

Eerdmans

beklemmend het is als die deur achter je dicht valt. Ik heb toen zelfs gedacht: als hier brand ontstaat, het raam kan niet open, de deur gaat niet open – in het weekend waren er zeer weinig mensen – dan moet je je maar zien te redden.

De Schipholbrand is dus een gruwelijk drama geweest. Ik heb ook de film bekeken die in opdracht van de onderzoeksraad is gemaakt. Die film gaf mijns inziens buitengewoon goed weer wat er is gebeurd. Het is hierdoor ook voor het grote publiek helder geworden hoe de brand is ontstaan en hoe het drama zich heeft voltrokken.

Na de brand zijn er gelukkig twee positieve dingen gebeurd; er is een uitstekend rapport verschenen en er is politieke verantwoordelijkheid genomen door twee ministers. Wat betreft de toenmalig minister Donner had ik stellig de indruk dat hij zijn verantwoordelijkheid nam. Hij zei namelijk: ik zit in de weg, ik kan geen aanbevelingen ondersteunen als het debat gaat over de manier waarop het is gelopen. Hij heeft dus niet gezegd: wij hebben gefaald.

Het rapport en de kabinetsreactie daarop zijn uitstekend. Er zijn zo veel actiepunten dat ik er geen enkele aan kan toevoegen. Ik had niet verwacht dat er op zo veel punten verbetering mogelijk is. Dat betekent echter ook dat er heel veel mis is gegaan. Ik ben het met eerdere sprekers eens dat centrale vergrendeling gevaarlijk is. Er is gesproken over een rookverbod. Ik wijs erop dat in de cellen ook televisietoestellen en koffiezet-apparaten staan waarin kortsluiting kan ontstaan. Burgemeester Netelenbos is van plan, de complexen op Schiphol-Oost over twee maanden te sluiten als de sprinklerinstallatie niet op tijd gereed is. Ik ben dat met haar eens. Overigens vraag ik mij af waar de gevangenen heen gaan als tot sluiting wordt overgegaan. Volgens mij staan er niet veel cellen leeg.

Van de brand kan ook geleerd worden op het punt van het nemen van verantwoordelijkheid. Dat geldt ook voor de direct verantwoordelijke ambtenaren. Wij weten dat er twee ambtenaren direct bij betrokken waren, namelijk de hoofddirecteur en de locatiedirecteur. Ik ben benieuwd wat de minister van Justitie wil doen. Er is opgemerkt dat de Kamer geen personeelschef is, maar wij hebben eerder gesproken over het functioneren van de heren Joustra, Van Randwijk en Steenhuis. De heer Van Vollenhoven heeft gezegd dat het mogelijk zou moeten zijn dat de Onderzoeksraad voor veiligheid schuldigen kan aanwijzen. Op de hoorzitting stelde hij voor, de wet op dat punt te wijzigen. Het is van groot belang dat geconstateerd kan worden dat ambtenaren hebben gefaald. Dat is ook een vorm van leren van de brand.

De SP-fractie heeft al aan de orde gesteld dat het zeer opvallend is dat uitgerekend het hoofd DI dat sterk bij de voorgeschiedenis betrokken was, de werkgroep voor de uitvoering van de aanbevelingen gaat leiden. Deze man schijnt al in januari 2005 gewaarschuwd te zijn voor het gevaar van onderbezette nachtdiensten. Als dat waar is, vindt ook de Groep Eerdmans/Van Schijndel dat een onoverwinnelijke zaak.

De heer **Nawijn** (Groep Nawijn): Mijnheer de voorzitter. De Schipholbrand was een schok voor Nederland. Ik complimenteer de onderzoeksraad met het goede rapport; het is diepgaand, zeer feitelijk en duidelijk.

Achteraf bezien weet iedereen altijd precies hoe het had moeten. Op het moment dat je moet handelen, ligt dat echter wat ingewikkelder. Het kabinet heeft in ieder geval het goede voorbeeld gegeven. De twee bewindslieden die politiek verantwoordelijk waren, zijn afgetreden. Het is alleen jammer dat zij geen verantwoording kunnen afleggen in de Kamer.

Het rapport van de onderzoeksraad heeft duidelijk gemaakt dat de overheid legio fouten heeft gemaakt. Dat maakt een slechte indruk op de burger. Na de rampen in Enschede en Volendam heeft de overheid maatregelen getroffen, vooral in de horeca. Dezelfde overheid heeft nu echter veel laten liggen bij de Schipholramp. De vraag is hoe het staat met de andere inrichtingen. Ik weet dat er een onderzoek gaande is en ik weet dat dit heel snel kan gaan. In Zoetermeer heeft de brandweer er al één dag later naar gekeken. De Rijksgebouwendienst is verantwoordelijk voor veel gebouwen. Hoe staat het bijvoorbeeld met de paleizen van het Koninklijk Huis? Zijn er brand- en rampenplannen? Preventie is in dit soort zaken van groot belang.

Ik heb nog een vraag: wat is hierin de rol van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties? De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is verantwoordelijk voor de brandweer en de inspectie op het brandweerwezen. Hij kan toch veel instanties en met name burgemeesters erop wijzen dat zoveel mogelijk moet worden gekeken naar de brandveiligheid van allerhande gebouwen? Dat is van groot belang. Ik hoor graag van deze bewindslieden wat de minister van BZK op dat terrein zal doen.

In dit soort zaken is het grote probleem bij de overheid dat geen van de ambtenaren verantwoordelijk is en dat wreekt zich. De vraag is wie er precies verantwoordelijk is. Alleen politiek kun je zeggen wie er verantwoordelijk is. Welke ambtenaar er precies verantwoordelijk is, kun je sowieso niet zeggen. Dat is een slechte zaak. Wij praten over iets wat zeer ernstig is. Iedereen drinkt zijn glas leeg en doet zijn plas en toch blijft alles zoals het was.

Ik vraag het kabinet om aan te geven hoe het dit soort rampen in de toekomst zoveel mogelijk wil voorkomen. Helemaal voorkomen kun je het nooit. Dat is een gezamenlijkheid van dit kabinet, onder meer van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, maar ook van de burgemeesters. Als wij daar als overheid niet serieus werk van maken, dan volgt een volgende ramp. Dan praten wij over een tijdje in deze Kamer weer over een volgende ramp en dat is helemaal een slechte zaak. Daar vraag ik een reactie van de bewindslieden op.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Het antwoord van de regering zal morgenmiddag om ongeveer kwart over twee beginnen.

De vergadering wordt van 19.46 uur tot 21.00 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de invoering van de mogelijkheid om ten aanzien van de luchthaven Schiphol experimenten te houden (Experimenten Schiphol) (30809).**

Voorzitter

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. In 1995 is de PKB Schiphol vastgelegd waardoor de luchthaven de kans kreeg om de vijfde baan aan te leggen. In die periode werden er voor de luchthaven voor het eerst milieunormen vastgelegd. In 1995 kreeg Schiphol zijn zin: de luchthaven kon groeien en kreeg te maken met milieugrenzen waarin veel rek zat. Sindsdien is er nog verschillende malen over de luchthaven gesproken. De PKB ging van tafel en maakte plaats voor de Wet luchtvaart die Schiphol nog meer ruimte gaf. In de tussentijd is het groepsrisico uit de wet geschrapt om te voorkomen dat een ramp, vergelijkbaar met de Bijlmer-ramp, nogmaals ontstaat. Wanneer zal er een wetsvoorstel aan de orde komen dat tot doel heeft om primair de belangen van de bewoners in de regio van Schiphol te behartigen?

De bewoners legden een behoorlijke druk op ons om tot een dergelijke experimenteerwet te komen en ik had de indruk dat wij met dit wetsvoorstel tegemoetkwamen aan de belangen van de doelgroep. Eenieder kent misschien nog het voorbeeld van Spaarndam. De bewoners wensten dat de vliegroute om het dorp heen ging in plaats van er overheen. Het heeft anderhalf jaar geduurd om dat te regelen. Misschien zijn er meer voorbeelden te noemen waarvoor geldt dat er een minder lange procedure nodig is om de problemen op te lossen, namelijk door middel van een zogenaamde experimenteerwet. Ik had gehoopt dat dit wetsvoorstel dat kon bewerkstelligen. In de memorie van toelichting staat dat het maatregelen betreft die tot doel hebben om de geluidshinder voor omwonenden te verminderen. De hinder zal worden teruggedrongen. Dat lijkt dus inderdaad in lijn met de inzet van mijn fractie. In de letterlijke tekst van het wetsvoorstel staat echter niet dat er minder hinder voor de omwonenden zal zijn. Daarin staat dat die hinder per saldo minimaal gelijkwaardig moet zijn aan het niveau dat genoemd is in het eerste luchthavenbesluit.

In de nota naar aanleiding van het verslag erkent de minister dat met een succesvol experiment dat tot doel heeft om de geluidshinder terug te brengen, voor Schiphol de mogelijkheid ontstaat om het aantal vluchten te laten stijgen. Niet vermindering van de geluidshinder is dan het resultaat van het wetsvoorstel, maar indirect een toename van het aantal vluchten. Dan dringt zich direct de vraag op waarom in de wettekst staat dat het resultaat per saldo gelijkwaardig of beter moet zijn dan het niveau van het eerste luchthavenbesluit. Waarom staat er niet dat het resultaat per saldo beter moet zijn? In dat geval weet je dat de winst ten goede komt aan de bewoners, want de minister heeft zelf gezegd dat dit het doel was. Zij is dan ook niet consequent als je de wet naast de memorie van toelichting legt. Op deze manier schiet alleen de luchtvaartsector er iets mee op en komen de bewoners uiteindelijk van een koude kermis thuis. Ik heb het amendement van mevrouw Gerkens van de SP dan ook graag mede ondertekend, want dit amendement schrapt de zinsnede "per saldo gelijkwaardig" en maakt hier "beter" van. Daar gaat het voor de bewoners om. Ik neem aan dat de minister dit amendement zonder veel moeite over zal nemen, omdat het veel meer in lijn is met de tekst van

de memorie van toelichting en de manier waarop tot nu toe steeds over deze wet is gesproken. Ik blijf natuurlijk nieuwsgierig, want bij Schiphol weet je het nooit. Tot nu toe is het bijna altijd de luchthavensector geweest die aan het langste eind trok. Ik denk dat dit een foutje is en dat de minister het graag rechtrekt door het amendement over te nemen.

Dat is het doel. Straks wordt getoetst of het resultaat van het experiment leidt tot een per saldo gelijkwaardige of – wat ik veel liever heb – een betere situatie dan nu. Dan is weer de vraag waaraan je toetst of het beter wordt of niet. De wet toetst het aan het eerste luchthavenbesluit. Dat besluit dateert uit 2002 of 2003 naar ik meen. Het gaat daarbij om de zogenaamde gelijkwaardigheidseisen. In de nota naar aanleiding van het verslag schrijft de minister heel iets anders. Daarin zegt zij dat er wordt getoetst aan de geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria. Daarbij zegt zij dat de tellingen daarvoor nu worden verricht. In de memorie van toelichting schrijft zij voorts dat de criteria voor de gelijkwaardige bescherming, zoals deze worden geactualiseerd, worden vastgelegd in een nieuw artikel in het luchthavenverkeersbesluit. Daaruit maak ik weer op dat zij niet worden getoetst aan het huidige besluit, maar aan een nieuw besluit dat nog komt en waarvoor blijkbaar nog tellingen worden verricht.

Het gaat dus om het volgende. Er wordt een verandering voorgesteld. Is dat per saldo een verbetering, of gelijkwaardig zoals de tekst nu nog luidt? Als je alleen naar de oude criteria zou kijken, dan gaat het om de 10.000 woningen in de nauwe cirkel om Schiphol. Je zou de route dan iets langs het zwaar gehinderde dorp Zwanenburg kunnen leggen waardoor ter plekke sprake is van minder hinder, maar het gevolg is dat je vol over de hele Zaanstreek buldert, die nu relatief gevrijwaard is. Als je alleen de oude maat van die 10.000 woningen neemt, dan betekent dit dat ze erop vooruit gaan, want Zwanenburg ondervindt minder hinder. Betrek je een breder gebied in het debat, het zogenaamde buitengebied, dan moet je misschien zeggen dat je het niet moet doen omdat de Zaanstreek er enorm op achteruit gaat.

Het is uitermate relevant welk gebied je voor de toets neemt. Die discussie heeft de Kamer nog niet afgerond. Dit betreft namelijk de discussie over de wettelijke bescherming van het buitengebied. Daarop wordt nog gestudeerd, want er wordt nog een MER naar verricht en er wordt mogelijk een convenant over gesloten. Bovendien heeft staatssecretaris Van Geel gezegd dat er een wettelijke regeling komt, maar dat alleen nog niet bekend is welke dit zal zijn. De Kamer is daarover nog vol in debat. Als zij spreekt over geactualiseerde gelijkwaardigheidscriteria lijkt de minister een voorschot te nemen op die uitkomst, want wij weten niet wat de maat is. Zij kan het zelf ook nog niet weten, want er is in ieder geval nog geen instemming van de Kamer. Hoe kun je dan gaan experimenteren, als je nog geen methoden hebt om dat zogenaamde buitengebied te beschermen? Ik denk dat het niet voor niets is dat de Raad van State in zijn advies schreef dat de experimenten pas ingevoerd kunnen worden nadat de milieuruimte is bepaald voor het buitengebied. De minister negeert deze opmerking van de Raad van State echter vrij cru. Ik ben benieuwd wat de collega's van dit punt vinden, want het lijkt mij bijna onmogelijk dat je toetst op iets wat er nog niet is.

Duyvendak

Het doel en de criteria van de toets zijn mijn grootste punten. Voorts heb ik nog een aantal kleinere punten. De Raad van State adviseert om een bandbreedte te introduceren voor afwijkingen in de handhavingpunten. Je kijkt dus af van een bepaald maximum, omdat je in een bepaald handhavingpunt zit. Maar hoeveel mag dat dan zijn bij een experiment? Ik kan mij voorstellen dat je dan bijvoorbeeld voor één dBa kiest; dit levert dan 25% tot 30% meer geluid op. Veel meer is echter niet wenselijk. Heel belangrijk is dat dit rechtszekerheid biedt aan grote groepen bewoners. De minister heeft gezegd dat dit niet goed te doen is. Het is maar net wat je wilt, want nu kan het helemaal niet. Als je er één dBa van maakt, bied je al veel meer ruimte, terwijl je tegelijkertijd nog bescherming biedt. Ik hoor graag een reactie van de minister op de suggestie om er één à anderhalf dBa van te maken om hiermee enige rechtszekerheid te geven. Je moet in dit kader ook denken aan alle grenzen met geluidsisolatie, zoals niet-geïsoleerde scholen en verzorgingstehuizen die plotseling in de herrie komen te liggen. Moeten wij dat wel willen zonder een maximum te stellen? De fractie van GroenLinks wil dit nadrukkelijk niet.

De CROS, het regionale polderoverleg over Schiphol, krijgt een adviesfunctie in deze wet. Het hierop door de heer Haverkamp ingediende amendement, dat deze functie wil verstevigen en verbreden, bezie ik met sympathie. Het roept wel de vraag op wie de minister eigenlijk als haar gesprekspartner in de regio beschouwt. De CROS krijgt namelijk een serieuze rol, maar naar ik begrepen heb, wordt er nu een convenant afgesloten waarbij de CROS weer buitenspel staat. Dit convenant gaat over de vraag hoe het buitengebied beschermd moet worden. De CROS mag meepraten over het experimenteren, maar de grote zaken worden in het circuit van de luchtvaartjongens, zoals tijdens het Schipholdiner, gedaan. De inwoners en de wethouders van de kleinere plaatsen in de regio krijgen dan het gevoel dat zij door hen weer lekker buitenspel worden gezet.

Dan kom ik nu op de inspraak. Op welke manier wordt iedereen die niet in dat poldermodel meedraait erbij betrokken? De minister zegt dat de betrokkenen recht hebben op inspraak, maar zij hebben geen recht op beroep. Zij kunnen hun mening geven en mogen een brief schrijven, maar zij hebben geen hard recht op beroep; zij kunnen niet naar de Raad van State. Kan de minister uitleggen waarom dit zo is?

De Tweede Kamer komt helemaal niet voor in het wetsvoorstel. De CROS krijgt nog een adviesfunctie, en de bewoners hebben inspraak, maar de Tweede Kamer zie ik niet terug. Zou het niet goed zijn om op zijn minst de Kamer te horen voordat u besluit tot een experiment?

Ik gebruik mijn tweede termijn om te reageren op de uitgebreide lijst amendementen. Ik kreeg zojuist een hele stapel van de heer De Krom. Hij denkt ook wel eens aan de bewoners. Misschien komt het met voorstellen voor enorme verbeteringen op punten waaraan ik nog niet heb gedacht.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Mijn fractie hecht buitengewoon veel belang aan het wetsvoorstel dat voorligt. Het is een eerste concrete stap op weg naar het herstel van het vertrouwen tussen de omwonenden van

Schiphol, de overheid en Schiphol zelf. Na de ingebruikname van de Polderbaan is er veel discussie geweest, onder meer tijdens hoorzittingen van de Kamer. Vanuit die discussie is er een evaluatietraject ontstaan, waarbij eenieder werd uitgenodigd om te komen met verbetervoorstellen. Deze handschoen is door velen opgepakt. In totaal zijn er 682 verbetervoorstellen ingebracht. Om niet in de valkuil te vallen waarin wij de vorige keer zijn gevallen en waar wij nu met moeite uitkomen, is er besloten om te komen tot een experimenteerwet. Het wetsvoorstel moet het mogelijk maken om hinderbeperkende maatregelen in de praktijk uit te testen. Maatregelen worden pas in de wet vastgelegd als een experiment een succes blijkt te zijn, in plaats van dat zij rechtstreeks vanaf de tekentafel in beton worden gegoten. Een dergelijk wetsvoorstel vereist vertrouwen in elkaar. Ik wil dan ook een groot compliment maken aan de gesprekspartners in de CROS dat men gezamenlijk een positief advies over dit wetsvoorstel heeft gegeven. Denkt de minister dat verschillende pilots die ook genoemd worden door de mensen in de CROS – er wordt bijvoorbeeld gedacht aan de “continuous descent approach”, de verandering van uitvliegroutes – met dit wetsvoorstel daadwerkelijk tot hun recht kunnen komen?

Een Nederlands spreekwoord zegt dat vertrouwen te voet komt en te paard verdwijnt. Nu partijen elkaar weer zijn gaan vertrouwen, dienen wij wat mijn fractie betreft zo zorgvuldig mogelijk met dit broze draagvlak om te gaan. Vandaar dat wij de wet op de volgende punten willen amenderen. Onze amendementen doen niets af aan de waardering voor deze minister. Zij steekt haar nek uit met dit dappere voorstel. Voorgangers van haar hebben er jaren over gesproken, maar zij voegt de daad bij het woord. Wij stellen de Kamer voor, een horizonbepaling op te nemen in dit wetsvoorstel. Wij begeven ons hiermee immers op onbekend terrein en daarom hechten wij er aan, periodiek te kijken of de wet nog doet waarvoor wij dit wetsvoorstel willen aannemen.

Daarnaast zou mijn fractie een voorstel willen doen aan de Tweede Kamer om een onbeperkte verlenging niet mogelijk te maken. Zoals eerder aangegeven dienen wij voorzichtig met het geschonken vertrouwen om te gaan. Op geen enkele wijze mag de indruk ontstaan dat er met dit wetsvoorstel de deur op een kier gezet wordt voor capaciteitsuitbreiding. Daarom hechten wij eraan dat wanneer er wordt overgegaan tot het permanent maken van experimenten, dat zo transparant mogelijk gebeurt, onder andere door tussenkomst van de Tweede Kamer.

Wij hechten er voorts aan dat er publicatie niet alleen in de Staatscourant plaatsvindt, maar ook in huis-aan-huisbladen. In het verleden is gebleken dat mensen zich overvallen voelen door wijzigingen in het vliegverkeer. Concreet denk ik dan aan de eerder gememoreerde sporthal in Spaarndam waar ik mocht zijn, bij mensen die zich overvallen voelden. Zij hadden toch steeds toezeggingen gekregen dat het goed zou komen? Wij hebben keurig gepubliceerd, zeg ik dan even als medewetgever. Echter, dat was in de Staatscourant en hoewel de artikelen in de Staatscourant vaak de moeite waard zijn, wordt die niet door iedereen gelezen. Daarom stellen wij voor om ook in regionale bladen te publiceren, en dan het liefst in gewonemensentaal.

Een van de doelstellingen van dit wetsvoorstel is meer flexibiliteit. Het verbaast mijn fractie dan ook dat het kabinet voorstelt dat er drie maanden voor het einde van

Haverkamp

een experiment een verslag zou moeten komen. Het heeft de voorkeur van mijn fractie wanneer er per experiment bekeken wordt welke informatievoorziening bij dit specifieke experiment past.

Mijn fractie is buitengewoon verheugd met het feit dat dit wetsvoorstel er nu is, maar wij hebben er wel even op moeten wachten. Het is nu zaak om te voorkomen dat dit wetsvoorstel een dode letter wordt. Gezien het enthousiasme bij de CROS hecht mijn fractie er ook aan dat de CROS een soort adviesfunctie krijgt. Daarom hebben wij een amendement ingediend waarin dat versterkt wordt. In het amendement wordt ook aangegeven dat de minister eventueel andere instanties kan aanwijzen als haar gesprekspartner, dit naar aanleiding van de opmerkingen die ook de heer Duyvendak heeft gemaakt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben toch nieuwsgierig naar de mening van de CDA-fractie over de twee punten die ik genoemd heb. Ik ken u als iemand die zich ingezet heeft voor het buitengebied. Hoe kijkt u nu aan tegen de manier waarop die toets plaatsvindt? Ik gaf het voorbeeld van Zwanenburg, maar u kent ook het voorbeeld van Spaarndam. Spaarndam ging erop vooruit, maar de IJmond, Velzen ging erop achteruit. Vindt u dat de verdiscontering daarvan nu adequaat geregeld is in het voorliggende voorstel?

Mijn tweede vraag betreft het doel van het wetsvoorstel. Vindt u ook niet dat er gewoon helder moet staan "verbetering" in plaats van "per saldo gelijkwaardig of verbetering"? Immers, op dat moment is het uiteindelijk de luchtvaartsector die weer in zijn vuistje lacht.

De heer **Haverkamp** (CDA): U haalt terecht het voorbeeld van Spaarndam aan. Daar werden wij als Kamer veroordeeld tot een soort salomonsoordeel. Wij moesten de keuze maken, en hoe wij ook zouden kiezen, iemand zou er de dupe van worden. Dat was de eerste keer dat de CROS echt als adviseur naar voren kwam. Wij hebben keurig de hete aardappel daar neergelegd en gekeken of men daar tot een oplossing kwam. Tot mijn geruststelling is dat destijds ook gelukt. Terecht constateert u dat er in dit wetsvoorstel een zware adviesfunctie toegekend wordt aan de CROS. Ik ben ook van mening dat daar de discussies moeten plaatsvinden. Wij hebben bij een eerder debat al geregeld dat er ook geld vrijkomt voor de eigen kennisbevordering van CROS. Op het moment dat men daar eruit is en men zegt dit een te billijken verdeling van de overlast te vinden, meen ik dat wij dat moeten respecteren. Vandaar dat ik zo zwaar inzet op de adviesfunctie van de CROS.

Wij gaan ervan uit dat het een en-en-verhaal is. Zo heb ik ook de antwoorden van de minister gelezen. Beide partijen die rond de tafel zitten moeten er voordeel van hebben. Wanneer er een experiment plaatsvindt en er zou minder hinder optreden, zou het voordeel zowel ten gunste zijn van de omwonenden als ten gunste van de sector. Wij vinden het lastig om nu te bepalen hoe men dat in deze wet moet vastleggen, aangezien dit een experimenteerwet is en de CROS ook zelf bij brief aangeeft dat de nadruk bij de experimenten minder moet liggen op een krampachtig vasthouden aan een gelijkwaardig of hoger beschermingsniveau voor omwonenden maar eerder op het zoeken naar wegen om de hinderbeleving van omwonenden, c.q. de ondervonden geluidsoverlast in positieve zin te beïnvloeden.

Daarbij sluit ik mij aan. In dat licht beoordeel ik ook dit wetsvoorstel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U bent toch niet heel naïef? Wij weten dat het om grote zaken gaat bij Schiphol. Wij zien dat de minister in haar beantwoording schrijft dat meer geluidsruimte meer ruimte om te vliegen betekent tot de grenswaarde, per saldo gelijkwaardig. Waarom zegt u dan niet dat wij dat helderder moeten vastleggen in de wet? Dan kunt u op zijn minst sympathiek kijken naar het amendement van mevrouw Gerkens en mij.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil niet zeggen dat ik niet sympathiek naar uw amendement kijk, maar dat is iets anders dan dat ik het steun. Daarom ben ik ook benieuwd naar de beoordeling van de minister. Ik probeer aan te geven dat juist dit wetsvoorstel beoogt de gesprekspartners in de CROS zo veel mogelijk ruimte te geven om samen tot oplossingen te komen. Op dit moment vind ik het niet verstandig om dat weg te amenderen in dit wetsvoorstel. Vandaar dat ik met belangstelling zal luisteren naar de beantwoording van de minister.

□

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie kan instemmen met deze experimentenwet, onder voorwaarde dat de gelijkwaardigheidstoets daarin verankerd blijft. Ik zal daarop straks nader ingaan naar aanleiding van een amendement van de heer De Krom.

Wij worden daarin ook gesterkt door de brief van de CROS, waarin staat dat dit ook voor haar het uitgangspunt is. Wel tekent de CROS daarbij aan dat geringe overschrijdingen van de grenswaarden op de handhavingpunten tijdens de experimenteerperiode aanvaardbaar zijn. Dat is dus geclausuleerd als aanvulling op de gelijkwaardigheidstoets.

Het wantrouwen dat ook wel een beetje uit sommige bijdragen sprak, wil ik op dit moment niet vermengen met de experimentenwet. De experimenten voeren wij uit om vervolgens te kunnen zien of wij tot een ander, beter, slimmer, flexibeler stelsel kunnen komen. Wij zien de experimentenwet daarom vooral als een instrument. Het stelt ons ook gerust dat het kabinet dat in de nota naar aanleiding van het verslag zo benoemt, in die zin dat de wet toch vooral bedoeld is om te zien hoe wij de overlast kunnen verminderen. Dat is een doel waarmee men het niet oneens kan zijn. Er staat ook in dat het kan leiden tot meer vluchten, maar in mijn opvatting beslissen wij dat niet met deze wet. Dat is gewoon een constatering. Dat effect kan optreden en als dat gebeurt, komen wij er hier wel weer over te spreken, om op dat moment de balans op te maken. Het moge duidelijk zijn dat wij ook steeds hebben verkondigd dat daar waar winst te boeken valt onze voorkeur ernaar uitgaat om die bij de omwonenden terecht te laten komen en niet primair bij de luchtvaartsector. Dat beslissen wij echter niet bij deze wet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Nee, maar u doet met deze wet iets anders. U beslist dat in de drie jaar dat een experiment maximaal kan duren de winst bij de luchtvaartsector terecht kan komen en helemaal niet bij de bewoners.

Verdaas

De heer **Verdaas** (PvdA): Nee, dat beslissen wij niet. U moet mij dan maar eens aanwijzen waar dat staat in de wet of in de nota naar aanleiding van het verslag. Ik zie dat nergens staan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat schrijft de minister ons: de geluidsreductie die er is, kan het mogelijk maken dat er meer vluchten komen. Dat is ook logisch, want per saldo moeten die zaken gelijkwaardig zijn. De situatie hoeft niet te verbeteren. Minder hinder bij het ene dorp betekent de mogelijkheid om meer hinder te veroorzaken bij het andere dorp.

De heer **Verdaas** (PvdA): Als je de gelijkwaardigheids-toets als uitgangspunt neemt – die staat ook in de wet – en als je herhaaldelijk leest dat het doel van de experimenten vermindering van de geluidsoverlast is, dan is het toch vreemd om de conclusie te trekken dat er meteen meer gevlogen zal worden als dit lukt? Naar mijn overtuiging besluiten wij daar niet toe met deze wet, het is een constatering van de minister in antwoord op vragen van de Kamer dat dit kan betekenen dat er meer gevlogen wordt. Maar dat gebeurt dan altijd nog binnen de randvoorwaarde van die gelijkwaardigheidstoets en van het experiment. De CROS is daarbij betrokken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar waarom wilt u dan niet elk misverstand voorkomen? Er staat nu dat het resultaat per saldo gelijkwaardig of beter moet zijn, waarom stemt u er niet mee in om het eerste deel te schrappen, opdat het doel van de wet wordt dat experimenten tot minder hinder leiden?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik was nog niet toe aan een oordeel over de amendementen, maar het amendement van mevrouw Gerkens op dit punt komt ons sympathiek voor, dus dat zullen wij steunen. Het verdraagt zich volgens mij heel goed met het uitvoeren van experimenten. En dan zou je onder randvoorwaarden ook nog kunnen besluiten dat je accepteert dat er experimenten worden gehouden waarbij tijdelijk een grenswaarde wordt overschreden, maar daarop kom ik nog wel terug bij het bespreken van het amendement van de heer De Krom dat hierover gaat. Als je een experiment zo dichttimert dat alles bij het oude moet blijven, hoef je er natuurlijk niet eens aan te beginnen. Wij willen bij deze wet bekijken waar verbeteringen mogelijk zijn, wij staan er niet zo wantrouwend tegenover dat wij ervan uitgaan dat het allemaal toch niets zal opleveren.

Als je experimenten wilt uitvoeren, is het heel lastig om met inspraak en bezwaar- en beroepsprocedures te gaan werken, want dan is het eerste experiment waarschijnlijk pas over drie jaar mogelijk. Wij moeten elkaar niet voor de gek houden. Natuurlijk, je moet altijd inspraak organiseren, want mensen hebben soms heel zinnige ideeën. Zodra je een experiment aan de bevolking voorlegt, zul je nooit alleen maar enthousiaste reacties krijgen, want een experiment betekent altijd het verplaatsen van hinder. Het is dan ook essentieel om de bedoeling van een experiment haarfijn aan de omwonenden uit te leggen: u kunt inspreken, maar dat is wat anders dan dat u met een bezwaar kunt bereiken dat het experiment gestaakt zal worden. Juist omdat het experiment bij de mensen zich weer een beetje lijkt te herstellen, maar nog wel fragiel is, denk ik dat hier heel veel aandacht aan moet worden besteed.

Onze inschatting is dat het amendement van de heer Haverkamp op stuk nr. 6 overbodig is, omdat het bij de experimenten eigenlijk om een voortdurende evaluatie gaat, maar ik verneem graag de reactie van de minister hierop.

Ook het amendement op stuk nr. 8 lijkt ons enigszins spijkers op laag water zoeken, want wat de heer Haverkamp hiermee beoogt, kan volgens ons ook met de huidige wet.

Het amendement op stuk nr. 9, eveneens van de heer Haverkamp, komt ons sympathiek voor, dus hierbij kan hij op onze steun rekenen.

Je kunt eigenlijk niet tegen het amendement op stuk nr. 14 zijn, maar je hoeft er ook niet echt voor te zijn. Ik denk dat wij meer vertrouwen hebben in dit kabinet dan de CDA-fractie, maar misschien anticipeert zij wel op een volgend kabinet. Wij denken in ieder geval dat de Kamer de bedoelde informatie echt wel zal krijgen.

Over het amendement van mevrouw Gerkens op stuk nr. 15 heb ik mij al uitgesproken.

Het amendement van de heer De Krom over de tijdelijkheid kunnen wij steunen.

Ook het amendement op stuk nr. 18 steunen wij. Wij denken dat dit een technische verbetering van de wet is. Het gaat erom dat de eindevaluatie niet kan plaatsvinden voordat een experiment volledig is afgerond.

Bij een volgend amendement van de heer De Krom wordt het iets ingewikkelder. Hij stelt dat er experimenten mogelijk moeten zijn waarbij de uitkomst van de gelijkwaardigheidstoets is dat er geen sprake is van gelijkwaardigheid. Het punt is alleen dat hij dit wil bewerkstelligen door deze toets eerst te schrappen. Wij zien liever de omgekeerde weg, juist omdat het vertrouwen nog zo fragiel is. Wij zien de gelijkwaardigheidstoets als het uitgangspunt, het hart van de wet. Maar als de CROS goede redenen ziet om ervan af te wijken, dan moet dat met bepaalde randvoorwaarden kunnen, zoals tijdelijkheid. Ik daag de heer De Krom uit om daarop in zijn termijn in te gaan en om te kijken of wij elkaar hierop kunnen vinden in een gewijzigd amendement.

Dat geldt ook voor het amendement op stuk nr. 20, want het hangt ermee samen.

Het amendement op stuk nr. 21 kan ook op onze steun rekenen. Dat amendement houdt in dat je bij voortijdige beëindiging van een experiment niet de gevolgen ervan ondervindt, omdat het experiment wordt meegeteld bij de reguliere behandeling van de grenswaarde.

Het amendement op stuk nr. 22 is eigenlijk het gewijzigde amendement op stuk nr. 15.

Voorzitter. Hiermee is onze politieke inzet bekend.

□

De heer **De Krom** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Het is al vaker gezegd: het wettelijk systeem om de geluidhinder rond Schiphol te beperken, is zo dichtgetimmerd dat eigenlijk niemand er in de praktijk mee uit de voeten kan. Ik heb het al eerder een in wettelijk beton gegoten systeem van wantrouwen genoemd. Ideeën zijn zo van de tekentafel in de wet gegoten, zonder eerst in de praktijk uit te proberen hoe het werkt. Dat moeten wij dus niet nog een keer zo doen.

Dat is ook de reden dat de VVD-fractie groot voorstander is van het uitvoeren van experimenten om veranderingen in het stelsel eerst in de praktijk uit te proberen,

De Krom

voordat veranderingen in het wetgeviingsbeton worden gegoten. Binnen de CROS is er nu inderdaad een groot draagvlak om te experimenteren. De VVD-fractie juicht dit initiatief van onderaf ook toe. Die kans mogen wij in Den Haag niet zomaar voorbij laten gaan.

Overigens vraagt de CROS daarbij ook ruimte om de experimenten uit te voeren. Mijn fractie wil dat zonder onnodig voorbehoud ook mogelijk maken. Ik heb al eerder in algemene overleggen over dit onderwerp gezegd, dat wij geen voorwaarden vooraf stellen. Inherent aan experimenteren is dat effecten van veranderingen vooraf niet vaststaan. Om die te weten gebruik je immers het experiment. Als wij de experimenteerruimte weer vooraf dichttimmeren, schieten wij ons doel dus weer voorbij. Ook moeten wij voorkomen dat wij ons in Den Haag weer inhoudelijk gaan bemoeien met de initiatieven die worden ontplooid en zo de CROS feitelijk voor de voeten gaan lopen. Dat ondermijnt tenslotte de eigen verantwoordelijkheid die hier wordt genomen. Het initiatief dat wordt genomen door betrokken partijen, moeten wij juist waarderen. Als wij dat hier voor de voeten gaan lopen, is dat fnuikend voor het proces dat nu juist op zo'n positieve manier binnen de CROS is opgepakt.

Om die reden heb ik een aantal amendementen ingediend. Het amendement op stuk nr. 19 haalt het gelijkwaardigheidsbeginsel eruit. Daarvoor in de plaats wordt geregeld dat de CROS dan wel moet hebben aangegeven dat het uit te voeren experiment een gunstig effect op de hinderbeleving moet hebben. Met andere woorden, het gebeurt dus niet als de CROS zelf het niet goed vindt. De CROS zelf zit hier namelijk aan het stuur. De experimenten waarover wij vandaag praten, worden eenvoudigweg niet uitgevoerd als de CROS zelf die niet ziet zitten. Ik sluit maar even aan bij de brief van 20 oktober die de CROS aan ons heeft gestuurd, waarin letterlijk staat: De nadruk in de experimenten ligt minder op een krampachtig vasthouden aan een gelijkwaardig of beter beschermingsniveau voor omwonenden, maar eerder op het zoeken naar wegen om de hinderbeleving van de omwonenden, zeker de ondervonden geluidsoverlast, in positieve zin te beïnvloeden.

Die doelstelling is door de CROS zelf geformuleerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De heer De Krom doet hier een heel interessante suggestie, maar de reikwijdte ervan is niet gering. Hij legt hiermee het mandaat in feite geheel in handen van de CROS. De CROS maakt het uit. Het stoplicht staat op rood of het stoplicht staat op groen; de CROS zegt of het mag doorgaan of niet. Vindt u dat de democratische legitimiteit van de CROS voldoende gewaarborgd is? Hoe is de samenstelling, hoe zijn de wethouders en de bewoners vertegenwoordigd? Is dat voldoende om die grote stap te zetten? Dat is mijn eerste vraag.

De heer **De Krom** (VVD): De democratische legitimiteit van de CROS komt hier vandaan. Als de Kamer zegt dat wij het initiatief waarderen dat de CROS heeft genomen en dat wij dat willen belonen, dan moet je dat vertrouwen waar men lokaal om vraagt ook geven. Als wij van tevoren zeggen dat wij daartoe niet bereid zijn, dan blokkeer je een initiatief waarop wij jarenlang hebben gewacht. Die democratische legitimiteit komt hier vandaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is een tamelijk willekeurig samengesteld gezelschap met de naam. Meer is het eigenlijk niet. Dat leidt dan tot mijn volgende vraag. Er zijn natuurlijk tegengestelde belangen onder die bewoners. Stel dat de hele zuidelijke kant van Schiphol tevreden is, maar dat iedereen boven het Noordzeekanaal woest is vanwege een experiment. Maar goed, die hebben slechts 30% van de stemmen. Dan halen zij het niet. De CROS is positief. Gaat het dan door?

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp dat de heer Duyvendak er ontzettend veel moeite mee heeft dat de Kamer voor de verandering iets niet tot in detail vooraf regelt. Zijn bijdrage en ook deze interruptie gaan uit van zijn wantrouwen in het zelfoplossend vermogen van de samenleving. Daar gaat het in feite over. U weigert van tevoren al te rekenen op een positieve uitkomst. U zegt bij voorbaat: dit gaat mislukken, want zij worden het nooit eens. Ik heb een andere, positieve insteek. Dat haal ik niet zomaar ergens vandaan. De partijen zijn zelf bij ons gekomen: wij hebben zelf deze initiatieven op tafel gelegd en vragen de ruimte daarvoor. Eindelijk is men op een positieve manier bezig en ik peins er niet over om dat met wantrouwen te belonen, zoals u wel doet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij erom randvoorwaarden te formuleren waaronder het een succes kan worden. Dat heeft te maken met de vraag wie er in de CROS zitten. Daarover zouden wij iets meer moeten zeggen. Zou je bijvoorbeeld niet meer moeten uitgaan van een enkelvoudige meerderheid, maar van een tweederde meerderheid, juist om hen te dwingen om het met elkaar eens te worden?

De heer **De Krom** (VVD): Ik hoef hen niet te dwingen om het met elkaar eens te worden, want dat zijn zij al. Zij komen hier zelf met het voorstel voor die experimenten. Dat is nu juist het grappige. Als wij de samenleving nu eens niet dwingen om iets te doen, dan gebeuren dingen vanzelf. Ik begrijp dat het vanuit uw socialistische achtergrond heel moeilijk is om te accepteren dat mensen ook zelf initiatieven kunnen nemen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): En ik...

De heer **De Krom** (VVD): Ja, dat geldt ook voor u, mevrouw Gerkens.

Ik begrijp best dat het voor u heel moeilijk is om dit los te laten. Ik wil dat graag een keer proberen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik probeerde alleen maar de heer De Krom duidelijk te maken dat de socialistische achtergrond meer bij mij zat. Als u wilt weten wat ik van die wet vind, moet u straks maar luisteren naar mijn termijn.

De heer **De Krom** (VVD): Dat zal ik natuurlijk met alle soorten van genoeg doen.

Die randvoorwaarden zijn in feite al door de CROS zelf geformuleerd. Zij zoeken naar wegen om de hinderbeleving door omwonenden, de door hen ondervonden geluidsoverlast in positieve zin te beïnvloeden. Een duidelijkere randvoorwaarde kan ik niet verzinnen. Ik vind het prachtig. Laat hen ermee aan de slag gaan. Gewoon doen; vooral ook daar doen en niet hier.

De Krom

Als je het gelijkwaardigheidsvereiste erin laat staan, gebeurt er precies waarover de heer Duyvendak al heeft gesproken: wat is nu precies gelijkwaardig en wat niet? Voordat je het weet gaat de discussie daarover en niet over datgene waarom het feitelijk is begonnen, te weten experimenten om de hinderbeleving door omwonenden in positieve zin te beïnvloeden. Met andere woorden, volgens mij gaat er helemaal niets mis. Zij kunnen dat prima zelf en het stuur van de Staat is eventjes niet nodig.

Mijn amendement op stuk nr. 20 hangt hiermee samen. Als je experimenten doet, is de verdeling van de milieubelasting over de omgeving van tevoren niet precies vast te stellen. Daarom experimenteer je immers. Het is dan ook niet handig om je vooraf binnen experimenten op dichtgetimmerde grenswaarden vast te leggen. Als je dat toch doet, loop je tijdens een experiment het risico dat absolute grenswaarden de uitvoering van dat experiment en dus een mogelijke vermindering van de hinderbeleving in de weg zitten. Dat moet je gewoon niet doen. Dit amendement regelt dat grenswaarden tijdens een experiment als indicatief en niet als absoluut worden aangemerkt.

Mijn amendement op stuk nr. 17 is een technische wijziging, om te voorkomen dat tijdens experimenten de mogelijkheid verloren gaat om in onvoorziene omstandigheden, waar niemand wat aan kan doen, zoals calamiteiten, vrijstelling te verlenen voor veranderingen in route- of baangebruik. Dit is overigens conform het bepaalde in de huidige Wet luchtvaart, onder artikel 8.23, lid 1, onder b.

Mijn amendement op stuk nr. 18 is eveneens een technische wijziging. Een eindevaluatie kan niet eerder plaatshebben dan nadat het experiment volledig is afgerond. In het huidige voorstel staat dat dat drie maanden daarvoor, dus drie maanden voordat de ministeriële regeling afloopt, moet gebeuren. Dat lijkt mij niet logisch, en vandaar dit amendement.

In mijn amendement op stuk nr. 21 wordt geregeld dat de experimenteerperiode zoveel mogelijk moet aansluiten bij een gebruiksplanjaar. Vanuit operationeel oogpunt is dat handig, maar het voorkomt ook dat, mocht een experiment mislukken en worden beëindigd, de wettelijke grenswaarden weer onmiddellijk van toepassing zijn. Daardoor zou je operationeel in de problemen kunnen komen, omdat gedurende de experimenteerperiode veel meer via een andere route of een andere baan is gevlogen, waardoor de grenswaarde veel eerder wordt bereikt dan wanneer je dat experiment niet zou hebben uitgevoerd.

Wij geven vertrouwen aan de CROS, maar dan is het wel essentieel dat zij voor haar taak is berekend. Ik vraag het oordeel van de minister daarover. Mocht de CROS niet voor haar taak zijn berekend, wat wil de minister daar dan aan gaan doen? Of heeft zij nog additionele middelen voor de CROS in gedachten?

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. De SP is grosso modo positief over deze wet. Het is prima dat creatief wordt geprobeerd om verstandiger met de geluidsruiimte om te gaan. Wij hebben ooit een motie ingediend over stillere vliegtuigen, waarnaar ik verwijs. Heeft de minister misschien ideeën over de maatregelen waarom het zal gaan? Ik heb er één. Wij hebben het wel eens gehad over

het taxiën van vliegtuigen, door ze op sleeptouw te laten nemen door kleine karretjes. Afgelopen zomer zag ik dat veelvuldig op andere vliegvelden, en het scheelt enorm veel herrie en uitstoot. Zoals bekend moeten op Schiphol soms erg lange afstanden taxiënd worden overbrugd, zodat hier veel winst valt te behalen. Is dit een idee waarover de minister al heeft nagedacht?

De kern van het verhaal is wie er gaat profiteren van de eventueel te behalen winsten. Is dat de sector, de omgeving of beide? Ik denk dat saldering zal leiden tot het gelijkelijk verdelen van de geluidswinsten. Het moet niet ten gunste van één partij komen, en ook niet van een andere partij, nee, het moet ten gunste van beide partijen komen. Mijn amendement stelt voor om de ruimte die ontstaat ten gunste te laten komen van én de sector, én de omwonenden. Dan hebben wij de winst die wij met deze wet willen behalen ook behaald.

De vergadering wordt van 21.45 uur tot 22.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan de minister van Verkeer en Waterstaat voor haar antwoord in eerste termijn, deel ik mede dat de heer Verdaas mij heeft gevraagd hem te verontschuldigen.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Tijdens de recente evaluatie van het Schipholbeleid is iedereen in de gelegenheid gesteld om voorstellen tot verbetering van het huidige beleid in te dienen. De Commissie Regionaal Overleg Schiphol (CROS) heeft een verbetervoorstel ingediend dat erop gericht was om mogelijke verbeteringen voor het gebruik van de luchthaven eerst in de praktijk te testen voordat deze in regelgeving worden vastgelegd. Zowel omwonenden als luchtvaartpartijen zijn gebaat bij het uitvoeren van experimenten waaruit moet blijken of en in welke mate hinder kan worden beperkt.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft in zijn advies over de evaluatie van het Schipholbeleid "Onweer zuivert de lucht" in 2006 geadviseerd om zo spoedig mogelijk de mogelijkheid tot experimenteren in te voeren. Tijdens een aantal algemene overleggen met de Kamer over Schiphol is ook de wens voor experimenten uitgesproken. Een wens ten aanzien waarvan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en VROM hebben aangegeven er graag gehoor aan te willen geven. Aan deze wens wordt met dit wetsvoorstel tegemoetgekomen.

De ontwikkeling van de mainport Schiphol is er bij gebaat dat de luchtvaartpartijen en de omgeving samen kijken hoe groei en hinderbeperking hand in hand kunnen gaan en om in overleg tot experimenten te komen. De kern van het mainportbeleid is de mainport-functie van Schiphol te behouden door kwalitatieve groei binnen wettelijke grenzen. De mogelijkheid om ervaring op te doen met maatregelen om hinder van vliegtuigen te beperken, plaats ik graag in dat bredere perspectief. Naast deze experimenteerregeling zijn wij bezig met een proces om afspraken te maken over hinderbeperkende maatregelen in het convenant in relatie tot het optimaal benutten van de gegeven milieuruimte. Hierover zal ik de Kamer morgen bij brief informeren.

Voor het juiste begrip: in het convenant gaat het niet alleen om maatregelen die zich lenen voor experimenten

Peijs

zoals vliegroutes en procedures, maar bijvoorbeeld ook om selectiviteitsmaatregelen, zodat stillere vliegtuigen gestimuleerd worden en mainportgebonden verkeer voorrang heeft op Schiphol. De mogelijkheid om te experimenteren is daarmee dus één van de manieren om de verbeteringen van het mainportbeleid, zoals die zijn gewenst, vorm te geven. Het wetsvoorstel komt daarom op een goed moment.

Tot op dit moment mag alleen voor groot baanonderhoud of een bijzonder of acuut voorval van de regelgeving worden afgeweken. Dat wordt nu ook mogelijk voor experimenten. Wijzigingen in baan- en routegebruik kunnen nu pas na een langdurige procedure in de regelgeving worden vastgelegd. Bovendien is er in die situaties geen praktijkervaring opgedaan en is niet zeker gesteld of het beoogde effect dus ook echt bereikt wordt. Door toevoeging van artikel 8.23a aan de Wet luchtvaart wordt de mogelijkheid voor Schiphol gecreëerd om bij ministeriële regeling experimenten met hinderbeperkende maatregelen uit te voeren. Doel van dit wetsvoorstel is dat met maatregelen om hinder te beperken eerst geëxperimenteerd kan worden voordat deze in regelgeving worden vastgelegd. Wij willen namelijk eerst in de praktijk weten of een maatregel helpt de hinder in de omgeving te verminderen en of die uitvoerbaar is. Zoals de heer Duyvendak terecht heeft aangegeven, wordt daarbij niet getornd aan de milieuruimte. Hierdoor is het mogelijk dat ook luchtvaartpartijen profiteren in het geval het hun lukt om binnen de handhavingspunten minder geluidsbelasting te veroorzaken. Om deze experimenten mogelijk te maken, wordt in dit wetsvoorstel bepaald dat tijdelijk kan worden afgeweken van een aantal bij wet gestelde voorschriften. Het kan daarbij gaan om afwijkingen van baan- en routegebruik en vervangende grenswaarden voor geluidsbelasting.

Mevrouw Gerkens en de heren Haverkamp en Duyvendak hebben gevraagd voor wie de geluidswinst nu eigenlijk is; is die voor de omwonenden of voor de luchtvaartsector? Van experimenten moet altijd een hinderbeperkend effect voor de omgeving uitgaan. Als het experiment het neveneffect heeft dat er meer vluchten zijn af te wikkelen binnen de milieuruimte is dat een voordeel voor de sector. De winst op de handhavingspunten is voor de luchtvaartpartijen. Op grond daarvan is immers gebruiksruimte aan de sector gegeven. Als die ruimte efficiënter benut kan worden, mag de sector daarvan profiteren. Verder weg van de luchthaven zijn er geen handhavingspunten. Als men daar door beter te vliegen minder hinder voor de omgeving veroorzaakt, is dat winst voor de omgeving. Ik denk dat wij uitkomen op de woorden van mevrouw Gerkens: het gaat erom dat het winst oplevert voor beide partijen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het kan ook voorkomen dat er vlak bij de luchthaven wel winst wordt geboekt, terwijl men verder weg juist meer last heeft. Hoe kan dit voorkomen worden?

Minister **Peijs**: Bij de evaluatie in de CROS zal dit uiteraard aan de orde komen. Als er niet voldoende winst voor beide partijen wordt geboekt, wordt het experiment niet omgezet in een structurele maatregel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De structuur van de

wet maakt het mogelijk dat er een experiment wordt gestart dat in het nadeel van de omwonenden is. Na twee of drie jaar wordt dit dan alsnog afgefloten.

Minister **Peijs**: Als er dicht bij de luchthaven geconcentreerder gevlogen wordt zodat er minder overlast is voor iedereen, ontstaat er meer milieuruimte voor de sector. Als er meer milieuruimte verder weg van de luchthaven ontstaat, is dat winst voor de omwonenden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De milieuwinst die dicht bij de luchthaven voor omwonenden wordt geboekt, kan de sector gebruiken voor extra vluchten. Dat kan betekenen dat men verder weg meer overlast ondervindt. Ik wijs erop dat 98% van hinder op grotere afstand van de luchthaven wordt ondervonden. Dan is het aan de CROS om na de evaluatie aan de bel te trekken. Dat kan dus niet vooraf.

Minister **Peijs**: Inderdaad, dat kan niet vooraf, want dan hoef je niet meer te evalueren.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik was heel verheugd toen ik de minister hoorde zeggen dat haar bedoeling en mijn amendement overeenkwamen.

Minister **Peijs**: Dat heb ik niet gezegd. U hebt gezegd dat beide partijen er voordeel bij hebben.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat klopt. Ik bedoelde dat zowel de luchtvaartsector als de omwonenden geen eenzijdig voordeel bij een experiment mogen hebben. Beide kanten moeten er beter van worden. Ik sluit daarbij uit dat een van de partijen er slechter van wordt. Ik begrijp nu dat dit wel degelijk mogelijk is. Als er meer ruimte is om te vliegen, kan er in het buitengebied, waar niet gemeten wordt, meer overlast ontstaan. Ik wil dat voorkomen.

Minister **Peijs**: Als dat het geval is, zal de evaluatie in de CROS opleveren dat er weinig behoefte is om het experiment om te zetten in een structurele maatregel. De bewoners zijn er zelf bij.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dan is het te laat, want dan is het kwaad al geschied. Dan dempen wij de put als het kalf verdronken is. Met mijn amendement wil ik dat juist voorkomen door de experimenten vooraf te toetsen. Ik hoor graag van de minister dat zij het daarmee eens is.

Minister **Peijs**: De bandbreedte voor de handhavingspunten wordt niet in de wet opgenomen. Als je de voorwaarden al in de wet opneemt, zijn er geen experimenten meer nodig. In de ministeriële regeling bij elk experiment wordt de afwijking wel zo goed mogelijk aangegeven. Ik denk niet dat je een experiment gaat doen waarvan de afwijking voor de bewoners een buitengewoon grote zal zijn. Je gaat dus een maximale ruimte voor ieder experiment vaststellen. Als na het experiment blijkt dat er ontevredenheid is bij de bewoners, dan zal de CROS zeggen dat zij er geen behoefte aan heeft.

De heer Duyvendak heeft gevraagd welke rol de Kamer heeft bij de experimenten. De Kamer is betrokken bij de vaststelling van de experimenteerruimte. Zij krijgt een verslag van de uitgevoerde experimenten. Het is van

Peijs

belang dat men zich realiseert dat dit wetsvoorstel zich vooral richt op een versterkte rol van de regio, en niet alleen op een versterking van de rol van de Kamer. Op dat punt ben ik het dus eens met de heer De Krom.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb nog een vraag over de rol van de Kamer bij het vaststellen van de experimenteerruimte. Kan de minister dat proces voor mij schetsen? Ik had namelijk het idee dat het een ministeriële regeling is, dat de bevoegdheid geheel bij de minister ligt. Ik had het idee dat de Kamer uit de krant moet vernemen dat men het er niet mee eens is en vervolgens de minister naar de Kamer kan roepen. Of ziet de minister een andere rol voor de Kamer in dit proces?

Minister **Peijs**: Bij een ministeriële regeling is er een voorhang bij de Kamer. Als de Kamer de ministeriële regeling niet stilzwijgend voorbij laat gaan, dan heeft zij haar eigen rol op dat moment.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dank u. Dit stukje van het staatsrecht had ik nog niet helemaal tot mij laten doordringen.

Minister **Peijs**: Ik zie ook mijn mensen heftig met hun hoofd schudden. Het zal dus niet zo gaan. Ik zal in tweede termijn heel precies aangeven hoe het gaat. Neem mij niet kwalijk. Op mijn briefje staat dat de Kamer is betrokken bij de vaststelling van de experimenteerruimte. Dat moet gebeuren in een ministeriële regeling. Dan moet de ministeriële regeling in mijn ogen dus besproken worden met de Kamer. Ik kom er, met uw welnemen, straks nog even op terug.

In het gewijzigde amendement op stuk nr. 14 van de heer Haverkamp wordt voorgesteld aan het zesde lid een volzin toe te voegen, luidende: Onze minister van Verkeer en Waterstaat bericht beide Kamers der Staten-Generaal onverwijld over een verlenging als bedoeld in de vorige volzin. Wij zijn geen voorstander van het toevoegen van allerlei aanvullende procedurele bepalingen. Die staan ook op een gespannen voet met de strekking van het wetsvoorstel. Ik ontraad de Kamer dan ook de aanvaarding van het amendement op stuk nr. 14.

Ik kom te spreken over de uitvoering van een en ander. Gezien de wens in de regio om te gaan experimenteren, waardeer ik het dat de Kamer zich op zo'n korte termijn bereid heeft getoond om het wetsvoorstel in behandeling te nemen. Het uitspreken van onze erkentelijkheid is hier op zijn plaats. Door de CROS worden momenteel al enkele pilots uitgewerkt. Deze kunnen worden uitgevoerd zodra het experimenteerartikel van kracht is geworden. Concrete voorbeelden van pilots waar door de CROS momenteel aan gedacht wordt, zijn een variatie in het baangebruik noord-zuid en een aanpassing van de nachtelijke aanvliegroute van de Polderbaan. Bij de uitvoering van experimenten is een zo groot mogelijk draagvlak in de regio cruciaal. Mede daarom is in het wetsvoorstel aandacht besteed aan de inhoudelijke adviesrol van de CROS bij het voorbereiden, uitvoeren en evalueren van de experimenten. Ook is de inspraakmogelijkheid voor de experimenten vastgelegd.

In het amendement op stuk nr. 9 van de heer Haverkamp wordt gevraagd om de informatievoorziening ook via de regionale bladen of de huis-aan-huisbladen te

laten verlopen. Ook dat is mogelijk. Ik vind dat een goed voorstel.

Ik kom op het punt van de waarborgen voor de omgeving en de gelijkwaardigheid. De Raad van State heeft in zijn advies over het wetsvoorstel met name ten aanzien van de omgeving een aantal waardevolle aanvullende suggesties gedaan en verhelderende vragen gesteld. Die hebben er onder meer in geresulteerd dat per experiment vooraf een analyse wordt gemaakt om in kaart te brengen wat de verwachte hinderbeperking van het experiment is en welke neveneffecten er optreden. Vanzelfsprekend moet daarbij niet de suggestie ontstaan dat deze analyse vooraf honderd procent zekerheid moet of kan bieden over de effecten, want dan zouden wij geen experiment nodig hebben. Een dergelijke analyse is echter wel van belang voor een zorgvuldige voorbereiding van het experiment en vanwege de transparantie voor de omgeving over de aard van de te verwachten effecten.

In het wetsvoorstel is tevens opgenomen dat de experimenten worden uitgevoerd binnen een per saldo gelijkwaardige of betere bescherming van de omgeving. Die gelijkwaardige bescherming wordt thans geactualiseerd. Die actualisering is niet nieuw. Wij moeten actualiseren, omdat wij niet meer in 1990 leven. Wij moeten nagaan of het niet meer huizen zijn geworden dan de 10.000 huizen waar destijds sprake van was.

Transparantie voor de omgeving wordt eveneens bereikt door duidelijkheid over de maximale tijdsduur van een experiment.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De actualisering raakt dus niet de discussie over het buitengebied. Het gaat alleen over het binnengebied, het gebied dicht bij Schiphol. Slaan de criteria daarop?

Minister **Peijs**: Het gaat niet over het buitengebied. Het gaat om het gebied waar het besluit van 1990 over gaat. De vraag is of er essentiële zaken zijn veranderd in dat gebied. Zo ja, dan moet het aangepast en geactualiseerd worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De politieke discussie gaat over de vraag op welke manier de mensen in het buitengebied worden beschermd. Gebeurt dat met handhavingpunten of met flitspalen? Er gaan allerlei varianten over tafel. Er is sprake van een convenant. Zit dat ook in het geactualiseerde pakket? Is dat gelijkwaardig? Of telt dat niet mee als een gelijkwaardige of betere bescherming?

Minister **Peijs**: Wij hebben wat vroeger 35Ke en 20Ke was, 52Lden en 48 Lden. In de buitenste ring wordt van een aantal woningen de last berekend. Dat wordt als criterium meegenomen.

Voorzitter. Om de mogelijkheid open te laten dat een experiment nadere beproeving verdient, kan de duur eenmaal met één jaar worden verlengd. Daarbij zal ik het amendement op stuk nr. 19 van de heer De Krom betrekken. Het betreft de wens om te experimenteren met de maatregelen die een gunstig effect op de beleving hebben. Dat kan ik alleen maar toejuichen. Dat is een interessante gedachte die in het verlengde ligt van het MNP-rapport. Je kijkt namelijk naar de totale hinder in plaats van naar de hinder per specifiek gebied. Dan doel ik natuurlijk op het onderscheid tussen binnen- en

Peijs

buitengebied. Volgens het MNP staat de huidige definitie van gelijkwaardigheid een optimalisering van de totale hinder in de weg, zoals de heer Verdaas straks al opmerkte.

Ik houd wel vast aan de hoofdregel om experimenten uit te voeren binnen een gelijkwaardige bescherming van de omgeving. De gelijkwaardigheid is de regel. Wij werken met de gelijkwaardigheidsknop aan, tenzij de mogelijkheid wordt gecreëerd om daarvan af te wijken, maar dan moet de CROS daar wel expliciet om vragen. De heer Duyvendak zei al dat daar minstens een tweederde meerderheid voor moet zijn. Ik kan mij dus voorstellen dat er een amendement wordt ingediend, maar dan moet het wel anders geformuleerd worden. Als de gelijkwaardigheid eruit wordt gehaald, dan komen wij in de knoop met andere wetgeving rondom Schiphol en de luchtvaart. De kern daarvan is namelijk gelijkwaardigheid. Alleen als de CROS er met een tweederde meerderheid expliciet om vraagt, dan kun je de knop van de gelijkwaardigheid uitzetten.

De heer **De Krom** (VVD): Waar haalt de minister het criterium van twee derde meerderheid vandaan?

Minister **Peijs**: De heer Duyvendak heeft die geïntroduceerd en daarmee kan ik leven. Wij moeten er immers voor oppassen dat het draagvlak te klein is.

De heer **De Krom** (VVD): Omdat de heer Duyvendak dat heeft bedacht, vullen wij het voor de CROS in. Ik ben van mening dat wij dat niet moeten doen.

Minister **Peijs**: Ik meen dat er in ieder geval een duidelijke meerderheid moet zijn. Wij moeten er immers van overtuigd zijn dat het afstappen van het punt van de gelijkwaardigheid draagvlak heeft in de omgeving en niet alleen in de luchtvaartsector.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wenst de minister dat de Kamer een amendement indient waarin die formulering staat, of biedt het voorliggende wetsvoorstel de mogelijkheid om zelf van het punt van de gelijkwaardigheid af te stappen, mits de CROS met een meerderheidsadvies van twee derde komt? Naar mijn idee is dat een uitermate belangrijk punt. De CROS heeft immers ook zelf te kennen gegeven dat zij de mogelijkheid moet hebben om af te stappen van het punt van de gelijkwaardigheid.

Minister **Peijs**: Voordat ik daarover een eindoordeel geef, wens ik over dat punt met staatssecretaris Van Geel van gedachten te wisselen. Morgen kunnen wij een brief schrijven waarin wij verwoorden wat onze visie daarop is. Ik ontraad de Kamer om het amendement-De Krom op stuk nr. 20 met de huidige formulering aan te nemen. Mocht de heer De Krom die formulering wijzigen, dan kunnen wij daarover nader van gedachten wisselen.

In antwoord op de vraag van de heer Haverkamp of alle experimenten met dit wetsvoorstel uit de voeten kunnen, zeg ik dat dit niet het geval zal zijn. De grens is de gelijkwaardigheidseis uit de Schipholwet. Dat is de bodem, tenzij... Op dat punt ben ik zojuist ingegaan.

De heer Duyvendak heeft gevraagd waaraan moet worden getoetst bij de evaluatie van de experimenten. Tevens verneemt hij graag welke gelijkwaardigheids-criteria dan worden gehanteerd. Ik heb reeds gezegd dat

de gelijkwaardigheidscriteria op grond van de nieuwste inzichten worden vastgesteld, zonder de een ten opzichte van de ander te bevoordelen. Ik doel dan respectievelijk op de luchtvaartsector en de omgeving. De criteria zullen dus zo zuiver mogelijk geschikt worden gemaakt voor 2006. Het feitelijke beschermingsniveau zal worden uitgedrukt in de maatstaven voor 2005. Daarmee zal sprake zijn van een beleidsneutrale wijziging. Uiteraard zullen de criteria beschikbaar moeten zijn voordat een regeling op grond van de experimenteerwet tot stand kan komen. Voor het eind van dit jaar, zo mogelijk in november aanstaande, moeten de nieuwe criteria bekend zijn. Ik hoop dat ik het wantrouwen van de heer Duyvendak daarmee heb weggenomen.

De heer Duyvendak en mevrouw Gerkens pleiten ervoor om alles beter te doen. Met het amendement op stuk nr. 22 wordt beoogd om het beschermingsniveau in het geval van een experiment steeds te verbeteren in vergelijking met het niveau van het eerste luchthavenverkeersbesluit in de vertaling naar 2005. Dit beperkt enerzijds de mogelijkheid om zinvol te experimenteren en het is anderzijds in strijd met het in de wet neergelegde systeem van de gelijkwaardigheid. Ik ontraad de Kamer dan ook om dat amendement aan te nemen.

De heer Duyvendak heeft gevraagd naar de bandbreedte voor het buitengebied die door de Raad van State wordt voorgesteld. In het schriftelijke antwoord zijn wij daarop ingegaan. Op voorhand kan ik in de wet geen bandbreedte vastleggen, want dan zal die altijd te ruim of te krap zijn. Ik wil die per experiment bepalen. Wat de ruimte voor een experiment is, zal in een ministeriële regeling worden vastgelegd.

Een aantal leden is ingegaan op de betrokkenheid van de regio. Die betrokkenheid is voor ons buitengewoon belangrijk. De bewoners, bestuurders en de luchtvaartpartijen kunnen op verschillende wijzen invloed uitoefenen, zoals door het nemen van initiatief voor een experiment en het geven van advies over een experimenteerregeling. Er is een formele mogelijkheid tot inspraak bij de experimenten. Daarnaast stimuleer ik de partijen om in een zo vroeg mogelijk stadium samen te werken bij het ontwerpen van hinderbeperkende experimenten en daarvoor draagvlak in de omgeving te peilen. Gezamenlijk gedragen initiatieven en experimenten hebben de grootste kans van slagen naar mijn vaste overtuiging. Vanuit het Rijk willen wij graag helpen bij het ontwikkelen van experimenten, zodat het doordenken van de benodigde regelgeving en het bepalen van de handhaafbaarheid van de aangepaste voorschriften soepel kan verlopen.

De heer Verdaas vraagt om veel aandacht te besteden aan de inspraak. Daarmee ben ik het volledig eens. Het gaat mij er om, vooraf heel duidelijk te zijn over het experiment en de mogelijke gevolgen. Daarna, ex post, evalueer je de gevolgen. Daarnaast heb je nog eens de inspraak. Iedereen kan dus goed op de hoogte zijn van waarom het gaat, ook vertaald in de gewonemensentaal van de heer Haverkamp en de huis-aan-huisbladen.

Samen met de aanvrager stelt het Rijk per experiment een experimenteerregeling op. In deze experimenteerregeling wordt duidelijk gemaakt wat wordt beoogd met het experiment. Ik verwacht dat de aanvragen vooral via de CROS zullen lopen. Binnen de CROS spreken luchtvaartpartijen immers met bestuurders en omwonenden. Op basis daarvan kunnen vooraf afspraken worden gemaakt over de latere beoordeling van de resultaten

Peijs

van het experiment. Na afloop van een experiment kan het aan de hand van die afspraken worden geëvalueerd. Ook zal, naar wij hopen, blijken of een maatregel die op de ene plek een succes is, ook op een andere plek in de omgeving kan worden ingevoerd. Op grond van die evaluatie wordt besloten of een experiment moet leiden tot een structurele wijziging van de regels en grenswaarden in het luchthavenverkeersbesluit. Dan komen wij dus beslagen ten ijs. Daarmee is de cirkel rond en kan een verbetering van de maatregel, nadat deze eerst is beproefd, in de regelgeving worden verankerd.

Voorts kom ik op het amendement op stuk nr. 8 van de heer Haverkamp over een voldoende tijdige verslaglegging en mededeling van de manier van verslaglegging. Er zijn twee onderdelen. Met betrekking tot het eerste onderdeel zie ik geen noodzaak tot aanpassing. De werkingsduur van de ministeriële regeling kan namelijk langer zijn dan de duur van het experiment. Dat betekent dat het ook bij een kortdurend experiment mogelijk is om drie maanden voor afloop van een ministeriële regeling de Kamer een verslag over doeltreffendheid, effecten en al dan niet omzetting in een definitieve regeling te zenden. Het tweede onderdeel beoogt te regelen dat bij vaststelling van de regeling de Kamer bericht wordt hoe en wanneer de minister achteraf verslag zal doen. In de toelichting staat dat aldus de Kamer bepaalt wat de juiste verslaglegging is. Ik zie dat als een nodeloze procedurele verzwaaring waarmee ik de wet liever niet wil belasten. Ik vind het niet wenselijk en niet doelmatig dat de Kamer bij het vaststellen van een ministeriële regeling bepaalt hoe de verslaglegging achteraf door de minister dient plaats te vinden. De minister zal na elk afgerond experiment verslag doen over de doeltreffendheid, de effecten en het voornemen tot al dan niet omzetting in een definitieve regeling. De wet geeft aldus aan de minister een duidelijk kader voor de verslaglegging. Indien in een concreet geval zou blijken dat de Kamer behoefte zou hebben aan meer of andere informatie, dan wordt daaraan vanzelfsprekend tegemoet gekomen. Daarmee denk ik dat het amendement overbodig is.

De heer **Haverkamp** (CDA): U geeft aan dat het op een later tijdstip kenbaar gemaakt wordt als de Kamer niet tevreden zou zijn over de verstrekte informatie. De Kamer loopt dan achter de feiten aan. U hebt misschien het probleem dat wij op informatie zitten te wachten die u niet kunt leveren omdat u dat niet hebt gemonitord. Wat is het probleem om op het moment dat u van plan bent om een ministeriële regeling uit te vaardigen te bepalen wat de informatiebehoefte is per experiment? Het kan zijn dat het ene experiment veel meer informatie met zich meebrengt dan het andere experiment. U hebt zichzelf in de wet al de verplichting opgelegd om het minimaal drie maanden van tevoren te doen. Wat ons betreft maakt u daar "tijdig" van. U mag bepalen of dat twee of vier maanden van te voren is. Net wat u zelf prettig vindt. Ik kan mij voorstellen dat u zelfs gelukkiger bent met deze toevoeging. Het is juist een handreiking naar u.

Minister **Peijs**: Over dit punt verschillen wij dus van mening. Wij hechten eraan om het te laten zoals het in de wet staat. Als de Kamer op enig moment meer wil weten, kan en zal zij antwoord krijgen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Hoe kan de Kamer iets vragen waarvan de Kamer niet weet of het plaatsvindt of aanwezig is? Het is een ministeriële regeling, en dat is natuurlijk het lastige. Tot op dit moment reikt mijn staatsrechtelijke kennis zover, dat de Kamer hiervan niet op de hoogte wordt gesteld. Misschien kan ik hier na de tweede termijn wat meer duidelijkheid over krijgen. Het zou fijn zijn als de Kamer door de minister op de hoogte wordt gehouden van haar plannen. De Kamer kan hier dan bedenkingen bij plaatsen en er met de minister over praten. Vervolgens gaan wij dan vol vertrouwen het experiment aan. De minister schetst nu de volgende situatie. Er start een experiment, de Kamer krijgt op een bepaald moment via de bode een brief, waarin staat dat de minister bezig is met een experiment dat over drie maanden is afgerond, en waarin staat dat dit de informatie is die de Kamer krijgt. Wij zijn dan echter aan het einde van het proces. Ik denk dat het in het belang is van beide partijen dat de minister van tevoren aangeeft op welke wijze zij een en ander gaat invullen.

Minister **Peijs**: Ik vond het amendement overbodig, omdat ik dacht dat op alle mogelijke manieren aan de informatiebehoefte van de Kamer tegemoet zou worden gekomen. Het is echter niet zo dat ik hier een principekwestie van wil maken. Als ik de heer Haverkamp dus gelukkig maak met deze regeling, dan neem ik het amendement over.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ben een buitengewoon gelukkig mens.

De **voorzitter**: Het amendement-Haverkamp (stuk nr. 8) is overgenomen.

Minister **Peijs**: Dan kom ik op het amendement van de heer De Krom op stuk nr. 18. Daarin staat dat de evalueatie niet eerder kan plaatsvinden dan nadat dit experiment volledig is afgerond, en dat de gangbare periode voor een experiment één jaar is. Ik zie niet direct de noodzaak tot aanpassing. De werkingsduur van de ministeriële regeling kan langer zijn dan de duur van het experiment. Dit betekent dat het ook bij een kortdurend experiment mogelijk is, om drie maanden voor afloop van de ministeriële regeling de Kamer een verslag over de doeltreffendheid, effecten en al dan niet omzetting van de definitieve regeling, te zenden. Ik vind het amendement minder gelukkig in verband met het definitief worden van het experiment. Ik heb het nu over het zesde lid van artikel 8.23a. Al voor de afloop van het experiment moet er een ontwerpbesluit bekend worden gemaakt. Als het een succesvol experiment is, moet daarvoor een procedure worden ontwikkeld. Het amendement zou als neveneffect kunnen hebben dat er wel een ontwerpbesluit wordt bekendgemaakt, zonder dat er echter een verslag is van het experiment. Wij moeten goed de volgorde in de gaten houden. Ik denk dat het de bedoeling van de heer De Krom is, goede informatie te krijgen. Met wat ik zojuist aan de heer Haverkamp heb toegezegd, wordt ook voldaan aan de behoefte van de heer De Krom aan informatie. Ik zie aan de heer De Krom dat dit het geval is.

De heer **De Krom** (VVD): Laten wij het niet ingewikkelder maken dan het is. Mijn amendement komt voor een heel groot deel overeen met dat van de heer Haverkamp; wij

Peijs

willen evalueren nadat het experiment is afgerond. Als u het amendement van de heer Haverkamp overneemt, neemt u ook dat van mij over en schuift u beide amendementen in elkaar. Ik neem aan dat wij dan een nota van wijziging krijgen? U hebt het amendement van de heer Haverkamp immers overgenomen.

Minister Peijs: Ja, dat heb ik overgenomen. Wij zullen bezien hoe wij zoveel mogelijk tegemoet kunnen komen aan de strekking van beide amendementen. Het is niet zo dat wij de Kamer niet willen informeren; dat is een heel duidelijke zaak.

Dan kom ik nu op het experimenteren als innovatieve stap. Als het experimenteerproces een kans krijgt, is er een grote stap in de goede richting gezet om het waarborgen van de mainportfunctie en de hinderbeperking hand in hand te laten gaan. Het betekent ook een steun in de rug om de andere technische verbeteringen en procesverbeteringen met voortvarendheid ter hand te blijven nemen. Daarmee worden in dit wetsvoorstel een aantal innovatieve stappen tegelijkertijd gezet. De omwonenden worden actief betrokken bij het hindervraagstuk, er ontstaat een belangrijke proces-innovatie doordat de regio meer mogelijkheden krijgt om het baan- en routegebruik te beïnvloeden. De betrokkenheid van de rijksoverheid bij de ontwikkelingsfase van experimenten die de regio wenst, betekent een belangrijke stap vooruit in het maken van regelgeving die aansluit bij de wensen van de omwonenden en van de partijen uit de luchtvaart, en er komt meer effectiviteit en flexibiliteit in de regelgeving, doordat deze beter aansluit bij de werkelijkheid. De maatregelen zijn immers beproefd, voordat zij worden vastgelegd.

De heer Duyvendak vraagt waarom er wel recht is op inspraak, maar geen recht op beroep. Wij hebben voor een experimenteerbesluit precies dezelfde rechtsbescherming genomen als voor een gewoon besluit, niet meer en niet minder.

Dan heb ik nog de vraag liggen wie namens de regio gesprekspartner is bij het convenant. Morgen stuur ik de Kamer een brief over de aanpak van de MER en van het convenant. Daarin komt ook die duidelijkheid over de gesprekspartners.

Dan kom ik op het amendement op stuk nr. 16, dat het amendement op stuk nr. 10 vervangt. De CROS dan wel een ander per ministeriële regeling aan te wijzen orgaan kan de minister van V en W verzoeken, een ministeriële regeling als bedoeld in het eerste lid vast te stellen. Dat amendement van de heer Haverkamp is een onnodige toevoeging aan artikel 8.23a en daarmee onnodige ballast voor de wet. Gelet op de positie van de CROS acht ik het niet reëel dat ik te gemakkelijk aan de suggestie van de CROS voor een experiment voorbij zou gaan. Bovendien heeft de CROS alle mogelijkheden om zelf de Kamer te benaderen. Ik acht het amendement dan ook overbodig.

Dan heb ik nog het amendement op stuk nr. 17 van de heer De Krom. Dat stelt voor in artikel 1, onderdeel A, om in artikel 8.23, vijfde lid, aan de eerste volzin een zinsnede toe te voegen, luidende "of een in het luchthavenverkeersbeleid vastgelegde grenswaarde te vervangen". Het amendement op punt 8.23 raakt niet de kern van het voorstel om te gaan experimenteren. Ik laat het oordeel over dat amendement aan de Kamer over.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik zou graag nog even met u

van gedachten willen wisselen over het amendement op stuk nr. 16. U geeft aan dat het overbodig is. Het was niet voor niets dat ik u een groot compliment heb gegeven dat u dit wetsvoorstel uiteindelijk hebt ingediend bij de Kamer, omdat wij er ongeveer anderhalf jaar geleden voor het eerst over hebben gepraat met dit kabinet. Hoewel u graag vandaag mensen gelukkig maakt, kan het best zijn dat in een later stadium een minister in vak-K zit die dat wat minder snel doet. Wij geven de CROS de zware verantwoordelijkheid om samen te komen tot experimenten. In het wetsvoorstel is nergens geregeld dat de CROS daadwerkelijk recht op initiatief heeft. U geeft in uw beantwoording wel aan dat dit zo is, maar het staat niet feitelijk in het wetsvoorstel. Daarom hechten wij er aan dat wanneer de CROS aan u een brief richt, dat u dan in ieder geval de moeite moet nemen om binnen zes weken een brief te sturen over hoe u met dat verzoek omgaat. Dat is juist om te voorkomen wat wij in juni 2006 hebben gehad: dat er 180 verbetervoorstellen liggen en daar gebeurt maar niets mee. Ik zie dat niet als overbodig. Ik zie het juist als steuntje in de rug voor de CROS.

Minister Peijs: Het feit alleen al dat wij dat hier in de behandeling van dit wetsvoorstel bespreken en dat u mij dat hebt horen zeggen, is mijns inziens voldoende garantie voor de CROS dat hun initiatief gewaardeerd zal worden. Vandaar dat ik zei dat het amendement overbodig was.

Het oordeel over het amendement op het stuk nr. 17 van de heer De Krom laat ik over aan de Kamer. Dan heb ik nog het amendement op stuk nr. 21 van de heer De Krom. Bij een voortijdige beëindiging van het experiment stelt onze minister van V en W in overeenstemming met onze minister van VROM een overgangsregeling vast. Dat gaat over de looptijd bij het gebruiksjaar. Ik acht dat amendement overbodig. Dat de looptijd van een experiment zoveel mogelijk aansluit bij een gebruiksjaar, dat staat al in de memorie van toelichting. Wat het tweede deel van het amendement betreft, bij een experiment zal naast een tijdelijke aanpassing van regels al snel sprake zijn van een mogelijke tijdelijke aanpassing van een in het Luchtvaartbesluit vastgelegde reguliere grenswaarde om het experiment überhaupt mogelijk te maken. Als het experiment voortijdig wordt afgebroken, zou men in principe weer moeten teruggaan naar de reguliere grenswaarde. Ik ben het eens met het amendement van de heer De Krom dat er dan problemen voor de sturingsruimte van de sector zouden kunnen ontstaan. De geluidsplanning en sturing is immers ingesteld op een aangepaste grenswaarde. In feite zullen dan voor de resterende periode van het gebruiksjaar nieuwe grenswaarden moeten worden bepaald, die zijn afgestemd op de situatie van dat moment. Men zou dat een overgangsregeling kunnen noemen, die door de inspectie vervolgens als uitgangspunt wordt gehanteerd voor de handhaving. Ik kan dus zeker leven met de strekking van het amendement. Het heeft echter mijn voorkeur om dit straks in de ministeriële regeling neer te leggen en de wet daarmee niet te belasten. Dat is de reden dat ik het amendement overbodig acht.

De heer Haverkamp heeft gevraagd wie er nu eigenlijk met een amendement over de gelijkwaardigheid zou moeten komen. Ik meen dat het verstandiger is voor het overleg met staatssecretaris Van Gestel dat er een amendement van de Kamer zou liggen, zodat wij aan de

Peijs

hand van een concreet voorstel van de Kamer met de staatssecretaris kunnen spreken.

Ik zend een verslag over het experiment en de doeltreffendheid ervan aan de Tweede Kamer. Als het experiment succesvol is en leidt tot een vaste situatie, dus een aanpassing van het Luchtvaartbesluit, is de Tweede Kamer daarbij ook betrokken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik mis nog de beoordeling van het amendement op stuk nr. 6.

De **voorzitter**: Die beoordeling nemen wij mee in de tweede termijn. Ik wil echt over een kwartier klaar zijn. Wij kunnen niet deze hele week iedere avond tot laat vergaderen. Ik sluit de vergadering om 23.00 uur, ongeacht hoe ver wij zijn.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik moet eerlijk zeggen dat de beantwoording door de minister niet in alle opzichten heeft geleid tot meer helderheid. Wat is nu eigenlijk het doel van deze wet? Het gaat om minder geluidsoverlast en om minder hinder voor de omwonenden. Daarover is iedereen in deze zaal het eens. Van het amendement van mevrouw Gerkens en mij over minder hinder voor omwonenden – en dus niet per saldo gelijkwaardigheid als uitgangspunt – heeft de minister echter gezegd dat dit in strijd is met de rest van het bouwwerk en dat dat niet mag. De regeling moet per saldo gelijkwaardig zijn. Daarmee zegt zij impliciet dat de geluidswinst van de wet helemaal niet mag toevallen aan de omwonenden. Die moet dus voor de helft toevallen aan de luchtvaartsector. Is dat nu in essentie haar redenering? Dan zijn wij niet meer aan het experimenteren voor de omwonenden en schieten wij hiermee per saldo heel weinig op.

De minister heeft mij ook ongeruster gemaakt over de criteria waaraan wordt getoetst. Is dat nu het binnengebied of het buitengebied? Zijn dat nu nieuwe of oude criteria? Wordt er getoetst aan 48 Lden dBA? Wat is het gebied? De minister heeft gezegd dat dit alleen maar rekenkundig is. Daar zit nu juist veel politiek achter. Dat is de geschiedenis van het Schipholdebat van de afgelopen jaren. Hoe beschermen wij het buitengebied en hoe toetsen wij daar de gelijkwaardigheid? Er is nog geen konijn uit de hoge hoed gekomen, ik had de indruk dat de minister bij het voorbeeld van Zaanstad suggereerde dat het daar allemaal veel slechter zou kunnen worden, maar dat dit dan achteraf wel zal blijken. Dit gaf mij niet veel zekerheid.

Bij het derde punt waarop de minister erg onduidelijk was, ging het om de vraag of de Kamer na dit debat nog iets te zeggen heeft. Horen wij nog iets over de amendementen of kunnen wij alleen nog in de krant lezen wat er verder gebeurt? De minister leek de intentie te hebben om ze aan de Kamer voor te hangen, maar toen schudden de ambtenaren allemaal driftig nee, en nu horen wij het straks. Maar goed, ik begrijp dat het in elk geval de intentie van de minister is dat de Kamer van tevoren hoort wat er zal gebeuren, zodat het mogelijk zal zijn om er via een lichte vorm van voorhang alsnog over te praten.

Ik zal alleen nog ingaan op een amendement van de heer De Krom. Er ontstond een wat vinnig interruptiedebatte, maar dat was in ieder geval niet mijn bedoeling.

De heer De Krom wil de gelijkwaardigheidseis opzij schuiven, althans secundair maken. Dan zou de CROS moeten bepalen of het experiment een gunstig effect heeft op de hinderbeleving. Die is de scheidsrechter en dan zijn wij af van de hele rimram van binnengebied, buitengebied, per saldo en gelijkwaardigheid. Ik zou liever hebben gezien dat er in de wet wordt opgenomen dat het resultaat moet zijn dat de situatie beter wordt, maar als er geen meerderheid is voor het amendement op stuk nr. 22 van mevrouw Gerkens en mij, dan ben ik geneigd om het amendement van de heer De Krom als next best te zien. Het is in ieder geval beter dan de chaos waarmee de minister ons confronteert, de wirwar waarin wij met haar voorstel terechtkomen. Ik heb in 1999 een boek geschreven over het groene poldermodel; je zou kunnen zeggen dat je hiermee een deel aan de polder delegeert. Maar wij hebben zelfs voor Schiphol nog een keer een poldermodelletje gehad: TOPS. Ik heb toen gezegd dat er wel goede randvoorwaarden nodig zijn als je bevoegdheden delegeert. Daar was mijn bijdrage aan het interruptiedebatte ook op gericht. In het sociaal-economische veld zie je ook dat het poldermodel aan elkaar hangt van formele en informele randvoorwaarden, kaders, verbindendverklaringen enzovoorts. Je moet hier dus serieus naar kijken en daarom opperde ik de mogelijkheid om uit te gaan van twee derde van de CROS en dit toe te voegen aan het amendement, dus "mits twee derde van de commissie (...)". Dan is er meer kans dat een grotere groep partijen echt gedwongen wordt om het eens te worden. Ik zou geen voorstander zijn van het voorstel van de minister om daar dan ook weer de gelijkwaardigheidseis in te frommelen, want dan doe je drie dingen tegelijk.

Maar goed, ik heb zojuist begrepen dat de regering pas weer zal reageren als er een nieuw amendement is ingediend en staatssecretaris Van Geel er ook over mee kan praten. De verdere procedure is mij dus niet helemaal duidelijk, maar ik heb nu in ieder geval de opstelling van mijn fractie gemarkeerd.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ook mij is de procedure niet helemaal duidelijk.

Hartelijk dank aan de minister voor haar antwoorden. Ik denk dat wij het er allen over eens zijn dat het doel van dit wetsvoorstel betere bescherming van de omwonenden op langere termijn is. Met dit voorstel kan men zodanig experimenteren dat de hinderbeleving kan afnemen.

Ik zou graag nog de mening van de minister over het amendement op stuk nr. 6 vernemen, het amendement over een horizonbepaling.

Ik dank de minister ook voor haar toezegging naar aanleiding van het amendement op stuk nr. 14. Die maakt het niet meer nodig om het zo hard in de wet op te nemen, dus ik trek dit amendement in.

De **voorzitter**: Het amendement-Haverkamp (stuk nr. 14) is ingetrokken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Collega De Krom krijgt van alle kanten suggesties aangereikt voor zijn amendement. Namens mijn fractie doe ik hem de suggestie om de wettekst zo aan te passen dat een tweede lid wordt toegevoegd, waarin staat dat de minister verder kan

Haverkamp

gaan met haar ministeriële regeling, wanneer de CROS van mening is dat er afgeweken wordt van de gelijkwaardigheidsbepalingen. En dat laat ik het percentage aan u over.

De heer **De Krom** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Ik mis nog een reactie op het amendement op stuk nr. 20. Ik kan mij echter voorstellen dat de minister dit gelet op het grote aantal amendementen dat is ingediend, over het hoofd heeft gezien. Als ik iets heb gemist, hoor ik het ook graag. Het is in elk geval bij mij niet blijven hangen.

Ik ben blij met de tweede termijn van de heer Duyvendak. In essentie hebben wij wel overeenstemming. Ik neem de suggesties van hem en van de heer Haverkamp graag mee. Zoals de heer Duyvendak terecht stelde, dreigen wij anders in een soort van moeras te komen waarin wij geen van allen terecht willen komen. Ik kom nog bij hen op deze suggesties terug.

De minister heeft over het amendement op stuk nr. 18 gezegd dat zij het samen met het amendement op stuk nr. 8 overneemt en daarover alsnog een nota van wijziging aan de Kamer stuurt. Dat amendement kan ik vervolgens dus intrekken, zo is mijn stellige overtuiging.

De **voorzitter**: Ik constateer dat het amendement-De Krom (stuk nr. 18) kan worden ingetrokken.

Er komt overigens geen nota van wijziging, want het amendement-Haverkamp op stuk nr. 8 is na overname onderdeel van het wetsvoorstel.

De heer **De Krom** (VVD): Dan wil ik van de minister weten wat zij met het amendement op stuk nr. 18 wil. In het interruptiedebatje heb ik de suggestie gedaan om beide mee te nemen. Daarop zei de minister dat zij nog wel een nota van wijziging zou sturen. Zo hebben wij het afgesproken.

De **voorzitter**: Het is het een of het ander. Of het amendement van de heer Haverkamp wordt overgenomen, waarna het onderdeel is van het wetsvoorstel, of de amendementen worden ingetrokken en dan wacht u af waar de minister mee komt. Het kan niet allebei.

De heer **De Krom** (VVD): Dan wacht ik af waar de minister mee komt, maar dan trek ik het nog niet in.

De **voorzitter**: Het amendement van de heer De Krom op stuk nr. 18 is dus niet ingetrokken.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Mijnheer de voorzitter. Het idee van de wet en de bedoeling van het amendement is om het voordeel dat kan ontstaan, niet alleen aan de luchtvaart te geven.

De minister zei zojuist dat het in het buitengebied misschien beter kan uitvallen. Het kan dus alle kanten op. Wanneer er nu in het binnengebied meer ruimte ontstaat, wordt dat volgens haar verhaal vol gevlogen. Dat is dan goed voor de luchtvaart, maar het doet niets voor de bewoners. Waarom doen wij het niet naar beide kanten? Waarom delen wij het voordeel niet? Waarom mag de bewoner er niet beter van worden als de luchtvaart er ook beter van wordt?

De minister is niet ingegaan op mijn vraag over de mogelijkheid om de overlast van Schiphol terug te dringen via het taxiën van vliegtuigen. Nu taxiën op Schiphol veel vliegtuigen nog steeds op hun eigen motor. Die motor is gemaakt om veel kracht te ontwikkelen en niet voor langzaam taxiën. Daarom stoot die motor buitengewoon veel uit en produceert die overdreven veel geluid. Een vliegtuig kan ook door een karretje worden getrokken. Ik heb dat zojuist ook gezegd. Het gebeurt echter lang niet altijd. Ik vraag de minister om te komen met een plan om dit meer te laten gebeuren. Misschien kan zij het zelfs verplichten, alhoewel ik weet dat de minister daar geen heel grote fan van is.

Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de uitstoot en geluidsproductie van een vliegtuig dat gesleept wordt, kleiner is dan van een vliegtuig dat op eigen motor aan het taxiën is;

constaterende dat momenteel veel vliegtuigen op hun eigen motor taxiën;

verzoekt de regering, binnen een halfjaar met voorstellen te komen hoe meer vliegtuigen gesleept kunnen worden in plaats van dat ze op de kracht van hun eigen motor aan het taxiën zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Gerkena. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (30809).

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik begin met het laatste, het taxiën. Op Schiphol gaan meer dan 100 vliegtuigen per uur de lucht in. Het lijkt mij dat slepen van en naar bijvoorbeeld de Polderbaan veel meer tijd zal kosten, dus ik meen dat het niet haalbaar is.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik vraag in mijn motie alleen om met voorstellen te komen. Ik verzoek u om ernaar te kijken en met voorstellen te komen. Als het niet kan, hoor ik het dan wel. U oordeelt nu wel heel snel.

Minister **Peijs**: Als het anders is dan ik nu zeg, kom ik absoluut binnen een paar maanden naar mevrouw Gerkena toe. Maar volgens mijn beste informatie is mijn antwoord het juiste.

Ik ben nog een reactie schuldig op het amendement op stuk nr. 20 van de heer De Krom. Ik ontraad aanvaarding ervan. Met dit amendement wordt de mogelijkheid van transparante handhaving tijdens een experiment terzijde geschoven. Alle geluid voor een experiment of in de gewone situatie telt mee voor de handhaving. Van dat principe wil ik geen afstand nemen. In het wetsvoorstel

Peijs

is er nadrukkelijk voor gekozen om vooraf in de ex ante-evaluatie uit te zoeken welke nieuwe grenswaarde moet gelden en die vast te stellen in een ministeriële regeling, juist om helderheid te bieden aan de omwonenden.

Ik kom bij de constructie van de heer Haverkamp en van de heer De Krom. Het bezwaar tegen de constructie van de heer De Krom geldt niet voor die van de heer Haverkamp. De constructie van de heer De Krom leidt ertoe dat een ontwerpregeling bij een succesvol experiment pas kan komen na het einde van de duur van de experimenteerregeling. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Bij de constructie van de heer Haverkamp is dat probleem er niet.

De heer Duyvendak vraagt aan wie de geluidswinst toevalt. Bij de handhavingpunten is de ruimte aan de sector. Als je daarbuiten beter kunt vliegen met als gevolg minder hinder, dan is de winst voor de omwonenden. Dat is ook zo aangegeven in het kabinetsstandpunt.

De heer Duyvendak vraagt wanneer wij de Kamer informeren over de regelingen. Ik zeg toe dat ik de Kamer zal informeren naast de publicatie in de Staatscourant, maar ik zal dat niet als extra procedurele ballast aan de wet toevoegen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is prettig, maar bedoelt u voorafgaand aan?

Minister **Peijs**: Voorafgaand aan.

Ik ben nog een reactie schuldig op het amendement op stuk nr. 6 van de heer Haverkamp. Ik ben daarmee akkoord en kan dit amendement overnemen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Als het amendement wordt overgenomen, trek ik het in.

De **voorzitter**: Ik constateer dat de minister het amendement op stuk nr. 6 overneemt, waarmee het vanzelf onderdeel wordt van het wetsvoorstel.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 23.02 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. een koninklijke boodschap, ten geleide van het voorstel van (rijks)wet Wijziging van de Muntwet 2002 in verband met de mogelijkheid om herdenkingsmunten van twee euro te kunnen uitgeven (30843).

Deze koninklijke boodschap, met de erbij behorende stukken, is al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

een, van de minister-president, minister van Algemene Zaken, over de reikwijdte artikel 68 van de Grondwet (29454 en 28362, nr. 14);

vier, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten:

een, ten geleide van agenda informele bijeenkomst van EU-staatshoofden (21501-20, nr. 324);

een, ten geleide van aanbieding vijf fiches (22112, nr. 466);

een, ten geleide van verslag van de mensenrechten-ambassadeur naar Rusland (30800-V, nr. 8);

een, over de kaderrichtlijn Bodem (30839, nr. 3);

een, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, over de resultaten gender mainstreaming bij UNDP, UNCR en UNICEF (30800-V, nr. 10);

drie, van de minister van Justitie, te weten:

een, inzake reactie kabinet op het rapport "Een maatschappelijke Orde" (30800-VI, nr. 13);

een, ten geleide van rapport "Perspectief op 2010" (28684, nr. 98);

een, inzake informatie over de gebeurtenissen rondom de onttrekking tbs-gestelde S.B. (29452, nr. 49);

een, van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, over het drielingsbeleid Terrorisme Nederland (29754, nr. 87);

een, van de ministers van Justitie, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en voor Vreemdelingenzaken en Integratie, ten geleide van agenda informele bijeenkomst ministers Justitie en Binnenlandse Zaken te Tampere (23490, nr. 434);

twee, van de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, te weten:

een, over de stand van zaken motie boerkaverbod (29754, nr. 86);

een, inzake de toekomstige Wet inburgering (30308, nr. 110);

drie, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, over de organisatorische infrastructuur voor rampenbestrijding (29517 en 29668, nr. 20);

een, inzake procedure Nader Onderzoek Doods-Oorzaak (NODO) (30696, nr. 5);

een, ten geleide van de trendnota "De staat van bestuur" (30800-VII, nr. 9);

drie, van de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, over het begrijpelijk maken van overheidspapieren (30470, nr. 5);

een, over de staatkundige verandering van de Nederlandse Antillen (30800-IV, nr. 5);

een, ten geleide van rapport "De Staat van Onze Democratie" (30800-VII, nr. 8);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, ten geleide van advies "en toen.nu, de canon van Nederland" (30800-VIII, nr. 45);

een, van de minister en staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister en staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over de voortgang acties op het terrein van een Leven Lang Leren 2006 (30012, nr. 9);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, ten geleide van aanbieding ontwerpbesluit artikel 2.6, zesde lid, van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek (29853, nr. 32);

vier, van de minister van Financiën, te weten:

een, inzake informatie Monitor Inkomsten uit Lokale Heffingen (26213, nr. 23);

een, over de aanpassing van de comptabele regelgeving (28165 en 29949, nr. 53);