

## Remkes

doen, maar formeel ligt de verantwoordelijkheid daarvoor hier in Den Haag. Gisteren nog zei ik tegen een wethouder met dezelfde politieke achtergrond als mevrouw De Pater dat er best een bijsluiters bij zou kunnen met de opmerking dat klachten in de richting van Den Haag moeten worden gestuurd maar dat het overigens een onderdeel is van het totale lastenpakket 2003.

Mevrouw **Fierens** (PvdA): Wij verschillen daarover duidelijk van mening. U zegt dat het niet een op een aan elkaar was gekoppeld, maar het had natuurlijk wel van alles te maken met lokale lastenverlichtingen. Door het overigens door mij toegejuichte uitstel van de afschaffing van de OZB ± niet alleen omdat veel mensen daarover zoveel geroepen hebben, maar ook omdat er geen compensatie was ± drukt dit natuurlijk wel als lastenverzwaring. Dat is ook mijn grote kritiek. Mijn voorstel is dan ook om ze bij elkaar te houden, want dan leidt dat niet tot lastenverzwaring op lokaal niveau.

Minister **Remkes**: Mag ik een voorspelling doen? Als volgend jaar de afschaffing van de gebruikersheffing OZB en de maximering van de tarieven in deze Kamer aan de orde zijn, zal de Partij van de Arbeid zich daar tegen verzetten. Inhoudelijk is uw redenering dus inconsistent.

Mevrouw **Fierens** (PvdA): Dit is niet waar. Ik ben er met het oog op de lokale lasten op tegen dat het gebruikersdeel van de OZB wordt afgeschaft. Nu maakt de minister een knip met de afschaffing van de Zalmsnip. Dit leidt toch tot lastenverzwaring. De minister erkent dit toch ook?

Minister **Remkes**: Stel dat het kabinet zou hebben voorgesteld om de Zalmsnip te handhaven, zou dit dan voor de PvdA aanleiding zijn om in te stemmen met de afschaffing van de OZB-gebruikersheffing en maximering van de tarieven?

Mevrouw **Fierens** (PvdA): Natuurlijk niet. Wij hebben nu eenmaal een verschil van mening over de lokale lasten en het belang van een autonoom belastinggebied en dat gaat verder dan een financieel verschil.

Minister **Remkes**: Daarom zeg ik dat

uw betoog over de koppeling niet consistent is.

Mevrouw **Fierens** heeft gevraagd of er nog overgangsmaatregelen worden overwogen. Het staat de gemeenten vrij om binnen de randvoorwaarden nog iets te doen zo zij dat willen, maar ik voel in dit kader niets voor overgangsmaatregelen. Het voorstel is helder en ik wil in de richting van gemeenten en burgers niet de indruk wekken dat de deur nog op een kier staat of dat gemeenten moreel verplicht zijn nog iets te doen. Ik ben al ingegaan op de achtergronden van dit voorstel en ik denk dat overgangsmaatregelen het er niet beter op maken.

Mevrouw **Fierens** (PvdA): Onze wegen scheiden hier, want dit leidt tot lastenverzwaring voor de mensen die het minder hebben. Dit is het coalitiebeleid, vrees ik.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, vanmiddag over het wetsvoorstel te stemmen.

Aldus wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van het:

**- het wetsvoorstel Wijziging van de Luchtvaartwet in verband met wijziging van de heffingen voor de luchthaven Schiphol (29378).**

(Zie vergadering van 19 november 2004.)

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de minister hartelijk voor haar beantwoording in eerste termijn. Zij heeft veel onduidelijkheden, misverstanden en meningsverschillen tussen mijn fractie en het ministerie weten te nemen. Ik denk dan vooral aan de vraag wat er daadwerkelijk zal weg worden toegerekend. Zij heeft namelijk aangegeven dat alleen luchtvaart gerelateerde zaken worden

doorgerekend aan de luchtvaartsector.

Er is inmiddels weer veel gebeurd en daarom wil ik mijn drie belangrijkste punten naar voren halen: belanghebbenden, verjaring en heffing. Deze punten zijn van groot belang, omdat de procedure voor de betaling van de ondervonden schade zo transparant mogelijk moet zijn. In het verleden heeft het daaraan in het GIS-dossier nog wel eens ontbroken. Mede met het oog hierop zou ik nog een stap verder willen gaan dan de minister die ons toezegde dat zij hierover gaat overleggen met de minister van VROM. Om haar werk te besparen heb ik een amendement ingediend, dat ook is ondertekend door de heren De Krom en Verdaas.

In dit amendement wordt de luchtvaartsector aangewezen als belanghebbende. Verder wordt de verjaring geregeld en een heffing geïntroduceerd. Het is onze bedoeling om de wet transparanter te maken en de administratieve lasten terug te brengen. Die lasten zouden het gevolg zijn van het ontbreken van een heffing, omdat wij nu al zien dat er veel verzoeken tot planschade worden ingediend. Op dit moment is zelfs al te voorzien dat het Schadeschap hierdoor verstopt raakt. Met dit amendement wordt verder aangesloten bij de al in behandeling zijnde wet voor de ruimtelijke ordening.

Mevrouw **Gerken** (SP): In het amendement wordt een bedrag genoemd van tenminste EURO 300 om in behandeling te worden genomen. Waarom heeft u gekozen voor een minimumbedrag en waarom is dit bedrag zo hoog?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben aansluiting gezocht bij de wet inzake ruimtelijke ordening en planschade. De hoogte van het bedrag is dus arbitrair. Door dit bedrag te noemen willen wij voorkomen dat iedereen die in de omgeving van Schiphol woont, een formulier downloadt, invult en naar het Schadeschap stuurt. Mensen zien vervolgens wel wat ervan komt, waarschijnlijk onder het mom: nooit geschoten is altijd mis. Dat kan tot heel veel werk leiden. Als iemand schadeloos wordt gesteld, krijgt hij die EURO 300 overigens gewoon terug.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik heb

## Haverkamp

begrip voor de wens van de heer Haverkamp een barrière op te werpen, want ik heb natuurlijk ook in de krant gelezen dat het Schadeschap met grote achterstanden te kampen heeft. Ik vind EURO 300 echter wel een heel erg hoog bedrag. Bent u bereid om dat bedrag naar beneden bij te stellen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben dit amendement ingediend om te voorkomen dat een ander regiem geldt voor deze schadeafhandeling dan voor de afhandeling van andere vormen van planschade. Hierover is eerder in de Kamer gediscussieerd en het lijkt mij niet nodig om deze discussie te herhalen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. De vorige keer heb ik aan de minister gevraagd of het inderdaad mogelijk is om de hoogte van de heffingen te differentiëren naar tijdstip en geluidsbelasting die de vliegtuigen veroorzaken. Ik heb een keurig antwoord op mijn vraag gehad waaruit blijkt dat dit inderdaad verder gedifferentieerd kan worden. Er staan wat argumenten bij waarom je het misschien niet moet willen, omdat het een druppel op een gloeiende plaat is of omdat Schiphol de ruimte zal benutten om deze differentiatie te compenseren met andere heffingen. Zowel Schiphol als andere partijen uit de luchtvaartsector hebben ons laten weten dit toch een welkome aanvulling te vinden op het bestaande instrumentarium. Het argument dat je de heffingen op die manier oneigenlijk gebruikt om te sturen op de innovatie van de luchtvaart, is in mijn ogen het omdraaien van oorzaak en gevolg. Het is eerder zo dat je een beloning zet op innovatie als je het principe "de vervuiler betaalt" verder uitwerkt tot de mate waarin deze betaalt. Dat is niet het doel, maar wel een welkom neveneffect. Ik weet niet of ik de minister daarmee overtuig, maar gezien de argumenten in de brief dien ik zekerheidshalve een motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Schiphol, omwonenden en innoverende luchtvaartmaatschappijen gebaat zijn bij beleid waarmee milieuzuinig vliegen wordt beloond;

overwegende dat het technisch mogelijk is in artikel 77 van de Luchtvaartwet differentiatie toe te passen met betrekking tot milieuprestaties;

verzoekt de regering, in overleg met de CROS, Schiphol en de overige partijen uit de luchtvaartsector vóór 1 mei 2005 een concreet en budgettair neutraal voorstel te ontwikkelen waarbij de heffingen, zoals bedoeld in artikel 77 van de Luchtvaartwet, wezenlijk worden gedifferentieerd op een wijze waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen dag- en nachtvluchten enerzijds en de omvang van de veroorzaakte geluidshinder anderzijds en deze voorstellen dusdanig voor te bereiden dat inpassing in de Luchtvaartwet mogelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verdaas, De Krom en Haverkamp. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (29378).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. De reactie van de minister op mijn opmerkingen in eerste termijn is verre van voldoende. Op de keuze die ik haar schetste, reageerde zij totaal niet. Zij weigert door het stof te gaan en haar fout te erkennen. Zij weigert de aannemers te laten betalen en zij laat nog steeds, in strijd met eerdere beloften, 110 mln euro niet doorberekenen aan de sector. Ik had dit al gevreesd en daarom heb ik een amendement ingediend om haar alsnog de eerder gedane beloften te laten nakomen. Hiermee maak ik tevens 110 mln euro vrij op de begroting. Daar moet de minister toch blij mee zijn? De minister zegt dat de wet niet toestaat deze kosten aan de sector door te berekenen. Dat is nu precies het punt, want deze wet zijn wij namelijk nu aan het vaststellen. Nu kunnen wij er nog voor zorgen dat de begroting niet verder onder druk komt te staan. Ik wil dan ook mijn

collega's oproepen om verantwoord om te gaan met rijksmiddelen en deze 110 mln euro niet zomaar uit te geven. Verder is dit voor de minister nog een kans om betrouwbaar over te komen. Na jarenlang iets te hebben beloofd, moeten wij die belofte nu inlossen.

Minister **Peijs**: Mijnheer de voorzitter. De heer Haverkamp maakt zich bezorgd over de positie van de sector ten aanzien van de schadeuitspraken van het Schadeschap. De kosten van de schadetoekenningen door het Schadeschap worden verhaald op de luchtvaartmaatschappijen. Daarom lijkt het hem niet onredelijk te garanderen dat de maatschappijen als belanghebbenden worden gezien voor het indienen van bezwaar en beroep.

Het belangrijkste element van het voorstel van de heer Haverkamp is om expliciet en in navolging van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de ruimtelijke ordening, in de Luchtvaartwet op te nemen dat de luchtvaartmaatschappijen belanghebbenden zijn bij de schadetoekenningen van het Schadeschap op luchtvaartterrein. Zo hebben zij in ieder geval toegang tot de bezwaaren beroepsprocedure zonder dat daarover eerst discussie kan ontstaan.

In eerste instantie komt deze suggestie sympathiek op mij over. Degene die uiteindelijk de rekening krijgt gepresenteerd, kan naar de rechter zodra de besliscommissie van het Schadeschap het schadebedrag heeft vastgesteld. Bij de feitelijke consequenties wordt het beeld naar mijn mening echter enigszins genuanceerd. Ten eerste is een wettelijke aanwijzing als belanghebbende niet alleen van belang voor de fase van bezwaar en beroep, maar al in de eerdere fase waarin de besliscommissie een schadetoekenning voorbereidt.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht dienen belanghebbenden in de gelegenheid te worden gesteld hun zienswijze kenbaar te maken alvorens een beslissing wordt genomen. In concreto zou dit betekenen dat de besliscommissie alle luchtvaartmaatschappijen waarop de kosten worden verhaald bij elke individuele schadeclaim dient te horen. Het spreekt voor zichzelf dat een dergelijke toename van de

## Peijs

uitvoeringslasten bij de besliscmissie niet opweegt tegen de mogelijkheid voor een luchtvaartmaatschappij om bezwaar in te dienen, temeer omdat de luchtvaartmaatschappij zich altijd kan wenden tot de burgerlijke rechter. Het belanghebbendenschap is daarvoor niet van doorslaggevende betekenis.

Het wordt er ook voor de burger niet beter op. Als de luchtvaartmaatschappijen bezwaar kunnen maken tegen een door het Schadeschap gehonoreerde schadeclaim en daartegen vervolgens ook nog eens in beroep kunnen gaan, kan het zeker een jaar duren voordat volledige duidelijkheid bestaat over de schadevergoeding. Al die tijd staat het voor de burger niet vast of en hoeveel schadevergoeding hij ontvangt, terwijl het daar met de beslissing van het Schadeschap wel naar uitzag.

Op grond van deze overwegingen ben ik al met al geen voorstander van de voorgestelde constructie. Ik ga niet zo ver dat ik het aannemen van het amendement ontraad. Ik laat het oordeel aan de Kamer over. Ik vraag wel bijzondere aandacht voor de praktische gevolgen die ik heb genoemd.

De uitvoeringslast kan overigens minder omvangrijk zijn indien gekozen wordt voor de volgende constructie. Het Schadeschap legt schriftelijk vast dat de besliscmissie de luchtvaartmaatschappijen, of een vertegenwoordiging daarvan, hoort bij een voorgenomen schadetoekenning boven een bepaald drempelbedrag, bijvoorbeeld EURO 100.000. Op deze wijze is het organisatorisch voor het Schadeschap, c.q. de besliscmissie beter uitvoerbaar. Indien de Kamer zulks wenst, ben ik natuurlijk bereid het algemeen bestuur van het Schadeschap te verzoeken om deze werkwijze in het reglement van de besliscmissie op te nemen. Het algemeen bestuur heeft die bevoegdheid op grond van artikel 19, tweede lid van de gemeenschappelijke regeling, dus de wet hoeft er niet voor te worden gewijzigd.

Zoals ik al in eerste termijn heb gezegd, wil ik in overleg met de minister van VROM beziën in hoeverre de overige elementen van het amendement, de verjaringstermijn en de heffing voor het indienen van een schadeclaim moeten worden opgenomen in de luchtvaartwetgeving en breder in de regelge-

ving op het gebied van Verkeer en Waterstaat. Aangezien de heer Haverkamp deze aspecten heeft opgenomen in het amendement, laat ik het uiteindelijke oordeel erover vanzelfsprekend aan de Kamer.

De heer **Haverkamp** (CDA): De suggestie die de minister doet, kan ook worden ingevoerd wanneer het amendement gehandhaafd blijft. De Wet op de ruimtelijke ordening dwingt mensen om een dergelijke overeenkomst te sluiten. In eerste termijn hebben wij besproken wat er allemaal moet gebeuren voordat de statuten van het Schadeschap kunnen worden gewijzigd. Ik schat in dat men er uit zichzelf geen behoefte aan zal hebben. Op deze manier kan enige dwang worden uitgeoefend. De minister geeft terecht aan dat eerst een hele jurisprudentie ontwikkeld zou moeten worden om te bepalen op welke momenten en hoe de luchtvaartmaatschappijen bezwaar kunnen aantekenen. Gezien het hele traject van hoor en wederhoor dat wij met het eerste dossier hebben doorlopen, waarbij de Kamer ook betrokken is en waarover wij met de staatssecretaris een aantal debatten hebben moeten voeren, handhaaf ik het amendement. Ik heb gezegd hoe wij daar tegenover staan en ben benieuwd naar de uitspraak van de Kamer.

Ik kom op de motie van de heer Verdaas over de differentiatie van de geluidsheffingen en herhaal de argumenten die wij hebben genoemd tegen de aanneming daarvan, want het is ook een principiële kwestie. De heer Verdaas stelt voor de nachtvluchten met een hoger geluidstarief te belasten. De overheid stelt in het Luchthavenverkeersbesluit kaders aan het gebruik van het luchtruim en de luchthaven. Voor nachtvluchten zijn in het Luchthavenverkeersbesluit extra beperkingen opgenomen. Binnen deze kaders is het aan de luchtvaartsector om het gebruik van de luchthaven en het luchtruim te optimaliseren. Wanneer de Kamer er nu voor kiest het aantal nachtvluchten te ontmoedigen door het vaststellen van een hoger geluidstarief tijdens de nachtelijke uren, doorkruist dit de huidige sturingsfilosofie.

Ik vind dit een principiële punt omdat wij er in het kader van het functioneren van de luchthaven juist op hebben gestuurd algemene

kaders te stellen en de luchthaven daarbinnen de ruimte te geven om zijn eigen beleid te bepalen, die dat ook inderdaad heeft gedaan. Dat is te concluderen uit het feit dat de nachtvluchten financieel al veel zwaarder zijn belast dan de dagvluchten. Daarover hebben wij de vorige maal eveneens gesproken.

De bijkomende vraag is of een hoger geluidstarief voor de nacht ertoe bijdraagt dat het aantal nachtvluchten daadwerkelijk zal worden beperkt. Ik zie dat de heer Verdaas in zijn motie wel aangeeft dat er sprake moet zijn van een wezenlijk verschil. Dat zou ertoe kunnen leiden dat een hoger geluidstarief voor de nacht er inderdaad toe bijdraagt dat het aantal nachtvluchten wordt beperkt, maar op dit moment geldt dat de luchthaven Schiphol de havengelden voor de nachtdienst zou kunnen verlagen, zodat er uiteindelijk niets gebeurt. Dat zou het doel van de indiener van de motie niet dichterbij brengen.

Ter informatie van de Kamer zeg ik dat wij vóór 1 mei aanstaande een voorstel kunnen voorleggen. Ik ben geen voorstander van de motie, maar ik herhaal dat het uiteraard mogelijk is een dergelijk voorstel te doen. Ik heb daarbij de kanttekeningen gemaakt die voor ons gelden en laat het verder aan de wijsheid van de Kamer over deze motie al dan niet aan te nemen.

Ik ga vervolgens in op het amendement van mevrouw Gerkens, dat tot doel heeft de nota van wijziging ongedaan te maken en de hogere tarieven van december 2003 opnieuw in te voeren. In de toelichting schrijft de indienstster dat op deze wijze recht wordt gedaan aan het principe dat de vervuiler betaalt. Zij is van mening dat dit principe in de nota van wijziging wordt losgelaten.

Er is hier sprake van twee misverstanden. Het eerste misverstand is dat ik niet zou vasthouden aan het principe dat de vervuiler betaalt. Dat doe ik namelijk wel degelijk. De kosten die ik redelijkerwijs aan de luchtvaartsector kan toerekenen, worden daarop verhaald. Er zijn echter kosten die om juridische redenen niet kunnen worden doorbelast, zolang artikel 77 van de Luchtvaartwet niet is gewijzigd. Dat was er de reden van dat wij haast hebben gemaakt met de wijziging van dit artikel. Daarnaast

## Peijs

zijn er kosten waarvan ik reeds in eerste termijn heb aangegeven dat het naar mijn idee niet billijk is die aan de sector door te belasten.

Daarnaast zijn er kosten waarvan ik in eerste termijn al heb aangegeven dat ik het niet billijk vind om ze aan de sector door te belasten. Een voorbeeld daarvan is de vertraging die zich heeft voorgedaan door de koppeling van de warmte-isolatie aan de geluidsisolatie. De overheid heeft daartoe samen met de bewoners besloten. De luchtvaartsector kon daar niets aan doen. Die heeft geen enkel belang bij de warmte-isolatie. De keuze om warmte- en geluidsisolatie te combineren heeft tot vertraging geleid en als gevolg daarvan tot een verhoging van de kosten van het project. Het zou niet stijlvol zijn om de sector daarvoor aan te slaan.

Een tweede misverstand is dat de hoogte van het tarief zou bepalen welke kosten al dan niet doorbelast worden aan de sector. Dat is nadrukkelijk niet het geval. De Kamer is in de nota van wijziging gedetailleerd geïnformeerd over de omvang van de kostenposten die op de sector verhaald kunnen worden. Verhoging van de tarieven betekent slechts dat de sector de voorfinanciering eerder afgelost heeft. Een bepaald bedrag wordt in de tijd afgelost, maar dat bedrag wordt op zichzelf niet hoger. Als de sector de voorfinanciering heeft afgelost, vervallen de heffingen. Die staan rechtstreeks in verband met het bedrag. Is dat bedrag betaald, dan zijn de heffingen afgelost.

Daarom ontraad ik de aanneming van het amendement. Dat doet niets af aan het principe dat de vervuiler betaalt. Aanneming van het amendement maakt het voor de sector erg moeilijk om de terugbetaling over een redelijke termijn uit te smeren. Bedrijfseconomisch zijn de in de nota van wijziging voorgestelde tarieven verstandiger. De in de nota van wijziging voorgestelde tarieven leiden al tot een forse toename van de lastendruk voor de sector, van 35 mln euro naar 54 mln euro, een stijging van 50%. Ik moet de aanneming van het amendement ernstig ontraden.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik heb al eerder uitgelegd waarom ik denk dat het amendement wel terecht is en de sector wel moet betalen. Ik ga in op het technische argument van de

minister, dat de 110 mln euro niet gedekt zou worden door de hoogte van het tarief. Zij zegt dat alleen de termijn korter wordt. In de memorie van toelichting staat echter dat het bedrag wordt verlaagd. Er wordt 110 mln uitgehaald, die door de overheid wordt betaald. Ik maak dat gewoon ongedaan. Als de minister zegt dat het technisch niet kan, klopt de memorie van toelichting niet.

Minister **Peijs**: Het kan niet. In de 110 mln euro zijn kosten besloten die wij juridisch niet op de sector kunnen verhalen. Ten eerste beëindigen wij, naar ik hoop, dit debat over de luchtvaart vandaag. Ten tweede kan de sector voor een aantal zaken niet aangeslagen worden. De koppeling van warmte-isolatie en geluidsisolatie heeft niets met de sector te maken. Het zou gewoon niet rechtvaardig zijn om die op de sector te verhalen.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Die discussie wilde ik niet voeren. De minister heeft aangevoerd dat ik de fout maakte te denken dat de hoogte van het tarief het totale bedrag dat wordt betaald bepaalt. Alleen de termijn zou korter worden. In de memorie van toelichting zegt de minister echter zelf, dat het tarief verlaagd wordt, zodat er 110 mln euro uit gehaald kan worden. Ik wil dat niet. Zij heeft de redenen genoemd waarom het niet terecht zou zijn om die 110 mln euro er in te laten. Ik wil echter de memorie van toelichting ongedaan maken. Als dat niet kan, kan wat de minister doet ook niet. Als het wel kan, handhaaf ik gewoon mijn amendement.

Minister **Peijs**: Ik ben van mening dat wat mevrouw Gerkena wil niet kan. Ik blijf daar bij. Het is niet zo moeilijk. Wat wij hebben voorgesteld is de staatssecretaris overeengekomen met de sector. Een aantal kosten kan worden doorberekend aan de sector. Overal waar dat mogelijk is doen wij dat. Waar het juridisch niet mogelijk is en wij aansprakelijk zouden worden gesteld wegens het ten onrechte aanslaan van de sector, hebben wij het niet gedaan. Dat komt neer op 110 mln euro. Al hetgeen onder de wijziging van artikel 77 valt hebben wij apart gezet, alsmede de zaken waar de sector geen invloed op heeft. Dat lijkt mij een heel zuivere benadering.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

□

De **voorzitter**: Ik stel voor, zo meteen te stemmen over het wetsvoorstel en de amendementen, maar pas volgende week over de motie, omdat behalve de hier aanwezigen nog niemand daarvan kennis heeft kunnen nemen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Is het niet handiger om volgende week ook over het wetsvoorstel te stemmen? Dan doen wij alles in één keer.

De **voorzitter**: Nee, want dan overkomt mij wat ik dag en nacht probeer te vermijden: ruzie met de voorzitter van de Eerste Kamer.

De heer **De Krom** (VVD): Dat laat ik graag aan u over.

De **voorzitter**: Wij hebben met de Eerste Kamer afgesproken dat een aantal wetsvoorstellen binnen een bepaalde termijn daar naartoe gaat. Dit is er één van.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Alvorens aan de stemmingen te beginnen, stel ik vast dat voor alle stemmingen geldt dat de heren Lazrak en Wilders niet aanwezig zijn.

---

Aan de orde zijn de **stemmingen** in verband met het wetsvoorstel **Wijziging van de Wet op het voortgezet onderwijs vanwege overheveling taak en budget voor aanpassingen in onderwijs-huisvesting van gemeente naar school, alsmede wijziging van die wet, de Wet op het primair onderwijs en de Wet op de expertisecentra met het oog op het jaarlijks bedrag voor huisvestingskosten van andere dan gemeentelijke of niet door de gemeente in stand gehouden scholen (29687)**, en over:  
- de motie-Roefs/Vergeer over een rapportageplicht van scholen aan gemeenten (29687, nr. 9).

(Zie vergadering van 23 november 2004.)