

# Minister wil spoedoverleg 'Eerste Kamer vertraagt vijfde baan'

Door een onzer redacteuren

DEN HAAG, 19 MAART. Minister Netelenbos (Verkeer en Waterstaat) wil spoedberaad met de Eerste Kamer om de toekomstplannen van Schiphol veilig te stellen. Het gesprek zou in de loop van deze middag worden gevoerd.

Netelenbos is geschrokken van de unanieme afwijzing door de fracties van de zogenoemde Schipholwet, zoals vorige week is gebleken uit de schriftelijke behandeling. De Eerste Kamer wil de wet opnieuw voor advies naar de Raad van State sturen, hetgeen onverwachte vertraging tot gevolg zal hebben. Hierdoor kan de luchthaven de nieuwe vijfde baan niet, zoals gepland, aan het eind van het jaar voor proefvluchten in gebruik nemen. Schiphol heeft wettelijk toestemming voor het gebruik van vier banen. De minister verwacht onder meer door de verkiezingen en het aantreden van een nieuw kabinet „een uitstel van ten minste een jaar”.

Per brief verzoekt Netelenbos de senatoren hun verzet te staken: „Er is het kabinet veel aan gelegen om een besluitvormingstraject dat begon in 1991 af te ronden, zodat het nieuwe vijfbanenstelsel ook werkelijk per 1 januari 2003 operationeel kan zijn. Verder uitstel is in de ogen van het kabinet dus bepaald zeer onwenselijk.” De minister wijst de Eerste-Kamerleden erop dat het gebruik van de vijfde baan „meer dan 80 procent reductie betekent van het aantal vluchten over Amsterdam en Amstelveen”, hetgeen volgens haar de veiligheid vergroot. Een andere verbetering is dat de geluidsbelasting in de nacht omlaag gaat. Deze verbeteringen worden door de opstelling van de Eerste Kamer aanzienlijk vertraagd, stelt Netelenbos.

De fracties in de Eerste Kamer, de VVD uitgezonderd, vinden de

Schipholwet zo onduidelijk, ook in relatie met andere (Europese) wet- en regelgeving op dit terrein, dat de Raad van State er volgens hen nog eens goed naar moet kijken. D66 en GroenLinks wijzen ook op de maatschappelijke onrust en de twijfel bij milieuorganisaties over de vijfde baan. Volgens diverse critici zal het vliegverkeer (en daardoor de milieubelasting) alleen maar toenemen als gevolg van de uitbreiding.

De nieuwe wet is in feite een wijziging van de Wet luchtvaart inzake de inrichting en het gebruik van de luchthaven Schiphol. Het eerste deel dat nu in behandeling is geldt als een kaderwet die later ingevuld wordt met uitvoeringsbesluiten. Daarin worden het gebruik van de banen, de gang van zaken op de luchthaven en de activiteiten van de verkeersleiding preciezer geregeld. Ook tegen deze aanpak hebben de fracties bezwaren.

De Tweede Kamer ging vorig jaar morrend akkoord met deze wetgeving. Ook daar betwijfelde een aantal woordvoerders openlijk of het milieu inderdaad verbeterd wordt door het gebruik van een vijfde baan. De nieuwe normen voor stank, geluidsoverlast en veiligheid werden tijdens dit debat „ondoorgegrondelijk” en „onnavolgbaar” genoemd. De meerderheid in de Tweede Kamer achtte een bescheiden groei voor Schiphol uiteindelijk toch verantwoord. Ook wilden de fracties de aanleg van de vijfde baan, die de sector alles inbegrepen 320 miljoen euro heeft gekost, niet dwarsbomen.