

Vergaderjaar 2009–2010

26 488

Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 219

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 februari 2010

De vaste commissie voor Defensie¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Defensie over de brief van 7 januari 2010 inzake Informatie over de geluidsbelasting van de JSF (Kamerstuk 26 488, nr. 211).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 februari 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Miltenburg

Adjunct-griffier van de commissie,
Van Toor

¹ Samenstelling:

Leden: Willemse-van der Ploeg, A.A.M. (CDA), Poppe, R.J.L. (SP), Bommel, H. van (SP), Staaij, C.G. van der (SGP), Aasted Madsen-van Stiphout, J.D.M.P. (CDA), Ferrier, K.G. (CDA), Velzen, K. van (SP), Algra, R.H. (CDA), Haverkamp, M.C. (CDA), Miltenburg, A. van (VVD), voorzitter, Kraneveldt-van der Veen, M. (PvdA), Blom, L. (PvdA), ondervoorzitter, Dam, M.H.P. Van (PvdA), Griffith, L.J. (VVD), Eijsink, A.M.C. (PvdA), Schippers, E.I. (VVD), Pechtold, A. (D66), Irrgang, E. (SP), Knops, R.W. (CDA), Brinkman, H. (PVV), Peters, M. (GL), Broeke, J.H. Ten (VVD), Voordewind, J.S. (CU), Jacobi, L. (PvdA) en Thieme, M.L. (PvdD).

Plv. leden: Nerée tot Babberich, F.J.F.M. de (CDA), Polderman, H.J. (SP), Lempens, P.P.E. (SP), Vlies, B.J. van der (SGP), Omtzigt, P.H. (CDA), Ormel, H.J. (CDA), Wit, J.M.A.M. de (SP), Uitslag, A.S. (CDA), Çörüz, C. (CDA), Beek, W.I.I. van (VVD), Arib, K. (PvdA), Roefs, C.W.J.M. (PvdA), Smeets, P.E. (PvdA), Blok, S.A. (VVD), Wolbert, A.G. (PvdA), Nicolai, A. (VVD), Ham, B. van der (D66), Roemer, E.G.M. (SP), Jonker, C.W.A. (CDA), Wilders, G. (PVV), Vendrik, C.C.M. (GL), Teeven, F. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Samsom, D.M. (PvdA) en Ouwehand, E. (PvdD).

1 t/m 3

Op welke gronden wordt de kwaliteit van de geluidsdata van Mineral Wells voor de berekeningen van de geluidsbelasting van de F-35 door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart Laboratorium (NLR) als onvoldoende gekwalificeerd?

Wat zijn de verschillen tussen de aanpak van de geluidsmetingen in Mineral Wells en op de vliegbasis Edwards?

Kunt u de betrokkenheid van het NLR bij de geluidsmetingen die zijn uitgevoerd op initiatief van het Pentagon in oktober 2008 nader specificeren?

In de gegevens van de in 2007 op Mineral Wells gehouden geluidsmetingen zijn tegenstrijdigheden geconstateerd. Op grotere afstand van het vliegtuig zijn hogere geluidswaarden geregistreerd dan dicht bij het vliegtuig. Daarnaast zijn de calibratiesignalen van de microfoons niet goed geregistreerd, waardoor er geen goede referentie is voor de berekening van de juiste L_{Amax}-geluidswaarden. Bovendien zijn de meteorologische omstandigheden slechts beperkt geregistreerd terwijl er wel sprake was van veel wind. De vanwege de wind benodigde correcties kunnen daarom niet worden bepaald. Microfoons stonden voorts deels op een harde en deels op een zachte ondergrond opgesteld, waardoor de bodemdemping van het geluid niet op alle plaatsen gelijk is geweest. Gezien de genoemde tegenstrijdigheden en tekortkomingen heeft het NLR vastgesteld dat het niet mogelijk is op basis van de Mineral Wells geluidsdata een betrouwbare geluidstabel op te stellen die nodig is voor een berekening van de geluidscontouren. Dit is gerapporteerd in het NLR-rapport dat de Kamer bij de brief van 16 maart 2009 heeft ontvangen (Kamerstuk 26 488, nr. 153).

Het Pentagon heeft in 2008 besloten opnieuw geluidsmetingen te laten uitvoeren, in dit geval in oktober 2008 op de vliegbasis Edwards. Het NLR heeft een deel van het meetplan opgesteld voor deze metingen. Bij de metingen op Edwards is gebruikgemaakt van ongeveer 100 meter hoge kranen met microfoons om 3D-geluidsmetingen mogelijk te maken. Dit geeft inzicht in de richtingskarakteristieken van de geluidsbron. Bij de metingen op Mineral Wells zijn geen 3D-geluidsmetingen gedaan. Tijdens de metingen op Edwards was het NLR verantwoordelijk voor het nauwkeurig registreren en monitoren van de meteorologische condities. Het NLR heeft tevens assistentie verleend bij het plaatsen van de meetopstelling en de microfoons.

Geluidsdeskundigen van zowel de Amerikaanse overheid als het NLR hebben vastgesteld dat de geluidsmetingen op Edwards betrouwbare geluidsinformatie hebben opgeleverd. Dit is gerapporteerd in het NLR-rapport dat de Kamer bij de brief van 10 juli 2009 heeft ontvangen (Kamerstuk 26 488, nr. 192).

4

Kunt u garanderen dat de maximale geluidsproductie van de F-35 zoals gemeten naar L_{Amax}-waarde, binnen de huidige, toegestane geluidsbelasting zal blijven?

Met gebruikmaking van de op Edwards gemeten geluidgegevens van de F-35 heeft het NLR een geluidstabel met L_{Amax}-waarden bepaald op grond waarvan, in overeenstemming met het voorschrift berekening geluidsbelasting in Kosteneenheden, een berekening is uitgevoerd van de geluidsbelasting voor de vliegbases Leeuwarden en Volkel. Met mijn brief van 10 juli 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 192) heb ik de Kamer het NLR-rapport aangeboden en is gemeld dat ook met toepassing van voorzichtige uitgangspunten de geluidsbelasting van de F-35 goed inpasbaar is binnen

de huidige 35Ke geluidszones van beide vliegbases. Zoals onder meer gemeld met de antwoorden op vragen van 16 oktober 2009 (Kamerstuk 26 488, nr. 200) gelden de wettelijke 35Ke geluidszones als randvoorwaarde voor het operationele gebruik in Nederland.

5

U geeft aan dat er geen vast geluidsniveau voor de hele duur van de start is te bepalen; er wordt wel aangegeven dat het mogelijk lager ligt dan de 110dB. Kunt u uitsluiten dat de waarde ergens boven de 110dB zal liggen?

Als de F-35 een start uitvoert met gebruik van 100 procent motorvermogen zonder naverbrander, is op 1000 voet (305 meter) hoogte direct onder het vliegtuig een LAmax-waarde te verwachten van 110 dB(A), zoals gerapporteerd in het NLR-rapport van maart 2009. Met de brief van 7 januari jl. is reeds gemeld dat het geluidsniveau hoger zal zijn indien het vliegtuig op minder dan 1000 voet overvliegt. Dit zal kort na het opstijgen het geval zijn, waarbij overigens bij een start die wordt begonnen met 100 procent motorvermogen reeds onder de 1000 voet wordt teruggeschakeld naar een lager motorvermogen.

6, 9 en 11

Wilt u, voordat definitief met een onderzoeksinstituut in zee wordt gegaan voor een onafhankelijke validatie van het NLR-rapport, de Kamer informeren over de daarbij te maken keuzes (welk instituut, met welke opdracht en welke beschikbare termijn) en over de mate van instemming daarmee van de verschillende Friese lokale overheden die het initiatief voor deze validatie genomen hebben?

Kunt u de Kamer informeren over de kosten en wijze van financiering van het validatieonderzoek?

Kunt u bevestigen dat het RIVM het enige deskundige instituut in Nederland is dat geheel onafhankelijk is van het JSF-project én in staat is om het second-opinion onderzoek naar het NLR-onderzoek goed uit te voeren? Zo nee, welke argumenten kunt u voor het tegendeel aanvoeren?

Het verzoek tot medewerking aan de uitvoering van een validatie is gedaan door Gedeputeerde Staten van Friesland.

In mijn brief van 23 december 2009 (bijlage bij Kamerstuk 26 488, nr. 211) aan de voorzitter van Gedeputeerde Staten van Friesland heb ik mijn medewerking toegezegd aan een validatie door een onafhankelijk Nederlands onderzoeksinstituut met het vereiste screeningsniveau en met het uitgangspunt dat de validatie in maart 2010 klaar zal zijn. Met vertegenwoordigers van de provincie, de betrokken gemeenten en omwonenden heeft het ministerie van Defensie in januari overeenstemming bereikt over de vragen die de basis vormen voor de validatie. Over het te kiezen instituut of combinatie van instituten heeft nog overleg plaats. Vanzelfsprekend is het uitgangspunt dat hierover met de provincie overeenstemming wordt bereikt. Ik acht het onjuist gedurende het overleg met de provincie in te gaan op de geschiktheid van instituten voor het uitvoeren van de validatie. Zodra duidelijk is wie de validatie zal uitvoeren zal ik de Kamer informeren. Daarbij zal ik ook ingaan op de opdracht voor de validatie, de kosten en de wijze van financiering. Nadat de Kamer hiervan op de hoogte is gesteld zal de validatie worden uitgevoerd.

7, 10 en 12

Op welke termijn zal de Kamer worden geïnformeerd over de resultaten van de onafhankelijke validatie van het NLR-rapport inzake de F-35 geluidscontouren?

Welke termijn zou er voor een onafhankelijke validatie van het NLR-rapport maximaal beschikbaar zijn, gelet op alle reeds nu bekende opgelopen vertragingen in de ontwikkeling van de JSF? Kunt u het antwoord hierop

toelichten?

Acht u, gezien de termijn die het NLR nodig heeft gehad om zijn rapport inzake de geluidscontouren van de F-35 op te stellen, het uitgangspunt dat de validatie van dit rapport in maart 2010 is afgerond realistisch? Zo niet, wanneer verwacht u dat de validatie afgerond zal zijn?

Met de brief van 16 februari jl. (kenmerk BS/2010003784) is de Kamer geïnformeerd over de actuele planning van de contractonderhandelingen voor de LRIP-4 toestellen, waarvan het Nederlandse tweede testtoestel deel uitmaakt. Op grond van de met de provincie overeengekomen validatievragen is de voltooiing van de validatie van het NLR-rapport in maart 2010 mogelijk als de validatieopdracht op korte termijn kan worden gegund. Als de gunning van de opdracht niet in februari kan worden gerealiseerd, zal de validatie niet voor april worden voltooid.

8

Zal het instituut dat de onafhankelijke validatie van het NLR-rapport inzake de F-35 geluidscontouren zal uitvoeren, kunnen beschikken over exact dezelfde gegevens als waar het NLR zijn rapport op baseerde?

Bij de keuze van het instituut of de combinatie van instituten zal rekening worden gehouden met het vereiste screeningsniveau, met inbegrip van de relevante regelgeving van de Amerikaanse overheid, om inzage te kunnen geven in de geluidsdata en de prestatiegegevens van de F-35 die het NLR ook heeft gebruikt.