

10.2.e

Van: 10.2.e (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: vrijdag 19 januari 2018 19:50
Aan: 10.2.e 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB, 10.2.e (To70);
 10.2.e (To70); 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: 180119 Gegevens Actualisatie MER Lelystad
Bijlagen: 20180119 Presentatie aanpak overige effecten.pdf

Hi 10.2.e 10.2.e

Tevens bijgevoegd de presentatie over de aanpak van de overige effecten.

Goed weekend.

Groet,

10.2.10.2

From: 10.2.e (To70)

Sent: Friday, January 19, 2018 5:34 PM

To: 10.2.e <10.2.e dbvision.nl>; 10.2.e <10.2.e dbvision.nl>

Cc: 10.2.e - DGB' <10.2.e 10.2.e minienm.nl>; 10.2.e - DGB'
 <10.2.e 10.2.e minienm.nl>; 10.2.e (To70) <10.2.e to70.nl>; 10.2.e (To70)
 <10.2.e to70.nl>; 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV) <10.2.e airinfra.eu>

Subject: 180119 Gegevens Actualisatie MER Lelystad

Beste 10.2.e 10.2.e

Hierbij stuur ik jullie de door jullie gevraagde informatie.

Dit betreft achtereenvolgens:

1. BAG woningbestand. Deze kan je downloaden via de volgende wettransfer link:

<https://we.tl/5q0duirbxy>

2. Lden studieprojecten. Deze kan je downloaden via onderstaande wettransfer link. Deze projecten bevatten alle informatie waar 10.2. m.b.t. de berekeningen, te weten:

- Alle invoer voor het rekenmodel (NPD, routes en traffic). Traffic zit in slots.dbf
- Contouren (shape), 40 - 70 met stap 1 dB
- Raster resultaten (shape) indien beschikbaar in projectmap

<https://we.tl/pGlaSCtuP>

3. De input voor de berekeningen, zie bijgevoegd zip bestand. Deze gegevens zijn eerder geleverd, maar bevat op twee punten een update. 1. De traffic van berekening 4c is gecorrigeerd en 2. er is een nieuw scenario (scenario 3g) toegevoegd. Scenario 3g betreft de situatie waarbij alle correctie en actualisaties zijn doorgevoerd, m.u.v. de IFR vliegroutes.

4. Via NLR kreeg ik de vraag naar het doorsturen van het document met de hoogte en snelheidsrestricties en op welke afstanden deze gelden. Deze is jullie al enkele malen geleverd met de input van de berekeningen (zie vorige punt) en staat in de map:

\\NPD Ley\Routevariant B+\\2. Actualisatie vliegprocedures B+

5. De presentatie van vandaag, zie bijgevoegd in pdf.

6. bestand bevat een update van de eerdere gegevens Excel met telresultaten.

7. Een Excel met de telresultaten, zie bijgevoegd.

Graag ontvang ik een bevestiging van ontvangst.

Groet,

10.2.10.2.

10.2.e

10.2.e

704

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: zaterdag 20 januari 2018 13:11
Aan: 10.2.r10.2 (To70), 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV); 'CONSENS Advies - 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Bewonersdelegatie - contactgegevens
Bijlagen: Bewonersdelegatie contactgegevens.docx

Heren,

Ik stel voor dat de club van 10.2.e met 10.2. contact opneemt voor aspect Geluid en voor overige aspecten met 10.2.e 10.2.e en vice versa. Of hebben jullie een voorkeur voor een andere verdeling!?

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e outlook.com>
Datum: zaterdag 20 jan. 2018 12:05 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl>
Kopie: 10.2.e <10.2.e dbvision.nl> 10.2.e (10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl> 10.2.e 10.2.e - BSK <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: Bewonersdelegatie - contactgegevens

Beste 10.2.e

Ter ondersteuning van het 'on the job' meekijken en in lijn met onze afspraken tijdens de contra-expertise bijeenkomst van afgelopen vrijdag, stuur ik je hierbij een overzicht van de werkgroepjes en de contactgegevens van de Bewonersdelegatie.

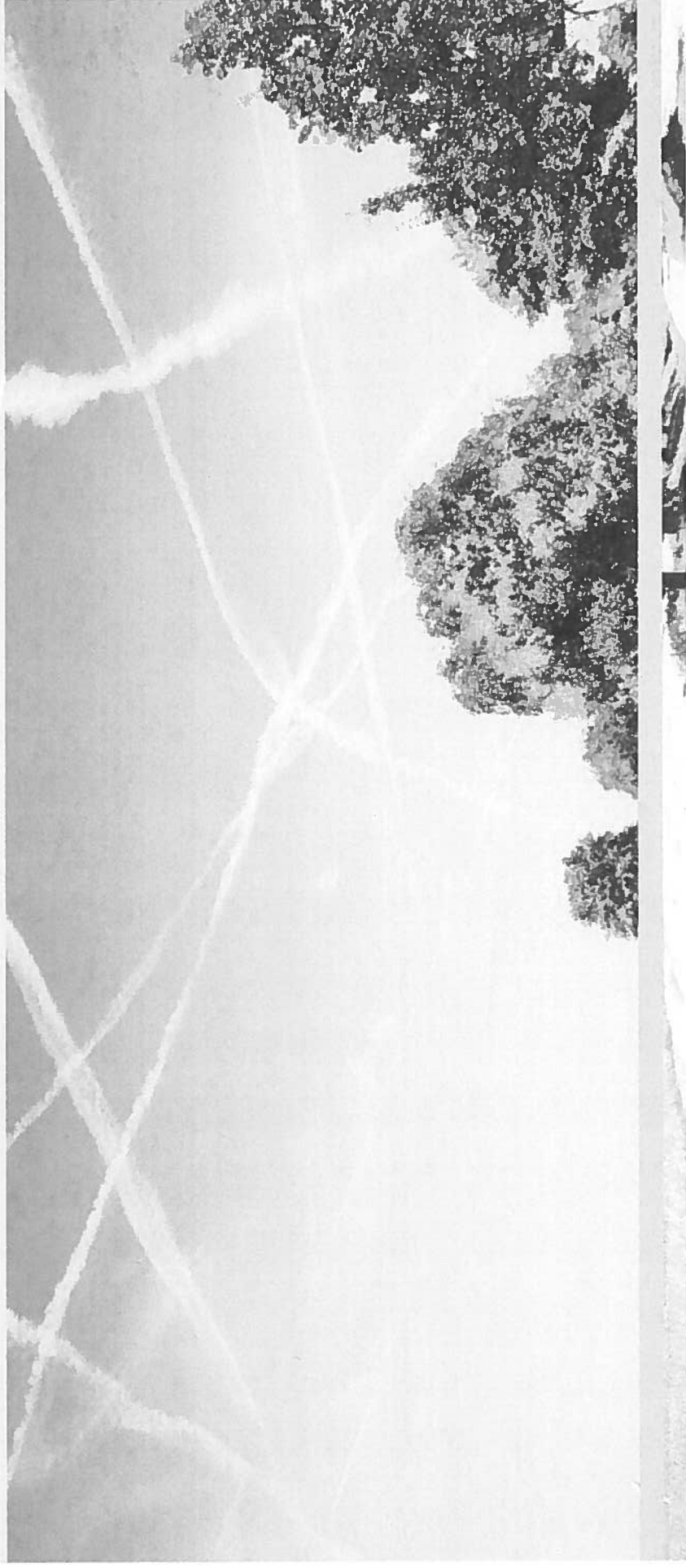
Wij waarderen het zeer wanneer de verschillende organisaties/experts direct contact opnemen met onze werkgroepen om afspraken te maken over het inhoudelijke werk de komende dagen.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Bewonersdelegatie Aansluitroutes Lelystad

adecs

19 januari 2018



Actualisatie MER Lelystad

Aanpak overige effecten

Overzicht overige effecten

- > Externe veiligheid
- > Luchtkwaliteit / emissies
- > Stikstofdepositie
- > Beschermde natuur
- > Vliegveiligheid (vogelaanvaringen)
- > Gezondheidseffecten
- > Voedselkwaliteit
- > Cumulatie van geluid
- > Ruimtelijke ordening (windturbines)

Externe veiligheid

- > In het MER 2014 is berekening uitgevoerd met GEVERS versie 1.3.0. Momenteel is er versie 2.1.0.
- De toelichting in de Staatscourant geeft aan:
 - > Bij het bepalen van de 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren wordt een andere Dirac-verdeling gebruikt. Deze aanpassing heeft tot gevolg dat onterecht lange smalle uitlopers in de plaatsgebonden risicocontour voorkomen wordt. Conclusie: de contouren worden kleiner
- > De correctie van de onvolkomenheden en de aansluitroutes hebben geen effect op de uitkomsten van de berekeningen
- > **Aanpak:** De berekening van 25k/45k met B+ wordt geactualiseerd vanwege de modelverandering en het verschil met het resultaat uit het MER2014 wordt inzichtelijk gemaakt.
- > **Doorlooptijd:** Berekeningen worden uitgevoerd

Luchtkwaliteit / emissies

- > Er zijn geen nieuwe rekenmethoden of andere emissiefactoren voor vliegtuigmotoren
- > De rekenmethoden voor het bepalen van de emissies en lokale concentraties nemen bronnen mee tot een hoogte van 3000 ft.
- > De correctie van de onvolkomenheden en de aansluitroutes vinden plaats op een hogere hoogte en hebben daarmee geen invloed op de uitkomsten van deze berekeningen.
- > Voor de 10k situatie zal wel een analyse gedaan worden om het verschil tussen doorklimmen en level vliegen te bepalen
- > **Aanpak:** Voorgaande beschrijving in het document opnemen, geen actualisatie berekeningen uitvoeren, wel analyse bij 10k.
- > **Doorlooptijd:** max 1-2 dag

Stikstofdepositie

- > Er zijn geen andere emissiefactoren voor vliegtuigmotoren
- > De rekenmethode neemt bronnen mee tot een hoogte van 3000 ft.
- > Ten tijde van het MER was het AERIUS model nog niet volledig beschikbaar, momenteel is er een nieuwere versie van AERIUS beschikbaar. Het is onbekend of deze nieuwere versie een andere rekenkern heeft of alleen gebruikersinterface verbeteringen bevat.
- > **Aanpak:** Vanwege nieuw model toch herberekening van 45k met B+ uitvoeren met AERIUS
- > **Doorlooptijd:** 3-4 dagen nadat Ldentool-project definitief is (ca 22-1).

Beschermde natuur

- > De wetgeving is veranderd, maar dit is met name cosmetische verandering (alles onder 1 naam i.p.v. 3 losse namen)
- > Verstoring t.a.v. geluid en zicht: Bureau Waardenburg geeft in het MER 2014 aan dat er alleen onder 3000 ft mogelijk sprake is van significante effecten.
- > Verstoring t.a.v. additionele stikstofdepositie: De voorgenomen activiteit van Lelystad Airport is in de PAS als een prioritair project opgenomen, er is derhalve geen sprake van significante effecten.
- > De correctie van de onvolkomenheden en de aansluitroutes hebben derhalve geen effecten op de verstoring van de beschermde natuur
- > Er is ook een uitspraak van de Raad van State (18-1-2017) waarin beroep van de Vogelbescherming (t.a.v. aantasting van de Natura 2000-gebieden en overtreding van Flora- en faunawet) ongegrond wordt verklaard
- > **Aanpak:** Voorgaande beschrijving in het document opnemen, geen nieuw onderzoek noodzakelijk.
- > **Doorlooptijd:** max circa 2 dagen

Vliegveiligheid (vogelaanvaringen)

- > Er is geactualiseerde informatie beschikbaar van het Ministerie van Defensie
- > Bureau Waardenburg is bezig met het actualiseren van het eerder uitgevoerde onderzoek, waarbij gebruik gemaakt wordt van de nieuwere informatie
- > Er is ook een uitspraak van de Raad van State (18-1-2017) waarin beroep van de Vogelbescherming (t.a.v. vogelaanvaringen) ongegrond wordt verklaard
- > **Aanpak:** Uitkomsten van het geactualiseerde onderzoek van Bureau Waardenburg overnemen
- > **Doorlooptijd:** max 1 dag nadat het geactualiseerde onderzoek van Bureau Waardenburg gereed is

Gezondheidseffecten

- > In het MER is het instrument 'de Gezondheidseffectscreening (GES)' toegepast. Dit instrument is niet veranderd sinds het MER
- > Indien uitkomsten van de geluidberekeningen het nodig maken, is herberekening nodig.
- > **Aanpak:** Herberekening van GES-scores mits veranderingen in geluidresultaten dit nodig maken.
- > **Doorlooptijd:** max 1 dag nadat geluidresultaten definitief zijn (ca 22-1)

Voedselkwaliteit

- > Een van de uitkomsten van het MER 2014 is dat er een monitoringsprogramma gestart zou worden t.a.v. voedselkwaliteit, aangezien het MER mogelijke issues aangaf op het gebied van loodemissie (alleen klein verkeer) en depositie van PAK's en de-icing vloeistoffen.
- > De afgelopen jaren heeft dat onderzoek plaatsgevonden en daaruit volgt dat (publicatie o.a. Staatscourant):
 - > Er geen aanleiding is om een relatie te veronderstellen tussen luchthavenactiviteit/luchtverkeer en voedselveiligheid
 - > Geen (lineaire) ontwikkeling van depositie op gewassen naarmate vliegtuigbewegingen toenemen
 - > De gehalten maximaal toelaatbare gehalten zware metalen of PAK's worden niet of zeer incidenteel overschreden
 - > Advies om het monitoringsprogramma in ongewijzigde vorm te continueren
- > **Aanpak:** Voorgaande beschrijving in het document opnemen
- > **Doorlooptijd:** Max 1 dag

Cumulatie van geluid

- > Er is een geactualiseerd verkeersonderzoek beschikbaar dat door Rijkswaterstaat is uitgevoerd
- > De geluidbelasting van industrie/spoor is ongewijzigd
- > De rekenmethode voor cumulatie is ongewijzigd
- > De cumulatie is vanwege het studiegebied onafhankelijk van routevariant
- > **Aanpak:** Herberekening van de cumulatie voor 25k en 45k
- > **Doorlooptijd:** Max 2-3 dagen na definitieve luchtvaartgeluid resultaten

Ruimtelijke ordening (windturbines)

- > In apart onderzoek wordt de situatie met betrekking tot windturbines geactualiseerd
- > Hieraan gekoppeld zijn ook enkele veranderingen van VFR-vliegroutes
- > **Aanpak:** Uit het andere onderzoek wordt een samenvattende tekst geleverd ten behoeve van dit rapport
- > **Doorlooptijd:** Max 1 dag nadat andere onderzoek definitief is

Overige – Buiten beschouwing

- > Bodem en water
- > Landschap, archeologie en cultuurhistorie
- > Verkeersveiligheid

708

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: zaterdag 20 januari 2018 13:44
Aan: 10.2 (10.2); 'CONSENS Advies - 10.2.e' (Adecs Airinfra BV); 10.2.e
Onderwerp: FW: Bewonersdelegatie - contactgegevens

Zie hieronder de afspraken.

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl>
Datum: zaterdag 20 jan. 2018 14:1 PM
Aan: 10.2.e <10.2.e outlook.com>
Kopie: 10.2.e <10.2.e dvision.nl>, 10.2.e (10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl>, 10.2.e 10.2.e - BSK <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: RE: Bewonersdelegatie - contactgegevens

10.2.e

Ok prima. Ik heb net even geschakeld met de bureaus. Volgende afspraken:

Contactpersoon geluid - 10.2.e 10.2.e (To70): 10.2.e 10.2.e @to70.nl

Aanlevering vanuit ons:

- 19/1 berekeningen lden zoals gepresenteerd tijdens sessie vrijdag
- 23/1 berekeningen Inight en lamax
- 25/1 berekeningen gevoeligheidsanalyses

Contactpersoon luchtkwaliteit - 10.2.e 10.2.e (Adecs): 10.2.e airinfra.eu

Aanlevering vanuit ons:

25/1 redeneerlijn/werktekst luchtkwaliteit.

Contactpersoon veiligheid en andere door Adecs gepresenteerde onderwerpen: 10.2.e 10.2.e airinfra.eu

Aanlevering door ons:

23/1 berekeningen EV (PR, GR, TRG)
24/1-26/1: vanaf woensdag worden in batches de overige onderwerpen aangeleverd (vooral redeneerlijnen/werktekst).

Contactpersoon MER
10.2.e consens-advies.nl

Op dit moment geen aanlevering voorzien. Als er specifieke vragen zijn, horen we die uiteraard graag!

Kun je met deze lijst uit de voeten? Als er op voorhand vragen zijn, laat dit svp dan via bovenstaande contactpersonen lopen. Dank!

Groet en nog een goed weekend,
10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e outlook.com>
Datum: zaterdag 20 jan. 2018 1:23 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl>
Kopie: 10.2.e <10.2.e dvision.nl>, 10.2.e (10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl>
10.2.e - BSK <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: RE: Bewonersdelegatie - contactgegevens

Beste 10.2.e

Laat alle Adecs onderwerpen maar onder mij vallen, dan zal ik voor afhandeling zorgen.
De samenwerking met dbVision is inderdaad al opgestart.

Groet,
10.2.e

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]
Verzonden: zaterdag 20 januari 2018 13:18
Aan: 10.2.e <10.2.e outlook.com>
CC: 10.2.e <10.2.e dvision.nl>, 10.2.e (10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl>
10.2.e - BSK <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: RE: Bewonersdelegatie - contactgegevens

Hoi 10.2.e

Dank voor dit overzicht. Even ter check: onderwerpen als natuur, ro, voedselveiligheid etc (zoals door Adecs toegelicht vrijdag), onder welke werkgroep vallen die?

Wij zullen op basis van die verdeling dan de contactpersonen doorgeven en een planning wanneer we wat kunnen leveren. Ik hoop later vanmiddag dat overzicht te kunnen sturen. Wat betreft de invoergegevens en de berekeningen voor geluid die To70 vrijdag heeft gepresenteerd: deze zijn vrijdag aangeleverd aan dbVision en zij zouden deze aan jullie ter beschikking stellen. Ga ervan uit dat jullie daarmee uit de voeten kunnen?

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e outlook.com<mailto:10.2.e outlook.com>>
Datum: zaterdag 20 jan. 2018 12:05 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl>>
Kopie: 10.2.e <10.2.e dvision.nl<mailto:10.2.e dvision.nl>>, 10.2.e (10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>>, 10.2.e 10.2.e - BSK <10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>>
Onderwerp: Bewonersdelegatie - contactgegevens

Beste 10.2.e

Ter ondersteuning van het 'on the job' meekijken en in lijn met onze afspraken tijdens de contra-expertise bijeenkomst van afgelopen vrijdag, stuur ik je hierbij een overzicht van de werkgroepjes en de contactgegevens van de Bewonersdelegatie. Wij waarderen het zeer wanneer de verschillende organisaties/experts direct contact opnemen met onze werkgroepen om afspraken te maken over het inhoudelijke werk de komende dagen.

Met vriendelijke groet,
10.2.e

Bewonersdelegatie Aansluitroutes Lelystad

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abuisievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen

707

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: zondag 21 januari 2018 12:49
Aan: 10.2.e<10.2. (To70); 10.2.e 10.2.e consens-advies.nl; 10.2.e
Onderwerp: RE: Vragen over MER LA gedeelte luchtkwaliteit

@ 10.2.e stuur die sheets maar door.

@ allen: dBVision heeft aangegeven dat ze via een beveiligde site alles beschikbaar hebben gesteld, dus ze zouden het moeten hebben.

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e<10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Datum: zondag 21 jan. 2018 10:58 AM
Aan: 10.2.e 10.2.e <10.2.e airinfra.eu>, 10.2.e consens-advies.nl <10.2.e
advies.nl>, 10.2.e - DGB <10.2.e<10.2.e minienm.nl>, 10.2.e
<10.2.e 10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: RE: Vragen over MER LA gedeelte luchtkwaliteit

Ik heb de presentaties (die van Adecs en onze presentatie) aan dbvision gestuurd. Als ze ook naar anderen gestuurd moeten worden, hoor ik dat graag.

Groet,

10.2.10.2

From: 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV) [mailto:10.2.e airinfra.eu]
Sent: Sunday, January 21, 2018 10:24 AM
To: 10.2.e<10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>; 10.2.e consens-advies.nl; 10.2.e - DGB
<10.2.e10.2.e minienm.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minienm.nl>
Subject: FW: Vragen over MER LA gedeelte luchtkwaliteit

Zie onderstaande.. lijkt er een beetje op alsof bijv. de presentatie niet ontvangen is door haar..

Van: 10.2. 10.2.e [mailto:10.2.e @gmail.com]
Verzonden: zaterdag 20 januari 2018 16:05
Aan: 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV) <10.2.e airinfra.eu>
CC: 10.2.e @xs4all.nl; 10.2.e 1@msn.com
Onderwerp: Vragen over MER LA gedeelte luchtkwaliteit

Beste 10.2.e

Bij jouw presentatie over luchtkwaliteit, gisteren tijdens het overleg op het ministerie met To70, Adecs, dBVision, NLR en de bewonersdelegatie, heb ik een aantal vragen gesteld.
Mij is echter niet goed duidelijk geworden welke onderdelen wel en welke geen aanpassing krijgen in de MER. Je hebt dat op de sheets aangegeven, maar die heb ik niet goed kunnen lezen op die afstand.
Zou je s.v.p. de presentatiesheets nog kunnen toesturen?

Tot op welke hoogte (meters of voet) wordt gerekend met emissie en depositie?

In mijn gedachte is "What goes up must come down" hierop van toepassing, maar blijkbaar heb ik dat mis?

Heb ik goed begrepen dat alle herziene berekeningen zijn uitgevoerd met/volgens AERIUS?

Van wanneer dateren de laatste gebruikte studies van fauna? In het rapport van 2014 zag ik heel veel geraadpleegde studies uit 2011 en eerder.

Wanneer kun je uiterlijk de herziene versies toesturen?

Bij voorbaat dank voor je reactie.

Met vriendelijke groet,

10.2

 Virusvrij www.avq.com

788

10.2.e

Van: 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>

Verzonden: zondag 21 januari 2018 20:16

Aan: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e

10.2.e consens-advies.nl; 10.2.e - DGB

Onderwerp: RE: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnight

Bijlagen: Picture1.png

Zie bijgevoegd voor het effect. Let wel, in zwart de situatie met doorklimmen en in rood de situatie met 50% niet doorklimmen. Kleinere contouren dus t.h.v. Wezep a.g.v. lagere stuwkracht. Precies cf de eerdere verwachting.

Verderop (niet in de plot weergegeven) ontstaan eilandjes t.h.v. het punt waar het verkeer (in het model)

doorklimt, met waarden van ca 44 dB. We moeten goed bespreken hoe we hier mee omgaan:

- 1) een deel van het verkeer zal eerder dan dat punt klimmen
- 2) een deel van het verkeer zal direct klimmen

Zou max ca. 20% de route precies volgen én op hetzelfde punt doorklimmen, dan treedt de 40 dB niet op. Hierbij heb ik reeds gecorrigeerd voor de meteotoeslag om 120% verkeer te voorkomen.

Effect BAG hebben we reeds bepaald, laten we morgen zien.

Spreading gelijk aan eerdere berekeningen, m.u.v. spreading bij naderingen (aangepast cf werkelijke spreading naderingen andere velden). Boven 6.000ft zou meer spreading gerechtvaardigd zijn, maar dan blijft het eiland. Het patroon van direct klimmen krijg je niet goed in de berekeningen.

Morgen verder.

Groet,

10.2.10.2.

-----Original Message-----

From: 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]

Sent: Sunday, January 21, 2018 6:04 PM

To: 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>;

10.2.e 10.2.e <10.2.e airinfra.eu>; 10.2.e consens-advies.nl; 10.2.e

<10.2.e10.2.e minienm.nl>

Subject: RE: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnight

Ha 10.2. ea,

Gevoeligheidsanalyses cf beeld. Ziet er goed uit! Wel benieuwd naar resultaten wel/niet doorklimmen.

Bij tellingen zou ik bij de lden berekeningen ook wel de opbouw met eerdere bag bestand willen zien om zo het vergelijk met de "279" (ehg in 48lden volgens mer) te kunnen maken.

Tot slot, hoe zit spreading nu in berekeningen? En hoe gaan we om met Wezep bij 10k? Ligt bij 10k ver buiten 40 lden, maar zullen wel iets over moeten zeggen.

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>>

Datum: zondag 21 jan. 2018 2:25 PM

Aan: '10.2.10.2. (To70)' <10.2.e to70.nl>>; 10.2.e - DGB

<10.2.e 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl>>; '10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra

BV)' <10.2.e airinfra.eu<mailto:10.2.e airinfra.eu>>; 10.2.e consens-advies.nl

<10.2.e consens-advies.nl<mailto:10.2.e consens-advies.nl>>; 10.2.e

<10.2.e10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e10.2.e minienm.nl>>

Onderwerp: RE: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnight

10.2.

Analyse vlootmix 7a 7e 7b 7f, prima

Analyse afstandsklasse 7c 7g, prima
Analyse doorklimmen 7x, 50% doorklimmen, toevoegen meerdere %

11.1

Bij eiland analyse is BAG voldoende dekkend??

Ps vanmiddag lukt het niet om nog iets te doen, morgenochtend meerdere doorklim % doorrekenen

Gr 10.

Van: 10.2.e10.2. (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
Verzonden: zondag 21 Januari 2018 13:48
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnight

Zie onder. Gevoeligheidsanalyse op routes is nog niet ter sprake geweest. Morgen bespreken.

From: 10.2.e10.2. (To70)
Sent: Sunday, January 21, 2018 1:47 PM
To: '10.2.e - DGB' <10.2.e 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl>>;
10.2.e - DGB <10.2.e10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e10.2.e minienm.nl>>;
10.2.e consens-advies.nl<mailto:10.2.e consens-advies.nl>; 10.2.e 10.2.e
<10.2.e alrinfra.eu<mailto:10.2.e alrinfra.eu>>
Cc: 10.2.e (To70) <10.2.e to70.nl<mailto:10.2.e to70.nl>>; 10.2.e
(To70) <10.2.e to70.nl<mailto:10.2.e to70.nl>>
Subject: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnight

Allen,

Dit weekend verwacht ik dat wij de volledige set van berekeningen afronden voor zowel de gevoeligheidsanalyse als de Lnight berekeningen. De tellingen en analyse van de resultaten voeren wij morgen uit. Dit is incl. de analyse naar de 'eilandvorming'. Morgen in ons overleg verwacht ik e.e.a. toe te kunnen lichten.

Voorafgaand daaraan, alvast een overzicht van de scenario's die we nu in de gevoeligheidsanalyse hebben zitten:

Nr (45k/10k)

Omschrijving

7a / 7e

Lichtere vloot: alle A320's zijn vervangen door een A319 en alle B738's zijn vervangen door een B737

7b / 7f

Zwaardere vloot: alle A319's zijn vervangen door een A320 en alle B738's zijn vervangen door een B738

7c / 7g

Hogere afstandsklasse: alle afstandsklassen + 1 (voor zover mogelijk binnen de categorie)

7d / 7h

Early morning: verdubbeling van het aantal vluchten tussen 6:00 en 7:00 (uit de dag)

7x / -

De helft klimt direct door, de andere levelt af op 6000ft

11.1

Vervolgens zijn de resultaten passend gemaakt binnen de grenswaarden op basis van het basisscenario bij 45k.
Dit resulteert in de volgende passende volumes:

Nr (45k/10k)

Passend volume

7a_scaled

58.500

7b_scaled

40.100

7c_scaled

25.200

7d_scaled

31.700

7x_scaled

45.000

Bij een lichtere vloot zijn dus meer bewegingen mogelijk, bij een zwaardere vloot, meer bewegingen naar verdere bestemmingen of meer bewegingen in de vroege ochtend zijn minder bewegingen mogelijk. Als bij 45k een deel van het verkeer niet doorklimt, heeft dit uiteraard geen effect in de handhavingspunten, en dus ook niet op het passend volume.

Deze passende scenario's zijn opnieuw doorgerekend. De daarbij volgende effecten zijn de maximale effecten die binnen de grenswaarden mogelijk zijn.

Delen jullie deze scenario's en aanpak? Zo niet, dan hoor ik het graag zsm.

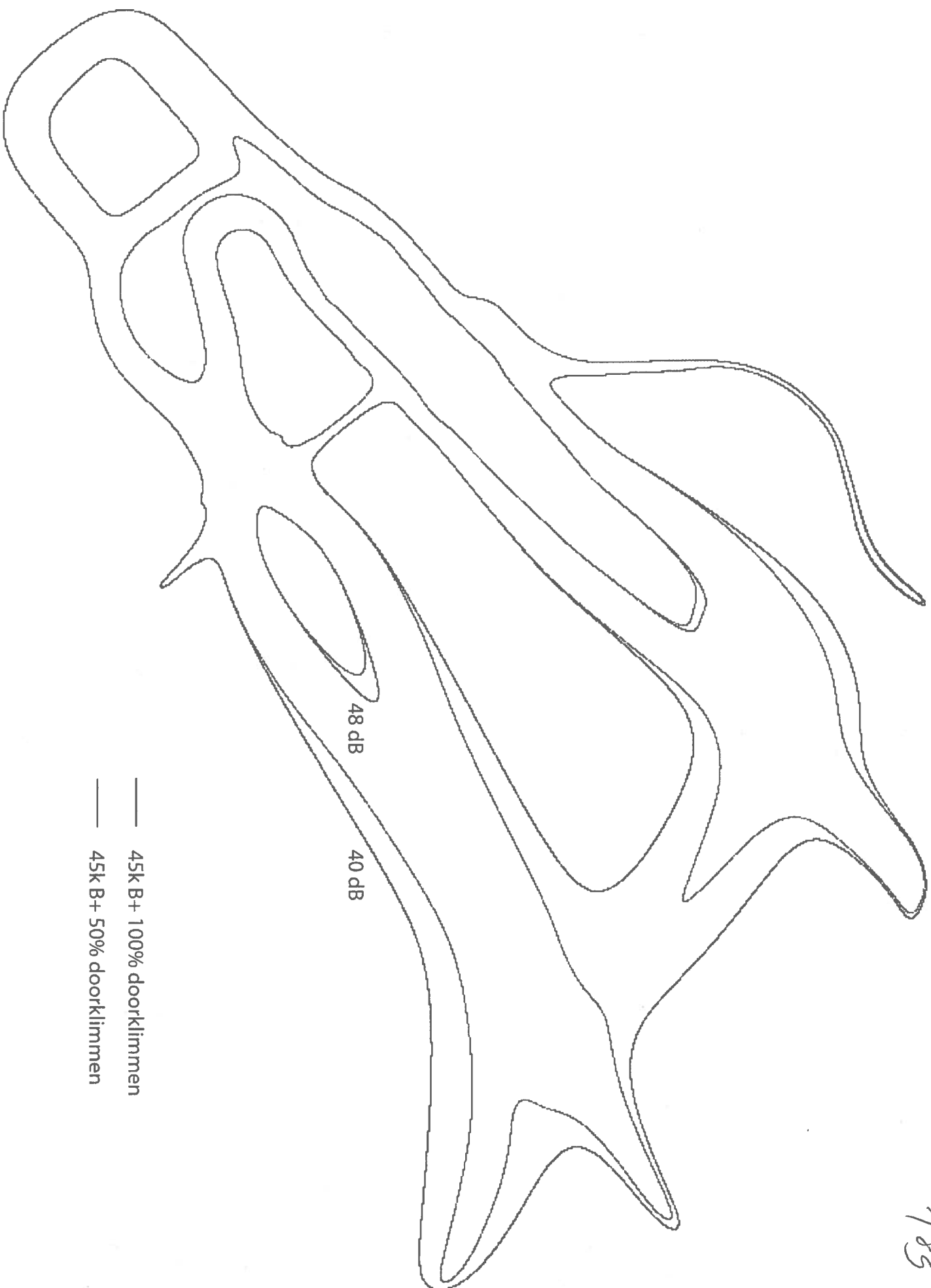
Groet,

10.2.e10.2.

10.2.e 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.



- 45k B+ 100% doorklimmen
- 45k B+ 50% doorklimmen

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
maandag 22 januari 2018 13:34
Verzonden: 10.2.e<10.2. (To70); 10.2.e - DGB; 10.2.e 10.2.e
Aan: 10.2.e consens-advies.nl; 10.2.e - DGB
Onderwerp: tekst ultrafijn stof

Allen,
Hieronder alvast een tekst over ultrafijn stof die opgenomen kan worden in de Actualisatie. Is afgestemd met de contactpersoon vanuit ons voor het UFP-onderzoeksprogramma van RIVM.

Groet 10.2.e
11.1

Spreading gelijk aan eerdere berekeningen, m.u.v. spreading bij naderingen (aangepast cf werkelijke spreading naderingen andere velden). Boven 6,000ft zou meer spreading gerechtvaardigd zijn, maar dan blijft het eiland. Het patroon van directs krijg je niet goed in de berekeningen.

Morgen verder.

Groet,

10.2.e<10.2

-----Original Message-----
From: 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e miniem.nl]
Sent: Sunday, January 21, 2018 6:04 PM
To: 10.2.e - DGB <10.2.e miniem.nl>; 10.2.e<10.2. (To70) <10.2.e 10.2.e <10.2.e miniem.nl>
<10.2.e10.2.e miniem.nl>
Subject: RE: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnlight

Ha 10.2. ea,
Gevoeligheidsanalyses cf beeld. Ziet er goed uit! Wel benieuwd naar resultaten wel/niet doorklimmen. Bij tellingen zou ik bij de liden berekeningen ook wel de opbouw met eerdere bag bestand willen zien om zo het vergelijk met de "279" (ehg in 48iden volgens mer) te kunnen maken.

Tot slot, hoe zit spreading nu in berekeningen? En hoe gaan we om met Wezep bij 10K? Ligt bij 10K ver buiten 40 liden, maar zullen wel iets over moeten zeggen.

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e miniem.nl<mailto:10.2.e miniem.nl>>
Datum: zondag 21 jan. 2018 2:25 PM
Aan: '10.2.e<10.2. (To70) <10.2.e to70.nl<mailto:10.2.e to70.nl>>, 10.2.e - DGB
<10.2.e 10.2.e miniem.nl<mailto:10.2.e 10.2.e miniem.nl>>', '10.2.e 10.2.e (Adecs Alintra
BV)' <10.2.e alintra.eu<mailto:10.2.e alintra.eu>>, 10.2.e consens-advies.nl
<10.2.e consens-advies.nl<mailto:10.2.e consens-advies.nl>>, 10.2.e - DGB
<10.2.e10.2.e miniem.nl<mailto:10.2.e10.2.e miniem.nl>>
Onderwerp: RE: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnlight

10.2.

Analyse vbootmX 7a 7e 7b 7f, prima
Analyse afstandsclassse 7c 7g, prima
Analyse doorklimmen 7x, 50% doorklimmen, toevoegen meerdere %

11.1

Bij elland analyse is BAG voldoende dekkend??

Ps vanmiddag lukt het niet om nog iets te doen, morgenochtend meerdere doorklim % doorrekenen

Gr 10.

Van: 10.2.e<10.2. (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
Verzonden: zondag 21 januari 2018 13:48
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnlight

Zie onder. Gevoeligheidsanalyse op routes is nog niet ter sprake geweest. Morgen bespreken.

From: 10.2.e<10.2. (To70)
Sent: Sunday, January 21, 2018 1:47 PM
To: '10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e miniem.nl<mailto:10.2.e 10.2.e miniem.nl>>;
10.2.e - DGB <10.2.e10.2.e miniem.nl<mailto:10.2.e10.2.e miniem.nl>>';

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 10.2.e<10.2. (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
Verzonden: zondag 21 januari 2018 20:16
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e miniem.nl>; 10.2.e - DGB
<10.2.e miniem.nl>; 10.2.e 10.2.e <10.2.e alintra.eu>; 10.2.e consens-
advies.nl; 10.2.e - DGB <10.2.e10.2.e miniem.nl>
Onderwerp: RE: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lnlight

Zie bijgevoegd voor het effect. Let wel, in zwart de situatie met doorklimmen en in rood de situatie met 50% niet doorklimmen. Kleinere contouren dus t.h.v. Wezep a.g.v. lagere stuwwracht. Precies cf de eerdere verwachting.

Verderop (niet in de plot weergegeven) ontstaan eilandjes t.h.v. het punt waar het verkeer (in het model) doorklimt, met waarden van ca 44 dB. We moeten goed bespreken hoe we hier mee omgaan:

1) een deel van het verkeer zal eerder dan dat punt klimmen
2) een deel van het verkeer zal direct krijgen

Zou max ca. 20% de route precies volgen én op hetzelfde punt doorklimmen, dan treedt de 40 dB niet op. Hierbij heb ik reeds gecorrigeerd voor de meettoetslag om 120% verkeer te voorkomen.

Effect BAG hebben we reeds bepaald, laten we morgen zien.

10.2.e consens-advies.nl<mailto:10.2.e consens-advies.nl>; 10.2.e 10.2.e
<10.2.e airinfra.eu<mailto:10.2.e airinfra.eu>>
Cc: 10.2.e (To70) <10.2.e to70.nl<mailto:10.2.e to70.nl>;>; 10.2.e
(To70) <10.2.e to70.nl<mailto:10.2.e to70.nl>>
Subject: Voorgang gevoeligheidsanalyse en Unlight
Allen,

Dit weekend verwacht ik dat wij de volledige set van berekeningen afronden voor zowel de gevoeligheidsanalyse als de Unlight berekeningen. De teelingen en analyse van de resultaten voeren wij morgen uit. Dit is incl. de analyse naar de eilandvorming. Morgen in ons overleg verwacht ik e.e.a. toe te kunnen lichten.

Voorafgaand daaraan, alvast een overzicht van de scenario's die we nu in de gevoeligheidsanalyse hebben zitten:

Nr (45k/10k)

Omschrijving

7a / 7e

Lichtere vloot: alle A320's zijn vervangen door een A319 en alle B738's zijn vervangen door een B737

7b / 7f

Zwaardere vloot: alle A319's zijn vervangen door een A320 en alle B738's zijn vervangen door een B738

7c / 7g

Hogere afstandsklasse: alle afstandsklasses + 1 (voor zover mogelijk binnen de categorie)

7d / 7h

Early morning: verdubbeling van het aantal vluchten tussen 6:00 en 7:00 (uit de dag)

7x / -

De heft klimt direct door, de andere levelt af op 6000ft

11.1

Vervolgens zijn de resultaten passend gemaakt binnen de grenswaarden op basis van het basisscenario bij 45k. Dit resulteert in de volgende passende volumes:

Nr (45k/10k)

Passend volume

7a_scaled

58.500

7b_scaled

40.100

7c_scaled

25.200

7d_scaled

31.700

7x_scaled

45.000

Bij een lichtere vloot zijn dus meer bewegingen mogelijk, bij een zwaardere vloot, meer bewegingen naar verdere bestemmingen of meer bewegingen in de vroege ochtend zijn minder bewegingen mogelijk. Als bij 45k een deel van het verkeer niet doorklimt, heeft dit uiteraard geen effect in de handhavingspunten, en dus ook niet op het passend volume.

Deze passende scenario's zijn opnieuw doorerekend. De daarbij volgende effecten zijn de maximale effecten die binnen de grenswaarden mogelijk zijn.

Delen jullie deze scenario's en aanpak? Zo niet, dan hoor ik het graag zsm.

Groet,

10.2.e10.2.

10.2.e 10.2.e

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

777

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: dinsdag 23 januari 2018 15:11
Aan: 10.2, 10.2.
Onderwerp: FW: routes etc.

Dit is dus afgesproken...

Van: 10.2.e - BSK
Verzonden: dinsdag 23 januari 2018 14:31
Aan: 10.2.e (10.2 - DGB <10.2.e miniem.nl>
CC: 10.2.e - DGB <10.2.e@10.2.e miniem.nl>; 10.2.e <10.2.e miniem.nl>
Onderwerp: FW: routes etc.

10.2.
Hier had ik het zojuist met je over.
Zoals besproken zojuist bel ik 10.2.e met bericht dat ze de kaartjes krijgen, en dat je gevoeligheidsanalyse bij 45000 laat maken op 1/3, w2/3.
Grt
^

173

10.2.e

Van: 10.2, 10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: woensdag 24 januari 2018 00:35
Aan: 10.2.e - DGB, 10.2.e - DGB
Onderwerp: Verkeer SPL o.b.v. VVR
Bijlagen: Vgl verkeer VVR met Actualisatie MER trafics.pptx

Hi 10.2.e 10.2.

Als maandag besproken heeft SEO i.o.v. lenW een analyse gedaan naar het leisure verkeer op SPL dat o.b.v. de VVR in aanmerking komt om naar LEY te verplaatsen. Dit hebben zij gedaan o.b.v. het werkelijke verkeer in 2017. In bijgevoegde slides heb ik een overzicht gemaakt hoe dat verkeer zich verhoudt t.o.v. het verkeer wat in de verschillende scenario's voor LEY zit. 11.1

Groet,

10.2, 10.2.

10.2.e

Vlootsamenstelling groot verkeer

	Verkeer o.b.v. GJ2017 cf. VVR	MER 10k	MER 25k	MER 45k
A319	2,1%	16,7%	16,7%	23,6%
A320	12,1%	12,6%	12,6%	16,2%
B737-300	<0,1%	0,0%	0,0%	1,3%
B737-400	0,1%	9,9%	9,9%	3,9%
B737-700	2,9%	29,6%	29,6%	8,2%
B737-800	78,1%	31,2%	31,2%	46,8%
Overig	4,8%	n/a	n/a	n/a

Herkomst / bestemming groot verkeer

Verkeer o.b.v. GJ2017 cf. VVR	MER 10k	MER 25k	MER 45k
Sector 2 / 3	100%	94,5%	80,3%
Sector 1 / 4 / 5	0%	5,5%	19,7%
Range 0 – 750 km	1%	16,4%	22,3%
Range 750 – 1.500 km	24,4%	25,9%	26,3%
Range 1.500 – 3000 km	74,6%	57,7%	51,4%

Verdeling etmaal groot verkeer

Aantal starts gem. per dag per etmaalperiode

Verkeer o.b.v. GJ2017 cf. VVR*		MER 10k	MER 25k	MER 45k
Vroege ochtend (06:00 – 07:00)	16%	15%	15%	8%
Dag (07:00 – 19:00)	74%	70%	70%	74%
Avond (19:00 – 23:00)	10%	15%	15%	17%
Verkeer o.b.v. GJ2017 cf. VVR*		MER 10k	MER 25k	MER 45k
Vroege ochtend (06:00 – 07:00)	0%	0%	0%	0%
Dag (07:00 – 19:00)	78%	70%	70%	81%
Avond (19:00 – 23:00)	22%	30%	30%	19%

*[9:00] verkeer tussen 23:00 – 6:00 op Schiphol

Van: 10.2.e 10.2 - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e
Cc: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Woningbouw aan noordzijde zeewolde
Datum: woensdag 24 januari 2018 11:21:00
Bijlagen: [image.png](#)

Alvast Zeewolde.
De rest volgt zsm.

Gr. 10.2

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: 10.2.e [<mailto:10.2.e@flevoland.nl>]
Verzonden: woensdag 24 januari 2018 10:39
Aan: 10.2.e 10.2. - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: Fwd: Woningbouw aan noordzijde zeewolde

Ik v coule check. Ik contact 10.2.e van Dronten ook nog.

Met vriendelijke groet,

10.2.e
 10.2.e
 Provincie Flevoland
 10.2.e
www.flevoland.nl <<http://www.flevoland.nl>>

Begin doorgestuurd bericht:

Van: 10.2.e <10.2.e@zeewolde.nl> [<mailto:10.2.e@zeewolde.nl>]
Datum: 24 januari 2018 om 10:34:26 CET
Aan: 10.2.e <10.2.e@flevoland.nl> [<mailto:10.2.e@flevoland.nl>]
Onderwerp: Antw.: Woningbouw aan noordzijde zeewolde

Hoi 10.2.e

Ik neem aan, 11 1 10.2
0.

sprake, laat staan dat daar in 2017 besluiten over zijn genomen.
e

[Inline afbeelding 1]

Met vriendelijke groet,

10.2.e

werkdagen: ma. t/m do.
 Gemeente Zeewolde
 post
 bezoek
 telefoon

Postbus 1, 3890 AA Zeewolde
 Raadhuisplein 1, 3891 ER Zeewolde
 10.2.e

. Van nieuwe uitleglocaties is nog geen

Op 24 januari 2018 om 10:13 schreef 10.2.e
<10.2.e@flevoland.nl>: <mailto:10.2.e@flevoland.nl>>>:

Hoi 10.

Kun je mij even bellen of mailen nav vraag 10.2 e of er bij zeewolde IN 2017 nog besluiten genomen zijn tot grotere woningbouwlocaties die in de richting van de vliegroute van Lelystad Airport gaan ter controle. Mij niet bekend maar indien wel dan wil 10.2 dit graag weten.

Bvd voor reactie.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

10.2.e

Provincie Flevoland

10.2.e

www.flevoland.nl<<http://www.flevoland.nl>>

disclaimer

<http://www.flevoland.nl/Informatie/Disclaimer-e-mail>

disclaimer

<http://www.flevoland.nl/Informatie/Disclaimer-e-mail>

10.2.e

775

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 24 januari 2018 07:59
Aan: 10.2.(10.2. (To70); 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Verkeer SPL o.b.v. VVR

Kunnen we conclusies uit bestaande gevoeligheidsanalyses koppelen aan deze invoergegevens van SEO. 11

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e(10.2. (To70) <10.2.e 1070.nl>
Datum: woensdag 24 jan. 2018 12:35 AM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minicmm.nl>, 10.2.e - DGB
<10.2.e(10.2.e minicmm.nl>
Onderwerp: Verkeer SPL o.b.v. VVR

Hl 10.2.e 10.2.

Als maandag besproken heeft SEO i.o.v. lenw een analyse gedaan naar het leisue verkeer op SPL dat o.b.v. de VVR in aanmerking komt om naar LEY te verplaatsen. Dit hebben zij gedaan o.b.v. het werkelijke verkeer in 2017. In bijgevoegde slides heb ik een overzicht gemaakt hoe dat verkeer zich verhoudt t.o.v. het verkeer wat in de verschillende scenario's voor LEY zit. 11.1

11.1

Groet,

10.2.10.2.

10.2.e

10.2.e

776

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: woensdag 24 januari 2018 11:57
Aan: 10.2.(10.2. (To70); (CONSENS Advies - 10.2.e 10.2.e 10.2.e (Adacs Airinfa BV)
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Afspraken vanmiddag

Zie aanvullende info hieronder over luchtkwaliteit die we kunnen gebruiken.

Van: 10.2.e - DGB <10.2.(10.2.e minicmm.nl>
Datum: woensdag 24 jan. 2018 11:55 AM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e 10.2.e minicmm.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB <10.2.e(10.2.e minicmm.nl>
Onderwerp: RE: Afspraken vanmiddag

Hol 10.2.e

11.1

Toelichting op Infomil:
Menglaag: het aardoppervlak vormt de ondergrens van deze laag en de menglaaghoogte is de bovengrens.

De menglaaghoogte vormt een scheiding tussen twee lagen van de atmosfeer, de menglaag en de vrije atmosfeer, waartussen weinig uitwisseling plaatsvindt.

Bronnen met een grote effectieve hoogte zullen daarom, afhankelijk van het uur van de dag, soms boven de menglaaghoogte kunnen emitteren. Geëmitteerde stoffen blijven dan boven de menglaag en bereiken het aardoppervlak dan vaak niet.

Groeten,
10.2

10.2.(10.2.e

Directie Luchtvaart
Afdeling Luchthavenontwikkeling en milieu

Rijnstraat 8 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 2500 EX Den Haag

10.2 e

 Is uitprinten van deze e-mail echt nodig?

Van: 10.2 e - DGB
Verzonden: woensdag 24 januari 2018 09:09
Aan: 10.2 e - DGB <10.2 e10.2 e> minienm.nl>
CC: 10.2 e - DGB <10.2 e10.2 e> minienm.nl>
Onderwerp: FW: Afspraken vanmiddag

Ha 10.2
Zie mailwisseling hieronder. Heb jij een onderbouwing waarom emissieberekeningen worden afgekept bij 3.000 ft?
Is dat ergens uit een onderzoek afgeleid? We willen dit opnemen in de actualisatie, omdat er veel vragen komen uit de omgeving. Dank vast voor je reactie!

Groet, 10.2 e

Van: 10.2 e - DGB
Verzonden: woensdag 24 januari 2018 09:07
Aan: 10.2 e 10.2 e (Adecs Airinfa BV) <10.2 e> airinfa.eu>, 10.2 e10.2 (To70) <10.2 e> to70.nl>
CC: 10.2 e consens-advies.nl; 10.2 e - DGB <10.2 e10.2 e> minienm.nl>
Onderwerp: RE: Afspraken vanmiddag

OK, dus lokaal op het "nieuwe" land (tot 3000 ft) kunnen er verschillen zijn tov MER 2014?

En heb je al kunnen onderzoeken waar de 3.000ft vandaan komt? Ligt er een onderbouwing waarop daar wordt afgekept?

Van: 10.2 e 10.2 e (Adecs Airinfa BV) 10.2 e airinfa.eu
Verzonden: woensdag 24 januari 2018 08:54
Aan: 10.2 e10.2 (To70) <10.2 e> to70.nl>
CC: 10.2 e consens-advies.nl; 10.2 e - DGB <10.2 e10.2 e> minienm.nl>
Onderwerp: RE: Afspraken vanmiddag

Voor het bepalen van de totale emissie wordt inderdaad uitgegaan van de standaard tijden die horen bij de LTO cyclus. Bij het bepalen van de stikstofdepositie en concentratieberekeningen worden de bronnen tot een hoogte van 3000 ft meegenomen en voor een start geldt dat er dan tot (dacht ik) 1000 ft het vliegtuig in de Take-Off fase wordt verondersteld en dat het daarna in de Climb-out fase vliegt. Dus een eventueel langer level stuk op 2000 ft wordt dan voor depositie/concentratie wel meegenomen, maar dan op basis van de emissiefactor die hoort bij Climb-out.. Er is geen emissiefactor speciaal voor level vliegen (wellicht zou je de Approach fase daarvoor kunnen misbruiken).

Grt,
10.2 e

Van: 10.2 e10.2 (To70) 10.2 e to70.nl
Verzonden: woensdag 24 januari 2018 7:12
Aan: 10.2 e 10.2 e (Adecs Airinfa BV) <10.2 e> airinfa.eu>
CC: 10.2 e consens-advies.nl; 10.2 e - DGB <10.2 e> 10.2 e minienm.nl>;

10.2 e - DGB <10.2 e10.2 e> minienm.nl>
Onderwerp: Re: Afspraken vanmiddag

Ah, duidelijk wat de aanpak is. 11.1

Sent from my iPhone

On 24 Jan 2018, at 06:52, 10.2 e 10.2 e (Adecs Airinfa BV) <10.2 e> airinfa.eu> wrote:

De stuwkracht is niet van belang. Er wordt gekeken naar de LTO cyclus en daar komt dan uit dat het vliegtuig in Approach, Idle, Take-off of Climb-out mode zit. De emissiefactoren zijn ook alleen voor die 4 fasen beschikbaar.

Niet vriendelijke groet,
10.2 e 10.2 e

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-s smartphone

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: CONSENS advies BV - 10.2 e <10.2 e> consens-advies.nl>
Datum: 24-01-18 00:27 (GMT+01:00)
Aan: "10.2 e10.2 e (To70)" <10.2 e> to70.nl>
Cc: "10.2 e 10.2 e (Adecs Airinfa BV)" <10.2 e> airinfa.eu>, "10.2 e - DGB" <10.2 e10.2 e> 10.2 e minienm.nl>, "10.2 e - DGB" <10.2 e10.2 e> minienm.nl>
Onderwerp: Re: Afspraken vanmiddag

11.1

10.2 e

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 23 jan. 2018 om 21:16 heeft 10.2 e10.2 e (To70) <10.2 e> to70.nl> het volgende geschreven:

Hi 10.2 e

11.1 10.2 e

Groet,

10.2 e10.2

From: 10.2 e 10.2 e (Adecs Airinfa BV) 10.2 e airinfa.eu
Sent: Tuesday, January 23, 2018 7:58 PM
To: 10.2 e - DGB <10.2 e> 10.2 e minienm.nl>;

10.2 e [consens-advies.nl](#); 10.2 e - DGB

<10.2 e10.2 e [miniem.nl](#)>
Cc: 10.2 e10.2 (To70) <10.2 e [to70.nl](#)>
Subject: RE: Afspraken vanmiddag

Ik heb nog een stukje in de tekst aangebracht.

Grt,
10.2 e

Van: 10.2 e - DGB [mailto:10.2 e 10.2 e \[miniem.nl\]\(#\)](#)

Verzonden: dinsdag 23 januari 2018 12:53

Aan: CONSENS Advies - 10.2 e <10.2 e [consens-advies.nl](#)>, 10.2

- DGB <10.2 e10.2 e [miniem.nl](#)>; 10.2 e 10.2 e (Adecs

Airinfra BV) <10.2 e [airinfra.eu](#)>

CC: 10.2 e10.2 e <10.2 e [to70.nl](#)>

Onderwerp: RE: Afspraken vanmiddag

Hebben de tekst ook even uitgezet bij betrokken collega's.

11.1

Groet,
10.2 e

Van: CONSENS Advies - 10.2 e [mailto:10.2 e \[consens-advies.nl\]\(#\)](#)

Verzonden: dinsdag 23 januari 2018 11:17

Aan: 10.2 e - DGB <10.2 e 10.2 e [miniem.nl](#)>; 10.2 e

- DGB <10.2 e10.2 e [miniem.nl](#)>; 10.2 e 10.2 e

<10.2 e [airinfra.eu](#)>

CC: 10.2 e10.2 e <10.2 e [to70.nl](#)>

Onderwerp: Re: Afspraken vanmiddag

11.1

Graag jullie reactie

10.2

> Op 22 jan. 2018, om 18.11 heeft 10.2 e - DGB

<10.2 e 10.2 e [miniem.nl](#)> het volgende geschreven:

>

> In aanvulling bij geluid:

> To70 checkt routes klein verkeer

> 10.2 checkt bij provincie eventuele nieuwbouwplannen.

> Grt 10.2 e

>

>

>

> Van: 10.2 e - DGB

<10.2 e 10.2 e [miniem.nl](#)>; 10.2 e 10.2 e [miniem.nl](#)>>

> Datum: maandag 22 jan. 2018 5:06 PM

> Aan: 10.2 e - DGB

<10.2 e10.2 e [miniem.nl](#)>; 10.2 e10.2 e [miniem.nl](#)>> CONSENS advies BV - 10.2

10.2 e [consens-advies.nl](#)>; 10.2 e [consens-advies.nl](#)>> 10.2 e

> Kopie: 10.2 e 10.2 e [to70.nl](#)>; 10.2 e [to70.nl](#)>>

<10.2 e 10.2 e [airinfra.eu](#)>; 10.2 e [airinfra.eu](#)>> 10.2 e (To70)

<10.2 e 10.2 e [to70.nl](#)>; 10.2 e [to70.nl](#)>>

> Onderwerp: Afspraken vanmiddag

>

> Hierin,

> Zoals niet besproken, hierbij belangrijkste afspraken van ons overleg:

>

> Geluid

> Berekeningen geluid dinsdag gereed en worden dan door To70 aan dBVision en NLR

gestuurd

> To70 schakelt met Adecs over LAmaz berekeningen.

> Gevoelighedsanalyse doorklimmen: ook 100-0 in beeld brengen en uitwerken systematiek

met "invloedsgebied". In dat kader wordt ook naar cases Schiphol en RTHA gekeken (10.2

To70)

> Gevoelighedsanalyse verkeersverdeling: bij onbreken data wordt dit kwaliteitief

beschreven in act doc.

> Aandacht in act doc voor doc29 (wat gaat er gebeuren, wat is nodig en inschatting timing).

>

> Overige effecten

> Ev. berekeningen gaan morgen naar bewoners. Adecs werkt aan tekst act doc. Woensdag

gereed voor commentaar lenW.

> Luchtkwaliteit: woensdag concept tekst. Gaat ook naar 10.2.10.2 e lenW. Actie Adecs

> Natuur: stikstofberekeningen lopen. 10.2 en Adecs werken aan overige tekst. Woensdag

concept tekst naar lenW. Donderdag naar bewoners

>

> Documenten

> Vandaag volgt aangepast actualisatiedocument. To70 stuurt rond

> Dinsdag overleg 10.2 met juristen lenW over teksten H2 en H3. Inmiddels gepland om

1300 uur bij lenW.

> Vrijdag 26/1: aanlevering 80% versie act doc bij lenW.

> To70 gaat na wanneer validerapport profielen in concept opgeleverd kan worden.

>

> Overig

> Deze week afstemming over bewonersoverleg vrijdag as

>

> Tot zover.

> Groet,

> 10.2 e

>

>

>

>

>

>

>

>

>

>

> Van: 10.2 e - DGB

<10.2 e10.2 e [miniem.nl](#)>; 10.2 e10.2 e [miniem.nl](#)>>

> Datum: zondag 21 jan. 2018 9:21 PM

> Aan: CONSENS advies BV - 10.2 e <10.2 e [consens-](#)

advies.nl<[mailto:10.2 e \[consens-advies.nl\]\(#\)>](#); 10.2 e10.2 (To70)

> Kopie: 10.2 e [to70.nl](#)>; 10.2 e [to70.nl](#)>>

<10.2 e 10.2 e [airinfra.eu](#)>; 10.2 e [airinfra.eu](#)>> 10.2 e

(To70) <10.2 e [to70.nl](#)>; 10.2 e [to70.nl](#)>> 10.2 e (To70)

> Onderwerp: RE: Voortgang gevoelighedsanalyse en Lnight

11.1

11.1

> Het is een punt om met onze juristen te bespreken/te verkennen komende week
>
> Gr 10.2
>
> Van: CONSENS advies BV - 10.2 e [mailto:10.2 e consens-advies.nl]
> Verzonden: zondag 21 januari 2018 14:26
> Aan: 10.2 e 10.2 (To70) <10.2 e io70.nl>
> CC: 10.2 e - DGB <10.2 e 10.2 e miniem.nl>, 10.2 e
> DGB <10.2 e 10.2 e miniem.nl>, 10.2 e 10.2 e armfra.eu>
> 10.2 e (To70) <10.2 e io70.nl>, 10.2 e (To70)
> 10.2 e (To70) <10.2 e io70.nl>
> Onderwerp: Re: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lmght
> Urgentie: Laag
>
> Interessant 10.2. we hebben het daar eerder over gehad 11.1

>
>
> Versuurd vanaf mijn iPhone
>
> Op 21 jan 2018 om 14:03 heeft 10.2 e 10.2 (To70)
> 10.2 e io70.nl<mailto:10.2 e io70.nl>> het volgende geschreven
> 1. Eens
> 2. Waarom is dan een nieuw LHB nodig?
>
> Groet,
> 10.2 e 10.2.
>
> 10.2 e
>
> From: 10.2 e - DGB [mailto:10.2 e 10.2 e miniem.nl]
> Sent: Sunday, January 21, 2018 2:01 PM
> To: 10.2 e 10.2 (To70) <10.2 e io70.nl<mailto:10.2 e io70.nl>>, 10.2 e
> 10.2 e 10.2 e miniem.nl<mailto:10.2 e 10.2 e miniem.nl>>,
> 10.2 e consens-advies.nl<mailto:10.2 e consens-advies.nl>, 10.2 e
> 10.2 e armfra.eu<mailto:10.2 e armfra.eu>>
> > CC: 10.2 e (To70) <10.2 e io70.nl<mailto:10.2 e io70.nl>>,
> 10.2 e (To70) <10.2 e io70.nl<mailto:10.2 e io70.nl>>,
> 10.2 e (To70) <10.2 e io70.nl<mailto:10.2 e io70.nl>>
> Subject: RE: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lmght
> Prima
>
> 11.1

>
> Gr. 10.2
>
> Van 10.2 e 10.2 (To70) [mailto:10.2 e io70.nl]
> Verzonden: zondag 21 januari 2018 13:47

> Aan: 10.2 e - DGB
> 10.2 e 10.2 e miniem.nl<mailto:10.2 e 10.2 e miniem.nl>>, 10.2 e
> 10.2 e 10.2 e consens-advies.nl<mailto:10.2 e 10.2 e consens-advies.nl>>
> 10.2 e 10.2 e armfra.eu<mailto:10.2 e armfra.eu>>
> 10.2 e 10.2 e (To70) <10.2 e io70.nl<mailto:10.2 e io70.nl>>,
> 10.2 e (To70) <10.2 e io70.nl<mailto:10.2 e io70.nl>>
> 10.2 e (To70) <10.2 e io70.nl<mailto:10.2 e io70.nl>>
> Onderwerp: Voortgang gevoeligheidsanalyse en Lmght
> Allen.
>
> Dit weekend verwacht ik dat wij de volledige set van berekeningen afronden voor zowel de
> gevoeligheidsanalyse als de Lmght berekeningen. De tellingen en analyse van de resultaten
> voeren wij morgen uit. Dit is incl. de analyse naar de 'eilandvorming'. Morgen in ons overleg
> verwacht ik e.a. toe te kunnen lichten.
>
> Voortgaand daaraan, alvast een overzicht van de scenario's die we nu in de
> gevoeligheidsanalyse hebben zitten:
>
> Nr (45k/10k)
>
> Omschrijving
>
> 7a / 7e
>
> Lichte vloot: alle A320's zijn vervangen door een A319 en alle B738's zijn vervangen
> door een B737
>
> 7b / 7f
>
> Zwaardere vloot: alle A319's zijn vervangen door een A320 en alle B738's zijn vervangen
> door een B738
>
> 7e / 7g
>
> Hogere afstandsklasse: alle afstandsklassen + 1 (voor zover mogelijk binnen de categorie)
>
> 7d / 7h
>
> Early morning: verdubbeling van het aantal vluchten tussen 6:00 en 7:00 (uit de dag)
>
> 7x / -
>
> De helft klimt direct door, de andere levelt af op 6000ft
>
> 11.1
>
> Vervolgens zijn de resultaten passend gemaakt binnen de grenswaarden op basis van het
> basisscenario bij 45k. Dit resulteert in de volgende passende volumes:
>
> Nr (45k/10k)
>
> Passend volume
>
> 7a_scaled
>
> 58.500
>
> 7b_scaled
>
> 40.100
>
> 7c_scaled

> 25 200

> 7d_scaled

> 31 700

> 7x_scaled

> 45 000

> Bij een lichtere vloot zijn dus meer bewegingen mogelijk, bij een zwaardere vloot, meer bewegingen naar verdere bestemmingen of meer bewegingen in de vroege ochtend zijn minder bewegingen mogelijk. Als bij 45k een deel van het verkeer niet doorklimt, heeft dit uiteraard geen effect in de handhavingspunten, en dus ook niet op het passend volume.

> Deze passende scenario's zijn opnieuw doorgerekend. De daarbij volgende effecten zijn de maximale effecten die binnen de grenswaarden mogelijk zijn.

> Delen jullie deze scenario's en aanpak? Zo niet, dan hoor ik het graag zsm.

> Groet,

10.2 e 10.2

10.2 e

10.2 e

> Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

> This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: donderdag 25 januari 2018 14:43
Aan: 10.2 (10.2 e CONSENS Advies B.V. - 10.2 e 10.2 e 10.2 e (Adecs
Airinfra BV)
CC: 10.2 e - DGB; 10.2 e (10.2 - DGB
Onderwerp: agenda overleg bewoners morgen
Bijlagen: 20180125 Agenda overleg contraexpertise dbVision Actualisatie MER 26 januari
2018.pdf

Hierbij agenda voor overleg morgen, **let op** is aan Koningskade 4 (niet Rijnstraat)!!!

Groet 10.2 e

AGENDA OVERLEG CONTRAEXPERTISE ACTUALISATIE MER LELYSTAD AIRPORT

Datum: 26 januari 2018

Tijd: 10.00 – 12.00 uur (uitloop tot 12.30 uur)

Locatie: Ministerie van IenW, Koningskade 4, zaal B01.22 (Polderzaal)

1. Opening (10 minuten)
 - Brief bewonersorganisatie
 - Afspraken planning
2. Plan van aanpak en proces Actualisatie (20 minuten)
 - Toelichting Consens
3. Profielen en invoergegevens (15 minuten)
 - Toelichting dbVision/bewoners op contraexpertise profielen
4. Reflectie aannames luchtruim/routes (25 minuten)
 - Situatie 45k
 - Situatie 10k
 - Gevoeligheidsanalyses: toelichting To70
5. Geluidberekeningen (25 minuten)
 - Toelichting To70
 - Reflectie dbVision/bewoners
6. Stand van zaken overige milieueffecten (15 minuten)
 - Toelichting IenW/To70/Adecs
7. Afspraken vervolg (10 minuten)

10.2.e

Van: 10.2.e (To70) <10.2.e@to70.nl>
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 14:49
Aan: 10.2.e - DGB, 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e 10.2.e 10.2.e consens-advies.nl
Onderwerp: Presentatie plan van aanpak
Bijlagen: 180126 Overleg NGO's Plan van aanpak.pdf

Hi 10.2.e 10.2

Zie bijgevoegd de presentatie van 10.2.e ter verzending naar de bewoners.

Groet,

10.2 10.2

10.2.e

Stappen Plan van Aanpak

- Wat speelt er: nieuwe feiten
- Keuze procedure
- Bepalen doel
- Checks and balances
- Wat onderzoeken we
 - 1 geluid
 - 2 overige effecten

Nieuwe feiten: fouten en actuele inzichten

- Geconstateerde fouten
 - Prestatieprofielen landende vliegtuigen (stuwkracht)
 - Vlieghoogtes naderend verkeer (langer op 6000 ft i.p.v. 3000 ft)
- Actuele inzichten voorgenomen activiteit
 - Nieuwe prestatieprofielen (B737-700/B738-800)
 - Hoogte B+ (klimpunt Biddinghuizen)
 - Aanpassing routeset kleine luchtvaart (windmolens)
 - Verkeersverdeling naderend verkeer Noord/Zuid (80/20, was 60/40)

Nieuwe feiten: tijdelijke aansluitroutes

- MER
 - Aannames uitgaande van luchtruimherziening → door klimmen
- Tijdelijke aansluitroutes
 - Herziening niet gereed → tijdelijke aansluitroutes B+
 - tot max 10.000 vtb's, daarna luchtruimherziening

Keuze procedure: actualiseren MER

- Dezelfde m.e.r.-plichtige activiteit, nog niet afgerond
- Zorgvuldig: alle actuele inzichten en regelgeving
- Ook tijdelijke aansluitroutes: onlosmakelijk verbonden met de activiteit
- Mede na overleg Commissie m.e.r.

Doel actualisatie

- Herstel fouten, verwerken actuele inzichten:
 - 25.000 en 45.000 vliegtuigbewegingen, alle routesets (A, A+, B, B+)
 - Alle effecten met actuele regelgeving en rekenmodellen
 - Heeft B+ nog steeds de voorkeur?
 - Aanpassing grenswaarden in hh-punten en beperkingengebieden nodig?
- Milieueffecten tijdelijke aansluitroutes:
 - 10.000 vliegtuigbewegingen
 - Past dit binnen milieuruimte van 45.000 vtb's?
 - Alle effecten met actuele regelgeving en rekenmodellen
 - Inclusief resultaten consultatie

Checks and balances

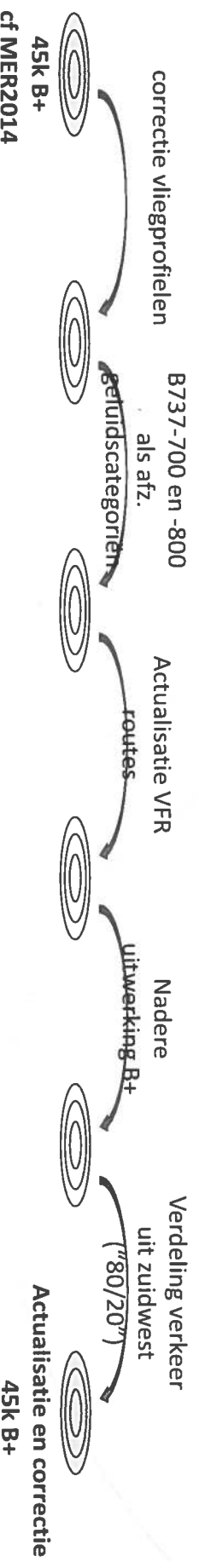
- Rollen: scheiding functies IN en BG intern
- Transparantie: alle invoergegevens als bijlagen toevoegen
- Betrokkenheid bewonersdelegatie
- Interne en externe controles
 - Valideren nieuwe profielen NLR door To70/Adecs
 - Valideren geluidberekeningen To70/Adecs door NLR
 - Contraexpertise gehele rapport door dbvision en bewoners
- Toetsing eindresultaat door Commissie m.e.r.
- Ter visie legging geactualiseerde rapport en adviezen bij LHB: zienswijzen

Wat? 1 → Herstel fouten met actuele inzichten

VA = VA MER 2014 + herstelde fouten en actuele inzichten (exclusief tijdelijke aansluitroutes)
VA kent twee scenario's: 25k en 45k
VA kent voor beide scenario's meerdere routevarianten: A, A+, B en B+

VRAGG: wat betekent herstel fouten met actuele inzichten voor effecten geluid VA?

- Stap 1: effecten geluid VA beide scenario's met variant B+, per stap



- Stap 2: effecten geluid VA beide scenario's varianten A/A+ en B, alle stappen
- Stap 3: vergelijken eindresultaat (alle stappen) A, A+, B en B+: keuze B+?

Wat? 2 → Tijdelijke aansluitroutes

VA = VA MER 2014 + herstelde fouten + actuele inzichten + tijdelijke aansluitroutes B+

VRAG: wat is het effect op geluid bij 10k vtb's van level vliegen 6000ft versus doorklimmen en passen de effecten binnen de "milieuruimte" voor 45k vtb's ?

- Stap 1: bepalen effecten geluid VA 10k variant B+ met tijdelijke route (level 6000ft)
- Stap 2: bepalen effecten geluid VA 10k variant B+ met doorklimmen (niet realistisch = referentie)
- Stap 3: vergelijken stap 1 en stap 2 geeft het effect van doorklimmen versus level vliegen
- Stap 4: vergelijken stap 1 met VA 45k laat zien of tijdelijke situatie past binnen milieuruimte LHB bij 45k
- Gevoelighedsanalyse

Wat? → Overige effecten

- Alle effecten die door de fouten, actuele inzichten en tijdelijke routes mogelijk worden beïnvloed
- Externe veiligheid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie (PAS), Natuur, vliegveiligheid (vogelaanvaringen), klimaat, gezondheidseffecten (GES), voedselkwaliteit
- Systematiek:
 - Resultaten MER 2014
 - Zijn er actuele inzichten, nieuwe regelgeving
 - Wat betekent dat voor de conclusies over de genoemde effecten

10.2.e

Van: 10.2 e 10.2 (To70) <10.2 e to70.nl>
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 15:03
Aan: 10.2 e - DGB, 10.2 e - DGB
CC: 10.2 e 10.2 e 10.2 e consens-advies.nl
Onderwerp: RE: Presentatie plan van aanpak
Bijlagen: 180126 MER Actualisatie Lelystad - aanpak en resultaten.pdf

Hi 10.2 e 10.2

Bijgevoegd ook mijn presentatie van vandaag. Hoe verloopt de verzending vandaag? Laat me maar weten, ik kan het uiteraard ook doorzetten.

Groet,

10.2 10.2

From: 10.2 e 10.2 (To70)
Sent: Friday, January 26, 2018 11:09 AM
To: '10.2.e minienm.nl' <10.2 e minienm.nl>; '10.2 e minienm.nl' <10.2.e minienm.nl>
Cc: '10.2 e 10.2 e (Adecs Airinfra BV)' <10.2.e airinfra.eu>; 'CONSENS Advies - 10.2 e' <10.2.e consens-advies.nl>
Subject: Presentatie plan van aanpak

Hi 10.2.e 10.2

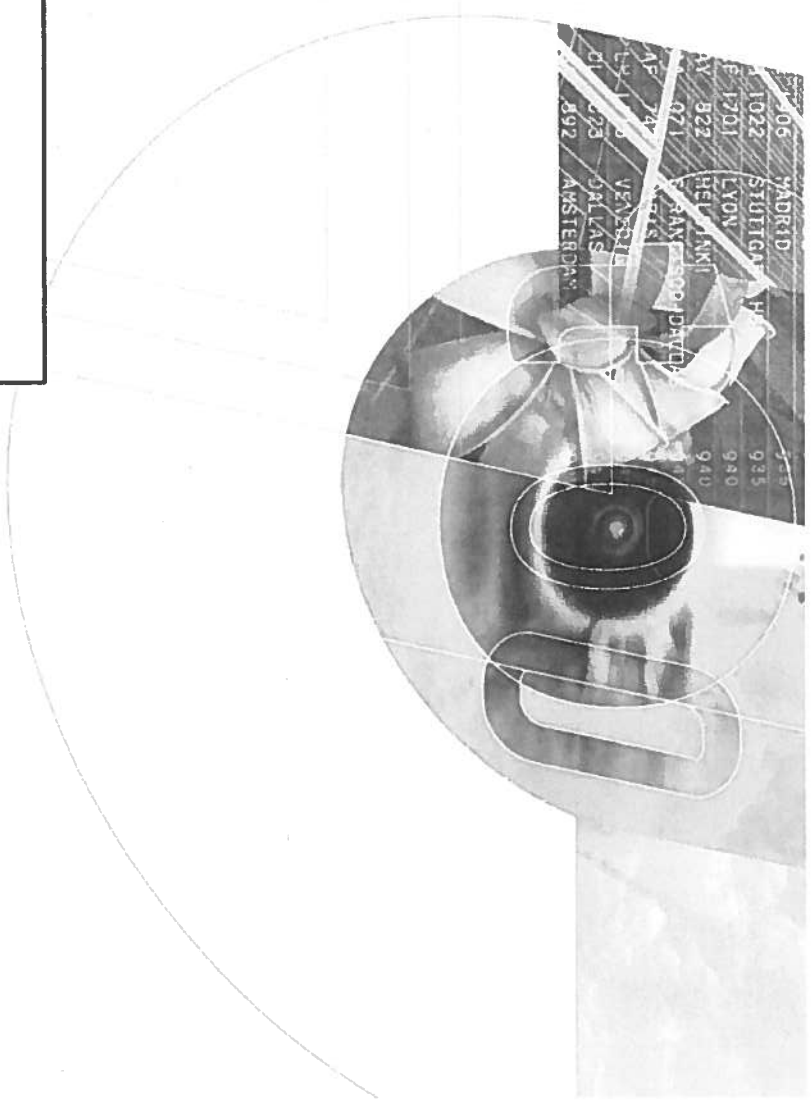
Zie bijgevoegd de presentatie van 10.2 e ter verzending naar de bewoners.

Groet,

10.2 10.2

10.2 e

Actualisatie MER Lelystad Airport



CONCEPT – vertrouwelijk



Overleg contra expertise Actualisatie MER Lelystad

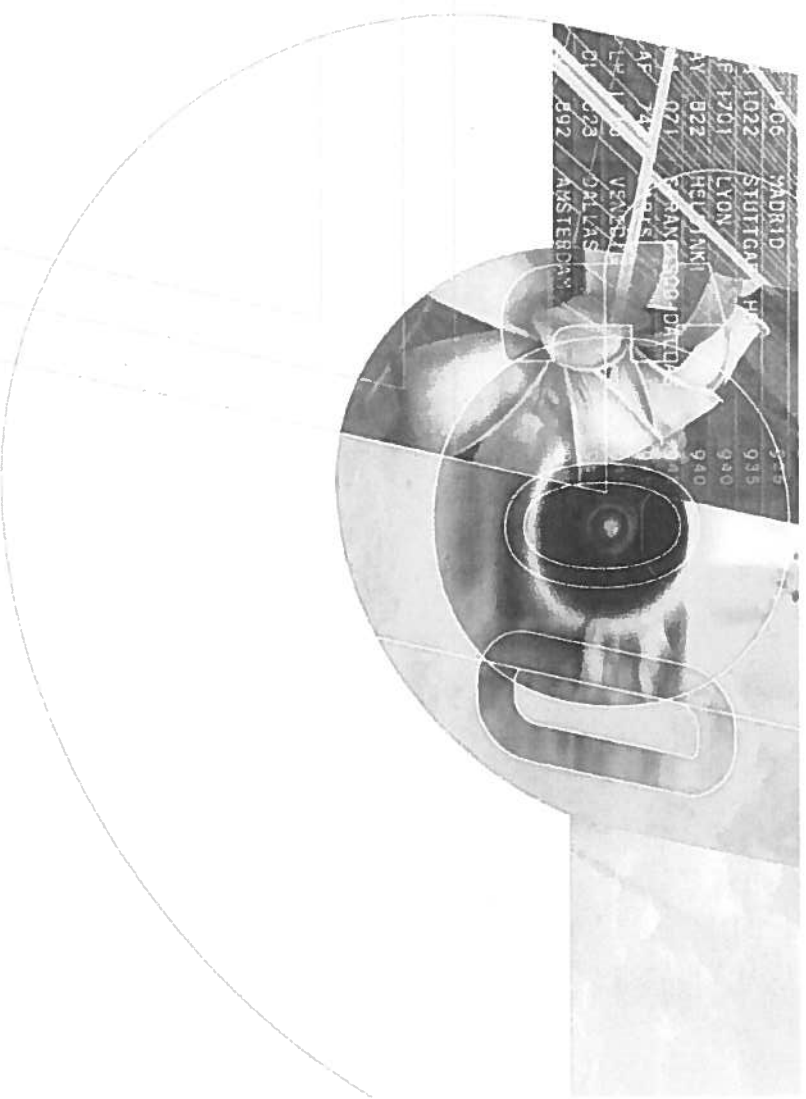
Actualisatie MER Lelystad Airport

Gevoelighedsanalyse doorklimmen



Aviation Consultants

26 January 2018



Gevoelighedsanalyse doorklimmen

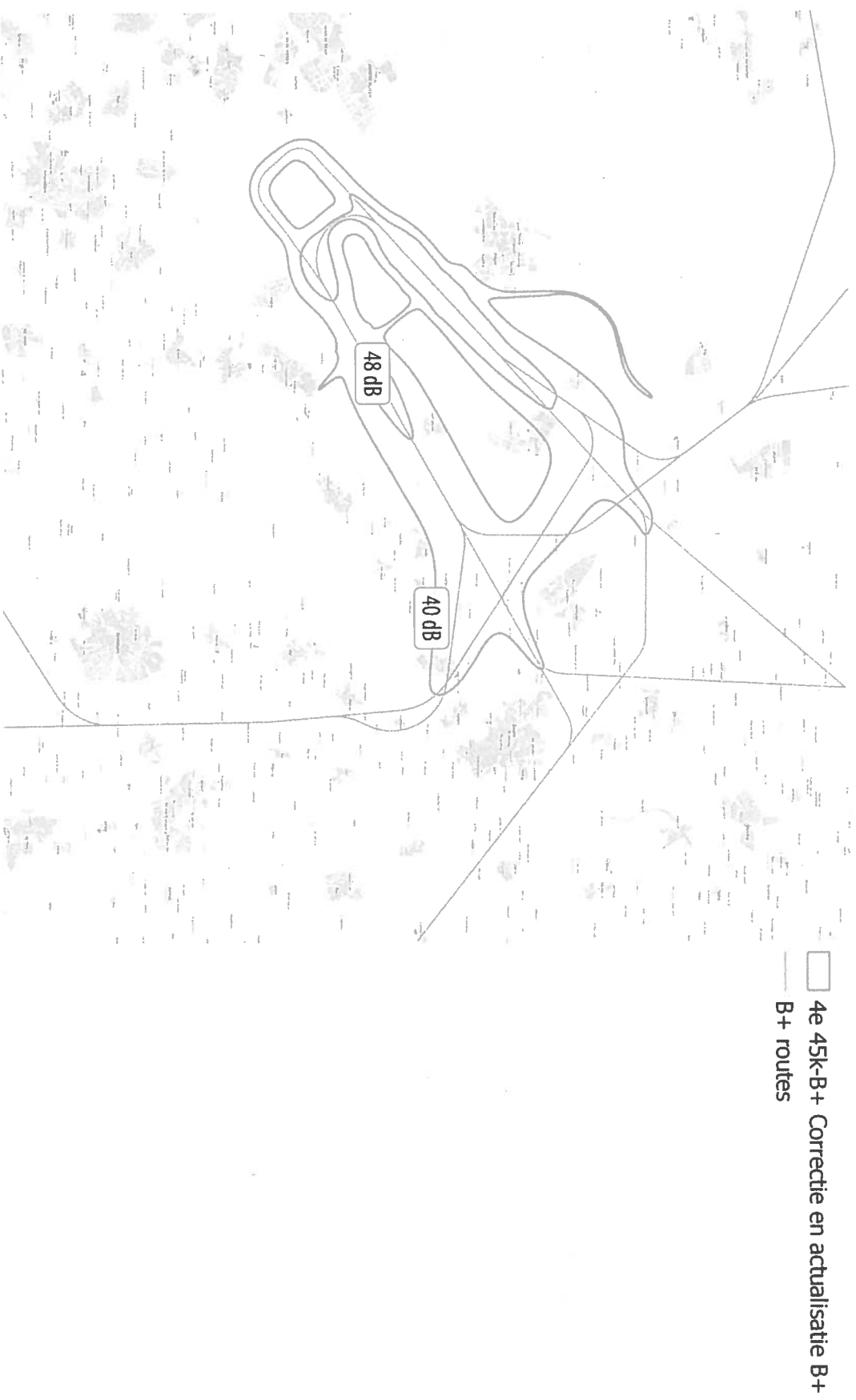
Onderzoeksvraag

- Wat zijn de geluidseffecten bij 45.000 bewegingen bij (deels) niet doorklimmen

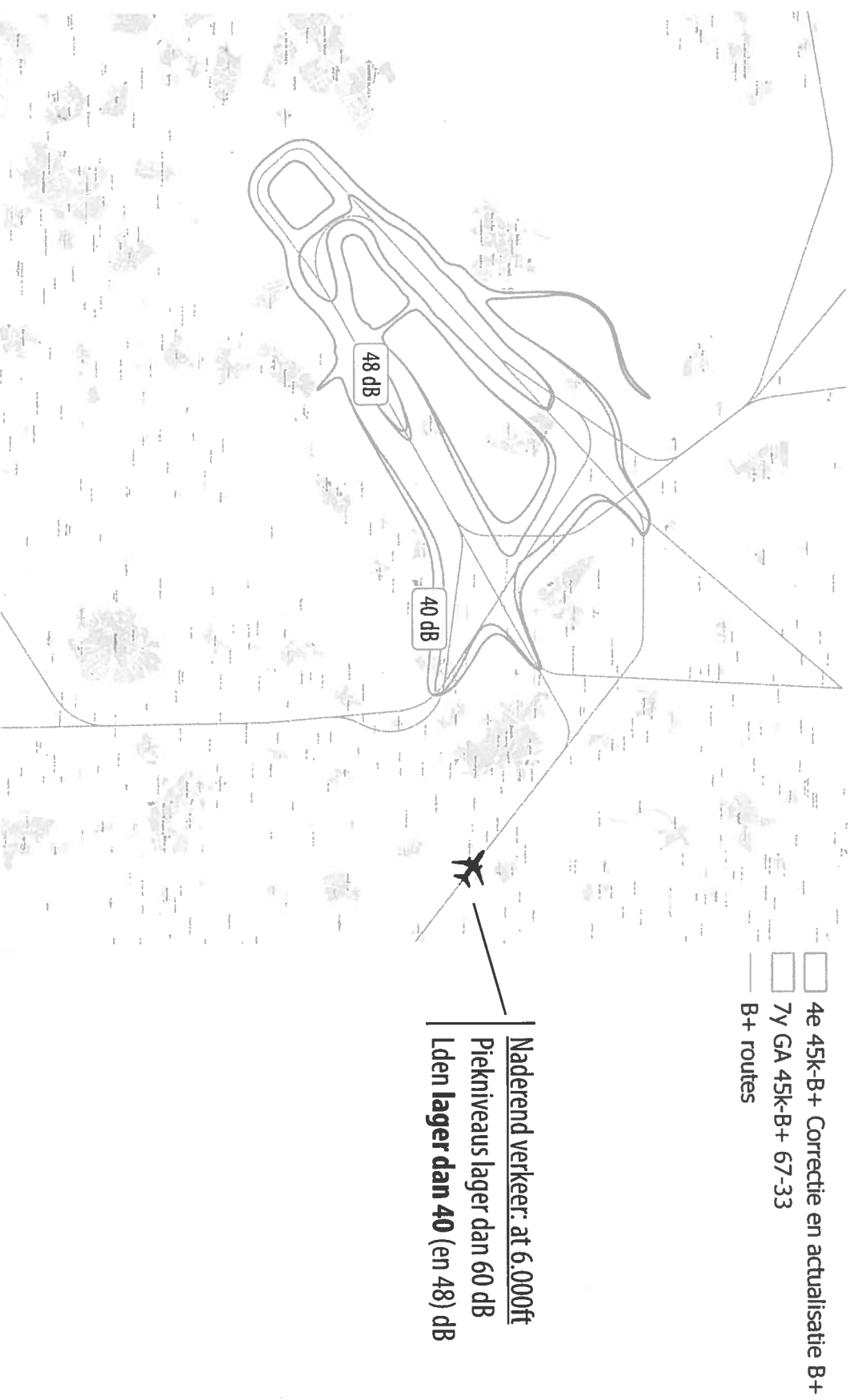
Aanpak

- Referentie: 45.000 bewegingen met doorklimmen
- Gevoelighedsanalyse:
 - Situatie waarbij 1/3 deel van het verkeer niet direct doorklimt, i.e. cf. tijdelijke aansluitroutes

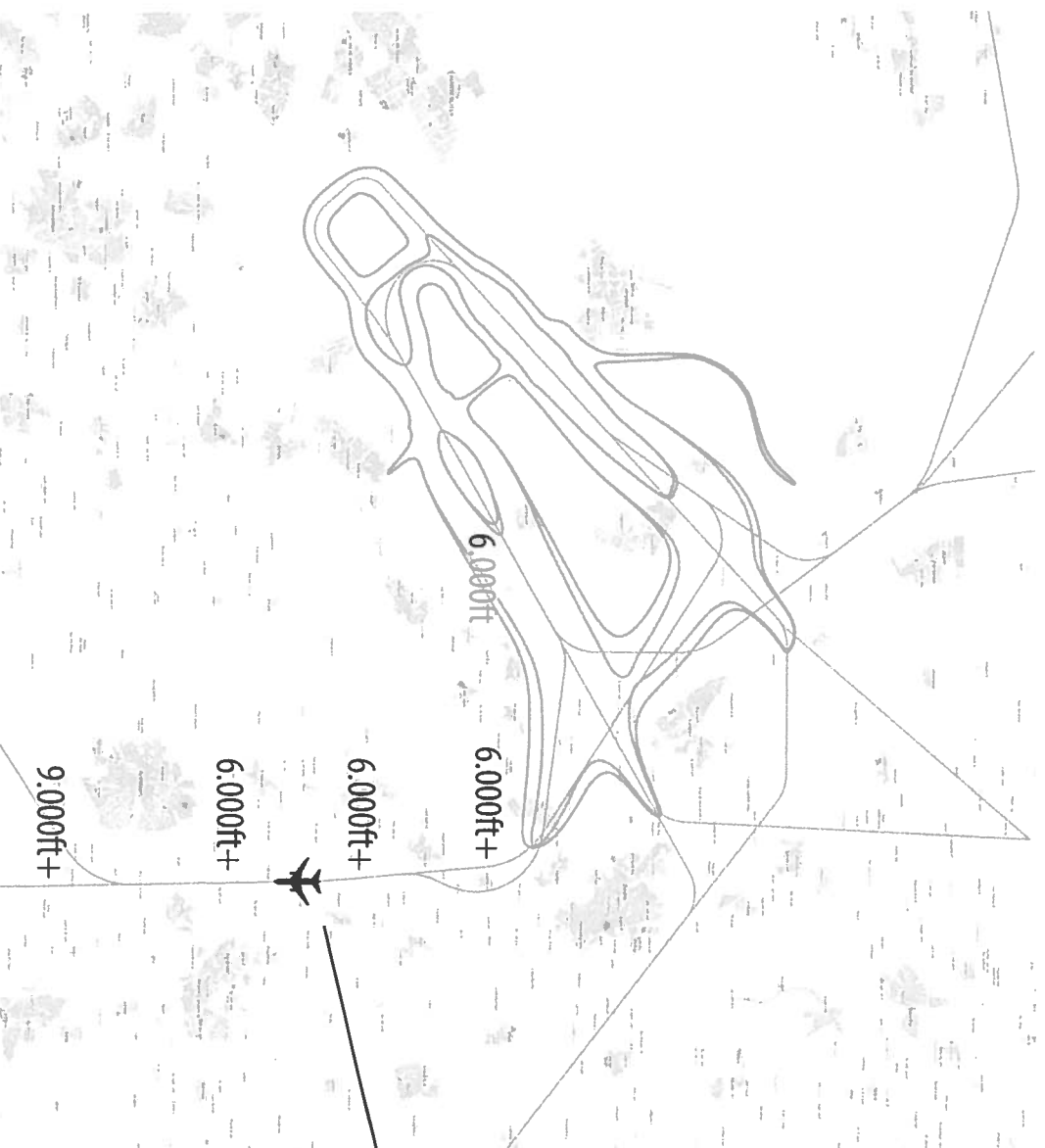
45.000 bewegingen met doorklimmen



Effect bij deels niet direct doorklimmen



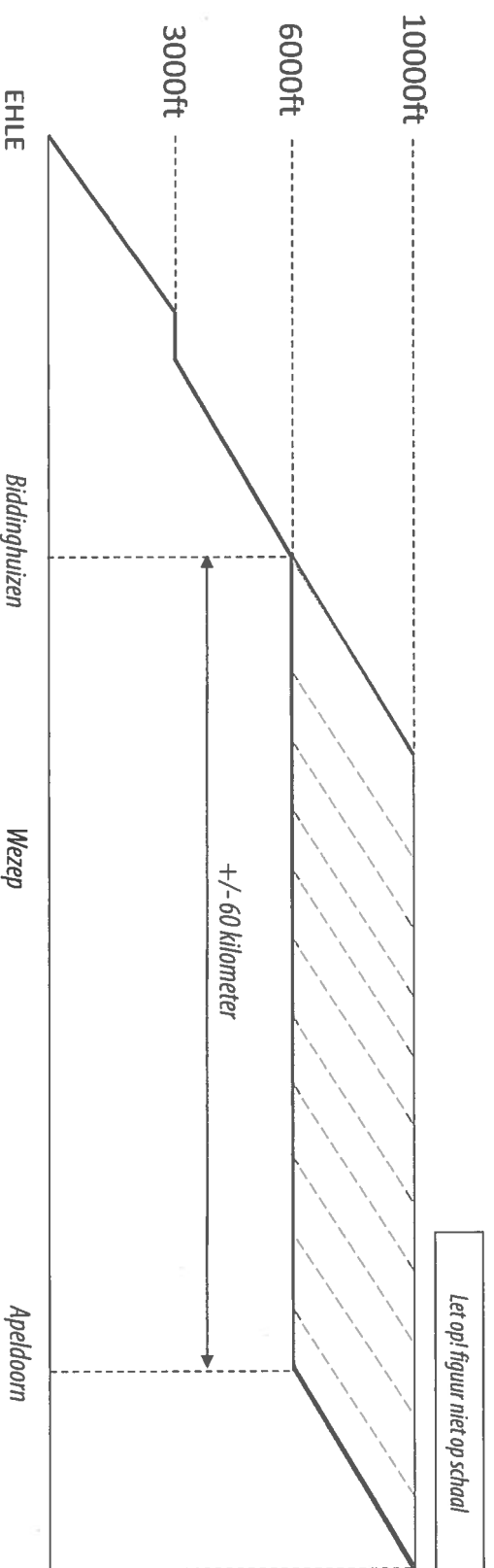
Effect bij deels niet direct doorklimmen



- ☐ 4e 45k-B+ Correctie en actualisatie B+
- ☐ 7y GA 45k-B+ 67-33
- B+ routes

Vertrekkend verkeer: at or above 6.000ft
Piekniveaus lager dan 60 dB bij 'level' vliegen; hoger dan 60 dB bij doorklimmen
Lden alleen hoger dan 40 dB als het verkeer (overwegend) op dezelfde locatie klimt, maar **lager dan 43 dB**

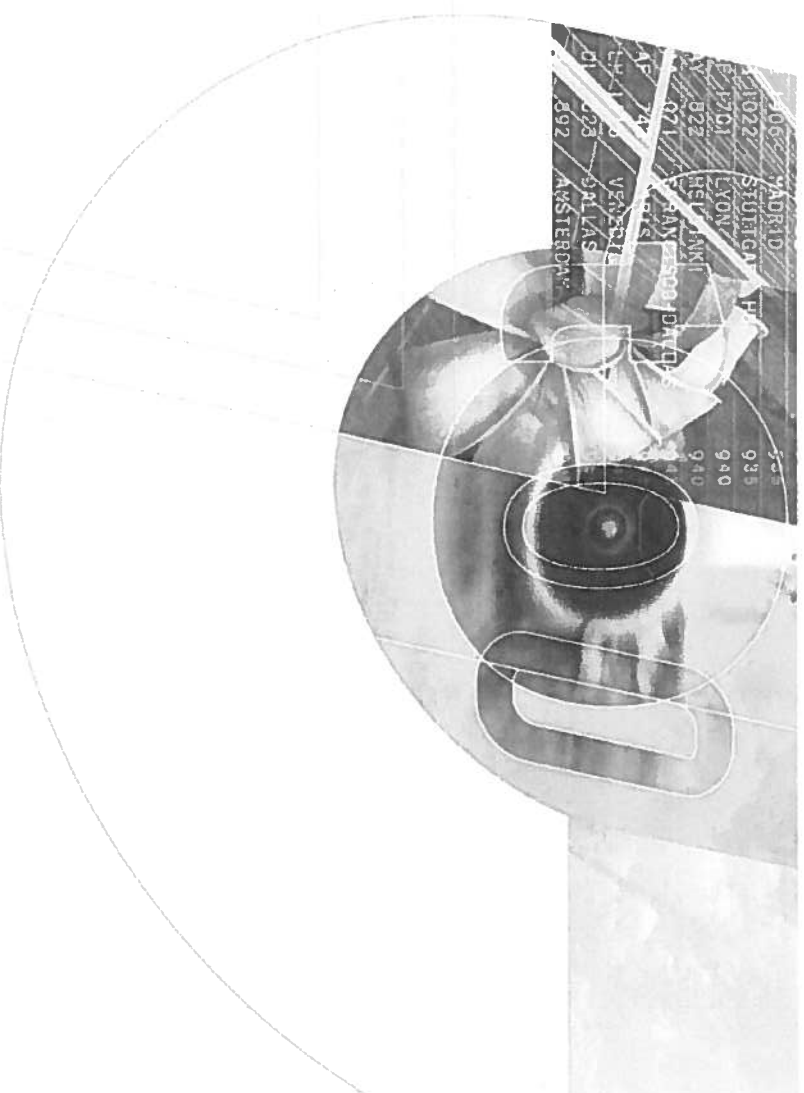
Toelichting door klimmen



Overleg contra expertise Actualisatie MER Lelystad

Actualisatie MER Lelystad Airport

Actualisatie eindsituatie 45k



Aviation Consultants

26 January 2018

Aanpak

1. Actualisatie MER 45.000 (en 25.000) bewegingen: herstel fouten in invoergegevens en betrekken nieuwste inzichten

Resultaat

- Milieueffecten bij 25.000 en 45.000 bewegingen
- Beoordeling routevarianten: is B+ nog voorkeursalternatief?
- Informatie t.b.v. aanpassing luchthavenbesluit

2. Tijdelijke situatie 10.000 bewegingen

Resultaat

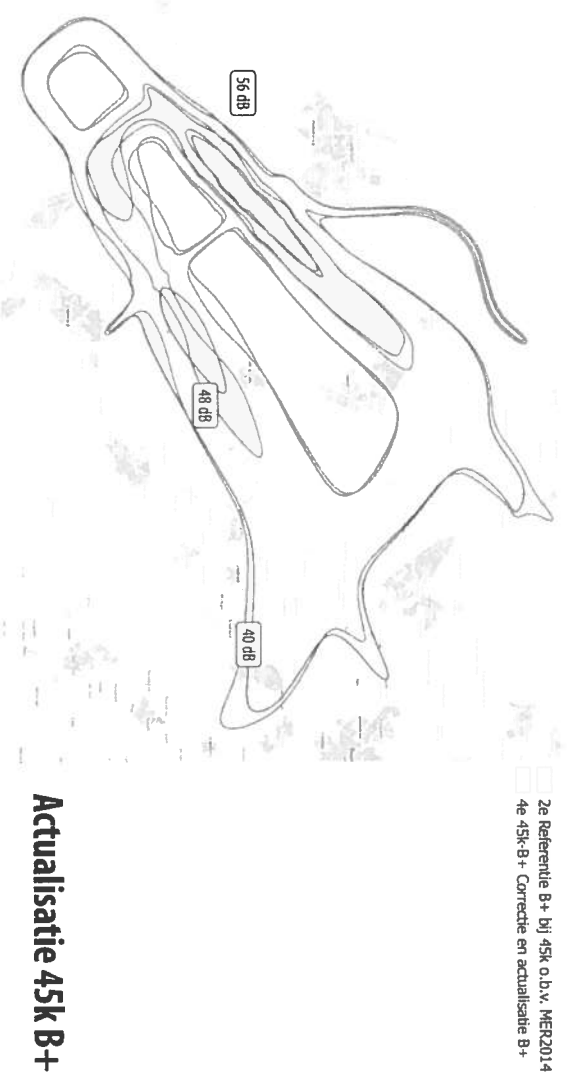
- Milieueffecten voor tijdelijke situatie t.o.v. situatie bij 45.000 bewegingen

Geluidseffecten bij 25.000 en 45.000 bewegingen

Referentie: berekeningen MER2014

Herstel fouten en verwerken actuele inzichten:

- + Actualiseren voor woning- en populatiebestand 2017
- + Correctie en actualisatie geluidbelasting:
 - Correctie vliegprofielen
 - B737-700 en -800 als afz. geluidscategorieën
 - Actualisatie VFR/IFR routes
 - Nadere uitwerking B+
 - Verdeling verkeer uit zuidwest ("80/20")



Actualisatie 45k B+

Geluidseffecten bij 25.000 en 45.000 bewegingen

Referentie: berekeningen MER2014

Herstel fouten en verwerken actuele inzichten:

- + Actualiseren voor woning- en populatiebestand (BAG, 2017)
- + Correctie en actualisatie geluidbelasting:
 - Correctie vliegprofielen
 - B737-700 en -800 als afz. geluidscategorieën
 - Actualisatie VFR/IFR routes
 - Nadere uitwerking B+
 - Verdeling verkeer uit zuidwest ("80/20")

Routevariant B+ bij 45.000 bewegingen	Woning 70dB	Woning 56dB	EGH 48dB	EGH 40dB
Referentie: berekeningen MER2014	0	50	279	3772
+ Woning situatie 2017	0	33	189	3.390
+ Correctie en actualisatie geluidbelasting	0	31	146	2.930

Vergelijking routevarianten – geluidbelasting L_{den}

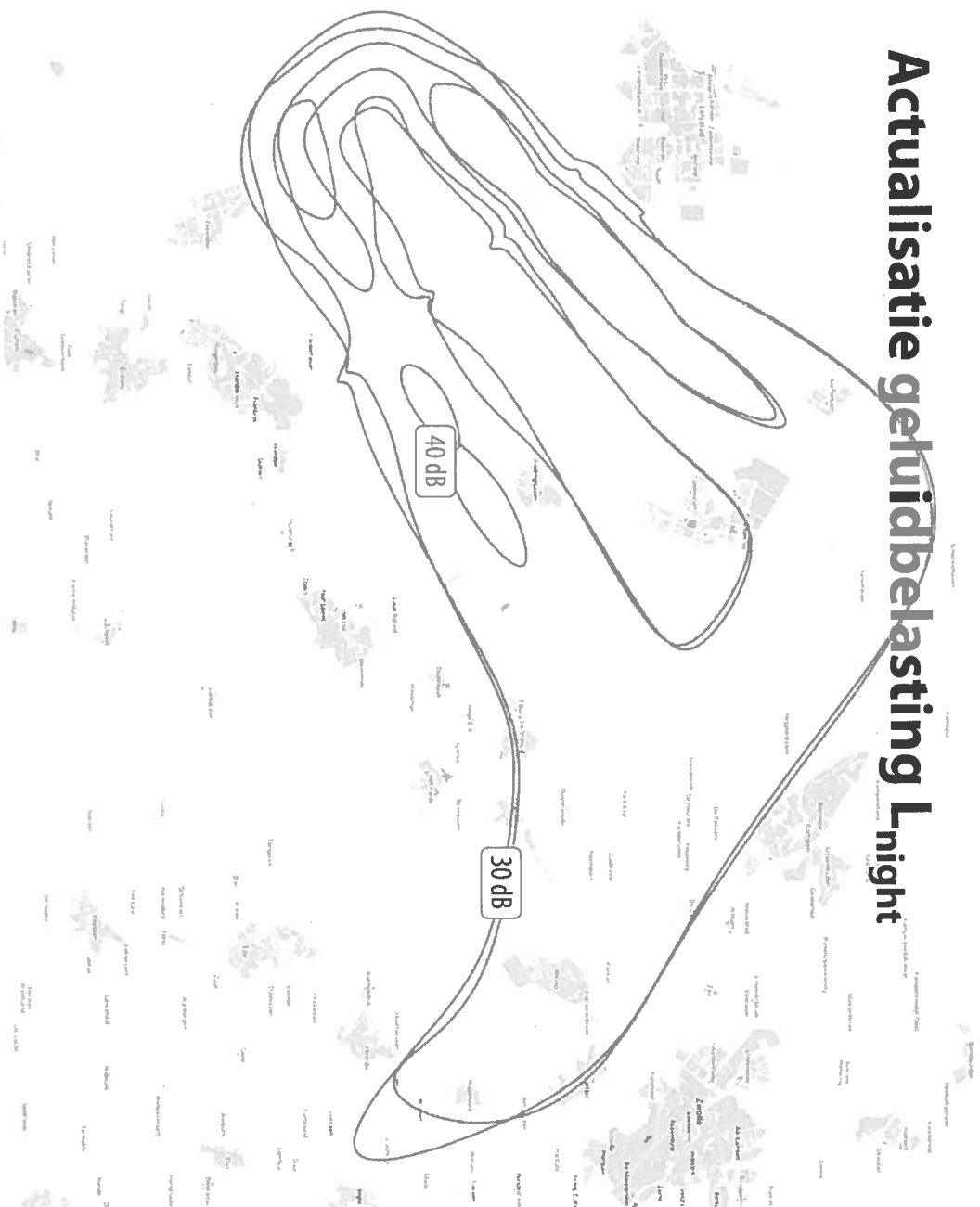
Geluidseffecten na herstel fouten en verwerken actuele inzichten

Routevariant	Woning 70dB	Woning 56dB	EGH 48dB	EGH 40dB
Routevariant A	0 (0)	38 (55)	854 (1.064)	4.641 (4.705)
Routevariant A+	0 (0)	33 (50)	1.250 (1.350)	4.250 (4.450)
Routevariant B	0 (0)	31 (50)	1.286 (1.362)	5.259 (4.458)
Routevariant B+	0 (0)	31 (50)	146 (279)	2.930 (3.772)

(Aantallen tussen haakjes: resultaten MER2014)

Conclusie: routevariant B+ blijft voorkeursalternatief

Actualisatie geluidbelasting Lnight



- ☐ Lnight 2e Referentie B+ bij 45K o.b.v. MER2014
- ☐ Lnight 4e 45K-B+ Correctie en actualisatie B+

Vergelijking routevarianten – geluidbelasting L_{night}

Geluidseffecten na herstel fouten en verwerken actuele inzichten

Routevariant	Ernstig slaapverstoorden $40\text{dB } L_{night}$	Ernstig slaapverstoorden $30\text{dB } L_{night}$
Routevariant A	183 (363)	2.595 (2.744)
Routevariant A+	ca. 500 (510)	ca. 3.275 (3.275)
Routevariant B	503 (510)	3.293 (3.279)
Routevariant B+	48 (88)	2.318 (2.577)

(Aantallen tussen haakjes: resultaten MER2014)

Conclusie: routevariant B+ blijft voorkeursalternatief

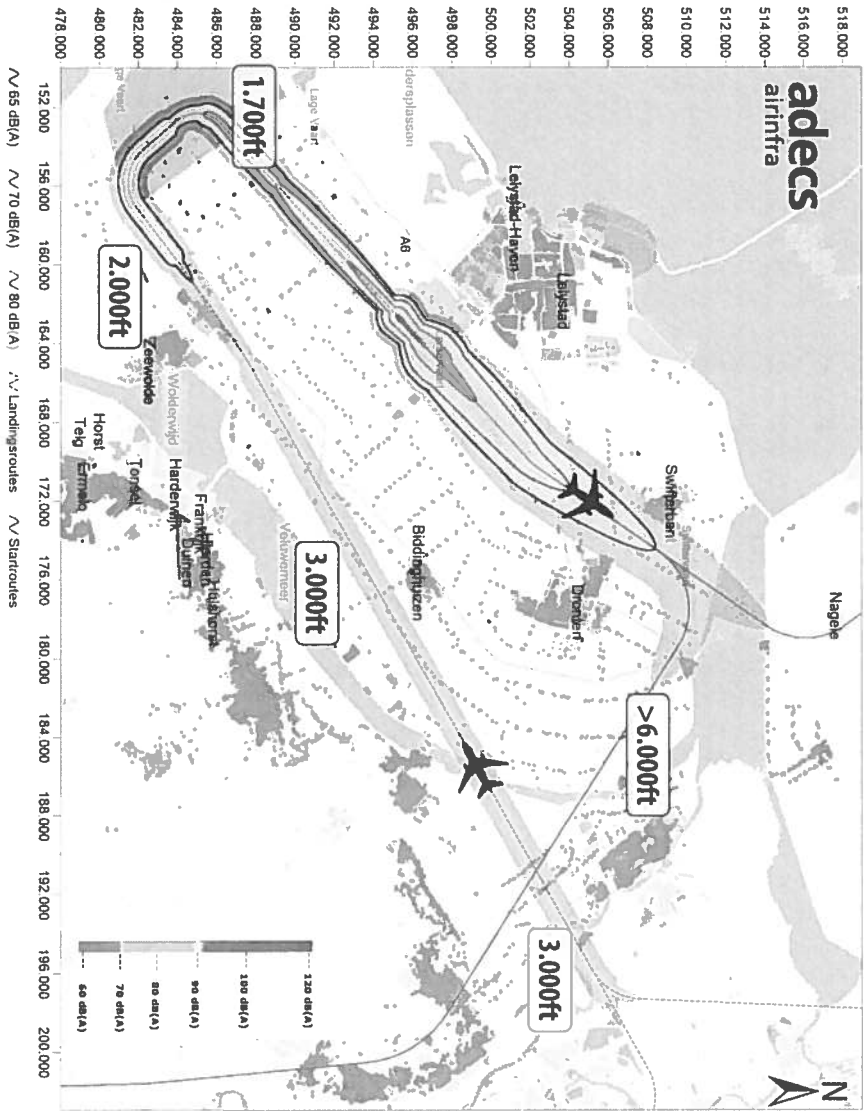
Geluidbelasting in handhavingspunten

Geluidbelasting na herstel fouten en verwerken actuele inzichten

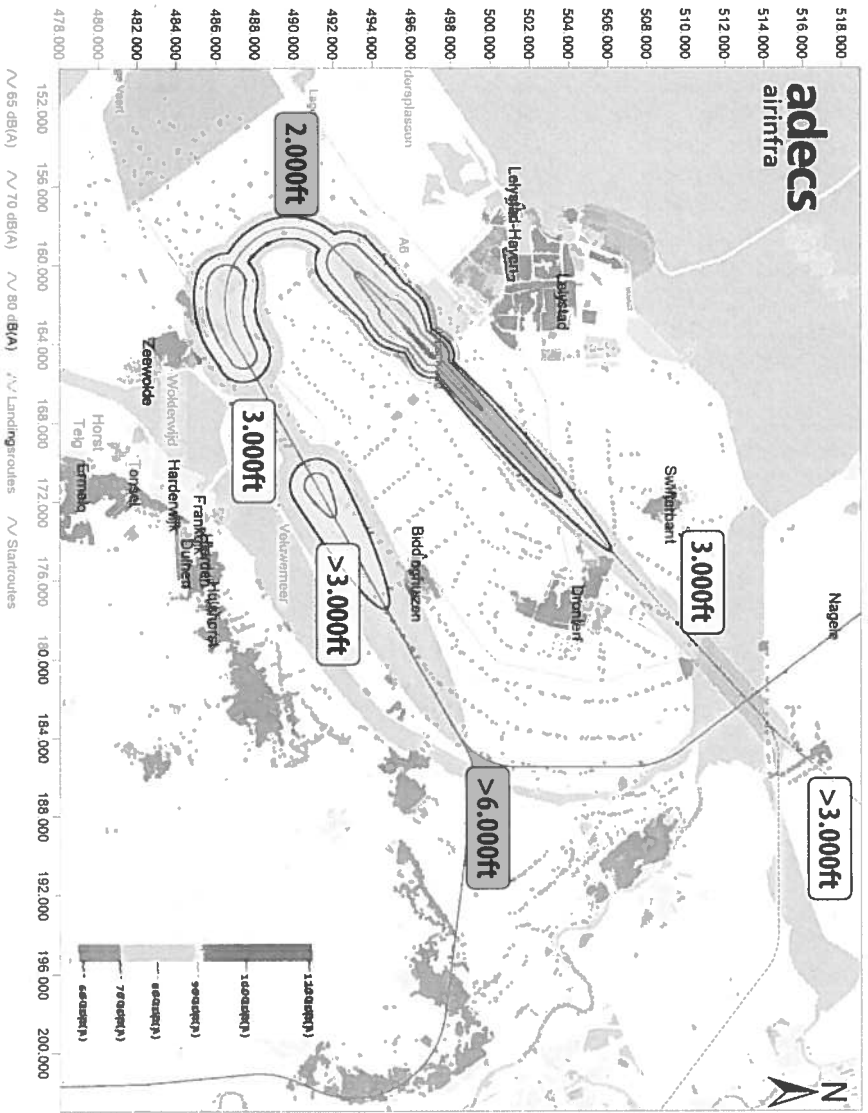
Routevariant	X-coördinaat	Y-coördinaat	MER 2014	Actualisatie MER
HH 05	162.565	495.166	71,01	73,21
HH 23	164.701	497.127	71,61	73,90

- De actualisatie resulteert in bijstelling van de grenswaarden in het LHB.
- Handhaving gebeurt o.b.v. dezelfde rekenmethode en geactualiseerde gegevens (o.a. geluid- en prestatiegegevens) als waarmee de grenswaarden zijn vastgesteld.

Piekniveaus (LAm_{ax}) – baanrichting 05



Piekniveaus (LAmx) – baanrichting 23

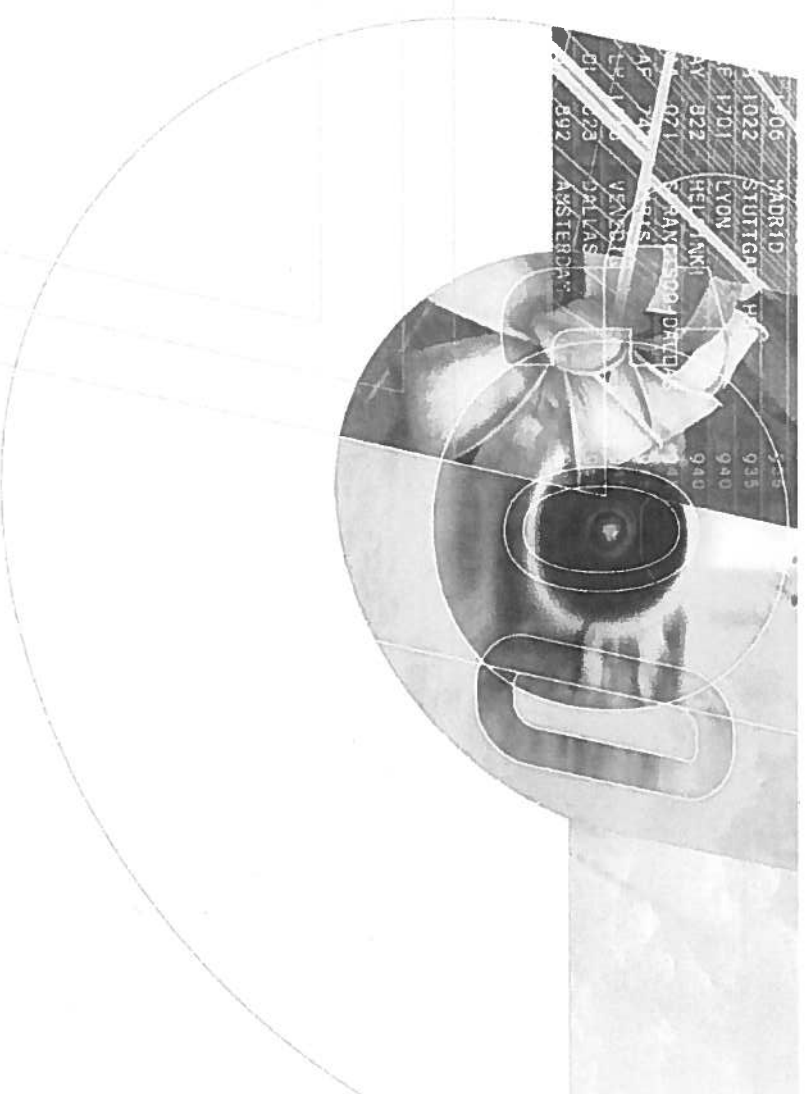


Aviation Consultants

26 January 2018

Actualisatie MER Lelystad Airport

Tijdelijke aansluitroutes (10.000 bewegingen)



Tijdelijke aansluitroutes

Onderzoeksvragen

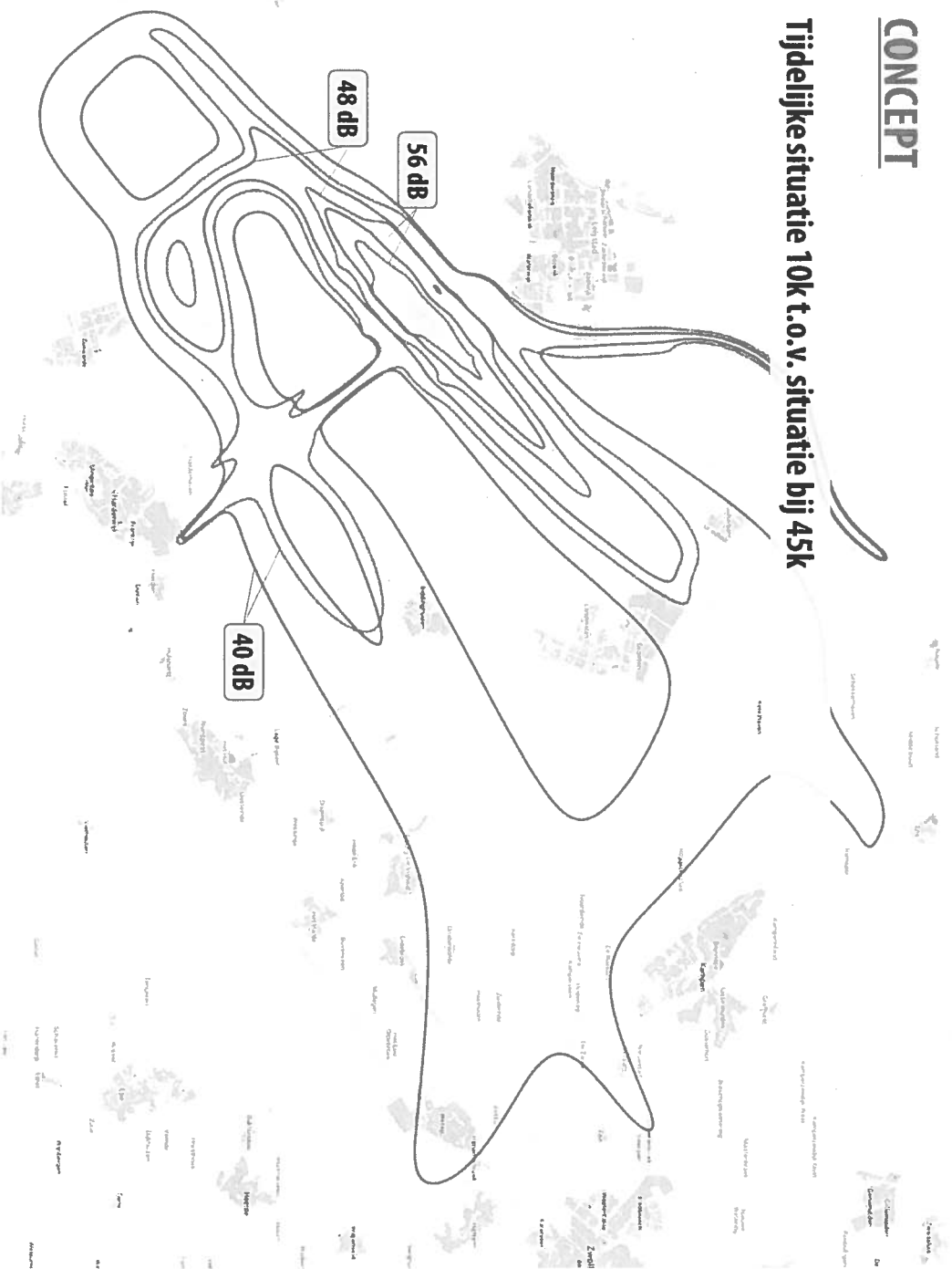
- Geluidseffecten van tijdelijke aansluitroutes | 10.000 bewegingen
- Past dit binnen milieuruimte van 45.000 vtb's?

Aanpak

- Situatie zonder heringedeeld luchtruim
- Alle effecten met actuele gegevens

CONCEPT

Tijdelijke situatie 10k t.o.v. situatie bij 45k

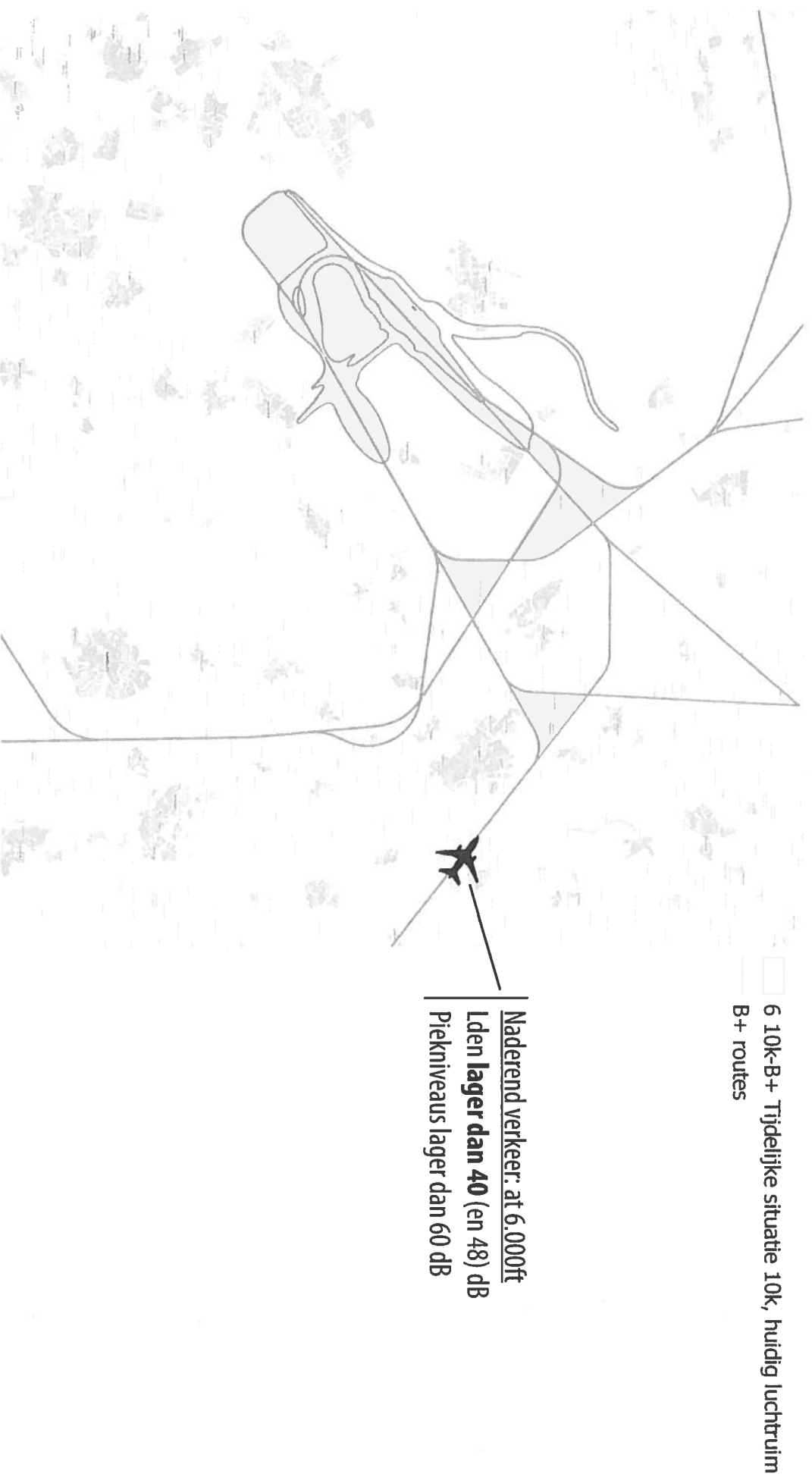


- ☐ 4e 45k-B+ Correctie en actualisatie B+
- ☐ 6 10k-B+ Tijdelijke situatie 10k, huidig luchtruim

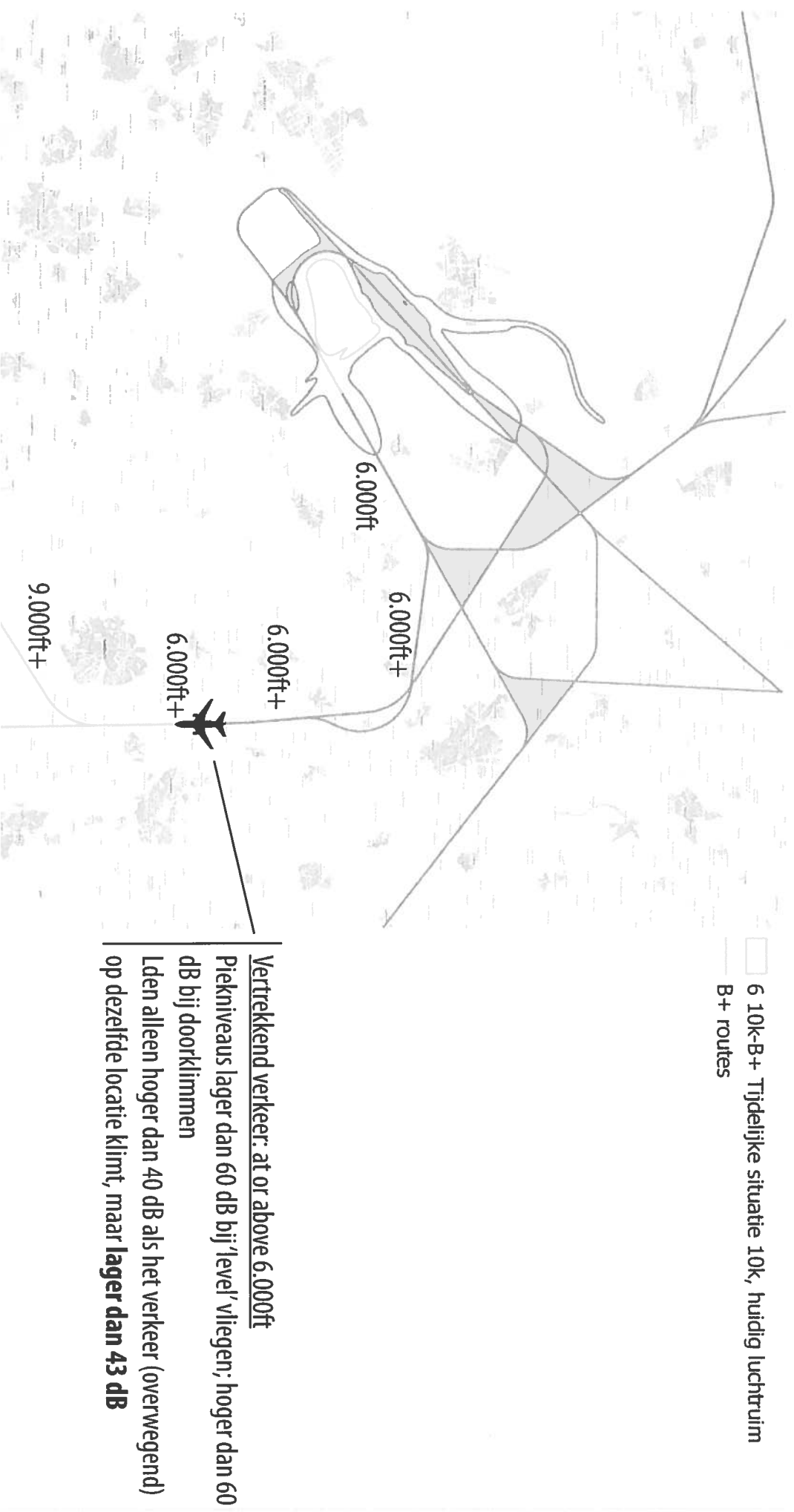
➔ Geluidsituatie bij 10.000 bewegingen
binnen de geluidscontouren bij 45.000
bewegingen

Nog te onderzoeken: effecten t.h.v.
klimpunten verder langs de route

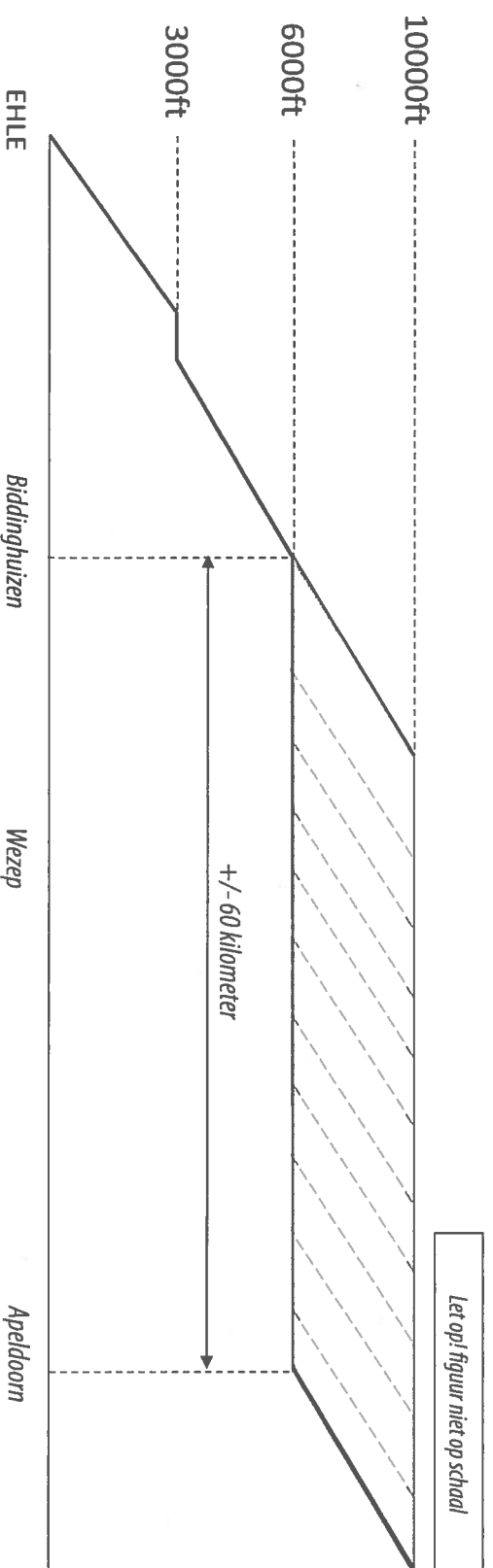
Geluidseffecten van tijdelijke aansluitroutes



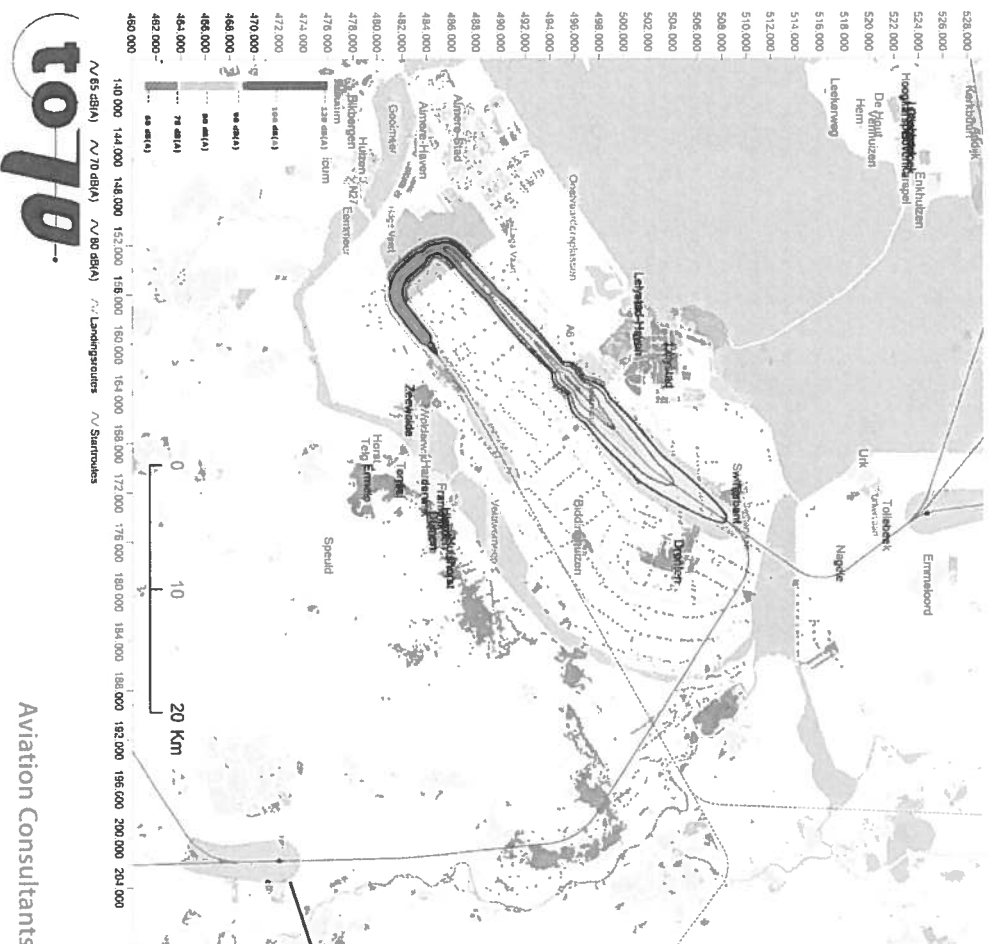
Geluidseffecten van tijdelijke aansluitroutes



Toelichting doorklimmen

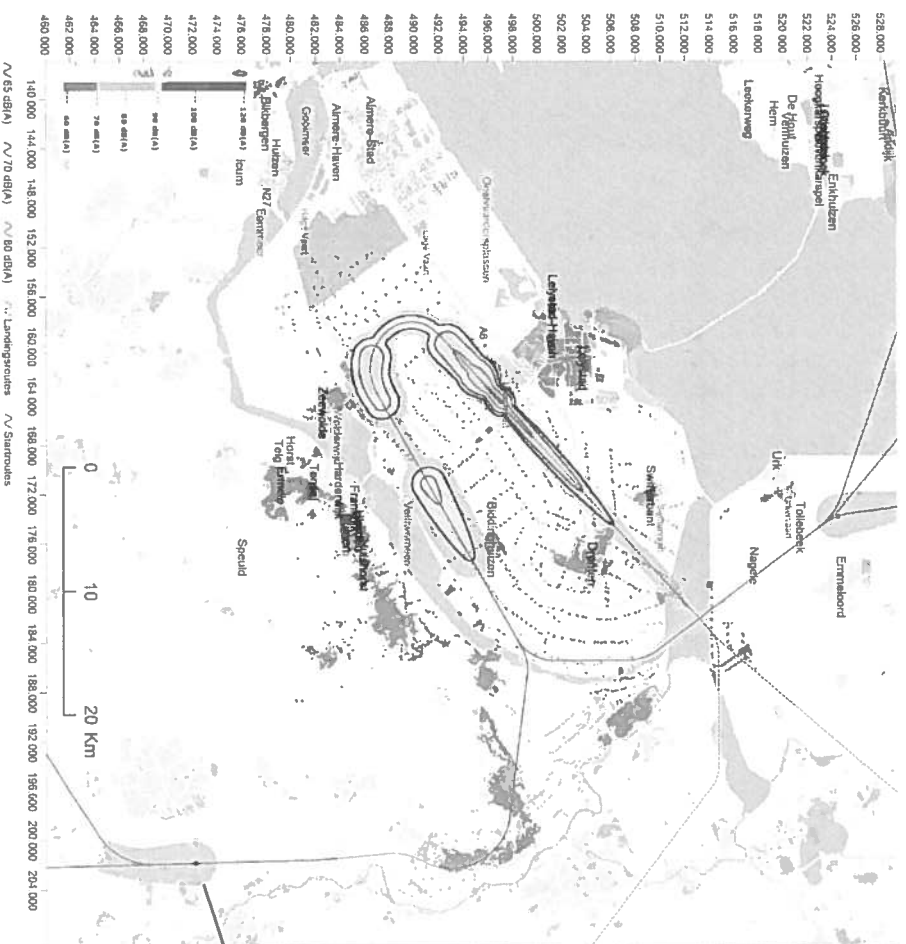


Piekniveaus (LAmx) – baanrichting 05



Uiterste locatie doorklimpunt. Zal in de praktijk overwegend eerder, en niet op een vaste plaats, liggen
Piekniveaus t.h.v. doorklimpunt hoger dan 60 dB

Piekniveaus (LAmx) – baanrichting 23



Uiterste locatie doorklimpunt. Zal in de praktijk overwegend eerder, en niet op een vaste plaats, liggen
Piekniveaus t.h.v. doorklimpunt hoger dan 60 dB

Geluidseffecten bij tijdelijke situatie

Situatie	Woning 70dB	Woning 56dB	EGH 48dB	EGH 40dB
45k routevariant B+	0	31	146	2.930
Tijdelijke situatie 10.000 bewegingen	0	14	43	253

Conclusie: Tijdelijke situatie bij 10.000 bewegingen binnen de geluidseffecten bij 45.000 bewegingen

Overleg contra expertise Actualisatie MER Lelystad

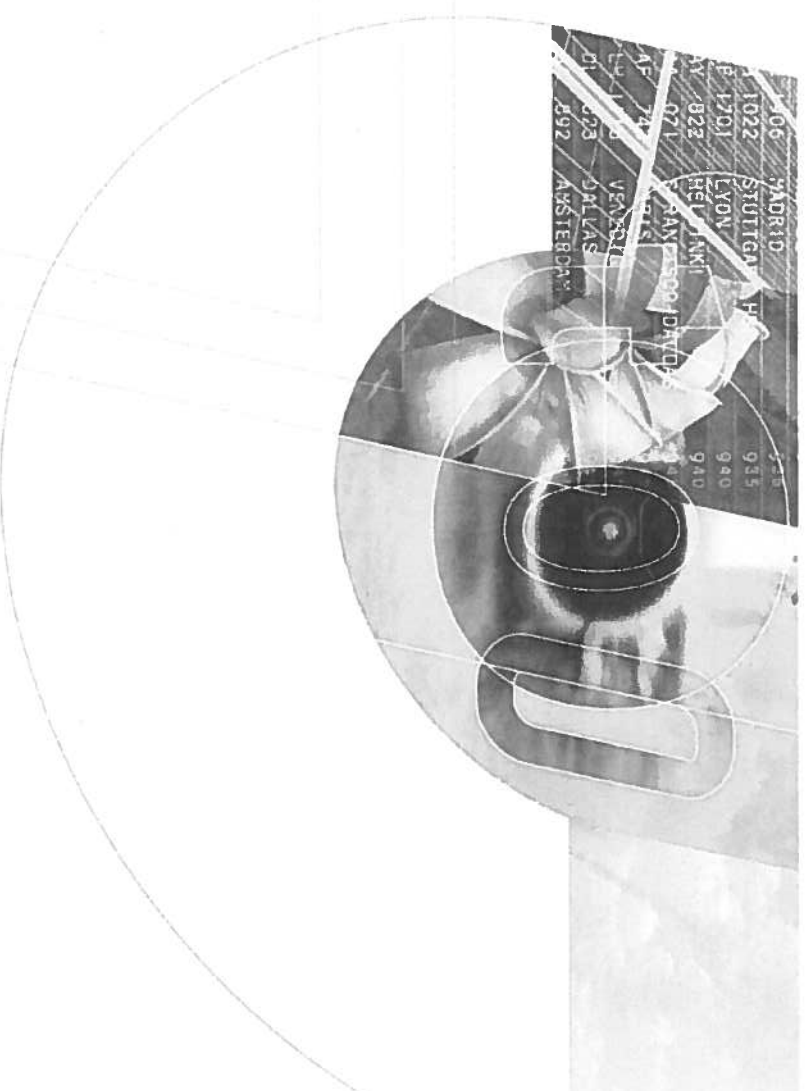
Actualisatie MER Lelystad Airport

Gevoelighedsanalyse



Aviation Consultants

26 January 2018



Gevoelighedsanalyse – effect op geluidbelasting

Onderzoeksvraag

- Wat zijn de geluidseffecten bij een ander verkeersbeeld dan nu verondersteld?

Aanpak

1. Definieren scenario's
 - Lichtere vloot:
 - Vervangen alle Airbus **A320** door een Airbus **A319**
 - Vervangen alle Boeing **737-800** door een Boeing **737-700**
 - Zwaardere vloot:
 - Vervangen alle Airbus **A319** door een Airbus **A320**
 - Vervangen alle Boeing **737-700** door een Boeing **737-800**
 - Verdere bestemmingen: "alle afstandsklassen + 1"
 - Meer verkeer in de vroege ochtend: 10 (in plaats van 5) starts tussen 6:00 en 7:00
2. Bepalen geluidbelasting in handhavingspunten en toets aan grenswaarden
3. Bandbreedte effecten bij "passende" volumes

Afstandsklassen	0 - 750km	750 - 1500km	1500 - 3000km	>3000km
BC bij 45.000 bewegingen	22,3%	26,3%	51,4%	

Geluidbelasting in handhavingspunten

Scenario beschrijving	Handhavingspunt 05	Handhavingspunt 23
45k B+	73,21 dB	73,90 dB
1. Lichtere vloot	71,81 dB	72,63 dB
2. Zwaardere vloot	73,66 dB	74,32 dB
3. Hogere afstandsklasse	73,61 dB	74,18 dB
4. "Early morning"	74,10 dB	74,79 dB

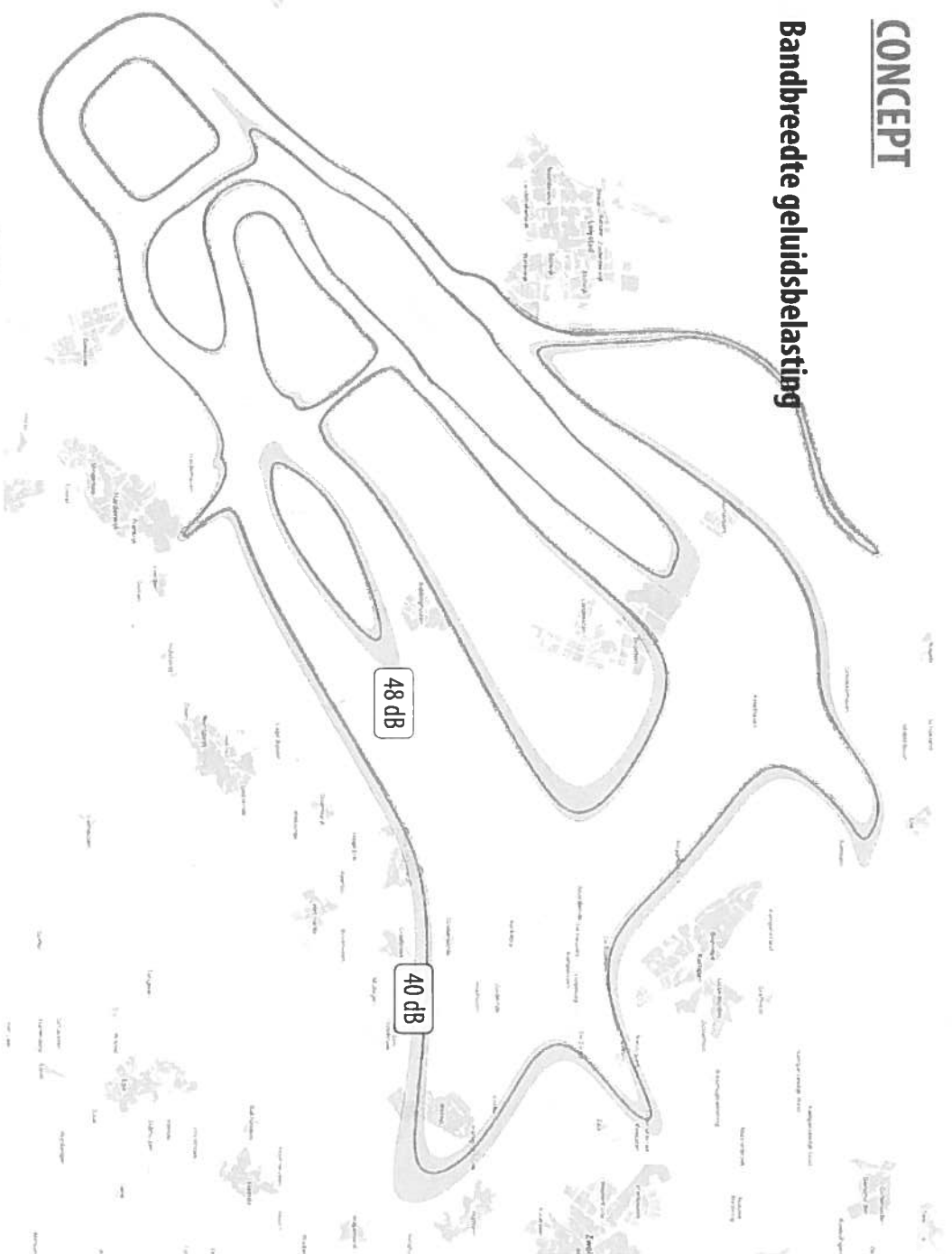
> 45.000 bewegingen mogelijk

45.000 bewegingen niet mogelijk

→ Resulteert in bandbreedte van ca 36.500 tot 60.000 bewegingen

CONCEPT

Bandbreedte geluidsbelasting



4e 45k-B+ Correctie en actualisatie B+
Bandbreedte gevoeligheidsanalyse

To70 Aviation

Frankfurt, Geneva, The Hague
Bangkok, Mumbai, Shanghai, Singapore
Brisbane, Melbourne
Montreal
Medellín, São Paulo



@to70_aviation



@to70



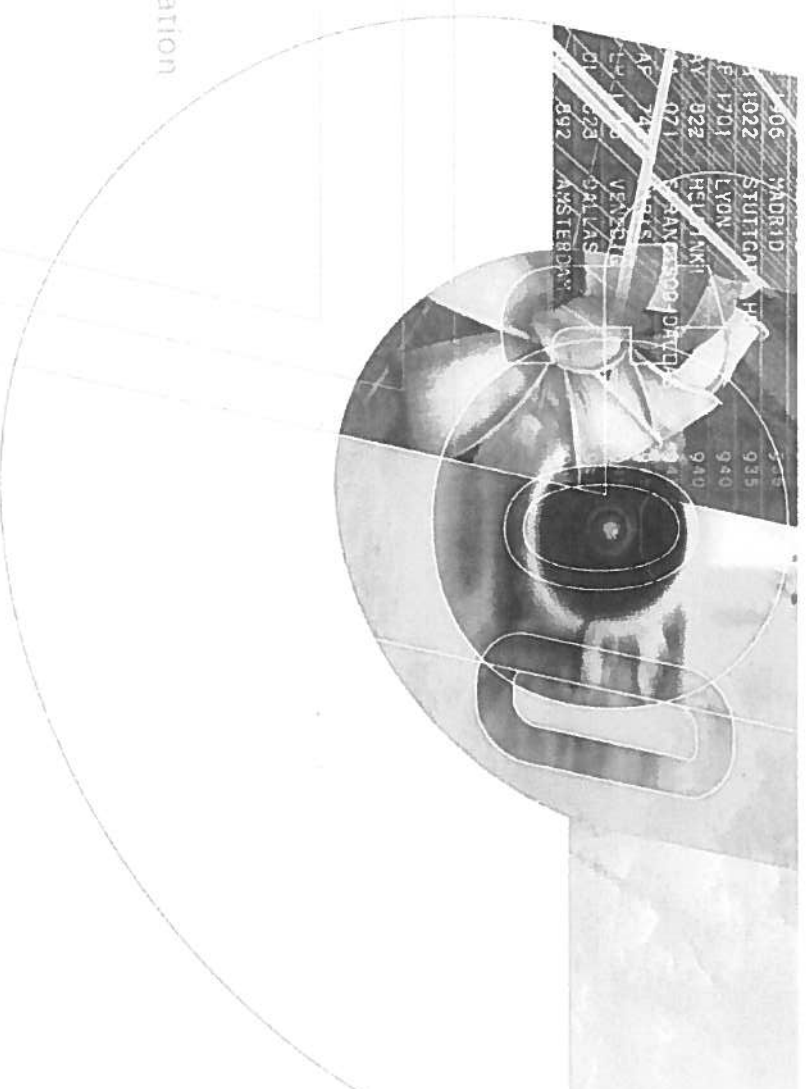
to70BV



Aviation Consultants

26 January 2018

31



10.2 e

Van: 10.2 e 10.2 (To70) <10.2 e to70.nl>
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 16:31
Aan: 10.2 e 10.2 e
CC: 10.2 e - DGB; 10.2 e - DGB
Onderwerp: Presentatie overleg 26-01-2018
Bijlagen: 180126 MER Actualisatie Lelystad - aanpak en resultaten.pdf

Hi 10.2 e 10.2 e

Zie bijgaand, dan hebben jullie die alvast. Mogelijk volgt de presentatie later nog een keer via een andere route.

Graag ontvang ik van jullie:

- Jullie presentatie van vandaag.
- De duiding van de profielen (en studies waarin deze in de traffic voorkomen) waar jullie tot de conclusie komen dat deze niet gekoppeld kunnen worden.

Groet,

10.2 10.2.

10.2 e

725

Van: 10.2.€10.2. (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 16:31
Aan: 10.2. <10.2.e dbvision.nl>; 10.2.e <10.2.e dbvision.nl>
CC: 10.2.e minienm.nl; 10.2.e minienm.nl
Onderwerp: Presentatie overleg 26-01-2018
Hi 10.2.e 10.2.e

Zie bijgaand, dan hebben jullie die alvast. Mogelijk volgt de presentatie later nog een keer via een andere route.

Graag ontvang ik van jullie:

1. Jullie presentatie van vandaag.
2. De duiding van de profielen (en studies waarin deze in de traffic voorkomen) waar jullie tot de conclusie komen dat deze niet gekoppeld kunnen worden.

Groet,

10.2.10.2.

10.2.e

10.2.e
Van: 10.2.€10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 19:35
Aan: 10.2.e 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Re: Lamax
Bijlagen: image001.png; image003.png; image002.png

Top! Zitten de gridwaarden in de bijlage?

Sent from my iPhone

> On 26 Jan 2018, at 19:12, 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV) <10.2.e airinfra.eu> wrote:
> > Dan krijg je zoiets als in bijgevoegde projecten volgens mij.
> > [cid:image002.png@01D396D9.818FC930]
> > Van: 10.2.€10.2. (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
> > Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 18:48
> > Aan: 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV) <10.2.e airinfra.eu>
> > CC: 10.2.e minienm.nl; 10.2.e minienm.nl
> > Onderwerp: RE: Lamax
> > Ja. 11.1
> 737-800 en daarvoor profiel 6422 (rwy 23, doorklimmen) vs 6072 (rwy 23, level 6000ft).
> > Groet,

Dus neem de

10.2.€10.2.

> From: 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV)
> > [mailto:10.2.e airinfra.eu]
> > Sent: Friday, January 26, 2018 6:44 PM
> > To: 10.2.€10.2. (To70)
> > <10.2.e to70.nl><mailto:10.2.e to70.nl>
> > Cc: 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>;
> > 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>
> > Subject: RE: Lamax
> > Ook goed, maar dan wel de dezelfde profielen blijven hanteren die nu gebruikt zijn?
> > Van: 10.2.€10.2. (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
> > Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 18:42
> > Aan: 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV)
> > <10.2.e airinfra.eu><mailto:10.2.e airinfra.eu>
> > CC: 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>;
> > 10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>
> > Onderwerp: RE: Lamax
> > Hi 10.2.e
> > Dank je. 11.1

ens?

> Groet,

10.2.€10.2.

10.2.e

> From: 10.2.e 10.2.e (Adects Airinfra BV)
> [mailto:10.2.e@airinfra.eu]
> Sent: Friday, January 26, 2018 6:39 PM
> To: 10.2.e10.2. (To70)
> <10.2.e>
> Cc: 10.2.e
> minlenm.nl<mailto:10.2.e@minlenm.nl>
> Subject: Lamax
>
> Hoi 10.2.
>
> Onderstaand alvast de gevraagde Lamax resultaten. In beide gevallen de
> 60 dB Lamax contour. Oranje is met afveulen op 6000 voet (scenario 6)
> en blauw is doorklimmen (4e). Alleen een B738 met afstandsklasse 2.
> Met deze link kan je de Ludentool projecten (en bijbehorende result
> files) downloaden: <https://we.tl/wrQU3k0Bdk>
> [cid:image001.png@01D396D9.45CABA60]

Thx 10.2.e inderdaad voor terugkoppeling!! Volgens mij strookt die met de mail van 10.2.

Grt, 10.2.e

Van: 10.2.10.2 (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]

Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 19:20

Aan: 10.2.e <10.2.e

Onderwerp: RF: Overleg met 10.2

Hi 102e

Dank je!

Ik heb onderstaande samenvatting/terugkoppeling naar bewoners opgesteld. Eens?

11
12
13

Beste 10.2.e

Na afloop van het grote overleg hebben wij in klein comité doorgesproken over de vermeende fouten in de profielen. Hieronder een samenvatting.

Aanwezig: 10.2.e 10.2 (10.2.e 10.2. 10.2.e en 10.2.€10.2.

1. “Snelheid in de profielen is te hoog”

Uitgangspunt voor de profielen is max 250 kts IAS onder FL100. Dat staat ook vermeld in het To70-uitgangspuntendocument voor de vleegprocedures die bewoners ook in bezit hebben. De vleegprofielen gaan uit van de “werkelijke” snelheid (true air speed (TAS) c.q. grondsnelheid). Aangezien er een verschil zit tussen IAS en TAS a.g.v. de vleeghoogte, staat in de profielen een hogere werkelijke snelheid dan de 250kts.

2. “De stuwkracht van de B733 is wel wat laag (‘zuinigies’). Voor andere types overigens ook”

NLR heeft toegelicht hoe de profielen tot stand zijn gekomen. Bij een gegeven constante snelheid en vlieghoogte op de leivsegmenten, is de stuwkracht bepaald met krachtenbalansen. Stuwkracht is gelijk aan de weerstand van het vliegtuig. Zou de stuwkracht hoger zijn, dan versnelt het toestel. Bovendien zijn de resulterende geluidsniveaus vergeleken met INM-berekeningen, en die laten gelijke resultaten zien. Daarbij merkte NLR nog terecht op dat de geluidswaarden zelfs wat conservatief zijn. De geluidstabel is voor de lage stuwkrachtwaarden nl. gebaseerd op het geluid dat een vliegtuig bij een nadering (bij lage stuwkracht) maakt. Het airframe noise is in die situaties hoger (onderstel en vleugelklappen uit). Dat deel van de tabel pas je nu toe voor een level segment bij de start a.g.v. de lage stuwkrachtwaarden. Echter zal bij een start de vliegtuigconfiguratie ‘clean’ zijn (geen onderstel of vleugelklappen uit), met minder airframe noise als gevolg.

3. "De waarde in de geluidstabellen bij een bepaalde stuwkracht is 3 dB lager dan in de ANP database". Dit verschil is verklaard doordat de ANP database het geluid als functie van de stuwkracht per motor geeft, terwijl de Nederlandse profielen het geluid als functie van de stuwkracht van het vliegtuig geeft. Voor een tweemotorig toestel (de types op Lelystad) geeft dit een factor 2, dus 3 dB, verschil. Dit verklaart waarschijnlijk het geconstateerde "verschil".

102e

102e

> Met vriendelijke groet / Kind regards, 10.2.e 10.2.e

> Prinses Beatrixlaan 542, 2595 BM, Den Haag, The Netherlands

> <image001.png>

> <image003.png>

> <image002.png>

<LAmaz_straight_out_omslaggunt.zip>

4. "Buiten het studiegebied van het MER 2014 treedt bij de berekeningen van destijds > 40 dB op; het studiegebied was te klein gekozen"
Tijdens het grote overleg gaf 10.2 aan dat er in het MER 2014 gerekend zou zijn met een te klein studiegebied waardoor een deel van de 40 dB contour niet is getoond. Hij illustreerde dit met een A4 met contouren. Tijdens het overleg had ik voorgesteld om de studieprojecten waaruit dit zou blijken uit te wisselen. In het overleg dat we daarna hadden, bleken de waarden op het blaadje niet meer dan 40 dB te zijn, maar "bijna 40 dB". De eerdere conclusie vervalt daarmee.

5. "NATS rapporteert hogere waarden"
Wij zijn niet bekend met de aannames en uitgangspunten van de NATS berekeningen, en kunnen hierover daarom moeilijk uitspraken doen. Mogelijk zijn met bovenstaande punten de verschillen echter niet eens meer aan de orde?

Verder is er gesproken over de aannames over het hoogteverloop. Deze komen echter voort uit de veronderstelde vliegprocedures, en zijn daarmee input voor de gemaakte profielen.

Ons beeld is daarmee dat alle vragen die er nu waren van 10.2 en 10.2 n.a.v. de profielen zijn besproken en beantwoord. De vermeende fouten zijn daarmee voor nu ook van tafel en er zijn geen losse eindjes waar wij op dit moment nog verdere informatie of verduidelijk voor dienen aan te dragen. Uiteraard kunnen na de toelichting nieuwe vragen opkomen. Als dat het geval is, horen wij het graag.

Tot slot is nog gesproken over de aanpak voor het modelleren van de B787. Ik heb de actie op me genomen om daar een voorstel voor te doen. Daar ga ik dit weekend mee aan de slag.

===

Groet,

10.2 10.2

From: 10.2.e [mailto:10.2.e@nir.nl]
Sent: Friday, January 26, 2018 4:41 PM
To: 10.2.e; minienm.nl
Cc: 10.2 (10.2) <10.2.e@to70.nl>
Subject: Overleg met 10.2

Hoi 10.2.e

We hebben na afloop nog even met 10.2 (en 10.2) gezeten om te kijken naar de punten van de profielen. 11

1

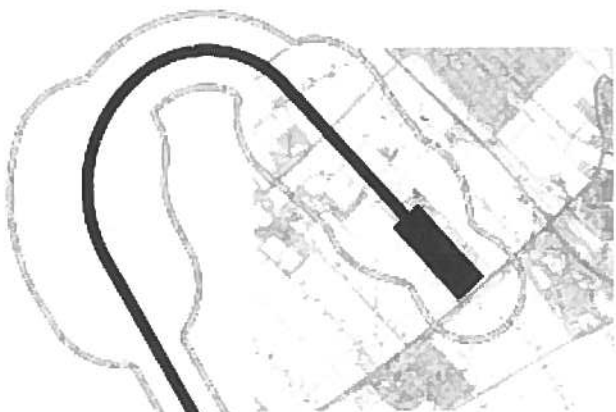
Groet,

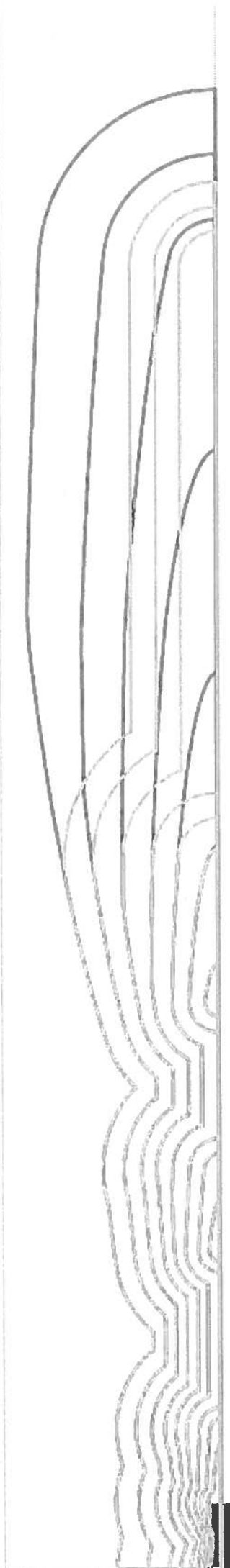
10.2

10.2

10.2
e

726





10.2.e

Van: 10.2.r10.2.e <10.2.e@hotmail.com>
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 21:26
Aan: 10.2.r10.2.e (To70), 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB; 10.2.e - DGB; 10.2.e
Onderwerp: Re: Samenvatting overleg over profielen

Allen,
Ik heb even heel snel onderstaande doorgelezen. Kan niet accoord gaan met het verslag, kom daar maandag op terug.
Goed weekend,
10.2

Verzonden vanaf mijn Samsung Galaxy-smartphone.

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: "10.2.e10.2.e (To70)" <10.2.e to70.nl>
Datum: 26-01-18 20:13 (GMT+01:00)
Aan: 10.2.e <10.2.e@hotmail.com>, 10.2.e
Cc: 10.2.e10.2.e <10.2.e@hotmail.com>, 10.2.e
"10.2.e (10.2.e - DGB" <10.2.e miniem.nl>, 10.2.e
"10.2.e <10.2.e miniem.nl>, 10.2.e
Onderwerp: Samenvatting overleg over profielen

Beste 10.2.e
Na afloop van het grote overleg hebben wij in klein comité doorgesproken over de vermeende fouten in de profielen. Hieronder een samenvatting.
Aanwezig: 10.2.r10.2.e (bew), 10.2.e10.2.e (bew), 10.2.e (dbvision), 10.2.e (nir) en 10.2.r10.2.e (to70)
1. "Snelheid in de profielen is te hoog"
Uitgangspunt voor de profielen is max 250 kts IAS onder FL100. Dat staat ook vermeld in het To70-uitgangspuntendocument voor de vliegprocedures die bewoners ook in bezit hebben. De vliegprofielen gaan uit van "werkelijke" snelheid (true air speed (TAS) c.q. grondsnelheid). Aangezien er een verschil zit tussen IAS en TAS a.g.v. de vlieghoogte, staat in de profielen een hogere werkelijke snelheid dan de 250kts.
2. "De stuwkracht van de B733 is wel wat laag ('zuinigjes')". Voor andere types overigens ook"
NLR heeft toegelicht hoe de profielen tot stand zijn gekomen. Bij een gegeven constante snelheid en vlieghoogte op de levelsegmenten, is de stuwkracht bepaald met een krachtenbalans. Stuwkracht is gelijk aan de weerstand van het vliegtuig. Zou de stuwkracht hoger zijn, dan versnelt het toestel. Bovendien zijn de resulterende geluidsniveaus vergeleken met INM-berekeningen, en die laten gelijke resultaten zien. Daarbij merkte NLR nog terecht op dat de geluidswaarden zelfs wat conservatief zijn. De geluidstabellen is voor de lage stuwkrachtwaarden n.l. gebaseerd op het geluid dat een vliegtuig bij een nadering (bij lage stuwkracht) maakt. Het airframe noise is in die situaties hoger (onderstel en vleugelklappen uit). Dat deel van de tabel pas je nu toe voor een level segment bij de start a.g.v. de lage stuwkrachtwaarden. Echter zal bij een start de vliegtuigconfiguratie 'clean' zijn (geen onderstel of vleugelklappen uit), met minder airframe noise als gevolg.
3. "De waarde in de geluidstabellen bij een bepaalde stuwkracht is 3 dB lager dan in de ANP database"
Dit verschil is verklaard doordat de ANP database het geluid als functie van de stuwkracht per motor geeft, terwijl de Nederlandse profielen het geluid als functie van de stuwkracht van het vliegtuig geeft. Voor een tweemotorig

129

toestel (de types op lelystad) geeft dit een factor 2, dus 3 dB, verschil. Dit verklaart waarschijnlijk het geconstateerde "verschil".
4. "Buiten het studiegebied van het MER 2014 treedt bij de berekeningen van destijds > 40 db op, het studiegebied was te klein gekozen"
Tijdens het grote overleg gaf 10.2.e aan dat er in het MER 2014 gerekend zou zijn met een te klein studiegebied waardoor een deel van de 40 db contour niet is getoond. Hij illustreerde dit met een A4 met contouren. Tijdens het overleg had ik voorgesteld om de studieprojecten waaruit dit zou blijken uit te wisselen. In het overleg dat we daarna hadden, bleken de waarden op het blaadje niet meer dan 40 db te zijn, maar "bijna 40 dB". De eerdere conclusie vervalt daarmee.

5. "NATS rapporteert hogere waarden"
Wij zijn niet bekend met de aannames en uitgangspunten van de NATS berekeningen, en kunnen hierover daarom moeilijk uitspraken doen. Mogelijk zijn met bovenstaande punten de verschillen echter niet eens meer aan de orde? Verder is er gesproken over de aannames over het hoogteverloop. Deze komen echter voort uit de veronderstelde vliegprocedures, en zijn daarmee input voor de gemaakte profielen.
Ons beeld is daarmee dat alle vragen die er nu waren van 10.2.e en 10.2.e n.a.v. de profielen zijn besproken en beantwoord. De vermeende fouten zijn daarmee voor nu ook van tafel en er zijn geen losse eindjes waar wij op dit moment nog verdere informatie of verduidelijking voor dienen aan te dragen. Uiteraard kunnen na de toelichting nieuwe vragen opkomen. Als dat het geval is, horen wij het graag.
Tot slot is nog gesproken over de aanpak voor het modelleren van de B787. Ik heb de actie op me genomen om daar een voorstel voor te doen. Daar ga ik dit weekend mee aan de slag.

Graag ontvang ik een bevestiging van ontvangst.

Groet,

10.2.10.2
10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.e10.2 (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 22:18
Aan: 10.2.e - DGB, 10.2.e
10.2.e consens-advies.nl
CC: 10.2.e (To70); 10.2.e (To70)
Onderwerp: RE: Vgl Lamax voor klim vs level flight
Bijlagen: Grafiek Lamax verloop.png

Dit is het profiel voor afstandsklasse 2, de verste klasse die in de basistraffic zet. De knik, scherp opgemerkt! Die zit er inderdaad niet in. Het profiel loopt tot 10.000ft, de rest wordt langs dezelfde lijn geëxtrapoleerd. Onderstaande de juiste plaat. En inderdaad, voor presentatie doeleinden, zullen we plaatsnamen toevoegen en de figuur wat anders opmaken. En wellicht voor de leesbaarheid splitsen in 2 figuren.

Groet,

10.2.e10.2

-----Original Message-----
From: 10.2.e
Sent: Friday, January 26, 2018 9:58 PM
To: 10.2.e10.2 (To70) <10.2.e to70.nl>; 10.2.e miniem.nl; 10.2.e 10.2.e
<10.2.e airtfra.eu>; 10.2.e consens-advies.nl
Cc: 10.2.e (To70) <10.2.e to70.nl>; 10.2.e (To70)
<10.2.e to70.nl>
Subject: RE: Vgl Lamax voor klim vs level flight

Mooie plaat, dank! Paar vragen:
1. 737-800 maar zit daar afstandsklasse in? Of is dit afgeleid uit de "omhullende" benadering die 10.2.e maandag toegelicht heeft?
2. Waarom zit er een kleine knik in dat doorklimprofiel?
3. Het doorklimprofiel loopt daar naar ca 14000ft, sluit dat aan bij de NLR-profielen (dacht dat die afgekapt werden bij 10000ft)?
4. Handig om plaatsnamen om afstands-as te zetten, net als plaatje vandaag in sheets.

Grt 10.2.e

Van: 10.2.e10.2 (To70) <10.2.e to70.nl>
Datum: vrijdag 26 jan. 2018 9:47 PM
Aan: 10.2.e
- DGB <10.2.e10.2.e miniem.nl>
<10.2.e airtfra.eu>
<10.2.e consens-advies.nl>
Kopie: 10.2.e (To70) <10.2.e to70.nl>
Onderwerp: Vgl Lamax voor klim vs level flight

Heren,

10.2.e dank voor de gegevens over de Lamax waarden voor de starts.

Zie onderstaande grafiek. Deze geeft de Lamax waarden onder het vliegsnelheids (stippellijnen) voor een vertrekkend vliegtuig. Uitgezet zijn een departure met level deel op 6.000ft (blauw) vs doorklimmen (oranje).

[cid:image007.png@01D396EF.ADFDDFB0]

Beeld dat daaruit volgt:

- * Tot ca 33km geen verschillen, tot daar lopen de profielen gelijk.
- * Bij 'afnemen' op 6.000ft (t.h.v. Biddingshuizen) neemt de piekwaarden af van ca 65 naar 55 dB a.g.v. de afname stuwkracht.
- * De geluidsniveaus bij doorklimmen zijn vanaf dat moment hoger
- * Pas bij een hoogte van ca 12.000ft wordt de hoogte doorslaggevend t.o.v. stuwkracht en zijn de geluidsniveaus van een level vlucht op 6.000ft hoger dan die van het klimmende toestel.

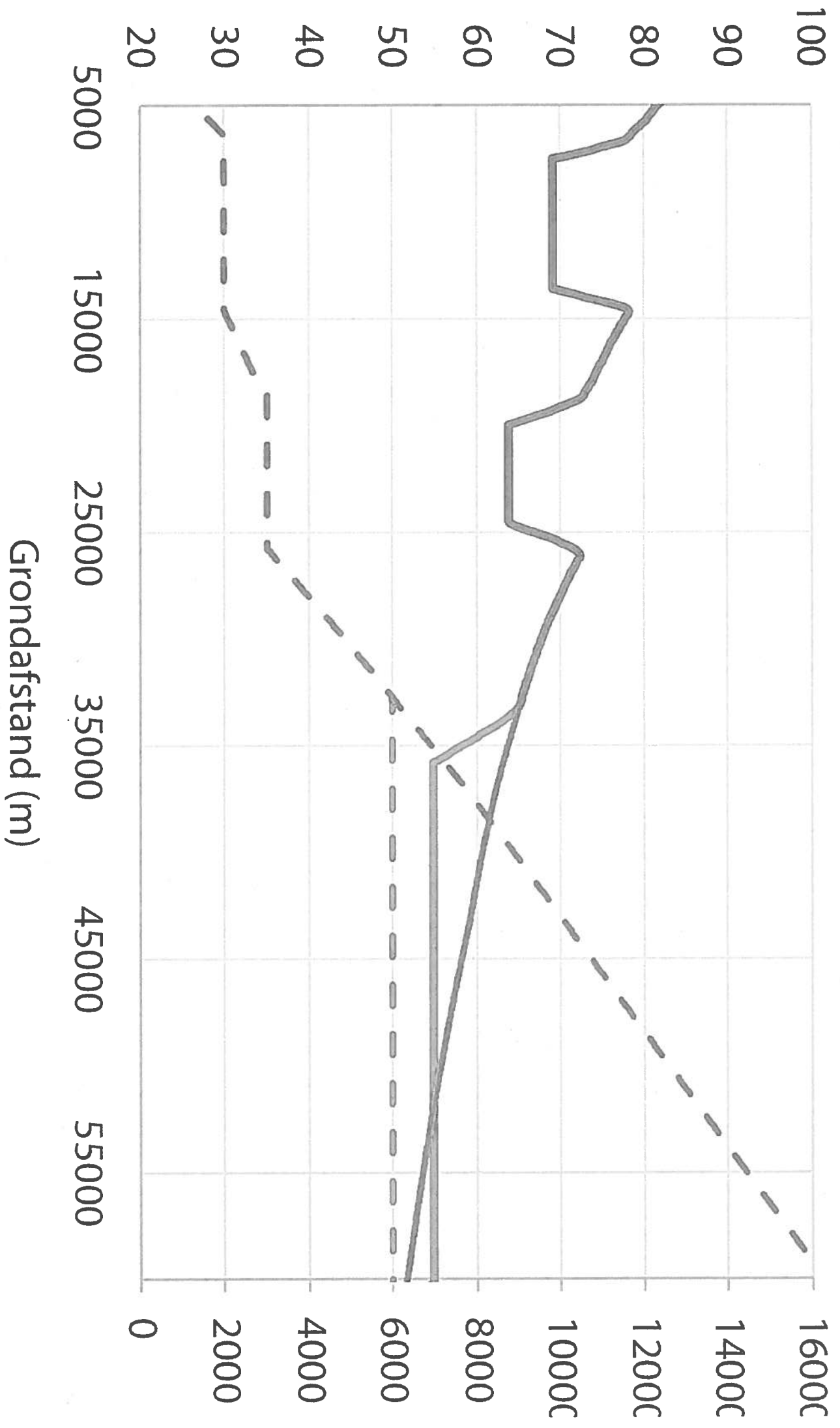
Bovenstaande is voor de B737-800. Waarden bij een ander type kunnen uiteraard wat anders zijn.

Groet,

10.2.e10.2

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abnormaal aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten. This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

730



— LAmx_level — LAmx_klim - - - h_level - - - h_klim