

TO 415

10.2.e

Van: 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: dinsdag 23 januari 2018 14:47
Aan: 10.2.e
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: FW: Levering gegevens geluid - gevoeligheidsanalyse, Lnight en LAmaz
Bijlagen: 180123 Woningtellingen GA en Lnight.7z

Hi 10.2.e,
Zie onderstaande mail en bijgevoegd voor de resterende gegevens voor de geluidberekeningen linkv het MER.

Groet,

10.2 10.2

10.2.e

From: 10.2.10.2. (To70)
Sent: Tuesday, January 23, 2018 2:44 PM
To: '10.2.e' <10.2.e dbvision.nl>; 10.2.e <10.2.e dbvision.nl>
Cc: 10.2.e 10.2.e <10.2.e airinfra.eu>; '10.2.e' - DGB' <10.2.e 10.2.e minienm.nl>; 10.2.e <10.2.e minienm.nl>; 10.2.e (To70) <10.2.e to70.nl>
Subject: Levering gegevens geluid - gevoeligheidsanalyse, Lnight en LAmaz

Beste 10.2.e 10.2.e

Hierbij stuur ik de gegevens voor de Lnight berekeningen, de gevoeligheidsanalyse en de LAmaz berekeningen.

Dit betreft achtereenvolgens:

1. Gevoeligheidsanalyse. Zie onderaan deze mail voor een toelichting op de gevoeligheidsanalyse. Deze kan je downloaden via de volgende wettransfer link:

<https://wct.dl.AK5a7kH3t?9>

2. Lnight studieprojecten. Deze kan je downloaden via onderstaande wettransfer link.

<https://wct.dl.FKwgl.ZNKgu>

3. Twee excel bestanden in bijgevoegde zip-bestand met de tellingen voor bovengenoemde berekeningen.

4. LAmaz berekeningen voor de Lden projecten en de gevoeligheidsanalyse. Deze kan je downloaden via de volgende wettransfer links:

<http://wct.dl.s240.phhu>
<http://wct.dl/X7NM1/fi/> (gevoeligheidsanalyse)

Graag ontvang ik een bevestiging van ontvangst.

Toelichting op de gevoeligheidsanalyse

Volgend op het overleg van vrijdag 19 jan, zijn een viertal scenario's opgezet t.b.v. een gevoeligheidsanalyse. In deze scenario's is achtereenvolgens een lichtere en een zwaardere vloot verondersteld, is verondersteld dat het verkeer naar verdere bestemmingen vliegt en is meer verkeer in de vroege ochtend verondersteld. Deze gevoeligheidsanalyses zijn uitgevoerd t.o.v. de basisscenario's bij 10k en 45k bewegingen. Het betreft de volgende scenario's en aanpassingen t.o.v. de basisscenario's,

| 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 B737 |
| 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) |

Zoals door mij vrijdag toegelicht gelden de grenswaarden in handhavingspunten o.b.v. het LHB als kader. De bovengenoemde ontwikkelingen kunnen zich dus alleen voordoen als deze ook mogelijk zijn binnen de grenswaarden. Als de resulterende geluidbelasting niet past binnen de grenswaarden is het scenario 'passend' gemaakt door het aantal bewegingen lineair naar te schalen tot een passend scenario. Net zo geldt omgekeerd, dat het aantal bewegingen hoger kan zijn als de ontwikkelingen er toe leiden dat er ruimte ontstaat t.o.v. de grenswaarden. Deze aanpak resulteert in de volgende passende volumes (afgerond op 500-tallen, Excel ook opgenomen in het gestuurde bestand).

| Nr (45k/10k) | Passend volume |
|--------------|----------------|
| 7a_scaled | 60.500 |
| 7b_scaled | 40.500 |
| 7c_scaled | 41.000 |
| 7d_scaled | 36.500 |

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.

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

Groet,

10.2.10.2.

10.2.e

To 47

10 2 e

Van: 10 2 (10 2 (To 20) <10 2 e 10 20 nl>
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 19:03
Aan: 10 2 e
CC: 10 2 e
Onderwerp: RE: Lelystad Airport | Presentatie en bestand dbvision
Bijlagen: traffic dbf

Hoi 10 2 e

Ik herken me er niet in dat deze profielen niet gekoppeld kunnen worden. In de Lden tool wordt na een berekening ook een "traffic dbf" aangemaakt. Daarin staat de bijdrage van iedere trafficregulatie aan de geluidbelasting in de gespecificeerde punten. Zou daar de waarde "0" staan, dan is dat een teken dat de regel niet bekend is. Bijgevoegd vind je het traffic bestand voor de berekening "4e 45k-B+ Correctie en actualisatie B+", volgens mij gelijk aan jouw nummering "B+ 7". Deze studie is julye vrijdag ook gestuurd. Alle regels die in jouw Excel staan, zijn gewoon doorgeleerd.

Over de naamgeving, geen goede suggestie eindelijk gezegd... Geef het bestje een naam en omschrijving en neem een bijlage op waarin je de bestandsnaam en datum van de bestanden opneemt. Is dat een idee?

Groet,

10 2 10 2

From: 10 2 e [mailto:10 2 e dbvision.nl]
Sent: Friday, January 26, 2018 4:59 PM
To: 10 2 (10 2 (To 20) <10 2 e 10 20 nl>
Cc: 10 2 e minienm.nl; 10 2 e minienm.nl; 10 2 e dbvision.nl>
Subject: Lelystad Airport | Presentatie en bestand dbvision

Hallo 10 2

Hierbij de twee documenten waar je om hebt gevraagd. In de Excel is het bestand bij jouw tweede punt.

Voor onze checks hebben wij twee type datasets gecontroleerd. 10 2 e heeft jouw daar deze week ook over gemiddeld. Voor onze rapportage wil ik dat duiden met een naam die ook voor julye navolgbaar is. Het gaat om de volgende set:

1. Dataset met bestanden als profstep, catder maar ook ' 180117 Overzicht berekeningen en traffics.xls' en 'Example_traffic.xls'.
2. Dataset dat de invoer is van de Lden tool. Daarin zitten ook bestanden als profstep en catder maar ook bestanden zoals 'traffic.dbf'.

Uit onze controle blijken beide gelijk (wat wij ook verwachten). Welke naam kunnen wij het best aan deze twee type datasets geven?

Met vriendelijke groet / Kind regards,

10 2 e

10 2 e

in g d b v i s i o n . n l

TO 49

10.2 e

Van: 10.2 e - DGB
Verzonden: dinsdag 30 januari 2018 16:19
Aan: 10.2 e (To70)
Onderwerp: RE: Lelystad Airport | Presentatie en bestand dVision

Check!

Van: 10.2 e (To70) [mailto:10.2 e to70.nl]
Verzonden: dinsdag 30 januari 2018 16:03
Aan: 10.2 e - DGB <10.2 e 10.2 e minienm.nl>
Onderwerp: FW: Lelystad Airport | Presentatie en bestand dVision

Ter info, dit punt is ook uit de wereld.

Groet,

10.2 e

10.2 e

From: 10.2 e [mailto:10.2 e dvision.nl]
Sent: Tuesday, January 30, 2018 2:02 PM
To: 10.2 e (To70) <10.2 e to70.nl>
Cc: 10.2 e <10.2 e dvision.nl>
Subject: RE: Lelystad Airport | Presentatie en bestand dVision

Hoi 10.2 e

Kan je mij uitleggen hoe de omrekening van de waarden in de kolom HH_05 uit jouw traffic tabel uit onderstaande mail naar dB's gedaan is?
Dank alvast!

Groeten,
10.2 e

Van: 10.2 e (To70) [mailto:10.2 e to70.nl]
Verzonden: vrijdag 26 januari 2018 19:03
Aan: 10.2 e <10.2 e dvision.nl>
CC: 10.2 e minienm.nl, 10.2 e <10.2 e dvision.nl>
Onderwerp: RE: Lelystad Airport | Presentatie en bestand dVision

Hoi 10.2 e

Ik herken me er niet in dat deze profielen niet gekoppeld kunnen worden. In de Lden tool wordt na een berekening ook een "traffic.dbf" aangemaakt. Daarin staat de bijdrage van iedere trafficregel aan de geluidbelasting in de gespecificeerde punten. Zou daar de waarde "0" staan, dan is dat een teken dat de regel niet berekend is. Bijgevoegd vind je het traffic bestand voor de berekening "de 45k-B+ Correctie en actualisatie B+"; volgens mij gelijk aan jouw nummering "B+ 7". Deze studie is jullie vrijdag ook gestuurd. Alle regels die in jouw Excel staan, zijn gewoon doorgerekend

Over de naamgeving, geen goede suggestie eerlijk gezegd. Geef het beestje een naam en omschrijving en neem een bijlage op waarin je de bestandsnaam en datum van de bestanden opneemt. Is dat een idee?

Groet

10.2 e

10.2 e
10.2 e

From: 10.2 e [mailto:10.2 e dvision.nl]
Sent: Friday, January 26, 2018 4:59 PM
To: 10.2 e (To70) <10.2 e to70.nl>
Cc: 10.2 e minienm.nl, 10.2 e <10.2 e dvision.nl>
Subject: Lelystad Airport | Presentatie en bestand dVision

Hallo 10.2 e

Hierbij de twee documenten waar je om hebt gevraagd. In de Excel is het bestand bij jouw tweede punt.

Voor onze checks hebben wij twee type datasets gecontroleerd. 10.2 e heeft jouw daar deze week ook over gemaild. Voor onze rapportage wil ik dat duiden met een naam die ook voor jullie navolgbaar is. Het gaat om de volgende set:

1. Dataset met bestanden als profstep, catdef maar ook '180117 Overzicht berekeningen en traffics.xls' en 'Example_traffic.xls'.
2. Dataset dat de invoer is van de Lden tool. Daarin zitten ook bestanden als profstep en catdef maar ook bestanden zoals 'traffic.dbf'.

Uit onze controle blijken beide gelijk (wat wij ook verwachten). Welke naam kunnen wij het best aan deze twee type datasets geven?

Met vriendelijke groet / Kind regards,

10.2 e

10.2 e

Voor informatie op de Ontvangst van als gemeenteraad en de gemeenteraad van de Lden tool. Aan het einde van de mail staat de afzender van de mail.

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

Hoi 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 e

10.2 e

TO 50

10.2 e

Van: 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: zondag 4 februari 2018 13:24
Aan: 10.2 e
CC: - DGB: 10.2.e 10.2.e 10.2.e
Onderwerp: RE: Openstaande vragen
Bijlagen: 180202 MER Actualisatie Lelystad.pdf

Hi 10.2 e

Zekerheidshalve de presentatie nog een keer bijgevoegd.

In de regeling burgerluchthavens staat beschreven wat je zoekt t.a.v. de handhaving, zie:

<http://wetten.overheid.nl/BWBR0026564/2017-05-11>

Meer specifiek dien je te kijken in paragraaf 4.2 van bijlage 1 deel I. Mocht er nog vragen resteren, hoor ik het graag.

Groet,

10.2.10.2.

From: 10.2. e [mailto:10.2.e dbvision.nl]
Sent: Sunday, February 4, 2018 12:44 PM
To: 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Cc: 10.2.e minienm.nl; 10.2.e 10.2 e <10.2 e airinfra.eu>; 10.2 e <10.2 e dbvision.nl>
Subject: RE: Openstaande vragen

Hallo 10.2.

Kan je nog de presentatie van afgelopen vrijdag sturen? Verder nog een vraag over de handhaving. Donderdag hebben wij gesproken over de handhaving. Dat dat een berekening is gebaseerd op de werkelijke X en Y positie van het vliegtuig en de daarbij horende vliegtuigcategorie. De overige gegevens (zoals profielen) zijn gelijk aan de nu uitgevoerde berekeningen voor 45k of 10k.

Vrijdag gaf je aan dat de X Y positie van het deel van de vlucht nabij de start/landing niet de werkelijke X Y positie is. Kan je dat nog preciezer duiden. Waar is de overgang tussen werkelijke en rekenkundige X en Y positie. 11.1

Mijn vraag is: Wordt de X Y positie bepaald door het vliegtuig (zoals radar of GPS in vliegtuig) of door een apparaat op de grond (zoals radar van luchtverkeersleiding). En wie geeft aan wie dan de info door? En als het geen meting is hoe wordt de positie dan wel bepaald?

Met vriendelijke groet / Kind regards,

10.2 e

Ter bescherming op de omgevingswet als overheidsinstantie, zie: <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026564/2017-05-11>

Van: 10.2.10.2 (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
Verzonden: vrijdag 2 februari 2018 18:14
Aan: 10.2 e <10.2.e dbvision.nl>;
CC: 10.2. e <10.2.e dbvision.nl>; 10.2 e <10.2.e outlook.com>
Onderwerp: RE: Openstaande vragen

Dank je 10.2.e Ik verwacht dit weekend op de alle/meeste vragen terug te kunnen komen.

Goed weekend.

Groet,

10.2.10.2

From: 10.2.e [mailto:10.2.e dbvision.nl]
Sent: Friday, February 2, 2018 3:51 PM
To: 10.2.e minienm.nl; 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>; 10.2 e <10.2 e airinfra.eu>
Cc: 10.2. e <10.2.e dbvision.nl>; 10.2.e <10.2.e outlook.com>
Subject: Openstaande vragen

Hallo allemaal,

Naar aanleiding van het overleg van vanochtend en de gemaakte afspraken voor het vervolg, stuur ik jullie hierbij een overzicht van de openstaande punten. Graag een spoedige reactie zodat we daar bij het opstellen van het rapport rekening mee kunnen houden.

Verder treffen jullie ook de presentatie van ons in de bijlage aan.

Groeten,
10.2 e

Openstaande vragen:

- Verklaring 10k
Wij komen op een lager aantal dan 10000 vliegbewegingen. 10.2 heeft aangegeven dat dit het gevolg is van het verschalen van de variant met 25.000 bewegingen en in een verslag is vastgelegd. Graag ontvangen wij het verslag
- Verklaring verschillen start/landing
wij komen op een verschillend aantal starts en landingen als je deze per categorie bekijkt. Graag ontvangen we daar een verklaring voor
- Onderliggende gegevens validatie Ldentool
Gisteren hebben we twee rapportages ontvangen over de validatie van de Ldentool. Ik heb deze nog niet volledig kunnen beoordelen maar een snelle screening van het laatste document, leert dat het op basis van de stukken niet mogelijk is om het eindoordeel van de validatie te toetsen. Graag ontvangen we alle onderliggende gegevens van de beide validaties (data, rekentool, overzicht controles e.d.).
- Updates Ldentool
10.2 e heeft aangegeven dat de updates van de Ldentool geen effect hebben op de geluidsberekeningen voor Lelystad Airport. Graag ontvangen we een overzicht van wat de updates inhouden en de motivatie dat deze geen effect hebben op de uitkomsten
- Verklaring trafic 10k en 45k
De samenstelling van de traffic bestanden van de 10k en 45k wijken af. 10.2 heeft aangegeven dat de business case van Lelystad Airport hieraan ten grondslag ligt. Graag ontvangen wij de business case

- Categorie 092 op circuit
Het zijn vooral kleinere vliegtuigen die circuit vliegen. Afwijkend daarin zijn vliegtuigen uit de categorie 92.
Graag ontvangen wij de motivatie daarvoor
- Gebruik van algemene data
Na afloop van de vorige bijeenkomst hebben we geleerd dat een deel van de data in de folder data aanwezig is. In deze directory staat een folder AppK_Le_v13.2. Bij het openen van de verschillende berekeningsvarianten constateren we dat steeds verwezen is naar de folder AppK_Le_v13. Waarom is niet van de data in folder AppK_Le_v13.3 gebruik gemaakt? Deze wekt de suggestie van recentere datum te zijn

Alvast dank voor een spoedige reactie.

Groeten,
10.2.e

1
1
1

Groet,

10 2

- 10 2 e

10 2 e

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

Verzonden: vrijdag 9 februari 2018 22:38

Aan: 10.2.e 10.2.e

CC: 10 2 e - DGB

Onderwerp: Antwoord op drie vragen

Bijlagen: Tables EHL E vliegprocedures 171206_dbvision.pdf; 7z GA 45k-B+ 0-100
doorklimmen.shp; 7z GA 45k-B+ 0-100 doorklimmen.shx; 7z GA 45k-B+ 0-100
doorklimmen.dbf

Bestu 10 2 e 10 2 e

Hierbij antwoord op enkele openstaande punten:

1. Tabellen vliegprocedures LVNL. Zie bijgevoegd document van LVNL/CLSK. Gelieve terughoudend te behandelen.
2. Afwijkende verdeling over het etmaal voor 10k vs 25k. Het klopt dat die verdeling verschilt! De verdeling zoals in tabel 1 van het MER is opgenomen, en ook door jullie in het rapport wordt genoemd, is de verdeling over het etmaal van al het verkeer. Voor 10k is de het groothandelsverkeer van 25k neergeschaald, maar zijn de andere aantallen gelijk gehouden aan de aantallen bij 25k. Dit resulteert er in dat de etmaalverdeling voor 10k en 25k logischerwijs verschillend is.
3. Groter studiegebied level vliegen. De contour heb ik toegevoegd "7z GA 45k-B+ 0-100 doorklimmen". Let wel, dit is een berekening incl. meteotoeslag, dus met op locaties 20% teveel verkeer.

Dan nog een paar opmerkingen bij jullie rapport:

- Allereerst chapeau, net rapport, uitgebreid maar toch duidelijk.
- In par 3.5.2 schrijven jullie "Gecontroleerd is of het aantal aankomsten en vertrekken per vliegtuigcategorie en per periode van de dag vrijwel identiek is." Daar worden vervolgens enkele tabellen aan gewijd en geconcludeerd dat er per type behoorlijke verschillen zijn. Ik snap deze analyse niet. Het is toch logisch dat een vliegtuig dat overdag binnenkomt, bijv. 18:30, kan vertrekken in de avond, dus na 19:00 uur. Het toestel heeft immers tijd nodig om 'lossen en laden'.
- Op p. 61 laten jullie het resultaat zien van een eigen berekening op verzoek van bewoners. Ik zou hier aangeven dat deze variant ook onderdeel uitmaakt van de gevoeligheidsanalyse die door To70 is uitgevoerd en dat de resultaten vergelijkbaar zijn. Zie ook de contour die ik had bijgevoegd voor punt 3.

Waren dit de vragen en zijn deze hiermee afdoende beantwoord?

Groet,

10.2.10.2.

10 2 e

7052

7050

10.2.e

Van: 10.2.e - DGB
Verzonden: zondag 11 februari 2018 11:35
Aan: 10.2.e (To70); 10.2.e
CC: 10.2.e - DGM
Onderwerp: RE: Antwoord op drie vragen

Ha 10.2.e

Bij voorkeur tekst in document aanpassen als jullie instemmen uiteraard met de uitleg van 10.2.e Laat maar even weten. Thx! Als oplevering rapport daardoor later maandag zou worden, is dat voor ons geen probleem, maar mogelijk voor jullie 10.2.e wel?

Groet 10.2.e

Van: 10.2.e (To70) <10.2.e@to70.nl>
Datum: zondag 11 feb. 2018 10:43 AM
Aan: 10.2.e <10.2.e@to70.nl>
Kopie: 10.2.e - DGB <10.2.e@to70.nl>
Onderwerp: RE: Antwoord op drie vragen

Hi 10.2.e

Begrijp ik dat er nog vragen zijn over de stijghoek? Dat zou jammer zijn, want erg ingewikkeld is het niet

Voor starts 23 geldt dat een minimale hoogte bereikt moet zijn van 500ft binnen 2.04nm van einde baan. Reken je dit en, dan komt dit exact overeen met een minimale klimgradient van 4%. Deze afstand van 2.04nm geldt vanaf einde baan. Ook dat is logisch, aangezien worst case het toestel pas einde baan loskomt. Kortom, door een minimale klimgradient van 4% op te leggen, borg je dat al het verkeer tijdig op minimaal 500ft hoogte vliegt. In de praktijk wordt dit altijd ruim gehaald. Een dergelijk voorschrift geldt vooral voor n-1 situaties: situaties waarbij een motor is uitgevallen. De max. belasting wordt dan zo bepaald dat ook in die situaties nog 4% gehaald wordt

Voor de vertaling naar het To70-document: die geeft de afstanden vanaf het startpunt. De 2.04nm wordt dus verhoogd met 2400 meter en resulteert in een afstand van 3.37nm. We hadden overigens de beperking net zo goed weg kunnen laten, want je zult zien dat alle toestellen ruim op tijd op 500ft hoogte zitten.

Verdere toelichting vereist?

Groot,

10.2.10.2

-----Original Message-----
From: 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e@to70.nl]
Sent: Sunday, February 11, 2018 10:04 AM
To: 10.2.e (To70) <10.2.e@to70.nl>
Cc: 10.2.e - DGB <10.2.e@to70.nl>
Subject: FW: Antwoord op drie vragen

Van: 10.2.e <10.2.e@to70.nl>
Datum: zondag 11 feb. 2018 9:16 AM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e@to70.nl>
Onderwerp: Re: Antwoord op drie vragen

Hoi 10.2.e

Helder standpunt.
Ik heb vandaag onvoldoende tijd beschikbaar om de uitleg van 10.2 ten aanzien van de uitleg over verschillen in afgelegde weg. Daarom stel ik voor de tekst over stijghoeken te handhaven. Kan je daarmee instemmen?

Groeten,
10.2

Van: 10.2.e - DGB <10.2.e@to70.nl>
Verzonden: zondag 11 februari 2018 07:42
Aan: 10.2.e
Onderwerp: RE: Antwoord op drie vragen

Hoi 10.2.e
LVNL heeft het document nog niet vrijgegeven. Dat verzoek staat nog steeds uit, maar het leek ons wel goed dat jullie vast de check konden maken. Dus graag nog even terughoudend nu

Gn 10.2.e

Van: 10.2.e <10.2.e@to70.nl>
Datum: zaterdag 10 feb. 2018 10:45 PM
Aan: 10.2.e - DGB <10.2.e@to70.nl>
Onderwerp: FW: Antwoord op drie vragen

Hoi 10.2.e

Wij hebben conform afspraak steeds alle gegevens met de bewonersdelegatie gedeeld. De mail van 10.2 roept de vraag op of dat ten aanzien van de vliegprocedures van LVNL niet de bedoeling is. Ik neem aan dat dat wel kan en hoor het anders graag

Groeten,
10.2

Van: 10.2.e (To70) [mailto:10.2.e@to70.nl]
Verzonden: vrijdag 9 februari 2018 22:38
Aan: 10.2.e <10.2.e@to70.nl>
CC: 10.2.e - minien.nl
Onderwerp: Antwoord op drie vragen

Beste 10.2.e 10.2.

Hierbij antwoord op enkele openstaande punten:

1. Tabellen vliegprocedures LVNL. Zie bijgevoegd document van LVNL/CLSK. Gelieve terughoudend te behandelen.
2. Afwijkende verdeling over het aantal voor 10k vs 25k. Het klopt dat die verdeling verschilt. De verdeling zoals in tabel 1 van het MER is opgenomen, en ook door jullie in het rapport wordt genoemd. is de verdeling over het aantal van al het verkeer. Voor 10k is de verdeling van de groothandelsverkeer van 25k neergeschaald, maar zijn de andere aantallen gelijk gehouden aan de aantallen bij 25k. Dit resulteert er in dat de eenmaalverdeling voor 10k en 25k logischwijjs verschillend is.
3. Groter studiegebied level vliegen. De contour heb ik toegevoegd "7z GA 45k-B+ 0-100 doorklimmen". Let wel, dit is een berekening incl. meteorologische, dus niet op locaties 20% teveel verkeer.

Dan nog een paar opmerkingen bij jullie rapport:

- Allereerst clapeau, net rapport, uitgebreid maar toch duidelijk.
- In par 3.2 schrijven jullie "Gecontroleerd is of het aantal aankomsten en vertrekken per vliegtuigcategorie en per periode van de dag vrijwel identiek is." Daar worden vervolgens enkele tabellen aan gewijd en geconcludeerd dat er per type behoorlijke verschillen zijn. Ik snap deze analyse niet. Het is toch logisch dat een vliegtuig dat overdag binnenkomt, bijv. 18:30, kan vertrekken in de avond, dus na 19:00 uur. Het toestel heeft immers tijd nodig om 'lossen en laden'.
- Op p. 61 laten jullie het resultaat zien van een eigen berekening op verzoek van bewoners. Ik zou hier aangeven dat deze variant ook onderdeel uitmaakt van de gevoeligheidsanalyse die door To70 is uitgevoerd en dat de resultaten vergelijkbaar zijn.

Zie ook de contour die ik had bijgevoegd voor punt 3

Waren dit de vragen en zijn deze hiernee afdoende beantwoord?

Groet,

10.2 (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.

7057

| | | |
|----------|--|-------------------|
| H4, 5, 6 | Check teksten Ede/Wezep in H4, 5 en 6. Dus ook tekst met beschrijving effecten. | Actie 10.2.e 10.2 |
| H5/6 | Vliegen op 5.000ft voor naderingen beschrijven | Actie 10.2 |
| H5 | Tekst bij effect op geluidbelasting in hh-punten aanscherpen | Actie 10.2 |
| H5/6 | Aanscherpen bevindingen -> in bulletlijst opnemen? | Actie 10.2 |
| H7 | TRG fout benoemen | Actie 10.2.e |
| H7 | Doorrekenen EV (en ook emissies?) voor lichtere en zwaardere passende scenario's uit geluid t.b.v. meer duiding gevoeligheid | Actie 10.2.e |
| H7 | Duidelijker splitsen effect emissies en luchtkwaliteit | Actie 10.2 |
| H7 | Afzonderlijk bezien effect nieuw model en nieuwe invoer voor depositie | Actie 10.2.e |

@10 2 e 10 2 e specifieke aandacht voor gevoeligheidsberekeningen EV en emissies. Lukt dat?

Groet,

10.2.10.2.

10.2.e

10.2.e

Van: 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: donderdag 15 februari 2018 21:30
Aan: 10.2.e 10.2.e 10.2.e
10.2.e (To70)
Onderwerp: RE: Overzicht acties MER
Bijlagen: SlotsDetailed_lichter.dbf; SlotsDetailed_zwaardr.dbf

- DGB, 10.2.e
- DGB, 10.2.e

Sure, beide bijgevoegd.

Groet,

10.2 10.2

From: 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV) [mailto:10.2.e airinfra.eu]
Sent: Thursday, February 15, 2018 9:17 PM
To: 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>; 10.2.e minienm.nl; 10.2.e minienm.nl; 10.2.e
(To70) <10.2.e to70.nl>
Subject: RE: Overzicht acties MER

Gaat krap worden om gevoeligheid ook voor EV / Emissies te doen. Wil wel een poging wagen. Heb dan in ieder geval de passende scenario's van Ldentool nodig. Kunnen die voor de zekerheid nog gestuurd worden?

Grt,
10.2.e

Van: 10.2.10.2. (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
Verzonden: donderdag 15 februari 2018 21:09
Aan: 10.2.e 10.2.e (Adecs Airinfra BV) <10.2.e airinfra.eu>; 10.2.e minienm.nl; 10.2.e (To70) <10.2.e to70.nl>
Onderwerp: Overzicht acties MER

Allen,

Hierbij de acties uit het overleg van vandaag.

| Waar | Wat | Actiehouder |
|---------|--|-------------------|
| All | Alle wijzigingen in actualisatie doc accepteren. | Actie 10 2 |
| Bijlage | Volgde bijlagen wijzigen. | Actie 10.2 |
| All | Alle verwijzingen nalopen | Actie 10.2 |
| H1/2 | Zin over opening LA uitgesteld | Actie 10 2 e |
| H2 | Tekst einde Alderstafel | Actie 10 2 e 10 2 |
| H3 | Aangeven dat hoogverloop niet op schaal is | Gereed |
| H3 | Intekenen luchthaven op de kaartjes | Actie 10 2. |
| H3 | 80/20 figuur aanpassen: routes groot IFR verkeer beide banen | Actie 10 2 |
| H3 | Intekenen, met oude en nieuwe percentages | |
| H3 | Verwijzen naar bijlage | Actie 10.2 |
| H5 | Wachtgebied benoemen + check op overige aannames | Actie 10 2 |
| H5 | Bezien om studiegebied te benoemen | Actie 10.2 |
| H6 | VVR benoemen | Actie 10 2 |

70 60

Van: 10 2 e
Aan: 10 2 e 10 2 ~~- DGB~~; 10 2 e 10 2, e ~~- DGB~~
Onderwerp: FW: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek
Datum: vrijdag 23 februari 2018 10:55:32

Per vraag nog even een reactie gegeven, zie hieronder in rood.

1. Kan worden toegelicht hoe het vernieuwde voornemen is opgebouwd (vloot, hoogteprofielen, routes, verdeling over routes, dag/nacht-verdeling, ...)?
 - Voorgenomen activiteit is qua vliegprocedures uitgewerkt/verbeterd. Daarnaast zijn de ontworpen aansluitroutes toegepast. Deze hebben echter geen effect op de wettelijke contouren / handhavingspunten.
 - Invoersets voor verkeer zijn niet gewijzigd. Deze zijn herbevestigd door Lelystad Airport, zie bijlage 2 bij het rapport.
2. Kan een overzicht worden gegeven van alle wijzigingen die t.o.v. het MER 2014 zijn doorgevoerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen
 - Algemene reactie: zie hoofdstuk 3 van het rapport.
 - a. correcties van fouten uit het MER 2014, zoals wijzigingen in profielen;
 - Correcties voor naderingsprofielen t.a.v. stuwkracht en hoogte
 - b. aanpassingen die het gevolg zijn van wijzigingen in het voornemen, zoals wijzigingen in doorgerekende routes (ligging, hoogte, ...);
 - Verbeteringen vliegprocedures B+ (Biddinghuizen, 5000ft voor tijdelijke situatie) + VFR routes
 - Wijziging afhandeling aankomend verkeer
 - Ontwerp aansluitroutes
 - c. wijzigingen die niet in a of b zijn onder te brengen zoals evt. wijzigingen/verder detailleren van de vlootsamenstelling?
 - Gebruik actuele gegevens B737's
 - Actueel woningbestand
 - Overige: wijzigingen rekenvoorschriften etc.
3. Is in het onderzoek ook een onderscheid gemaakt tussen: 1) in beeld brengen van de gevolgen van de rekenfouten en 2) in beeld brengen van de gevolgen van wijzigen van routes?
 - Ja, zie bijlage 12.
4. Kan worden aangegeven hoe de gebruikte profielen/routes tot stand zijn gekomen (selectieprocedure en criteria (bijv. milieuargumenten))? Hoe is met de informatie uit de internetconsultatie omgegaan?
5. Waarom zijn de Piekniveaus van een passage niet in het rapport opgenomen, terwijl dit wel in de factsheets zijn gepresenteerd.
 - Opgenomen in bijlage 14. Tevens voornaamste resultaten ook opgenomen in H5 en H6.
6. Op welke wijze is de plausibiliteit van de toegepaste geluidswaarden aangetoond?
 - Zie validatierapport van de geluid en prestatiegegevens in bijlage: geluidswaarden zijn overeenkomstig ANP database.
7. Hoe verhouden de in dit onderzoek toegepaste geluids- en prestatiegegevens van de verschillende typen zich met de ANP data base van Eurocontrol?
 - Geluidgegevens zijn overeenkomstig. Prestatiegegevens zijn afgeleid o.b.v. de gegevens uit de ANP database. O.b.v. die gegevens kan je middels rekenvoorschriften uit doc 29 een profiel afleiden met bijv. levelsegmenten. Afleiding is relatief eenvoudig.
8. In hoeverre is de lage stuwkracht tijdens het level vliegen te verklaren met vliegtechnische parameter

- Wat vind je laag? Take-off (=maximaal) vermogen wordt maar kortdurig toegepast. Een normale klim is met ca 80 - 85% van het vermogen. Een vliegtuig is zo ontworpen dat het ook met 1 motor uit nog kan klimmen met de vereiste minimale klimprestaties. Dus met 40% van het totaalvermogen (1 motor) kan je nog klimmen. Bij level vliegen hoort vanzelfsprekend een lager vermogen. Dus stuwkracht is zeker lager dan 40% voor de level delen.
9. Hoe is omgegaan met de onzekerheden in de structuur van een heringedeeld luchtruim en in het tijdstip waarop die herindeling een feit is?
- Gevoeligheidsanalyse: 100% niet doorklimmen... Qua ligging van de aansluitroutes is niet gevarieerd, maar duidelijk moge zijn dat een andere ligging geen effect heeft op de wettelijke contouren.
10. Is gecontroleerd of eventueel wijzigingen in de beschrijving van de omgeving moesten worden doorgevoerd? Te denken valt aan wijzigingen in te beschouwen geprojecteerde kwetsbare bestemmingen door plannen die sinds 2014 zijn vastgesteld.
- Geen nieuwe plannen bekend. Zou aanvullend bekeken geïnventariseerd kunnen worden.
11. Kan worden aangegeven wat de invloed is van de (belangrijkste) wijzigingen t.o.v. 2014 op de berekende geluidhinder? Welke factoren veroorzaken de grootste wijzigingen?

Zie bijlage 12. Vooral de verbeteringen in de vliegprocedures.

12. Kan aangegeven worden welke hoofdstukken uit het MER-2014 ongewijzigd konden worden overgenomen en waarom?

Beschrijving voorgenomen activiteit, routes, scenario's. Effecten zijn allemaal geactualiseerd.

13. Wanneer worden de ontwerpbesluiten afgerond?

14. Kan worden aangegeven hoe de verdere procedure zal verlopen?

Groet,

10 2 e

To70 | 10 2 e

Mob: 10 2 e

From: 10 2 e 10 2 - DGMI (mailto:10 2 e@minienm.nl)
Sent: Friday, February 23, 2018 8:40 AM
To: 10 2 e minienm.nl; 10 2 e <10 2 e@to70.nl>
Cc: 10 2 e minienm.nl
Subject: FW: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek

Hallo 10 2 e en 10 2 (en 10 2 e

Zie hier vragen van de cie. mer voor vanmiddag. Ik weet niet hoe het staat met voorbereiden van een presentatie, maar als dit (voor een deel) nog meegenomen kan worden zou dat mooi zijn natuurlijk.

Groet,
10 2

Van: 10 2 e [mailto:10 2 e @ia.nl]

Verzonden: vrijdag 23 februari 2018 08:19

Aan: 10 2 e 10.2.e - DGB <10 2 e @minienm.nl>; 10 2 e 10 2 - DGMI
<10 2 @minienm.nl>

CC: 10 2 e <10.2.e @ia.nl>

Onderwerp: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek

Dag 10.2 en 10 2 e

Ik hoop dat jullie er niet van uitgaan dat de werkgroep het materiaal vandaag al heeft doorgenomen.

Volgens mij 11 1

Het gaat dus om informatie die is gebruikt en niet om informatie die is gegenereerd.

Ik ga ervan uit dat jullie het ook zo zullen aanpakken, maar heb toch maar een aantal vragen op een rijtje gezegd die m.i. wellicht aan de orde zullen komen.

1. Kan worden toegelicht hoe het vernieuwde voornemen is opgebouwd (vloot, hoogteprofielen, routes, verdeling over routes, dag/nacht-verdeling, ...)?
2. Kan een overzicht worden gegeven van alle wijzigingen die t.o.v. het MER 2014 zijn doorgevoerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen
 - a. correcties van fouten uit het MER 2014, zoals wijzigingen in profielen;
 - b. aanpassingen die het gevolg zijn van wijzigingen in het voornemen, zoals wijzigingen in doorgerekende routes (ligging, hoogte, ...);
 - c. wijzigingen die niet in a of b zijn onder te brengen zoals evt. wijzigingen/verder detailleren van de vlootsamenstelling?
3. Is in het onderzoek ook een onderscheid gemaakt tussen: 1) in beeld brengen van de gevolgen van de rekenfouten en 2) in beeld brengen van de gevolgen van wijzigen van routes?
4. Kan worden aangegeven hoe de gebruikte profielen/routes tot stand zijn gekomen (selectieprocedure en criteria (bijv. milieuargumenten))? Hoe is met de informatie uit de internetconsultatie omgegaan?
5. Waarom zijn de Piekniveaus van een passage niet in het rapport opgenomen, terwijl dit wel in de factsheets zijn gepresenteerd.
6. Op welke wijze is de plausibiliteit van de toegepaste geluidswaarden aangetoond?
7. Hoe verhouden de in dit onderzoek toegepaste geluids- en prestatiegegevens van de verschillende typen zich met de ANP data base van Eurocontrol?
8. In hoeverre is de lage stuwkracht tijdens het level vliegen te verklaren met vliegtechnische parameters
9. Hoe is omgegaan met de onzekerheden in de structuur van een heringedeeld luchtruim en in het tijdstip waarop die herindelings een feit is?
10. Is gecontroleerd of eventueel wijzigingen in de beschrijving van de omgeving moesten worden doorgevoerd? Te denken valt aan wijzigingen in te beschouwen geprojecteerde

kwetsbare bestemmingen door plannen die sinds 2014 zijn vastgesteld.

11. Kan worden aangegeven wat de invloed is van de (belangrijkste) wijzigingen t.o.v. 2014 op de berekende geluidhinder? Welke factoren veroorzaken de grootste wijzigingen?
12. Kan aangegeven worden welke hoofdstukken uit het MER-2014 ongewijzigd konden worden overgenomen en waarom?
13. Wanneer worden de ontwerpbesluiten afgerond?
14. Kan worden aangegeven hoe de verdere procedure zal verlopen?

Met vriendelijke groet,

10 2 e

10 2 e

Commissie voor de m.e.r.

10 2 e

E-mail: 10 2 e cia.nl

Website: www.commissiemer.nl

Telefoon: 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.

70 67

10.2 e

Van: 10.2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: donderdag 8 maart 2018 12:05
Aan: 10.2 e 10.2.e - DGB
CC: 10.2 e 10.2 10.2.e 10.2 - DGMI; 10.2 e - DGB
Onderwerp: RE: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek met NLR
Bijlagen: 3260_incl_NLR_reactie_concept_kv.docx

Allen,

Zie bijgevoegd incl. mijn aanvullingen.

Groet,

10.2.e10.2

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

From: 10.2 e [mailto:10.2.e nlr.nl]
Sent: Thursday, March 8, 2018 10:31 AM
To: 10.2.e10.2 (To70) <10.2.e to70.nl>; 10.2 e minienm.nl
Cc: 10.2 e 10.2 <10.2.10.2 e nlr.nl>; 10.2.e 10.2 - DGMI <10.2 e minienm.nl>;
10.2.e minienm.nl
Subject: RE: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek met NLR

Heren,

Hierbij alvast in concept onze antwoorden op de lijst met vragen.

Mvg,
10.2.e

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

From: 10.2.e10.2 (To70) [mailto:10.2 e to70.nl]
Sent: woensdag 7 maart 2018 11:17
To: 10.2 e 10.2.e minienm.nl
Cc: 10.2 e 10.2 10.2 e 10.2 - DGMI; 10.2 e minienm.nl
Subject: RE: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek met NLR

Ja, correct!

Groet,

10.2.e10.2

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

From: 10.2.e [mailto:10.2.e nlr.nl]
Sent: Tuesday, March 6, 2018 7:49 AM
To: 10.2.e10.2 (To70) <10.2.e to70.nl>; 10.2 e minienm.nl
Cc: 10.2 e 10.2 <10.2.10.2 e nlr.nl>; 10.2 e 10.2 - DGMI <10.2 e minienm.nl>;
10.2.e minienm.nl
Subject: RE: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek met NLR

Hoi 10.2

Verdeling lijkt me goed, we gaan het verder uitwerken.

Uitgangspunt is de nieuwste set profielen (dwz. routeafhankelijk, 10k/10k+ onderscheid, 737-700 en 737-800), right?

Groet,
10.2.e

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

From: 10.2.e10.2. (To70) [mailto:10.2.e to70.nl]
Sent: maandag 5 maart 2018 22:03
To: 10.2.e
Cc: 10.2.e 10.2 10.2.e 10.2 - DGM1; 10.2 e minienm.nl
Subject: RE: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek met NLR

Hi 10.2 e

Een voorstel voor de verdeling van de vragen. Antwoorden zijn nog nader uit te werken.

Groet,

10.2 e10.2

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

From: 10.2 e [mailto:10.2 e nlr.nl]
Sent: Friday, March 2, 2018 3:10 PM
To: 10.2 e minienm.nl; 10.2.e10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Cc: 10.2.e 10. <10.2.10.2.e nlr.nl>; 10.2.e 10.2. - DGM1 <10.2. ; minienm.nl>;
10.2 e minienm.nl
Subject: RE: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek met NLR

Hallo 10.2.e

Ja, ik ben beschikbaar volgende week vrijdag. Graag hoor ik nog de exacte locatie. Een afstemmingsoverleg om de vragen te verdelen lijkt me een goed idee. Maandag is voor mij mogelijk, welke tijd?

Mvg,
10.2.e

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

From: 10.2.e - DGB [mailto:10.2 e10.2 e minienm.nl]
Sent: vrijdag 2 maart 2018 13:43
To: 10.2.e10.2 (To70); 10.2 e
Cc: 10.2.e 10.2 10.2.e 10.2 - DGM1; 10.2 e - DGB
Subject: FW: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek met NLR
Importance: Low

Dag 10.2 10.2 e

Zie vragenlijst Commissie MER tbv werkgroepvergadering 9 maart as. 13.00 uur te Utrecht. Ik hoor graag of jullie beide bij deze vergadering aanwezig kunnen zijn?

Verder stel ik voor om over de voorbereiding van deze bijeenkomst maandag as nadere afspraken te maken: wie neemt welke vragen voor zijn rekening.

Voor een laatste afstemming van de beantwoording lijkt het mij goed om hiervoor een uur voorafgaand aan de werkgroepvergadering bijeen te komen bij de Commissie MER.

m.vr.gr.
10.2

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

Van: 10.2 e [mailto:10.2 e @eia.nl]
Verzonden: vrijdag 2 maart 2018 11:07
Aan: 10.2 e 10.2 - DGM1 <10.2. ; minienm.nl>
Cc: 10.2. ; <10.2.e @eia.nl>; 10.2 e - DGB <10.2.e10.2 e minienm.nl>
Onderwerp: RE: 3260 - Lelystad airport: vragen voor gesprek met NLR

Urgentie: Laag

Dag 10.2

In bijlage bij dit mailtje vind je de vragen die zijn toegezegd voor het overleg met NLR op vrijdag 9 maart. Het lijstje is niet anders dan een gereedgemaakte bundeling van de vragen van de verschillende werkgroepen. Inhoudelijk zullen een aantal van de vragen dus met elkaar overlappen. De lijst overziet NLR wellicht niet de gehele partij voor het beantwoorden van alle vragen. Mogelijk is voor enkele ervan overleg met To70 nodig. Mogelijk kan NLR het antwoord namens To70 rapporteren of kan To70 ook aanwezig zijn op 9 maart. Mochten er vragen zijn die toelichting vragen om ze te kunnen beantwoorden, dan hoor ik dat graag.

Omdat vrijdag aanstaande het overleg rond het middaguur start, voorzien wij broodjes. Daarom hoor ik graag wie/hoeveel personen wij mogen verwachten.

Met vriendelijke groet,
10.2. ' Werkgroepsecretaris

Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL : malto10.2 e @eia.nl Telefoon 10.2 e Website :
http://www.commissiemer.nl

Dat staat gepland op vrijdag 9 maart vanaf 13u. Zouden jullie kunnen nagaan wat mogelijk is en wie we dan eventueel mogen verwachten?

Verder geeft de werkgroep aan meer (doorloop)tijd nodig te hebben voor het doornemen van wat nu voorligt. Is het betaikbaar als we zoeken naar een (mogelijk) nieuwe datum voor een eindgesprek bijv. in de week van 23 april? Na ons volgende overleg kan ik naar verwachting aangeven of we dit ook echt nodig hebben.

Ik neem over beide vragen maandag contact op met 10.2

Met vriendelijke groet,
10.2. ' Werkgroepsecretaris

Commissie voor de m.e.r.

Secretariaat NL : malto:10.2 e @eia.nl Telefoon : 10.2 e
E-mail : http://www.commissiemer.nl Website

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 voortvloeit uit het gebruik van elektronisch verzonden 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.

3260 – Actualisatie MER Lelystad Airport

Vragen van de werkgroep van de Commissie aan NLR (en To70)

- Op basis van welke uitgangspunten en met welke methoden zijn de prestatieprofielen voor Lelystad ontwikkeld, met name de nieuwere voor 737/738 en airbus 320 typen, maar ook de oudere zoals de 069 en 469?

Alle profielen zijn afgeleid op basis van de uitgangspunten voor hoogteverloop zoals vastgelegd in "Opbouw profielen vliegprocedures Lelystad¹". Het hoogteverloop is hierin afhankelijk gesteld van de vliegroutes met gespecificeerde hoogte restricties. Het document specificeert ook snelheidsrestricties. Deze restricties zijn opgenomen in het gemodelleerde snelheidsverloop, waarbij aanvullend het uitgangspunt is dat vliegers niet onnodig langzaam zullen vliegen. Bij een gegeven hoogte- en snelheidsverloop volgt ten slotte de stuwkracht uit het krachterevenwicht op het vliegtuig.

De profielen zijn gemodelleerd en doorerekend in Integrated Noise Model (INM) en vervolgens omgezet naar profielen voor het Nederlands Rekenmodel (NRM). Voor de moderne types is deze omzetting één-op-één, omdat voor deze vliegtuigtypen de bestaande gegevens binnen het NRM ook op INM gebaseerd zijn. Alleen voor de Boeing 737-300/400 wijkt het proces af. De reden hiervoor is dat de bestaande gegevens binnen het NRM voor deze categorieën (069/469) zijn gebaseerd op gegevens van Boeing. De geluidstabel is opgesteld op basis van motortoerental (N1) in plaats van netto gecorrigeerde stuwkracht zoals INM bepaalt. Specifiek voor deze twee categorieën wordt daarom een hybride aanpak gebruikt, waarbij het resultaat uit INM wordt gecombineerd met de originele gegevens van Boeing om het uiteindelijke profiel te krijgen. Op dit proces vindt een extra controle plaats, zoals verderop besproken.

- Hoe verhoudt de lage stuwkracht van 40 kN tijdens level vliegen van de 738 in het prestatieprofiel zich tot Boeing-data die aangeven dat bij level vliegen met ca 60% van de nominale engine speed moet worden gevlogen?

De relatie tussen motortoerentallen en stuwkracht is niet-lineair. Bij 60% N1 wordt dus niet 60% van de maximaal beschikbare stuwkracht geleverd, maar veel minder. Bij horizontaal vliegen op relatief lage hoogte en zonder versnelling geldt voor de meeste (2-motorige) toestellen dat ongeveer 20% van de maximale stuwkracht benodigd is.

- Hoe verhouden deze profielen zich met die uit de ANP database voor deze typen?

De profielen in de ANP database zijn generiek en niet toepasbaar op Lelystad, omdat er geen rekening wordt gehouden met de hoogte- en snelheidsrestricties die gelden voor Lelystad. In zoverre zijn ze slecht vergelijkbaar. Wel geldt dat het eerste deel van de start (tot aan het bereiken van de eerste hoogte- of snelheidsrestrictie) en de eindnadering zeer goed vergelijkbaar zijn.

- Hoe is de variatie die in werkelijkheid optreedt, teruggebracht tot een enkel standaard profiel? (Onderzoek voor Schiphol heeft laten zien dat er wel 25 verschillende naderingsprofielen kunnen worden gedefinieerd).

Zowel voor startend als landend verkeer gelden voor Lelystad vaste routes met vaste klimpunten voor starts tot 6.000ft en vaste punten waar op een hoogte van 1.700ft / 2.000ft / 3.000 ft of 5.000 ft

¹ 10.2.e , Opbouw profielen vliegprocedures Lelystad - Invoer t.b.v. Actualisatie MER Lelystad, To70, januari 2018.

wordt gevlogen. Zonder ingrijpen LVK zijn de routes daarmee vast en zal op vaste punten worden geklommen / gedaald. De snelheid waarmee een toestel klimt of daalt is vliegtuigtype specifiek, maar voor een vliegtuigtype geldt geen verdere spreiding. De situatie voor naderingen is wat dat betreft vergelijkbaar met de nachtnaderingen op Schiphol en daarmee heel anders dan de vector-naderingen.

- Hoe is de variatie in uitvoeringen binnen een bepaald vliegtuigtype teruggebracht tot een enkele set appendices?

Per procedure (en eventueel per startgewicht) is per vliegtuigtype maar één profiel beschikbaar. Dit profiel wordt verondersteld een gemiddeld of nominaal profiel te zijn, representatief voor een jaargemiddelde geluidsbelasting. Dit is een gebruikelijke aanname, die ook op de andere luchthavens in binnen- en buitenland wordt toegepast.

- Hoe is de spreiding in grondpaden gemodelleerd?

Zie beschrijving in bijlage 8. Ook hier geldt zonder ingrijpen VKL dat de routes vast en er weinig spreiding verwacht wordt a.g.v. verschillen in vliegtuigprestaties. En ook hier geldt dat het vectorpatroon wat op Schiphol zichtbaar is voor naderingen niet zal optreden bij gebruik van de vaste routes. Aantal en aard (waar en welke vliegpaden worden dan gevlogen) van afwijkingen a.g.v. VKL instructies zijn op voorhand niet aan te geven. Wel is de inschatting dat dit niet tot uitstulpingen van de contouren zal leiden, maar eerder tot kortere contouren dan nu gemodelleerd.

- In welke mate worden de contouren anders als de vloot alleen bestaat uit de 737 Max of A320 NEO?

Beide types zijn stiller dan de huidige 737 en A320's. Afgaande op certificatiewaarden zal de geluidsbelasting enkele dB's lager zijn, waarbij het effect voor starts wat groter (ca. 3 tot 4 dB) is dan voor landingen (ca 2 dB).

- Met welke flapstanden is gemodelleerd? En als er met uitgeschoven flaps is gerekend, is het mogelijk om de level-stukken zonder flaps te vliegen?

Voor alle vliegtuigtypes geldt dat op verschillende delen van het profiel verschillende klepstanden worden toegepast. Voor starts wordt begonnen met een normale klepstand voor starts en worden tijdens het accelereren naar 220 en/of 250 knopen de kleppen bij voorgeschreven snelheden ingetrokken. Voor naderingen wordt begonnen zonder kleppen en worden naarmate de snelheid terugloopt steeds meer kleppen bijgezet tot uiteindelijk de landingsconfiguratie (met 'full flaps') wordt bereikt. Deze modellering volgt de gegevens uit de ANP database.

Op het moment dat de snelheid voldoende hoog is, worden de horizontale delen zonder kleppen gemodelleerd. Over het algemeen is dit mogelijk vanaf ongeveer 210 knopen, maar dit varieert per vliegtuigtype en het vliegtuiggewicht.

- Hoe reëel is de modellering waarin alle toestellen op het zelfde punt klimmen van FL60 naar FL90? En welk effect heeft een realistischere verdeling op de grondcontouren?

Dat is niet realistisch te verwachten, zie ook de opmerkingen in het MER daarover, paragraaf 5.6.2. De verwachting is dat het 'Lden eiland' van 40+ dB weg valt bij 10k bewegingen, a.g.v. meer spreiding in het gebied waar geklommen wordt.

- Hoe verhouden de berekende gegevens zich naar verwachting tot gemeten waarden (nauwkeurigheid van de berekeningen)?

In het verleden zijn er verschillende onderzoeken gedaan naar de verschillen tussen meten en rekenen. In hoeverre deze onderzoeken representatief zullen zijn voor de situatie op Lelystad is echter op dit moment niet te zeggen.

- Kan meer inzicht worden gegeven in de berekende LA max-niveaus op de grond recht onder het vliegp pad, gedurende relevante maatgevende delen van de vluchten tijdens start, landing, level vliegen (waar dan ook naartoe) en het doorklimmen, zowel voor de tijdelijke situatie als voor de eindsituatie?

Zie ook grafiek in par. 5.6.2 voor starts. Voor landingen nog te maken.

- Kan LA max worden beschreven in relatie tot vlieghoogte, motorvermogen, snelheid, etc.? Zijn er verklarende overdrachtsberekeningen van het geluid beschikbaar (naast het geluidvermogen van het vliegtuig dus ook de verwachte geometrische uitbreiding, de luchtdemping, de bodemeffecten etc.), zodat de Commissie voor een beperkt aantal belangrijke punten bij de start, landing, level vliegen (waar dan ook naartoe) en het doorklimmen, van emissie tot immissie de LA max kan volgen?

De geluidstabellen, afkomstig van Boeing (737-300/400) en ANP (overige types), beschrijven het LA max immissieniveau als functie van de afstand tussen bron en een ontvanger op de grond. In deze tabellen is de geometrische uitbreiding en de luchtdemping al verwerkt².

Op basis van de hoogtes en stuwkrachtniveaus in de profielen zijn uit de geluidstabellen de bijbehorende LA max-niveaus recht onder het vliegp pad eenvoudig te bepalen, omdat hier geen rekening hoeft worden gehouden met (additionele) bodemeffecten. Voor locaties aan weerszijden van het vliegp pad moet wel rekening worden gehouden met de laterale geluidsverzwakking uit het rekenvoorschrift³. Ook deze niveaus zijn echter nog wel met de hand na te rekenen.

- Welke factoren spelen bij de nauwkeurigheid van de prognoses een belangrijke rol zoals meteorologie, invloed van de piloten (vlieggedrag) etc.?

De volgende factoren zijn het meest prominent:

- Meteorologie, van invloed op het baan- en routegebruik (in termen van aantal bewegingen per baan/route). Is verdisconteerd middels de meteorotoeslag;
- Vlootsamenstelling, in termen van tijdstippen (etmaalwaegfactor), vliegtuigtypes (hoeveelheid geluid) en bestemmingen (voor de verdeling van het verkeer over routes en startgewicht bij vertrek). Deze elementen zijn ondergebracht in de gevoeligheidsanalyse.
- Vliegpaden: mate en aard van afwijkingen van vliegroutes o.b.v. instructies VKL. Zie eerder.

- Kan de wijze waarop NLR de routes, vliegprofielen/stuwkrachtgegevens, hoogtes en geluidsniveaus heeft laten toetsen worden toegelicht (interne kwaliteitscontrole)? Waar wordt wel en waar wordt niet naar gekeken, bijv. ligging en vliegbaarheid van routes?

² EUROCONTROL voert als beheerder van de ANP data een validatieproces uit op de geluidstabellen die door de fabrikanten worden aangeleverd, zie bijvoorbeeld: https://circabc.europa.eu/webdav/CircaBC/env/noisedir/Library/Public/cnossos-eu/workshop_aircraft_19-20/presentations/LCavadini_ANP_V%26V_JRC-Workshop%2019-20%20January%202010.pdf

³ <http://wetten.overheid.nl/BWBR0026564/2017-05-11>

Voor alle profielen is gecontroleerd of het resultaat het verwachte hoogteverloop, snelheidsverloop en het stuwkrachtsverloop heeft. Hiervoor zijn alle restricties die gelden ingetekend bij de profielen. De controles worden uitgevoerd door een ander persoon dan diegene die het betreffende profiel heeft opgesteld.

Naar aanleiding van vragen over het stuwkrachtniveau bij horizontale vlucht is gekeken of deze (door INM bepaalde) stuwkrachtniveaus realistisch zijn. Op basis van eenvoudige vuistregels uit de vliegmechanica bleek inderdaad dat de berekende stuwkrachtniveaus conform verwachting zijn.

Voor de geluidstabellen (die reeds in de Appendices zijn opgenomen) is gecontroleerd of deze overeen komen met de brongegevens van Boeing (737-300/400) of de ANP (overige types).

Voor de Boeing 737-300/400 vindt een extra controle plaats, vanwege het afwijkende proces van modelleren. Hierbij wordt gecontroleerd of de L_{Amax} geluidsniveaus recht onder het vliegp pad op basis van de NRM modellering minimaal gelijk zijn aan de geluidsniveaus die voor dezelfde procedure uit de INM modellering volgen.

De ligging en de vliegbaarheid van de routes zijn door het NLR niet beoordeeld.

- Welke routespreiding is gehanteerd en waarom?

Zie eerder. Doublure in de vraagstelling.

- Hoe worden de normwaarden op alle handhavingspunten bepaald i.r.t. de toegepaste meteo-marge?

Normwaarden zijn incl. een meteo-marge. Juist om in de handhaving een marge te geven voor de optredende variatie in het weer. Dit is in detail beschreven in bijlage 8 onder punt 4, waar ook de variatie in het weer voor de afgelopen 27 jaar is opgenomen.

- Van alle 'L_{Amax}-eilandjes' leidt alleen dat bij Apeldoorn tot een 'L_{den}-eilandje'. Waarom niet bij de andere 3 'L_{Amax}-eilandjes' die zelfs hogere L_{Amax}-niveaus lijken te hebben?

Het optreden van een L_{Amax} eiland is niet gerelateerd aan het verkeersvolume, het optreden van een L_{den} geluidbelasting wel. De route naar sector 2/3 wordt het meest gebruikt. Daar ontstaat a.g.v. de hoeveelheid verkeer een L_{den}-eiland. Voor de overige routes zijn de verkeersaantallen significant lager en bereikt de geluidbelasting geen waarden hoger dan 40 dB(A) L_{den}.

- Is het mogelijk de relatie te leggen tussen de L_{Amax}- en L_{den}-niveaus, met name weer bij de eilandjes (L_{Amax} - L_{den} = 20 bijvoorbeeld of in ieder geval de L_{den}-niveaus bij de 'L_{Amax}-eilandjes', ook onder de 40 L_{den})?

Zie ook vorige punt. Deze relatie is vooral ook afhankelijk van het aantal bewegingen, er is dus geen vaste relatie.

70 83

10.2.e

Van: 10.2.(10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: woensdag 4 april 2018 16:36
Aan: 10.2.e - DGB
CC: 10.2.e - DGB
Onderwerp: RE: Beantwoording brief HoogOverWezep

Hoi 10.2.e

Ik heb de berekeningen nagelopen. Hieronder mijn op- en aanmerkingen bij de schatting van de Lden waarden:

1. Allereerst mijn complimenten voor de gedane schatting. In de basis zijn de relevante elementen meegenomen en is langs de doc29 methode (afwijkend van de voorgeschreven Nederlandse rekenmethode, zie volgend punt) een goede schatting gedaan. Naast wat versimpelingen en aannames in de invoergegevens (zie 3 - 5) die tot verschillen leiden, is het belangrijkste punt dat enkele relevante correcties niet zijn toegepast (zie punt 6). Dit resulteert in een overschatting van de geluidbelasting.
2. De ECAC doc29 rekenmethode is gehanteerd met de EUROCONTROL ANP database voor de geluid- en prestatiegegevens. Hiermee wordt afgeweken van het Nederlands rekenvoorschrift voor de berekening van de geluidbelasting. Dit heeft een mogelijk effect tot enkele dB's ten opzichte van de in Nederland voorgeschreven methode voor de berekening van de Lden geluidbelasting.
3. Er is verondersteld dat al het verkeer precies boven Wezep doorklimt van 6.000ft naar hogere hoogte. Het is geen realistische aanname dat al het verkeer op dezelfde locatie doorklimt, zie daarvoor het MER.
4. Er is verondersteld dat de verdeling over de dag, avond en nacht (hier: vroege ochtend) voor ieder vliegtuigtype gelijk is. Dat is niet het geval. Het ene vliegtuigtype vliegt meer dan gemiddeld overdag, het andere vliegt meer dan gemiddeld in de avond of de nacht.
5. Er is verondersteld dat 5/6 deel (83%) van het verkeer over Wezep vliegt. Het aandeel bij 45k bewegingen is met 80% wat lager.
6. De methode die is beschreven om per vliegtuigtype tot een SEL waarde te komen (op basis waarvan de Lden wordt berekend) is grotendeels juist gevolgd. Echter ontbreken twee belangrijke elementen:
 - a. De NPD tabel (tabel 4 in het document) geeft de SEL waarden bij een referentiesnelheid (160 kts). De resulterende SEL waarden dienen gecorrigeerd te worden voor de werkelijke snelheid. Dit resulteert in een ca. 2 dB lagere SEL waarde.
 - b. De waarde in de NPD tabel is alleen geldig voor een vliegtuig "in continuus, straight, steady level flight" voor een oneindig lang segment en dient gecorrigeerd te worden als hiervan geen sprake is. De correctie is voor de hier beschreven situatie (start met klimmen boven Wezep) wel van toepassing, maar is niet toegepast in de berekeningen. Nu is verondersteld dat het vliegtuig op een vaste hoogte van 6.000ft overvliegt met een stuwkracht die hoort bij een klim. Er is niet gecorrigeerd voor de toenemende hoogte en de lagere geluidsniveaus tot het moment van klimmen. Het niet toepassen van deze correcties geeft een overschatting van de SEL waarde.

De waarden zijn niet nagerekend, ik heb me beperkt tot het beoordelen van de methode.

Als je vragen hebt, hoor ik het graag

Groet,

10.2 10.2

From: 10.2.e - DGB [mailto:10.2.e 10.2.e minienm.nl]
Sent: Friday, March 30, 2018 3:31 PM
To: 10.2 (10.2 (To70) <10.2.e to70.nl>
Cc: 10.2.e minienm.nl
Subject: FW: Beantwoording brief HoogOverWezep

Ha 10.2

Bijsluvoegde brief aan HooftWezep hebben we ontvangen. Er is behoefte aan een inhoudelijke reactie op de uitgevoerde berekeningen. Naast de aanpak, is deze in lijn met het rekenvoorschrift etc. We zouden dat graag aan 1070 willen vragen om te beantwoorden.

Met 10.2. besproken en het lijkt ons het handigste dat we een kleine opdracht verstrekken voor de periode tot aan de zomer voor beantwoording van algemene vragen naar aanleiding van de actualisatie van het MER. Bij opdracht tot 10k obv nomenclature. Beantwoording van deze vraag zou daar dan binnen vallen.

Hoor graag of dat akkoord is voor jullie. Zo ja, dan zouden we willen vragen om een korte offerte in te dienen. (wij zorgen dan voor opdrachtverlening) en willen we vragen op welke termijn jullie de berekeningen van HoogWasep gecheckt kunnen hebben.

Alvast dank voor je reactie!

Groet en alvast een goed paasweekend
102 e

To 64

10.2.a

Van: 10.2.10.2 (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: donderdag 5 april 2018 10:46
Aan: 10.2.e - DGB
Onderwerp: Offerte ondersteuning n.a.v. het MER Lelystad
Bijlagen: to70 offerte 18.171.09 ondersteuning n.a.v. MER Lelystad.pdf

Beste 10.2.e

Bijgaand ontvang je de offerte voor de gevraagde ondersteuning n.a.v. het MER Lelystad.

Met vriendelijke groet,

10.2.10.2

10.2.e

TO 86

10 2.e

Van: 10 2.e - DGB
Verzonden: maandag 9 april 2018 10:08
Aan: 10 2.e (10 2
CC: 10 2.e - DGB
Onderwerp: FW: Conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport (3260)
Bijlagen: 3260 eindconcept TS-advies.pdf
Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Ha 10 2

Zie bijgevoegd het concept advies. Wil jij hier svp kritisch doorheen gaan, met name om te bepalen of er nog feltelijke onjuistheden in zitten?

Groet,
10 2.e

Van: 10 2.e 10.2 - DGM
Verzonden: donderdag 5 april 2018 11:22
Aan: 10 2.e - DGB <10 2.e minienm.nl>; 10 2.e - DGB
<10 2.e 10 2.e minienm.nl>
CC: 10 2.e 10 2 - DGM <10 2.e minienm.nl>
Onderwerp: FW: Conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport (3260)

Hallo 10 2.e en 10 2.e

Zie bijgaand. Nog niet bekeken (), ga ik zo doen. Graag morgen even contact over de vraag wat voor reactie we richting die mer geven.

Groet,
10 2

Van: 10 2 : [mailto:10 2.e @eia.nl]
Verzonden: donderdag 5 april 2018 11:16
Aan: 10 2.e 10 2 - DGM <10 2.e minienm.nl>
CC: 10 2.e 10 2.e @eia.nl
Onderwerp: Conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport (3260)

Geachte heer 10 2.e

Namens onze voorzitter dhr. ir. C.A. Linse, nodig ik u hierbij graag uit voor het gesprek met de werkgroep van de Commissie over het conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport, dat u hierbij aantreft. Zou u het advies onder de overige betrokkenen kunnen verspreiden?

Het overleg is gepland op **maandag 16 april a.s. om 11.30 uur** (tot ca. 13.00 uur) bij de Commissie m.e.r. in Utrecht, Arthur van Schendelstraat 760.

Graag horen we van tevoren welke gesprekspunten er van uw kant zijn.

De voorzitter geeft u in overweging om voor het gesprek over dit advies de bewonersvertegenwoordiging uit te nodigen die bij de contra-expertise was betrokken of om, kort na uitbrengen van het advies, een overleg met die vertegenwoordigers en de Commissie m.e.r. te plannen waarin het advies en de wijze waarop met de aanbevelingen zal worden omgegaan, wordt besproken. Mocht u de bewoners bij het eindgesprek willen betrekken, dan verzoek ik u om ons te melden wie wij kunnen uitnodigen of om hen zelf het advies onder embargo toe te sturen en ons te melden wie wij mogen verwachten. Graag horen wij ook wie we van uw ministerie en eventuele adviseurs mogen verwachten. Dat heeft onder andere praktische redenen zoals de keuze van de zaal en de bestelling van broodjes die

wij voor dit overleg voorzien. Mocht u later een overleg met de bewoners willen organiseren, dan horen wij graag zo spoedig mogelijk wanneer dat kan zodat daarvoor ruimte in de agenda's wordt vrijgehouden.

Met vriendelijke groet,

10.2. :

Commissie voor de m.e.r.
Secretariaat NL

70 67

10 2 e

Van: 10 2 e 10 2 (To70) <10 2.e to70.nl>
Verzonden: dinsdag 10 april 2018 10:15
Aan: 10 2 e - DGB
CC: 10 2 e - DGB; 10 2.e (To70)
Onderwerp: RE: Conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport (3260)
Bijlagen: 3260 eindconcept TS-advies (002)_KV.PDF

Gevoeligheid: Vertrouwelijk

Hj 10 2.e 10 2

Bijgevoegd mijn inhoudelijke opmerkingen bij het concept van de 11.1

Groet,

10 2.10 2

From: 10 2.e - DGB [mailto:10 2.e 10 2 e minienm.nl]
Sent: Monday, April 9, 2018 10:08 AM
To: 10 2 e 10 2 (To70) <10 2.e to70.nl>
Cc: 10 2.e minienm.nl
Subject: FW: Conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport (3260)
Sensitivity: Confidential

Ha 10 2
Zie bijgevoegd het concept advies. Wil jij hier svp kritisch doorheen gaan, met name om te bepalen of er nog feitelijke onjuistheden in zitten?

Groet,
10 2.e

Van: 10 2.e 10 2 - DGB
Verzonden: donderdag 5 april 2018 11:22
Aan: 10 2 e - DGB <10 2.e 10 2 e minienm.nl>; 10 2 e - DGB
<10 2.e 10 2 e minienm.nl>
CC: 10 2.e 10 2 - DGB <10 2 e minienm.nl>
Onderwerp: FW: Conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport (3260)

Hallo 10 2.e en 10 2 e

Zie bijgaand. Nog niet bekeken (), ga ik zo doen. Graag morgen even contact over de vraag wat voor reactie richting de mer geven.

Groet,
10 2

Van: 10.2. : [mailto:10.2.e @eia.nl]

Verzonden: donderdag 5 april 2018 11:16

Aan: 10.2.e 10.2 - DGMI <10.2. : minnen.nl>

CC: 10.2. : 10.2.e @eia.nl>

Onderwerp: Conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport (3260)

Geachte heer 10.2.e

Namens onze voorzitter dhr. ir. C.A. Linse, nodig ik u hierbij graag uit voor het gesprek met de werkgroep van de Commissie over het conceptadvies Nader onderzoek luchthavenbesluit Lelystad Airport, dat u hierbij aantreft. Zou u het advies onder de overige betrokkenen kunnen verspreiden?

Het overleg is gepland op maandag 16 april a.s. om 11.30 uur (tot ca. 13.00 uur) bij de Commissie m.e.r. in Utrecht Arthur van Schendelstraat 760.

Graag horen we van tevoren welke gesprekspunten er van uw kant zijn.

De voorzitter geeft u in overweging om voor het gesprek over dit advies de bewonersvertegenwoordiging uit te nodigen die bij de contra-expertise was betrokken of om, kort na uitbrengen van het advies, een overleg met die vertegenwoordigers en de Commissie m.e.r. te plannen waarin het advies en de wijze waarop met de aanbeveling zal worden omgegaan, wordt besproken. Mocht u de bewoners bij het eindgesprek willen betrekken, dan verzoek u om ons te melden wie wij kunnen uitnodigen of om hen zelf het advies onder embargo toe te sturen en ons te melden wie wij mogen verwachten. Graag horen wij ook wie we van uw ministerie en eventuele adviseurs mogen verwachten. Dat heeft onder andere praktische redenen zoals de keuze van de zaal en de bestelling van broodjes c.wij voor dit overleg voorzien. Mocht u later een overleg met de bewoners willen organiseren, dan horen wij graag spoedig mogelijk wanneer dat kan zodat daarvoor ruimte in de agenda's wordt vrijgehouden.

Met vriendelijke groet,

10.2. :

Projectsecretaresse

Commissie voor de m.e.r.
Secretariaat NL

E-mail: 10.2.e @eia.nl

Website: www.commissiemer.nl

Telefoon: 10.2.e



De afzender aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade (van welke aard ook) voortvloeiende uit het gebruik van elektronische berichten. Het is niet toegestaan elektronische berichten te kopiëren, te verspreiden of anderszins openbaar te maken. Het is niet toegestaan elektronische berichten te verspreiden of anderszins openbaar te maken. Het is niet toegestaan elektronische berichten te verspreiden of anderszins openbaar te maken.

10.2 e

TO 68

Van: 10.2:10.2 (To70) <10.2 e to70.nl>
Verzonden: vrijdag 13 april 2018 08:31
Aan: 10.2 e - DGB
Onderwerp: Conceptofferte Handhavingspunten en kaartmateriaal LHB Lelystad
Bijlagen: 18.171.10 CONCEPT Locatiebepaling extra handhavingspunten Lelystad.pdf

Hi 10.2 e

Zie bijgevoegde concept-offerte.¹¹

Als gezegd, ben benieuwd naar jouw beeld hierbij.

Groet,

10.2 10.2

10.2 e

TC 70

10 2.e

Van: 10 2.10.2. (To70) <10.2.e to70.nl>
Verzonden: vrijdag 13 april 2018 09:00
Aan: 10 2.e
CC: 10 2.e - DGB
Onderwerp: 10 2.e - DGB
RE: Beantwoording brief HoogOverWezep

Hi 10 2

Volgend op wat we gisteren bespraken heb ik gekeken naar de geluidbelasting in Wezep voor verschillende situaties. Ik heb gekeken naar een locatie recht onder het vliegp pad (RD 196600, 498000).

Dit levert de volgende resultaten:

1. Voor de berekende eindsituatie in het MER is de geluidbelasting op de locatie 40,7 dB. Dit is de situatie waarbij het verkeer direct doorklimt.
2. In het MER is in de gevoeligheidsanalyse ook de situatie onderzocht waarbij het verkeer niet direct doorklimt maar op 6.000ft over Wezep vliegt en pas later klimt. In die situatie is de geluidbelasting op de locatie 39,7 dB.
3. Als al het verkeer doorklimt t h.v. Wezep, is de geluidbelasting op de locatie 48,0 dB.

Alle bovenstaande resultaten zijn inclusief de meteotoeslag. Voor Wezep waar de routes van baan 05 en baan 23 samenkomen, levert dit een overschatting van de geluidbelasting van circa 0,8 dB voor situaties 2 en 3; voor situatie 1 is de overschatting van de geluidbelasting wat kleiner.

Ben je hiermee geholpen?

Groet,

10 2.10 2

From: 10 2.10.2 (To70)
Sent: Wednesday, April 4, 2018 4:36 PM
To: '10 2.e' - DGB' <10 2.e 10 2.e minienm.nl>
Cc: 10 2.e minienm.nl
Subject: RE: Beantwoording brief HoogOverWezep

Hi 10 2 e

Ik heb de berekeningen nagelopen. Hieronder mijn op- en aanmerkingen bij de schatting van de Lden waarden:

1. Allereerst mijn complimenten voor de gedane schatting. In de basis zijn de relevante elementen meegenomen en is langs de doc29 methode (afwijkend van de voorgeschreven Nederlandse rekenmethode, zie volgend punt) een goede schatting gedaan. Naast wat versimpelingen en aannames in de invoergegevens (zie 3 - 5) die tot verschillen leiden, is het belangrijkste punt dat enkele relevante correcties niet zijn toegepast (zie punt 6). Dit resulteert in een overschatting van de geluidbelasting.
2. De ECAC doc29 rekenmethode is gehanteerd met de EUROCONTROL ANP database voor de geluid- en prestatiegegevens. Hiermee wordt afgeweken van het Nederlands rekenvoorschrift voor de berekening van de geluidbelasting. Dit heeft een mogelijk effect tot enkele dB's ten opzichte van de in Nederland voorgeschreven methode voor de berekening van de Lden geluidbelasting.
- Er is verondersteld dat al het verkeer precies boven Wezep doorklimt van 6.000ft naar hogere hoogte. Het is geen realistische aanname dat al het verkeer op dezelfde locatie doorklimt, zie daarvoor het MER.
- Er is verondersteld dat de verdeling over de dag, avond en nacht (hier: vroege ochtend) voor ieder vliegtuigtype gelijk is. Dat is niet het geval. Het ene vliegtuigtype vliegt meer dan gemiddeld overdag, het andere vliegt meer dan gemiddeld in de avond of de nacht.

1. The first step in the process of identifying a problem is to define the problem. This involves identifying the symptoms of the problem and determining the scope of the problem. Once the problem has been defined, the next step is to identify the causes of the problem. This involves identifying the factors that are contributing to the problem and determining the underlying causes. Once the causes have been identified, the next step is to develop a plan to address the problem. This involves identifying the actions that need to be taken to address the problem and determining the resources that will be needed to implement the plan. Once a plan has been developed, the next step is to implement the plan. This involves taking the actions that have been identified in the plan and putting them into practice. Finally, the last step in the process is to evaluate the results of the plan. This involves determining whether the plan has been successful in addressing the problem and identifying any areas for improvement.

To 71

10 2 e

Van: 10 2 e - DGB
Verzonden: maandag 16 april 2018 10:24
Aan: 10 2 i 10 2 (To70)
Onderwerp: RE: Conceptofferte Handhavingspunten en kaartmateriaal LHB Lelystad

Ha 10 2
Dank je wel, dat ziet er prima uit qua aanpak. 11 1

Groet,
10,2 e

Van: 10,2,10,2 (To70) <10,2,e to70.nl>
Verzonden: vrijdag 13 april 2018 08:31
Aan: 10,2,e - DGB <10,2,e 10,2,e minlenm.nl>
Onderwerp: Conceptofferte Handhavingspunten en kaartmateriaal LHB Lelystad

Hi 10 2 e

Zie bijgevoegde concept-offerte. 11 1

Als gezegd, ben benieuwd naar jouw beeld hierbij.

Groet,

10 2 10 2

10 2 e