

Bos

moment dat wij daartoe in staat zijn op basis van zo accuraat mogelijke informatie. Het lijkt mij dat dit in het belang is van de Kamer en zeker ook in het belang van de betrokken groepen in de samenleving.

De heer Vendrik kondigde aan dat hij het bijna een punt van orde vindt. Ik ga daar niet over, maar hij sprak mij ook aan met die opmerking. Ik zou daarom willen zeggen dat ik hier zeker een principiële punt aan de orde vind, namelijk in hoeverre wij spoeddebatten feitelijk laten ontaarden in debatten waarin alles behandeld gaat worden wat al voor plenaire behandeling op een later moment gepland en vastgesteld is. Wat mij betreft kan dat nooit de bedoeling van een spoeddebat zijn.

De **voorzitter**: U stelde terecht vast dat de Kamer haar eigen orde bepaalt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Misschien moet ik het punt van orde dan nu maar maken en u verzoeken, daarover na te denken en daarover wellicht het gesprek in het Presidium aan te gaan. Ik vind het ongelooflijk dat een kabinet met voornemens komt, voornemens van de coalitie overneemt, in het bijzonder die bezuiniging van 250 mln., en bij herhaling de logische vraag hoe dat verantwoord wordt en wie dat betaalt, uit de weg gaat en vervolgens hier in de Kamer komt zeggen dat die vraag ontijdig is, terwijl het kabinet zelf die bezuiniging van 250 mln. heeft omarmd! Ik vind dat echt de wereld op zijn kop. Ik zou u willen verzoeken, daarover na te denken. Ik vind dat hier de informatiepositie van de Kamer in het geding is. Als het kabinet een besluit neemt, zal het kabinet daarvoor goede redenen hebben en die mogen wij vernemen, niks meer en niks minder. Dat heb ik bij herhaling gevraagd, ook vorige week, en die vragen worden niet beantwoord. Dat vind ik het ontluisterende punt van dit debat, niet de ontijdigheid maar het elementaire gebrek aan duidelijkheid, terwijl die bezuiniging gewoon blijft staan. Dat vind ik een punt van orde waard. Wellicht dat u wilt nadenken over de vraag, hoe dat in het verkeer tussen parlement en Kamer in de toekomst moet.

De **voorzitter**: Uw eigen fractie neemt deel aan het Presidium. Ieder onderwerp kan aangemeld worden in het Presidium. Een Kamermeerderheid bepaalt wat er hier gebeurt.

Minister **Bos**: Voorzitter. Als er een regeer- of coalitieakkoord wordt voorgelegd aan de Kamer, bestaat dat voor 80% tot 90% uit voorstellen die financiële implicaties hebben, zonder dat precies is uitgewerkt hoe ze in elkaar zitten. Het is dus een volstrekt normaal parlementair gebruik om vroegtijdig aan te geven in welke richting voorstellen gedaan worden en wat de financiële consequenties ervan zijn. Op een later moment, maar wel tijdig, wordt dan verantwoording afgelegd over de specifieke uitwerking.

Mevrouw Van Gijlswijk zei dat ziekte iets is wat rijk en arm treft. Dat ben ik zeer met haar eens. Als zij dat echt meent, neem ik aan dat de SP nooit meer zal pleiten voor inkomensafhankelijke ziektekostenpremies.

Met de moties van de heer Van Dijk en van de heer Vendrik wordt gevraagd om een vroegere toezending van de nieuwe regeling dan wij hebben toegezegd en kunnen toezeggen. Ik wil aanneming van deze moties om die reden ontraden. De moties van mevrouw Van Gijlswijk

en van de heer Weekers bevatten voorstellen die haaks staan op de voorstellen die ik hier vandaag verdedig. Om die reden ontraad ik aanneming ervan.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zullen aanstaande dinsdag over de moties stemmen.

De vergadering wordt van 11.37 uur tot 12.15 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (30452)**, en van:

- de motie-Duyvendak over het beleid ten aanzien van helikoptervluchten (30452, nr. 29);
- de motie-Tang over een groepsrisicobeleid voor Schiphol en eventueel voor kleinere luchthavens (30452, nr. 31).

(Zie vergadering van 27 september 2007.)

De algemene beraadslaging wordt heropend.

De **voorzitter**: De leden moeten zelf aangeven of zij al dan niet het woord willen voeren. Wel verzoek ik iedereen om zich te beperken tot de nieuwe amendementen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. In dit debat zijn nog twee kwesties aan de orde, namelijk de overdraagbaarheid van de bevoegdheid van provinciale staten aan gedeputeerde staten en de gang naar de bestuursrechter.

Over de overdraagbaarheid wil ik weten wie er straks besluit over de kleinere vliegvelden. Doen gedeputeerde staten of provinciale staten dat? De heer Tang heeft terecht een amendement ingediend waarin staat dat deze bevoegdheid niet overdraagbaar is, maar dat hierover door de volksvertegenwoordigers in den brede moet worden besloten. Ik steun hem hierin en ik verbaas mij eigenlijk een beetje over het verzet ertegen door het kabinet. Voor de legitimiteit van besluiten is het van groot belang dat er een groot draagvlak verworven wordt.

Verder is van belang of burgers of hun belangenorganisaties naar de bestuursrechter kunnen stappen als er besluiten zijn genomen over vliegvelden. Daarbij doel ik dan op Schiphol, regionale vliegvelden en andere vliegvelden, of hoe het ook in het luchthaveninddelingsbesluit wordt genoemd. Kun je als zo'n besluit is genomen, naar de rechter stappen? Mijn amendement op stuk nr. 22 stelt dat dat voor Schiphol hersteld moet worden, zodat het in de toekomst wel kan. Ik vond het een beetje opmerkelijk dat het kabinet mij suggereerde het amendement fors in te perken, zodat de mogelijkheid naar de rechter te stappen alleen voor specifieke

Duyvendak

besluiten wordt gehandhaafd en verder niet. Hoewel het dit kabinet vrijstaat om dit te doen, verklaar ik hier publiekelijk niet mee te zullen gaan in die suggestie. Over Schiphol moeten burgers in den volle naar de rechter kunnen stappen.

De discussie over wat te doen met de zogenaamde nationale regionale vliegvelden speelt ook nog. Dan bedoel ik vliegvelden zoals Maastricht, Lelystad of Eindhoven. Die discussie is wel pikant geworden na de uitspraak gisteren van de Raad van State. Deze heeft namelijk een streep getrokken door de uitbreidingsplannen van luchthaven Lelystad, en mijns inziens op zeer goede gronden. Deze uitspraak van de Raad van State laat zien dat het van groot belang is dat de burger zijn recht kan halen bij een bestuursrechter. Wanneer het amendement-Tang zal worden aangenomen, zal de burger zijn recht kunnen blijven halen als de overheid haar zaken niet op orde heeft. Er wordt hier door sommigen het argument gebruikt dat, omdat wij er hier ontzettend goed en verstandig over praten en tot een afweging komen, het niet meer nodig zou zijn dat de burger zijn recht gaat halen bij de Raad van State. Ik hoor het de heer Haverkamp een paar weken geleden hier nog zeggen. Nu was ik een paar jaar geleden bij de behandeling van de besluiten over Lelystad. Daar deden maar drie partijen aan mee, waarvan twee grote. Er was drie uur gepland voor dat debat, maar wij waren na 40 minuten klaar. Zo serieus is toen de uitbreiding van Lelystad in de Kamer behandeld. Als de Kamer zich er zo met een jantje-van-leiden van afmaakt, is het goed dat de burger de mogelijkheid behoudt om naar de rechter te gaan. Ik heb toen al voorspeld dat de Staat nat zou gaan bij de Raad van State, hetgeen ook is uitgekomen. En ik moet zeggen dat ik hartstikke blij ben voor iedereen in Lelystad dat het vliegveld aldaar voorlopig niet zal groeien.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Met uw permissie wil ik twee openstaande vragen uit het voorgaande debat herhalen. Het debat werd toen afgerond wegens aanwezigheid van overzee. Ik heb daarop ook in tweede termijn nog geen antwoord van de minister gekregen. Ik had een vraag met betrekking tot obstakelvlakken en de directe uitwerking van Europese regelgeving op dit gebied in nationale wetgeving. Daarnaast was er een vraag over de maximale bandbreedte van het beschermingsniveau, zodat je in heel Nederland weet waar je met een vliegtuig mag vliegen. Collega Tang zal mede namens mij een amendement indienen met betrekking tot het toevoegen van bewonersorganisaties in het CROW. Het verschil met het amendement van collega Roemer is dat niet automatisch geregeld is dat milieuorganisaties hiervan deel uitmaken. Zelf ben ik nog bezig met een aantal subamendementen op het amendement op stuk nr. 34 van de collega's Van der Staaij en Tang. Mijn excuses voor het feit dat die nog niet zijn rondgedeeld. Ik zal ze hier wel alvast mondeling toelichten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In verband met het aangepaste amendement maakte de heer Haverkamp een opmerking over het niet a priori toelaten van natuurbeschermingsorganisaties bij het CROW. Kunt u nader duiden waarom u deze organisaties tegenhoudt? Is

het niet een aardige gedachte om daarvoor op voorhand een plaats in te ruimen? Dan kun je laten bekijken hoeveel en welke organisaties daarvan gebruikmaken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben bekeken welke voorbeelden er zijn van overleggen waarbij het goed werkt. Dat zijn onder andere het Aldersoverleg en de commissie GLOBE bij Eindhoven. Daar zijn de milieuorganisaties niet automatisch uitgenodigd. Dat vinden wij een verantwoordelijkheid van provinciale staten. Dat zal collega Tang straks ook betogen, want hij is de eerste indiener van het amendement. Provinciale staten bepalen wie er aan tafel komt, voordat wij dat vanuit Den Haag regelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb een korte aanvulling. Ik zal dit straks ook aan de heer Tang vragen. Ik heb ervaring als wethouder in de Commissie artikel 28, waarin dit soort organisaties wel degelijk vertegenwoordigd is. Ik heb hun inbreng altijd ervaren als een belangrijke aanvulling in de discussie, want zo'n inbreng komt niet logischerwijs van bestuurlijke vertegenwoordigers dan wel van de bewoners. Die hebben een ander belang dan een natuurbelang. Dus ik zou u nogmaals in overweging willen geven om dit gewoon te regelen. Afhankelijk van de locatie van het vliegveld kunnen meer of minder organisaties daadwerkelijk worden toegelaten.

De heer **Haverkamp** (CDA): U hebt goede ervaringen met Commissie 28. Ik ken zelf ervaringen die minder positief zijn. Wij zeggen heel duidelijk dat wij het aan provinciale staten overlaten om te bepalen of die organisaties erbij mogen zijn. Wij sluiten dat dus niet uit. Stel dat men lokaal zegt: hier zit expertise, gebruik die alsjeblieft bij de besluitvorming. Dan beslissen provinciale staten of die organisaties erbij komen. Niemand anders kan hen weigeren. Dit gebeurt lokaal, want uiteindelijk adviseren zulke overleggen natuurlijk provinciale staten bij het vaststellen van hun besluit.

De heer **Roemer** (SP): Erkent u dat er vaak behoorlijk wat expertise bij milieuorganisaties zit, waarvan wij erg veel kunnen leren als wij samen aan tafel zitten? In de procesvorming daarna werkt het juist goed om samen aan tafel te zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik zal niet ontkennen dat milieuorganisaties expertise hebben, maar er is heel veel expertise in de samenleving, bijvoorbeeld bij de gebruikers van het vliegveld. Die worden ook niet meegenomen. De exploitant is aanwezig. Laten wij dan in ieder geval vanuit Den Haag zo weinig mogelijk regelen. Dat vinden de bewoners heel belangrijk. Dat was onze ervaring bij GLOBE en bij het Aldersoverleg. Wij laten het aan het lokale niveau over of men de groep groter wil maken.

De **voorzitter**: De laatste keer, mijnheer Roemer, dit is een derde termijn.

De heer **Roemer** (SP): Mijnheer Haverkamp, u erkent dus dat daar de expertise zit. In het coalitieakkoord wordt erg veel waarde gehecht aan het milieu, CO₂ en dat soort zaken. Waarom wilt u dat dan niet voor zijn? Waarom vindt u het niet juist een heel goede zaak om hen er gegarandeerd bij te hebben, zodat de af en toe ook in de

Haverkamp

Kamer gekweekte kloof tussen milieubelangen en andere belangen wordt gedicht? Ik vind het jammer dat de CDA-fractie dat niet wil.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik vind het jammer dat u dat jammer vindt, maar ik hoop de argumenten neergelegd te hebben. Wij vinden het een lokale verantwoordelijkheid. Men mag wat ons betreft zelf kiezen om welke milieuorganisaties het gaat. Wij laten die verantwoordelijkheid dus bij provinciale staten.

Ik kom bij het amendement op stuk nr. 34. De regering stelde voor om alle besluiten op de uitzonderingenlijst van de Algemene wet bestuursrecht te zetten. De filosofie daarachter was: het is ingewikkeld als je eerst naar de ene rechter moet en dan naar de andere rechter. In de Kamer is er lang over gediscussieerd. Naar mijn idee zou er een amendement komen voor een beroep in eerste en enige aanleg bij de Raad van State. De nationale luchthavens zouden op de uitzonderingenlijst blijven staan. Het uiteindelijke amendement regelt inderdaad een beroep en bezwaar in eerste en enige aanleg bij de Raad van State. Het regelt ook wat andere zaken, waarmee mijn fractie wat minder gelukkig is. Wij hebben daarop een aantal subamendementen ingediend.

Wij vinden dat de nationale luchthavens op de uitzonderingenlijst moeten komen. Dat is het eerste amendement. Een tweede amendement gaat over het luchthavensysteem. Wij stellen ons voor dat in de luchthavennota wordt gekozen voor een samenhangend systeem tussen Schiphol, Lelystad, Rotterdam en Eindhoven. Als aan de Alderstafel een bepaald besluit is genomen, moet dat als geheel beoordeeld worden. Een derde amendement maakt mogelijk dat bij het omzettingsbesluit beroep en bezwaar mogelijk is. Dat lijkt ons minder verstandig. Er is al gediscussieerd over de vergunningen die er zijn. Die worden volgens de criteria van de wet omgezet. Ik trek daarbij een parallel met de omzetting van de gulden naar de euro. De Kamer heeft dat geregeld, waarna niet bij elke individuele winkelier bezwaar wordt aangetekend als er niet goed gerekend is. Ik heb daarop een subamendement ingediend. Een beschikking bestaat uit een algemeen verbindende voorwaarde. De Algemene wet bestuursrecht regelt dat daartegen geen beroep mogelijk is. Via dit amendement wordt dat alsnog mogelijk. Wij willen het zo houden als het is. Ik kom daarom met een subamendement.

De heer **Tang** (PvdA): ...

De **voorzitter**: Het lijkt erop dat het debat opnieuw begint.

De heer **Tang** (PvdA): Er liggen en komen nieuwe amendementen. Wij moeten daarover kunnen spreken.

De **voorzitter**: Beperk het alstublieft tot precieze vragen over de aard van het amendement. Kort en bondig graag!

De heer **Tang** (PvdA): De heer Haverkamp stelt voor, Lelystad onderdeel te laten worden van een nationaal luchthavensysteem. De overheid moet echter gewoon de procedures op orde hebben. Dat moet op Lelystad kunnen lukken, los van een nationaal luchthavensysteem. De redenering om Schiphol uit te zonderen, is dat die luchthaven zo groot is dat een procedure van beroep en

bezwaar niet doenlijk is. Voor een zo overzichtelijke luchthaven als Lelystad moet het toch kunnen? Dat het niet is gelukt, zegt niets over een luchthavensysteem maar alles over de procedures van de overheid.

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer Duyvendak gaf zo-even aan dat Lelystad bij de Raad van State is gestrand. Er is echter zorgvuldig over gediscussieerd in de Tweede Kamer. Volgens de heer Tang moet het dus op de uitzonderingenlijst komen. Ik ben het daarmee niet eens. Wat de Tweede Kamer zorgvuldig kan, kunnen provinciale staten immers ook. Als de Tweede Kamer een samenhangend besluit neemt over een luchthavensysteem moet daarbij eenzelfde regime gelden. Als aan de Alderstafel een overeenkomst wordt bereikt over het uitplaatsen van 10.000 vluchten naar Lelystad, kunnen er vervolgens maatregelen genomen worden. Dan kan er geen ander wetgevingsregime gelden. Vandaar dat het logisch is om bij de afspraak van één luchthavensysteem alles op de uitzonderingenlijst van de AWB te zetten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De redenering van de heer Haverkamp is consequent. Ik hoop dat dit betekent dat ook Schiphol erbij wordt gezet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Die staat wat mij betreft op de uitzonderingenlijst van de AWB.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is dan heel erg en dat vindt de heer Tang helaas ook, maar laten wij het dan in ieder geval proberen voor Lelystad. De heer Tang heeft gelijk dat dit een relatief eenvoudige zaak is. Als u nu kijkt naar wat gisteren is gebeurd; een besluit van Den Haag is door de Raad van State aan flarden geschoten. Er is niet netjes geopereerd tegenover de burger! Vindt u dat burgers voortaan niet meer op deze manier hun recht moeten kunnen halen? Dat is toch de consequentie van wat u voorstaat? De burgers kunnen dan hun recht niet meer halen, mijnheer Haverkamp, daar snijdt u ze van af!

De heer **Haverkamp** (CDA): Een luchthaven zoals Schiphol wordt hier uitvoerig bediscussieerd. Dat zult u met mij eens zijn. De besluitvorming daarover is zo transparant dat iedereen die daar iets van vindt, ook deskundigen vanuit milieuorganisaties – ons heel goed zal weten te vinden. Dan zeggen wij op hoofdlijnen dat dit het is en dat wij ermee aan de gang gaan. Als wij straks een systeem van samenwerkende luchthavens hebben gemaakt, waardoor de een zeer afhankelijk is van de ander, vind ik het consistent om die onder hetzelfde wetgevingsregime te laten vallen. Dat vind ik consistent!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als de Raad van State toetst, gaat het er niet om of een besluit op zichzelf consistent is, maar ook of de overheid zich ook aan allerlei andere afspraken en wetten in samenhang heeft gehouden. Daar heeft de burger recht op. Ook wij moeten ons aan de regels houden. Als wij dat een keertje niet doen, moeten wij als wetgever teruggefloten kunnen worden. Die mogelijkheid sluit u af en u reageert er niet eens op. Zegt u dan tegen de mensen dat zij straks dankzij het CDA niet meer naar de rechter kunnen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Laten wij Schiphol nu maar even als casus nemen. Als wij op Schiphol de wet

Haverkamp

overtreden, komen wij als overheid daar zeker niet mee weg. Dat is niet zo. En datzelfde geldt straks ook voor Lelystad. Er is wel een mogelijkheid, maar het besluit op zich nemen wij hier in samenhang en dan vind ik ook dat daarvoor hetzelfde wetgevingsregime moet gelden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb twee vragen over het aangekondigde subamendement op het amendement-Tang/Van der Staaij dat erin voorziet dat onderscheid wordt gemaakt tussen algemene-voorschriftenonderdelen van een besluit en echte beschikkingsonderdelen. Bent u niet bezorgd dat dit buitengewoon lastige juridische discussies gaat geven of het nu precies onder de ene of de andere categorie valt? Is het niet veel helderder om het besluit als geheel beroepbaar te maken, zoals het nu ook is bij dit type besluiten? Als u daar niet voor voelt en uw subamendement handhaaft, vindt u dan ook dat er op dit moment onterecht wel tegen bestemmingsplannen en dergelijke die hetzelfde karakter hebben in beroep kan worden gegaan?

De heer **Haverkamp** (CDA): Eerlijkheidshalve moet ik zeggen dat ik pas vanmorgen het amendement van de heren Van der Staaij en Tang heb gekregen. Toen ik dat doorlas, stuitte ik hierop. Ik zeg op dit moment niet dat ik principieel zal vasthouden aan het subamendement, maar ik vond het wel netjes om het nu in het debat in te brengen, zodat wij erover van gedachten kunnen wisselen. Als wij in de ABW hebben geregeld dat voor algemeen verbindende voorwaarden geen bezwaar openstaat, vind ik het onlogisch om dat via het amendement wel te regelen. Ik neem kennis van de argumenten van de heer Van der Staaij en zal ze op mij laten inwerken. Later zal ik dan wel meedelen of mijn subamendement wel of niet wordt ingetrokken.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Er ligt inmiddels wel een heel grote stapel amendementen en het wordt heel lastig om alle consequenties daarvan te overzien. Ik wil daarom het voorstel herhalen dat ik in mijn tweede termijn heb gedaan. Minister, hoe vindt u het nu? Het gaat nu niet meer om luchthavens, maar over rechtsbescherming in het algemeen. Wij proberen de overdaad aan regelgeving te bestrijden door de rechtsgang voor burgers te beperken. Het maakt op mij in ieder geval een zeer rommelige indruk en ik wil toch mijn verzoek herhalen. Minister, kijk nog eens naar het wetsvoorstel, trek het in, kom met een visie en laten wij daarna de discussie met elkaar goed voeren in plaats van deze stapel amendementen in stemming te brengen.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw de voorzitter. Ik wil nog kort terugkomen op de rechtsbescherming door de bestuursrechter. Wij hebben hierover al uitvoerig gesproken in eerste en tweede termijn. Dit heeft geresulteerd in een aantal amendementen.

Door het wetsvoorstel zoals het nu voorligt, zou de bestuursrechtelijke rechtsbescherming met betrekking tot luchthavenbesluiten en luchthavenregelingen vervallen; er zou geen beroep meer openstaan bij de bestuursrechter. Hiertegen zijn van diverse kanten ernstige

bezwaren geuit. Ik heb in de vorige termijn gezegd dat mijn fractie daar vatbaar voor is. Goede inspraak en democratische besluitvorming zijn op zich geen reden om bestuursrechtelijke rechtsbescherming te onthouden. Sterker nog, decennialang is gesproken over de vraag of wij eigenlijk wel rechtsbescherming willen en of wij eigenlijk wel bestuursrechtspraak willen. Uiteindelijk heeft het overleg tussen de verschillende scholen die daarin tegenover elkaar stonden ertoe geleid dat wij van een verbrokkeld systeem van rechtsbescherming zijn gekomen tot een heldere algemene bestuursrechtregel, namelijk dat overheidsbesluiten vatbaar zijn voor bestuursrechtelijke rechtsbescherming. Alleen in heel uitzonderlijke gevallen kan hierop een uitzondering worden gemaakt.

Daarom had ik sympathie voor het amendement op stuk nr. 18 van de heer Tang. Aan de andere kant had ik begrip voor de redenering van de minister en van de praktijk dat het juist bij dit soort veelomvattende besluiten met tal van belanghebbenden wel eens heel lang kan duren door het beroep in meerdere instanties. Wij mogen de slagvaardigheid niet onnodig in de wielen rijden. Daarom leek het mij een goed alternatief om dit te vervangen door een beroep in eerste en enige aanleg bij de Raad van State. Deze mogelijkheid is onder meer gesuggereerd door de Universiteit van Utrecht. Die gedachte is samengevoegd met het amendement van de heer Tang en wij hebben vervolgens samen het amendement op stuk nr. 34 ingediend.

□

De heer **Tang** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ik wil beginnen met het amendement waarover de heer Van der Staaij zojuist sprak. Wij zijn zeer verguld met deze wijziging van mijn eerdere amendement, omdat het een goede gedachte is om de procedures zo kort en overzichtelijk mogelijk te houden. Het amendement is er dus beter op geworden. De overweging blijft dat Schiphol de uitzondering vormt en de overige luchthavens niet. Er is zojuist een kort debat gevoerd over Lelystad. Deze beslissing heeft veel te maken met de schaal van de luchthaven. Voor de kleine luchthavens moet de overheid de procedures zo kunnen inrichten dat ze toetsbaar zijn bij de Raad van State.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb twee vragen over dit amendement. De heer Tang heeft in het debat gezegd dat hij graag een uitzondering wil maken voor nationale luchthavens.

De heer **Tang** (PvdA): Dat heb ik niet gezegd.

De heer **Haverkamp** (CDA): Hij heeft dit meerdere keren gezegd en wij hebben er een uitgebreid interruptiedebat over gevoerd. Hij heeft gezegd dat hij dit logisch vindt omdat daarover in de Kamer wordt gediscussieerd. Misschien moet ik er het stenografisch verslag nog bijhalen, maar hij heeft toch duidelijk dit onderscheid aangebracht.

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb gezegd dat ik begrip heb voor dit argument, maar ook dat ik mij de ruimte voorbehield om een nadere afweging te maken. Uiteindelijk heeft de doorslag gegeven dat mijn fractie van mening is dat de rechtsbescherming zo veel mogelijk

Tang

overeind moet blijven. De discussie die wij zojuist hebben gevoerd, is voor ons niet doorslaggevend. Het gaat ons echt om de schaal. Wij hebben vastgesteld dat hier uitgebreid en intensief wordt gediscussieerd over Schiphol. Wij vrezen dat dit niet opgaat voor de kleinere luchthavens. De heer Duyvendak heeft dit terecht gezegd. Wij hechten zeer aan de borging via de Raad van State. Dat heeft bij ons de doorslag gegeven.

De heer **Haverkamp** (CDA): Mijn tweede vraag heeft betrekking op het feit dat alle omzettingsbesluiten nu ook openstaan voor beroep bij de Raad van State. Heb ik dit terecht geconstateerd?

De heer **Tang** (PvdA): De heer Van der Staij heeft het al duidelijk verwoord. Voor betrokkenen is het erg onduidelijk dat voor het ene deel wel en voor het andere deel niet de gang naar de Raad van State openstaat. Dit amendement biedt duidelijkheid over de vraag waar je moet zijn en wat je daar kunt doen.

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer Van der Staij ging volgens mij in op het verschil tussen algemeen verbindende voorwaarden en beschikkingen. Ik spreek nu over de omzettingsbesluiten. Straks worden de bestaande luchthavenbesluiten omgezet in nieuwe besluiten. Wilt u die omzetting ook voor beroep openstellen?

De heer **Tang** (PvdA): Ik kan mij niet voorstellen dat tegen die omzetting in beroep zal worden gegaan. Ik zie dan ook niet in dat het in de praktijk gevolgen zal hebben.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is niet de vraag of het wel of niet gaat gebeuren. Als u denkt dat er geen gebruik van gemaakt gaat worden, is het misschien beter om het eruit te halen en de deur dicht te trekken.

De heer **Tang** (PvdA): Stelt u mij in de gelegenheid om dat na te kijken.

Voorzitter. Het amendement op stuk nr. 19 is gewijzigd. Die wijziging was voor mij aanleiding om u om heropening van het debat te vragen. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister, want op 27 september zei hij nog dat wat in het amendement wordt geregeld, niet mogelijk is. Het amendement is aangescherpt, maar ik blijf bij mijn standpunt dat om de democratische borging te versterken de provinciale staten niet mogen delegeren naar de gedeputeerde staten.

Ik trek mijn amendement op stuk nr. 26 in. In het debat heeft de minister namelijk uitdrukkelijk en bij herhaling gezegd dat de luchthavennota met daarin de rijksvisie op de Nederlandse luchthavens niet alleen in overeenstemming met de Kamer, maar ook in overeenstemming met de minister van VROM zal worden vastgesteld. In het debat op 27 september heeft de minister verder ook expliciet toegezegd dat aanwijzingen met een ruimtelijke-orderingskarakter ook in overeenstemming met de minister van VROM genomen zullen worden. De betrokkenheid van de Kamer en van het ministerie van VROM is na deze toezeggingen afdoende gewaarborgd.

De motie over het groepsrisico houd ik aan in afwachting van een brief van de ministers van VROM en VWS over het groepsrisicobeleid.

De **voorzitter**: Het amendement-Tang (stuk nr. 26) is ingetrokken.

Op verzoek van de heer Tang stel ik verder voor, zijn motie (30452, nr. 31) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Tang** (PvdA): Ik hecht bijzonder aan het amendement op stuk nr. 35 van de fracties van de PvdA en het CDA. Er zijn goede voorbeelden hoe je draagvlak kunt creëren door regionaal overleg. Een gemeenschappelijk kenmerk van deze voorbeelden is dat de omwonenden aan tafel zitten. Het lijkt mij daarom verstandig om de omwonenden of de organisaties van omwonenden altijd bij het overleg te betrekken. Andere partijen, bijvoorbeeld de KLM aan de Alderstafel of de Brabantse Milieufederatie in Eindhoven, hebben altijd de mogelijkheid om zich bij het overleg aan te sluiten. De beslissing daarover moet door provinciale staten worden genomen en mag niet gedelegeerd worden naar gedeputeerde staten. Ik hoop dat op deze manier een groter draagvlak ontstaat voor de besluitvorming over luchthavens.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is mijn ervaring dat milieu- en natuurorganisaties stem geven aan iets wat geen stem van zichzelf heeft. Bewoners geven vooral stem aan zichzelf. Voor bewoners en milieu- en natuurorganisaties geldt verder dat zij tegenstrijdige belangen kunnen hebben. Waarom laat u die discussie over aan provinciale staten? Vindt u milieu- en natuurorganisaties eigenlijk ook niet zo belangrijk dat u het amendement van de heer Roemer kunt steunen, waarin wordt geregeld dat milieu- en natuurorganisaties een vaste plek krijgen?

De heer **Tang** (PvdA): Die beslissing moet uiteindelijk door provinciale staten worden genomen. Provinciale staten maken een algemene afweging en dat betekent dat zij ook naar stemmen moeten luisteren die niet zo luid klinken. Verder geldt uw argument ook voor gebruikersorganisaties, want als zij niet aan tafel zitten, zal hun stem ook niet zo luid klinken. Ik denk dat die stem gehoord moet worden in provinciale staten. Een ander argument tegen uw voorstel is dat de ervaring leert dat milieuorganisaties hun stem wel degelijk kunnen laten horen, zie bijvoorbeeld Schiphol. Zij kunnen de volksvertegenwoordigers en de omwonenden benaderen. Ik ben er eigenlijk niet zo bang voor dat hun stem niet gehoord wordt. Het is echter aan provinciale staten om dat te regelen. Het lijkt mij dat in ieder geval omwonenden aan tafel moeten zitten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Tang gaat toch niet echt in op de vraag waarom je de bewonersorganisaties – en dat zijn er meerdere – wel apart de mogelijkheid geeft en iets wat geen stem van zichzelf heeft niet. Dat vind ik toch wel jammer.

De heer **Tang** (PvdA): Ik mag hopen dat het belang van het milieu krachtig wordt benadrukt in de volksvertegenwoordigende lichamen, zoals provinciale staten en deze Kamer. U doet of het milieu geen stem heeft. Dat ben ik niet met u eens. Ik vind bovendien dat de eerst betrokkenen de partijen zijn die direct met de luchthaven te maken hebben. Dat lijkt mij het uitgangspunt. Dat er nog andere overwegingen zijn, kan van luchthaven tot

Tang

luchthaven verschillen. Niet bij elke luchthaven zal een milieuorganisatie aan tafel hoeven te zitten. Dat is ook voorstelbaar.

De **voorzitter**: U hebt een nieuw punt, mijnheer Duyvendak?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil op dit punt ingaan, want dit is een heel ernstig punt.

De **voorzitter**: Het moet dan wel om een nieuw facet gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is een nieuw facet. Ik had echt niet van de PvdA-fractie verwacht dat zij een hiërarchie zou aanbrengen. Zij zegt namelijk dat zij leefbaarheidsproblemen zo belangrijk vindt dat zij dat regelt, terwijl zij milieuproblemen minder belangrijk vindt en daarom niet regelt. Dat zegt de heer Tang hiermee namelijk. Als hij beide problemen belangrijk vindt, zou hij moeten zeggen dat er voor beide een plek is. Hij kiest nu voor de leefbaarheid en laat het milieu los.

De heer **Tang** (PvdA): Dat is duidelijk niet waar. Bij Schiphol gaan wij het bijvoorbeeld ook hebben over de vliegtaks, die juist is ingegeven door milieu en klimaat. Zeg daarom niet dat wij dat hier los laten. Dat vind ik flauwekul. Ik probeer uit te leggen dat het logisch is om eerst de direct betrokkenen aan tafel te laten zitten. Natuurlijk sluit dat niet uit dat andere partijen kunnen aanschuiven. Die beslissing moeten wij alleen niet hier nemen, maar die beslissing moet op provinciaal niveau worden genomen. Dat is het enige dat wij zeggen.

De **voorzitter**: De heer Duyvendak wil nogmaals reageren, maar ik vind dat hij nu echt antwoord heeft gehad.

De heer **Roemer** (SP): Het milieu is bij elke luchthaven een direct betrokkene. Dat zou een reden moeten zijn om de milieubeweging er ook structureel bij te hebben. Is de heer Tang niet bang dat het milieu, met steeds verdergaande decentralisatie, uit concurrentieoverwegingen wel eens het onderspit kan delven? Omdat provinciale staten een voorsprong willen hebben ten opzichte van een ander regionaal vliegveld, zouden zij kunnen zeggen dat zij de milieubeweging er daarom maar uit halen.

De heer **Tang** (PvdA): Met dit amendement proberen wij juist zo veel mogelijk te borgen dat er geen ongebreidelde groei is ten koste van in ieder geval de leefomgeving. Wij proberen hier juist te voorkomen dat wij overal kleine Schipholletjes krijgen. Dat is een van de redenen waarom wij dit amendement hebben ingediend. Als er een Schiphol is, dan hebben wij liever een ander Schiphol dan het nu is. Wij willen dan graag een luchthaven waarvoor draagvlak is in de regio. Ik zeg het nogmaals: dit amendement sluit het helemaal niet uit. Er wordt expliciet verwezen naar het globemodel in Eindhoven, waar de milieuorganisaties aan tafel zitten.

□

De heer **Nicolai** (VVD): Voorzitter. Ik ga het niet over de vliegbekeuring hebben. Het enige punt dat ik hier wil maken, heeft betrekking op de reden voor de herope-

ning. Zoals ik het heb begrepen, was dit de bestuurlijke rechtsbescherming en de manier waarop wij willen differentiëren of juist niet willen differentiëren. De lijn van de regering is om in feite alles uit te zonderen van de Awb. Ik was gevoelig voor de bezwaren die daar tegenin werden gebracht door de heer Tang en anderen. Vervolgens was ik ook wel gevoelig voor de argumenten van het kabinet.

Voor mij is dit de kern. Als wij willen toewerken naar een nationaal luchthavensysteem – en volgens mij willen wij dit zo ongeveer Kamerbreed – dan moet dat systeem ook samenhangend zijn, ook voor wat de bezwaarmogelijkheden betreft. Dat moet per definitie, want het is bijna een tautologie. Voor mij ligt daar de volstrekt logische en inherente grens tot waar je zou moeten differentiëren in bezwaarmogelijkheden. Het argument van de heer Tang is dat het bij bijvoorbeeld Lelystad relatief overzichtelijk is qua schaal. Nee, dat is dan dus niet meer aan de orde; dan is het juist onderdeel van het nationaal luchthavensysteem. Dat argument is dan dus niet meer geldig. Daar kun je dan dat onderscheid niet meer maken. Met andere woorden: ik ben er voorstander van om niet, zoals de regering voorstelt, alles uit te zonderen, maar om de grens te leggen bij wat onderdeel is van het nationaal luchthavensysteem en om dezelfde uitzondering te maken zoals bij Schiphol is afgesproken. Ik kan niet helemaal overzien hoe dat met de amendementen en de subamendementen uitpakt, maar ik denk dat ik een eind met de subamendementen van de heer Haverkamp mee zal gaan om dit te bevorderen.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het meeste is inderdaad in eerste en tweede termijn gezegd, dus ik zal het kort houden. Het voorstel van de minister is op onvoorstelbaar veel punten gewijzigd. Dat moet eigenlijk te denken geven. Wat dat betreft, had de heer Madlener natuurlijk wel een punt. Maar goed, wij zitten nu in dat proces, dus hoe meer wij eraan kunnen schaven om de doorns van de stengel te halen, hoe beter het is. Doordat de Kamer meer landelijke regie en meer bevoegdheden voor provinciale staten in plaats van voor gedeputeerde staten heeft bepleit, heeft zij haar huiswerk net wat beter gedaan dan de minister.

Ook de SP-fractie is er blij mee dat de verbeteringsvoorstellen voor de wet op grond waarvan burgers gewoon naar de rechter kunnen, zoals ook gedaan door de heren Tang en Duyvendak, juridisch mogelijk zijn gebleken. Ook de SP-fractie gaat ervan uit dat die voorstellen hier een meerderheid gaan halen. Het is spijtig dat dit niet voor Schiphol zal gelden, want zo lijkt het alsof dat vliegveld boven de wet staat. Resteert mij nog te wijzen op de amendementen die de SP-fractie heeft ingediend. Er is uiteraard geen aanleiding om die in te trekken dan wel te wijzigen. De SP-fractie blijft bepleiten dat voorgeschreven wordt dat de stem van milieuorganisaties gehoord wordt. De heer Cramer had het hier ook heel duidelijk over. De heer Tang sluit het niet uit. Dat zegt hij mooi, maar als hij het milieu echt belangrijk vindt, laat hij het niet aan de regio over, maar regelt hij het hier en steunt hij mijn amendement ter zake.

Tot slot moet het luchthavenbesluit regels of grenswaarden bevatten over de totale emissie rondom de luchthaven. Op deze manier wordt samen met de

Roemer

enigszins teruggedraaide decentralisatie voorkomen dat provincies elkaar gaan beconcurreren in een race to the bottom op het gebied van milieu en geluidshandhaving.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik vind het toch jammer dat de heer Roemer niet ingaat op de argumenten die de minister met het oog op het laatste amendement heeft aangevoerd. Hij zegt dat er nog een luchthavenbesluit per luchthaven komt. Ik heb voorgesteld om het AMvB voor te hangen. Dat voorstel is overgenomen. Op dat moment kunnen wij regelen wat u in uw amendement stelt. Is dat niet een logischer route? U hebt het specifiek over één à twee onderdelen, maar volgens mij zijn er veel meer onderdelen te noemen. Die zijn bij een AMvB wel te regelen.

De heer **Roemer** (SP): Ik neem het nog even in overweging.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank u ervoor dat wij dit debat op zo'n korte termijn hebben kunnen voortzetten. Ik hoop dat wij na de heropening van vandaag de beraadslaging snel en goed kunnen afronden. Wij zijn heel ver gekomen. De laatste keer hebben wij veel besproken. Ik reageer dit keer met name op de moties en amendementen, maar geef eerst heel kort een eerste reactie op de uitspraak die de Raad van State op 10 oktober jongstleden over Lelystad heeft gedaan. Het is een complexe juridische zaak. Wij zullen die grondig bestuderen. Zij is de nasleep van een besluit uit 2001, fase 1. Ik benadruk dat het hierbij louter om een kleine zone gaat voor wat grotere luchtvaart: zakenjets en helikopters. Dit is absoluut niet te verwarren met de zogenoemde fase 2, het beleid, vastgesteld in de PKB Lelystad. Daarbij gaat het om baanverlenging en een grotere geluidszone voor groot verkeer. De resultaten van de eerste Alderstafel moeten daarin hun beslag krijgen. Daar ging het in deze uitspraak dus niet over. De uitspraak van de Raad van State moet ook niet verward worden met mogelijk verdere uitbreiding en als overloop voor Schiphol in de toekomst. Dit is een heel apart traject en staat hier dus echt los van. Het gaat om de uitspraak van de Raad van State en de besluitvorming over het huidige gebruik, die van de Raad van State overigens voorlopig gewoon mag doorgaan. Wat in de ogen van de Raad van State kennelijk niet goed is gedaan, is dat fase 1 en fase 2 niet voldoende als één voorgenomen activiteit zijn onderzocht. Men had die koppeling liever nadrukkelijker gezien. Wij meenden dat wij dit voldoende hadden gedaan, de Raad van State oordeelt daar anders over. Dat hebben wij te respecteren en te herstellen. De beslissing op bezwaar van juli 2006 die nu is vernietigd, is volgens onze inzichten zeker niet onzorgvuldig genomen. De landsadvocaat en de commissie MER zijn daarover geraadpleegd. Beide hebben de gekozen lijn om in twee fasen deze ontwikkeling in te zetten nadrukkelijk ondersteund. Dit vermeld ik als een eerste reactie, maar ik kom natuurlijk nog met een juridisch doorwrochte reactie op de uitspraak van de Raad van State.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Vindt u dit niet een voorbeeld dat het goed is dat belangenorganisaties naar de bestuursrechter konden stappen en dat een uitspraak

als deze er kan komen? Wilt u dat niet gewoon een keer zeggen in deze zaal? U hebt dit in ander verband, bijvoorbeeld over de A4, wel gezegd. Bagatelliseert u deze kwestie niet te veel? De eerste stap, het overplaatsen van Schiphol naar Lelystad, is van Lelystad een business airport te maken. Daar is nu met deze uitspraak in ieder geval voor twee jaar een streep door gezet.

Minister **Eurlings**: Nee, daar is niet voor twee jaar een streep door gezet. De Raad van State heeft ons twee jaar de tijd gegeven. Wij zullen die twee jaar niet nodig hebben.

Dit doet niets af aan de kracht van mijn argument, dat ik ook in de vorige termijn in deze Kamer heb gebruikt. Ik heb toen de jarenlange ellendige procedures genoemd waarmee wij zitten. Ik heb erop gewezen dat in het geval van de luchthaven Maastricht de procedures nog steeds niet zijn afgerond, hoewel al in 1999 is besloten dat de oost-westbaan definitief niet doorgaat. Niettemin lopen de procedures nog steeds.

Bij de luchthaven Eelde weten wij al 20 jaar niet of baanverlenging al dan niet doorgaat. Dat doet niets af aan de kracht van mijn argument. Sterker nog, dat doet er niets aan af – vanuit het volste respect voor de uitspraak van de Raad van State, die ik zo lang ik minister ben altijd zal respecteren, dat zeg ik met overtuiging – dat wij met elkaar moeten bezien waar de crux nu echt zit. Ik zeg hier niet voor niets dat de Raad van State heel nadrukkelijk heeft gezegd dat het huidige gebruik gewoon mag doorgaan. Het was ook niet zozeer een inhoudelijk bezwaar als wel een meer procedureel bezwaar tegen wat er voorlag. Men vond dat wij nu eigenlijk ook de volgende stap hieraan moeten linken. Dan komen wij tot de kern: gaat het om de inhoud of om de procedures? Dan heb ik liever dat wij goed discussiëren en goed besluiten over de inhoud, dat daarbij de rechtsgang is gewaarborgd maar dat wij niet doorgaan met elkaar te verliezen in procedures. U weet dat de regering deze lijn met kracht nastreeft, hetgeen ook tot uitdrukking komt in de instelling van de commissie-Elverding.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hier waren bestuurders die onder fase 1 zoals die nu is fase 2 erin wilden smokkelen. Zij hebben zich daarbij niet aan de regels gehouden. Die smokkelroute is afgesneden. Dat is van grote betekenis. Ik hoop dat dit mogelijk blijft in de toekomst.

Minister **Eurlings**: Dat is uw hoop, waarop u het volste recht hebt. Ik heb een andere hoop en een ander toekomstbeeld. Ik constateer nogmaals, met het volste respect voor de uitspraak van de Raad van State, dat zowel de landsadvocaat als de commissie MER heel nadrukkelijk de gekozen lijn om in twee fasen te ontwikkelen heeft ondersteund. Daarmee doe ik niets af aan de uitspraak van de Raad van State, maar dit versterkt wel mijn pleidooi dat wij hier niet het beeld moeten creëren dat wij hiermee inhoudelijk een geweldige slag hebben gewonnen. De kritiek slaat niet zozeer op de inhoud maar meer op de procedures. Wij waren sowieso over de tweede fase komen te spreken en wij komen in deze lijn sowieso te spreken over uitplaatsing van Schiphol.

Resumerend, deze uitspraak betreur ik. Wij zullen die zo snel mogelijk herstellen. Daarvoor hebben wij niet

Eurlings

twee jaar nodig. Het gebruik kan doorgaan. Hiermee wordt niets gezegd over de baanverlenging en over mogelijke uitplaatsing. Ik blijf bij het standpunt dat wij minder in de procedurele modder moeten zakken. Ik vind de commissie-Elverding daarom van groot blijvend belang.

De heer **Tang** (PvdA): Wat is nu de crux? Dat wij procedures hebben of dat de overheid die procedures niet goed weet in te richten? Mijn fractie voelt het voorstel van het kabinet in dit wetsvoorstel om de luchthavens op de uitzonderingslijst te plaatsen, als een weg om via de achterdeur de procedures weg te houden. Dat gaat misschien voorbij aan de crux van de problemen.

Minister **Eurlings**: De Raad van State oordeelt over de regels zoals ze zijn. Dat is zijn goed recht. Dat ontslaat ons echter niet van de dure plicht om de regels zelf kritisch te bezien. Het beeld dringt zich meer en meer op dat wij het heel complex maken: veel loops en veel details. Dat wordt door de grootste deskundigen ter zake niet ontkend. Het risico dat je puur op procedurele gronden een klap in je nek krijgt, neemt blijvend toe, elk jaar weer. Voor de geloofwaardigheid van de regels vind ik het van belang dat wij een goede brede afweging hebben, maar dat wij niet elke keer stuklopen op de procedures. Ik vind het ook aan niemand uit te leggen dat je bij een luchthaven na 20 jaar nog steeds procedeert en bakkeleit over de verlenging van een baan. Ik vind het niet uit te leggen dat wij bij Maastricht Aachen Airport acht jaar na het afwijzen van de oost-westbaan de procedures nog steeds niet hebben afgerond. Ik vind dat geen goed beeld. Dat komt de geloofwaardigheid van ons hier niet ten goede.

Ik heb de vorige keer met kracht willen betogen dat ik vind dat wij van één regelgeving moeten uitgaan, als er een nationaal systeem komt. Of wij dat doen, is aan de Kamer. De Kamer kan ook zeggen dat wij het niet doen en dat het alleen met Lelystad of Rotterdam kan. Ik heb ook betoogd dat de Raad van State, zij het op een andere manier, wel degelijk betrokken zou zijn bij de regelgeving. Als ik mij de discussie in dit huis over de Schiphol-wet met minister Netelenbos als verantwoordelijk bewindspersoon herinner, lag niet zozeer de grootte van de luchthaven als wel de wens van het voorkomen van ellendig lange procedures ten grondslag aan de toen door een grote Kamermeerderheid genomen beslissing.

Nu heb ik ook begrip voor de tegenargumenten. Wij zitten nu in een interbellum. Wij praten nu over een mogelijke keuze voor een nationaal systeem. Die discussie moeten wij nog voeren. Er komt een luchthavennota en iedereen moet er nog zijn mening over vormen. Ik kan mij voorstellen dat het oncomfortabel voelt om nu alle luchthavens op een uitzonderingslijst te plaatsen en daarna te kijken wat wij regionaal gaan doen en wat alsnog. Men begrijpt wat ik bedoel. Ik kan mij voorstellen dat daar een compromis in zit. Wij zouden voor dit moment alle mogelijkheden die er zijn kunnen houden en daarbij bepalen dat wij er één aanpak van maken die gelijk is aan die van Schiphol, als er een nationaal systeem komt en er één of enkele luchthavens bij komen. En dat is dan ter besluitvorming van de Kamer. Anders ontstaan er verschillende situaties binnen één systeem.

Ik vind het echt van belang dat men serieus overweegt of niet een extra stap moet worden gezet. Debatten later zullen ook worden gevoerd op basis van de keuzes die hier worden gemaakt. Later zal ook worden teruggekeken, als wij niet willen verzanden in juridische besluitvorming, hoe het komt dat wij het wel steeds verder zijn gaan doen. Ik ben bang dat wij met het amendement op stuk nr. 34 niet de goede kant op gaan. Ik heb de Kamer zojuist gesuggereerd om een onderscheid te maken tussen het nationale luchthavensysteem en de provinciale luchthavens. Ik heb de vorige keer gezegd dat er de komende tijd toch geen besluitvorming is. Nu is alles nationaal en nu doen wij het voor alles nationaal. Als het straks regionaal wordt, gaan wij alsnog het volledige instrumentarium toepassen. Ik wil het in een poging tot een compromis nu omdraaien: zolang wij niet besluiten tot een nationaal systeem geldt het voor alle regionale luchthavens, maar als wij besluiten tot een systeem en één of enkele luchthavens komen bij Schiphol onder de strop, laten wij dan voor die ene of enkele luchthaven hetzelfde systeem als voor Schiphol hanteren.

Dat is mijn eerste bezwaar, maar er is nog een echt fundamenteel bezwaar. Ik ken de heer Tang, maar de heer Van der Staaij ken ik al heel veel jaren. Het idee is dus vast vanuit een goede gedachte opgekomen. Wij moeten onze ogen niet sluiten voor de uitwerking van onderdeel III. Ik heb daar echt bezwaar tegen. Alle overgangsbesluiten om van de huidige aanwijzing één op één over te gaan naar de nieuwe wet zouden beroepbaar worden. In het wetsvoorstel wordt nauwkeurig geregeld dat er één op één omgezet wordt. De facto verandert er dus helemaal niets. De geluidsruimte blijft net als de openingstijden precies hetzelfde. Bij al die oorspronkelijke besluiten is er ooit rechtsbescherming bij de Raad van State geweest. Wij constateren dat wij een commissie-Elverding nodig hebben om de balans te vinden. Waarom zouden wij dan eerder genomen besluiten opnieuw beroepbaar maken? Waarom zouden wij dan weer de hele procedure starten? Dit leidt volgens ons echt tot rompslomp, tientallen procedures en lange onduidelijkheid. Ik zou mij kunnen voorstellen dat de indieners dit onderdeel eruit halen. Anders zouden wij echt de verkeerde kant opgaan.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb dit gezien als een puur technische uitwerking van de systematiek die wij met het amendement kiezen. Wij willen de huidige rechtsbescherming intact laten. De minister zegt dat het puur een technische omzetting is en dat er geen sprake is van nieuwe besluitvorming. Hij vreest dat oude discussies voor de rechter zullen worden overgedaan. Dat is niet de bedoeling van de indieners. Voor het al of niet terugnemen van dit onderdeel is voor mij het antwoord op één vraag van belang. Collega Haverkamp noemde het voorbeeld van de omzetting van de gulden in de euro. Dat leek een technische exercitie, maar zij werd wel gebruikt voor een prijsverhoging. In hoeverre is de omzetting echt technisch? Kan de minister ons dat garanderen? Of kunnen ook wel degelijk materieel belangrijke veranderingen plaatsvinden?

Minister **Eurlings**: Het is goed dat u deze vraag stelt, want dit is precies de kern. De wet regelt een omzetting van één op één. Als consument zeg ik: was dat in het geval van de euro en de gulden maar de werkelijkheid geweest. De wet schrijft voor dat iets dat *f* 2,20 kostte, in

Eurlings

het nieuwe systeem € 1 kost. Wij moeten niet vervolgens de sluisen openzetten en zeggen: mensen, teken maar weer eens beroep aan omdat u het nooit eens was met die f 2,20. Dan zouden wij verzanden. Dat is hier aan de hand en daarom vraag ik u met klem dit onderdeel eruit te halen. Ik doe dan, nogmaals, mijn best, met kracht van argument, voor het onderscheid van nationaal systeem en regionaal systeem.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wij laten dit nog even op ons inwerken. Als het inderdaad om een puur technische omzetting gaat en er geen nieuwe dingen gebeuren, dan lijkt het ons billijk om dit onderdeel eruit te halen en het amendement te wijzigen. Ik ga er voorshands vanuit dat wat u zegt, juist is.

U merkte vervolgens op dat het goed zou zijn dit nu niet voor eens en altijd te bepalen, maar de discussie te voeren op het moment dat wij verder spreken over de hele categorieëneling. Dat lijkt mij geen probleem. Ik zie niet in dat dit nu tot een wijziging van het amendement aanleiding moet geven, maar ik ben wel bereid om die discussie inderdaad op dat moment weer te voeren.

Minister **Eurlings**: Dank voor uw toezegging over artikel III. Als dit namelijk zo blijft staan, gaan mensen die bezwaar hadden tegen de prijs van f 2,20, ook procederen tegen de prijs van € 1. Dan hebben wij dus dubbel de ellende.

Over het eerste punt kan ik zeggen dat de discussie terugkomt. Het compromis dat ik mij kan voorstellen is dat daar nog niet besloten is over een nationaal systeem, wij er niet op gaan anticiperen door net te doen of het onderdeel is van een nationaal luchthavensysteem. Het gaat er niet zozeer om of het een nationaal systeem is, als wel of je tot één systeem komt met Schiphol. De kern is dat je dan dezelfde regels hebt als die welke voor Schiphol gelden. Dat hebben wij nu nog niet, maar dat komt later. Ik voeg er wel aan toe, het krachtig en reëel te vinden als ergens uit de tekst zou blijken dat in het geval er een luchthavensysteem komt dat meer dan alleen de luchthaven Schiphol omvat, die andere luchthavens onder hetzelfde regime vallen. Dat zou wat mij betreft dan het uitgangspunt van de wet moeten zijn. Dan kunnen wij zelf beslissen of en zo ja, welke luchthaven erbij komt. Met andere woorden: als je naar één systeem toewerkt, voorkom dan dat je twee polen daarin onderbrengt die onderling een volstrekt verschillende juridische positie hebben.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het lijkt mij voldoende om daarop terug te komen en ons daar nu niet op vast te leggen. Ik begrijp u aldus, dat u liever heeft dat het amendement blijft luiden zoals het is, dan dat er één wettelijke systematiek wordt gevolgd en dat Schiphol vervolgens alsnog volgens diezelfde systematiek beroepbaar wordt. Dat is natuurlijk ook mogelijk. Dan is er weer één systeem, maar wordt de uitzondering van Schiphol juist ongedaan gemaakt. Dat is niet de keus van de indieners geweest. De uitkomst van die Schipholwet, als aparte wet voor dat ene vliegveld, hebben wij gerespecteerd, maar dan moeten we niet die uitzondering van toen, nu oprekken naar allerlei andere vliegvelden.

Minister **Eurlings**: Naar mijn stellige overtuiging ging het niet zozeer om de grootte van Schiphol maar om het

voorkomen van ellenlange procedures. Ik hoor hier mensen wel eens zeggen dat wij hier zoveel meer over Schiphol discussiëren dan over andere luchthavens en dat het op dat punt dan ook goed is "geseald" zodat die uitzondering gemaakt kan worden. Als wij straks naar een nationaal systeem gaan, discussiëren wij wellicht straks ook evenveel over de andere luchthavens. Dan is de discussie over de mogelijke andere pool dus even intens als de discussie over Schiphol. Ik vind het dan ook consistent om hierin één lijn te trekken. Ik zou het zeer onfortuinlijk vinden als het amendement van de heer Duyvendak werd aangenomen. Dan zou heel grotesk teruggrepen worden naar de lijn die destijds door toenmalig minister Netelenbos en een meerderheid van de Kamer is ingezet. Dat leidt in plaats van minder juist tot meer juridische rompslomp en tot meer besluiteloosheid. Dat zou ik een heel verkeerde weg vinden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Wij komen er later nog op terug, maar dan moeten wij ook de systematiek van de Wet op de ruimtelijke ordening er bij betrekken. Hoe gaan wij in dat kader dan om met de rechtsbescherming tegen ingrijpende nationale besluiten? Die samenhang moet ook gewaarborgd zijn.

Minister **Eurlings**: Die is volgens mij in het geval van Schiphol redelijk gewaarborgd. Wij werken heel innig samen met VROM op alle punten die betrekking hebben op ruimtelijke ordening. Wij nemen ook samen besluiten. Als je echt naar een nationaal systeem gaat, dan moet je de verschillende polen van het systeem ook gelijk gaan behandelen, want anders wordt het heel onvolkomen. Daarvoor blijf ik aandacht vragen. Ik ben in elk geval blij met wat u over onderdeel III hebt gezegd. Ik hoop dat ik dat voldoende heb kunnen beargumenteren. Deze discussie zal ongetwijfeld worden vervolgd.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden erop dat wij nog vier amendementen te gaan hebben en nu al erg uit de tijd aan het lopen zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben het ermee eens dat wij ernaar moeten streven om in deze Kamer geen grote woorden te gebruiken. Ik vind het echter heel erg dat de minister het voeren van juridische procedures zoals rond Schiphol afdoet als juridische rompslomp, terwijl het gaat om rechten van burgers die hun afgenomen zijn. Daar maak ik nota van. Ik wil nu een ander punt maken. Dit betreft het amendement van de heer Tang en de heer Van der Staaij, waarin wordt gezegd dat die omzetting toch een-op-een gebeurt. In het geval van Schiphol is over de omzetting van de PKB naar de Luchtvaartwet en binnen de Luchtvaartwet met de gelijkwaardigheidscriteria juist altijd zo veel discussie is geweest. Daarop wil ik de collega's en de minister wijzen. Je moet er ontzettend mee uitkijken om te accepteren dat het ministerie dit altijd goed doet en de burgers rechten ontnemt. Als de collega's het amendement intrekken, zal ik het graag overnemen, maar ik hoop dat dit niet nodig is.

Minister **Eurlings**: Ik snap dat u dit vanuit uw positie graag doet en daar heb ik volledig respect voor. Ik ben het er echter totaal niet mee eens. Ik ben zeer, zeer voor rechtsbescherming van burgers. Echter, als men zijn rechtsbescherming tot het uiterste probeert te verkrijgen

Eurlings

en als een finale uitspraak wordt gedaan, dan vind ik niet dat je bij een een-op-eenoverzetting de hele riedel opnieuw moet doen. Dan slaat de balans echt door. Dat heeft niets meer te maken met een redelijke afweging en de juridische gronding ervan. Dan komt men iedere keer terug op discussies die tot aan de Raad van State zijn uitgediscussieerd. In de wet staat die een-op-eenomzetting nadrukkelijk vastgespijkerd. Daarop wordt op heel veel manieren toegezien. Wij moeten niet de schuiven gaan openzetten en iedere keer dat er sprake is van een omzetting de discussie gaan herhalen. Dan zakken wij steeds verder weg.

De heer **Nicolaï** (VVD): De minister heeft in verband met dit amendement twee oproepen gedaan aan de heer Tang en de heer Van der Staaij als indieners. De ene betrof de omzetting, waarop positief gereageerd is, naar ik begrijp. Wat is de precieze reactie van de indieners op de andere oproep, namelijk de tijdelijkheid in het amendement te verwerken? Ik doel op het voornemen om hetzelfde regime als nu bij Schiphol te gaan hanteren als de Kamer en het kabinet besluiten om iets tot het nationaal luchthavensysteem te verheffen.

De heer **Tang** (PvdA): Als ik het goed begrijp, komt de heer Haverkamp met een amendement met die strekking. De indieners, de heer Van der Staaij en ik, willen niet dat de rechtsbescherming verder wordt uitgehouden.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister het commentaar op alle resterende amendementen afmaakt.

Minister **Eurlings**: Ik was toe aan het amendement op stuk nr. 25. Ik heb de Kamer gezegd dat ik de aanneming van het amendement in deze vorm ontraad vanwege de argumenten die ik de vorige keer heb gegeven.

Nu is het amendement op stuk nr. 35 ingediend. Daarover kan ik kort zijn. Het amendement is in lijn met mijn opmerkingen in het eerste debat over de samenstelling van de commissies Regionaal Overleg. Het doet recht aan de discussies die momenteel aan de Alderstafel bij Schiphol plaatsvinden. Ik kan het amendement op stuk nr. 35 dan ook overnemen, hopelijk met uw welnemen.

De **voorzitter**: Het amendement-Tang/Haverkamp (stuk nr. 35) is overgenomen.

Minister **Eurlings**: Het amendement op stuk nr. 33 maakt het onmogelijk om de bevoegdheid voor het nemen van besluiten door PS te delegeren aan GS. Alle verordeningen moeten dus worden vastgesteld door PS en niet door GS. Soms heeft het zin om een discussie te heropenen. Ik heb de aanneming van dit amendement in eerste instantie namelijk ontraden. Het leek erop dat dit amendement wijzigingen in de Provinciewet tot gevolg zou hebben. Dit blijkt toch niet het geval te zijn. Het is een wijziging van de Wet luchtvaart. Het gaat namelijk alleen om besluiten van de provincie over luchthavens die gedecentraliseerd worden. Ik zal mij aansluiten bij de opvatting die de Kamer over dit amendement zal uitspreken. Ik laat het oordeel over het amendement op stuk nr. 33 dus over aan de Kamer.

Over het amendement op stuk nr. 34 heb ik mijn mening nadrukkelijk gegeven. In de huidige vorm ontraad ik de aanneming van dat amendement met klem.

Ik hoop dat onderdeel III er sowieso uit gaat, want anders gaan wij echt van de regen in de drup. Ik hoop dat wij in de richting van het nationale systeem proberen om tot een eenduidige benadering te komen, want anders voorzie ik een grote complexiteit. Ik merkte dat de heer Van der Staaij daartoe bereid is.

Het amendement op stuk nr. 36 is een verbetering ten opzichte van het amendement op stuk nr. 34. Het betekent dat er geen beroep is voor omzettingsbesluiten. Eigenlijk wordt hiermee onderdeel III er gewoon uitgehaald. In lijn met mijn betoog steun ik dit amendement. Wellicht kunnen deze twee amendementen geïntegreerd worden. Dit scheelt niet alleen een amendement, maar ook een stuk tekst. Ik heb begrepen dat voor het verwijderen van onderdeel III uit het amendement op stuk nr. 34 sowieso bereidwilligheid bestaat.

Het subamendement van de heer Haverkamp op stuk nr. 37 is in lijn met mijn betoog en kan dus rekenen op mijn steun.

Ik ontraad het aannemen van het amendement op stuk nr. 38, in lijn met mijn eerdere betoog. Wederom gaat het om beroep voor alles, ook voor Schiphol. Dit is in strijd met de lijn die bij de behandeling van de Schipholwet is ingenomen.

Ik was gevraagd om een brief over het beroepsrisico. Ik zeg nogmaals heel nadrukkelijk dat deze brief komt. Als ik de heer Tang goed heb begrepen, wordt de motie die hierover gaat, aangehouden.

De heer **Roemer** (SP): Aan het begin heeft het kabinet een voorstel gedaan. Inmiddels is er ontzettend veel gewijzigd. Er zijn heel veel amendementen en moties ingediend. Sommige daarvan worden nu weer gewijzigd. Ik begin de draad aardig kwijt te raken. Ik ben ook kwijt wat de reden is voor de urgentie waarmee wij dit moeten afronden. Volgens mij hebben wij het alleen nog maar over Teuge en Seppe. Voor de rest is het niet veel meer. Kan de minister misschien vertellen waarom wij dit niet op een fatsoenlijke manier kunnen afronden, in plaats van nu op korte termijn alles er door te jassen? Dat gevoel begin ik namelijk te krijgen.

De **voorzitter**: Wij hebben nu toch drie rondes over dit wetsvoorstel gesproken?

De heer **Roemer** (SP): Het is ook niet de eerste keer dat ik dit zeg.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij doelt de heer Roemer erop dat het wetsvoorstel voor vandaag op de stemmingslijst stond. Voor zover ik weet, is het echter van de stemmingslijst afgehaald.

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken om volgende week dinsdag pas te stemmen. Ik had dit direct willen zeggen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Zowel in de eerste, de tweede als in de derde termijn heb ik dezelfde vragen gesteld en daarop geen antwoord gekregen. Ik zou nu graag antwoord willen hebben op mijn vraag naar de regeling rondom de obstakelvlakken.

De **voorzitter**: Had de heer Duyvendak ook nog een resterende vraag?

Eurlings

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik had een punt van orde over het moment van stemmen.

De **voorzitter**: Dat komt dan straks. De obstakels zijn aan de orde, minister.

Minister **Eurlings**: Ik ga niet over de wijzigingen die de Kamer wil maken in de wet. Los van die wijzigingen ben ik van mening dat dit een belangrijk wetsvoorstel is. Ten principale wordt hier gekozen voor decentralisatie. Het is niet onze kerntaak om te discussiëren over Teuge en Seppe. Ik heb mijn waardering uitgesproken voor de manier waarop de regionale partijen hun verantwoordelijkheid nemen. Als wij de discussie over een nationaal systeem hebben afgerond, komen er nog meer discussies. Wij gaan verder.

De obstakelvrije vlakken met hoogtebeperking rondom luchthavens zouden niet goed gegarandeerd zijn in RBML. Aparte wetgeving zou nodig zijn. Ik ben van mening dat het wel goed geregeld is. De provincies moeten binnen vijf jaar de beperkingen in een besluit opnemen. Verkeer en Waterstaat heeft reeds anderhalf jaar geleden een brief gestuurd aan alle provincies en gemeenten om de beperkingen bekend te maken. Er is verzocht rekening te houden in het ruimtelijk beleid met de hoogtebeperkingen in het interimbeleid. De inspectie en de luchtverkeersleiding maken een cd-rom waarop alle hoogtebeperkingen staan. Die sturen zij wederom naar alle provincies en gemeenten. Ook maken inspectie en Luchtverkeersleiding Nederland een ronde langs alle provincies om de beperkingen toe te lichten. De vlakken zijn opgenomen in de ICAO-regelgeving en daarom moeten gemeenten er nu al rekening mee houden bij bestemmingsplannen. De rechter toetst daar ook op bij eventuele juridische procedures over bestemmingsplannen. Het was een terechte vraag, maar ik denk dat wij met dit hele complex de rechtsbescherming afdoende hebben gegarandeerd.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

□

De **voorzitter**: De heer Duyvendak heeft een punt van orde.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik betwijfel of het verstandig is om deze wet en alle amendementen op de stemmingslijst van dinsdag te zetten. Ik zou u willen vragen of het niet beter op donderdag kan, want dan wordt er ook gestemd. Sommige amendementen zijn er nog niet, terwijl er wel over gesproken is. Die kennen wij dus nog niet eens. Misschien worden er nog wel amendementen ingetrokken of gewijzigd. Dat leidt misschien weer tot de behoefte om nieuwe amendementen in te dienen. Ik ben een beetje bang dat het een chaos wordt als wij dinsdag gaan stemmen. Ik zou daarom willen voorstellen om op de donderdag af te koersen.

De **voorzitter**: Op dit moment ligt er een voorstel om er in ieder geval niet vandaag over te stemmen, maar aanstaande dinsdag. Kamermeerderheden bepalen het moment van stemming. Ik hoor dus wel van u wat u het goede moment vindt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik denk dat de heer Duyvendak wel een punt heeft. Wij moeten het zorgvuldig doen, ook bij de voorbereiding van amendementen. Ik stel dan ook voor om de stemmingen mee te nemen naar de eindronde op aanstaande donderdag, de stemmingen voor het reces.

De heer **Tang** (PvdA): Donderdag is prima!

De heer **Roemer** (SP): Voor ons ook!

De **voorzitter**: De heer Roemer sprak de minister erop aan en daar heb ik wat moeite mee, want de minister gaat niet over de stemming. Daar gaan wij alleen maar zelf over. Wij bepalen of er voldoende overleg is geweest, zodat wij onze stemmingen kunnen houden.

De heer **Roemer** (SP): Een kleine correctie! Ik sprak de minister aan met de vraag of hij de urgentie kon aangeven, of hij kon zeggen waarom wij zo'n haast zouden moeten maken. Dat is wat anders dan hem aan te spreken op de orde van de vergadering.

De **voorzitter**: Het is goed dat u dat hebt gecorrigeerd.

De vergadering wordt van 13.30 uur tot 14.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om een aantal gasten welkom te heten. Ten eerste heet ik onze Eurocommissaris, de heer Olli Rhen, welkom. Hij is hier voor een gesprek met de vaste commissie voor Europese Zaken en de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken.

(applaus)

De **voorzitter**: In afwachting van een besluit dat wij zo dadelijk zullen nemen, is hier verder aanwezig een toekomstig lid van het Europeparlement, de heer Visser. Ook hem heet ik welkom.

Ik geef het woord aan de heer Van de Camp tot het uitbrengen van verslag namens de commissie voor het Onderzoek van de geloofsbrieven.

De heer **Van de Camp** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De commissie voor het Onderzoek van de geloofsbrieven heeft de stukken onderzocht die betrekking hebben op de heer C.L. Visser te Middelharnis.

De commissie is eenparig tot de conclusie gekomen dat hij terecht benoemd is verklaard tot lid van het Europees Parlement. De commissie stelt vast dat hij op grond van de nationale bepalingen, tot lid van het Europees Parlement kan worden toegelaten. De commissie stelt voor, dit te berichten aan de voorzitter van het Europees Parlement en aan de benoemde.

Tot slot stelt de commissie voor, het volledige rapport in de Handelingen op te nemen.

De **voorzitter**: Ik dank de commissie voor haar verslag en stel voor, dienovereenkomstig te besluiten.

Voorzitter

Daartoe wordt besloten.

(Het rapport is opgenomen aan het eind van deze editie.)¹

De **voorzitter**: Op voorhand van de komende gebeurtenissen wens ik de heer Visser een goede tijd in Brussel.

(applaus)

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen over de moties ingediend bij het wetgevingsoverleg van woensdag 10 oktober 2007 van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:

- de motie-Ouwehand over inzicht in maatregelen en prestatie-indicatoren ten aanzien van dierenwelzijn (31200-XIV, nr. 21);
- de motie-Van Velzen over het geven van inzicht in de budgetflexibiliteit (31200-XIV, nr. 22).

Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van volgende week de wetsvoorstellen:

- Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Economische Zaken (XIII) voor het jaar 2008 (31200-XIII);
- Vaststelling van de begrotingsstaat van het Fonds economische structuurversterking voor het jaar 2008 (31200-D);
- Wijziging van de Comptabiliteitswet 2001 houdende bepalingen inzake de invoering van een tweetal nieuwe begrotingen (Vierde wijziging van de Comptabiliteitswet 2001) (31204);
- Aanpassing van de Boeken 3 en 6 van het Burgerlijk Wetboek en andere wetten aan de richtlijn betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt (30928).
- Wijziging van de Gemeentewet in verband met het schrappen van de beperking van de tarieven van de onroerendezaakbelastingen (31133);
- Wijziging van de Wet op de omzetbelasting 1968 in verband met richtlijn nr. 2006/112/EG van de Raad van de Europese Unie van 28 november 2006 betreffende het gemeenschappelijke stelsel van belasting over de toegevoegde waarde (PbEU L 347) (aanpassing aan de BTW-richtlijn 2006) (31121).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Smeets.

Mevrouw **Smeets** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Namens de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport vraag ik u om het verslag van het algemeen overleg over het tabaksbeleid op de agenda te plaatsen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het verslag toe te voegen aan de agenda van volgende week.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Velzen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Mevrouw de voorzitter. Wij hebben gisteren een algemeen overleg gevoerd met de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over het jachtbeleid. Ik wil hierover een VAO aanvragen.

De **voorzitter**: De minister is op dit moment niet in het land. Ik stel voor, dit VAO toe te voegen aan de agenda van volgende week.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Dit lijkt me een goed voorstel, mits de minister in de tussentijd geen onomkeerbare stappen zet.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet, in het bijzonder naar de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw De Pater-van der Meer.

Mevrouw **De Pater-van der Meer** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De vaste commissie voor Justitie heeft gisteren een algemeen overleg gevoerd over terrorismebestrijding. Ik verzoek u namens de commissie om het VAO op de agenda van volgende week te plaatsen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het VAO toe te voegen aan de agenda van volgende week.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van der Ham.

De heer **Van der Ham** (D66): Mevrouw de voorzitter. Op 13 september jongstleden heb ik vragen gesteld over de ideeën van de gemeente Amsterdam inzake het paddobeleid. Die zijn nog niet beantwoord. Inmiddels zijn daarover in de media wel verschillende berichten verschenen. Graag wil ik dat die vragen voor aanstaande dinsdag worden beantwoord.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Pechtold.

De heer **Pechtold** (D66): Mevrouw de voorzitter. Op 18 september jongstleden heb ik vragen gesteld over het verborgen tekort aan lesuren. Misschien zijn die vragen ook verborgen. Ik heb daarop in ieder geval nog geen antwoord gekregen. Ik verzoek het kabinet om die vragen spoedig te beantwoorden. Mijn fractie gaat dus ook elke keer dat vragen niet beantwoord worden, rappelleren.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.