

Standpunt Bewonersorganisatie InHillegersberg Uitbreiding Vliegveld Rotterdam The Hague Airport (RTHA)

Inleiding

Rotterdam The Hague Airport is van plan om het aantal reizigers uit te breiden van 1,7 miljoen naar 2,9 miljoen. In 2025 wil het vliegveld twee keer zo groot zijn als nu.¹ Het aantal vluchten zal toenemen van 60 naar 110 vluchten per dag. Dat betekent dat het aantal vliegbewegingen toeneemt van 50.000² naar 90.000³.

Een leefbaar Hillegersberg is in het belang van Rotterdam

Rotterdam is een van de armste gemeenten van Nederland.⁴ Het is daarom van belang de betere wijken, zoals Hillegersberg, leefbaar en aantrekkelijk te houden. Deze leefbaarheid staat al onder druk door de aanleg van de A13/A16. Met het verdubbelen van het aantal commerciële vluchten neemt de overlast zodanig toe, dat de wijk haar aantrekkelijke karakter verliest. En daarmee de actieve bewoners voor de stad Rotterdam. Bewonersorganisatie InHillegersberg (Molenlaankwartier en Oud Hillegersberg) vertegenwoordigt alleen al 7000 huishoudens.

Mening van de (huidige) bewoners

De informatievoorziening naar bewoners toe is zeer beperkt en onzorgvuldig geweest. Dit betreft zowel de informatie over de uitbreidingsplannen als de informatie over de inspraakmogelijkheden. Alvorens de mening van bewoners te vragen werd niet eerst op objectieve wijze informatie verschaft over de omvang van de beoogde uitbreiding en het effect hiervan op de leefomgeving. RTHA verkondigt bijvoorbeeld: “de uitstoot van vliegtuigen gaat altijd omhoog en daalt niet neer op aarde. Uw witte tuinstoel zal niet zwarter worden als er meer vliegtuigen gaan vliegen”; Ander voorbeeld: mailers van de verkenners ontvingen slechts 3 kalenderdagen van te voren een uitnodiging voor de inloopavond, waardoor er geen redelijke gelegenheid was tot deelname.

In december 2016 heeft DUO Market Research in opdracht van de gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek de mening van bewoners onderzocht.⁵ Relevant is de mening van bewoners omtrent de groei van het commerciële vliegverkeer (pag 14). De meerderheid, 56% van de bewoners wenst geen groei van het aantal commerciële vluchten, waarvan 26% wenst dat het aantal commerciële vluchten krimpt. Een sterke minderheid is voor significante groei. Bewoners zijn bezorgd over geluidsoverlast, fijn stof blootstelling (niet alleen PM 2.5, maar juist ook ultrafijn stof (Ultra Fine Particles, UFP), cumulatie effecten (A13/A16), verkeersintensiteit en de woningwaarde.

InHillegersberg verwacht dat als de informatievoorziening beter was geweest, het standpunt van de bewoners nog negatiever was ten opzichte van uitbreiding. Bezorgde bewoners benaderen

¹ <http://www.rijnmond.nl/nieuws/139755/Rotterdam-The-Hague-Airport-in-2025-twee-keer-zo-groot>

² <https://www.rotterdamthehagueairport.nl/content/uploads/2016/03/Totaal-per-jaar.pdf>

³ <http://milieufederatie.nl/friksbeheer/wp-content/uploads/2015/12/Directeur-vliegveld-bagatelliseert-AD-05-12-2015.pdf>

⁴ <http://www.quotenet.nl/Lijstjes/Top-10-Dit-zijn-de-armste-gemeenten-van-Nederland>

⁵ http://www.bis.rotterdam.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=260633/type=pdf/Rapportage_Hillegersberg-Schiebroek_Onderzoek_Vliegveld_-_10_januari_2017.pdf

Bewonersorganisatie InHillegersberg en hopen op een goede vertegenwoordiging van het belang voor een gezonde leefbare wijk. Een actieve groep bewoners spant zich in om de luchtkwaliteit te meten.

Mening van toekomstige bewoners

Toekomstige bewoners zullen kritischer zijn dan huidige bewoners. Nieuwe generaties zijn zich bewuster van het milieu en van de schadelijke effecten van vliegvelden en snelwegen. In de nabije toekomst zal nog meer bekend worden over de schadelijke effecten van het luchtverkeer. In het belang Rotterdam dient hier nu al rekening mee gehouden te worden.

Rotterdam heeft geen invloed op overlast RTHA

Een reden om zeer terughoudend te zijn in het toestaan van meer milieugebruiksruimte (geluidsoverlast en uitstoot) is de beperkte handhavingsmogelijkheid in geval van toenemende overlast voor omwonenden. Voor het vertrekkende verkeer van RTHA zijn routes vastgelegd die gevolgd dienen te worden. Er is onderzoek gedaan naar afwijkingen van het vliegverkeer van deze routes. Een aanzienlijk deel van de vliegtuigen wijkt van deze routes af. Zo betrof dit in 2013 60% van het verkeer dat op 'instrumenten' (navigatiesysteem) vliegt.⁶ Hierop wordt niet gehandhaafd. Er zijn weinig mogelijkheden waarop de luchthaven kan sturen op de bestemmingen van vluchten die gebruik maken van de luchthaven. Dat geldt ook voor het type vliegtuigen (bepalend is voor de hoeveelheid geluid). Ook de handhaving op de nachtvluchten is niet adequaat.

MER onjuist

De MER stelt de fijnstofeffecten ten onrechte op "0".⁷ Dat dit onjuist is blijkt uit onderzoek bij vliegveld Zaventem. Vliegtuigen stoten zeer veel ultrafijnstof uit. Dit ultrafijnstof komt in de leefomgeving terecht.⁸ Recent onderzoek bij Schiphol toont aan dat tienduizenden omwonenden ernstige gezondheidsrisico's lopen.⁹

Het is onzorgvuldig om op basis van deze gebrekkige MER een besluit te nemen. Eerst dienen gezondheidseffecten zorgvuldig in kaart gebracht te worden.

MKBA onvoldoende onderbouwd

Een paar uur tijdswinst per jaar voor een wisselende groep (hoofdzakelijk) vakantiegangers versus geluidsoverlast en een slechtere luchtkwaliteit voor omwonenden. Dit is de kern van de politieke afweging. Volgens de Second Opinion¹⁰ is de MKBA niet transparant en matig onderbouwd, bijvoorbeeld op het gebied van de samenstelling van de groei van de passagiers, reistijdboten en processing time.

De MKBA is louter gebaseerd op in geld uitgedrukte effecten. Deze berekening geeft niet alleen een onvoldoende beeld vanwege matige transparantie en onderbouwing, maar ook omdat de milieu- en

⁶ To70, Vliegpatronen en Vlieggedrag Rotterdam The Hague Airport, september 2014.

⁷ <http://milieufederatie.nl/friksbeheer/wp-content/uploads/2016/08/Second-opinion-TU-Delft-inzake-MKBA-RTHA-dd-13-juli-2016.pdf>

⁸ <https://www.vmm.be/publicaties/ufp-en-bc-metingen-rondom-de-luchthaven-van-zaventem>

⁹ <https://milieudefensie.nl/publicaties/factsheets/factsheet-ultrafijnstof-door-schiphol>

¹⁰ <http://milieufederatie.nl/friksbeheer/wp-content/uploads/2016/08/Second-opinion-TU-Delft-inzake-MKBA-RTHA-dd-13-juli-2016.pdf>

gezondheidseffecten niet worden meegewogen. De verstedelijking, toenemende verkeersdruk en technologische vooruitgang produceren steeds meer lawaai en vervuiling. De helft van alle Nederlanders heeft nu al last van herrie, blijkt uit cijfers van het CBS.¹¹ Rotterdam zou daarom haar rustige wijken moeten koesteren en gaan voor duurzame groei, daar deze in de toekomst meer waard zijn dan het vliegveld.

Leefbaarheid: samenhang A13/A16

Uitbreiding van de luchthaven kan niet los gezien worden van de aanleg van de A13/A16. Beiden hebben een groot negatief effect op de leefkwaliteit. Bekend is dat wonen naast een snelweg kan leiden tot dementie, Parkinson, multiple sclerose.¹² Maar ook tot astma, hart- en vaatziekten en kanker. NRC (5 jan. 2017) schrijft al dat verhuizen het beste alternatief is.¹³ De weg is al een feit, de verdubbeling van het aantal commerciële vluchten nog niet.

Standpunt

Een goede kwaliteit van de leefomgeving is in het belang van de regionale economie en een gezond woon- en vestigingsklimaat in de Rotterdamse regio. Een uitbreiding van het aantal commerciële vluchten van RTHA niet ten koste mag gaan van de kwaliteit van de leefomgeving. De luchthaven dient zich meer in te spannen om zich te richten op het echte zakelijke verkeer. Nu vinden er nog veel vakantievluchten plaats en is het zakelijke profiel de afgelopen jaren niet sterker geworden. Een afname van het aantal vakantievluchten biedt ruimte voor zakenvluchten. Uitbreidingsplannen van RTHA dienen in samenhang gezien te worden met andere ontwikkelingen in de regio zoals de geplande aanleg van de snelweg A13/A16. Beide hebben immers majeure effecten op de leefomgeving. Naast geluidsoverlast is hierbij vooral ook de luchtvervuiling een groot punt van zorg. Omdat de leefkwaliteit niet geborgd kan worden, dient geen toestemming gegeven te worden voor het uitbreiden van de milieugebruiksruimte.

En wellicht ten overvloede: er is onvoldoende draagvlak van omwonenden.

Contact: Info@InHillegersberg.nl



Facebook inHillegersberg



Twitter inHillegersberg



www.inHillegersberg.nl

¹¹ <http://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2152645-over-twintig-jaar-is-herrie-het-grootste-milieuprobleem.html>

¹² [http://thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(16\)32399-6/fulltext](http://thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(16)32399-6/fulltext)

¹³ <https://www.nrc.nl/nieuws/2017/01/05/vijf-vragen-over-dementeren-langs-de-snelweg-6034714-a1539890>