

Geachte leden van de commissie,

Allereerst wil ik u hartelijk danken voor de mogelijkheid om in te spreken. Hillegersberg staat bekend als een groene wijk in een rustige omgeving. Lange tijd heeft de wijk weinig overlast van vliegtuigverkeer gekend. Echter, in 2016 kwamen bewoners naar ons toe. Sindsdien zijn we betrokken en heb ik me regelmatig verbaasd. Het lijkt net of er voor de luchtvaart een parallelle wereld geldt. De negatieve effecten van luchtvaart worden steeds genegeerd en niet meegenomen in de documenten. Zoals bijvoorbeeld de negatieve gevolgen van uitstoot van ultrafijnstof en de impact van geluidsoverlast op gezondheid. Hinderbeperkende maatregelen zijn ons inziens iets anders dan alleen het verplaatsen van de hinder.

Het vorige traject was met Joost Schrijnen en dat heeft het vertrouwen van de bewoners behoorlijk geschaad. Sindsdien maken we ons zorgen over de leefkwaliteit van onze wijk en de wijken om ons heen. Waarom? Bewoners mochten meedoen maar onze punten werden nauwelijks overgenomen.

Voor bewoners zijn belangrijk;

- gezondheid
- milieuaspecten
- opnemen van krimpscenario's in de economische modellen

De Schiphol group is eigenaar van RTHA. Afgelopen jaren is duidelijk geworden dat de Schiphol group in Nederland weinig met omwonenden heeft.

Recentelijk is een nieuw participatie traject gestart. Voor dit participatie traject zijn spelregels afgesproken. Een scenario waar zo'n 20 partijen aan deelnemen met ieder hun eigen belang en één stem. Hieraan nemen ook de bewoners deel met 2 deelnemers. Verschillenden van deze deelnemers hebben belang bij groei. Je doet mee en je volgt de spelregels, iedereen tevreden maar als bewoner verlies je automatisch. Zo is het traject opgesteld. Ik vergelijk het een beetje met je spreekt de regels af rondom een bokswedstrijd. Alles is duidelijk, de regels, hoe of wat en je bereidt je voor. Je gaat naar de wedstrijd en dan blijkt je tegenstander Rico Verhoeven te zijn. Je maakt geen schijn van kans.

We willen participeren maar we zijn pas tevreden als onze belangen ook in de einddocumenten zijn opgenomen. Dus de impact op gezondheid, de milieu impact en opnemen van krimpscenario's in de economische modellen. Ofwel behoud van de leefkwaliteit van de omliggende wijken.

Tot slot

Willen we Nederland en de wereld leefbaar houden voor de volgende generatie dan moet iedereen een steentje bijdragen aan de klimaatdoelen. Ook de vliegvaart. De afgelopen jaren hebben de milieuorganisaties steeds vaker de rol van de overheid overgenomen. Ze dwingen bij de rechter klimaatdoelen af. Urgenda met de klimaatzaak tegen de staat, MOB Johan Vollenbroek over het stikstofbeleid en recentelijk Milieudefensie met de Shell rechtszaak. Ik kan me voorstellen wanneer er geen goede afspraken worden gemaakt over de bijdrage van het vliegverkeer aan de klimaatdoelstellingen, er op een gegeven moment ook een groep opstaat.

Gemeente Rotterdam kom op voor het belang van de bewoners en hou de regie over je eigen stad. Rotterdam is ook voor een stukje eigenaar van RTHA. Denk aan ons en hou de stad leefbaar! De rechter oordeelde bij Urgenda klimaatzaak dat de overheid aan de slag moet. De rechter oordeelde bij de zaak van Milieudefensie dat Shell meer moet doen. Rotterdam. Help ons! Geef actief richting, ook aan participatie en hou de stad leefbaar!

‘Duurzaam vliegen? Dat is misleiding’

Communicatie Shell, KLM en overheid maakten goede sier met reclame over vluchten met duurzame kerosine. De Reclame Code Commissie behandelt nu een klacht daarover.

- [Jan Benjamin](#)

[1 juli 2021 om 18:41](#)

Leestijd 2 minuten

Duurzame kerosine? *Sustainable aviation fuel*? Die termen moet de overheid niet langer „klakkeloos overnemen” van de lobby voor fossiele brandstof. Ze zijn nodeloos verwarrend en misleidend en impliceren „schoon, groen en uitstootvrij”, terwijl dat niet het geval is.

Dat stelde klager Eric Stam, docent Nederlands aan een middelbare beroepsopleiding, donderdag tegenover de Reclame Code Commissie. Volgens Stam zou de RCC, [een intern orgaan van de communicatiebranche](#) dat toetst of reclame eerlijk en herkenbaar is, zich moeten uitspreken tegen [recente communicatie](#) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

„Duurzame kerosine is misleidend”, aldus Stam. „Het is een vorm van framing, zoals ook ‘schone kolen’ of ‘hernieuwbare diesel’.” Duurzaam impliceert volgens hem al snel groen en emissievrij, maar bij vliegen op biokerosine en synthetische kerosine komt ook CO₂ vrij. Het ministerie zou volgens hem beter kunnen spreken van alternatieve luchtvaartbrandstof, zeker in berichten die snel door nieuwsmedia worden overgenomen. Dat is neutraler.

Een strakke pr-stunt

Aanleiding voor de klacht van Stam was een gezamenlijke presentatie in februari van het [ministerie](#), [KLM](#) en [Shell](#). „Een wereldprimeur in Nederland”, noemden de organisaties de eerste passagiersvlucht die met duurzame kerosine werd uitgevoerd.

Dat KLM mede vloog op 500 liter synthetische kerosine – goed voor naar schatting 100 kilometer vliegen – leidde tot jubelende berichten op de websites van de drie betrokken partijen. Het persbericht verscheen bij het ministerie, KLM en Shell in vrijwel identieke vorm. „Een goed gecoördineerde pr-stunt”, aldus Stam donderdag.

Volgens Stam, die eerder met succes klaagde tegen in zijn ogen [valse milieueclaims van de luchtvaart](#) en misleidende informatie in [een krantje van Lelystad Airport](#), heeft de term ‘duurzame kerosine’ alleen al een wervend karakter. Het ministerie stelde in een schriftelijk verweer dat de hele sector, ook beleidsmakers als de Europese Commissie, spreekt over sustainable aviation fuel (SAF).

Energieslurpers

Ondanks ambitieuze doelstellingen en beloften is het gebruik van schonere, duurzamer geproduceerde vliegtuigbrandstoffen nog lang geen gemeengoed in de luchtvaart. De alternatieve

vormen van kerosine kunnen worden gebruikt in de huidige toestellen – dat is een voordeel – maar de productie is duur en kost veel energie.

Het ministerie van I&W zou volgens critici te veel vasthouden aan dergelijke innovaties om de luchtvaart 'duurzame' groei toe te staan. Vorige week [stelden twee luchtvaartwetenschappers](#) in de Tweede Kamer echter dat vooral minder vliegen kan helpen om de klimaatdoelen te halen.

Voorafgaand aan de zitting van donderdag was er enige discussie geweest of Stam met zijn klacht bij de Reclame Code Commissie moest zijn. Was het persbericht van het ministerie, KLM en Shell wel reclame? En kan je dat ook zeggen van de aankondigingen van de (online) conferentie over SAF die het ministerie eromheen organiseerde? Stam stelde dat hij geen ander loket heeft weten te vinden om te klagen over 'misleidende' overheidsinformatie.

De RCC verwacht over vier weken een uitspraak te doen.