

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
t.a.v. Minister drs. C. van Nieuwenhuizen-Wijbena  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Bewonersorganisatie InHillegersberg  
info@inhillegersberg.nl  
Bewonersorganisatie Leven in Schiebroek  
[info@leven-in-schiebroek.nl](mailto:info@leven-in-schiebroek.nl)

Cc: Tweede Kamerfractie Groen Links

Rotterdam, 06-02-2018

**Betreft: Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport – invulling Ambitie 2030 Ministerie Infrastructuur en Waterstaat**

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen-Wijbena,

Binnenkort verzoekt Rotterdam The Hague Airport (RTHA) u te beslissen over het luchthavenbesluit. RTHA en Amsterdam Airport Schiphol (AMS) sturen aan op een verdubbeling van het vliegverkeer voor RTHA.

De uitdaging die u hierbij heeft is recht te doen aan alle doelen die het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft. Enerzijds (1) de krachtige verbindingen over de weg en door de lucht, anderzijds (2) een goed ingerichte, schone en veilige omgeving.

Daarbij heeft ook u een ambitie te verwezenlijken, immers uw ministerie ambieert een land met slimme steden (Ambitie 2030): *“De Rijksoverheid vindt het belangrijk dat inwoners van steden gezond kunnen wonen, werken en ontspannen. Hierbij horen onder andere een beter luchtkwaliteit, weinig geluidsoverlast en een slimme en gezonde inrichting van de stad”*<sup>1</sup> Ook een uitdaging!

Recentelijk heeft RTHA haar Missie, Visie en Strategie 2025 gepubliceerd. Deze publicatie geeft geheel geen antwoord op de vraag hoe groei gepaard gaat met de invulling van uw Ambitie 2030. Terwijl Rotterdam de één na grootste stad van Nederland is. En tevens de stad waar de uitdaging voor ambitie 2030 het grootst zal zijn. Bij de invulling van ambitie voor de stad Rotterdam en de omliggende gemeenten Lansingerland, Overschie en Vlaardingen, kunt u het vliegverkeer dan ook niet buiten beschouwing laten. Daarom willen wij met deze brief u een aantal punten van onze zorg en advies overbrengen.

**Inrichting omgeving RTHA**

- De omgeving van RTHA leent zich niet voor vliegverkeer. RTHA is omringd door woonwijken, op nog geen 400 meter afstand van de start- en landingsbaan. Bovendien worden er nieuwe woonwijken aangelegd, zoals Park 16Hoven en nieuwe wijken in Lansingerland. Wijken bedoeld voor jonge gezinnen.

---

1 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/luchtkwaliteit/slimme-en-gezonde-stad>

- De leefbaarheid in de wijken rond RTHA staat onder druk door de aanleg van de A13/A16 en de huidige overlast van het vliegverkeer. De wijken hebben nu al te kampen met een hoge verkeersdruk.
- Het luchtruim is overvol, waardoor veel routeafwijkingen plaatsvinden. Vliegtuigen vliegen regelmatig laag over de woonwijken, waardoor de daadwerkelijke overlast veel hoger is dan de gemeten en berekende overlast.
- Omwonenden zijn tegen uitbreiding van het aantal commerciële vliegbewegingen (DUO market research, 2016).<sup>2</sup>

### **Trend - schone lucht als grondrecht**

- Dagelijks haalt het klimaat en de milieubelasting van het vliegverkeer de landelijke pers. Berichten zoals deze zullen u niet ontgaan: “Als een Boeing 747 opstijgt, komt evenveel fijnstof vrij als uit een miljoen vrachtwagens.”<sup>3</sup>
- Inwoners van Nederland zijn steeds minder bereid de negatieve consequenties te dragen ten bate van het economisch gewin van commerciële instellingen. In de toekomst zullen rechtszaken om een schone leefomgeving af te dwingen en/of schadevergoeding te vorderen de realiteit van de dag worden. Urgenda en de zaak van Milieudefensie zijn nog maar het begin.
- De schadelijke effecten van het vliegverkeer op de nabije omgeving zijn bewezen en bekend.<sup>4</sup>
- De weerstand tegen uitbreiding van het vliegverkeer is groot; niet alleen bij Schiphol en Lelystad, maar ook bij RTHA.
- Bij de omwonenden van RTHA ligt de luchtkwaliteit onder een vergrootglas. Op initiatief van bewoners in Rotterdam Hillegersberg- Schiebroek is een luchtmeetnet opgezet. Ook zijn er fijnstofmeters voor de wijk Overschie besteld waardoor het luchtmeetnet zich uitstrekt over de hele Noordrand van Rotterdam. Het grote aantal vrijwilligers dat betrokken is bij het luchtmeetnet schetst het belang dat bewoners hechten aan schone lucht.

### **De missie, visie en strategie van RTHA**

De visie ten aanzien van verduurzaming beperkt zich tot de non-aviation activities; kortweg alles behalve het vliegverkeer. Dit terwijl het vliegverkeer juist de grote veroorzaker is van luchtvervuiling en geluidsbelasting. RTHA miskent dat zij een grote invloed kan uitoefenen op de overlast die het vliegverkeer veroorzaakt. Vanuit haar maatschappelijke verantwoordelijkheid zou RTHA moeten begrijpen dat zij, gegeven haar huidige ligging, omwonenden niet verder mag belasten met de schadelijke gevolgen van haar activiteiten.

Wij vrezen voor significante milieubelasting in de omgeving, waar geen enkele partij zich verantwoordelijk voor acht.

---

<sup>2</sup> Het onderzoek van DUO Market Research leidt tot een representatiever beeld dan het onderzoek van VNO-NCW, omdat laatstgenoemde een zodanig ruim “Omwonenden”-begrip hanteert, dat dit tot een verkeerd beeld leidt. Ter illustratie: het gebied dat het onderzoek van VNO-NCW hanteert strekt zich uit tot Wassenaar. Dit terwijl de definitie juist zou moeten zien op de omwonenden die de milieubelasting van het vliegveld ervaren.

<sup>3</sup> <https://www.nrc.nl/nieuws/2018/01/10/als-een-boeing-747-opstijgt-komt-even-veel-fijnstof-vrij-als-uit-een-miljoen-vrachtwagensnrc-checkt-a1587736>

<sup>4</sup> <https://www.vmm.be/publicaties/ufp-en-bc-metingen-rondom-de-luchthaven-van-zaventem>

### **De baten wegen niet op tegen de lasten**

RTHA beziet duurzaamheid (Trend 4) enkel in het kader van vermeende economische baten. Een sterk verouderde en onjuiste benadering. Want wie wil dag en nacht de geluidsoverlast van de vliegtuigen ervaren? Wie is bereid om de gezondheidseffecten van luchtvervuiling zoals de verhoogde kans op dementie, parkinson en multiple sclerose te accepteren? Omwonenden ervaren ook nu overlast van het vliegverkeer, maar accepteren nu nog de aanwezigheid van het vliegveld. Wij verwachten dat uitbreiding op termijn leidt tot effecten die de beoogde economische baten teniet doen. De omgeving van het vliegveld zal haar aantrekkelijke karakter verliezen, met als gevolg leegloop van woonwijken tot in de verre omtrek. Een goede kwaliteit van de leefomgeving is essentieel voor regionale economie en een gezond woon- en vestigingsklimaat.

Omdat de leefkwaliteit niet geborgd kan worden, zijn Bewonersorganisaties InHillegersberg en Leven in Schiebroek van mening dat geen toestemming gegeven dient te worden voor het creëren van milieugebruiksruimte die benut kan worden voor de uitbreiding van de commerciële vluchten.

Ten slotte, mocht u voornemens zijn uw oordeel enkel te laten leiden door berekeningen, dan het volgende: een MKBA is vooral gericht op het bepalen van de economische efficiëntie en effectiviteit van een maatregel. Zij is niet geschikt om morele vraagstukken te beoordelen. Daarom ons morele appel: wilt u de gezondheid en de leefbaarheid in de twee na grootste stad in Nederland voorop stellen?

Wij vernemen graag uw inhoudelijke reactie.

Hoogachtend,

Ir Margreet Hovenkamp, voorzitter Bewonersorganisatie InHillegersberg

Mr Marijke van Seventer, voorzitter Bewonersorganisatie Leven-in-Schiebroek