

Commissie van Overleg en Voorlichting Milieu Luchthaven Leeuwarden

Secretariaat:
Nieuw adres:
Postbus 90004
3509 AA UTRECHT
telefoon: 038-4572401
telefax: 038-4572399
mh.mudde@mindef.nl

VERSLAG

Vierenveertigste vergadering Commissie van Overleg en Voorlichting
Milieu Luchthaven Leeuwarden van 8 januari 2015

Aanwezig:

Mevr. S. Poepjes	Gedeputeerde Provincie Fryslân (voorzitter)
Maj K.F. Beek-Regnery	Vliegbasis Leeuwarden Hoofd Sectie Communicatie
Dhr. A. Bennen	Gemeente Leeuwarden
Mevr. A. Boersma	Omwonenden Tytsjerksteradiel (deel vergadering)
Dhr. L. Bos	Wethouder gemeente Dantumadiel
Mevr. L.I. Diks	Wethouder gemeente Leeuwarden
Dhr. A. Eisses	TNO (presentatie)
Dhr. Drs. J.H.B.W. Elgershuizen	Milieuplatform Leeuwarden
Dhr. IJ. Haakma	Omwonenden Dongeradeel
LtKol A.J.P. Hardenbol	CLSK, Hoofd Bureau Geluidhinder, zonering en rapportering
Dhr. D. Kroes	Gemeente Dongeradeel
Maj G.E. Van der Meijden	Vliegbasis Leeuwarden Hoofd Luchtverkeersbeveiliging
Dhr. T. Van Mourik	Burgemeester gemeente Menameradiel
Dhr. M.S. Mulders	Omwonenden Ferwerderadiel
Dhr. drs. M.H. Mudde	Rijksvastgoedbedrijf/Defensie(secretaris)
Mevr. H. Rijpstra	Wethouder Tytsjerksteradiel
Dhr. S. Slotegraaf	Provincie Fryslân
Dhr. K.D. Stormer	Omwonenden Leeuwarden
Dhr. G.F.J. Veldman	Omwonenden Leeuwarderadeel
Kol G.G. Verhaaf	Commandant Vliegbasis Leeuwarden
Dhr. G. Verf	Omwonenden Menameradiel
Mevr. G. Visser	Wethouder gemeente Leeuwarderadeel
Dhr. Drs. T.A. Van Veen	NLR (presentatie)
Dhr. F. Vos	Gemeente Het Bildt
Dhr. L.P. Woudstra	Gemeente Ferwerderadiel

4 ondersteunende functionarissen van NLR en TNO
25 belangstellenden

Afwezig:

Dhr. A. Van der Ploeg (Wethouder gemeente Dongeradeel) - wordt vervangen door dhr. D. Kroes
Dhr. B. Veerman (Omwonenden Littenseradiel) - wordt niet vervangen

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering met een nieuwjaarswens en heet alle aanwezigen welkom, met name het in grote getale opgekomen publiek en de in verband met de geagendeerde presentaties aanwezige vertegenwoordigers van TNO en NLR.

2. Mededelingen

De secretaris doet mededeling van de berichten van verhindering. Daarnaast merkt hij op dat mevr. Visser, wethouder van de gemeente Leeuwarderadeel en dhr. Bos, wethouder van de gemeente Dantumadiel voor het eerst aanwezig zijn bij de vergadering.

3. **Vaststellen data volgende vergaderingen**

Op voorstel van de **voorzitter** wordt besloten de volgende vergaderingen te houden op 30 maart 2015 en 23 november 2015.

4. **Inventarisatie gesprekspunten publiek**

De **voorzitter** vraagt of op de publieke tribune aanwezige personen gebruik willen maken van het spreekrecht van het publiek. Aangezien voor het overige de vergadering met name in het teken zal staan van de presentaties van NLR en TNO over de rapportages inzake de geluidbelasting van de F-35 krijgen de betreffende personen als eerste het woord.

- * **Mevr. Inberg** uit Leeuwarden vraagt de aandacht van de commissie voor de mogelijk schadelijke effecten van de uitstoot van het vliegverkeer van de vliegbasis Leeuwarden. Uit de klachtenrapportages blijkt dat er met name tijdens de oefening Frisian Flag veel klachten over stankhinder worden ingediend. Zij is van mening dat die klachten niet adequaat worden afgehandeld. Volgens haar is er onvoldoende kennis en expertise over dit onderwerp aanwezig en is bovendien veel informatie geheim. Zij vraagt de commissie hoe hierin voorzien kan worden, met name ook in relatie tot de komst van de F-35. Voorts bevreemdt het **mevr. Inberg** dat er blijkens de stukken al conclusies worden getrokken over de geluidcontouren van de F-35, terwijl volgens haar de geluidbelasting van dat toestel nog niet bekend is. Tot slot vraagt zij wat de consequenties voor de vliegbasis Leeuwarden zijn van de constatering dat de geluidszone van de vliegbasis Volkel niet ruim genoeg is voor de daar geplande avondvluchten.
- Dhr. Verhaaf** spreekt allereerst zijn waardering uit voor de grote publieke belangstelling voor deze vergadering. Hij merkt op dat er geen geheimhouding rust op de beschikbare informatie betreffende de uitstoot en geluidbelasting. Hem zijn twee rapporten bekend inzake de emissie van militaire vliegtuigen. In de jaren negentig is onderzoek gedaan naar de uitstoot van de vliegbasis Leeuwarden. Sedertdien is het aantal vliegbewegingen evenwel afgenomen. In 2012 zijn door de provincie Noord-Brabant metingen gedaan bij de vliegbasis Eindhoven. Daaruit is gebleken dat de vliegbewegingen aldaar niet leiden tot overschrijding van de wettelijke normen. Conclusies inzake de Leeuwarder situatie kunnen daar echter niet aan worden verbonden. Hij doet de suggestie dat de Provincie Fryslân, evenals de provincie Noord-Brabant hier een rol in zou kunnen spelen **Mevr. Diks** onderschrijft de noodzaak om meer aandacht te besteden aan de uitstoot van het vliegverkeer en de daaraan gerelateerde, ook bij de gemeente Leeuwarden bekende, klachten. Zij zoekt naar een mogelijkheid dit beter te kunnen monitoren en stelt voor dit onderwerp bij een volgende vergadering nader te bespreken. **Dhr. Elgershuizen** vindt eveneens dat dit onderwerp meer aandacht behoeft en ondersteunt het voorstel om het te agenderen voor de volgende vergadering. **De voorzitter** zegt toe na te gaan welke rol de provincie Fryslân hierin zou kunnen vervullen. Zij zal ter voorbereiding van de behandeling tijdens de volgende vergadering dit bilateraal bespreken met mevr. Inberg.
- * **Mevr. Kalsbeek** uit Cornjum brengt naar voren dat zij zich in haar hoedanigheid van huisarts te Stiens zorgen maakt over de mogelijke gezondheidseffecten (gehoorschade) van het door de vliegtuiggeluid, zowel voor het personeel van de vliegbasis, omwonenden en passanten. Zij vraagt hoeveel decibels de F-35 naar verwachting maximaal zal maken bij het stijgen en dalen. Zij zou graag willen dat één van de door Defensie aangeschafte testtoestellen binnenkort naar Leeuwarden zou komen, zodat dit in de praktijk kan worden vastgesteld eventueel met het te instelleren permanente geluidmeetnet.
- Dhr. Verhaaf** antwoordt op dat de Nederlandse testtoestellen participeren in het testprogramma in de Verenigde Staten en daaraan niet zullen kunnen worden onttrokken omdat dit zou leiden tot vertraging van het ontwikkelingsprogramma. In de Verenigde Staten kan het verschil in geluidbelasting in de praktijk worden ervaren. De F-35 maakt door zijn grotere motorvermogen wel meer geluid dan de F-16, maar het is de vraag of dat in de omgeving ook zo zal worden ervaren omdat het vliegtuig een steilere stijghoek heeft. **De voorzitter** voegt toe dat in de presentaties van NLR aandacht zal worden besteed aan de geluidniveaus van de F-35.
- * **Dhr. Van der Wal** uit Dronrijp brengt naar voren dat hij het volledig eens is met de rol die Nederland vervult in de internationale politiek en de inzet van Nederlandse militairen voor de bescherming van de algemene vrijheid en de vrijheid van meningsuiting. Hij kan zich voorstellen dat het voor de Commandant van de vliegbasis lastig is om bij de voorbereiding op die taken beperkt te worden door steeds stijgende milieu-eisen en klachten van omwonenden. Maar daar staat tegenover dat hij en andere omwonenden van de vliegbasis niet incidenteel maar structureel ernstige

geluidhinder ondervinden. Hij pleit ervoor om naast de miljarden die worden uitgegeven aan de ontwikkeling van de F-35 ook geld te gaan steken in de ontwikkeling van een nieuw vliegveld waar ongestoord kan worden geopereerd zonder dat omwonenden daar overlast van ondervinden, bijvoorbeeld in het IJsselmeer of op de Maasvlakte. Zijns inziens zou de ontwikkeling van een dergelijk vliegveld in Europees verband met Europese financiering dienen plaats te vinden. Dat is volgens hem beter dan te investeren in een achterhaald vliegveld.

Dhr. Van der Wal vindt het bezwaarlijk dat de vergaderstukken pas kort voor de vergadering zijn toegezonden. Volgens hem is dat opzettelijk gedaan, zodat er onvoldoende tijd is voor overleg binnen de Verenigingen voor Dorpsbelang over de omvangrijke vergaderstukken. Hij betwijfelt voorts of de provinciale bestuurders wel voldoende kennis en ervaring hebben om inzake dit onderwerp beslissingen te nemen. Bovendien ligt volgens hem alles toch al vast omdat de investeringsbesluiten al zijn genomen.

De voorzitter antwoordt dat de provincie Fryslân niet in de positie is om over dit onderwerp beslissingen te nemen. Dat is een rijksaangelegenheid. Zij beaamt dat het voor de leden van de commissie en de betrokken lokale bestuurders een ingewikkelde materie betreft. Maar daarin is voorzien door de inschakeling van de onafhankelijke deskundigen van NLR en TNO.

Dhr. Verhaaf merkt op dat hij de klachten vanuit de omgeving van de vliegbasis zeker niet als lastig of hinderlijk ervaart. Hij vindt het uit het oogpunt van goed nabuurschap zijn plicht om goed samen te werken met de omwonenden om overlast van het door de vliegbasis veroorzaakte geluid zoveel als mogelijk te beperken. De door dhr. van der Wal voorgestelde oplossing van het verplaatsen van het vliegveld naar het IJsselmeer dan wel de Maasvlakte is volgens hem onrealistisch omdat de kosten daarvan de Defensiebegroting ver te boven gaan. Hij voegt daaraan toe dat de vliegbasis een bredere taak heeft in de omgeving vanwege haar economische betekenis en de functie als internationaal kenniscentrum. Om die reden zijn velen in Fryslân blij met de komst van de F-35 en het behoud van de vliegbasis Leeuwarden. Dhr. Verhaaf wijst er daarbij nog op dat uit de recente ervaringen met de strijd tegen IS in Irak opnieuw is gebleken dat het gevechtsvliegtuig het belangrijkste instrument is in de gereedschapskist van het internationaal vredes- en veiligheidsbeleid. Om dat instrument te kunnen inzetten moeten er worden geoefend. **Dhr. Van der Wal** realiseert zich dat het aanleggen van een nieuw vliegveld duur is. Vandaar dat hij ervoor pleit een dergelijke oplossing in internationaal verband te realiseren.

5. Rapport NLR van november 2014 inzake de toekomstige geluidsbelasting van de F-35
(bijlage bij brief Minister van Defensie van 15 december 2014 aan de Tweede Kamer inzake D-brief Vervanging F-16, ongenummerd toegezonden met brief en email van 16 december 2014).

Dhr. Van Veen van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) geeft een presentatie over het in opdracht van het Ministerie van Defensie opgestelde rapport 'De toekomstige geluidsbelasting van de F-35 (update 2014), Berekeningen voor de omgeving van de vliegbases Leeuwarden en Volkel' (NLR-CR-2014-237) van november 2014. In de presentatie besteedt hij aandacht aan de aanvullende geluidmetingen die in het kader van het onderzoek zijn uitgevoerd op de Amerikaanse vliegbasis Edwards AFB. Het NLR heeft deze metingen geanalyseerd en bewerkt om de berekening van de geluidsbelasting rond de vliegbases Leeuwarden en Volkel uit te kunnen voeren. De conclusie van het onderzoek is dat de geluidbelastingscontour van 20 F-35's en het overige verkeer past binnen de 35 Ke geluidszone van het luchthavenbesluit Leeuwarden 2013. De sheets van deze presentatie zijn bijgevoegd als bijlage bij dit verslag (met nummer LW/15.45/4a).

Naar aanleiding van de presentatie worden door de leden van de commissie en het aanwezige publiek de volgende vragen gesteld/opmerkingen gemaakt:

- * **Dhr. Van Mourik** vraagt of bij de metingen in de Verenigde Staten de luchtvochtigheid is gemeten. **Dhr. Van Veen** antwoordt daar bevestigend op; deze lag tussen 20 en 40%, hetgeen binnen de geldende eisen van het meetvoorschrift is.
- * **Dhr. Verf** heeft de indruk dat er op een andere wijze is gemeten dan in 2008; alleen met microfoons dwars op het midden van de baan. **Dhr. Van Veen** antwoordt dat die indruk onjuist is. In totaal zijn 111 microfoons gebruikt, die zowel langs de lengte- als breedte-as waren geplaatst (de rode en blauwe stippen op de afbeelding).
- * **Dhr. Verf** stelt vast dat bij de landing is gemeten uitgaande van het gebruik van 40% van het motorvermogen. Hij vraagt of er in de berekening ook rekening is gehouden met de in de praktijk mogelijke omstandigheid dat de vlieger extra vermogen moet

bij schakelen als hij niet direct goed uitkomt voor de baan. **Dhr. Verhaaf** kan die vraag niet beantwoorden maar stelt wel dat dit in uitzonderlijke gevallen kan voorkomen als gevolg van rukwinden of vogelhinder. In dat geval heeft de uitvoering van een veilige landing de hoogste prioriteit. Indien een volledige doorstart nodig is, wordt dat als afzonderlijke vliegbeweging met het bijbehorende profiel geregistreerd in het geluidbewakingsstelsel. **Dhr. Van Veen** voegt toe dat in de berekening rekening is gehouden met de mogelijkheid dat in 5% van de gevallen een dergelijke doorstart moet plaatsvinden.

- * **Dhr. Elgershuizen** vraagt hoe de meetgegevens vertaald zijn naar de werkelijke situatie in Nederland. Hij vraagt of het niet beter is om een soort worst case scenario uit te rekenen in plaats van uit te gaan van de bedrijfssituatie in 2013. Hij betwijfelt of 2013 wel een representatief jaar was. **Dhr. Verhaaf** bevestigt dat het aantal vliegbewegingen in 2013 en de daaraan voorafgaande jaren zeker niet representatief was voor de reguliere bedrijfssituatie van de vliegbasis Leeuwarden. Door allerlei oorzaken, met name inzet en oefeningen in het buitenland is er minder gevlogen. Bovendien is het aantal beschikbare F-16 vliegtuigen de afgelopen jaren geleidelijk verminderd. **Dhr. Van Veen** benadrukt dat bij de berekening niet de aantallen vliegbewegingen van 2013 zijn gebruikt, maar de verdeling van de vliegbewegingen over de diverse aanvliegeroutes.
- * **Mevr. Visser** merkt op dat mogelijk de uitvoering van de reguliere vliegbewegingen van de F-35 binnen de vastgestelde geluidszone mogelijk is, maar vraagt hoe daarbij de extra geluidbelasting bij grote oefeningen als Frisian Flag gaan uitpakken voor de kernen in de gemeente Leeuwarderadeel. Zij wijst er op dat bij die oefening op een andere wijze wordt gevlogen dan gebruikelijk is. **Dhr. Verhaaf** beaamt dat bij een oefening als Frisian Flag sprake is van een piek in het aantal vliegbewegingen en dus van een hogere geluidbelasting. De vliegbewegingen worden evenwel geregistreerd en tellen mee in de jaarcontour die de vastgestelde zone niet mag overschrijden. Door middel van gerichte voorlichting aan de omgeving wordt getracht de hinder te voorkomen. Hij voegt daaraan toe dat het oefenen in grotere (internationale) formaties van groot belang is gebleken bij de recente inzet van de Luchtmacht boven Irak. **Dhr. Van Veen** merkt op dat ook in de door het NLR uitgevoerde berekeningen rekening is gehouden met de oefeningen Frisian Flag en FWIT. **Mevr. Visser** blijft op het standpunt staan dat de extra piekbelasting tijdens de oefening Frisian Flag nog nadere aandacht van de commissie verdient. Zij zal hier zeker nog een keer op terugkomen.
- * **Dhr. Veldman** merkt op dat naast het aantal en het tijdstip van de vliegbewegingen ook het geluidniveau van de vliegtuigen meetelt in de berekening van de geluidcontour. Hij vraagt wat de piekbelasting van het individuele vliegtuig is en of er iets gezegd kan worden of dat wel of niet acceptabel is. **Dhr. Van Veen** antwoordt dat bij de metingen voor twee specifieke (standaard) overvliegsscenario's de maximale geluidniveaus zijn vastgesteld. Het betreft de uitvoering van een fly-over op 1000 voet zonder naverbrander (110 dB(A)) en met naverbrander (115 dB(A)). **Dhr. Veldman** is van mening dat er nadere informatie nodig is over de piekbelasting in andere situaties, omdat de omwonenden zich met name daar zorgen over maken. **Mevr. Kalsbeek** pleit ervoor dat er nader onafhankelijk onderzoek plaatsvindt om vast te stellen aan welke maximale piekbelasting omwonenden bij starts en landingen worden blootgesteld. **De voorzitter** wijst op door de Tweede Kamer aangenomen de motie Eijssink. **Mevr. Poepjes** is voorzitter van een door de Minister van Defensie ingestelde Stuurgroep die die onderzoekt of en hoe de instelling een geluidmeetnet mogelijk is. Het betreft een complexe technische kwestie over de wijze van meten in relatie tot het berekenen van de geluidbelasting. **Dhr. Stormer** maakt uit de woorden van de voorzitter op dat er een kans is dat het geluidmeetnet er niet komt. Hij stelt dat een dergelijke uitkomst voor de omgeving niet acceptabel is. **De voorzitter** antwoordt dat de Minister de stuurgroep heeft gevraagd om zich een beeld te vormen van de mogelijkheden en onmogelijkheden van meten en berekenen. Hoe ga je om met een geluidmeetnet. Welke vragen kan het beantwoorden. Om daar een goed beeld van te krijgen is aan het NLR en het RIVM gevraagd daar nader onderzoek naar te doen. **De voorzitter** benadrukt dat zij daar als voorzitter van de stuurgroep onbevooroordeeld in staat.

Na een korte pauze wordt de vragenronde over de presentatie van het NLR hervat.

- * **Dhr. Stormer** refereert aan de gemeten geluidniveaus bij een fly-over op 1000 voet en vraagt hoever in dat geval het geluid draagt. Hij wijst op specifieke situaties in Leeuwarden zoals de weerkaatsing van geluid door de flats in Bilgaard. Voorts vraagt hij of een dergelijke vliegbeweging wel representatief is voor de geluidszone. **Dhr. Van Veen** antwoordt dat de reikwijdte van het geluid afhankelijk is van diverse factoren zoals de afstandsverzwakking, de atmosferische omstandigheden, de bodemabsorptie de dichtheid van luchtmoleculen, wind, temperatuur, vochtigheid etc. Bij de omrekening van de metingen naar de Nederlandse situatie is rekening gehouden met de gemiddelde omstandigheden in ons land. Door bij de metingen uit te gaan van een standaard situatie (1000 ft) is vergelijking en invoering in het rekenmodel mogelijk.
- * **Dhr. Stormer** wijst erop dat bij Volkel een zogenoemde “Niemenskant-variant” is doorgerekend en vraagt waarom dat bij Leeuwarden niet is gedaan. **De voorzitter** antwoordt dat die benaming van een in het kader van de milieueffectrapportage uitgewerkte variant verwijst naar een woonwijk bij Volkel.
- * **Dhr. de Geus** uit Leeuwarden brengt naar voren dat bij de berekening van de geluidszone van de F-35 is uitgegaan van 20 toestellen en vraagt hoe dat aantal zich verhoudt tot het huidige aantal F-16's. **Dhr. Verhaaf** antwoordt dat Nederland momenteel beschikt over 65 F-16 's. Gemiddeld zijn er 29 op de vliegbasis Leeuwarden en 29 op de vliegbasis Volkel. **Dhr. de Geus** vraagt of het klopt dat door de vermindering van het aantal vliegtuigen met circa een derde, de geluidbelasting per vliegtuig met een derde kan toenemen. **Dhr. Verhaaf** antwoordt ontkennend. Er is een rekenexercitie gedaan gebaseerd op de aanname dat er 20 vliegtuigen op de vliegbasis Leeuwarden gestationeerd zouden kunnen worden. Dat aantal is gerelateerd aan een verwacht aantal starts en landingen per vliegtuig en een verwachte verdeling over de routes. In het kader van het ontwikkelingsprogramma zal nog worden nagegaan hoeveel en op welke wijze er daadwerkelijk moet worden geoefend.
- * **Dhr. Van Mourik** brengt naar voren dat de gemeente Menameradiel bij de FUMO extern advies heeft gevraagd over de rapportages van NLR en TNO. Dit heeft geleid tot een aantal vragen die hij schriftelijk zal indienen, zodat daar de volgende vergadering over gesproken kan worden.
- * **Dhr. Van Mourik** vraagt of het voor de geluidbeleving uitmaakt dat het geluidsspectrum van de F-35 anders is dan dat van de F-16 (bijvoorbeeld meer lage tonen). **Dhr. Van Veen** antwoordt dat de geluidbeleving geen onderdeel uitmaakt van het uitgevoerde onderzoek. Er is wel ekeken hoe het geluidsspectrum van de F-35 zich verplaatst in de ruimte.
- * **Dhr. Van der Meer uit Jelsum** vraagt of er verschil is tussen de geluidsniveaus van de F-16 en de F-35 bij starten en landen. **Dhr. Van der Meer** antwoordt dat dit afhankelijk is van het gebruikte motorvermogen. Bij de start wordt 100% of 115% (met naverbrander) vermogen gebruikt. Bij de landing 40%. Daarnaast speelt ook het gewicht van het toestel een rol. Dit is ondermeer afhankelijk van de hoeveelheid brandstof in het toestel. **Dhr. Van der Meer** is met name geïnteresseerd in het verschil in geluidniveau bij landingen, omdat 65% van de vliegbewegingen boven Jelsum landingen zijn. **Dhr. Verf** antwoordt dat uit de tabel bij de Kamerstukken (notitie van 28 oktober 2014) blijkt dat de F-35 bij de uitvoering van landingen 14 decibel meer geluid maakt dan de F-16 (93 versus 79). Bij de start is het verschil 8 decibel (111 versus 103). **Dhr. Van Veen** merkt op dat de betreffende tabel de resultaten van een Amerikaans onderzoek zijn. Het is uitgevoerd op een Amerikaanse basis en de resultaten zijn volgens hem niet zonder meer toepasbaar op de Nederlandse situatie. **Dhr. Verhaaf** plaatst eveneens enkele kanttekeningen bij de tabel. Zijns inziens zijn de uitkomsten voor de F-16 en de F-35 onderling niet met elkaar te vergelijken. **De voorzitter** begrijpt dat bij andere omstandigheden andere uitkomsten mogelijk zijn, maar vindt het wel van belang om hier de volgende vergadering op terug te komen.
- * **Mevr. Inberg** heeft zich verbaasd over de discussie over het al dan niet instellen van een geluidmeetnet. Zij heeft uit de motie Eijsink begrepen dat het geluidmeetnet er zeker komt. **De voorzitter** bevestigt dat dit in de motie staat, maar voegt er aan toe dat de stuurgroep in opdracht van de Minister van Defensie onderzoekt wat je wel en niet met een dergelijk geluidmeetnet kunt doen.

- * **Mevr. Inberg** komt nog terug op de Niemenskantvariant . Zij begrijpt dat bij Volkel op basis van de daar uitgevoerde milieueffectrapportage in het kader van het Luchthavenbesluit een nieuwe, kleinere zone is vastgesteld en vraagt waarom bij de vliegbasis Leeuwarden geen mer is uitgevoerd en geen heroverweging van de zone heeft plaatsgevonden. **Dhr. Stormer** merkt op dat dit ook de intentie van zijn vraag was. **Dhr. Verhaaf** antwoordt dat voor de vliegbasis Leeuwarden in 2013 al een nieuw Luchthavenbesluit was genomen, waarin de bestaande geluidszone is herbevestigd. De COVM is daar toen over geïnformeerd.
- * **Dhr. Verf** wil het Ministerie van Defensie complimenteren voor het goede werk dat bij de vliegbasis Volkel is verricht. Daar is door de keuze van de meest milieuvriendelijke variant in het kader van de milieueffectrapportage rekening gehouden met de belangen van de omwonenden. De nieuwe zone zelfs te klein om alle vliegbewegingen van de F-35 te accommoderen. Hij vindt dat een degelijke scherpe benadering ook bij de vliegbasis Volkel moet worden toegepast. De zone van Leeuwarden zal in de praktijk nooit volledig benut worden: In de breedte wel, maar in de lengte niet. **Dhr. Verf** wil bij Leeuwarden het zelfde proces opstarten als bij Volkel is doorlopen. **Dhr. Hardenbol** antwoordt dat bij de vaststelling van een Luchthavenbesluit alleen een milieueffectrapportage nodig is als het gebruik van een luchthaven wijzigt. Bij Leeuwarden is dat niet het geval en was er wettelijk gezien ook geen mer nodig. Bij de vliegbasis Volkel is het aantal squadrons teruggebracht van 4 naar 2, waardoor er wettelijk gezien een mer nodig is. In het kader van de mer zijn meerdere varianten vergeleken, waarna uiteindelijk de meest milieu vriendelijke variant; de Niemenskantvariant is gekozen.
De voorzitter constateert dat dhr. Verf ervoor pleit om ondanks het ontbreken van een juridische noodzaak ook bij de vliegbasis Leeuwarden een proces van verkleining van de geluidszone op te starten. Zij begrijpt dat, maar stelt dat er een sterke lobby in Den Haag nodig is als er juridisch geen basis is. **Mevr. Rijpstra** sluit zich aan bij het pleidooi van dhr. Verf om de grenzen van de geluidszone ter discussie te stellen. **Dhr. Elgershuizen** stelt dat het mer-procedure ook op vrijwillige basis kan worden doorlopen. **De voorzitter** antwoordt dat dit aan de landelijke politiek is. **Dhr. Elgershuizen** is van mening dat de provincie zich daar wel hard voor kan maken, hetgeen door **de voorzitter** wordt bevestigd. **Dhr. Verhaaf** zet uiteen dat de vliegbasis de ruimte heeft om de contouren te vullen, maar deze niet mag overschrijden. Hij benadrukt dat bij een beperking van de geluidszone ook de inzetbaarheid van de vliegbasis beperkt. Het is niet mogelijk om voor de komende 40 jaar te zeggen dat de contour nooit volledig gevuld zal gaan worden.

6. **Rapport TNO van november 2014 inzake akoestisch onderzoek grondgebonden geluid van de F-35**

(bijlage bij brief Minister van Defensie van 15 december 2014 aan de Tweede Kamer inzake D-brief Vervanging F-16, ongenummerd toegezonden met brief en email van 16 december 2014).

Dhr. Eisses van TNO geeft een presentatie over het in opdracht van het Ministerie van Defensie opgestelde rapport 'Akoestisch onderzoek grondgebonden geluid F-35A in het kader van de Wet milieubeheer vliegbases Volkel en Leeuwarden' van november 2014. In de presentatie gaat hij in op de metingen van het grondgebonden geluid die zijn uitgevoerd op de Amerikaanse vliegbasis Edwards AFB en de vertaling van deze metingen naar de nieuwe bedrijfssituatie na stationering van de F-35 op de vliegbase Volkel en Leeuwarden. De conclusie van het onderzoek is dat op beide bases de nieuwe bedrijfsvoering past binnen de grenzen van de vigerende milieuvergunningen, met dien verstande dat sommige locaties op de vliegbases moeten worden uitgesloten van proefdraaiën en bij de proefdraaiinstallatie geluidsabsorberende schermen geplaatst moeten worden.. De sheets van deze presentatie zijn bijgevoegd als bijlage bij dit verslag *(met nummer LW/15.45/4b)*.

Naar aanleiding van de presentatie worden door de leden van de commissie en het aanwezige publiek de volgende vragen gesteld/opmerkingen gemaakt:

- * **Dhr. Stormer** merkt op dat bij het testen en stationair draaien van de motoren van de vliegtuigen niet alleen geluid, maar ook fijnstof vrijkomt. In het onderzoek heeft hij

daar niets over gelezen. **Dhr. Eisses** antwoordt dat het onderzoek inderdaad alleen betrekking had op het geluid van de grondgebonden activiteiten. **Dhr. Stormer** vindt het wel belangrijk dat er toch aandacht aan fijnstof wordt besteed. **Dhr. Veldman** sluit zich daar bij aan. **De voorzitter** zet uiteen dat in Fryslân in tegenstelling tot het westen van het land de problematiek van te hoge concentraties fijnstof als gevolg van verkeerswegen niet speelt. Maar over de uitstoot van fijnstof door vliegtuigen zijn haar ook geen gegevens bekend. Zij stelt voor om hier de volgende vergadering verder over te spreken.

- * **Dhr. de Geus** stelt dat de plaatsing van betonnen schermen rond de geluidbron mogelijk kan leiden tot het weerkaatsen van het geluid. Hij vraagt of de mogelijkheden van het benutten van zogenoemd 'antigeluid' ook worden overwogen. **Dhr. Eisses** antwoordt dat het benutten van antigeluid (geluid met tegengestelde fase) volgens de huidige techniek alleen mogelijk is als de ontvanger van het geluid zich in dezelfde afgeschermd ruimte bevindt. Hij verwacht niet dat daar in de komende tientallen jaren wijziging in optreedt. Bij de toepassing van de schermen zullen wel sterk absorberende materialen worden toegepast, zodat weerkaatsing wordt voorkomen.
- * **Dhr. Veldman** vraagt of alleen op de vliegbasis maatregelen tegen een te hoge geluidbelasting door grondgebonden getroffen worden of dat het ook bij woningen nodig is. **Dhr. Eisses** antwoordt dat alleen maatregelen nodig zijn in de bedrijfsvoering (niet 's nachts, op specifieke locaties, afscherming bij de bron) en niet aan de woningen.
- * **Dhr. Veldman** vraagt of er ook proefdraaien plaats zal gaan vinden in de shelters. **Dhr. Verhaaf** antwoordt dat in een aantal, niet alle, shelters volgens de vigerende milieuvergunning mag worden proefgedraaid. Dit is overigens alleen mogelijk met voor- en achterdeur open.
- * **Mevr. Diks** brengt naar voren dat een aantal malen is gesproken over de milieuvergunning. Zij zou graag inzicht in die vergunning hebben. De gemeente Leeuwarden heeft daar ook meermalen om gevraagd, maar stuit op de omstandigheid dat de hele vergunning geheim is. **Mevr. Diks** kan zich daar wel iets bij voorstellen, is van mening dat dit de discussie schimmig maakt. Zij stelt voor om binnen de commissie te inventariseren wat er in de vergunning zou moeten staan. **De voorzitter** stelt voor hier de volgende vergadering nader op in te gaan.

De voorzitter stelt vast dat deze vergadering met name in het teken heeft gestaan van de rapporten van TNO en NLR, waardoor er geen tijd meer was voor de overige punten van de agenda. Die punten, waaronder de rapportages betreffende de ingediende klachten zullen alle aan de orde komen tijdens de volgende vergadering.

De voorzitter recapituleert de gemaakte werkafspraken voor de volgende vergadering;

- * Behandeling vragen gemeente Menameradiel/FUMO (o.a. over het geluidsspectrum).
- * Gesprek Voorzitter met mevr. Inberg over mogelijk provinciaal onderzoek uitstoot.
- * Terugkoppeling voortgang Stuurgroep Uitvoering motie Eijssink i.c. permanent geluidmeetnet.
- * Behandeling Tabel/notitie 28 oktober 2014 over verschil piekbelasting tussen F-16 en F-35.
- * Behandeling onderwerp Uitstoot fijnstof door proefdraaien.
- * Bespreking noodzakelijke milieu-voorwaarden in relatie tot geheime milieuvergunning.
- * Mogelijkheden verkleinen geluidszone (in navolging van vliegbasis Volkel)

7. Wat verder ter tafel komt

- * **Dhr. Verf** meldt dat de Minister van Defensie op 9 februari 2015 een werkbezoek zal brengen aan Fryslân. Hier wordt met instemming kennis van genomen.
- * **Dhr. Haakma** herinnert de voorzitter aan haar toezegging in de vorige vergadering om in de Stuurgroep Uitvoering motie Eijssink aandacht te besteden aan zijn verzoek om bij de uitwerking van een geluidmeetnet ook de buiten de geluidszone gelegen plaatsen zoals Dokkum mee te nemen.

- * **Dhr. Stormer** meldt dat hij bij het niet behandelde agendpunt ‘ Suggesties voor te bespreken onderwerpen’ een inventarisatie aandacht van de commissie had wille vragen voor de eveneens op de vliegbasis Leeuwarden te stationeren drones. Hij heeft over dat onderwerp 30 vragen op papier gezet, die hij graag in de volgende vergadering wil behandelen. De lijst met vragen is bijgevoegd *als nr. LW/15.45/5*).

8. **Sluiting**
De voorzitter dankt de leden van de commissie , het publiek en de vertegenwoordigers van NLR en TNO voor hun inbreng en sluit de vergadering.