

Lijst van vragen – totaal

1

Kunt u een historisch overzicht geven van de start- en landingstijden van de F-16 (en de daarbij behorende aantallen)? Wat is in het verleden het percentage avondvluchten op het totale aantal vluchten gebleken?

2

Wanneer is er zekerheid over het type motor dat de definitieve Nederlandse uitvoering van de F-35 krijgt? Betaalt de Nederlandse overheid mee aan deze motoren aangezien in de VS budgetproblemen zijn rondom de motoren? Zo ja, met welk aandeel en met welk bedrag?

3

Klopt het dat bij een volledige taakstelling de geluidscontouren worden overschreden? Zo ja, wat heeft dit voor consequenties?

4

Klopt het dat de F-35 met minder motorvermogen kan klimmen en daardoor minder geluid produceert dan de F-16? Klopt het dat tijdens de metingen van de F-35 bij lager motorvermogen op 1 hoogte is gevlogen? Welk effect hebben lagere vlieghoogtes tijdens het klimmen op een lager motorvermogen?

5

Komt er een nieuwe Milieu Effect Rapportage (MER) wanneer de opvolger van de F-16 bekend is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn is die MER te verwachten?

6

Heeft het onderzoeksinstituut TNO ook onderzoekservaringen met de geluidscontouren van de F-35?

7

Zijn er gedurende de gehele periode van onderzoek in het kader van de F-35 personele wijzigingen geweest in het onderzoeksteam van TNO? Zo ja, om hoeveel personen gaat het? Welke redenen kunnen daarvoor worden aangedragen? Kunt u uitsluiten dat persoonlijke visies van TNO-medewerkers die niet overeen kwamen met de voorkeuren van Defensie hebben geleid tot deze personeelwijzigingen?

8

Waarop is uw aannname gebaseerd dat u voor de opvolger van de F-16 zondermeer een overeenkomstig aantal vliegbewegingen, in binnen- en buitenland, als voor de huidige F-16 voorziet?

9

Wat zijn de, in uw woorden, reële mogelijkheden om bij de nadere uitwerking van het vliegprogramma van de F-35 de geluidsbelasting te verminderen?

10

Wat is de achtergrond van de rubricering van informatie uit deel 2 van het NLR-rapport, waardoor de Kamer dit deel slechts vertrouwelijk kan worden aangeboden? Om welk soort informatie gaat het? Wie, dan wel welke instantie(s), verbiedt / verbieden de openbaarmaking van de betreffende informatie? Acht u het absoluut noodzakelijk om het gehele tweede deel vertrouwelijk te houden? Kan de indruk worden weggenomen dat in deze procedure vertrouwelijke informatie gebruikt wordt om ook niet vertrouwelijke informatie niet openbaar aan te bieden?

11

Kan worden voldaan aan het criterium «geluidscontouren» uit de motie Hamer c.s. als 77% (bij de gunstige Nimeskantvariant voor nieuwbouwplannen) van de huidige vluchten op Volkel mogelijk blijven, slechts 80% van het aantal voorziene vliegbewegingen binnen de huidige 35Ke geluidszone van beide bases passen, en u over de andere, hogere geluidscontouren überhaupt geen harde percentages wilt of kunt memoreren? Hoe wordt door u het criterium «geluidscontouren» uit de motie Hamer c.s. in dit verband geïnterpreteerd?

12

Acht u het mogelijk dat in de toekomst internationale stationering en oefenvluchten met de F-35 toestellen niet langer mogelijk zijn? Welk gevolg zou een dergelijke situatie hebben voor de geluidscontouren enbelasting?

13

Waarop is de verwachting gebaseerd dat landingen met een F-35 toestel kunnen worden uitgevoerd met ongeveer 42 % motorvermogen? Op welke van de twee potentiële motoren wordt gedoeld? Kan deze verwachting met concrete testresultaten onderbouwd worden?

14

Waarop baseert u dat landingen met minder motorvermogen en dito geluidsbelasting worden uitgevoerd terwijl de testfase nog in volle gang is en de operationele vluchtgegevens dus nog onbekend zijn? Hoe kunt u zodoende de vliegroutes bij starts en landingen nu al bepalen? Verwacht wordt dat de JSF met ongeveer 42% motorvermogen kan landen: geldt dit ook als het toestel een zwaardere configuratie heeft?

15

Waarom werd bij de eerste versie van het rapport uitgegaan van een laag percentage starts met naverbrander van 6%, terwijl u nu aangeeft dat een percentage van 30–40% realistisch is? Kunt u dit onderbouwen met cijfers van bijvoorbeeld het percentage starts met naverbrander van de F-16? Zijn er meer gegevens in eerdere versies of deze versie van het NLR gebaseerd op niet-realistische aannames?

16

Hoeveel versies van het NLR-rapport zijn er opgesteld? Kunt u alle eerdere versies van het NLR-rapport aan de Kamer sturen? Zo nee, waarom niet?

17

Welke van de uitgangspunten voor het onderzoek zijn voorafgaand aan het onderzoek aan het NLR verstrekt? Welke uitgangspunten zijn op een later tijdstip verstrekt? Op welk tijdstip was dit? Welke van de uitgangspunten voor het onderzoek zijn pas na de opstelling van de eerste versie van het NLR-rapport verstrekt?

18

Kan per «uitgangspunt» dat door Defensie aan het NLR verstrekt is voor het onderzoek aangegeven worden in hoeverre dat «uitgangspunt» afwijkt van de huidige realiteit bij de inzet van de F16's op beide bases? Wat de motivatie is voor die afwijking?

19

Hoe is het mogelijk dat de geluidsbelasting zal afnemen wanneer met de F-35 meer avondvluchten zullen plaatsvinden en daarmee dus ook meer starts en landingen in de avond en/of nacht, terwijl juist in de avond en nacht geluid voor meer overlast zal zorgen voor omwonenden?

20

Kunt u uitleggen hoe starts met naverbrander de geluidsbelasting niet vergroten terwijl gebruik van welke naverbrander normaal gesproken meer lawaai produceert?

21

Wanneer u aangeeft dat de optimale vliegroutes nog vastgesteld moeten worden, kan dat dan tevens inhouden dat de geluidscontour ook nog aangepast moet gaan worden? Of is dit nu de geluidscontour waaraan Defensie zich wil verbinden?

22

Wat bedoelt u exact met «In het rekenmodel wordt uitgegaan van een evenredige invulling van de behoefte aan dag- en nachtvluchten» aangezien dit op meerdere manieren kan worden uitgelegd? Het NLR is toch uitgegaan van 10% van het totaal aantal vluchten voor avondvluchten?

23

Op welke termijn worden de optimale vliegroutes van de F-35 vastgesteld en worden na deze vaststelling hernieuwde berekeningen gemaakt van de geluidsbelasting van de F-35 op de vliegbases Leeuwarden en Volkel?

24

Op welke wijze kunt u garanderen dat het vermogen van de F-35 toestellen om kort na het opstijgen het motorvermogen te verminderen ook daadwerkelijk zal worden benut?

25

Geldt de capaciteit van de F-35 om kort na het opstijgen het motorvermogen te verminderen ook wanneer opgestegen wordt met alle mogelijke varianten van belasting (inclusief wapens en brandstof)? Welk percentage vermindering aan motorvermogen is te combineren met welk percentage aan gewichtsbelasting voor transport van wapens en brandstof?

26

Geldt de capaciteit van de F-35 om kort na het opstijgen het motorvermogen te verminderen ook voor andere jachtvliegtuigen, zoals de F-16?

27

Zijn de geluidsproeven waarop het NLR-rapport zich baseert ook uitgevoerd met de benutting van de capaciteit van de F-35 om kort na het opstijgen het motorvermogen te verminderen? Zo ja, voor welke percentages?

28

Wanneer, na welke versie van het NLR-rapport, is het uitgangspunt verstrekt en uitgevoerd dat de F-35 kort na het opstijgen het motorvermogen zal gaan reduceren, met welk percentage?

29

Zijn de gemeten F-35 toestellen die vlogen op vliegbasis Edwards in de VS in oktober 2008 dezelfde type F-35 toestellen die in Nederland gestationeerd zullen gaan worden? Zo nee, bent u van mening dat de verschillen qua type/ capaciteit en operationaliteit van het toestel een ander onderzoeksresultaat kunnen laten zien?

30

Waarom vergroten starts met naverbrander de geluidsbelasting niet aangezien het geluidsniveau dan toch groter wordt en het geluid dan toch meer op of vlakbij de vliegbasis blijft waarbij de geluidscontour toch juist bijna helemaal gevuld wordt?

31

Is het waar dat de F-35 een kortere start dan wel stijgvlucht kent dan de F-16 MLU? Zo nee, waarop baseert u dan dat de F-35 «het motorvermogen en dus de geluidsbelasting verminderd en toch de gewenste stijgvlucht» kan vasthouden?

32

Hoeveel trainingsvluchten gaan er plaatsvinden in het buitenland en hoeveel in het binnenland? Wat verstaat u onder «een belangrijk deel» van de vluchten die in het buitenland worden uitgevoerd? Wat is de verhouding tussen inlandse en buitenlandse vluchten en wat betekent dit voor de geluidsbelasting in Nederland en de grensregio's?

33

Hoe reëel acht u de kans dat bij nadere geluidsmetingen gedurende de IOT&E-fase gegevens bekend worden die nopen tot het naar beneden bijstellen van de uitgangspunten van het NLR-onderzoek, waardoor zal blijken dat de geluidsbelasting van de mogelijk aan te schaffen F-35 zwaarder is dan nu wordt aangenomen?

34

Deelt het NLR uw conclusie als verwoord in de laatste zin van uw brief dat «al met al de geluidsbelasting van de mogelijk aan te schaffen F-35 «goed inpasbaar» is binnen de huidige 35 Ke geluidszones»?

35

Kunt u de Kamer op de hoogte houden over de voortgang van de Nederlandse deelname aan de IOT&E in de VS, specifiek met betrekking tot de aanpassingen en verbeteringen van de F-35 in relatie met de geluidscontouren?

Vragen over het NLR rapport:

36

Klopt het dat bij het onderzoek van het NLR het geluidsniveau voor de JSF bij de start (op 1000ft hoogte bij military power) 110 db(A) is aangehouden? Zo nee, welke waarde dan wel?

37

Kan een verhoging van de stuwdruk van de motor waarbij de huidige metingen zijn gedaan (F-135) volgens het NLR ook een vermeerdering van het geluid geven? Hoe geldt dit volgens het NLR voor de F-136?

38

Onderschrijft het NLR de stelling van Ir. F.W.J. van Deventer (uit de reader «Basiskennis geluidzoning luchtvaart», 2003–2004, Capelle aan den IJssel) dat in de Ke formule voor elke decibel vermeerdering het aantal vluchten met 14,2% verminderd dient te worden om de geluidscontour hetzelfde te laten blijven? Zo nee, waarom niet?

39

Beschikt de motor die werd gebruikt ten tijde van de vergaring van de meetgegevens die zijn gehanteerd door het NLR naar nu algemeen wordt aangenomen over voldoende capaciteit om de F-35 in zijn uiteindelijke

configuratie optimaal aan te drijven?

40

Is het volgens het NLR denkbaar dat, indien de capaciteit van de huidige motor ontoereikend blijkt, de geproduceerde geluidsbelasting van een verzwaarde motor hoger ligt dan nu gemeten? Zo ja, welke gevolgen heeft dit voor de resultaten van het huidige NLR-rapport?

41

Hoe kunt u garanderen dat de gegevens waarop het NLR rapport is gebaseerd, welke afkomstig zijn van het JPO, een belanghebbende partij, volledig waarheidsgetrouw zijn?

42

Met welk type motor voor de JSF is het NLR-onderzoek uitgevoerd? Op dit moment is het nog onduidelijk welk type motor de JSF/F-35 krijgt dus waarop is het geluidsonderzoek gebaseerd en wat is waarde van het onderzoek bij de voortdurende onduidelijkheid en onzekerheid over het type motor?

43

In hoeverre kunnen de gebruikte toetsingsmodellen getoetst worden aan de Nederlandse praktijk? Is in het rapport van de NLR rekening gehouden met het RIVM rapport «Geluidoptimalisatie van luchtvaartroutes» uit 2009? Zo nee, waarom niet? Gaat u rekening houden met de conclusies uit dit RIVM-rapport?

44

Met welk type en specificatie meetapparatuur heeft het geluidsonderzoek door het NLR plaats gevonden op Edwards vliegbasis in oktober 2008? Zijn alle onderzoeken met hetzelfde apparaat uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?

45

Zijn bij de starts, landingen en fly-overs hetzelfde aantal decibels aangehouden bij de meting? Wat is uw mening op de uitspraak van de Commissie Overleg en Voorlichting Milieuhygiëne (COVM) Leeuwarden dat er een te laag aantal decibels werd aangehouden tijdens de metingen?

46

Welk geluidsniveau, in decibel, is aangehouden bij de landing en de «fly-over» en met hoeveel procent motorvermogen vond dit plaats?

47

Onderschrijft het NLR dat in de Ke-formule voor elke decibel vermeerdering het aantal vluchten met 14,2% verminderd dient te worden om de geluidscontour hetzelfde te laten zijn, er vanuit gaande dat de andere variabelen ongewijzigd blijven (zoals gesteld door Ir. F.W.J. van Deventer in zijn notitie «Uitwisselbaarheid aantal vliegtuigen en geluid per vliegtuig in de geluidbelasting» en de reader «Basiskennis geluidzonering luchtvaart»¹)?

48

Zijn de landing en de «fly-over» ook gemeten op Edwards vliegbasis in oktober 2008? Zo ja, wat was toen de gemeten LMax-waarde?

49

Is het waar dat de geluidsmetingen zijn verricht bij een F-135 motor (terwijl Nederland de voorkeur lijkt te hebben voor de F-136 motor) waarvan de stuwdruk versus gewicht te laag zou zijn en zodoende ook een

¹ Basiskennis Geluidzonering Luchtvaart, 2003–2004, Ir. F.W.J. van Deventer, Capelle aan den IJssel.

vermeerdering van het geluid geeft?

50

Kent het NLR de geluidsmetingen die Bob Webb gehouden heeft in Amerika? Zo ja, kunt u verklaren dat er een aanzienlijk geluidsverschil tijdens de landing te horen is tussen de JSF enerzijds en de F15 en de F16 (met PW 229 motor)? En vindt het NLR deze meetresultaten overeenkomen met de door haar gebruikte waardes? Zo nee, bent u bereid om deze geluidopnames te beluisteren, de geluidsanalyses te beoordelen en om te oordelen of het JSF-landingslawaai wel of niet veel luider is dan de andere toestellen, en kunt u dan aangeven of deze geluidsniveaus overeenkomen met de door u gebruikte waardes?

51

Kan het NLR nader ingaan op de aard en strekking van rekenvoorschrift RLD/BV-01.2., waarvan zij melding maken? Wat houdt dit voorschrift in en waar kan deze gevonden worden?

52

Kunt u de tegenstrijdigheid in het NLR-rapport verklaren dat op pagina 1 staat dat de overige vliegbewegingen in het buitenland worden uitgevoerd en op pagina 2 staat dat er nog geen rekening gehouden is met F-35 trainingsvluchten in het buitenland?

53

Hoe kan het NLR schrijven dat de berekeningen zijn gebaseerd op realistische inschattingen en aannames? Zijn de gegevens van het Joint Strike Fighter Program Office (JPO) en Defensie gecontroleerd? Zo ja, hoe? Wordt er bedoeld dat de uitgevoerde berekeningen zijn gebaseerd op de verstrekte gegevens van Defensie en het JPO?

54

Acht het NLR het mogelijk dat bij verfijningen ook eventuele verslechteringen door bijvoorbeeld de aanpassing van de vlieghoogte of vlieg-route etc mogelijk is, aangezien het NLR noemt dat in het rapport niet ingegaan wordt op eventuele verfijningen/verbeteringen voor de geluidsbelasting als gevolg van vluchten uitgevoerd op buitenlandse oefenterreinen en/of wijziging van vliegprocedures?

55

Waarom gaat het NLR op pagina 2 van het rapport niet nader in op de mogelijk zwaardere geluidsbelasting voor het geval (on)voorzien aanpassing van de vlieghoogte en/of meer gebruik van de naverbrander bij landing plaatsvindt?

56

Op welke termijn kunnen de geluidbelastingen van de Gripen NG en de Advanced F-16 worden bepaald?

57

Zijn de gegevens van de F-35 geluidsmetingen op Edwards Air Force Base van oktober 2008 gedateerd en moeten er recentere gegevens worden gebruikt voor een dergelijk onderzoek?

58

Waarom is het NLR uitgegaan van 85 F-35 toestellen terwijl intern Defensie duidelijk is dat er hooguit 52 toestellen worden aangeschaft? Is hiermee het geluidsonderzoek geloofwaardig?

59

Hoe kan door het NLR een vlieger die nog nooit met een F-35 heeft gevlogen geacht worden de gehanteerde uitgangspunten van de vliegprofielen goed in te kunnen schatten?

60

De vliegprofielen zijn door het NLR ingeschat op basis van gegevens van o.a. het JPO, dat een belanghebbende partij is en waarvan in de VS wordt getwijfeld aan de door hen verstrekte info (President van de Verenigde Staten heeft hierover een onderzoek gelast). Kunt u garanderen dat de door JPO verstrekte informatie klopt?

61

Kunt u alsnog artikel 3 van het Besluit Militaire Luchthavens, waarin de gehanteerde formule voor de berekening van geluidsbelasting in Kosteneenheden wordt toegelicht, openbaar maken opdat deze te verifiëren is? Zo nee, waarom niet?

62

Zijn de invoergegevens gebaseerd op harde feiten, schattingen en/of aannames?

63

Heeft het Britse RAE ook geluidsmetingen gedaan naar de geluidsbelasting van de F-35? Zo ja, komen hun onderzoeksresultaten overeen met die van het NLR?

64

Hoe verklaart u dat het AFRL (metingen Edwards; bron JPO/LM powerpoint en EIS Eglin Appendix E1 blz 5 en 6) het LAm_{ax} geluidsniveaus op 124 db(A) heeft staan en u deze op 110 db(A), wanneer het NLR schrijft dat er geen significant verschil is tussen de AFRL en de NLR bepaalde LAm_{ax} geluidsniveaus? Klopt het dat dit rekenkundig ongeveer 16 keer zoveel is aan geluid? Blijft u bij de uitspraken die u deed tijdens de bijeenkomst met COVM in Leeuwarden waar u zei dat dit o.a. kwam omdat in de VS het geluid altijd met een snelheid van 160 knots en in Nederland van 300 knots gegeven wordt, en dat hoe langzamer het vliegtuig vliegt, hoe hoger de LAm_{ax} wordt?

65

Heeft de snelheid van het vliegtuig (160, 300 of 500 knots) invloed op de LAm_{ax}? Zo ja, kunt u iets aangeven aan welke orde van grote gedacht moet worden?

66

Waarop is de stelling van het NLR gebaseerd dat er bij de verwerking van de ruwe geluidsdata tot LAm_{ax} geluidsniveaus geen significant verschil is geconstateerd tussen de uitkomsten van het AFRL en het NLR, wanneer de metingen van het AFRL resulteren in een geluidsbelasting van 124 db (A) en die van het NLR in een belasting van 110 db (A)?

67

Kunt u verklaren waarom een te laag decibelniveau is aangehouden (110 dB_a LAm_{ax} terwijl in de VS bij dezelfde geluidsmeting 124 dB_a werd aangehouden)? Is het waar dat hiermee een grote bepalende factor (verschil a 14 dB_a) niet is meegenomen?

68

Waarom is door het NLR gebruik gemaakt van gesimuleerde landingen, in plaats van daadwerkelijk uitgevoerde landingen?

69

Kunt u de tabellen waarin de LAmx waarden staan die door het NLR zijn gehanteerd voor hun berekeningen alsnog, aan de Kamer doen toekomen? Zo nee, waarom niet?

70

In hoeverre is uw stellingname waar dat de JSF de komende 30–50 jaar niet zal vliegen (oefenen) met externe last zoals brandstoftanks? Waarop baseert u deze stellingname en wat betekent het voor de geluidsbelasting wanneer er wel gevlogen wordt met externe lasten?

71

Hoe lang is de benodigde baanlengte?

72

Is een klimprofiel met een overgang naar een gereduceerde motor nu werkelijk alleen aan de F-35 voorbehouden? Waarom kan de F-16 dat niet?

73

Kunt u de aanname van het NLR van het aantal en soort vliegbewegingen van het overige verkeer nader specificeren? Hoe is procentueel de verhouding tussen operationeel vliegverkeer en overig verkeer?

74

Waarom is de aanname door het NLR gedaan dat op vliegbasis Leeuwarden de F-35 alleen gebruik zal maken van de hoofdbaan?

75

Wat is het (absolute) aantal vluchten (per passage type) waarmee door het NLR gerekend is in het model? Op welke (aangenomen) tijdstippen vonden deze vluchten plaats?

76

Kunt u, op basis van een historisch overzicht van het aantal «touch-and-go's» van F-16's van de afgelopen jaren, aantonen dat het door het NLR aangenomen percentage van 5% circuit-vluchten reëel is?

77

Kunt u ontkennen dat door de verhouding stuwdruk en gewicht, welke bij de JSF ongunstiger is dan bij de F-16, de afterburner niet minder, zoals door het NLR gesteld op, maar juist meer gebruikt zal gaan worden indien de JSF de F-16 zal opvolgen?

78

Bent u voornemens met de F-35 minder avondvluchten te plannen dan met de F-16, zoals gesteld door het NLR? Zo ja, waarom?

79

Kunt u garanderen dat de start- en landingstijden als door het NLR in hun onderzoek aangenomen reëel zijn, met het oog op de verhoogde nachtstraffactor bij latere start- en landingstijden?

80

Waarom worden er andere veiligheidsmarges gehanteerd bij de JSF dan bij de F-16 ten aanzien van het afbreken van de start?

81

Hoe is de verdeling van de taakstelling over Volkel en Leeuwarden tot stand gekomen (Volkel 55% van de taakstelling, Leeuwarden 45% van de taakstelling)? Zal op vliegbasis Volkel vaker van de «afterburner» gebruik

worden gemaakt nu hier onder paragraaf 5.3 van het NLR-rapport niet uitgesloten is dat met «externe stores» wordt gevlogen?

82

Waarop is in de NLR-berekening representatief overig verkeer toegevoegd? Gaat het hier om de komst van gastvliegers met andere vliegtuigtypen?

83

Waarop is de verwachting van het NLR gebaseerd dat een zachte bodem meer demping zal geven dan een harde bodem? Zijn hier onderzoeken naar gedaan?

Is de correctie van 1 db A wel correct wanneer men zich realiseert dat de grootste geluidsbelasting ondervonden zal worden op of in de nabijheid van huizen en/of straten?

84

Wanneer zal worden gezien of er aanvullende eisen zijn op grond waarvan moet worden afgeweken van de prestatieprofielen?

85

Wanneer wordt bekeken of er aanvullende eisen ten aanzien van de profielen vastgesteld moeten worden?

86

Worden in Nederland afwijkende profielen gevlogen dan bedoeld op pagina 28 van het NLR-rapport? Is Defensie voornemens nader onderzoek te doen naar de aanvullende eisen of benodigde afwijkingen van de vliegprofielen? Wat is het effect van de profielen die gevlogen zijn tijdens de metingen en de routes en de spreiding zoals in het rekenvoorschrift zijn vastgelegd en gehanteerd worden in onderhavig onderzoek?

87

Is in de 84% totale F-35 behoefte wel of niet de geluidsbelasting van overig verkeer meegenomen?

88

Is het waar dat de geluidscontouren een groter percentage kunnen herbergen dan de nieuw voorziene contour en daarmee minder gehinderde omwonenden treft in de omgeving van vliegbasis Leeuwarden en Volkel? Wat betekent dit voor het aantal vliegbewegingen in de resterende geluidsomtrek op beide vliegbases? Wat gaat Defensie doen met de overige 20% en 15% in Volkel en 16% in Leeuwarden aan geluidsbelasting, gaat Defensie dit exporteren? Wat gaat u doen aan de woningen die binnen de geluidsbelastingcontouren vallen, krijgen deze extra isolatiemogelijkheden betaald door de overheid en/of een schadeloosstelling?

89

Hoe kan de 65 Ke contour nu groter zijn en de 35 Ke contour kleiner dan de huidige? Waarom zit bij de 65 Ke contour wel de kromming erin aan de Engelumerkant en zit die niet in de 35 Ke contour?

90

Kan nader worden ingegaan op de door het NLR aanbevolen modificatie van huidige middelen voor handhaving van de geluidsbelasting? Hoe zou deze eruit moeten zien en door wie zou deze modificatie moeten worden geïmplementeerd?

91

Hoe zal gevolg worden gegeven aan de aanbeveling van het NLR dat na een mogelijk voortschrijdend inzicht de uitgangspunten voor de berekeningen, en daarmee wellicht ook de resultaten, zullen worden aangepast? Indien dit plaatsvindt, dienen nieuwe berekeningen te worden uitgevoerd om de geluidsbelasting te bepalen? Gaat u opdracht geven voor een nieuw onderzoek op het moment dat er een definitieve keuze is gemaakt voor het type motor dat de F-35 krijgt en de afstelling/operationele constructie voor de eventueel aan te schaffen Nederlandse JSF-toestellen? Zo nee, waarom niet?