



# Enquête RTHA

## Achtergrond

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) werkt aan een nieuw Luchthavenbesluit. In zo'n Luchthavenbesluit staan regels voor het vliegverkeer: bijvoorbeeld over wanneer er gevlogen mag worden, hoeveel er gevlogen mag worden, wat de maximale geluidsoverlast is en welke toestellen er mogen starten en landen. Ook staat in het Luchthavenbesluit waar wel of niet gewoond kan worden. In gebieden met veel geluidsoverlast bijvoorbeeld, mag niemand wonen.

Het Rotterdamse gemeentebestuur wil aan minister Harbers (I&W) zijn standpunt geven over dit Luchthavenbesluit. Het wil hierbij inzicht hebben in de meningen van de burgers van Rotterdam en die bij de oordeelsvorming betrekken, zodat zoveel mogelijk Rotterdammers zich kunnen herkennen in het Rotterdamse standpunt. Daarvoor heeft het de afdeling Onderzoek en Business Intelligence (OBI) gevraagd om een enquête te organiseren die inzicht moet verschaffen in de (breedte en verdeling van) opinie(s) van burgers van de gemeente Rotterdam over verschillende onderwerpen in een nieuw Luchthavenbesluit en de gevolgen hiervan voor burgers; bijvoorbeeld hinderbeleving, groei c.q. krimp van het aantal vluchten in relatie tot de toe- of afname van hinder (geluid, luchtkwaliteit), waardering en gebruik van de luchthaven *Rotterdam The Hague Airport (RTHA)*. Uitkomsten moesten kunnen worden onderverdeeld naar bewoners van de wijken rondom de luchthaven (Overschie, Hillegersberg, Schiebroek), aanvliegeroutes Rotterdam Oost (Ommoord, Zevenkamp, Nesselande) en de rest van Rotterdam.

OBI heeft daarop in overleg met Stadsontwikkeling een vragenlijst op de gemeentelijke website [www.rotterdam.nl/vragenlijst](https://www.rotterdam.nl/vragenlijst) ontworpen voor een zuivere personensteekproef van Rotterdammers van 16 tot 85 jaar uit de BasisRegistratie Personen (BRP). De Rotterdammers uit die steekproef zijn benaderd met een brief met een persoonlijke url, ondertekend door het hoofd van de onderzoeksafdeling van de gemeente Rotterdam. Via die url konden zij tot 23 oktober 2022 de enquête invullen.

Voor de rapportage is uitgegaan van een zestal combinaties van CBS-buurtten of -wijken ('gebieden') waarover afzonderlijk uitspraken moesten kunnen worden gedaan. Uitgaande van een veronderstelde respons van zo'n 30% en een gewenste respons van 150 á 200 per gebied, bestond de steekproef voor ieder van deze gebieden uit 600 Rotterdammers.

Uiteindelijk hebben 632 Rotterdammers de vragenlijst geheel of gedeeltelijk ingevuld, wat een tegenvallend responspercentage van 17,6% betekent. Op de duiding daarvan wordt in deze notitie eveneens ingegaan.

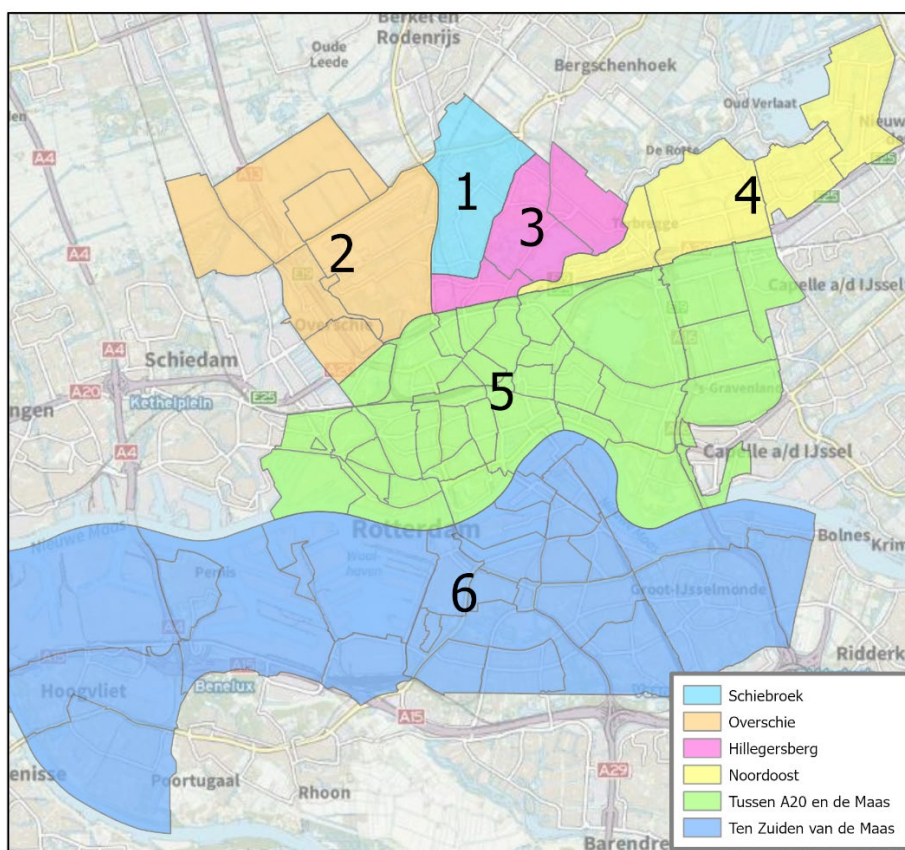
## De verschillende gebieden (combinaties van buurten of wijken)

Over de volgende combinaties van CBS-buurten of -wijken moesten afzonderlijk uitspraken kunnen worden gedaan:

1. de CBS-buurt Schiebroek;
2. de CBS-wijk Overschie (die bestaat uit de CBS-buurten Kleinpolder, Noord Kethel, Schieveen, Zestienhoven, Overschie en Landzicht), alsmede Bedrijventerrein Schieveen, Spaanse Polder en Bedrijvenpark Rotterdam Noord-West (verder eenvoudshalve 'Overschie' te noemen);
3. de CBS-buurten Hillegersberg-Zuid, Hillegersberg-Noord en Molenlaankwartier (verder eenvoudshalve 'Hillegersberg' te noemen);
4. de CBS-buurten Ommoord, Zevenkamp, Nesselande en Terbregge (verder eenvoudshalve 'Noordoost' te noemen);
5. het gebied tussen de A20 en de Maas: de CBS-wijken Stadscentrum, Delfshaven, Noord en Kralingen-Crooswijk, de CBS-wijken/-buurten Nieuw Mathenesse en Rivium en de CBS-buurten 's-Gravenland, Kralingseveer, Prinsenland, Het Lage Land en Oosterflank;
6. het gebied ten zuiden van de Maas: de CBS-wijken Feijenoord, IJsselmonde, Charlois, Pernis, Hoogvliet en Rozenburg, alsmede de haven- en industriegebieden ten westen van Charlois.

De CBS-wijk Hoek van Holland viel buiten de steekproef.

De nummering van deze gebieden komt overeen met de mate waarin volgens deze enquête hinder wordt ervaren volgens tabel 3 over vraag 3.



## De respons

Zoals gezegd, hebben uiteindelijk 632 Rotterdammers de vragenlijst geheel of gedeeltelijk ingevuld, wat een respons van 17,6% betekent. Van deze 632 respondenten hebben er 623 de enquête volledig ingevuld; de overige 9 zijn halverwege afgehaakt; zij zullen in de praktijk het vragenlijstprogramma en/of de vragen mogelijk te ingewikkeld hebben gevonden. Verder hebben nog 49 mensen de vragenlijst bekeken zonder ook maar één vraag te hebben ingevuld.

Een dergelijke respons valt tegen, ook al wordt zo'n laag responspercentage tegenwoordig bij enquêtes wel vaker bereikt. Ook Rotterdam heeft een groot aantal inwoners die steeds minder ontvankelijk zijn voor het deelnemen aan (gemeentelijke) enquêtes.

Factoren die een rol spelen bij de bereidheid om een enquête in te vullen zijn daarnaast met name de aantrekkelijkheid van het onderwerp (of, beter geformuleerd: of men in het onderwerp geïnteresseerd is, of zelfs: of men belang bij doorwerking van de uitkomsten zou kunnen hebben), en de eenvoud c.q. begrijpelijkheid van de vragenlijst. Ook speelt een negatieve rol dat mensen tegenwoordig bedolven worden onder allerlei soorten enquêtes (zoals ook klanttevredenheidsonderzoeken).

Het vliegveld *RTHA* is voor een deel van de Rotterdammers een onderwerp dat hen veel bezighoudt; wat hen zou moeten stimuleren om een enquête daarover in te vullen. Anderzijds moet er ook vertrouwen bij beoogde respondenten zijn dat zij nog invloed kunnen uitoefenen via zo'n enquête. En toegegeven moet worden, dat het hier een enquête met ingewikkelde vragen en keuzes betreft; ook al is veel aandacht besteed aan zo eenvoudig mogelijke formuleringen.

Door deze lage respons dienen de uitkomsten die in deze notitie worden gepresenteerd dan ook, zeker op het niveau van de onderscheiden gebieden, als indicatief te worden gezien, en zijn de uitkomsten waarschijnlijk slechts in beperkte mate representatief.



## Respons per gebied

In tabel 0 is de respons per gebied te zien. Door een fout is in het allereerste begin van de enquêteperiode niet naar de inlogcode gevraagd, waardoor uiteindelijk helaas van 140 respondenten de inlogcode niet bekend is, en dus ook niet bekend is waar ze wonen.

Tabel 0. Respons per gebied.

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (incl. on- bekend)
Bevolking 16 tot 85 jaar, 1 jan. 2022	16.936	19.613	24.188	57.790	264.610	261.623		644.760
Steekproef	600	600	600	600	600	600		3.600
Respons	95	108	123	83	53	30	140	632
Percentage								17,6%

Hoewel die niet exact valt uit te drukken doordat niet van alle respondenten bekend is in welk gebied ze wonen, lijkt de respons hoger als men dichterbij het vliegveld of de aanvliegroutes woont, en lager als men verder daarvandaan woont. Zo'n verschillende responsbereidheid is een indicatie van de mate waarin het onderwerp de bewoners van de diverse gebieden bezighoudt.

In het vervolg van deze notitie wordt de beantwoording van de vragen uit de enquête successievelijk besproken. Bij de berekening van de beantwoording door de totale groep respondenten is gecorrigeerd voor het feit dat de omvang van de steekproef ten opzichte van de totale bevolking niet in alle zes de gebieden even groot was. De beantwoording door de respondenten waarvan het gebied waar ze wonen niet bekend is, kon bij die totalen dus helaas niet meegeteld worden.

Hierbij moet overigens natuurlijk worden bedacht, dat de uitkomsten in die totaalkolom slechts van betrekkelijke betekenis zijn. De op deze manier bepaalde "gewogen" totaaluitkomsten worden in sterke mate bepaald door de antwoorden van de slechts 83 respondenten uit gebieden waar de betreffende problematiek waarschijnlijk veel minder relevant gevonden wordt. Waarschijnlijk vooral ook daardoor was de respons daar veel lager dan in de andere gebieden. De uitkomsten uit die gebieden bepalen echter wel voor zo'n tachtig procent de uitkomsten voor de totale stad.

## Algemene vragen over het vliegveld

In tabel 1 is te zien dat in totaal 66% het belangrijk vindt dat Rotterdam een eigen vliegveld heeft. 12% zegt 'nee, maar het vliegveld hoeft van mij niet weg', 21% zegt 'nee, het vliegveld mag gesloten worden' en bijna niemand heeft hierover geen mening.

Tabel 1. Vindt u het belangrijk dat Rotterdam een eigen vliegveld heeft?

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (excl. on- bekend)
Ja	39%	37%	58%	66%	60%	77%	61%	66%
Nee; hoeft niet weg	24%	31%	20%	18%	17%	3%	21%	12%
Nee; mag dicht	37%	31%	23%	13%	23%	20%	16%	21%
Geen mening	0%	1%	0%	2%	0%	0%	2%	0%
N =	95	108	123	83	53	30	140	632

Er is geen eenduidig verband te zien tussen het belang dat wordt gehecht aan een eigen vliegveld voor Rotterdam en de volgorde van de gebieden in de tabel, die immers was gebaseerd op de mate van ervaren hinder volgens tabel 3. Wel is er een verband te zien tussen het percentage tegenstanders van het vliegveld en de mate van in het gebied ervaren hinder. Met name is het aandeel tegenstanders in Schiebroek en Overschie groter dan elders; 37% in Schiebroek en 31% in Overschie.

In tabel 2 is voorts te zien dat een ruime meerderheid weleens vanaf *Rotterdam The Hague Airport* zegt te vliegen.

Zo'n ruime meerderheid is te zien in alle onderscheiden gebieden.

Tabel 2. Vliegt u weleens vanaf *Rotterdam The Hague Airport*?

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (excl. on- bekend)
Ja	64%	69%	79%	67%	73%	60%	66%	67%
Nee	36%	31%	21%	33%	27%	40%	34%	33%
N =	95	107	123	83	51	30	137	626

In het vervolg van deze notitie wordt over iedere vraag eerst letterlijk weergegeven hoe de antwoordmogelijkheden waren geformuleerd en hoe de vraag in de enquête eventueel was ingeleid, waarna de vraagstelling letterlijk is weergegeven in de kop van de tabel met de uitkomsten.

## Hinder

Gevraagd naar de last van vliegtuigen en/of helikopters (zie voor de formulering van de vraag de kop van onderstaande tabel), konden de respondenten kiezen uit:

- ja, ik heb er dagelijks ernstig last van;
- ja, ik heb er regelmatig last van;
- nee, ik hoor ze wel maar ik heb er niet echt last van;
- nee, ik hoor ze niet of nauwelijks.

In tabel 3 is te zien dat slechts in een beperkt aantal gebieden hinder wordt ondervonden. De meeste last van vliegtuigen en/of helikopters wordt ervaren in Schiebroek; daarna volgen Overschie en Hillegersberg. In het noordoostelijke gebied heeft nog een kwart regelmatig, en in sommige gevallen zelfs dagelijks ernstig last van vliegtuigen en/of helikopters.

Tabel 3. Hebt u last van vliegtuigen en/of helikopters?

	Schiebroek	Overschie	Hillegersberg	Noordoost	A20 - Maas	Zuid	Onbekend	Totaal (excl. onbekend)
Dagelijks ernstig last	27%	17%	11%	4%	2%	0%	7%	3%
Regelmatig last	39%	35%	25%	23%	8%	7%	20%	11%
Niet echt last	31%	39%	49%	52%	43%	53%	47%	48%
Hoor niet of nauwelijks	3%	9%	15%	22%	47%	40%	26%	38%
N =	95	107	123	83	51	30	137	626



Gevraagd *wanneer* men dan last van vliegtuigen en/of helikopters heeft, waarbij meerdere antwoorden toegestaan waren, konden de respondenten kiezen uit:

- 's morgens vroeg;
- overdag (ongeveer tussen 9:00 en 18:00 uur);
- 's avonds en 's nachts;
- geen specifieke tijd.

In tabel 4 is te zien dat zowel 's morgens vroeg als overdag als 's avonds en 's nachts de meeste last wordt ervaren in Schiebroek; daarna volgen Overschie en Hillegersberg. Dat is de zelfde volgorde als bij de vorige vraag. In Schiebroek wordt 's morgens vroeg en 's avonds en 's nachts zelfs door een meerderheid zulke last ervaren.

Tabel 4. Als u last hebt van vliegtuigen en/of helikopters, wanneer is dat dan? (meer antwoorden mogelijk)

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (excl. on- bekend)
's Morgens vroeg	67%	45%	41%	24%	6%	7%	35%	12%
Overdag	35%	29%	21%	22%	8%	20%	24%	16%
's Avonds en 's nachts	54%	28%	25%	13%	18%	0%	26%	12%
Geen speci- fieke tijd	20%	41%	40%	59%	80%	83%	48%	75%
N =	95	107	123	83	51	30	136	625





## Grote verkeersvliegtuigen met vertraging

Nu is het vliegveld open tussen 7:00 uur en 24:00 uur voor grote verkeersvliegtuigen (van bijvoorbeeld Transavia, TUI, Corendon en British Airways). Dat zijn nu ongeveer 17.000 vluchten per jaar (start en landing). Jaarlijks landen 300 tot 350 grote verkeersvliegtuigen na 23:00 uur, omdat zij vertraagd zijn door bijvoorbeeld slechte weersomstandigheden.

Gevraagd naar hun mening, konden de respondenten kiezen uit:

- het aantal vertraagde landingen na 23:00 uur moet minder worden;
- het aantal vertraagde landingen na 23:00 uur hoeft niet minder, maar mag ook niet méér worden;
- geen mening.

In tabel 5 is te zien dat in totaal ruim één op de drie hier geen mening over heeft, dat het er van vier van de tien in ieder geval niet méér mogen worden en dat een kwart vindt dat het er minder moeten worden.

In Schiebroek vindt een meerderheid dat het aantal vertraagde landingen na 23:00 uur minder moet worden. Ook in Overschie vindt de helft dit. Veel mensen hebben hierover geen mening; vooral als ze wonen in de gebieden waarin relatief minder vaak last wordt ervaren.

Tabel 5. Wat is uw mening?

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (excl. on- bekend)
Moet minder worden	59%	48%	33%	27%	27%	17%	32%	25%
In ieder ge- val niet méér	31%	34%	46%	40%	35%	47%	42%	41%
Geen mening	11%	19%	22%	34%	37%	37%	26%	35%
N =	95	107	123	83	51	30	136	625





Een vliegtuig dat na 1:00 uur op Rotterdam The Hague Airport wil landen, moet nu uitwijken naar bijvoorbeeld Schiphol. Hetzelfde vliegtuig mag wel de volgende ochtend tussen 6:00 en 7:00 uur landen op *Rotterdam The Hague Airport* om weer op tijd te kunnen vertrekken. Dat geeft extra geluidshinder in de ochtend. Dit gebeurt ongeveer 25 keer per jaar.

In plaats van uitwijken en 's morgens terugvliegen, zou ook gekozen kunnen worden om deze toestellen tóch na 1:00 uur te laten landen op *Rotterdam The Hague Airport*. Dan is er midden in de nacht extra last, maar geen last 's morgens vroeg, tussen 6:00 en 7.00 uur.

Gevraagd naar hun mening, konden de respondenten kiezen uit:

- 's morgens vóór 7:00 uur terug op *Rotterdam The Hague Airport*;
- 's nachts na 1:00 uur landen op *Rotterdam The Hague Airport*;
- geen mening.

In tabel 6 is te zien dat in Schiebroek de helft van de mensen met een mening kiest voor die eerste optie, terwijl elders de tweede optie relatief vaker de voorkeur heeft. Ook hier hebben veel mensen geen mening; vooral als ze ten zuiden van de Maas wonen.

Tabel 6. Wat is uw mening?

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (excl. on- bekend)
Vóór 7:00 uur terug	53%	39%	27%	33%	27%	7%	30%	20%
Na 1:00 uur landen	32%	49%	53%	40%	51%	53%	50%	50%
Geen mening	16%	12%	20%	28%	22%	40%	20%	29%
N =	95	107	123	83	51	30	135	624

## De vroege ochtend

Het is nu op Rotterdam The Hague Airport tussen 7:00 en 8:30 uur het drukst. In die anderhalf uur zijn er gemiddeld (over een jaar) 10 grote verkeersvliegtuigen die vertrekken.

De meeste grote verkeersvliegtuigen vliegen elke dag een aantal keren heen en weer tussen *Rotterdam The Hague Airport* en hun bestemming. Ze blijven na de laatste vlucht 's nachts geparkeerd staan op *Rotterdam The Hague Airport*. Daarom zal het ook in de avond, tussen 21:00 en 23:00 uur, ongeveer even druk zijn als 's morgens tussen 7:00 en 8:30 uur.

Gevraagd naar hun mening, konden de respondenten kiezen uit:

- er moet een maximum komen van 10 vluchten tussen 7:00 en 8:30 uur;
- een maximum van 10 vluchten tussen 7:00 en 8:30 uur is niet nodig; het mogen er ook meer zijn;
- het maximum van 10 vluchten tussen 7:00 en 8:30 uur is te veel en moet omlaag;
- geen mening.

In tabel 7 is te zien dat relatief de meeste mensen een maximum van 10 vluchten tussen 7:00 en 8:30 uur niet nodig vinden: van 38% mogen het er ook meer zijn. Eén op de zes is voorstander van zo'n maximum, maar eveneens één op de zes vindt zo'n maximum te veel. Bijna één op de drie heeft hier geen mening over.

In Schiebroek, Overschie en Hillegersberg heeft men hier meestal wel een mening over. In Schiebroek wil de helft een lager maximum, en in Overschie 41%.

Tabel 7. Wat is uw mening?

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (excl. on- bekend)
Moet maxi- mum komen	28%	28%	25%	24%	20%	10%	25%	17%
Mogen er meer zijn	14%	22%	36%	37%	35%	43%	33%	38%
Maximum lager	52%	41%	30%	19%	20%	7%	24%	16%
Geen mening	6%	8%	9%	19%	25%	40%	17%	29%
N =	95	107	123	83	51	30	135	624

## Openingstijden

Een andere manier om 's morgens en 's avonds de geluidshinder te verminderen, is het veranderen van de openingstijden voor grote verkeersvliegtuigen. Bijvoorbeeld van 8:00 tot 22:00 uur in plaats van 7:00 tot 23:00 uur. Of in het weekend beperktere openingstijden. De dienstregeling wordt dan aangepast. Dat kan betekenen dat er minder vluchten zijn of dat er minder of andere bestemmingen zijn omdat er minder tijd is voor een vliegtuig om een paar keer heen en weer naar bestemmingen te vliegen.

Gevraagd naar hun mening, waarbij meerdere keuzes toegestaan waren, konden de respondenten kiezen uit:

- de openingstijden voor grote verkeersvliegtuigen moeten 's morgens veranderen;
- de openingstijden voor grote verkeersvliegtuigen moeten 's avonds veranderen;
- de openingstijden voor grote verkeersvliegtuigen moeten in het weekeinde veranderen;
- de openingstijden voor grote verkeersvliegtuigen mogen blijven zoals ze nu zijn;
- geen mening.

In tabel 8 is te zien dat de helft vindt dat de openingstijden voor grote vliegtuigen mogen blijven zoals ze nu zijn. In de gebieden waar veel hinder wordt ervaren wil men openingstijden vaker veranderen. In Schiebroek wil zelfs de helft dat zowel voor de ochtend als voor de avond als voor het weekeinde, en in Overschie wil de helft dat voor de ochtend.

Tabel 8. Wat is uw mening? (meer keuzes mogelijk)

	Schiebroek	Overschie	Hill'berg	Noord-oost	A20 - Maas	Zuid	Onbekend	Totaal (excl. onbekend)
's Morgens veranderen	54%	50%	41%	18%	25%	17%	32%	23%
's Avonds veranderen	52%	36%	33%	20%	24%	17%	25%	22%
Weekeinde veranderen	47%	31%	33%	17%	14%	20%	22%	19%
Mogen zo blijven	23%	36%	43%	59%	41%	60%	51%	50%
Geen mening	9%	7%	7%	12%	20%	17%	10%	17%
N =	95	107	123	83	51	30	134	623



## Zakenvliegtuigen

*Rotterdam The Hague Airport* is nu het enige vliegveld in Nederland waar zakenvliegtuigen 's nachts mogen starten en landen. Het gaat dan om ongeveer 300 vluchten per jaar. Het bedrijfsleven vindt dat belangrijk voor de economie. Zakenvliegtuigen kunnen 's nachts ook voor hinder zorgen.

Gevraagd naar hun mening, of de zin die het meest op hun mening lijkt, konden de respondenten kiezen uit:

- *Rotterdam The Hague Airport* mag 's nachts open blijven voor zakenvliegtuigen.
- Net als de grote verkeersvliegtuigen mogen ook zakenvliegtuigen niet starten of landen tussen 23:00 en 7:00 uur. Zij moeten maar naar een ander vliegveld.
- Alleen zakenvliegtuigen die *Rotterdam The Hague Airport* als thuishaven hebben én die van ver buiten Europa terugkomen, mogen 's nachts landen. Per jaar zijn dit ongeveer 25 vluchten.
- Geen mening.

In tabel 9 is te zien dat het vliegveld van in totaal bijna de helft van de mensen 's nachts open mag blijven voor zakenvliegtuigen. Van een kwart moeten die maar naar een ander vliegveld, en van eveneens een kwart mogen alleen zakenvliegtuigen die *Rotterdam The Hague Airport* als thuishaven hebben én die van ver buiten Europa terugkomen 's nachts landen. In de gebieden waar de meeste hinder wordt ervaren zijn echter veel minder mensen voorstander van het 's nachts openblijven.

Tabel 9. Wat is uw mening, of welke zin lijkt het meest op uw mening?

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (excl. on- bekend)
's Nachts open blijven	13%	20%	33%	35%	35%	57%	30%	43%
Niet; maar naar elders	41%	36%	35%	34%	31%	20%	29%	27%
Beperkt toe- staan	42%	43%	31%	27%	29%	17%	31%	25%
Geen mening	4%	1%	1%	5%	4%	7%	10%	5%
N =	95	107	123	83	51	30	134	623



## Meer vluchten van stillere grote vliegtuigen

De nieuwste vliegtuigen maken minder geluid dan oudere vliegtuigen. Daardoor zijn ze minder hinderlijk. Omdat deze toestellen minder geluid maken, vindt de minister dat er meer gevlogen mag worden. Stel dat de oudere vliegtuigen worden vervangen door nieuwere toestellen, en dat er dan meer gevlogen wordt in de uren dat er minder hinder is (tussen 9:00 en 21:00 uur). Nu zijn er in de zomer (als het meeste gevlogen wordt) tussen 9:00 en 21:00 uur gemiddeld ongeveer 40 vluchten per dag, en in de winter gemiddeld ongeveer 20 vluchten per dag.

Bij de vraag 'Mogen er van u tussen 9:00 en 21:00 uur vluchten **bij komen** als alle grote vliegtuigen vernieuwd zijn en minder geluid maken?' konden de respondenten kiezen uit:

- het totaal aantal vluchten mag dan van mij toenemen; als er in totaal ook maar minder geluidshinder is;
- het totaal aantal vluchten mag ook dan niet toenemen: geen extra vluchten;
- het totaal aantal vluchten moet ook dan afnemen: minder vluchten;
- geen mening.

In tabel 10 is te zien dat van ruim de helft het totaal aantal vluchten dan mag toenemen; als er in totaal ook maar minder geluidshinder is. Eén op de vijf wil dan geen extra vluchten, en eveneens één op de vijf wil dan juist minder vluchten.

Ook hier denkt men daar in Schiebroek, en in mindere mate ook in Overschie, anders over. In Overschie wil de helft ook dan minder vluchten.

Tabel 10. Mogen er van u tussen 9:00 en 21:00 uur vluchten **bij komen** als alle grote vliegtuigen vernieuwd zijn en minder geluid maken?

	Schie- broek	Over- schie	Hill- berg	Noord- oost	A20 - Maas	Zuid	On- bekend	Totaal (excl. on- bekend)
Mag toe- nemen, mits	21%	27%	44%	57%	55%	63%	56%	56%
Geen extra vluchten	27%	28%	24%	19%	22%	17%	17%	20%
Minder vluchten	47%	38%	30%	17%	18%	20%	19%	20%
Geen mening	4%	7%	2%	7%	6%	0%	7%	3%
N =	95	107	123	83	51	30	134	623

### Auteur

Paul de Graaf, Onderzoek en Business Intelligence Gemeente Rotterdam.

### Datum

November 2022

## Meer informatie

Voor meer informatie: <http://www.onderzoek010.nl>.

Vragen over deze feitenkaart mailt u naar [pa.degraaf@rotterdam.nl](mailto:pa.degraaf@rotterdam.nl).