

Inleiding.

Afgelopen jaren is over startprocedures bij Eindhoven Airport veel informatie met de Werkgroep Geluid en het LEO gedeeld en zijn (fragmentarisch) voor- en nadelen aan de orde geweest. Grofweg zijn bij startprocedures twee varianten: NADP1 en NADP2. Voor een inhoudelijke toelichting hierover verwijs ik u naar bijlage *Aangepaste Factsheet Startprocedures*. De ministeries van defensie en IenW hebben het de voorzitter van het LEO gevraagd om advies uit te brengen over de vraag of de NADP1 startprocedure door de luchthaven als voorkeursprocedure moet worden opgenomen. De voorzitter heeft daarop de werkgroep geluid gevraagd een eerste oordeel voor te bereiden over een mogelijke voorkeursprocedure.

In het LEO van 30 november 2023 is de eerste reactie vanuit de werkgroep geluid over de startprocedures bij Eindhoven Airport behandeld. In deze reactie was gemeld dat een aantal werkgroepleden had aangegeven dat zij weliswaar voor NADP1 kiezen maar nadere onderbouwing op een aantal aspecten (al was het maar om dit beter aan hun achterban uit te leggen) gewenst vonden. Mijn voorstel was om indien mogelijk de vraag naar nadere onderbouwing te honoreren. Dit voorstel is door het LEO overgenomen en de werkgroep geluid is verzocht nadat aanvullende informatie met de werkgroep was gedeeld, een aanvullende reactie uit te brengen. Om dit in te vullen is op 24 januari een aanvullende bijeenkomst van de werkgroep geluid geweest.

Aanpak.

Voor deze bijeenkomst is het volgende proces gehanteerd:

1. Geïnterviewd is welke aanvullende informatiebehoefte bij de diverse werkgroep leden nog bestond. Hierbij is gekeken naar wat de diverse leden in de werkgroep bijeenkomst van 9 november 2023 en het LEO van 30 november 2023 hebben aangegeven.
2. Aanvullend is onderzocht of en op welke wijze in deze informatiebehoefte kon worden voorzien. In bijlage I vindt u de weerslag van dit proces.
3. Aanvullende informatie is voorafgaand aan het werkgroep overleg met de deelnemers gedeeld. Ook hebben de deelnemers de mogelijkheid gehad om hun standpunt op 24 januari 2024 via een presentatie toe te lichten.
4. Op 24 januari 2024 is een vergelijkbaar traject doorlopen als in de bijeenkomst van 9 november 2023

- a. Beeldvorming: in deze stap is de beschikbare informatie besproken.
- b. Oordeelsvorming: in deze stap heeft ieder van de werkgroepleden de gelegenheid gehad om zijn/haar voorkeur uit te spreken op basis van de beschikbare informatie, voorzien van zijn/haar onderbouwing.
- c. Nabespreking: in deze stap hebben de werkgroepleden de mogelijkheid gekregen elkaar te bevragen over hun oordeel.

Omdat bij startprocedures, naast het geluidsaspect ook het klimaataspect en gezondheidsaspect spelen, waren ook vertegenwoordigers van de werkgroep klimaat en de werkgroep gezondheid uitgenodigd. Dit om de weging van alle aspecten die bij de keuze van startprocedures aan de orde zijn voldoende te borgen. De vertegenwoordiger van de werkgroep gezondheid was op 24 januari aanwezig. De vertegenwoordiger van de werkgroep klimaat helaas niet. De (voorzitter van de) werkgroep klimaat is wel in staat gesteld om op het conceptrapport te reageren. Deze reactie is in dit rapport verwerkt.

Uitkomsten sessie

In onderstaande tabel is aangegeven wat op 9 november 2023 het oordeel van het werkgroep lid was en wat na de aanvullende informatie en de sessie op 24 januari 2024 de voorkeur is.

	Mening 19-11-2023	Mening 24-1-2024
Sander Hartjes (Ministerie van IenW)	Het ministerie van IenW spreekt geen voorkeur uit voor een voorkeursprocedure. Voor IenW is het vooral van belang dat het proces om al dan niet te komen tot een voorkeursprocedure binnen het LEO goed doorlopen wordt, en dat alle benodigde informatie daarvoor beschikbaar is. Wel is vanuit de Luchtvaartnota 2020-2050 onder andere aangegeven dat er gestuurd moet worden op een afname van de hinder in de omgeving, en heeft het ministerie per brief aan het LEO eerder aangegeven dat de procedure	Ongewijzigd

	<p>met de laagste geluidbelasting als vertrekpunt moet gelden.</p> <p>Daarbij hecht lenW eraan dat de belangen van alle belanghebbenden zorgvuldig gewogen worden. Dit is breder dan de belangen die zijn vertegenwoordigd in de werkgroep. Het gaat ook om de belangen van andere sectorpartijen dan vertegenwoordigd in het LEO, bewoners en gemeenten verder weg van de luchthaven, en andere milieueffecten zoals de impact op klimaat en natuur.</p>	
<p>Michelle van Waasdijk (Eindhoven Airport)</p>	<p>Eindhoven Airport sluit zich op hoofdlijnen aan bij het standpunt van lenW. Tegelijkertijd heeft Eindhoven Airport op 7 november een puntenplan gepresenteerd waarin aangegeven is dat de luchthaven een voorkeur heeft voor de procedure die de minste overlast veroorzaakt in de nabije omgeving van de luchthaven, voor de omwonenden die de grootste overlast ondervinden. Daarnaast geeft de luchthaven aan dat vanuit het Programma Luchtruimherziening wordt aangegeven dat onder 6.000 voet vlieghoogte de procedure met de minste geluidoverlast gekozen moet worden. Concluderend heeft de luchthaven een voorkeur voor NADP1.</p>	<p>De luchthaven heeft nog steeds een voorkeur voor NADP1.</p> <p>Aanvulling: Met minste overlast wordt bedoeld de laagste geluidsbelasting. Grootste overlast is de hoogste geluidsbelasting.</p>

<p>Giel de Steur (Ministerie van Defensie)</p>	<p>Ook het ministerie van Defensie sluit zich aan op de hoofdlijnen zoals aangegeven door IenW. Defensie geeft wel aan dat het opnemen van een voorkeursprocedure gevolgen kan hebben voor het MER, en daarmee de MER-planning. Bij aanvullende informatieverzoeken om tot een voorkeur te komen moet hiermee rekening gehouden worden. Defensie geeft tot slot aan dat het bij deze keuze alleen civiel vliegtuigverkeer betreft, en dat daarmee defensie geen voorkeur uitspreekt.</p>	<p>Geen wijzigingen. Defensie spreekt geen voorkeur uit daar het hier civiel vliegverkeer betreft. Daarbij is het voor afronding van het MER wel belangrijk dat er vanuit het LEO wordt geadviseerd over het al dan niet opnemen van een voorkeur startprocedure.</p>
<p>Dick Veenstra (omwonenden)</p>	<p>Dhr. Veenstra geeft aan behoefte te hebben aan extra informatie, met name gericht op verschillen in het aantal ernstig gehinderden als gevolg van beide procedures. Daarnaast vraagt dhr. Veenstra aandacht voor de veranderende verdeling van het vliegtuigverkeer over de seizoenen en de impact die dit mogelijk heeft op de beleving van het geluid. Dhr. Veenstra geeft aan op basis van de beschikbare informatie een voorkeur voor de NADP1 te hebben, maar heeft behoefte aan bovenstaande informatie om dit beeld te bevestigen.</p>	<p>Keuze NADP1 > hierbij wordt het aantal hoog geluidsbelasten omwonenden gereduceerd. Uiteraard leidt dit tot een verschuiving maar dat effect blijft binnen de grenzen. Geen zwaarwegende argumenten gehoord die een keuze voor NADP2 rechtvaardigen.</p>
<p>Klaas Kopinga (omwonenden)</p>	<p>Dhr. Kopinga heeft een voorkeur voor de NADP1. Dhr. Kopinga heeft aan dat dit niet alleen gebaseerd is op de stukken die gedeeld</p>	<p>Geen zwaarwegende argumenten vernomen om af te wijken van procedure met kleinste oppervlak 35Ke zone. In de</p>

	<p>zijn t.b.v. de oordeelsvorming, maar ook de ervaringen die hij heeft opgedaan als bewonersvertegenwoordiger in de afgelopen jaren.</p>	<p>luchtvaartnota/luchtruimherziening is keuze gemaakt voor optimalisatie op geluid beneden 6000ft, . Argumenten ontleend aan CO₂- of stikstof-uitstoot zijn daarom bij de keuze tussen NADP1 en NADP2 niet aan de orde.</p> <p>Onzekerheden in berekeningen en modellering laten geen 'harde' uitspraken toe over veranderingen in ernstig gehinderde bij verandering startprocedures. Het aantal hoog geluidsbelasten is lager bij NADP1. Keuze voor niet-minimale oppervlakte 35Ke contour 'wringt' met afspraken in rapport van Pieter van Geel. Dus NADP1.</p>
<p>Jeroen van de Werf (Gemeente Eindhoven)</p>	<p>Namens de gemeente Eindhoven geeft dhr. Van de Werf dat inzicht in het verschil in het aantal ernstig gehinderden ontbreekt. Desalniettemin geeft dhr. Van de Werf aan een voorkeur te hebben voor NADP1, omdat deze procedure ten goede lijkt te komen van de bewoners van Eindhoven Noord.</p>	<p>Puur naar de gemeente Eindhoven gekeken geldt op basis van de voorliggende resultaten voor geluid een voorkeur voor NADP1 (woningen binnen 20Ke contra 333 i.p.v. 388).</p> <p>Maar kijkend naar de regio kunnen we ons voorstellen dat voor NADP2 wordt gekozen. Bij</p>

		<p>NADP2 wordt er ook minder brandstof gebruikt, met als voordeel dat daarmee minder CO2 en NO2 wordt uitgestoten.</p> <p>Het verhaal van Klaas laat bovendien zien dat berekeningen een grote onnauwkeurigheid kennen ten opzichte van de realiteit.</p> <p>Tot slot lijkt het ons verstandig, mocht men tot het advies komen voor een andere startprocedure, de daadwerkelijke effecten buiten te meten en te monitoren en indien nodig conclusies aan te verbinden.</p>
<p>Richard van Kroonenburg (Kempengemeenten)</p>	<p>Dhr. Van Kroonenburg sluit zich namens de Kempengemeenten aan bij het standpunt van de gemeente Eindhoven, en spreekt dus een voorkeur uit voor NADP1. Ook hier weegt het belang van bewoners dicht bij de luchthaven zwaarder mee.</p>	<p>Blijf bij mijn eerder ingenomen standpunt NADP1 ondanks alle extra informatie. De materie is en blijft erg lastig. Hierbij koppel ik nog een extra vraag/idee. Mocht uit de praktijk blijken dat NADP1 toch minder goed 'uitvalt' is dan op termijn een heroverweging mogelijk/gewenst</p>
<p>Melchior Looijen (Transavia)</p>	<p>Transavia heeft een duidelijke voorkeur voor NADP2. Transavia geeft aan dat zij zich ook willen inzetten om zo min mogelijk hinder te veroorzaken, en dit wordt bereikt met een NADP2. De in de werkgroep besproken stukken laten zien dat deze procedure op de meeste</p>	<p>Voorkeur NADP2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transavia streeft naar gebruik van actuele gegevens om toekomstige scenario's/keuzes te maken.

	<p>punten (geluid, emissies en klimaat) tot betere resultaten leidt.</p> <p>Verder geeft Transavia aan dat in de werkgroep en in het LEO vooral bewoners en gemeenten vertegenwoordigd zijn uit de nabijheid van de luchthaven. Een NADP1 leidt echter tot een hogere geluidbelasting verder weg van de luchthaven. Transavia is dan ook bezorgd dat met de keuze voor een NADP1 niet een discussie beslecht wordt, maar juist dat een nieuwe discussie geopend wordt. Transavia heeft na afloop van de werkgroep aangegeven dat hun voorkeur voor NADP2 gedeeld wordt door luchtvaartmaatschappijen WizzAir en TUI.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Op de Lden contour (meest gehanteerde rekenmodel) is het aantal ernstige gehinderde bij een NADP-2 kleiner dan wanneer een NADP-1 wordt gevlogen. Zoals vermeld in de luchtvaartnota is volgens het RIVM is de Lden een goede maat om geluidsbelasting uit te drukken en de relatie met ernstige hinder te beschrijven. - Een keuze waarbij geluidbelasting van dichtomwonenden zwaarder worden meegenomen is subjectief, en dus aan verandering onderhevig. - Een keuze voor NADP1 schept verwachtingen voor minder hinder. Deze kunnen/zullen niet worden waargemaakt, met dien verstande dat de startprocedure NADP-1 per saldo tot meer ernstig gehinderden leidt. - De meeste luchtvaart maatschappijen hanteren hedendaags een NADP-2. De verandering van de startprocedure van NADP-2 naar NADP-1 zal leiden tot meer hinder in
--	--	--

		andere gebieden en gaat leiden tot nieuwe discussies.
Cees Beemer (omwonenden)	Dhr. Beemer heeft een voorkeur voor een NADP1 . Wel heeft dhr. Beemer behoefte aan aanvullende informatie, met name gericht op gezondheid en aantallen ernstig gehinderden.	Bij NADP 1 worden hoog geluidsbelasten ontzien, bij NADP2 een deel van de lager geluidsbelasten (zie verhaal Klaas). > voorkeur NADP1
Steven Grevink (Werkgroep Gezondheid)	Dhr. Grevink spreekt namens de Werkgroep Gezondheid een voorkeur uit voor NADP1 . Wel geeft hij aan dat de door dhr. Veenstra genoemde seizoensinvloeden en informatie over de aantallen ernstig gehinderden zijn oordeel nog kunnen beïnvloeden.	Voorkeur NADP 1: <ul style="list-style-type: none"> - Seizoensinvloeden blijven relevant in de zomer anders dan in de winter NADP1 verzacht dit - Effecten voor NO en ZW zijn wisselend, NADP1 verzacht dit ook
Ruben Hovestad (Werkgroep Klimaat)	Dhr. Hovestad spreekt namens de Werkgroep Klimaat een voorkeur uit voor NADP2 , omdat deze leidt tot een vermindering van de uitstoot van CO2 ten opzichte van NADP1.	<i>De werkgroep klimaat heeft op het conceptrapport de volgende reactie gegeven.</i> Vanuit het perspectief van Klimaat is er een voorkeur voor NADP2, omdat hierbij minder brandstof wordt gebruikt en ook minder CO ₂ wordt uitgestoten. De werkgroep Klimaat ziet echter ook dat vanuit de Luchtruimherziening de minimalisatie van geluidsoverlast onder de 6000 ft prioriteit heeft

		en dat vanuit het perspectief van gezondheid en geluid (een hogere geluidbelasting voor een bepaalde groep omwonenden dichterbij de luchthaven), NDAP1 gunstiger lijkt uit te vallen. Het is aan het LEO deze belangen tegen elkaar af te wegen.
--	--	--

Toelichting van de Voorzitter

Onderstaand wil ik ingaan op een aantal aspecten die naar mijn mening naar aanleiding van de gevoerde discussie aandacht behoeven.

Voorafgaand aan de bijeenkomst is aan de deelnemers aanvullende informatie verstrekt. In de bijeenkomst van 24 januari 2024 zijn een aantal onderwerpen zoals gezondheidsaspecten, de toename van het aantal ernstig gehinderden (binnen de 20Ke contour), maar ook de gevoeligheid van de modellen voor kleine wijzigingen van parameterinstellingen aan de orde geweest. Duidelijk is dat partijen deze zaken anders wegen en deze aanvullende informatie plus de sessie op 24 januari 2024 hebben er niet toe geleid dat werkgroep leden hun standpunt hebben veranderd. Wel geven een aantal leden aan dat de aanvullende informatie hen heeft geholpen hun standpunt beter te kunnen onderbouwen. In die zin zijn bij een aantal werkgroepsleden twijfels weggenomen en heeft dit geleid tot een 'definitievere' voorkeur.

Dit betekent dat wederom vastgesteld kan worden dat er geen unanimititeit is in de werkgroep over de te verkiezen startprocedure. Feitelijk kan worden vastgesteld dat de ministeries van defensie en IenW geen voorkeur uitgesproken hebben omdat zij juist advies gevraagd hebben aan de voorzitter van het LEO, nog steeds twee van de aanwezigen hun voorkeur hebben uitgesproken voor NADP2 en nog steeds zeven van de aanwezigen hun voorkeur hebben uitgesproken voor NADP1. Hierbij moet worden aangetekend dat zowel WizzAir als TUI middels een brief hebben aangegeven voorkeur voor NADP2 te hebben.

In het vorige advies heb ik al aangegeven dat bovenstaande niet mag leiden tot de simpele conclusie: 'De meerderheid is voor NADP1, dus het moet NADP1 worden'. Ook als er een meerderheid voor een standpunt aanwezig is, dienen juist de argumenten van de minderheid op hun inhoudelijke waarde beoordeeld te worden.

Bij het inhoudelijk beoordelen van de argumenten kunnen een aantal reeds gedane relevante uitspraken/uitgangspunten helpen. Deze zijn te vinden in de brief van I&W d.d. 8 december 2021 "Uitgangspunten referentiescenario MER-onderzoek". Ik som deze 'uitgangspunten' even op.

- *In het advies van de heer van Geel "Opnieuw Verbonden" "staat: er wordt gestuurd op een substantiële bijdrage van de 35-Ke contour. Waarbij er in 2030 minimaal 30% minder geluidsbelasting is (de grootte van het 35 Ke-contour neemt minimaal met 30% af) ten opzichte van 2019.*
- *Het scenario met de laagste geluidsbelasting -uitgedrukt in het oppervlak van civiele geluidsruimte- zal in principe als voorkeursscenario gelden.*
- *Hiervan kan worden afgeweken als er zwaarwegende criteria zijn, voortkomend uit andere milieueffecten Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan (lokale) hinderbeleving, stikstofdepositie of CO2-uitstoot.*

In zekere zin wordt hier naar mijn mening enige richting gegeven in de accenten bij weging van de argumenten. Het rapport van Geel geeft aan dat voor het bepalen van de (afname van de) geluidsbelasting wordt gekeken naar de afname van de 35 Ke contour. Aanvullend is in de brief van 8 december 2021 aangegeven dat het voorkeurscenario dat scenario is dat de laagste geluidsbelasting heeft, uitgedrukt in het oppervlak van de civiele geluidsruimte. Het lijkt niet onlogisch dat bij het bepalen van de laagste geluidsbelasting wordt voortgebouwd op wat in het rapport van Geel is afgesproken. Dit betekent dat als criterium voor het bepalen welke van de twee startprocedures de laagste geluidsbelasting heeft, het oppervlak van de 35 Ke contour zou kunnen worden gehanteerd. Vastgesteld kan worden dat NADP1 de kleinste 35 Ke contour heeft. Echter, en dit maakt het natuurlijk lastig, wordt gerekend met L_{den} dan heeft NADP2 de kleinste contour. Alleen, bij de afspraken in het rapport van Geel wordt Ke als eenheid gebruikt en niet L_{den} . Gesteld zou dan ook kunnen worden dat, in het licht van de afspraken in het rapport van Geel aan de uitkomsten gemeten in Ke een zwaarder gewicht toegekend kan worden, dan aan de uitkomsten in L_{den} .

In lijn met de logica van de brief van 8 december 2021 zou NADP1 dan het voorkeurscenario kunnen zijn indien er geen zwaarwegende criteria zijn omhiervan af te wijken. Door Transavia en de en weliswaar wat minder uitgesproken door de werkgroep klimaat zijn argumenten aangegeven die naar hun mening zo zwaarwegend zijn, dat zij voorkeur hebben voor NADP2. Dit zijn naar mijn mening vanuit de rollen en posities die deze partijen hebben zondermeer valide argumenten. Tevens dient te worden opgemerkt dat in de huidige situatie voornamelijk met NADP2 gevlogen wordt (terwijl bij het

samen op de hoogte

Luchthaven Eindhoven



opstellen van het MER Eindhoven in 2013, en daarmee bij het opstellen van het Luchthavenbesluit, de aanname is geweest dat *alle* vliegtuigen gebruik maakten van een NADP1). Overgang naar NADP1 betekent dus een wijziging in de feitelijke situatie hetgeen tot nieuwe discussies zou kunnen leiden. Anderen hebben een andere rol en positie en wegen deze argumenten minder zwaar en andere (zonder meer ook valide) argumenten zwaarder en kiezen uiteindelijk in lijn met de redenering in de brief van 8 december 2021 voor NADP1 zijnde de startprocedure met het kleinste 35 Ke contour. Dit alles maakt een keuze voor een voorkeursscenario uiteindelijk toch een kwestie van wegen. Ik ben van mening dat deze notitie en daarbij in het bijzonder de aanvullende onderbouwing van de diverse leden, plus het wegen van de argumenten over de twee startprocedures te plaatsen binnen de context van de diverse uitgangspunten uit de nota van 8 december 2021 voldoende basis geven voor een zinvolle discussie in het LEO.

Jan Willem Slijper

Voorzitter Werkgroep Geluid

Bijlage 1 Discussie- en aandachtspunten Beeldvormende sessie

Tabel Informatie en toevoegingsverzoeken werkgroep geluid d.d. 9-11-2023 en LEO 30-11-20

Wie	Waar	Verzoek	Invulling
Dick Veenstra (omwonenden)	Werkgroep geluid 9 november	<p>Inzicht in het verschil in aantal ernstig gehinderden als gevolg van beide procedures.</p> <p>Aandacht voor de veranderende verdeling van het vliegtuigverkeer over de seizoenen en de impact die dit mogelijk heeft op de beleving van het geluid.</p>	<p>Het NLR heeft resultaten beschikbaar gesteld voor het verschil in de aantallen ernstig gehinderden als gevolg van beide procedures. Deze zijn in het LEO van 30 november gedeeld, en worden in de werkgroep van 24 januari besproken.</p> <p>Het is niet mogelijk het onderscheid te maken tussen de geluidbelasting in verschillende seizoenen. Dit is ook uitgebreid behandeld in de reactienota op de NRD.</p>
Jeroen van de Werf (Gemeente Eindhoven)	Werkgroep geluid 9 november	Inzicht in het verschil in het aantal ernstig gehinderden.	Het NLR heeft resultaten beschikbaar gesteld voor het verschil in de aantallen ernstig

			gehinderden als gevolg van beide procedures. Deze zijn in het LEO van 30 november gedeeld, en worden in de werkgroep van 24 januari besproken.
Cees Beemer (omwonenden)	Wergroep geluid 9 november	<p>Behoeftte aan aanvullende informatie, met name gericht op gezondheid</p> <p>Behoeftte aan aanvullende informatie over aantallen ernstig gehinderden</p>	<p>Het NLR heeft resultaten beschikbaar gesteld voor het verschil in de aantallen ernstig gehinderden als gevolg van beide procedures. Deze zijn in het LEO van 30 november gedeeld, en worden in de werkgroep van 24 januari besproken.</p> <p>Er is een direct verband tussen ernstig gehinderden en gezondheid, dus EGH geldt als proxy voor gezondheid.</p>
Steven Grevink (Wergroep Gezondheid)	LEO	<p>Inzicht in seizoensinvloeden</p> <p>Informatie over de aantallen ernstig gehinderden.</p>	<p>Het is niet mogelijk het onderscheid te maken tussen de geluidbelasting in verschillende seizoenen. Dit is ook uitgebreid behandeld in de reactienota op de NRD.</p> <p>Het NLR heeft resultaten beschikbaar gesteld voor het verschil in de aantallen ernstig</p>

			gehinderden als gevolg van beide procedures. Deze zijn in het LEO van 30 november gedeeld, en worden in de werkgroep van 24 januari besproken.
Klaas Kopinga	LEO	Inzicht in het lokale verschil in geluidsniveaus bij beide procedures	Het is nog niet geheel zeker of deze gegevens tijdig beschikbaar zijn. Zo wel, dan worden ze op 24 januari in de werkgroep besproken.
Frans Rombouts		Inzicht in het verschil in veiligheid tussen NADP1 en NADP2	Dit is moeilijk te duiden. Wel staat vast dat beide procedures internationaal geaccepteerd en gebruikt worden. Daarmee kan dus aangenomen worden dat beide procedures zonder meer veilig zijn.
Seyno Sluyterman	Werkgroep Geluid 9 november	Samenvatting Rapport NATO moet worden toegevoegd, dat aantoont dat NADP1 voorkeur heeft	Indien gewenst door de heer Sluyterman laten toevoegen
Seyno Sluyterman	Werkgroep geluid 9 november	Kan inzicht gegeven worden in de effecten van derating. Hiermee kun je tot kleinere contouropervlakte komen.	Het is niet bekend of derating gebruikt wordt, en zo ja in welke mate. Daarmee kunnen de effecten hiervan dus ook niet inzichtelijk gemaakt worden voor Eindhoven. Daarnaast kan er ook niet op gestuurd worden.

Melchior Looijen (Transavia)	Werkgroep geluid 9 november	Er zijn rapporten over voorkeur NADP2 deze toevoegen	Indien gewenst door de heer Looijen laten toevoegen
Melchior Looijen (Transavia)	Nagezonden	Brief steunbetuiging NADP2 van andere maatschappijen toevoegen	De brieven van TUI en Wizzair worden toegevoegd aan de stukken van de werkgroep van 24 januari.

CONCEPT