

Vergaderjaar 2009–2010

**26 488**

## **Behoeftestelling vervanging F-16**

**Nr. 233**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 april 2010

Met de brief van 11 maart jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 221) heb ik gereageerd op het verzoek van de vaste commissie voor Defensie van 9 februari jl. (kenmerk 2010Z00899/2010D07199) om een reactie op de brief van de heren G. Veldman en G. Verf van 13 januari 2010. Het onderwerp van hun brief was de beantwoording op 7 januari 2010 van vragen van de vaste commissie voor Defensie over de geluidsbelasting van de JSF (Kamerstuk 26 488 nr. 211). In de brief van 11 maart heb ik gemeld dat de Amerikaanse overheid is verzocht om een toelichting op de F-35 geluids informatie in het Eglin *Environmental Impact Statement* (EIS-)rapport. Daaraan was behoefte omdat de geluidswaarde in dit EIS-rapport in Nederland tot discussie heeft geleid over de geluidswaarde in het NLR-rapport van 16 maart 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 153).

Gevoegd is de brief van het *JSF Program Office* (JPO) aan de directeur beleid van de Defensie Materieel Organisatie die het verzoek heeft besproken met de Amerikaanse overheid<sup>1</sup>. De brief van het JPO meldt de volgende aspecten.

- De resultaten van de Mineral Wells geluidsmetingen uit 2007 waren niet optimaal vanwege beperkingen in de beschikbare tijd en de locatie van de metingen, slechte meteorologische omstandigheden (veel wind) en het feit dat de microfoons ten dele op een harde en ten dele op een zachte ondergrond stonden opgesteld, waardoor de bodemdemping van het geluid niet op alle plaatsen gelijk is geweest. Voorts waren in die fase van het testprogramma de testmogelijkheden van de F-35 beperkt, omdat het AA-1 toestel op dat moment bijvoorbeeld niet harder dan 340 knopen mocht vliegen.
- Volgens het Eglin EIS-rapport behoort de Lmax 124 dB geluidswaarde bij een snelheid van 500 knopen. De maximale vliegsnelheid in het testprogramma was op dat moment echter 340 knopen. De 124 dB berust dan ook niet op werkelijke geluidsmetingen, maar op de extrapolatie van verschillende geluidgegevens. Het betreft geluidsdata van de X-35<sup>2</sup>, de F-16 en data van eerdere metingen dan die van Mineral Wells. Bij het bepalen van deze

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

<sup>2</sup> Met de beantwoording van Kamervragen op 9 februari 2009 (Kamerbrief 26 488, nr. 138) is gemeld dat deze geluidsdata dateert uit 2001 en is gebaseerd op een prototype aangeduid met X-35. Omdat het ging om een prototype zijn de gegevens niet representatief voor de F-35.

geluidswaarde is uitgegaan van een integratietijd van 0,25 seconde, terwijl volgens de Nederlandse berekeningsrichtlijnen een volledige seconde is voorgeschreven. Een integratietijd van een seconde leidt tot een lagere geluidswaarde.

- De Amerikaanse luchtmacht onderkent dat de bewuste tabellen van het Eglin EIS-rapport moeten worden aangepast. Het JPO kondigt in de brief een aanvulling aan op het Eglin EIS-rapport (*Eglin Supplemental Environmental Impact Statement*).
- De brief vermeldt dat de beperkingen van de Mineral Wells metingen hebben geleid tot de beslissing om in 2008 geluidsmetingen op de vliegbasis Edwards uit te voeren, die volgens Amerikaanse, Australische en Nederlandse geluidskundigen op grondige wijze zijn uitgevoerd onder geschikte weersomstandigheden. Het JPO adviseert op grond van de kwaliteit van geluidsdata alleen de Edwards geluidsdata te gebruiken voor de evaluatie van de geluidsbelasting van F-35 operaties.

Gelet op het voorgaande constateer ik dat het NLR terecht zijn geluidsrapport uitsluitend op de Edwards geluidsdata heeft gebaseerd, met andere woorden de data waarop de L<sub>Amax</sub> geluidswaarde van 110 dB(A) uit het rapport van 16 maart 2009 berust. De metingen op de vliegbasis Edwards zijn op grondige wijze uitgevoerd en bij de verwerking van de data is volgens de Nederlandse berekeningsrichtlijn een integratietijd van een seconde gehanteerd. Voorts is het van belang dat de Amerikaanse overheid bevestigt dat de L<sub>max</sub> geluidswaarde van 124 dB uit het Eglin EIS-rapport niet op werkelijke geluidsmetingen berust. Bij de bepaling van de geluidswaarde in het EIS-rapport is gebruikgemaakt van geluidsdata van een prototype dat niet representatief is voor de F-35, terwijl de gehanteerde integratietijd niet in overeenstemming is met de Nederlandse richtlijnen.

Een afschrift van deze brief zal ik de provincie Friesland toezenden, zodat de informatie kan worden betrokken bij de validatie van het NLR-rapport. Met de brief van 6 april jl. (Kamerstuk 26 488, nr. 230) is de Kamer gemeld dat nog met een instituut wordt overlegd over de opdracht en de planning van de validatie en dat, zodra de opdracht door het betrokken instituut is geaccepteerd, de Kamer nadere informatie ontvangt over de opdracht voor de validatie, de planning, de kosten en de financiering.

De staatssecretaris van Defensie,  
J. G. de Vries