

10.2e

Van: [10.2 e] 10.2 e to 70 nl
Verzonden: maandag 16 oktober 2017 13:24
Aan: [10.2 e] DGB; [HBIZ; 10.2 e]
- DGB; [10.2 e] DGB; [10.2 e] DGB

Onderwerp: RE: SPOED: brief lelystad

Biilagen: 20171016 Brief TK over M

20171016 Brief TK over MER en geluidberekening Lelystad KV.docx

Zie bijgevoegd.

Groet.

102102

From: 10.2 e 10.2 e 10.2 e minienm.nl]

[illegible]

Subject: SPOFD: brief lelvstad

Allen,
Hierbij in concept de kamerbrief over Lelystad Airport. **11.1**
Daarom verzoek om **uiterlijk 1330 uur** reactie te geven! Eerder is uiteraard beter.

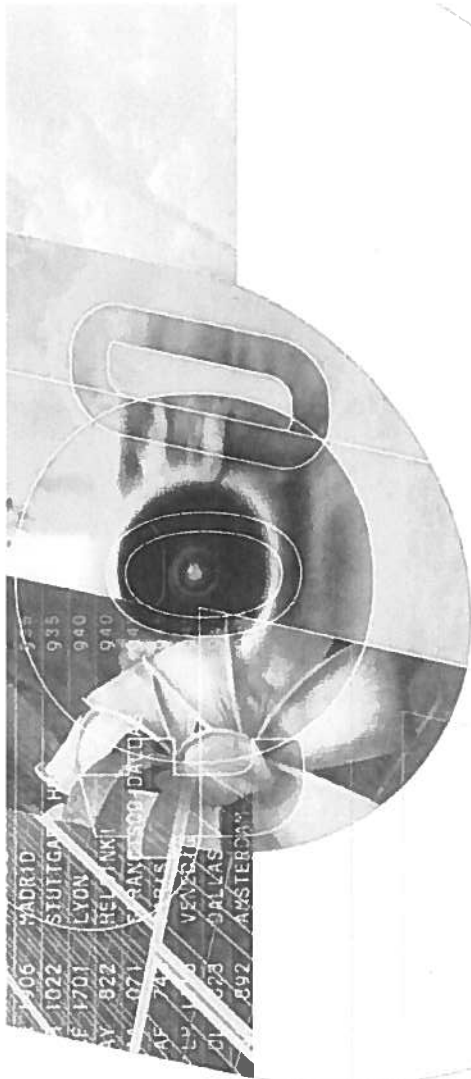
Dank! Groet,
10.2 e

De 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 voortvloeit uit het gebruik van elektronische berichten. Het is niet toegestaan de afzender van berichten te kopiëren, te verspreiden of anderszins openbaar te maken. Het is niet toegestaan berichten te verspreiden of anderszins openbaar te maken. Het is niet toegestaan berichten te verspreiden of anderszins openbaar te maken.

Succes met het overleg vandaag.

Groot 10.2×10^2

[illegible][illegible]



MER Lelystad

Herstel invoerfout



Aviation Consultants

15 October 2017

De invoerfout

Fout in Appendices (geluid- en prestatiegegevens) gebruik voor MER Lelystad:

- Foutieve stuwkrachtwaarden voor een van de naderingen op 3.000ft voor twee categorieën groot verkeer: categorie "069" en "469".
- Betreft ca. 60% van de naderingen bij 45k: B737-300, -400, -700 en -800.

Daarnaast:

- Lengte van level segmenten op 3.000ft voor naderingen is onjuist: te lang op 3.000ft.
- Effect van deze fout is nog niet meegenomen in navolgende slides

De invoerfout

Vb. profiel gebruikt in MER (hier nadering baan 23)

CATEGORY	PROCEDURE	STEPNR	DISTANCE (M)	ALTITUDE (FT)	THRUST (RPM)	ANGLE (DEGREES)	SPEED (M/S)
069	5001	0	-291	0	2910	0	32.1
069	5001	1	-291	0	2910	3	65.3
069	5001	2	15679	2746	3041	0	66.7
069	5001	3	15680	2746	1504	3	74.3
069	5001	4	17159	3000	1514	0	80.7
069	5001	5	17160	3000	3064	0	81
069	5001	6	26400	3000	3064	0	81
069	5001	7	26401	3000	2142	0	86.5
069	5001	8	30291	3000	2318	0	89
069	5001	9	30292	3000	1747	0	91
069	5001	10	48388	3000	1846	0	96
069	5001	11	48389	3000	1846	2.5	102
069	5001	12	69332	6000	1607	2.5	105
069	5001	13	72941	6517	1950	0	105.9
069	5001	14	72942	6517	1615	2.5	107.2
069	5001	15	76313	7000	1623	2.5	107.2

Soortgelijk voor baan 05 en categorie 469



Aviation Consultants

15 October 2017

Correctie: hogere waarde stuwkracht

CATEGORY	PROCEDURE	STEPNR	DISTANCE (M)	ALTITUDE (FT)	THRUST (RPM)	ANGLE (DEGREES)	SPEED (M/S)
069	5001	0	-291	0	2910	0	32.1
069	5001	1	-291	0	2910	3	65.3
069	5001	2	15679	2746	3041	0	66.7
069	5001	3	15680	2746	1504	3	74.3
069	5001	4	17159	3000	1514	0	80.7
069	5001	5	17160	3000	3064	0	81
069	5001	6	26400	3000	3064	0	81
069	5001	7	26401	3000	2590	0	86.5
069	5001	8	30291	3000	2590	0	89
069	5001	9	30292	3000	2590	0	91
069	5001	10	48388	3000	2590	0	96
069	5001	11	48389	3000	1846	2.5	102
069	5001	12	69332	6000	1607	2.5	105
069	5001	13	72941	6517	1950	0	105.9
069	5001	14	72942	6517	1615	2.5	107.2
069	5001	15	76313	7000	1623	2.5	107.2

Conclusies 1

Invoerfout

45k B+ i.r.t. Luchthavenbesluit (LHB)

- A.g.v. invoerfout wordt 48 Lden contour (beperkt) groter; geen effect op 56 Lden en 70 Lden
- 2 extra woningen extra binnen 48 L_{den} contour

Situatie bij 10k en 25k met herstel invoerfout

- 48 Lden contour blijft (ruim) binnen 48 Lden contour uit LHB

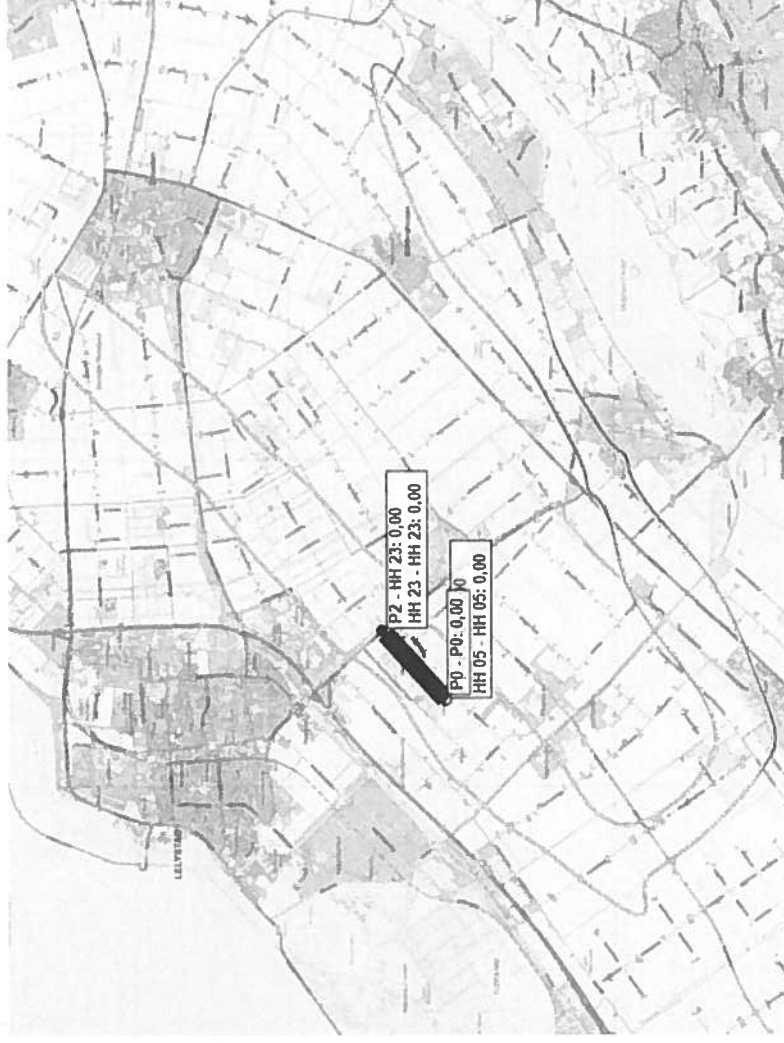
40 Lden

- Contouren voor 40 Lden worden groter
- Contour bij 25k net niet binnen contour o.b.v. LHB-berekening; bij 10k wel



Effect invoerfout op contouren LHB – 48 L_{den}

Scenario: Correctie Invoerfout, 45k, routevariant B+



Conclusie:

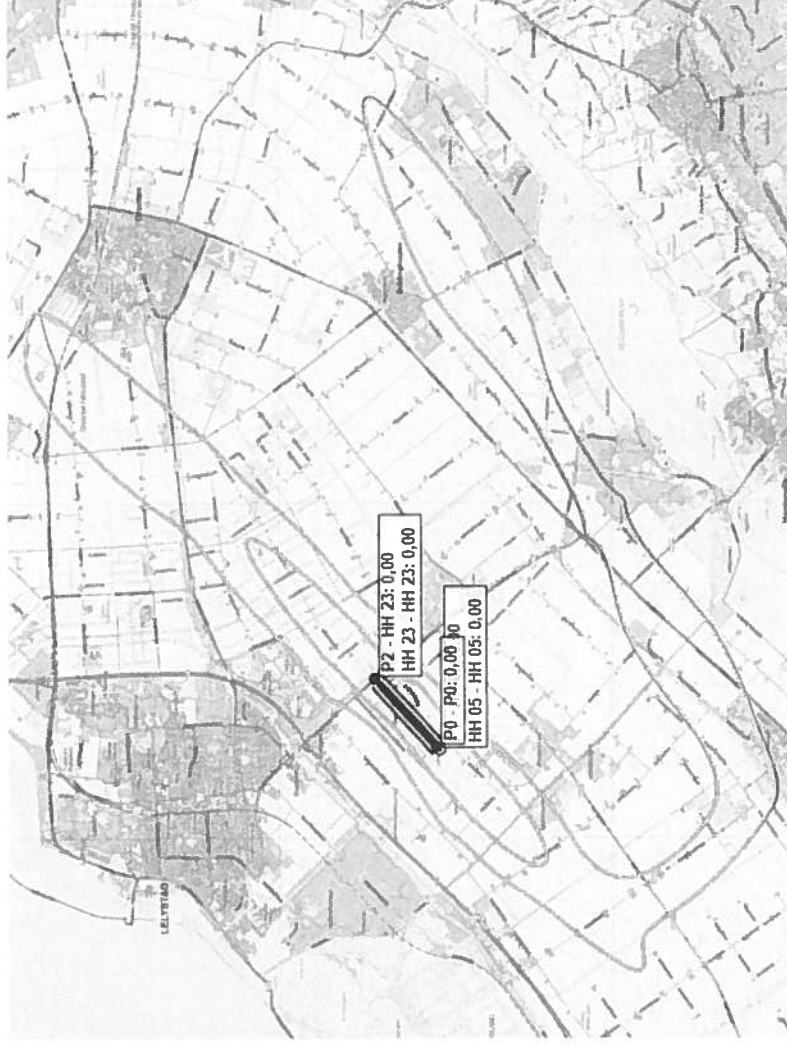
- 48 dB(A) L_{den} contour beperkt groter t.o.v. contour LHB
- 2 extra woningen binnen 48 dB(A) L_{den} contour

— 48 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit

— 48 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit na correctie invoerfout

Effect invoerfout op contouren LHB – 48, 56 en 70 L_{den}

Scenario: Correctie Invoerfout, 45k, routevariant B+



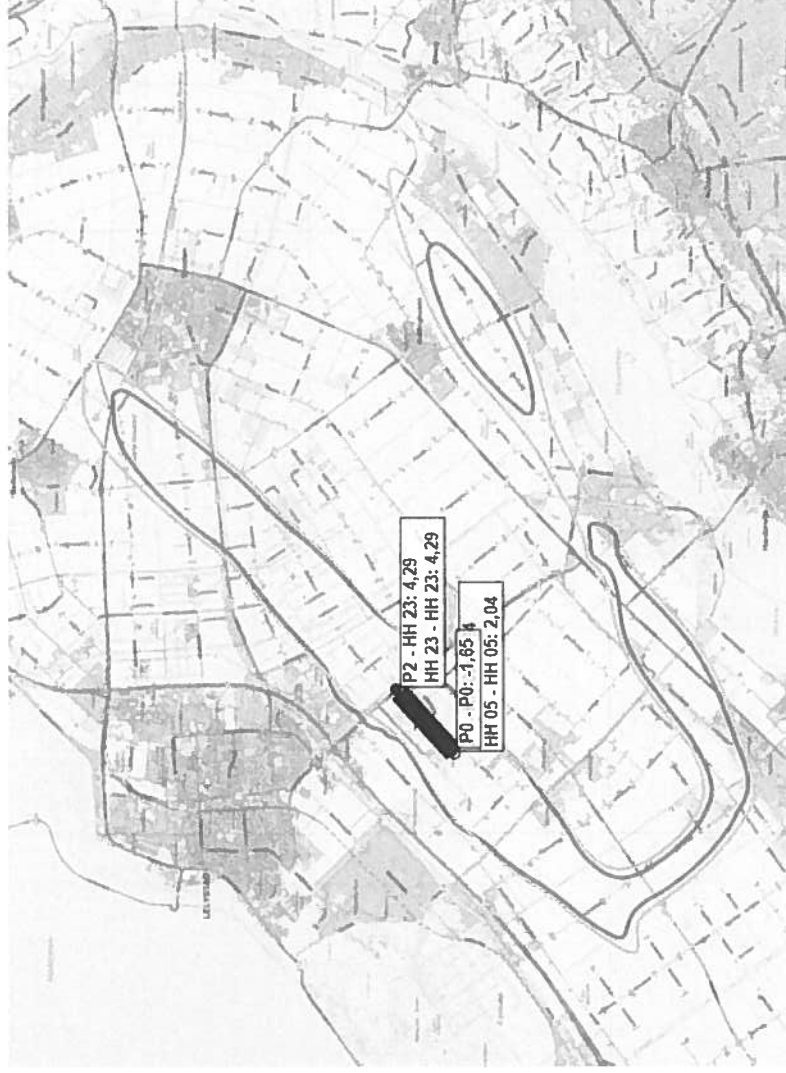
Conclusie:

- 48 dB(A) L_{den} contour beperkt groter t.o.v. contour LHB
- Geen effect op 56 en 70 dB(A) L_{den} contouren

- 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit
- 48, 56 en 70 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit na correctie invoerfout

Effect invoerfout - situatie bij 25k

Scenario's Correctie Invoerfout, 25k, routevariant B+



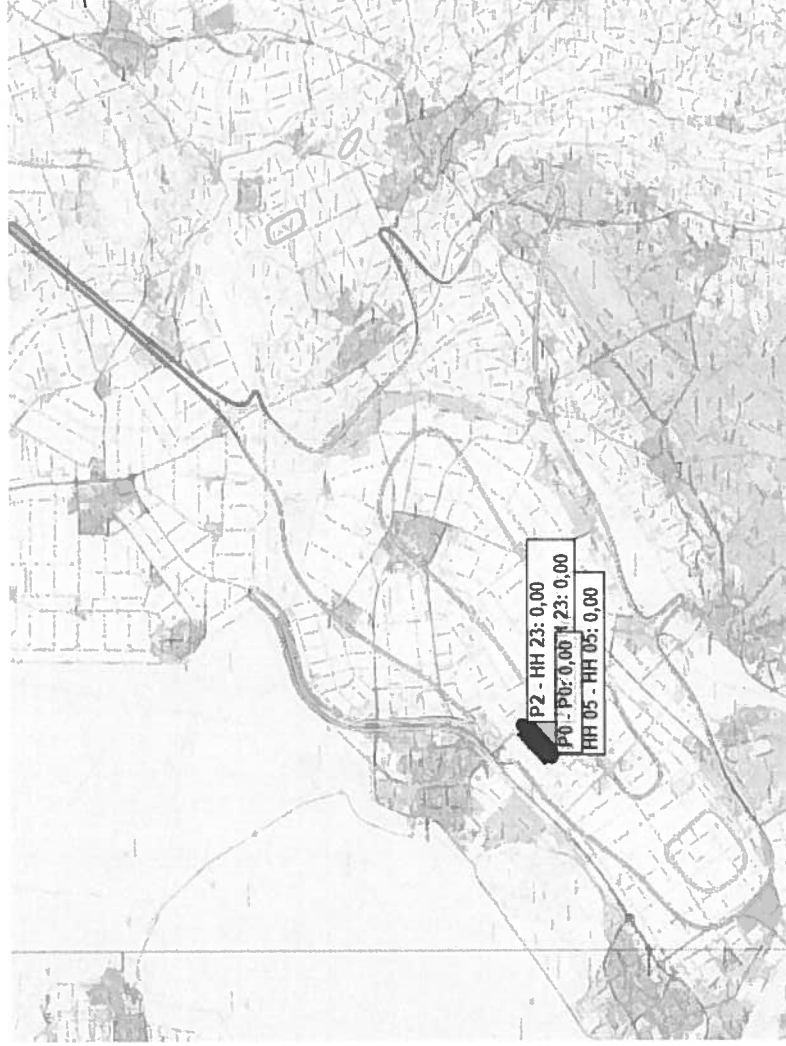
Conclusie:

- 48 Lden contour blijft bij 25k (ruim) binnen 48 Lden contour uit LHB
- Idem bij 10k (niet weergegeven)

48 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit
48 dB(A) L_{den} Situatie bij 25k

Effect invoerfout op 40 Lden contour

Scenario: Correctie Invoerfout, 45k, routevariant B+



Conclusie:

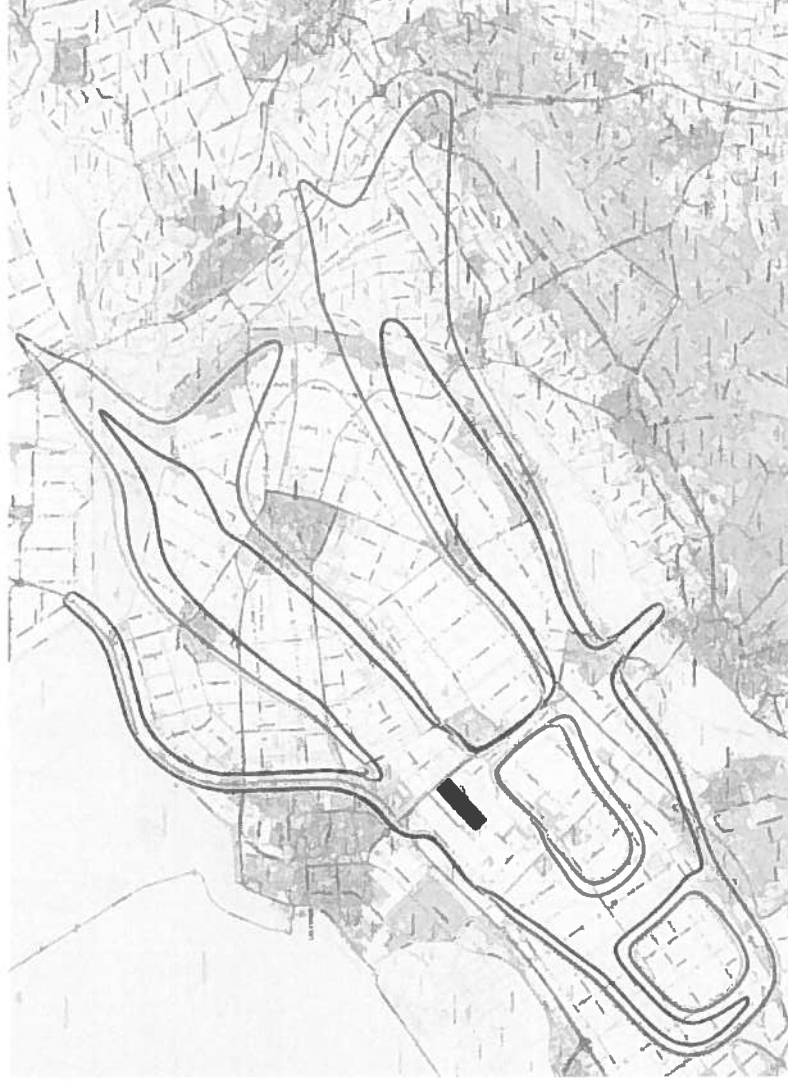
- Contouren voor 40 Lden worden groter

Nb. Zie verderop t.a.v. 40 Lden

— 40 dB(A) L_{den} 45k B+ met invoerfout
— 40 dB(A) L_{den} 45k B+ na correctie invoerfout

Effect invoerfout op 40 Lden contour- situatie bij 25k en 10k

Scenario: Correctie Invoerfout, 25k en 10k, routevariant B+



Conclusie:

- 40 Lden contour blijft bij 25k net niet binnen 40 Lden contour o.b.v. LHB-berekening
- Bij 10k ligt de contour wel binnen de contour o.b.v. LHB-berekening

- 40 dB(A) L_{den} 45k B+ met invoerfout
- 40 dB(A) L_{den} 25k B+ na correctie invoerfout
- 40 dB(A) L_{den} 10k B+ na correctie invoerfout

Conclusies 2

Levelsegment voor starts op 6.000ft (geen directe doorklim)

- Niet direct doorklimmen resulteert in een kleinere 48 Lden contour

Verdeling naderingen 80/20

- Heeft geen effect op 48 Lden; enkel op de 40 Lden contour (wordt groter)

Routevariant B++

- Blijft bij 10k binnen de 48 dB contour uit het LHB
- Bij 25k en 45 ligt de contour buiten de contour uit het LHB



Situatie bij 45k zonder doorklimmen

Scenario's Correctie Invoerfout, 45k, routevariant B+, geen doorklim



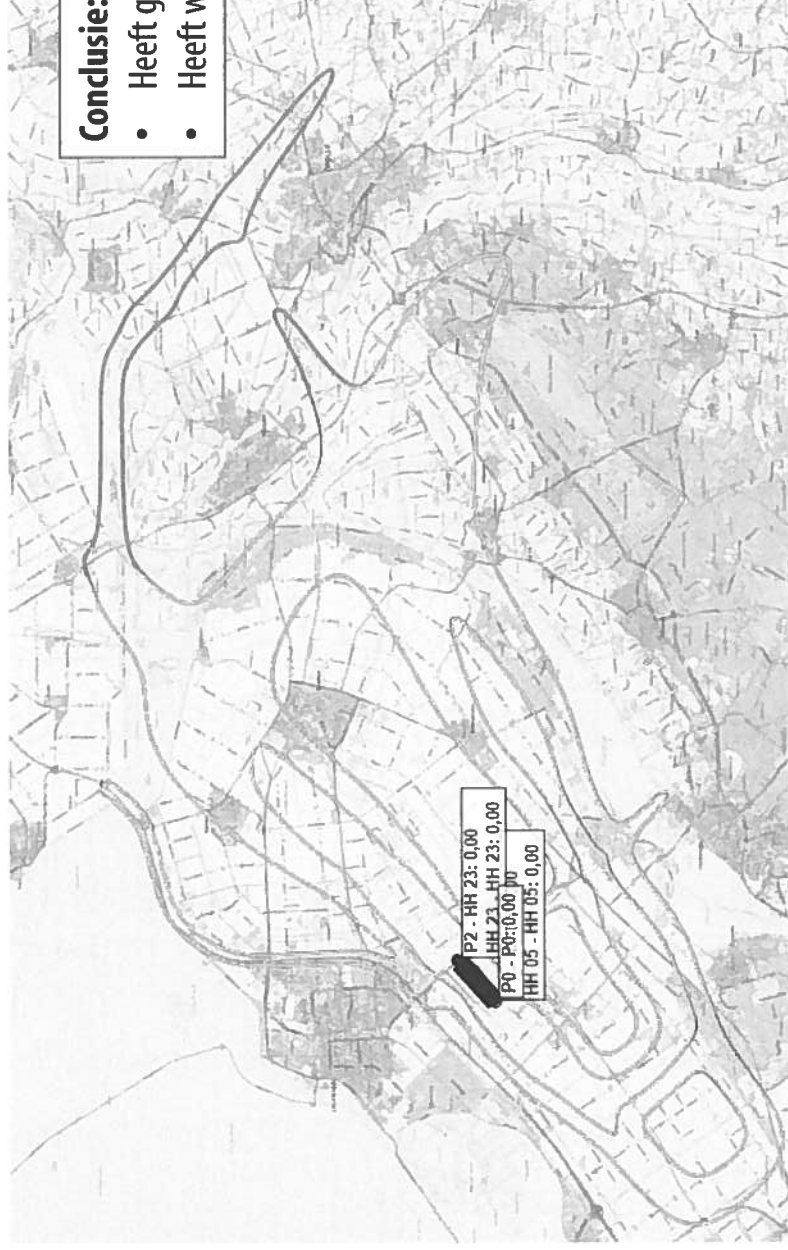
Conclusie:

- Niet direct doorklimmen resulteert in een kleinere 48 Lden contour
- Geldt net zo voor 10k en 25k

- 48 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit
- 48 dB(A) L_{den} Situatie bij 45k zonder doorklimmen

Verdeling naderingen 80/20

Scenario: Correctie Invoerfout, 45k, routevariant B+, 80/20 verhouding naderingen



Conclusie:

- Heeft geen effect op 48 Lden;
- Heeft wel effect op de 40 Lden contour (wordt groter)

40 en 48 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit
40 en 48 dB(A) L_{den} Routevariant B+ bij 45k,
na correctie

Routevariant B++ bij 45k

Scenario: Correctie Invoerfout, 45k, routevariant B++



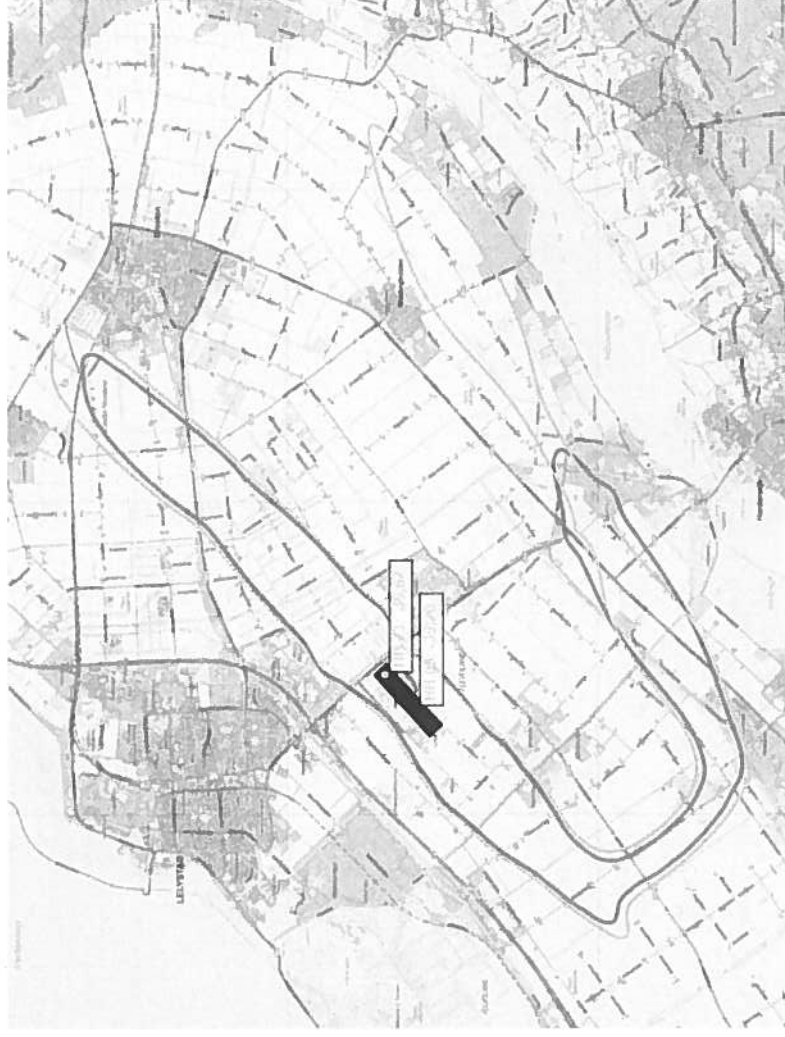
Conclusie:

- 48 dB(A) L_{den} contour lokaal groter t.o.v. contour LHB a.g.v. eerder doorklimmen

— 48 dB(A) L_{den} Routevariant B++ bij 45k
— 48 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit

Routevariant B++ bij 25k

Scenario: Correctie Invoerfout, 25k, routevariant B++



Conclusie:

- Ook bij 25k ligt de 48 Lden contour voor de B++ buiten het de 48 Lden uit het LHB
- Bij 10k ligt de 48 Lden contour wel binnen het LHB (niet weergegeven)

— 48 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit
— 48 dB(A) L_{den} Routevariant B++ bij 25k

Conclusies analyses 3

40 Lden contouren

- Wordt (aanmerkelijk) groter a.g.v. de invoerfout
- Wordt (aanmerkelijk) groter bij hanteren 80/20 verdeling
- Wordt (aanmerkelijk) groter bij niet doorklimmen voor starts

Aandachtspunt:

- Conservatieve hoogteprofielen (lang op 3.000ft) zijn gebruikt voor naderingen

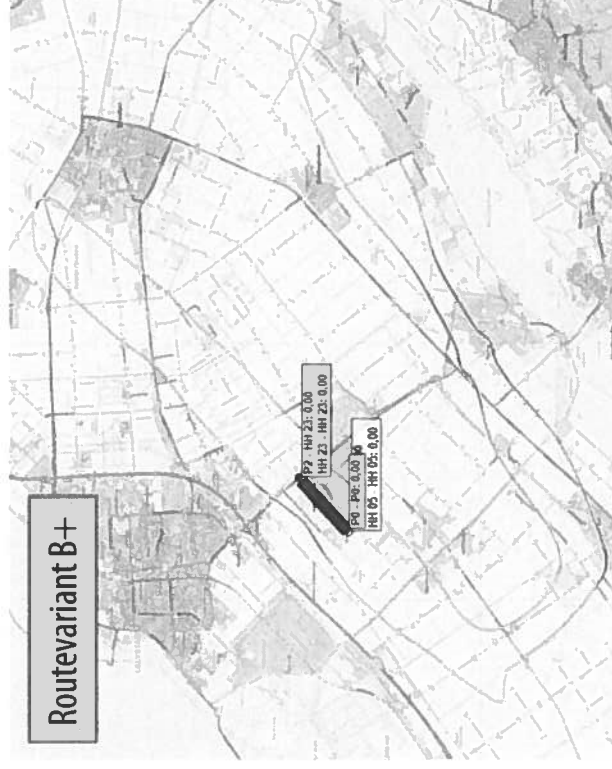
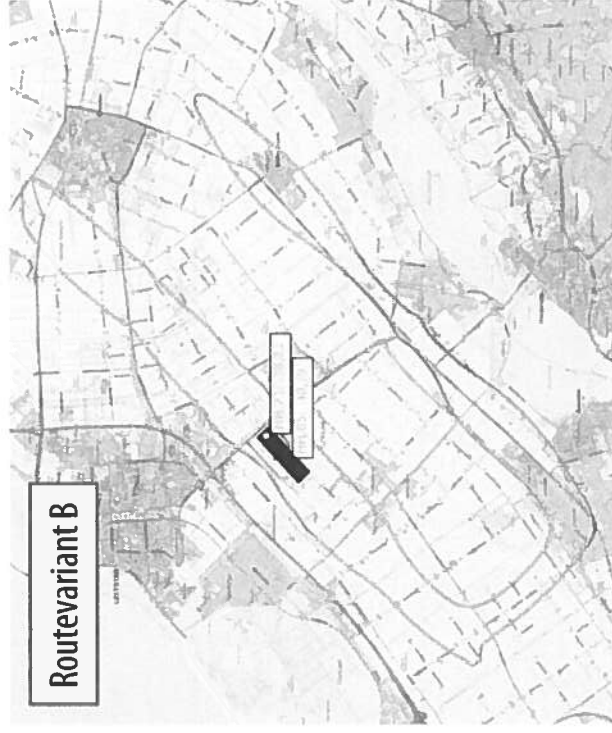
Routevariant B+ vs B

- Invoerfout heeft geen invloed op beoordeling routevariant B+ vs B



Effect invoerfout op beoordeling routevariant B vs B+

Scenario's: Correctie Invoerfout, 45k, routevariant B (links) en B+ (rechts)



Conclusie:

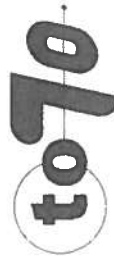
- Geen significante effecten invoerfout op 48 Lden contouren voor beide varianten.
- Voornaamste effect van B+ t.o.v. B is dat Biddinghuizen en deel Zeewolde (Trekkeveld) buiten de 48 dB contour liggen. Ook na invoerfout is dat het geval.

Overzicht situaties

Contouren t.o.v. 48 Lden contour uit LHB

Situatie	10.000	25.000	45.000
Herstel invoerfout, B+	✓	✓	x (beperkt)
B+, geen doorklim (level 6000ft)	✓	✓	x (beperkt)
Routevariant B++	✓	x	x

Nb. 80 / 20 verdeling voor naderingen heeft geen effect op 48 Lden contouren



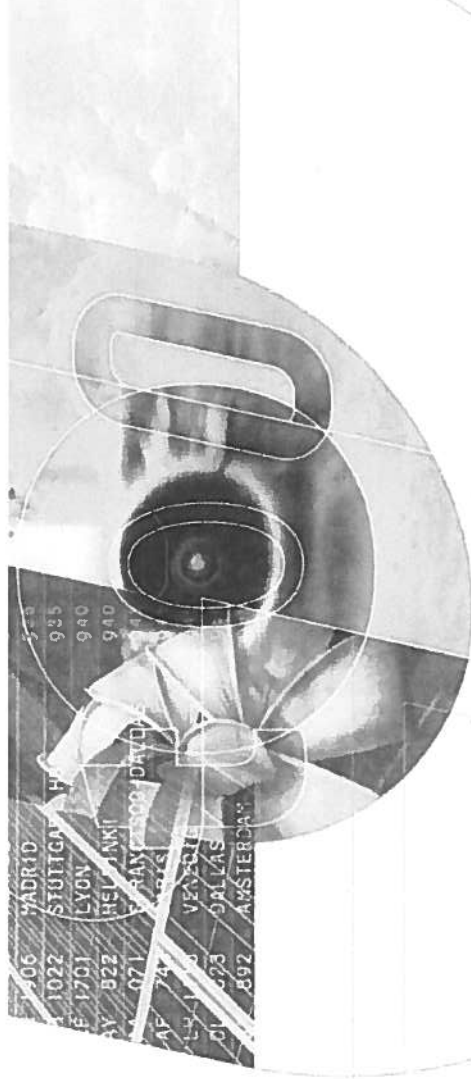
To70 Aviation

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



Aviation Consultants

15 October 2017



57

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e 10.2 - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: Slides tbv overleg HO
Datum: maandag 16 oktober 2017 14:19:45
Bijlagen: [image005.png](#)
[image006.png](#)
[171016 Lelystad Airport - HO.PDF](#)

Beste 10. 10.2.

Bijgevoegd de slides die ik heb t.b.v. het overleg vanmiddag. Gaat in de actualisatie voor 80/20 en correctie voor startpunt van het 3.000ft deel voor naderingen.

Ik had ook slides voorbereid voor het effect van het herstel van de invoerfouten (stuwkracht en startpunt 3000ft, niet de 80/20), maar die zijn volgens mij 11.1

Groet,

10.2.e

To70 | 10.2.e

Mob: 10.2.e

Email: 10.2.e to70.nl

Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands

Tel: 10.2.e

Website  

Per 5 september is ons bezoekadres gewijzigd in Oranjevuitensingel 6, 2511 VE Den Haag.

57



Lelystad

Overleg Stichting HoogOverijssel



Aviation Consultants

16 October 2017

Verdeling 80/20 in MER

- Startend verkeer naar sector 2 en 3 vliegt naar zuid; startend verkeer naar sector 1, 4 en 5 vliegt naar Noord.
- Landend verkeer vanuit sector 3 passeert ten noorden van Schiphol, en nadert met verkeer vanuit noord samen met sector 1, 4 en 5.
- Resulterende verdeling (bij 45k):

Sector	Aandeel verkeer	Starts	Landingen
1	4%	Noord	Noord
2	43%	Zuid	Zuid
3	37%	Zuid	Noord
4/5	16%	Noord	Noord

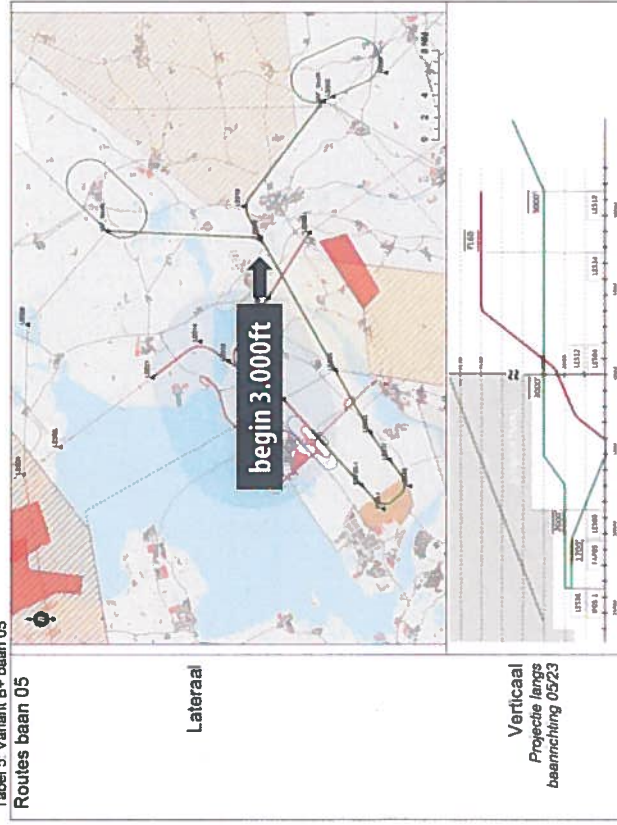
- Recente inzichten: landingen vanuit sector 3 via het zuiden.

Startpunt 3.000ft level – richting 05

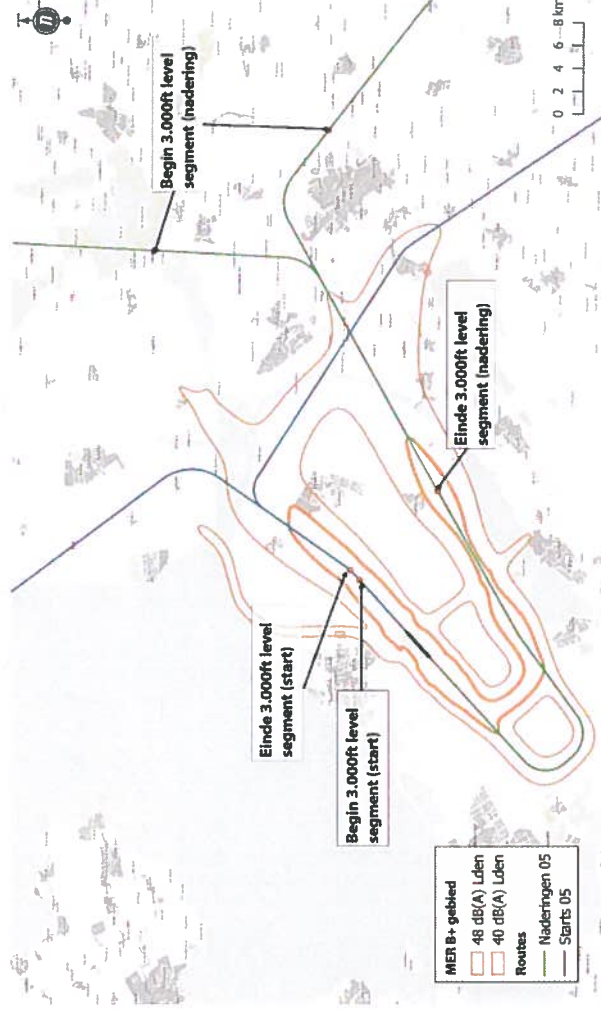
- Te vroeg op 3.000ft:

Invoer t.b.v. MER

Tabel 5: Variant B+ baan 05
Routes baan 05



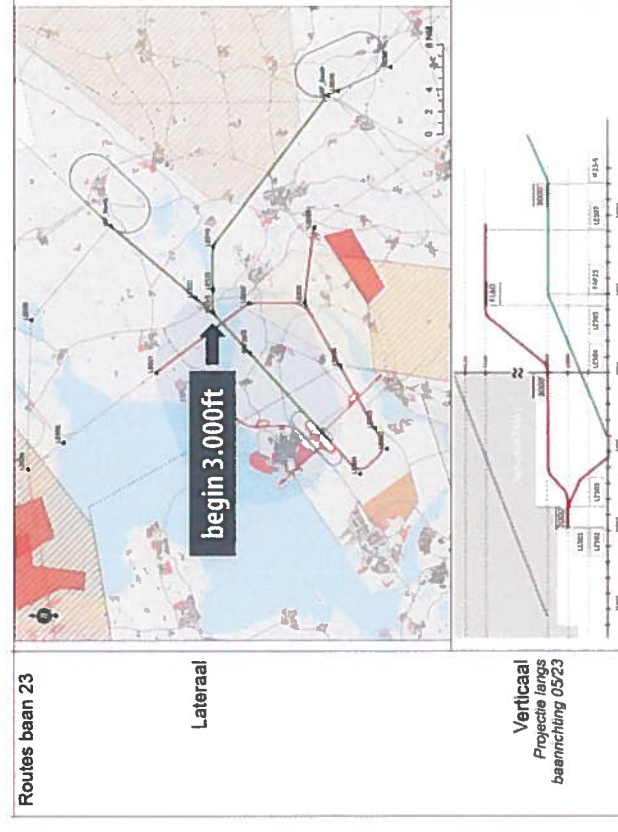
Hoogteprofiel in MER



Startpunt 3.000ft level – richting 23

- Te vroeg op 3.000ft:

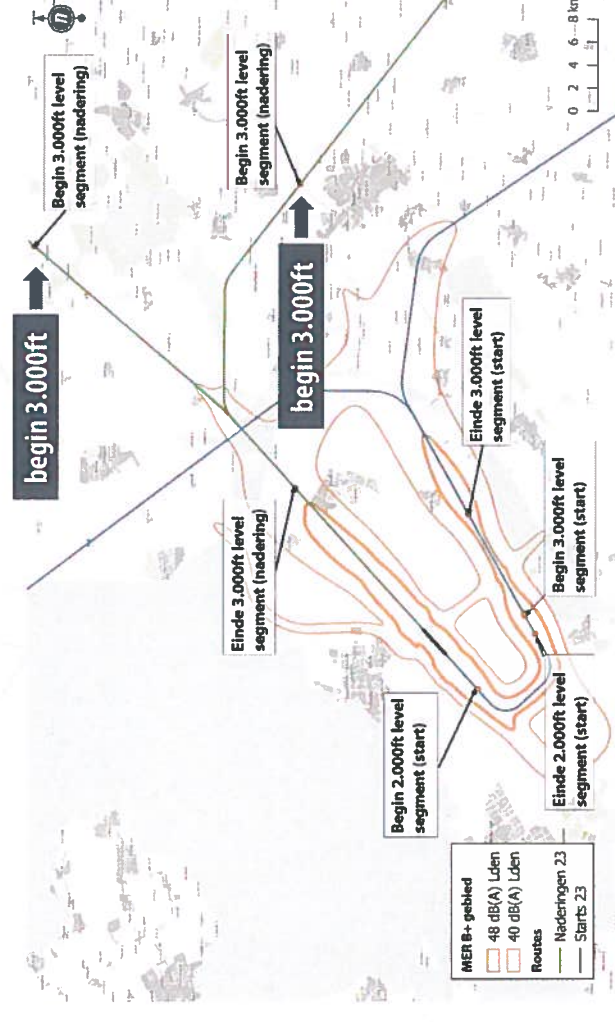
Invoer t.b.v. MER



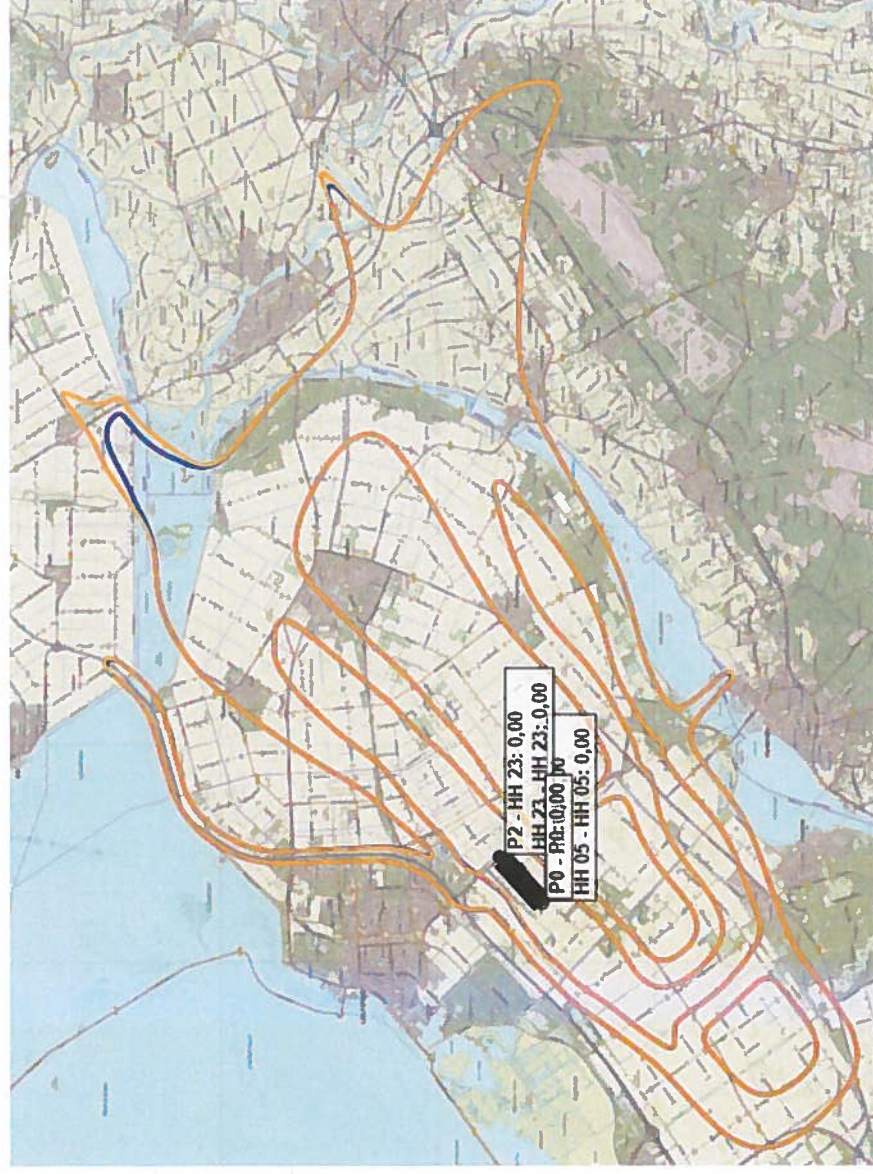
Aviation Consultants

16 October 2017

Hoogteprofiel in MER



Effect op 48 en 40 Lden



— 48 en 40 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit

— 48 en 40 dB(A) L_{den} Luchthavenbesluit na actualisatie voor 80/20 en startpunt 3.000ft



Lelystad

Overleg Stichting HoogOverijssel



Aviation Consultants

16 October 2017

52

10.2 e

Van: [10.2.e] DGB
Verzonden: dinsdag 17 oktober 2017 19:03
Aan: [10.2 (10.2) To 70]
CC: [10.2] DGB; [10.2 e] - [10.2] - DGB; [10.2 e]
Onderwerp: Producten Lelystad en Maastricht

Hoofdstuk 10.2 e

Zoals vandaag besproken hierbij het verzoek om voor de volgende producten offerte(s) uit te brengen, samen met Adecs (vanwege hun betrokkenheid bij Lelystad en Maastricht):

1. Berekeningsrapport geluid voor Lelystad, waarin berekeningen worden gepresenteerd voor correctie van de onvolkomenheden (stuwkracht en hoogteprofielen) en daarnaast voor de aansluitroutes. Bij correctie van de onvolkomenheden willen we de effecten in beeld brengen van 25 en 45k voor alle routevarianten, voor alle in het MER gespecificeerde geluidwaarden (Lden, Lnight). Voor de aansluitroutes gaat het om de effecten van 10k bewegingen op basis van de nu voorliggende routeset. Daarbij kan dan als gevoeligheid ook worden meegenomen een aangepaste verdeling van het verkeer (80/20) over de routes.
2. M.e.r. beoordelingsrapportage correctie aannames MER, waarin wordt beschreven welke milieueffecten te verwachten zijn op grond van de correctie. De rapportage moet IenM in staat stellen om conclusies te trekken over de milieueffecten en of een MER benodigd is.
3. M.e.r. beoordelingsrapportage aansluitroutes, conform onder 2 beschreven.
4. Berekeningen voor effecten contouren/grenswaarden Maastricht, voor zowel de omzettingsregeling als de voorgenomen activiteit uit het luchthavenbesluit.

Zoals besproken zal het NLR deze week de noodzakelijke invoer voor de berekeningen/rapportages aanleveren. Verder is het zeer wenselijk - zoals je zelf ook aangaf - dat MER expertise [10.2 e] wordt benut.

Wil je me zsm informeren over de aanpak/offerte(s) etc? Veel dank wederom! Bij vragen weet je me te vinden.

Groot

3

Van: [10.2.e] DGB

Van: [10.2.e] DGB

Aan: [10.2.10.2. \neg To70]; 10.2.e

CC: 10.7.e^c TDGB

Onderwerp: technische briefing

Onderwerp: technische briefing

Urgentie: Hoog

Heren,

Heren,

Ik heb verschillende sheets gemaakt tbv de technische briefing. 11.1

Ik wil morgenochtend een nieuwe versie maken die dan ook n

1000

٢٥

Van: 10.2.10.2.10.2.e to 70.nl>

Van: 10.2.10.2.10.2.e to 70.nl>

Aan: ☐ 10.2.e ☐ pGB; 10.2.e

cc: [10.2.e] [DGB; 10.2.e]

Onderwerp: RE: technische briefing

Onderwerp: RE: technische briefing

Allen,

Hierbij een bewerkte versie, 11.1

Hierbij een bewerkte versie, 11.1

Hierbij een bewerkte versie, 11.1

11.1

10.

10.3

2.e

Groet,

102.102

10.2.e

1.2.10.2.

2.e'

11

10.2.e10.2.e

10.2.e

10.210.

10.2.e

57

10.2.e

Van:

[10.2.e] DGB

Verzonden:

donderdag 16 november 2017 20:27

Aan:

[10.2.e] 10.2.e

minienm.nl, 10.2.e

10.2.e HB/Z

DGB, 10.2.e

[10.2.e]

HB/Z

Onderwerp:

FW: sheets technische briefing

Bijlagen:

20171116 Presentatie technische briefing TK over MER Lelystad.pptx

Presentatie techn.briefing Kwaliteitsborging.pptx

Ha allen,

Dank voor eerdere reacties op de sheets. Heb nog her en der wat aangepast. Deze versie ligt nu bij [10.2] Morgen wil de minister een eerste versie ontvangen.

Graag nogmaals jullie kritische blik. **Lukt dat morgenochtend?**

10.2.

10.2. 10.2 10.

10.2 € 10.2.e

Groet | 10.2.e

Van: [10.2.e]

DGB

Verzonden: donderdag 16 november 2017 20:18

Aan: [10.2.e]

10.2

10.2.e

minienm.nl >

CC: [10.2.e]

10.2.e 10.2.e minienm.nl >

Onderwerp: sheets technische briefing

10.2

Hierbij in concept de sheets voor de technische briefing. Ik zet ze parallel ook nogmaals uit bij aantal mensen voor check. Aantal opmerkingen:

1

1

1

Tot zover. Hoor graag je reactie.

Groet | 10.2.e

60

Hierbij in concept de sheets voor de technische briefing. Ik zet ze parallel ook nogmaals uit bij aantal mensen voor check. Aantal opmerkingen:

1

1

Tot zover. Hoor graag je reactie.

Groet 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 vernietigen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die voortvloeit uit het gebruik van elektronische 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. 10.2.e to 10.2.nl>

Verzonden: vrijdag 17 november 2017 00:39 10.2.e 10.2.e

Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e -HB/Z/10.2.e

Onderwerp: RE: sheets technische briefing
Bijlagen: 20171116 Presentatie technische briefing TK over MER Lelystad.pptx

Allen,

Inhoudelijk geen opmerkingen. Meer een goede slag gemaakt. Alleen de nummering in de titels van de slide gaat fout vanaf slide 22. Bijgevoegd hersteld.

11.1

Ik kijk morgen nog naar de punten van 10.2

Groet,

10.2. 10.2.

From: 10.2.e 10.2.e minienm.nl

Sent: Thursday, November 16, 2017 8:27 PM

To: 10.2. 10.2.e to 10.2.nl>, 10.2.e 10.2.e

10.2.e 10.2.e minienm.nl> 10.2.e minienm.nl> 10.2.e minienm.nl>

Subject: FW: sheets technische briefing

Ha allen,
Dank voor eerdere reacties op de sheets. Heb nog her en der wat aangepast. Deze versie ligt nu bij 10.2. Morgen wil de minister een eerste versie ontvangen.

Graag nogmaals jullie kritische blik. Lukt dat morgenochtend?

10.2. 1

10.2. 10.2. 10. 10.2. 10.2.e

11.1

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e

Verzonden: donderdag 16 november 2017 20:18

Aan: 10.2.e 10.2.e minienm.nl>

CC: 10.2.e 10.2.e 10.2.e minienm.nl>

Onderwerp: sheets technische briefing

10.2

10.2.e

10.2.e } DGB
maandag 20 november 2017
10.2.e10.2. (To70); 10.2.e
RE: sheets technische briefing

Ha[10.2.]

Groet!
10.2.e

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

inhoudelijk geen opmerkingen. Weer een goede slag gemaakt. Alleen de nummering in de titels van de slide gaat fout vanaf slide 22. Bijgevoegd hersteld.

11.1

10.2

Groet,
10.2.10.2.

[illegible]

10.2

83

Van: 10.2.e 10.2 - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Aantallen bewegingen LEY 25k en 45k
Datum: maandag 20 november 2017 08:33:55
Bijlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Luchthaven verwijst naar bijlage 1 CONOPS tabel 8 en figuur 38 en naar de NRD pag. 43.

Voor 6 tot 7: 5 (tabel 8), maar 6 (25k) en 7 (45k) volgens figuur 38.

Tabel 8 is 'gebaseerd' op de NRD: 7,3% (25k) en 4,2 % (45k); dit is in beide situaties: 5 vliegbewegingen.

Maw volgens de NRD klopt het om te rekenen met 5 vbw.

Gr. 10.2.

Verzonden met BlackBerry Work
 (www.blackberry.com)

Van: 10.2.e <10.2.e to70.nl>
Datum: vrijdag 17 nov. 2017 2:06 PM
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>, 10.2.e 10.2.e - DGB
 <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: Aantallen bewegingen LEY 25k en 45k



10.2.

De aantallen bewegingen (gem. per dag, afgerond) groot verkeer in het MER LEY:

	6:00 - 7:00	7:00 - 19:00	19:00 - 23:00
25k	5	47	15
Landingen		23	10
Starts	5	23	5
45k	5	96	22
Landingen		50	12
Starts	5	46	11

Groet,

10.2.e

To70 | 10.2.e
 Mob: 10.2.e
 Email: 10.2.e to70.nl
 Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands
 Tel: 10.2.e
 Website  

Per 5 september is ons bezoekadres gewijzigd in Oranjevuitensingel 6, 2511 VE Den Haag.

74

Bijgevoegd nog een paar punten t.a.v. de eerder gestuurde vragen en antwoorden.

[illegible][illegible]

11.1	10.2e						
10.2e		10.2e10.2		10.2e			
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							
		10.2e10.2e		10.2e10.2		10.2e	10.2e
10.2e							
10.2e							

Ja graag, doe maar.

Dank voor uitgebreide toelichting!

Van: 10.2.10.2 _____ 10.2e to 70.nl
Verzonden: dinsdag 21 november 2017 09:40
Aan: 10.2e _____ 10.2e 10.2e minien.nl > 10.2e _____

$[10.2e \quad \underline{\text{minem.nl}}]10.2e$ $\underline{\quad\quad\quad}10.2e \underline{\text{minem.nl}}>$

Onderwerp: RE: sheets technische briefing

H110.2e

Ik heb de Excel-sheet nagelopen. HO kijkt achtereenvolgens naar het veronderstelde gewicht van vliegelingen, hoogteprofiel en stuwkracht tijdens de level-delen van de vlucht.

Gewicht
In de vergelijking van de gewichten maakt HO een fout. HO vergelijkt voor starts het veronderstelde startgewicht met het MTOW (maximum take-off weight) van een vliegtuig en concludeert dat de afwijking te groot is als het verschil meer dan 15% is. Het (reële) startgewicht is doorgaans echter lager dan het maximaal startgewicht als het vliegtuig niet zijn maximale afstand vliegt (geen maximale hoeveelheid brandstof mee).

Voor naderingen ne zo. Daar kijken ze naar het veronderstelde gewicht en zetten dat eveneens af tegen het MTOW. Vanzelfsprekend zal het gewicht tijdens een nadering lager zijn dan het maximale startgewicht door gebruik van brandstof. door het gewicht tijdens de

Voor het beeld: een 737-800 heeft een MTOW van ca. 79.000kg en kan ruim 20.000kg brandstof meenemen.

Echter, de veronderstelde 737-300 in de berekeningen als representatief toestel voor de 737-700 en -800 is inderdaad een stuk lichter, maar daar staat ook tegenover dat de 737-700 en -800 relatief stiller zijn. Het per saldo effect zal nu inzichtelijk worden met de actualisatie voor het gebruik van de gegevens van de 737-700 en 800.

Hoogteprofiel
HO maakt het punt dat starts door klimmen en niet afdwelen op 6.000ft. We gaan er van uit dat dit het uitgangspunt blijft bij 45k.

Stuwkracht tijdens level-delen

De stuwkracht voor 737 is gecorrigeerd. Daarmee komt deze uit op ca. 50% van de maximale stuwkracht. HO besloot dat als 'correct'. Echter, voor de overige types, incl. de nu opgenomen 737-700 en -800 is de stuwkracht bij level vliegen aanmerkelijk lager dan de door HO gestelde minimaal 50%.

Zal ik hierover nog contact leggen met NLR om de onderbouwing daarbij te krijgen?

Overige punten ga ik nu bekijken.

Groet,

[illegible]

Van: 10.2.e 10.2 - DGB
Aan: 10.2.e 10.2.e 1
Cc: 10.2.e 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Profielen t.b.v. MER-actualisatie LEY
Datum: dinsdag 21 november 2017 10:03:00
Prioriteit: Hoog

10.2. 10.

Kunnen jullie antwoord geven op onderstaande vraag van HO (voor 12.00 uur?).

Gr. 10.2

Welke prestatieprofielen en daaraan gekoppelde geluidsniveaus zijn gebruikt voor de geluidssimulaties om het publiek te informeren op de formele tijdstippen?

- Tijdens publiekinformatie in 2017 ? (TO70)?
- Bij plenaire presentatie Alderstafel 2014 ? (TO70)?
- De individuele audiopresentatie Virtual Reality brillen? (NLR)?
- Animaties op de website Alderstafel? (NLR/TO70)?

11.1

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

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e@to70.nl]
Verzonden: dinsdag 21 november 2017 09:41
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e 10.2 - DGB
 <10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e 10.2 - DGB <10.2.e@minienm.nl>
CC: 10.2.e 10.2 - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Onderwerp: RE: Profielen t.b.v. MER-actualisatie LEY

Correct!

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

From: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@minienm.nl]
Sent: Monday, November 20, 2017 7:40 PM
To: 10.2.e <10.2.e@to70.nl>; 10.2.e 10.2 - DGB
 <10.2.e@minienm.nl>; 10.2.e 10.2 - DGB <10.2.e@minienm.nl>
CC: 10.2.e 10.2 - DGB <10.2.e@minienm.nl>
Subject: RE: Profielen t.b.v. MER-actualisatie LEY

Ha 10.2.

Dit is helder, ook goed om dit straks zo in tabelvorm in het actualisatie rapport op te nemen.

Dus nu alle profielen behorend bij starts 05 voor routevariant A corrigeren op stuwkracht en hoogte en deze consistent maken. Daarbij ook specifiek profielen voor de 700 en 800. Idem alle profielen bij naderingen 23.

Klopt?

Zo ja, 10. wil jij dan NLR vragen dit asap te doen? Denk handig dat 10.2 en 10. daarna even contact opnemen met NLR om te schakelen.

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e to70.nl<mailto:10.2.e to70.nl>>
Datum: maandag 20 nov. 2017 5:53 PM
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB
<10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>>, 10.2.e 10.2 - DGB
<10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>>, 10.2.e 10.2 - DGB
<10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>>
Kopie: 10.2.e 10.2 - DGB
<10.2.e minienm.nl<mailto:10.2.e minienm.nl>>
Onderwerp: RE: Profielen t.b.v. MER-actualisatie LEY

Hi 10.2.e

Excuses wellicht voor de verwarring.

Hieronder een overzicht van de profielen zoals gebruikt in de verschillende berekeningen:

A

A+

B

B+

Starts 05

6700

Niet berekend- afgeleid uit varianten A en B

6100

6100

Starts 23

6100 & 6400

6400

6400

Landingen 05

5002 --> 5012

5002 --> 5012

5002 --> 5012

Landingen 23

5000

5001 --> 5011

5001 --> 5011

Zoals je ziet worden bepaalde profielen in meerdere berekeningen gebruikt. Bijv. voor landingen 05 zijn de profielen voor alle routevarianten gelijk. Die profielen (voorheen 5002, nu gecorrigeerd naar 5012 voor de fouten in stuwkracht en hoogte) zijn voor de B+ beschikbaar gesteld, en daarmee automatisch ook beschikbaar voor routevarianten A en B.

Naderingsprofiel 5000 wordt alleen in routevariant A gebruikt. Die moet derhalve nog worden aangevuld met de gegevens voor de B737-700 en de B737-800. Overigens, geldt inderdaad dat de oorspronkelijke profielen wel ook gecorrigeerd moeten worden voor de fouten in hoogte en stuwkracht.

Voor de starts geldt dat profielen 6100 en 6400 al beschikbaar zijn gesteld voor de B+, en daarmee ook toepasbaar voor A (starts 23) en B. Enige ontbrekende zijn dus nog de startprofielen voor de 6700-serie.

Groet,

10.2.e

To70 | 10.2.e
Mob: 10.2.e

From: 10.2.e 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e minienm.nl]
Sent: Monday, November 20, 2017 4:54 PM
To: 10.2.e 10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e
<10.2.e to70.nl>; 10.2.e 10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl>
Cc: 10.2.e 10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl>
Subject: RE: Profielen t.b.v. MER-actualisatie LEY

Allen,

Mij is een en ander nu niet meer duidelijk. Vanochtend hebben we besproken dat we voor correctie van de fout 45k een integrale vergelijking moeten maken van de routevarianten, dus A, A+, B en B+. Daarvoor hebben we dan de "juiste" profielen nodig met correctie stuwkracht en correctie hoogtes en daarnaast dan specifieke profielen vanwege actualisatieslag (rekenen met meest actuele info). Voor B+ hebben we die als het goed is. Uit de mail van 10.2 haal ik dat we nu alleen iets voor A nodig hebben? En zitten daar dan ook de gecorrigeerde profielen bij!?

Wat betreft level-profielen (6000) en eventuele verdere aanpassing hoogtes komen we later te spreken.

In beide gevallen goed als 1) 10. formeel opdracht geeft aan NLR en 2) dat 10. 10.2 met NLR bespreken (en voor hoogtes ook met LVNL) hoe dit te doen.

Zie jullie reactie graag tegemoet, vooral om de juiste profielen voor A zsm bij NLR uit te vragen.

Groet,
10.2.e

Van: 10.2.e 10.2 - DGB
Verzonden: maandag 20 november 2017 15:22
Aan: 10.2.e <10.2.e to70.nl>[mailto:10.2.e to70.nl>]; 10.2.e 10.2 -
DGB <10.2.e minienm.nl>[mailto:10.2.e minienm.nl>]; 10.2.e 10.2.e - DGB

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

Onderwerp: RE: Profielen t.b.v. MER-actualisatie LEY

10.2.

Op basis van onderstaand overzicht lijkt het mij verstandig om met NLR een overleg te plannen:

LELY:

- 1 inhoudelijk doorspreken benodigde profielen, compleet overzicht maken (namen/rugnummers)
- 2 hoe voor de startprofielen FL60 segmenten maken NLR/To70, methodiek bespreken..
- 3 voor de B737 (nieuw cat) ontbreken level FL60 (20km) profielen

DIVERS:

- 4 cat 121 (A310) maken van standaard profielen

Afspraak regelen via 10.2.

Gr 10

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e to70.nl]

Verzonden: maandag 20 november 2017 13:58

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

CC: 10.2.e 10.2 - DGB

Onderwerp: Profielen t.b.v. MER-actualisatie LEY

Beste 10.2.e 10.2.

Voor de besproken analyses voor de MER-actualisatie Lelystad dient NLR nog een enkele profielen aan te leveren om een consistente vergelijking te kunnen maken tussen varianten A, A+, B en B+ bij actualisatie van de geluidsberekening. Dit betreft de profielen voor vliegtuigtypes B737-800 (cat 096) en B737-700 (cat 097) voor:

- * Naderingen 23 voor variant A (de '5000-serie')
- * Starts voor variant A (de '6700-serie')

Routevariant B kent geen specifieke eigen profielen, maar gebruikt dezelfde profielen als de B+.

Over het bepalen van de effecten van het aflevelen op 6.000ft voor starts heb ik contact gehad met 10. Daar zijn twee sporen te bewandelen: 1) NLR wordt gevraagd de bijbehorende profielen te leveren of 2) in overleg met NLR bespreken we hoe de aanpassing dient te worden doorgevoerd in de profielen o.b.v. door NLR aan te geven (stuwkracht)waarden voor het level segment. Spoor 2 heeft de voorkeur.

Een evt. aanpassing van de profielen voor wijzigingen aan de B+ volgt zodra de definitieve details bekend zijn.

10. aanvullingen?

Groet,

10.2.e

To70 | 10.2.e

Mob: 10.2.e

Email: 10.2.e to70.nl<mailto:10.2.e to70.nl>

Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands

Tel: 10.2.e

[Website v2]<<http://www.to70.nl/>> [LI] <<https://www.linkedin.com/company/to70>>

Per 5 september is ons bezoekadres gewijzigd in Oranjevuitensingel 6, 2511 VE Den Haag.

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;10.2] 10.2 e to70.nl>
Verzonden: woensdag 22 november 2017 14:27
Aan: [10.2 e] DGB
CC: [10.2 e] DGB
Onderwerp: RE: sheets technische briefing
Bijlagen: RE: technische briefing

Zie bijgevoegd.

Groet,

10.2 e10.2

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

From: [10.2 e] 10.2 e 10.2 e minienm.nl]
Sent: Wednesday, November 22, 2017 2:23 PM
To: [10.2 e10.2] 10.2 e to70.nl>
Cc: [10.2 e] 10.2 e10.2 e minienm.nl>
Subject: FW: sheets technische briefing

Ha 10.2 HD jij deze waardes nog kunnen achterhalen?

Van: [10.2] 10.2 e minienm.nl>>

Datum: woensdag 22 nov. 2017 2:19 PM

Aan: [10.2 e] 10.2 e 10.2 e minienm.nl>>

10.2 e 10.2 e 10.2 e minienm.nl>>, 10.2 e

10.2 e 10.2 e10.2 e minienm.nl>> [10.2 e] 10.2 e

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

Onderwerp: RE: sheets technische briefing

Dag 10.2 e

11.1

Groet,

10.2 e

Verzonden met BlackBerry Work
(www.blackberry.com)

Van: [10.2 e] 10.2 e 10.2 e minienm.nl>>

Datum: woensdag 22 nov. 2017 11:25 AM

Aan: [10.2 e] 10.2 e 10.2 e minienm.nl>>, 10.2 e

10.2 e 10.2 e 10.2 e minienm.nl>> [10.2 e] 10.2 e

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

10.2 e 10.2 e minienm.nl>>

Onderwerp: sheets technische briefing

67

Allen,
Hierbij laatste versie van sheets technische briefing MIER Lelystad, met verwerking van wijzigingen na bespreking met de minister maandag. Graag een laatste check, waarna we de sheets definitief maken. Graag in de loop van de middag reactie. Met 10.2 afgesproken dat hij een definitieve set heeft voordat hij het vliegtuig ingaat terug richting NL.

Alvast dank!

Groet,
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.

69

10.2 e

Van: 10.2 e
Verzonden: woensdag 22 november 2017 16:57
Aan: 10.2 e
CC: 10.2 e
Onderwerp: RE: sheets technische briefing
Bijlagen: 20171122 Presentatie technische briefing TK over MER Lelystad PPTX

H: 10.2 e

Zie bijgevoegd. Suggesties voor aanpassingen in rood. Tevens enkele comments ingevoegd op een paar slides.

Groet,

10.2.10.2

From: 10.2 e
Sent: Wednesday, November 22, 2017 11:33 AM
To: 10.2 e
Cc: Klein Veldink, R.H.
Subject: FW: sheets technische briefing
Importance: High

FYI.

11.1

10.2 e

Groet,
10.2 e

Van: 10.2 e
Verzonden: woensdag 22 november 2017 11:26
Aan: 10.2 e
Onderwerp: sheets technische briefing
Urgentie: Hoog

Allen,
Hierbij laatste versie van sheets technische briefing MER Lelystad, met verwerking van wijzigingen na bespreking met de minister maandag. Graag een laatste check, waarna we de sheets definitief maken. Graag in de loop van de middag reactie. Met 10.2 e
richting NL.

Alvast dank!

Groet,
10.2 e

De afzender aanvaardt aansprakelijkheid voor schade van welke aard ook, die voortvloeit uit het gebruik van elektronische berichten. De afzender aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade van welke aard ook, die voortvloeit uit het gebruik van elektronische 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 this message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e 10. - DGB
Cc: 10.2.e 10.2 - DGB; 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Sheets tbv technische briefing
Datum: donderdag 7 december 2017 11:25:43
Bijlagen: [image001.png](#)
[image003.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)

Ik pas de genoemde punten aan en neem de slides mee voor het overleg.

Groet,

10.2.e

To70 | 10.2.e

Mob: 10.2.e

From: 10.2.e 10.2 - DGB [mailto:10.2.e minienm.nl]
Sent: Thursday, December 7, 2017 9:36 AM
To: 10.2.e <10.2.e to70.nl>
Cc: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>
Subject: RE: Sheets tbv technische briefing

10.2
 11.1

Hoogte	Klimmen	Constance hoogte - vertrek	Constance hoogte - nadering
900 meter	Niet op aansluitroutes	62 dB	61 dB
1.800 meter	65 dB	56 dB	52 dB
2.700 meter	62 dB	50 dB	47 dB

Deze waarden gelden buitenshuis. Binnenshuis is het geluidsniveau minimaal 20 tot 25 dB lager.

En eventueel ook nog:

Enkele waarden die representatief zijn voor dagelijkse geluidssituaties:

Slaapkamer	20 dB
Natuur- en stiltegebieden	35 dB
Agrarisch gebied	40 dB
Rustige woonwijk overdag	50 dB
Druk kantoor	60 – 65 dB
Gemiddelde straat	80 dB
Drukke weg	85 dB

Gr. 10.2

Van: 10.2.e [mailto:10.2.e to70.nl]
Verzonden: woensdag 6 december 2017 23:12
Aan: 10.2.e 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e 10.2 - DGB <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e - DGB <10.2.e minienm.nl>
Onderwerp: Sheets tbv technische briefing

10.2.

Hierbij enkele slides die gebruikt kunnen worden ter ondersteuning van de technische briefing morgen. 11.1

Groet,

10.2.e

To70 | 10.2.e

Mob: 10.2.e

Email: 10.2.e to70.nl

Address: P.O. Box 85818, 2508 CM The Hague, The Netherlands

Tel: 10.2.e

Website  

Per 5 september is ons bezoekadres gewijzigd in Oranjevuitensingel 6, 2511 VE Den Haag.

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.

79

Van: [02.10.2017 10:20] to:0nli
Verzonden: donderdag 7 december 2017 17:49
Aan: [02.2017] pGB
Onderwerp: Fwd: Opdrachtbrief 'Geldberekeningen Lelystad' (31135680)
Bijlagen: 31135680 Opdrachtbrief.pdf, ATTT00001.htm

Vanmiddag dus bevestigd. Dank!

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

From: [redacted] [to70.n1>](#)
Date: 7 December 2017 at 16:59:57 CET
To: [redacted] [to70.n1>](#)
Subject: FW: Opdrachtbrief 'Geluidsberekeningen Ielystad' (31135680)

From: [redacted]@minitem.nl
Sent: donderdag 7 december 2017 16:08

Cd10.2e 10.2e 10.2e milnem.n.l>
Subject: Opdrachtbrief 'Gelds berekeningen I' elystad' (31135680)
Geachte heer / mevrouw,

Geachte heer / mevrouw,

Bijgaand ontvangt u de gekende opdracht onder
 ZaakID 31135680 met betrekking tot "Geluidsberendingen Lelystad"
 Het te gebruiken bestelnummer (voor de facturen) betreft:
 4500269556

Met vriendelijke groet,

Graag zie ik een bevestiging van goede ontvangst retour

100

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.



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

76

> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

To70 B.V.
10.2.e
Postbus 85818
2508 CM Den Haag

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
10 2.e

Datum 7 december 2017
Betreft Zaaknr. 31135680; 'Geluidberekeningen Lelystad'

Ons kenmerk
31135680

Geachte heer 10.2.e

Naar aanleiding van uw offerte van 2 november 2017 met kenmerk 17.171.34, bericht ik u als volgt.

Ik verleen u opdracht tot uitvoering van werkzaamheden in het kader van 'Geluidberekeningen Lelystad'.

De uitvoering van de werkzaamheden is aangevangen op 9 oktober 2017 en zal op 31 januari 2018 worden afgerond.

Opdrachtgever is voornemens een overeenkomst aan te gaan voor de duur van de opdracht. Indien wegens onvoorziene omstandigheden de einddatum van het project niet kan worden behaald, behoudt IenW het recht de looptijd van de opdracht te kunnen verlengen met maximaal drie maanden.

Overschrijding van de maximale vergoeding en/of einddatum van deze opdracht is slechts toegestaan na mijn voorafgaande schriftelijke toestemming.

De door mij te betalen vergoeding op basis van vaste prijs bedraagt € 39.000,00 exclusief BTW, respectievelijk € 47.190,00 inclusief 21 % BTW.

Bovengenoemd bedrag is als volgt opgebouwd:

Omschrijving	Prijs
1. Voorbereiden en overleggen (max. 4) met Stichting HoogOverijssel	€ 5.000,00
2. Voorstudie naar de impact van fouten en tussentijdse analyses voor versies voor nieuwe invoergegevens en de ontwerp aansluitroutes, incl. overleg en afstemming	€ 13.000,00
3. Uitvoeren finale geluidsberekeningen	€ 15.000,00
4. Rapportage	€ 6.000,00
Totaal exclusief BTW	€ 39.000,00

Het BTW-identificatienummer van het Ministerie van IenW is: NL 0032.14.412.B13

Bestuurskern

Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

De op te leveren producten zijn:

- Uitvoeren van een voorstudie naar de impact van fouten en tussentijdse analyses voor versies voor nieuwe invoergegevens en de ontwerp aansluitroutes;
- Finale geluidsberekeningen o.b.v. nieuwe invoergegevens van het NLR;
- Maken van kaarten t.b.v. rapportages en opstellen rapportages, afzonderlijke per m.e.r. beoordeling, van (finale) berekeningen.

Ons kenmerk
31135680

Opdrachtgever stuurt en betaalt op basis van de opgeleverde (deel)producten. Er vindt geen directe aansturing door opdrachtgever plaats.

De navolgende documenten maken deel uit van deze overeenkomst. Voor zover deze documenten met elkaar in tegenspraak zijn, prevaleert het eerdergenoemde document boven het later genoemde:

1. deze overeenkomst;
2. Raamovereenkomst Luchtvaart en Luchthavens, 31106689;
3. de offerte-aanvraag en
4. de offerte.

Deze opdracht wordt begeleid door 10.2.e reikbaar op
telefoonnummer e

Controlemiddelen

Begeleidingscommissie

Deze opdracht wordt begeleid door een begeleidingscommissie, welke in ieder geval tot taak heeft het volgen van de voortgang van de opdracht, het adviseren over eventuele bijsturing, het beoordelen van de te volgen uitvoeringssystematiek/aanpak alsmede (de kwaliteit van) het eindproduct in relatie tot de opdrachtomschrijving.

Overig controlemiddel

Een urenverantwoording per product (wie, hoeveel, wat gedaan) bij elke factuur die wordt ingediend.

Uw betalingsverzoeken dienen als volgt te worden geadresseerd:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
IBI/F&I/087
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

en dient u digitaal in bij het Ministerie van IenW via het e-mailadres IBIfacturen@minienm.nl onder vermelding van:

- Het SAP bestelnummer 4500269556

Om tot betaling over te kunnen gaan is het van belang dat de factuur is gericht aan bovenstaand adres. Ook het SAP-bestelnummer dient terug te komen op de factuur. Indien gegevens ontbreken, wordt de factuur niet in behandeling

genomen.

Betaling vindt plaats conform het volgende betaalschema:

- € 5.000,00 exclusief BTW na de overleggen met Stichting HoogOverijssel;
- € 13.000,00 exclusief BTW na de oplevering en acceptatie van de voorstudie naar de impact van fouten en tussentijdse analyses voor versies voor nieuwe invoergegevens en de ontwerp aansluitroutes, incl. overleg en afstemming;
- € 15.000,00 na oplevering en acceptatie van het uitvoeren van de finale geluidsberekeningen;
- € 6.000,00 na oplevering en acceptatie van de rapportage.

Bestuurskern
Dir. Luchtvaart
Afd. Luchthavenontwikkeling
en Milieu

Ons kenmerk
31135680

Betaling vindt enkel plaats na oplevering en acceptatie van de (deel)producten door IenW. Bewijsstukken van de opgeleverde (deel)producten dienen aangeleverd te zijn bij IenW.

Betaling van facturen geschiedt onder voorbehoud van verrekening of terugvoering indien u niet voldoet aan de voorwaarden waaronder deze opdracht wordt verstrekt of bij later blijken onjuistheden.

Indien u niet akkoord bent met de inhoud van deze overeenkomst, dient u mij dit schriftelijk onder vermelding van bovengenoemd bestelnummer en redenen te berichten binnen twee weken na ontvangst van deze overeenkomst. U richt uw reactie aan: klachten.inkoop@minienm.nl.

Indien ik geen reactie van u ontvang binnen de gestelde termijn is de opdracht onder de bepaalde randvoorwaarden/condities aanvaard.

Hoogachtend,

NAMENS DE STAAT DER NEDERLANDEN
DE STAATSSCRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
AFDELINGSHOOFD BINNEN DE DIRECTIE LUCHTVAART,

10.2 e

10.2.e

77

10.2.e

Van:

Verzonden:

Aan:

CC:

Onderwerp:

Bijlagen:

10.2.e

vrijdag 22 december 2017 12:30

10.2.e (To70); 10.2.e

10.2.e consens-advies.nl

Planning januari

20171222 Planning Actualisatie MER Lelystad.DOCX

- DGB

DGB;10.2.e 10.2.e

Allen,
Hierbij de laatste versie van de planning op basis van laatste inzichten. Op basis van deze planning heeft 10.2. al georganiseerd:

- Maandagen januari (14-16 uur): voortgangsoverleg
- Vrijdagen januari (12, 19 en 26 jan): gesprekken met extern bureau inclusief bewoners

Aanvullend is in elk geval goed om te reserveren voor de eindcheck Actualisatie:

- Dinsdag 30 januari: hele dag

Verder zitten er de nodige deadlines in waarop verschillende producten geleverd worden; ik denk goed dat jullie onderling kijken hoe jullie dit vanuit de bureaus kunnen organiseren.

Groet;

10.2.e

10.2.

Van:

Verzonden:

Aan:

CC:

Onderwerp:

10.2.e (10.2. 10.2.e

vrijdag 22 december 2017 10:47

10.2.e 10.2.e minienm.nl;10.2.e

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

@to70.nl>

Planning januari

Allen,
Ik heb net met 10.2 e overlegd over de planning voor januari. Het volgende is afgesproken, hopende dat dit ook in jullie agenda's past:

- Wekelijks overleg op ma van 14:00 – 16:00 om de voortgang en weekplanning te bespreken.
- Wekelijkse reservering op vr van 9:00 – 12:00 voor overleg met NLR, de “niet eerder betrokken partij” en bewoners 10.2 e hoeft hier niet bij te zijn.
- Er zullen nog extra overleggen gepland gaan worden, o.a. met LVNL en LEY/SPL begin januari. Daarvoor graag vanaf de eerste week van januari rechtstreeks contact leggen met 10.2 e

Ik stuur jullie vergaderverzoeken voor 1 en 2. Voor locatie ga ik uit van To70; elders kan natuurlijk ook.

Verder stuurt 10.2 e nog een update van de planning later vandaag.

Fijne feestdagen allemaal!

10.2.10.2

Planning Actualisatie MER Lelystad (herstel fouten en aansluitroutes)

Datum	Wat/wie	Status
1 december	To70 verzendt laatste versie Actualisatiedocument MER aan IenW (50% versie, exclusief berekeningen)	Gedaan
4 december	To70 checkt bij NLR wat nodig is voor profielen routevariant A	Gedaan
5 december	Overleg NLR, To70/Adecs, LVNL en IenW over uitgangspunten hoogtes voor actualisatie MER (45k) en aansluitroutes (10k).	Gedaan
6 december	LVNL levert uitgangspunten routes voor berekeningen Actualisatie aan	Gedaan
8 december	To70 maakt voorstel voor uitgangspunten routes tbv berekeningen	Gedaan
8 december	Eerste reactie IenW op deze Actualisatiedocument	Gedaan
11 december	Voorstel To70 naar LVNL voor bevestiging	Gedaan
11 december	NLR levert gecorrigeerde profielen routevariant A op	Gedaan
15 december	Afronding validatie gecorrigeerde profielen alle routesets (stuwkracht, hoogte en nieuwe categorie 700/800) door To70/Adecs	Gedaan
18 december	LVNL reactie op uitgangspunten routes 10k en 25/45k	Gedaan
19 december	Opdracht NLR voor aanmaken nieuwe profielen + start werkzaamheden	Gedaan
19 december	Nieuwe versie Actualisatiedocument gereed (40% versie, exclusief berekeningen)	Gedaan
19 december	Reactie IenW op Actualisatiedocument gereed	Gedaan
3 januari	Nieuwe versie Actualisatiedocument gereed (60% versie, exclusief berekeningen)	
9 januari	Reactie IenW op Actualisatiedocument gereed (<i>leesdag!</i>)	
9 januari	Gesprekken met Lelystad Airport en LVNL (nog te plannen)	
9 januari	Overleg IenW met <bureau> over aanpak/opdracht (nog te plannen)	
10 januari	Oplevering definitieve routeset LVNL. Check To70 of deze anders zijn dan versie december en zo ja, of dit iets betekent voor profielen Indien ontwerp aansluitroutes wijzigen tov december: maximaal 12 extra werkdagen voor nieuwe profielen!	
11 januari	Oplevering invoergegevens berekeningen door To70/Adecs	
12 januari	Oplevering profielen door NLR Ingebouwd door NLR is ruimte tot 16 januari bij onverwachte gebeurtenissen	
12 januari	Start berekeningen niet-gevalideerde profielen door To70/Adecs	
12 januari	Start validatie profielen NLR door To70/Adecs	
12 januari	Start validatie invoergegevens To70/Adecs door NLR	
12 januari	Bespreking NLR en To70/Adecs met <bureau>/bewoners over opgeleverde profielen, aanpak validatie profielen en te gebruiken invoergegevens voor berekeningen	
Medio januari	Stuurgroep Lelystad: stand van zaken MER actualisatie (nog te plannen)	
19 januari	Berekeningen niet-gevalideerde profielen gereed door To70/Adecs	
19 januari	Afronding validatie profielen door To70/Adecs	
19 januari	Afronding validatie invoergegevens door NLR	
19 januari	Start toetsing geluidberekeningen door NLR	
19 januari	Bespreking NLR en To70/Adecs met <bureau>/bewoners over (1) uitkomsten validatie profielen en invoergegevens en eerste bevindingen <bureau> en (2) resultaten berekeningen en aanpak validatie berekeningen	
22 januari	Nieuwe versie Actualisatiedocument gereed door To70/Adecs (80% versie, inclusief niet-gevalideerde berekeningen)	
23 januari	Reactie IenW op 80% versie (<i>leesdag!</i>)	
	Indien validatie profielen akkoord; indien niet akkoord, dan minimaal 5 extra werkdagen voor nieuwe/aangepaste profielen en 2 dagen validatie	

23 januari	Toetsing geluidberekeningen door NLR gereed (rapport volgt rond 25 januari)	
25 januari	Concept eindversie Actualisatiedocument gereed door To70/Adecs (95% versie, inclusief gevalideerde berekeningen)	
25 januari	Concept eindrapport NLR met validatie invoergegevens/berekeningen gereed	
25 januari	Concept eindrapport NLR met verantwoording aanpak/aanpassing profielen Lelystad gereed	
25 januari	Concept eindrapport To70/Adecs met validatie profielen	
26 januari	Bespreking NLR en To70/Adecs met <bureau>/bewoners over uitkomsten berekeningen en validatie daarvan en afronding traject	
26 januari	Reactie IenW op eindconcept (<i>leesdag!</i>)	
29 januari	Eindrapporten NLR (2x) en To70/Adecs gereed	
29 januari	Bevindingenrapport <bureau> over berekeningen en validatie gereed	
	Indien validatie berekeningen akkoord; indien niet akkoord circa 5 extra werkdagen voor nieuwe berekeningen en 2 dagen validatie	
30 januari	Eindversie Actualisatiedocument gereed door To70/Adecs (100% versie)	
30 januari	Eindcheck gezamenlijk op document (hele dag reserveren IenW!)	
30 januari	Reactie LVNL en Lelystad Airport op document (dag laten reserveren door deze organisaties!)	
Eind januari	Stuurgroep Lelystad (nog te plannen)	
Eind januari	Bestuurlijk overleg M met provincies (nog te plannen)	
Eind januari	Alderstafel (nog te plannen)	
Eind januari	Bewonersdelegatie (nog te plannen)	
31 januari	Afronding Actualisatie MER door To70/Adecs (onder voorbehoud te plannen overleggen)	
31 januari	Aanbieding document aan Minister voor akkoord door IenW (onder voorbehoud te plannen overleggen)	
2 februari	Aanbieding document aan Commissie voor de m.e.r. en Tweede Kamer (of eerder als M eerder akkoord geeft) door IenW (onder voorbehoud te plannen overleggen)	

10.2.e

Van: [10.2.10.2] 10.2 e to 70.nh>
Verzonden: dinsdag 9 januari 2018 13:20
Aan: [10.2 e] DGB
CC: [10.2 e] DGB
Onderwerp: RE: Uitgangspunten Actualisatie MER LEY
Bijlagen: 180109 Uitgangspunten Actualisatie MER leystad Airport.pptx

Hi 10.2

Je hebt helemaal gelijk, dit moet 5 | 0 zijn. Aangepast.

Groet,

10.2.10.2

From: 10.2e
Sent: Tuesday, January 9, 2018 1:14 PM
To: 10.2e10.2e
Cc: 10.2e
Subject: RE: Ausgangspunkten Actualisatie MEI LEY

Ha 10.2 _____

Ziet er goed uit. Op sheet 7 staan 2 starts/0 landingen voor zowel de 10k als de 45k-situatie. Is dit correct?

Gr. 10.2 _____

e _____

Van: 10.2.10.2. 10.2e 1070.nl
Verzonden: dinsdag 9 januari 2018 07:51
Aan: 10.2e 10.2e10.2e minem.n1, 10.2e
10.2e 10.2e minem.n1>
CC: 10.2e 10.2e airtfra.eu> 10.2e consens.advises.nl, 10.2e
10.2e 1070.nl>
Onderwerp: Uitgangspunten Actualisatie MER LEY

Hi 10.2

Bijgevoegd een overzicht van de uitgangspunten voor de scenario's en situaties voor de Actualisatie MER Lelystad. Ik hoop graag of dit voldoet aan het beeld en toereikend is voor afstemming met LEY.

Groet,

102.102

10.2e

79

10.2.e

Van: [10.2<10.2_____10.2e to70.nl>

Verzonden: dinsdag 9 januari 2018 13:20

Aan:	10 2e	DGB
CC:	1u 2e	DGB

Onderwerp: RE: Uitgangspunten Actualisatie MER LEY

Bijlagen:
180109 Uitgangspunten Actualisatie MIER Lelystad Airport.pptx

Hi 10.2

Je hebt helemaal gelijk, dit moet 5 | 0 zijn. Aangepast.

Groet,

10.2.10.2

From: 10.2e _____ 10.2e10.2e minienm.nl]

Sent: Tuesday, January 9, 2018 1:14 PM

To: 10.2.10.2 10.2e to70.nh>

$$\text{C}:\text{10}2\text{e}^- \quad \text{10}2\text{e}^- \quad \text{10}2\text{e}^- \quad \text{minterm.n1}$$

Subject: RE: Uitgangspunten Actualisatie MER LEY

Ha 102.

Ziet er goed uit. Op sheet 7 staan 2 starts/0 landingen voor zowel de 10k als de 45k-situatie. Is dit correct?

11.1
C-1402

④

Van: 10.2.10.2. 10.2.e to70.nl]

Verzonden: dinsdag 9 januari 2018 07:51

Aan: 10.2e _____ 10.2e 10.2e minienm.nl> 10.2e

miniemn.nl

cc:10.2e 10.2e 10.2e
airinfra.eu> 10.2e
consens-advies.nl 10.2e

10.2.e

Onderwerp: Uitgangspunten Actualisatie MER LEY

Hi 10.2

Bijgevoegd een overzicht van de uitgangspunten voor de scenario's en situaties voor de Actualisatie MCR Lelystad. Ik hoop graag of dit voldoet aan het beeld en toereikend is voor afstemming met LEY.

Groet,

102.102

10.2.e

10.2.e	
--------	--

87

Dankii

Allen,
Morgen is het programma voor gesprek met de bewoners als volgt::

- Converpbrief [] volgt zodadelfjk, graag ook daar reacties op, zodat we die morgenohtend kunnen verwerken en de brief na het overleg morgen uit kan. @ 10.2. 10.2 e zongen julle dat dit bekend is bij M (voor zover niet al gebeurd) ?

Groet,
10.2.e



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Actualisatie MER Lelystad Airport

Overleg contraexpertise met
betrokkenheid bewoners

22 juni 2018



Aanleiding: Verkeerde invoergegevens MER

- Vanuit omgeving berichten dat **MER niet juist** zou zijn.
- Hierover is IenW in **gesprek** gegaan met het actiecomité HoogOverijssel.
- Conclusie naar aanleiding van gesprekken: er is sprake van **fouten** in de invoergegevens voor geluidberekeningen van het MER:
 - stuwkracht van één vliegtuigtype
 - veronderstelde hoogte op bepaalde delen van bepaalde routes.



Aanleiding: Verkeerde invoergegevens MER

- **Tweede Kamer** is op 16 oktober per brief geïnformeerd door de voormalig Staatssecretaris. Aankondiging dat fouten worden hersteld en geluidberekeningen worden geactualiseerd.
- **Technische briefing Tweede Kamer** op 23 november en 7 december over fouten en vervolg.
- **Plenaire debat Tweede Kamer** 19 december 2017. Onder andere enkele moties over het uitvoeren van een contraexpertise op de invoergegevens en de geluidberekeningen.



Actualisatie MER (1)

1. Actualisatie MER 45.000 vliegtuigbewegingen

- De fouten in de invoergegevens (stuwkracht en hoogte) worden hersteld door NLR en gevalideerd in een second opinion door To70/Adecs.
- Op basis van de herstelde invoergegevens en rekening houdend met de meest actuele voorschriften en andere substantiële wijzigingen wordt het MER **geactualiseerd**. Betreft dan bijvoorbeeld actuele uitgangspunt verkeersverdeling (80/20) en rekenen met meest actuele profielen voor vliegtuigtypes (737-700 en 800).
- Beoordeeld wordt welke milieueffecten zich voordoen en:
 - in hoeverre deze in het MER uit 2014 goed zijn beschreven;
 - in hoeverre de keuze voor routeset B+ wordt beïnvloed;
 - in hoeverre het Luchthavenbesluit aangepast moet worden.
- Deze analyse wordt voor toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.



Actualisatie MER (2)

2. Tijdelijke situatie 10.000 vtb's

- Door LVNL/CLSK is aangegeven dat in het huidige luchtruim ruimte is voor **maximaal 10.000 vtb's** op Lelystad, waarbij op delen van de vlucht langer op een bepaalde hoogte wordt gevlogen.
- In de Actualisatie wordt beoordeeld welke milieueffecten zich in deze situatie voordoen en of deze passen binnen de milieueffecten van de eindsituatie voor 45.000 vliegtuigbewegingen.
- Er wordt gerekend met herstelde invoergegevens en rekening gehouden met de meest actuele voorschriften en andere substantiële wijzigingen.
- Ook deze analyse wordt voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.



Contraexpertise

- Moties Kröger en Paternotte over het uitvoeren van een **contraexpertise** door een **onafhankelijk bureau** over de invoergegevens en de berekeningen, met **betrokkenheid van bewoners**.
- Ministerie heeft hiervoor **dBVision** ingeschakeld. Dit bureau is niet eerder betrokken geweest bij het dossier Lelystad.
- Bewoners wordt verzocht deel te nemen aan deze contraexpertise. Een **formele brief** van de minister hierover volgt.



Planning Actualisatie

- **Begin februari 2018**
 - Afronding Actualisatie en aanbidding aan Kamer en Commissie voor de m.e.r. (maximaal zes weken). Inclusief alle onderbouwende studies, berekeningen, validaties en contraexpertise
- **Maart 2018**
 - Advies Commissie voor de m.e.r.
 - Standpunt ministerie over Actualisatie en advies