

Luchthaven opeens toch

Frans van den Berg

Schiphol loopt met zes start- en landingsbanen toch vast. Hoe kan dat? In tegenstelling tot bij voorbeeld Londense vliegvelden weet KLM én daarmee Schiphol het enorme netwerk aan lijndiensten alleen maar overeind te houden door passagiers uit omringende landen op te pikken en op Schiphol te laten overstappen. Daardoor ontstaan pieken met binnenkomende en vertrekkende toestellen. Buiten die pieken is het veel stiller. Op Londense vliegvelden gaat het landen en starten de hele dag door omdat Londen een grote thuismarkt heeft.

Maar waarom dan vier banen tegelijkertijd inzetten?

Startpieken en landingspieken wisselen elkaar overdag een aantal keren af. In de praktijk kunnen deze pieken elkaar overlappen. Op die momenten mogen gedurende korte tijd gelijktijdig twee start- en twee landingsbanen worden ingezet om het verkeer af te handelen. Dit kan ook bij verstoringen in de dienstregeling, om ervoor te zorgen dat passagiers nog op tijd over kunnen stappen. Dit mag maximaal zestig keer per dag.

Waarom moet de vierde baan vaker worden gebruikt?

De luchtvaart groeit weer en met

name KLM wil het netwerk uitbreiden. Die extra vluchten komen dan bovenop de huidige piek, terwijl met name in de ochtend al de limiet is bereikt in de zomer. Met het opvoeren van het aantal starts- en landingen per baan werd eerst gedacht dit probleem op te lossen, maar dat kan technisch nog niet. Daarom moet de limiet worden opgehoogd naar tachtig. Dit om te voorkomen dat er enorme vertragingen ontstaan vanaf 2017.

Waarom de extra vluchten niet uitsmeren over de dag?

KLM werkt met zeven golven van aankomende en vertrekkende toestellen. Dat kunnen er volgens

inzet van komende verkiezingen

KLM-topman Pieter Elbers niet zomaar tien worden. Toestellen hebben strakke vliegschema's en passagiers moeten snel kunnen overstappen. KLM zou wel graag de vakantiecharters uit de piekuren willen halen, maar die kan je niet zomaar wegsturen. Schiphol zou die moeten verleiden naar andere uren of het nieuwe vliegveld Lelystad dat juist voor dergelijke vakantievluchten wordt aangelegd.

Waarom liggen bewoners en bestuurders dwars?

Zij zijn bang dat hiermee de deur wordt opgezet naar een ongebreidelde groei van de luchthaven en daarmee het inzetten van vier

banen. Dan zitten bewoners bijna de hele dag in de herrie. Daarom willen ze als compensatie dat de groei limiet van 510.000 vluchten wordt verlengd van 2020 naar 2025. Dat is slechts vijf jaar en gezien de geringe groei van het vliegverkeer de laatste jaren moet dat volgens gedeputeerde Tjeerd Talsma geen probleem zijn. Lelystad kan ook nog 45.000 vluchten opvangen en Schiphol moet nieuwe concurrenten als Qatar en Ryanair juist ontmoedigen om neer te strijken op Schiphol.

Waarom loopt de ruzie juist nu zo hoog op?

De Alderstafel stopt binnenkort en

die taken worden op 29 januari overgenomen door de nieuwe omgevingsraad met deels nieuwe bewoners aan de tafel. Daarom was het streven dat de oude onderhandelaars dit probleem nog zouden oplossen. De inzet van de vierde baan is een onderdeel van het nieuwe normen- en handhavingssysteem dat dit jaar in wetgeving wordt omgezet. Als dat eenmaal een feit is, kunnen betrokkenen bij overschrijding van de regels naar de rechter stappen. Daarnaast wordt dit voorjaar een definitief besluit over Lelystad genomen. En tot slot staan er verkiezingen voor de provincies en indirect de Eerste Kamer voor de deur, zodat partijen zich

willen onderscheiden. Het aloude debat economie versus milieu is hiermee een campagneonderwerp geworden. De luchtvaart is immers goed voor 290.000 directe en indirecte banen en draagt 26 miljard euro bij aan de economie.

Wat wil de Tweede Kamer?

Tot nu toe steunde een meerderheid de afspraken die aan de Alderstafel zijn gemaakt. Maar een groeiend aantal partijen ziet niets in Lelystad als overloopluchthaven. Vooral PVV en VVD willen Schiphol beter benutten. Vier banen in de spitsuren vinden zij geen probleem. Ook de grens van 510.000 vluchten is voor hen niet heilig.