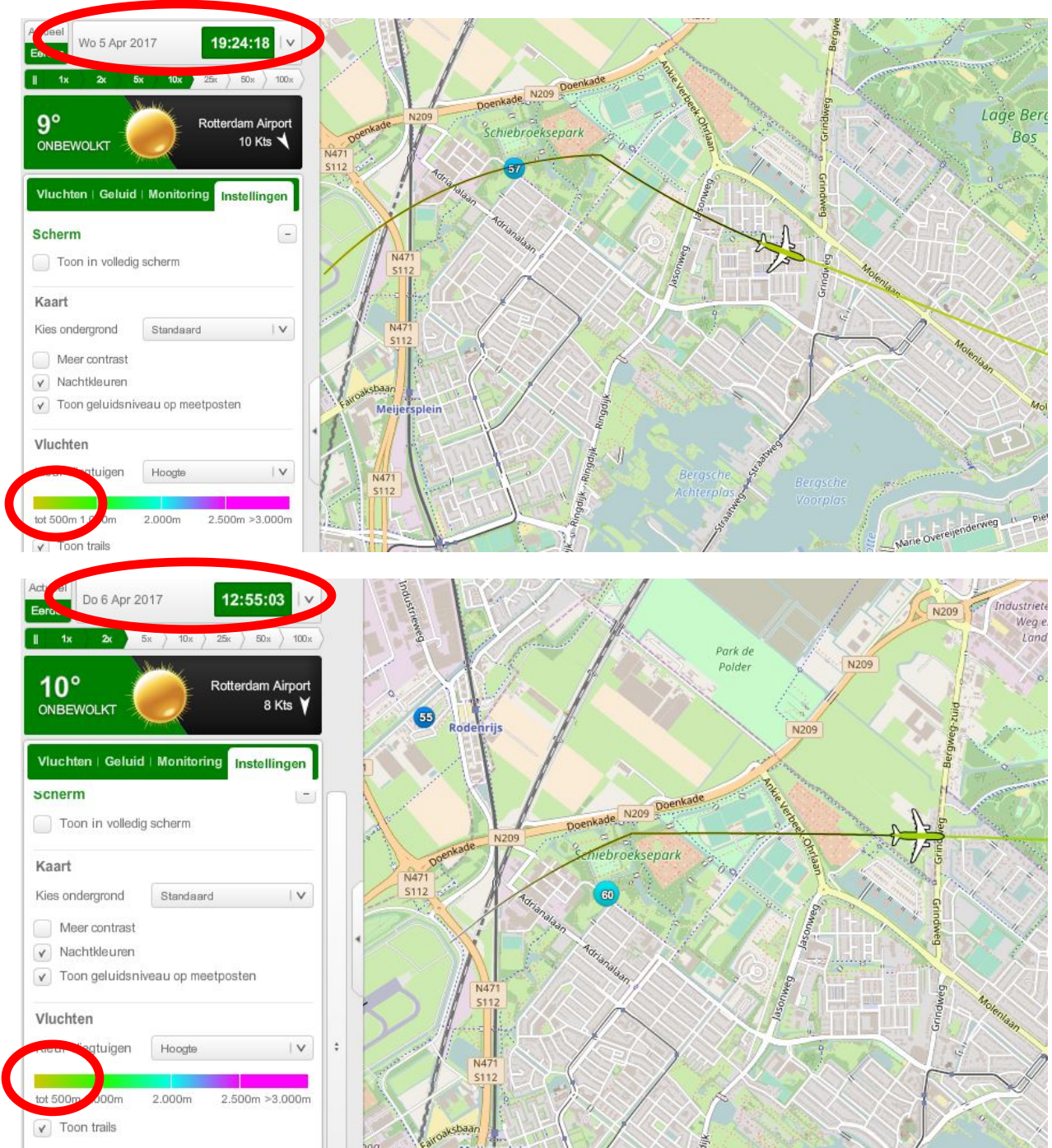


Bijlage 1: recente flight tracks – vliegtuigen over de wijk



Do 6 Apr 2017 18:47:23

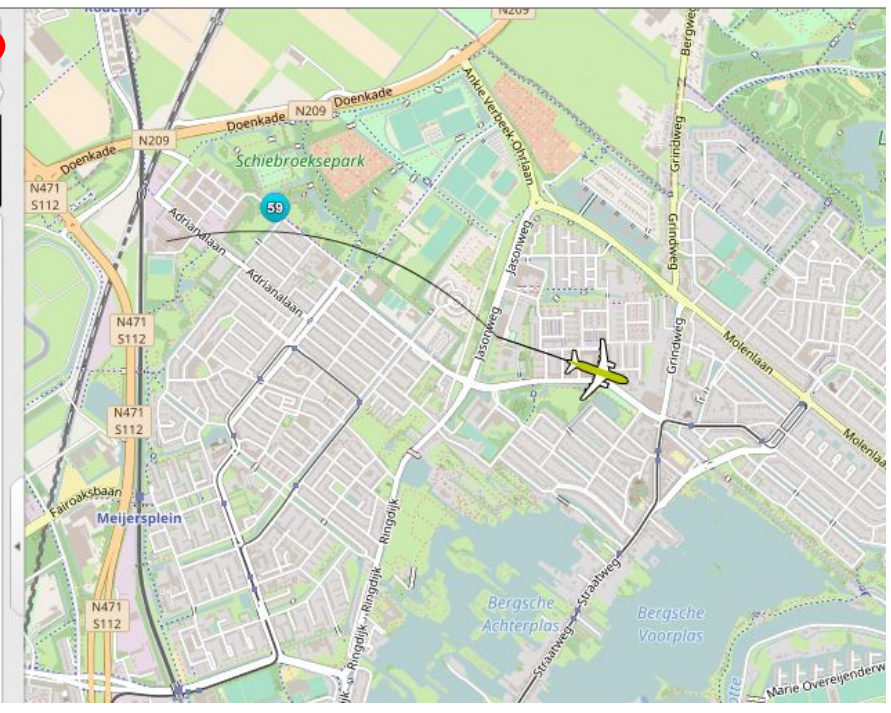
9° ONBEWOLKT Rotterdam Airport 7 Kts

Vluchten | Geluid | Monitoring | Instellingen

Scher
 Toon in volledig scherm

Kaart
Kies ondergrond: Standaard
 Meer contrast
 Nachtkleuren
 Toon geluidsniveau op meetposten

Vluchten
Vliegtuigen: Hoogte
tot 500m 1.000m 2.000m 2.500m >3.000m
 Toon trails



Bijlage 2: onderzoeksresultaat DUO market research (december 2016)

Wat is uw mening over een mogelijke uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport als het gaat om het maatschappelijke vliegverkeer (politie- en traumahelikopters)?								
	3045 (Hillegersberg)	3051 (Hillegersberg)	3052 (Schiebroek)	3053 (Schiebroek)	3054 (Hillegersberg)	3055 (Hillegersberg)	3056 (Hillegersberg)	Totaal
Niet uitbreiden: ik ben voor krimp van het aantal maatschappelijke vluchten	10%	2%	7%	5%	8%	5%	11%	6%
Niet uitbreiden: bestaande situatie wat betreft het aantal maatschappelijke vluchten zo laten	59%	25%	23%	41%	24%	25%	12%	29%
Uitbreiden: gemiddeld 15 maatschappelijke vluchten per dag (toename van 15%)	17%	60%	50%	43%	58%	58%	59%	53%
Anders	4%	13%	20%	11%	10%	12%	18%	12%

Wat is uw mening over een mogelijke uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport als het gaat om het commerciële vliegverkeer (grote vliegtuigen voor lijnvluchten en charters)?								
	3045 (Hillegersberg)	3051 (Hillegersberg)	3052 (Schiebroek)	3053 (Schiebroek)	3054 (Hillegersberg)	3055 (Hillegersberg)	3056 (Hillegersberg)	Totaal
Niet uitbreiden: ik ben voor krimp van het aantal commerciële vluchten	36%	11%	22%	43%	21%	25%	6%	26%
Niet uitbreiden: bestaande situatie wat betreft het aantal commerciële vluchten zo laten	34%	19%	35%	34%	27%	32%	24%	30%
Uitbreiden: gemiddeld 65 commerciële vluchten per dag (toename van 10%)	22%	18%	13%	6%	11%	14%	22%	13%
Uitbreiden: gemiddeld 74 commerciële vluchten per dag (toename van 25%)	4%	26%	9%	7%	16%	11%	6%	12%
Uitbreiden: gemiddeld 89 commerciële vluchten per dag (toename van 50%)	2%	10%	8%	4%	11%	6%	10%	7%
Uitbreiden: gemiddeld 118 commerciële vluchten per dag (toename van 100%)	0%	10%	6%	3%	8%	8%	27%	8%
Anders	2%	6%	7%	3%	7%	4%	4%	5%

Bijlage 3 Milieufederatie - impact voorstel gebruik Helikopterruimte voor lijnvluchten

Vragen en opmerkingen t.a.v. implicaties benutting geluidsruimte bij uitplaatsing helikopters

Een belangrijk element in het advies van de verkenner betreft actie 1, het uitplaatsen van het helikopterverkeer naar een andere locatie die minder hinder oplevert. Bij het behoud van de huidige vergunde milieugebruiksruimte (een ander belangrijk aspect van het advies van de verkenner) betekent dit dus dat de milieugebruiksruimte die vrijkomt door uitplaatsing van de helikopters benut kan worden voor commercieel (groot) vliegverkeer. Dit lijkt een sympathieke oplossing te zijn die zowel recht doet aan de wensen van de luchthaven en het bedrijfsleven als omwonenden. Dit onderdeel van het advies roept echter een aantal vragen op die beantwoord moeten worden om de implicaties van deze actie goed te kunnen overzien.

Grenswaarden handhavingspunten

De vergunde geluidsruimte wordt uiteindelijk formeel verankerd in grenswaarden van handhavingspunten, hier wordt dus ook op gehandhaafd. Het is daarom belangrijk dat volkomen helder is dat het behoud van de huidige vergunde milieuruimte geïnterpreteerd kan worden als het behoud van de huidige grenswaarden van de handhavingspunten (of evenredige grenswaarden bij de instelling van nieuwe handhavingspunten). Dit wordt in het advies van de verkenner nog niet expliciet vermeld.

Door hier duidelijkheid over te verschaffen, wordt ook voorkomen dat het benutten van de geluidsruimte die vrijkomt door uitplaatsing van de helikopters kan leiden tot lokale verschuivingen van de hinder waardoor bepaalde locaties onevenredig benadeeld zouden worden. Ook scheidt dit helderheid over hoe wordt omgegaan met hinder die helikopters in de huidige situatie veroorzaken door vluchten die niet over de handhavingspunten gaan.

Vrijkomende geluidsruimte door uitplaatsing helikopters

Het is onduidelijk waar de door de verkenner genoemde 25% gebruiksruimte door maatschappelijk helikopterverkeer op gebaseerd is. In de beschikbare documentatie worden hier namelijk verschillende getallen voor genoemd:

Bron	% geluidsruimte benut door heli's	Jaar	Toelichting
Advies verkenner (2017)	25%	?	Alleen maatschappelijke helikopters
Rapport To70 Groeimogelijkheden bij uitplaatsing heli's (2014)	13%	2014	Helikopterverkeer totaal
Rapport To70 Groeimogelijkheden bij uitplaatsing heli's (2014)	19%	2025	Helikopterverkeer totaal
MER luchthavenbesluit RTHA (2016)	22%	2013- 2014	Helikopterverkeer totaal bijdrage aan geluidsbelasting handhavingspunt bij baankop 06

Vraag is dus of de door de verkenner genoemde 25% gebaseerd is op de bestaande verdeling van de geluidsruimte of een toekomstige. Ook is het onduidelijk of de verkenner naast uitplaatsing van het maatschappelijke helikopterverkeer ook doelt op uitplaatsing van het overige helikopterverkeer.

Benutting ruimte door commercieel vliegverkeer

Om in te schatten wat de benutting van de geluidsruimte die vrijkomt door uitplaatsing van het helikopterverkeer door commercieel verkeer betekent, is het belangrijk om te weten om hoeveel vluchten het gaat.

In het MER wordt aangegeven dat in het gebruiksjaar 2013-2014 sprake was van 4.000 helikoptervluchten (in totaal). Dit betekent echter niet dat hiervoor 4.000 commerciële vluchten in de plaats kunnen komen omdat niet iedere vlucht evenveel geluidsruimte inneemt ('s nachts vliegen telt bijvoorbeeld zwaarder mee en helikopters vliegen relatief vaak 's nachts).

In hun verkenning (2014) naar groeimogelijkheden van RTHA die uitplaatsing van de helikopters biedt, gaat To70 uit van de volgende gegevens:

Gebruiksruimte	Vliegbewegingen commercieel verkeer
13%	4.000-5.000
19%	6.000-7.000

Als dit wordt geëxtrapoleerd naar de 25% uit het advies van de verkenner, dan komt dat neer op circa 8.000 – 9.000 vliegbewegingen.

Hierbij moet opgemerkt worden dat uitplaatsing van het helikopterverkeer niet betekent dat er bij omwonenden van RTHA nooit meer een helikopter over zal vliegen omdat deze immers ook vanuit de nieuwe helikopterstandplaats naar locaties in de nabije omgeving van RTHA zouden kunnen vliegen als hier bijvoorbeeld een trauma- of politiehelikopter ter plaatse moet zijn. Het is onduidelijk om hoeveel vliegbewegingen het hier dan zal gaan.

Ook moet worden opgemerkt dat het helikopterverkeer groeit door de steeds grotere inzet voor maatschappelijke doeleinden. Wanneer de door de verkenner benoemde 25% van de geluidsruimte betrekking heeft op de toekomst, dan zal deze geluidsruimte die door helikopters gebruikt wordt dus ten koste gaan van een deel van de geluidsruimte die in de huidige situatie dus nog door commercieel (groot) vliegverkeer wordt gebruikt. In dat geval zouden de genoemde 8.000 – 9.000 vliegbewegingen dus niet volledig in toevoegingen zijn op de huidige vliegbewegingen van (groot) commercieel vliegverkeer, maar hier deels mee overlappen.

Effecten natuur en recreatiegebieden

Het helikopterverkeer hanteert andere vliegroutes dan het (groot) commercieel verkeer. Via de handhavingpunten kan gestuurd worden op het limiteren van de geluidshinder in de nabij gelegen woongebieden. Maar het is ook van belang om te weten wat het vervangen van helikopterverkeer door groot commercieel verkeer betekent voor de mate van verstoring in de omliggende natuur- en recreatiegebieden. En of dit bijvoorbeeld aanvullende maatregelen vergt in het kader het weren van vogels.

Hinderbeleving

Aantallen vluchten corresponderen niet één op één met de mate van hinderbeleving. Aspecten die in grote mate meespelen voor de mate waarin hinder beleefd wordt, zijn bijvoorbeeld het tijdstip van vluchten, de vlieghoogte, het type vliegtuig etc. Omdat helikoptervluchten en vluchten van

commercieel (groot) vliegverkeer wezenlijk van elkaar verschillen, is het lastig om in te schatten wat de vervanging van helikoptervluchten door vluchten van commercieel (groot) verkeer zal betekenen voor de hinderbeleving.

In ieder geval is uit de klachtenrapportage van de DCMR op te maken dat er relatief veel meer klachten binnenkomen over groot verkeer dan helikopters. Het lijkt er dus op dat de hinderbeleving door de geluidsproductie van groot verkeer groter is dan de hinderbeleving door de geluidsproductie van helikopters.

Nieuwe locatie helikopterstandplaats

De verkenner adviseert om een onderzoek uit te voeren naar een alternatieve locatie voor het maatschappelijk helikopterverkeer. Het is begrijpelijk dat daar een gedegen onderzoek voor nodig is en de uitvoering van zo'n onderzoek tijd kost. Om een definitief oordeel te kunnen geven over of het uitplaatsen van de helikopters tot een netto verbetering leidt, is het echter wel van groot belang om te weten wat de nieuwe locatie zal worden.

Bijlage 5: 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 verkoper 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 verkeersdrukte 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>