



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport

12 juli 2016 / projectnummer: 2890



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

Rotterdam The Hague Airport (RTHA) wil in de komende jaren meer commerciële vluchten en vluchten met trauma- en politieheliëkopters kunnen afhandelen. De omvang van deze groei moet worden vastgelegd in een luchthavenbesluit. In dat besluit worden naast het gebruik van de luchthaven ook de geluidszone en beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven opgenomen. Ter onderbouwing van een besluit over de aard en omvang van verdere groei is een MER opgesteld. De staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ gevraagd het rapport² tussentijds te toetsen ten behoeve van het overleg in de bestuurlijke regiegroep RTHA³ waarin een voorkeursalternatief zal worden gekozen. Niet eerder dan na het maken van die keuze, zal de staatssecretaris een luchthavenbesluit opstellen. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Oordeel

Op grond van de ontvangen documenten komt de Commissie tot het volgende oordeel: het MER bevat alle informatie die essentieel is voor een besluit over de aard en omvang van verdere groei van Rotterdam The Hague Airport waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

Toelichting op het oordeel

De Commissie constateert dat in het MER is onderzocht wat de milieugevolgen zijn van verschillende alternatieven voor de groei van het commerciële en maatschappelijke vliegverkeer. In het alternatief met de geringste groei is aangenomen dat vooral het aantal vliegbewegingen met trauma- en politieheliëkopters toeneemt (met 20%) tot circa 5.400. In de andere alternatieven groeit ook het aantal commerciële vliegbewegingen flink (met 30-85%) tot bijna 43.000.⁴

Het rapport laat goed zien hoe de geluidhinder en de veiligheidsrisico's toenemen als gevolg van die groei en waar dit leidt tot extra beperkingen in de ruimtelijke ordening in vergelijking met de vergunde situatie. Zo neemt het gebied waarbinnen eventuele woningbouwplannen moeten worden afgewogen of niet meer zijn toegestaan,⁵ voor het alternatief waaraan RTHA de voorkeur geeft⁶, met 34% toe, tot ruim 50 km².⁷

-
- ¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op www.commissiemer.nl projectnummer 2890 in te vullen in het zoekvak.
 - ² De Commissie heeft in bijlage bij het MER onder andere ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een economische onderbouwing van de groeiambitie ontvangen. De Commissie, die zich richt op de beoordeling van de juistheid en volledigheid van de milieu-informatie, heeft deze beide rapporten niet getoetst, maar gebruikt als achtergrondinformatie.
 - ³ De bestuurlijke regiegroep bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten Lansingerland, Schiedam en Rotterdam en van de provincie Zuid-Holland.
 - ⁴ Zie bijvoorbeeld figuur 1 en tabel 3 op blz. 21 van het hoofdrapport MER.
 - ⁵ Dat is het gebied dat wordt omsloten door de geluidcontour van 48 dB(A) L_{den}.
 - ⁶ Alternatief 3c, met ongeveer 38.600 commerciële vliegbewegingen.
 - ⁷ Zie bijvoorbeeld tabel 14 op blz. 49 van het deelrapport geluid.

In de analyses is steeds onderscheid gemaakt tussen hinder voor reeds aanwezige, kwetsbare bestemmingen — zoals woningen, ziekenhuizen en scholen — en hinder bij de kwetsbare bestemmingen die de omliggende gemeenten nog willen bouwen. Realiseren van alle geïnventariseerde nieuwbouwplannen zal voor de vergunde situatie ertoe leiden dat het aantal ernstig gehinderden binnen het 'afwegingsgebied' toeneemt met bijna 4.000 tot circa 13.500. Bij uitvoeren van het voorkeursalternatief neemt dat aantal ernstig gehinderden in bestaande en nieuw te bouwen woningen met nog eens 8.000 toe tot circa 21.400.⁸

Daarnaast laat het rapport zien dat het groot verkeer overdag de geluidhinder in de directe omgeving van de luchthaven bepaalt, met een relatieve bijdrage aan de totale belasting van bijna 90% en dat het klein verkeer minder dan 2,5% bijdraagt.⁹ Het helikopterverkeer is verantwoordelijk voor ongeveer een derde van de nachtelijke geluidbelasting.¹⁰ Door de voorgenomen extra spoedeisende vluchten zal de geluidbelasting in de nacht beperkt toenemen.¹¹

Andere milieueffecten, zoals effecten op de luchtkwaliteit en de natuur, zijn alleen in beeld gebracht voor het alternatief met maximale groei (alternatief 3d). Het MER laat zien dat voor die aspecten, ook bij maximale groei, wordt voldaan aan wettelijke randvoorwaarden. Het rapport beschrijft verder maatregelen die in een recent verleden zijn genomen om de milieubelasting te verminderen, en de meerwaarde en haalbaarheid van mogelijk aanvullende maatregelen.

Alles overziend biedt het MER de milieu-informatie die nodig is voor het voeren van de discussie over de gewenste leefomgevingskwaliteit en over de balans tussen verdere groei van RTHA en de bouw van nieuwe woningen en voorzieningen in de nabijheid van de luchthaven, voor zover de huidige luchtruimindeling rond RTHA (TMA RTHA) niet verandert.

Wel acht de Commissie het zinvol om in het MER dat ter inzage zal worden gelegd over een aantal onderwerpen meer informatie op te nemen, zoals over de bijdrage van de luchthaven aan ultrafijne stofdeeltjes, over de te verwachten geurhinder en over de wijze waarop met veranderingen als gevolg van een nieuwe indeling van het luchtruim zal worden omgegaan. In hoofdstuk 2 van dit advies beschrijft de Commissie in meer detail om welke informatie het gaat. Het betreft geen onderwerpen die als basis voor het te nemen besluit essentieel zijn of die bepalend zijn voor de gekozen omvang van de ontwikkeling, maar onderwerpen die, zo leert de ervaring bij andere luchthavenprojecten, tot discussie kunnen leiden als ze onvoldoende in perspectief zijn geplaatst en het relatieve belang ten opzichte van andere milieueffecten dus onvoldoende uit de verf komt.

Daarnaast besteedt de Commissie in hoofdstuk 2 aandacht aan de onzekerheden in gebruikte routes en het ontbreken van achtergrondinformatie die nodig is voor het interpreteren van een enkel gepresenteerd milieueffect.

⁸ Zie hiervoor tabel 17 op blz. 52 van het deelrapport geluid.

⁹ <2,5% geldt voor de handhavingspunten aan de baankoppen.

¹⁰ Zie hiervoor de tabellen 25 en 26 op blz. 59 en 60 van het deelrapport geluid.

¹¹ Zie hiervoor de tabel 21 op blz. 57 van het deelrapport geluid waarin de toename van het geluidbelaste oppervlak binnen de L_{night} -contouren is gepresenteerd.

2. Aandachtspunten voor het vervolgtraject

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op informatietekorten die ertoe zouden leiden dat het milieubelang niet volwaardig kan worden meegewogen in een besluit over het voornemen.

2.1 Geluid: onzekerheden en maatregelen

Uit het rapport 'Vliegpatronen en vlieggedrag RTHA'¹² blijkt dat in de huidige situatie tot 60% van het vliegverkeer op enig moment afwijkt van zijn voorgeschreven vertrekroute, onder andere als gevolg van mogelijke interferentie met het vliegverkeer van en naar luchthaven Schiphol. De Commissie waardeert de aandacht die is besteed aan de analyse van (de oorzaken van) het afwijken van voorgeschreven start- en landingsroutes, en de wijze waarop deze informatie is gebruikt bij het berekenen van te verwachten milieueffecten, waaronder de geluidhinder. In het MER worden verschillende redenen genoemd waarom de toekomstige spreiding van de actuele kan afwijken, zoals: de ontwikkelingen in navigatieapparatuur, gebruikte procedures en instructies van de verkeersleiding¹³ en de wijze waarop routeaanpassingen zullen worden geïmplementeerd.¹⁴

Deze en andere onzekere ontwikkelingen zullen de groei van de luchthaven in de planperiode beïnvloeden en daarmee de toename van de geluidhinder.¹⁵ De gevoeligheidsanalyse uit hoofdstuk 5 van het MER geeft, naar het oordeel van de Commissie, een goede indicatie van die toekomstbestendigheid bij een andere verdeling van de vluchten over het etmaal en als de samenstelling van de vloot verandert. De interferentie met het Schipholverkeer blijkt echter een belangrijke beperking te vormen voor een optimale verdeling van het luchtverkeer rond RTHA,¹² waardoor vliegtuigen veelvuldig moeten afwijken van aangegeven, optimale routes. In de Luchtruimvisie¹⁶ schetst het kabinet de contouren voor een nieuwe indeling van het Nederlandse luchtruim, met onder andere een vierde toegangspunt voor Schiphol. Welke consequenties dat zal hebben voor RTHA is nu nog niet bekend. Het kan leiden tot de oplossing van knelpunten, maar kan ook nieuwe knelpunten creëren. De Commissie vindt het belangrijk dat duidelijk is hoe hiermee zal worden omgegaan.

- De Commissie beveelt aan in het MER een procesbeschrijving op te nemen over hoe zal worden omgegaan met en besloten over toekomstige veranderingen in de TMA¹⁷ van RTHA in relatie tot

¹² Vliegpatronen en vlieggedrag RTHA. To70, Den Haag, september 2014.

¹³ Hoofdrapport MER, blz. 57.

¹⁴ Zie bijvoorbeeld blz. 28 en bijlage 3 van het hoofdrapport MER.

¹⁵ In het rapport van To70 (blz. 4 en blz. 49–51) worden onder andere een verschuiving in de herkomst en bestemming van het verkeer en de beoogde wijziging van de indeling van het Nederlandse luchtruim als bron van onzekerheid genoemd.

¹⁶ Luchtruimvisie, Ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Defensie. September 2012 (bijlage 184251 bij Kamerstuk kst-31936-114).

¹⁷ Terminal Manoeuvring Area, het gebied waarbinnen de luchtverkeersleiding van een luchthaven naderend en vertrekkend verkeer en het verkeer dat het betreffende luchtruim kruist, controleert en aanstuurt.

de capaciteit van de luchthaven, de belasting van de omgeving en de ernstige hinder en slaapverstoring.

In het MER worden maatregelen beschreven waarmee de (geluid)hinder is ingeperkt of mogelijk nog verder kan worden gereduceerd.¹⁸ De omvang van de nog te behalen milieuwinst is nog onvoldoende uitgewerkt om te beoordelen in hoeverre deze maatregelen kunnen bijdragen aan hinderbeperking. Mede daardoor is nog onzeker of alle onderzochte mitigerende maatregelen ook kunnen worden geïmplementeerd.

- De Commissie beveelt aan in het MER een beschrijving op te nemen over de werking van de bestuurlijke regiegroep, over (de bijstelling van en besluitvorming over) het uitvoeringsprogramma van effectbeperkende maatregelen en over de relatie van het uitvoeringsprogramma met het monitoring/evaluatieprogramma.

2.2 Luchtkwaliteit

Uit het deelonderzoek luchtkwaliteit blijkt dat de luchthaven beperkt bijdraagt aan de concentraties NO₂ en PM₁₀. Verwacht wordt dat, zonder verdere groei van de luchthaven, de luchtkwaliteit in het studiegebied sterk zal verbeteren, bijvoorbeeld als gevolg van afnemende emissies van het wegverkeer. Verdere groei van de luchthaven zal, zo blijkt uit het deelonderzoek, die ontwikkeling enigszins afremmen.

In het MER wordt gesteld: “de ontwikkeling van RTHA heeft geen invloed op het leefklimaat ten aanzien van luchtverontreiniging”.¹⁹ De conclusie wordt getrokken op basis van gegevens over aantallen woningen in vier concentratieklassen voor NO₂ en voor PM₁₀.²⁰ Hoe groot de bijdrage van RTHA daaraan is²¹, wordt niet aangegeven en kan alleen indirect met gegevens uit het deelonderzoek luchtkwaliteit worden ingeschat.²² Voor de niet ingevoerde lezer is niet te begrijpen hoe de conclusie tot stand is gekomen. De Commissie adviseert aan te geven hoe groot de bijdrage van de luchthaven is aan de luchtkwaliteit bij woningen en in welke mate die bijdrage toeneemt als de luchthaven groeit.

- De Commissie beveelt aan in het deelonderzoek luchtkwaliteit van het MER de bijdrage van (verdere groei van) de luchthaven aan de luchtkwaliteit bij woningen in beeld te brengen, ter onderbouwing van een conclusie over het relatieve belang van de luchthaven voor de blootstelling aan luchtverontreiniging.

¹⁸ Zie bijvoorbeeld bijlage 3 van het hoofdrapport.

¹⁹ Blz. 114 van het hoofdrapport.

²⁰ Tabellen 54 t/m 56 op blz. 113–114 van het hoofdrapport.

²¹ Inclusief het extra wegverkeer bij verdere groei.

²² Zo zijn de effecten van de luchthaven op de luchtkwaliteit beoordeeld voor het punt in het studiegebied waar de hoogste concentraties worden verwacht als gevolg van alle bronnen van verontreiniging. Daarbij zijn de concentraties bij wegen en op het luchthaventerrein buiten beschouwing gelaten (zie hiervoor de tabel 22, de figuren 7 en 8 in bijlage E van het deelrapport luchtkwaliteit). Daaruit kan, voor de verschillende situaties, een bijdrage van de luchthaven aan de concentraties NO₂ en voor PM₁₀ worden berekend. Wat (wijzigingen in) deze concentraties betekenen voor de bijdrage aan de luchtkwaliteit bij woningen moet op basis van expert judgement worden ingeschat.

In het deelonderzoek luchtkwaliteit is een schatting opgenomen van (de toename in) de emissies van stoffen die geurhinder veroorzaken. En in bijlage D van dat rapport is aangegeven in welke mate verschillende bronnen aan die hinder bijdragen. Het gebied waarbinnen geurhinder te verwachten is, is niet in kaart gebracht op grond van het argument dat de verspreiding afhankelijk is van een groot aantal factoren. Omdat de direct omwonenden van luchthavens (ernstige) geurhinder kunnen ervaren, geeft de Commissie in overweging om, ondanks de onzekere ruimtelijke verdeling van die hinder en ondanks het beperkte aantal klachten over geurhinder rond RTHA,²³ een schatting op te nemen van (de wijziging in) de omvang van het gebied waarbinnen geurhinder kan optreden. In het MER voor luchthaven Lelystad is een dergelijke analyse niet uitgevoerd omdat er weinig mensen in de directe omgeving van de luchthaven wonen. Voor de militaire luchthaven Eindhoven, waar meer mensen in de directe omgeving wonen, zijn wel geurcontouren bepaald.²⁴

- De Commissie beveelt aan in het MER een schatting op te nemen van (de wijziging in) de omvang van het gebied waarbinnen geurhinder kan optreden.

2.3 Ultrafijne stofdeeltjes

Met betrekking tot de aanwezigheid van ultrafijne stofdeeltjes (UFP)²⁵ beperkt het MER zich tot de mededeling dat hierover recent onderzoek is opgestart en dat er geen studies zijn die de mogelijke effecten voor de gezondheid van UFP beschrijven.²⁶ De Commissie constateert dat de recente aandacht voor UFP het gevolg is van onderzoek van TNO en RIVM naar de oorsprong en kenmerken van het UFP in de omgeving van luchthaven Schiphol.²⁷ Dat onderzoek laat zien dat de bijdrage van luchtvaart aan UFP in de omgeving van Schiphol wezenlijk afwijkt van de bijdrage van luchtvaart aan NO₂, PM₁₀ of roet. De Commissie is van oordeel dat, ondanks de onzekerheid over de gezondheidseffecten en het ontbreken van grenswaarden, het belangrijk is om aan te geven hoe de absolute en relatieve bijdrage van RTHA aan de UFP-concentratie in de omgeving van de luchthaven wijzigen voor de alternatieven van het voornemen.²⁸ Bij het bepalen daarvan kan worden gebruikgemaakt van methoden zoals die in recente onderzoeken van TNO en RIVM zijn gebruikt.

- De Commissie beveelt aan in het MER aan te geven hoe de absolute en relatieve bijdrage van RTHA aan de UFP-concentratie in de omgeving van de luchthaven wijzigt voor de alternatieven van het voornemen.

²³ De geluid- en klachtenanalyse rondom Rotterdam The Hague Airport meldt dat voor 2014 tien meldingen zijn ontvangen over een kerosinelucht (DCMR, mei 2015).

²⁴ Zie hiervoor de bijlagen luchtkwaliteit van respectievelijk het milieueffectrapport voor de luchthavens [Lelystad](#) en [Eindhoven](#).

²⁵ Deeltjes die kleiner zijn dan 0,1 micrometer. Op dit ogenblik zijn hiervoor nog geen grenswaarden vastgesteld.

²⁶ Deelonderzoek luchtkwaliteit, blz. 54-55.

²⁷ Zie hiervoor bijvoorbeeld: Keuken M *et al.* Ultrafijn stof rondom Schiphol. Tijdschrift Lucht 2014 (6), 8-11, en Janssen NAH *et al.* Verkenning gezondheidsrisico's ultrafijnstof luchtvaart rond Schiphol en voorstel vervolgonderzoek. Briefrapport 2016-0050. RIVM, Bilthoven, 2016

²⁸ De Commissie constateert dat de bijdrage van het vliegverkeer aan de luchtkwaliteit is berekend met een model dat Adecs heeft afgeleid van het Nieuw Nationaal Model (NNM). De Commissie heeft in haar adviezen over eerdere onderzoeken waarin dit model is gebruikt, gewezen op het ontbreken van een vergelijking tussen het Adecs-model en de wettelijk erkende modellen. Ondanks de onduidelijkheden rond de berekeningen is in dit geval de conclusie gerechtvaardigd dat ook bij de maximale groei van RTHA wordt voldaan aan de grenswaarden voor NO₂ of PM₁₀.

2.4 Gezondheidseffecten

In paragraaf 4.9 van het hoofdrapport worden de gezondheidseffecten van het voornemen beschouwd. De effecten van geluidhinder op leerprestaties en hoogte van de bloeddruk zijn voor de Commissie met de gegeven informatie niet te interpreteren.

- De Commissie adviseert om of de beschreven effecten van geluidhinder op leerprestaties en bloeddruk beter te onderbouwen, of ze niet in het definitieve MER op te nemen, vanwege de grote onzekerheidsmarges.

2.5 Vogelbeheer

In het deelrapport 'Beschermd soorten rond RTHA en aspecten van vliegveiligheid' wordt gesteld dat de ganzen die in de omgeving van de luchthaven aanwezig zijn, een risico vormen voor de vliegveiligheid. Het rapport vermeldt de recente ontwikkeling in de aantallen ganzen in de regio²⁹ en stelt dat maatregelen nodig zijn om een toename van het aantal ganzen af te remmen, en dat die maatregelen in de komende jaren zullen moeten worden geïntensiveerd. Voor meer details wordt verwezen naar een faunabeheerplan. De Commissie beveelt aan om de kerninformatie over de aard, omvang en effectiviteit van maatregelen op te nemen in het MER aangezien het MER alle relevante informatie moet bevatten over verwachte effecten en over de effectiviteit van mogelijke en te nemen maatregelen.

- De Commissie beveelt aan in het MER kerninformatie op te nemen over de aard, omvang en effectiviteit van maatregelen die nodig zijn om het risico van ganzen voor de vliegveiligheid op het gewenste niveau te houden of brengen.

²⁹ Tabel 3.3 op blz. 19 van het deelrapport.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Rotterdam The Hague Airport

Bevoegd gezag: staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Besluit: vaststellen van een luchthavenbesluit

Categorie Besluit m.e.r.: D6.2

Activiteit: Vastleggen van het gebruik van de luchthaven voor de commerciële luchtvaart en voor bijvoorbeeld trauma- en politiehelikopters en vastleggen van de beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven.

Procedurele gegevens:

Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 17 april 2014

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 25 april 2014 t/m 23 mei 2014

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 26 juni 2014

Aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 3 mei 2016

Tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 12 juli 2016

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. drs. ing. W. Blom

dhr. dr. Y.S. Kok-Palma

dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)

dhr. dr. C.A. Linse (voorzitter)

dhr. ir. S. Teeuwisse

dhr. ing. R.L. Vogel

dhr. dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële informatie in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie:

<http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport. Rapport 077981572:F, Adecs airinfra & Arcadis, 19 februari 2016
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Technische bijlage (invoerboek). Rapport rtha150605.rap, Adecs airinfra, 14 september 2015
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Verkeerskundige rapportage. Rapport 078543299:A, Arcadis, 3 juli 2015
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Deelonderzoek route- en spreidingsrapportage. Rapport rtha150104.rap, Adecs airinfra, 14 september 2015
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Deelonderzoek Luchtkwaliteit. Rapport rtha150602.rap, Adecs airinfra, 14 september 2015
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Deelonderzoek geluid. Rapport rtha150506.rap/iA/kd, Adecs airinfra, 14 september 2015
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Deelonderzoek externe veiligheid. Rapport rtha150507.rap/MB/kd, Adecs airinfra, 14 september 2015
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Natuurtoets aanpassing gebruik RTHA. Rapport 15.075, Bureau Waardenburg, 13 augustus 2015
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Beschermde soorten rond RTHA en aspecten van vliegveiligheid. Rapport 15.076, Bureau Waardenburg, 13 augustus 2015
- Belevingsonderzoek RTHA 2012. Meijers Research, 25 juni 2015
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Economische onderbouwing groeiambitie. Schiphol Group, 15 januari 2016
- Vliegpatronen en vlieggedrag RTHA. Rapport 13.153.01, To70, september 2014
- MER Luchthavenbesluit RTHA. Samenvatting. Adecs airinfra & Arcadis, Rapport 078566022:F, 19 februari 2016
- Obstakelvlakken en beperkingengebieden luchthavenbesluit RTHA. Rapport 15.171.01, To70, 14 juli 2015
- Maatschappelijke kosten-batenanalyse ontwikkeling RTHA. ECORYS, 21 september 2015

De Commissie heeft in deze fase geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl

