

Het participatietraject inzake RTHA

Op weg naar concrete, afdwingbare doelen ter reductie van geluidsbelasting en luchtvervuiling?

Commissievergadering EDEM op 30 juni 2021 – inspreker Evert de Jongste (bewoner Hillegersberg)

Disclaimer: geen van de opmerkingen in mijn praatje zijn bedoeld om ongenoegen uit te uiten over diegenen die zich inzetten voor de belangen van omwonenden van RTHA. In tegendeel, ik waardeer hun inzet bijzonder.

Een korte introductie: ik woon met mijn gezin in Hillegersberg en volg nauwgezet de ontwikkelingen rondom RTHA. Recent nam ik deel aan een geluidstest Werkgroep Hinder Beperking van de CRO. Er werd onderzocht hoe omwonenden een zogenaamde “knikstart” (afbuiging naar het zuiden bij opstijgen aan de zijde van Hillegersberg/Schiebroek) van opstijgende vliegtuigen zouden ervaren. De gedachte: rekenkundig zijn er minder gehinderden als opstijgend verkeer richting Schiebroek direct na start een knik maakt.

U herkent dat vast wel: soms is er een moment waarop opeens de puzzelstukjes in elkaar vallen. Dat moment had ik, toen ik deelnam aan deze test. Ik realiseerde mij het volgende:

Als sinds 2016 neem ik deel aan participatietrajecten inzake de toekomst van RTHA, met als doel de belangen van de omwonenden uit te dragen. Samen met andere omwonenden zou ik graag zien dat de leefomgeving wordt beschermd door **concrete, afdwingbare en ambitieuze doelen ter reductie van de geluidsbelasting en luchtvervuiling veroorzaakt door het vliegverkeer.**

In 2016 hadden provincie Zuid-Holland en de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Lansingerland, samen de Bestuurlijke Regiegroep RTHA (BRR) **Joost Schrijnen** aangesteld als “onafhankelijke” verkenners om hen te adviseren over een te nemen luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport. Omwonenden hebben vrijwillig zonder vergoeding veel energie gestopt om deel te nemen aan dit traject. In een eerdere EDEM vergadering is uitgebreid stilgestaan bij het **onbevredigende resultaat van deze participatie. Het zit nog als de dag van gisteren in mijn geheugen.**

Begin 2020 heb ik samen met medebewoners in Hillegersberg bijgedragen aan de zienswijze van InHillegersberg op de luchtvaartnota. De luchtvaartnota was met name gericht op groei, met de vraag hoe de capaciteit in de lucht vergroot kan worden. **Tot onze teleurstelling zagen we niets terug van onze eerdere inbreng bij dit participatietraject.** Vragen die wij hadden, bleven onbeantwoord.

Tot mijn grote verbazing initieert RTHA in oktober 2020 wederom een participatietraject. Zijn we in 2020 weer terug bij af en start het traject weer opnieuw? Wat is er met de inbreng uit het verleden gebeurd? Mijn zorg zit ook in de vertegenwoordiging van de omwonenden. De huidige vertegenwoordigers zijn al jaren actief. Ik ken maar heel weinig mensen die bereid zijn jarenlang veel vrije tijd op te offeren om de belangen van omwonenden te vertegenwoordigen en -in mijn ogen- eindeloos het belang van de reductie van geluidsbelasting en luchtverontreiniging onder de aandacht te brengen. De klus is extra zwaar, omdat de vertegenwoordiging niet gelijk verdeeld is. Hoe kun je als omwonende opboksen tegen grote partijen als Shell, Schiphol Group en de Luchtvaartmaatschappijen? Ik ben bang dat ik de uiteindelijke wegging van de belangen kan raden.

Niets ten nadele van de vertegenwoordigers van de omwonenden, maar gelet op de geschiedenis zie ik weinig aanleiding om enthousiast te worden over deze tweede participatiepoging. Er is sinds 2016 nog weinig veranderd. **Het is een feit dat er in de nabije toekomst geen nieuwe technologieën in de luchtvaart beschikbaar komen die substantiële verbeteringen voor omwonenden met zich meebrengen.** Verder is nog sterker duidelijk geworden dat het vliegveld ten aanzien van duurzaamheid met name op activiteiten op de grond concentreert, terwijl zij -feitelijk juist- de verantwoordelijkheid voor de milieubelasting van het vliegverkeer bij andere partijen neerlegt.

Terug naar de geluidstest. Ik heb hem uitgevoerd, maar de resultaten niet gedeeld. Ik voelde mij een kalkoen die mocht kiezen op welke wijze hij geserveerd mocht worden. Als ondergetekende kalkoenen een voorkeur zou uitspreken voor een bepaald type geluidshinder, dan zou hij hiermee instemmen. Instemmen met overlast, daar werk ik niet aan mee.

Het gaat mij en veel andere bewoners om de reductie van de luchtvervuiling en de geluidsbelasting die wordt veroorzaakt door RTHA. Deze reductie dient concreet, meetbaar en afdwingbaar vastgelegd te worden in het luchthavenbesluit. Geen maatregelen op de grond, zoals woningisolatie, maar maatregelen in de lucht.

De grote posters van Transavia in de bushokjes in Hillegersberg en Schiebroek hangen er weer. We kunnen voor 25 Euro via RHTA naar een zonnige vakantiebestemming vliegen. Het staat er met grote letters en verleidelijke plaatjes. Wat zou het mooi zijn als de omwonenden de zekerheid hadden dat deze verleidelijke industrie niet ten laste gaat van de leefbaarheid. Het zou nog mooier zijn als dat specifiek, meetbaar en afdwingbaar vastgelegd zou zijn. Wat mij betreft in grote letters. En als het dan zover is, dan mag het van mij ook in de bushokjes komen te hangen.

Ik hoop en verwacht dat de Gemeente Rotterdam de belangen van haar bewoners serieus neemt. Ik verwacht dat de Gemeente zich hiertoe de wens van omwonenden centraal zet.

Op vragen heb ik de volgende opmerkingen gemaakt:

- Bij reductie van luchtvervuiling en geluidsbelasting denk ik aan een **continue reductie**, die op de lange termijn leidt tot geen geluidsbelasting en geen verontreiniging. **Zero Emission van het vliegverkeer.** Dat moet het streven zijn. **Gelet op het feit dat er in de nabije toekomst geen technologie beschikbaar komt die substantiële milieuwinst mogelijk maakt, is het enige alternatief stapsgewijze reductie van het aantal vluchten.**
- Mij is gevraagd wat ik anders zou willen zien aan het participatietraject. Het stuit mij tegen de borst dat de luchthaven niet zelf tot het inzicht komt dat zij moet werken aan een reductie van de geluidsbelasting en de verontreiniging en dat deze noodzaak onvermijdelijk leidt tot reductie van het aantal vluchten. Het is vervelend dat er steeds van omwonenden verlangd wordt dat de noodzaak keer op keer op tafel moeten leggen.
- Ik sta niet negatief tegenover een enquête. Echter, zoals gezegd: **mijs inziens dienen luchthaven en luchtvaartmaatschappijen zelf het voortouw te nemen voor een krimpscenario om, net als de rest van de wereld, bij te dragen aan een beter klimaat.**