**

De metingen tijdens de belevingsvluchten en die op vliegbasis Edwards en de meetresultaten zijn niet met elkaar te vergelijken: deze metingen werden om geheel verschillende redenen gedaan en waren daarom qua uitvoering geheel verschillend.

Voor de metingen op Edwards zijn in totaal 111 microfoons in een wetenschappelijk bepaald patroon opgesteld. De metingen werden over een langere periode en met een groot aantal vluchten uitgevoerd.

De metingen bij de belevingsvluchten werden gedaan om het onderzoek naar de beleving van het geluid te ondersteunen. De vluchten werden uitgevoerd in een programma met verschillende vliegpatronen en verschillende starts en landingen, die niet allemaal op exact dezelfde wijze werden uitgevoerd. Iedere meetopstelling telde één microfoon en er waren vijf microfoons per vliegveld.

## **7**

### **De omwonenden hebben (in het verleden) hogere geluidsniveaus gemeten. Is het mogelijk dat er in de toekomst ook hogere geluidsniveaus zullen worden gemeten?**

Zowel hogere als lagere geluidsniveaus zijn denkbaar. Het is echter de verwachting dat de resultaten van de toekomstige metingen in grote lijnen het beeld van de belevingsvluchten en de conclusies daaruit zullen bevestigen.

## **8**

### **Zullen de conclusies van het rapport ook bij het overeind blijven van het geluidmeetnetwerk worden meegenomen?**

De conclusies van het rapport worden betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen voor de geluidsmetnetten.