

PEILING OVER DE TOEKOMST VAN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

Overschie

Januari 2017



COLOFON

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
020-3330670

Rapportnummer

2017/concept

Datum

Januari 2017

Opdrachtgever

Overschie

Auteurs:

Femke van Schelven
Tijmen Siermann

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.

INLEIDING

Aanleiding, onderzoeksaanpak en respons

1

Inleiding

Aanleiding

Voor de toekomst van Rotterdam The Hague Airport zijn verschillende plannen uitgewerkt. Het vliegveld zelf heeft hier al een onderzoek naar gedaan, maar de gebiedscommissie van Overschie wil hier onder haar eigen inwoners nog extra aandacht aan besteden. Dit doet zij door de bewoners in drie verschillende fasen te betrekken:

- Informeren: er zijn drie informatieavonden georganiseerd om gebiedscommissieleden te informeren over de gevolgen van het vliegveld voor de economie, het milieu en de gezondheid.
- Consulteren: door middel van een vragenlijst worden bewoners geconsulteerd over de toekomst van het vliegveld. Daarnaast zijn twee bewonersavonden georganiseerd, waarin aan bewoners input voor advies over het vliegveld aan de gemeente Rotterdam werd gevraagd.
- Adviseren: de resultaten van de hiervoor genoemde vragenlijst worden verwerkt in een advies over het vliegveld aan de gemeente Rotterdam.

Het huidige onderzoek draagt bij aan fase 2 van het betrekken van de bewoners: consulteren.

Onderzoeksaanpak

Bewoners konden op drie verschillende manieren deelnemen aan het onderzoek: via het panel van Overschie, via een papieren uitnodiging en via een open link. Deelname was mogelijk tot 1 januari 2017.

Het panel van Overschie bestaat uit bewoners van Overschie die zich aangemeld hebben voor online panelonderzoeken in hun gemeente. Voor dit onderzoek zijn de panelleden op 12 december 2016 uitgenodigd om de online vragenlijst in te vullen. Alle panelleden die de vragenlijst nog niet hadden ingevuld op 21 december kregen op die datum een herinneringsmail.

Verder is een selecte groep buurtbewoners per brief benaderd om deel te nemen aan het onderzoek. Deze brief is op 15 december 2016 bezorgd. De

aangeschreven bewoners konden kiezen of zij de vragenlijst online of op papier wilden invullen: bij de brief zat zowel een papieren vragenlijst als een link naar de online vragenlijst.

Ook kon de vragenlijst ingevuld worden via een open link die op de website en sociale media van Overschie geplaatst zijn.

Respons

De totale respons van dit onderzoek bestaat uit 762 respondenten. Deze zijn als volgt verdeeld:

- Panel: In totaal zijn 430 panelleden uitgenodigd. Bij 421 is de uitnodiging goed aangekomen. Van hen hebben uiteindelijk 239 de vragenlijst ingevuld. Dit is een respons van 57 procent.
- De schriftelijke uitnodiging is naar 1.900 buurtbewoners gestuurd. Van hen hebben 318 de vragenlijst ingevuld: 108 via de link in de brief en 210 schriftelijk. Dit is een respons van 17 procent.
- Via de open link hebben 205 bewoners gereageerd op de vragenlijst.

Er is genoeg respons om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Aan de hand van postcodes van respondenten is een weging aangebracht, zodat de resultaten representatief zijn voor verschillende delen van Overschie. Er zijn geen gegevens bekend over leeftijd en geslacht van de bewoners.

Analyse

In de analyses wordt gekeken naar verschillen tussen respondenten die hebben gereageerd via de verschillende wegen (panel, brief en open link) en respondenten die in verschillende gebieden wonen (Overschie/Kleinpolder, Schiewijk/Landzicht/Buitengebied en Zestienhoven). Gevonden verschillen tussen groepen respondenten worden gepresenteerd in oranje kaders.

*De gebieden zijn berekend op basis van de 6-cijferige postcodes van respondenten en kunnen daardoor enigszins afwijken van de werkelijkheid.

HUIDIGE SITUATIE

Resultaten

2

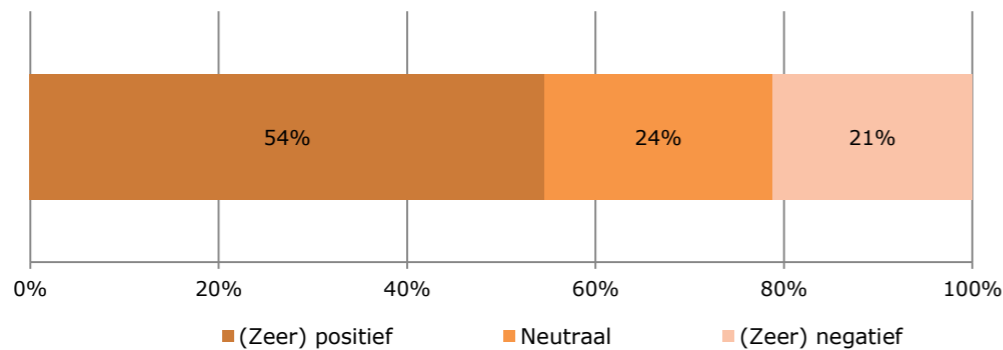
Huidige situatie

Ruim de helft staat positief tegenover de luchthaven

Meer dan de helft van de bewoners van Overschie staat (zeer) positief tegenover Rotterdam The Hague Airport. Een kwart is neutraal en een vijfde geeft aan (zeer) negatief te staan tegenover de luchthaven.

Positieve associaties met de luchthaven zijn vooral gericht op de werkgelegenheid, het gemak van de nabijheid van een luchthaven en de kleinschaligheid. Negatieve associaties gaan vooral over verschillende vormen van overlast in de vorm van geluid, geur en stank.

Figuur 2.1 Hoe staat u tegenover Rotterdam The Hague Airport? (n=761)



- Respondenten die reageerden via de open link zijn vaker (zeer) negatief over de luchthaven (38%) dan respondenten die reageerden via het panel (10%), de link uit de brief (17%) en de papieren vragenlijst (19%).
- Respondenten uit Kleinpolder zijn het vaakst positief over het vliegveld (70%), gevolgd door respondenten uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (56%). Bewoners uit Zestienhoven zijn het minst vaak positief (40%).

Figuur 2.2 Meest genoemde positieve associaties met de luchthaven



Figuur 2.3 Meest genoemde negatieve associaties met de luchthaven

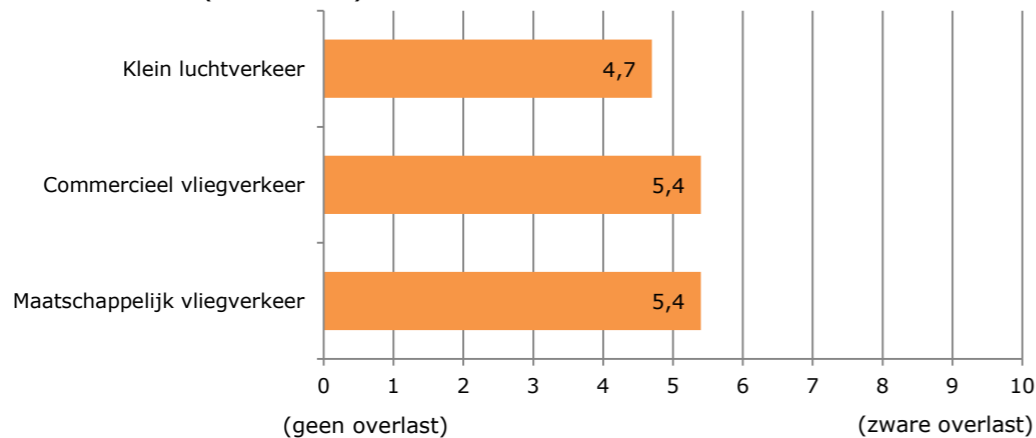


Huidige situatie

Commercieel en maatschappelijk verkeer veroorzaken meeste overlast

Bewoners is gevraagd om op een schaal van een tot tien aan te geven hoe veel overlast zij ervaren van de verschillende soorten vliegverkeer (klein, commercieel en maatschappelijk). Hieruit blijkt dat bewoners de overlast voor alle typen vliegverkeer met niet hoger dan een zes beoordelen. Het minste overlast wordt veroorzaakt door klein vliegverkeer (4,7). Ongeveer een vijfde van de bewoners ervaart zware overlast van dit type vliegverkeer (cijfer 8 tot 10). Commercieel en maatschappelijk vliegverkeer zorgen voor ongeveer even veel ervaren overlast (5,4). Een derde ervaart zware overlast (cijfer 8 tot 10) van deze typen vliegverkeer.

Figuur 2.4 Kunt u van elk type vliegverkeer aangeven hoe veel overlast u hiervan ervaart? (nmin=752)



- Respondenten die reageerden via de open link ervaren vaker zware overlast (cijfer 10) van de verschillende typen vliegverkeer dan de overige respondenten.
- Respondenten uit Zestienhoven ervaren vaker zware overlast (cijfer 10) van klein (23%), commercieel (26%) en maatschappelijk luchtverkeer (33%) dan respondenten uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (respectievelijk 7%, 7% en 6%) en uit Kleinpolder (respectievelijk 4%, 4% en 3%).

Toelichtingen van bewoners op ervaren overlast

- "De grote lijnvluchten maken zeer veel lawaai. Trauma- en politiehelikopters zijn noodzakelijk."
- "De traumahelikopter vliegt vaak erg laag over de wijk en maakt daarbij zeer veel lawaai. Ook wanneer hier geen aanleiding voor is, wordt op lage hoogte over de wijk gevlogen, wat overlast veroorzaakt. Dit zelfde gedrag geldt voor de politiehelikopters. De kleine sportvliegtuigen vliegen vaak buiten vliegroutes, gewoon over de huizen."
- "Geen overlast. Er komt af en toe wat over, maar dat is tot nu toe niet storend."
- "Ik merk aan de meubels in de tuin dat er veel vuiligheid in de lucht zit."
- "Grote vliegtuigen maken veel geluid en laat de huizen/ ramen soms zelfs trillen."

Ideeën van bewoners om overlast te verminderen

- "Maatschappelijk vliegverkeer van een andere locatie laten vliegen."
- "Alleen stille vliegtuigen toelaten. Strenger zijn op openingstijden. Er wordt te vaak 's nachts gevlogen."
- "Andere aanvliegroutes."
- "Beter verspreiden over de dag. Heb nu het idee dat er piekuren zijn in de ochtend en avond en daartussen maar een gering aantal grote vliegtuigen dat gebruik maakt van het vliegveld."
- "Geluidsschermen tussen vliegveld en Park 16Hoven tegen het geluid van een stationair draaiende vliegtuigmotor."
- "Meer bomen plaatsen om het vliegveld. Er is de laatste jaren nogal wat weggekapt en het houdt de kerosinestank wat tegen, denk ik."
- "Sportvliegen verbieden boven de bebouwde kom."
- "Geluidsarmere toestellen."

TOEKOMSTIGE SITUATIE

Resultaten

3

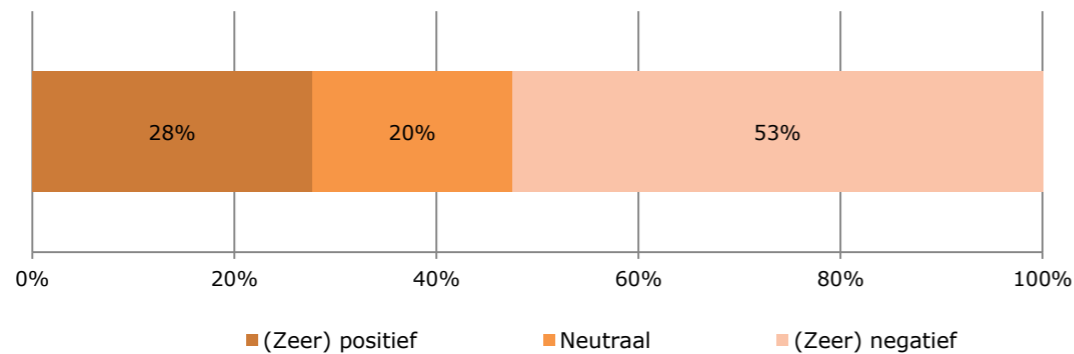
Toekomstige situatie

Meerderheid staat negatief tegenover een uitbreiding

Ongeveer zeven op de tien bewoners (68 procent) is bekend met de uitbreidingsplannen van de luchthaven. Ruim de helft staat (zeer) negatief tegenover deze uitbreiding. Een vijfde is neutraal en bijna een derde is (zeer) positief over een uitbreiding.

Veelgenoemde voordelen van een uitbreiding zijn uitbreiding van de werkgelegenheid, een verbeterde bereikbaarheid en een grotere keuze uit bestemmingen. Ook geven een aantal bewoners aan dat zij geen voordelen zien. Nadelen die veel genoemd worden zijn gericht op overlast van geluid, stank, drukte, vervuiling en parkeertekorten.

Figuur 3.1 Hoe staat u tegenover de uitbreidingsplannen van Rotterdam The Hague Airport? (n=757)



- Respondenten die reageerden via de open link en via de link in de brief zijn het vaakst (zeer) negatief over een uitbreiding (65%), gevolgd door de respondenten die via de papieren vragenlijst hebben gereageerd (55%). Leden van het panel zijn het minst vaak (zeer) negatief (34%).
- Respondenten uit Kleinpolder staan het vaakst positief tegenover een uitbreiding (41%), gevolgd door respondenten uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (32%). Respondenten uit Zestienhoven staan het minst positief tegenover een uitbreiding (11%).

Figuur 3.2 Meest genoemde voordelen van een uitbreiding



Figuur 3.3 Meest genoemde nadelen van een uitbreiding

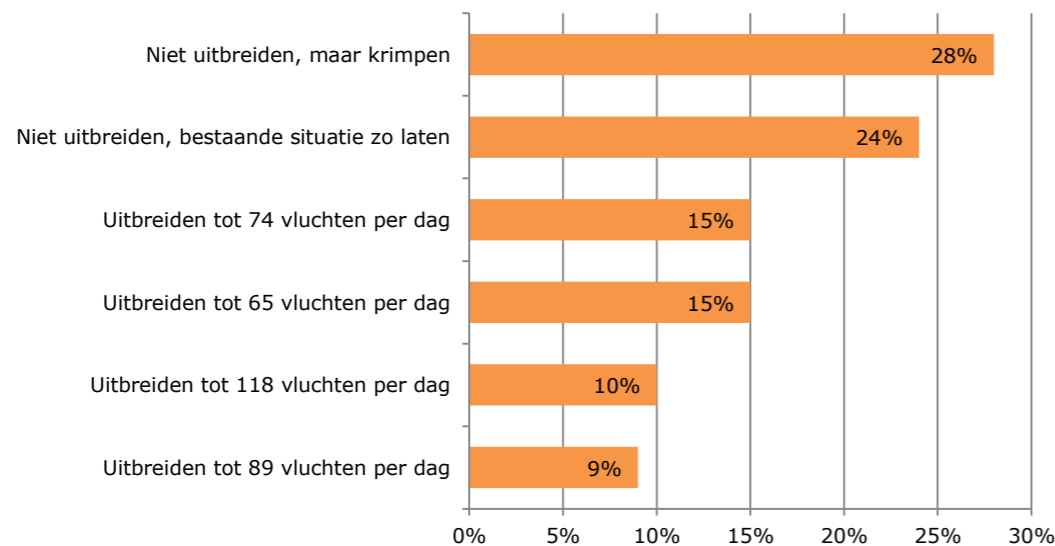


Toekomstige situatie

Ruim de helft is tegen een uitbreiding van commercieel luchtverkeer

Iets meer dan de helft van alle bewoners (52 procent) geeft aan tegen uitbreiding van het commerciële luchtverkeer te zijn. Bijna een derde is voor een krimp van het huidige aantal vluchten. Iets minder dan de helft vindt een bepaalde mate van uitbreiding acceptabel. De grootste uitbreidingen zijn hierbij het minst populair. Uitbreiden van 59 naar 65 of 74 vluchten per dag worden beide door vijftien procent geaccepteerd.

Figuur 3.4 Kunt u aangeven hoe u tegenover een mogelijke uitbreiding van het aantal commerciële vluchten staat? (n=753)

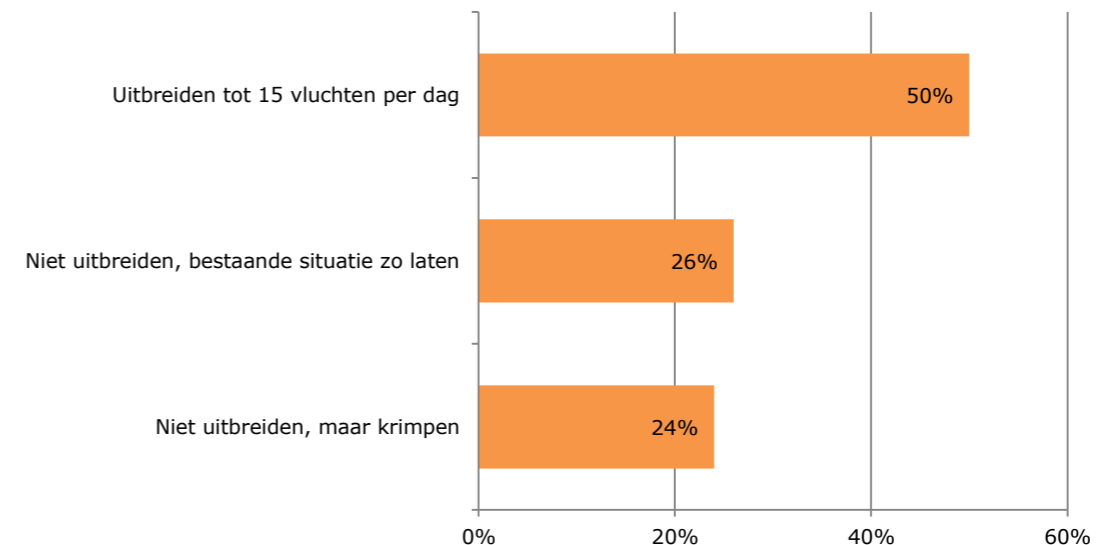


- Respondenten die hebben gereageerd via de open link zijn het vaakst voor een krimp van het huidige aantal vluchten (46%). Respondenten die via de link uit de brief of schriftelijk hebben gereageerd geven het meest aan dat zij de bestaande situatie zo willen laten (respectievelijk 29% en 35%). Panelleden vinden vaker dan de overige respondenten dat een uitbreiding tot 65 of 74 vluchten acceptabel is (respectievelijk 22% en 23%).
- Respondenten uit Kleinpolder (64%) vinden vaker dat het aantal commerciële vluchten mag uitbreiden dan respondenten uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (47%) en uit Zestienhoven (33%).

De helft is voor het uitbreiden van maatschappelijke vluchten

De helft van alle respondenten geeft aan dat zij het acceptabel vinden als het aantal maatschappelijke vluchten wordt uitgebreid van dertien naar vijftien per dag. Een kwart wil liever niet dat de maatschappelijke vluchten uitbreiden, maar vindt de bestaande situatie goed. De laatste kwart ziet het liefst dat het huidige aantal maatschappelijke vluchten krimpt.

Figuur 3.5 Kunt u aangeven hoe u tegenover een mogelijke uitbreiding van het aantal maatschappelijke vluchten staat? (n=753)



- Respondenten die hebben gereageerd via de open link (37%), de link in de brief (31%) of de papieren vragenlijst (21%) zijn vaker voor een krimp van het aantal maatschappelijke vluchten dan panelleden (11%). Panelleden zijn juist vaker voor een uitbreiding (65% tegenover respectievelijk 39%, 45% en 49%).
- Respondenten uit Kleinpolder (67%) zijn vaker voor een uitbreiding van het aantal maatschappelijke vluchten dan respondenten uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (57%) en uit Zestienhoven (30%).

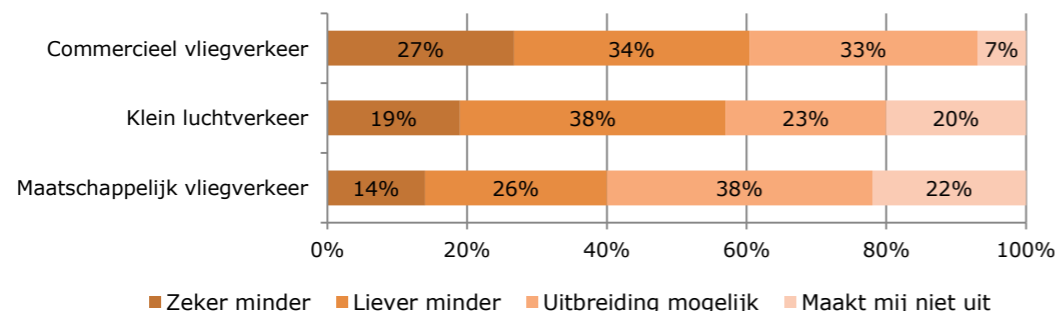
Toekomstige situatie

De helft vindt het type vliegverkeer relevant bij een uitbreiding

De helft van de bewoners van Overschie vindt het type vliegverkeer bij een eventuele uitbreiding van de luchthaven relevant. Aan deze bewoners is daarom gevraagd voor welke typen vliegverkeer zij uitbreiding mogelijk vinden en voor welke typen zij juist liever een beperking zien.

Uitbreiding wordt door hen het meest geaccepteerd voor maatschappelijk vliegverkeer: bijna twee vijfde vindt dat uitbreiding hiervoor mogelijk is en een iets groter deel vindt dat dit vliegverkeer beperkt moet worden. Voor klein vliegverkeer is de groep die uitbreiding mogelijk vindt het kleinst (23 procent). De meerderheid (57 procent) ziet het liefst dat dit type vliegverkeer beperkt wordt in de toekomst. Commercieel vliegverkeer mag volgens een derde van de bewoners – meer dan bij klein vliegverkeer – uitgebreid worden. Voor dit type vliegverkeer is de groep die een beperking van het aantal vluchten wil echter het grootst (61 procent).

Figuur 3.6 Kunt u aangeven hoe u aankijkt tegen de verschillende typen vliegverkeer bij deze uitbreidingsplannen? (n=396)

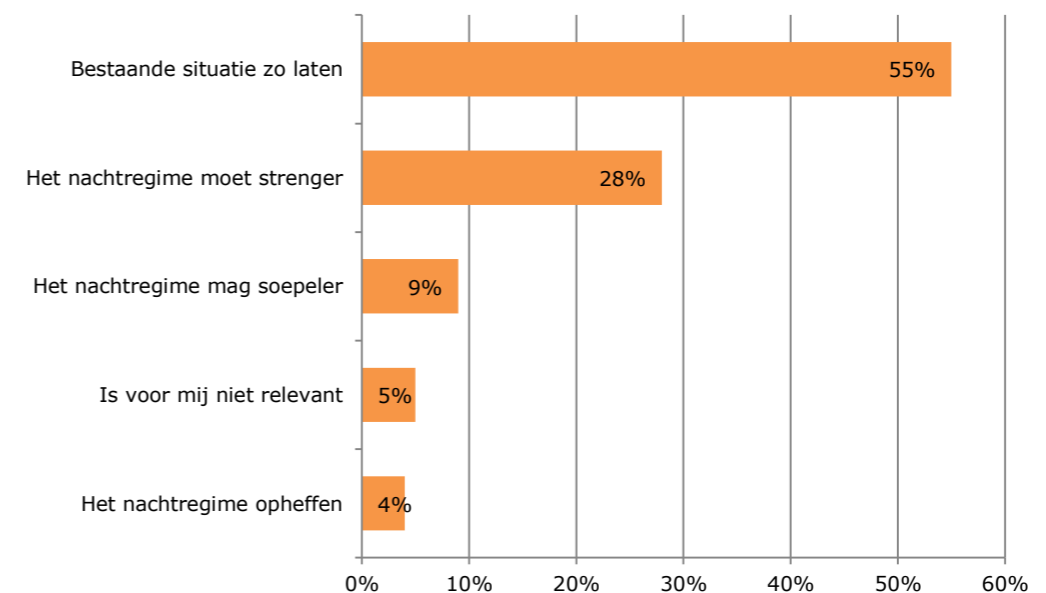


- Het type vliegverkeer is minder vaak relevant bij een eventuele uitbreiding voor respondenten die reageerden via de open link (35%) dan voor respondenten die via de link op de brief (65%), de papieren vragenlijst (59%) of het panel (50%) reageerden.
- Respondenten uit Zestienhoven geven het vaakst aan dat zij minder maatschappelijk en commercieel vliegverkeer willen (59% en 69%), gevolgd door de respondenten uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (30% en 63%) en uit Kleinpolder (24% en 47%).

Meer dan de helft wil het nachtregime hetzelfde laten

Ruim de helft van de respondenten geeft aan dat zij het nachtregime willen behouden bij een eventuele uitbreiding. Bijna drie tiende vindt dat het nachtregime strenger moet (later beginnen en eerder stoppen met vliegen) en een tiende is voor een versoepeling (eerder beginnen en later stoppen met vliegen). Een beperkt deel vindt het nachtregime niet relevant of is voor opheffing.

Figuur 3.7 Kunt u aangeven hoe u tegenover het nachtregime staat bij de uitbreidingsplannen? (n=757)



- Respondenten die hebben gereageerd via het panel (60%), de link in de brief (61%) of de papieren vragenlijst (64%) zijn vaker voor het behouden van de huidige situatie dan respondenten die reageerden via de open link (37%). Panelleden zijn vaker dan de andere respondenten voor het strenger maken van het nachtregime (44% tegenover respectievelijk 19%, 23% en 22%).
- Respondenten uit Zestienhoven (38%) zijn vaker voor een strenger nachtregime dan bewoners uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (25%) en uit Kleinpolder (18%).

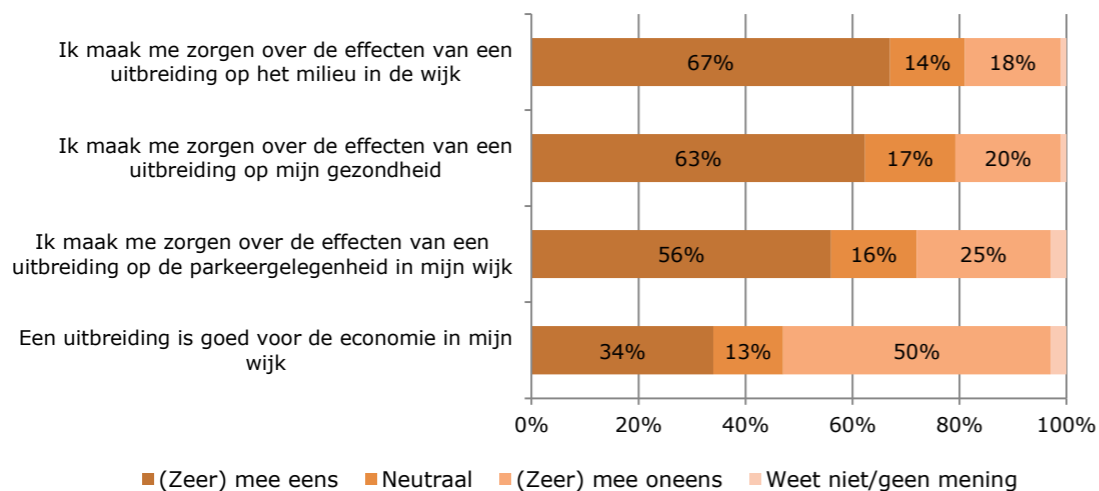
Toekomstige situatie

Bewoners maken zich zorgen over milieu, gezondheid en parkeren

Twee derde van de bewoners geven aan dat zij zich zorgen maken over het milieu in de wijk bij een uitbreiding. Een iets kleiner deel is ongerust over de effecten die een uitbreiding zal hebben op de gezondheid. De parkeergelegenheid is voor ruim de helft een punt van zorgen. Ongeveer een vijfde tot een kwart maakt zich niet ongerust over deze aspecten.

Een derde van de respondenten denkt dat de uitbreiding positieve effecten zal hebben op de economie in de wijk. De helft is het hier echter niet mee eens.

Figuur 3.8 Kunt u voor elk van de stellingen aangeven in welke mate u het ermee eens bent? (n=758)



- Respondenten die via het panel hebben gereageerd maken zich minder vaak zorgen over effecten op milieu, gezondheid en parkeergelegenheid dan de rest van de respondenten. Daarnaast zien zij meer positieve economische effecten dan de rest.
- Respondenten uit Zestienhoven (respectievelijk 78% en 54%) en uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (respectievelijk 59% en 63%) maken zich het vaakst zorgen over de effecten van een uitbreiding op de gezondheid en de parkeergelegenheid in de wijk. Respondenten uit Zestienhoven maken zich het meest zorgen over milieueffecten (84%). De meeste positieve economische effecten worden gezien door respondenten uit Kleinpolder (48%) en uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied (35%).

CONCLUSIE

4

Conclusie

Het doel van dit onderzoek was om inzicht te krijgen in de mening van bewoners over de toekomst van Rotterdam The Hague Airport. Dit hoofdstuk beschrijft de twee belangrijkste verkregen inzichten.

1. Type vliegverkeer: Draagvlak voor uitbreiding van de luchthaven is afhankelijk van het type vliegverkeer

De resultaten laten zien dat het aandeel bewoners dat negatief is over een uitbreiding en het aantal bewoners dat positief of neutraal is over een uitbreiding ongeveer 50-50 verdeeld is. Een deel van de bewoners geeft echter aan dat hun mening bijgesteld kan worden, afhankelijk van het type vliegverkeer. Hierdoor zijn grofweg vier groepen bewoners te onderscheiden:

Twee groepen die (in principe) negatief zijn over een uitbreiding

1. **De groep die sowieso negatief tegenover een uitbreiding staat, ongeacht het type vliegverkeer.** Deze groep bestaat uit 24 procent van de bewoners van Overschie.
2. **De groep die in principe negatief tegenover een uitbreiding staat, tenzij aan hun wensen ten aanzien van het type vliegverkeer wordt voldaan.** Deze groep bestaat uit 26 procent van de bewoners van Overschie. Binnen deze groep staat 13 procent positief tegenover een uitbreiding van het aantal commerciële vluchten. Een groter aandeel van deze groep, 42 procent, is voor een uitbreiding van het aantal maatschappelijke vluchten.

Twee groepen die (in principe) positief zijn over een uitbreiding

3. **De groep die sowieso positief is over een uitbreiding, ongeacht het type vliegverkeer.** Deze groep bestaat uit 28 procent van de bewoners van Overschie.
4. **De groep die in principe positief staat tegenover een uitbreiding, mits aan hun eisen ten aanzien van het type vliegverkeer wordt voldaan.** Deze groep bestaat uit 23 procent van de bewoners van Overschie. Binnen deze groep is 85 procent positief over een uitbreiding van het aantal commerciële vluchten en 64 procent over een uitbreiding van het aantal maatschappelijke vluchten.

2. Bewoners: Standpunt over uitbreiding hangt samen met het gebied waar iemand woont

Uit de verschillende analyses blijkt dat het gebied waar een bewoner leeft samenhangt met de standpunten over een uitbreiding van deze luchthaven. Bewoners uit de gebieden die het dichtst bij de luchthaven liggen – Zestienhoven en Schiewijk, Landzicht en het buitengebied – zijn het meest negatief over een eventuele uitbreiding. Hierbij zijn bewoners uit Zestienhoven negatiever dan bewoners uit Schiewijk, Landzicht en het buitengebied. Bewoners uit Kleinpolder zijn over het algemeen vaker positief of neutraal over een uitbreiding.

BIJLAGE

Achtergrondkenmerken

5

Achtergrondkenmerken



Bron	Aantal	Percentage
Panel	239	31%
Open link	205	27%
Link in brief	108	14%
Schriftelijk	210	28%



Afstand	Aantal	Percentage
Tot 500 meter	1	0%
500-1000 meter	266	35%
1000 tot 1500 meter	286	38%
1500 tot 2000 meter	154	20%
2000 tot 3000 meter	28	4%
Meer dan 3000 meter	3	0%