

Factsheet

Waar gaat het vliegveld over



Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast
Rotterdam Airport

Gaat het vliegveld wel over waar men over spreekt?

Zeer vaak profileert een vliegveld zich met zaken waar ze niet over gaan, maar men wel de media mee opzoekt.

“We vliegen op 50 bestemmingen”

Het vliegveld gaat niet over de bestemmingen waarop carriers vliegen. Dat doen de carriers zelf en dienen voor hun vluchten een slotaanvraag in bij de “slotcoördinator”. Dat is een overheidsinstantie.

“We vliegen met schonere en stillere vliegtuigen”

Een vliegveld heeft geen vliegtuigen en gaat niet over de kwaliteiten van de toestellen. Sterker nog, een vliegveld mag niet discrimineren en moet elk toestel faciliteren.

“We gaan elektrisch vliegen”

Een vliegveld heeft geen vliegtuigen. Het vliegveld kan het stopcontact faciliteren.

“We gaan met “duurzame” brandstoffen vliegen”

Een vliegveld heeft geen vliegtuigen en gaat niet over de brandstof die een vliegtuig bunkert.

“We zorgen voor 2500 banen”

Het vliegveld heeft zelf amper 80 fte in dienst. Al de andere banen, niet te verwarren met fte's, zijn aan het werk bij andere bedrijven. Slechts een heel beperkt deel werkt in een functie met een relatie tot het vliegveld. Zelf stelt men dit: “het terrein werken 2200 mensen”. Bedenk dan dat er een hele reeks bedrijven daar zijn gehuisvest die niets met de operationele taken van het vliegveld te maken hebben. We noemen er een paar: autosloperijen, gevangenis, aannemersbedrijf, consultancy bureau, hotels, een school etc. etc. Ook vertelt men niet hoeveel fte het is, daarmee is een vergelijking niet nodig.

“We zijn bezig met hinderbeperking”

Een vliegveld heeft geen vliegtuigen en gaat niet over vliegtuigtypes en ook niet over vliegroutes en vlieghoogten.

“We zijn bezig met spreiding van vluchten”

Het vliegveld gaat niet over vliegroutes en ook niet over de vlieghoogten. Daarover gaat Luchtverkeersleiding Nederland.

“We faciliteren de reiziger”

Dat is deels waar. De incheckbalies en de bagageafhandeling zijn niet van het vliegveld, maar van de carriers.

“We hebben 2 miljoen passagiers”

Het vliegveld heeft geen passagiers. De reizigers zijn van de carriers. Daarbij komt nog dat het vliegveld ze steevast dubbel telt. Vakantiegangers worden bij vertrek en thuiskomst geteld. Feitelijk gaat het om 1 miljoen passagiers.

Lees persberichten van het vliegveld en kijk of bovenstaande zaken van toepassing zijn!



Dagelijks werken er zo'n 2200 mensen op het terrein van Rotterdam The Hague Airport. Ze houden het vliegveld veilig, schoon, publiek toegankelijk of werken er in een van de vele gebouwen. Maar wie zijn die mensen? In Thuis op RTHA spreken we deze keer met Erik van Leeuwen van Trigion Beveiliging. Erik vertelt over zijn werk en hoe hij bijdraagt aan een veilige maar ook duurzame luchthaven.

Opinie

Opinie: ‘Schiphol belooft van alles over andermans taken: hoe gaan ze dan veranderen?’

Keer op keer komt Schiphol met beloftes en opmerkingen over het vliegverkeer, maar het meeste kan het bedrijf niet waarmaken. Alfred Blokhuisen rafelt uiteen waar de luchthaven de fout in gaat.

Alfred Blokhuisen 21 januari 2022, 03:00



Schiphol moet zorgen dat er balles zijn en meer voorzieningen zodat de luchthaven kan functioneren, maar heeft minder te zeggen over de werkwijze van de luchtvaartmaatschappijen dan directeur Benschop doet voorkomen. BEELD ANP

In het interview met ceo Dick Benschop van Schiphol in *Het Parool* van zaterdag trok hij weer de [oude en vertrouwde trukendoos](#) open. Hij deed zijn bedrijf veel groter voorkomen dan het is. Dat gebeurt keer op keer. Het is echt tijd terug te gaan naar de essentie van het vliegveld Schiphol, waarvan hij baas is.

Schiphol is eigenlijk niet veel meer dan een stationscomplex en een indrukwekkend vastgoedbedrijf. Toch doet de heer Benschop het voorkomen alsof hij gaat over veel meer dan dat. Zo sprak hij over bestemmingen, slots, alternatieve energiebronnen en vliegtuigtypes. Hij deed voorkomen alsof hij daar een vinger in de pap heeft, maar dat is niet zo. De meeste onderwerpen waarover hij sprak liggen buiten de directe verantwoordelijkheid van zijn bedrijf.

Passagiers, bijvoorbeeld, zijn geen klant van Schiphol. Zij boeken bij touroperators en worden zo doorverwezen naar vliegmaatschappijen, niet naar Schiphol. Ook heeft Schiphol geen vliegtuigen, hun klanten zijn de vliegmaatschappijen die Schiphol faciliteert. Daarbij gaat Schiphol niet over de vliegroutes, want die zijn van LVNL, de luchtverkeersleiding. Schiphol bouwt geen vliegtuigen en heeft geen petrochemische industrie, dus produceert ze geen bio- of synthetische kerosine. Ook is de luchthaven geen onderzoeksinstituut – dat is een taak van wetenschappers en universiteiten.

Schiphol is wel een bedrijf en moet net als elk ander bedrijf milieu- en gezondheidsschade voorkomen. De kosten daarvoor moet Schiphol halen uit de tarifiering. Dreigen dat je je groene doel niet kunt halen als er minder gevlogen wordt is slecht beleid. Wordt er minder gevlogen en blijven de kosten gelijk, dan moet je je tarieven verhogen. Het is van belang dat we dat allemaal beseffen en ook dat we steeds de vraag stellen: Hoe dan? Hoe gaat Schiphol dan bio- en synthetische kerosine brouwen? Hoe gaat dit bedrijf de vliegmaatschappijen verplichten alternatieve brandstoffen bij te mengen? Hoe gaat Schiphol de vliegroutes aanpassen? Zo kun je bij alle punten ‘hoe dan’ vragen.

Tot slot wil de heer Benschop beloond worden voor zaken waar hij geen invloed op heeft. Zo stelt hij dat vliegtuigen minder lawaai maken en minder vies zijn en dat hij daarvoor beloond wil worden. Als dat al waar zou zijn, ligt die verdienste niet bij de luchthaven, maar bij de *carriers*. Waarom dan Schiphol belonen?

Intussen blijft de omgeving heel veel last ondervinden van enorme herrie, luchtvervuiling en valse beloften, terwijl Schiphol beloftes nooit kan waarmaken, omdat ze er dus niet over gaat.

Alfred Blokhuisen, Voorzitter Stichting Schipholwatch.nl & BTV Rotterdam Airport