

# ‘Als je de boel belazert, ben je meteen je invloed kwijt’



Maurice van Uden (links) en Alfred Blokhuisen, Schipholwatchers.

Informeren, daar draait de strategie van **Schipholwatch** om. Louter over de schadelijke kanten van de luchtvaart. ‘Maar de feiten kloppen altijd.’

tekst **Hanne Obbink** foto's **Werry Crone**

Schipholwatch doet vooral van zich spreken met een stroom van bijna dagelijkse e-mailnieuwsbrieven. Daarin worden de schadelijke gevolgen van de luchtvaart van alle kanten belicht.

De verantwoordiging klinkt er vaak luid en duidelijk in door. “Dat mag, vind ik. We zijn tenslotte een actiegroep”, zegt Van Uden, in het dagelijks leven directeur van een mediabedrijf. “Maar de feiten kloppen altijd”, voegt Blokhuisen eraan toe. “Daar zijn we heel scherp op. Als je als actiegroep één keer de boel belazert, ben je meteen je invloed kwijt. Het móet kloppen.”

## CAFÉ

Schipholwatch begon vier jaar geleden in een café, met een clubje ondernemers dat ‘iets terug wilde doen voor de samenleving’. Wie in Amstelveen woont, zoals Van Uden, en dagelijks vliegtuigen over zich heen hoort razen, hoeft niet lang na te denken: iets terugdoen, dat kan heel goed op het gebied van de luchtvaart.

Blokhuisen voegde zich iets later bij de nieuwe stichting en bracht een heel netwerk mee. Hij begon zijn loopbaan ooit als metaalbewerker, was later directeur bij een mediabedrijf in België, werkte bij een touroperator en is nu weliswaar met pensioen, maar werkt nog steeds als radiomaker bij een lokale omroep. “Bij mij begon het toen ik in Rotterdam een vliegtuig zag klaarstaan met slechts dertig passagiers. Als voormalig touroperator wist ik: zo’n vlucht kost 25.000 euro, dus dat slaat nergens op. En weet je waar die vlucht naartoe ging? Naar

**H**ij houdt zich al zo’n twintig jaar met de luchtvaart bezig, vertelt Alfred Blokhuisen. “En nu eindelijk, eindelijk wordt kritiek serieus genomen.” Er is iets veranderd, vult Maurice van Uden aan. “In het publieke debat moet de luchtvaart zich tegenwoordig steeds verdedigen tegen kritische vragen. Heel anders dan een jaar of vijf geleden. Daar hebben wij een rol in gespeeld. Niet als enigen trouwens.”

“Maar ik ben trots”, neemt Blokhuisen weer over, “op wat we bereikt hebben.”

‘Wij’, dat is Schipholwatch, een stichting die “strijdt voor een betere leefomgeving en dus tegen de verdere groei van Schiphol op de huidige locatie”, zoals het op haar website heet. Blokhuisen en Van Uden zijn bestuurslid van de nummer 12 in de Duurzame 100.

## JURY-OORDEEL ARJEN BUIJS

‘Door dataverzameling, actie voeren, en inspraak te combineren is het SchipholWatch gelukt om krimp van de luchtvaart voor het eerst in decennia serieus op de politieke agenda te krijgen.’







## 'Veel claims over innovaties in de luchtvaart kloppen niet'

Griekenland, met een lange tussenstop in Eindhoven! Toen dacht ik: hier is iets helemaal mis."

Als gemeenteraadslid in Spijkenisse en als lid van de provinciale staten van Zuid-Holland, beide namens GroenLinks, hield Blokhuizen zich al bezig met de luchtvaart. Niet alleen met vliegveld Rotterdam-Den Haag; ook vluchten vanaf Schiphol zorgen op de Zuid-Hollandse eilanden voor overlast. Nu zet hij de ervaringen die hij opdeed in voor Schipholwatch.

Informerende, dat zou je de hoeksteen van de Schipholwatch-strategie kunnen noemen. Het begon met een Twitter-account en een bescheiden website, inmiddels is er een redactie van vijf mensen die aan de dagelijkse nieuwsbrief werkt die bij zo'n 10.000 mensen in de mailbox terechtkomt. Die redactie krijgt informatie toegespeeld vanuit een groot netwerk van groepen omwonenden, van activisten rond regionale vliegvelden en milieugroepen als Mob van Johan Vollenbroek. 'Bewustwording' is het sleutelwoord, zegt Van Uden.

### LEUGENS EN BEDROG

Daarmee richt Schipholwatch zich ook op de media. Die laten zich volgens Blokhuizen en Van Uden veel te vaak om de tuin leiden door 'leugens en bedrog' vanuit de

luchtvaartsector, vooral als het gaat om techniek, om innovaties die vliegen duurzamer moeten maken. Van Uden zelf is van oorsprong werktuigbouwkundige, dat helpt. Maar de meeste journalisten die over de luchtvaart schrijven, weten weinig van techniek. Daardoor gaan ze nogal eens 'de mist in', zeggen de twee.

"De luchtvaart zelf schertst graag met technische innovaties die in de nabije toekomst overlast en vervuiling gaan verminderen. Daarmee hopen ze uitstel te bewerkstelligen van maatregelen waar ze niet aan willen, zoals krimp", stelt Blokhuizen. "Maar veel van die claims over innovaties kloppen gewoon niet. Journalisten prikken daar niet doorheen."

Neem synthetische kerosine, een 'schone' brandstof die geproduceerd wordt uit groene waterstof en uit de lucht gevangen CO<sub>2</sub>. De fabrieken waar die gemaakt wordt zijn er in Nederland nog niet, maar er wordt wel aan gewerkt en in kleinschalige laboratoria zijn er proeven mee gedaan. Hoopvol, vindt de luchtvaartsector.

Maar Schipholwatch maakte een rekensom over de energie die het kost om alle kerosine die op Schiphol getankt wordt te vervangen door deze synthetische variant. Met een ontvenderende uitkomst: vijftig kerncentrales van de omvang van Borssele zijn daarvoor nog niet



In Aalsmeer komen de vliegtuigen laag over.

genoeg. "De sector zelf zegt erin te geloven", zegt Blokhuizen. "Maar het is volstrekt niet realistisch."

### GEVEN EN NEMEN

Informatie die door Schipholwatch verspreid wordt, heeft al meerdere malen geleid tot Kamervragen. Doordringen tot het centrum van de macht is waarschijnlijk een betere strategie dan het jarenlange 'polderen' rond Schiphol, denken de twee bestuursleden. Van

Uden: "Al dat overleg heeft niets positiefs opgeleverd."

Logisch, voegt Blokhuizen eraan toe, want polderen draait om geven en nemen. "Maar omwonenden hebben niets te geven, zij hebben al heel veel ingeleverd, bijvoorbeeld hun woongenot. En de luchtvaart wil niets inleveren. Die wil gewoon blijven vliegen."

"Om me heen, in Amstelveen, merk ik dat mensen al heel lang denken: je kunt er toch niets aan doen", vertelt Van Uden. "Wij stellen ons iets weerbaarder op."

Dat past misschien in een tijd dat steeds meer omwonenden zich roeren, en vaak eveneens luidruchtig. Bijvoorbeeld op de site Vliegheerrie.nl, opgezet door Schipholwatch. Daar kunnen mensen overlast melden, en dat doen ze massaal en in weinig omfloerste taal – al filteren de beheerders van de site de schuttingtaal, soms zelfs doodsb bedreigingen eruit. "Na twee jaar Covid-19 zitten mensen er weer middenin", verklaart Van Uden, "en ze beseffen eens te meer hoeveel last ze ervaren."

Bij de Schiphol-directie zelf roept die heftigheid soms weerstand op, weten de twee. Blokhuizen kreeg al eens via de haren dat hij niet welkom was bij een gesprek tussen directie en actiegroepen. "Maar het is niet zo dat wij mensen ophitsen", zegt hij. "Het is de overlast van Schiphol die mensen woedend maakt."

## 'Omwonenden hebben al heel veel ingeleverd'



# Strijd voor krimp van Schiphol

## Schipholwatch

Een groep burgers strijdt voor een gezonde leefomgeving en voor krimp van Schiphol. De organisatie vindt dat beloftes over vermindering van de overlast door Schiphol niet worden nagekomen. Verhuizing van de luchthaven naar zee lijkt deze club een goede oplossing om de overlast te verminderen, en **alleen minder vliegen helpt tegen de milieuvervuiling**. Schipholwatch heeft een meldpunt tegen vliegtuigoverlast, verzamelt informatie, verspreidt die via internet en sociale media, werkt samen met andere milieuorganisaties en voert rechtszaken om te bewerkstelligen dat het vliegverkeer vermindert. Dat heeft effect: Schiphol moet van het kabinet krimpen.

Lees het verhaal op **pagina 22-25**.

12

