

Van Hoof

de beste reactie is. Ik wil daarop op een ander moment terugkomen. In het licht van discriminatie en de bestaande middelen moeten activiteiten ondernomen worden om het probleem aan de orde te stellen. Als dat niet gebeurt en het bij vage formuleringen blijft, is het helaas erg moeilijk om daaraan iets te doen.

De heer **Bruls** (CDA): Ik heb nog gevraagd naar de toegezegde screening van cao's op discriminatie.

Staatssecretaris **Van Hoof**: Naar ik heb begrepen, heeft de minister die toezegging gedaan. Ik zal deze vraag aan hem doorgeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris zegt dat het zo moeilijk is om iets te doen aan discriminatie op de arbeidsmarkt. Maar hij kan toch met de werkgevers gaan praten om dit probleem op de agenda te krijgen? Hij kan niet volstaan met de mededeling dat het zo moeilijk is om daaraan iets te doen. De staatssecretaris is toch wel zo intelligent om hieraan iets te gaan doen?

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik dank mevrouw Van Gent voor haar complimenten aan mijn adres. In de Grondwet en andere wetten staat al het nodige over discriminatie. Dat heeft een veel groter gewicht dan mijn overredingskracht. Op veel plekken worden goede resultaten geboekt. In mijn contacten met de werkgevers kan ik wel degelijk verhalen aan de orde stellen als door mevrouw Bussemaker naar voren gebracht, maar dat zal ongetwijfeld niet meer overtuigingskracht hebben dan de Grondwet.

Voorzitter. In een motie spreekt mevrouw Bussemaker uit dat scholing als arbeidsmarktinstrument slechts matig heeft uitgewerkt. Ik ben dat niet met haar eens. Er worden immers erg veel scholingsinstrumenten ingezet. Wel dreigen jongeren die voortijdig de school verlaten, tussen wal en schip te geraken. Tijdens het algemeen overleg heb ik erop gewezen dat op dit punt al het nodige gebeurt. In Rotterdam worden die jongeren als het ware van de straat geplukt en in werk- en/of schooltrajecten geplaatst. Er worden overigens steeds meer ESF-middelen ingezet voor het behalen van startkwalificaties. Ik heb vastgesteld dat mevrouw Bussema-

ker in een reactie op een interventie van de heer Bruls zelf ook niet met concrete voorstellen kwam. Ik ontraad aanneming van de motie. In dit verband wijs ik nog op velerlei gemeentelijke activiteiten in de sfeer van onder andere "work first" en reïntegratie.

Mevrouw **Bussemaker** (PvdA): Ik heb weldegelijk concrete voorstellen gedaan. Het gaat om de ambitie om elke jongere binnen zes maanden werk of scholing aan te bieden en werkgevers daarbij te helpen, bijvoorbeeld met een specifieke fiscale loonkostensubsidie voor jongeren. Dat heeft in het verleden goede resultaten opgeleverd. Verder heb ik gepleit voor scholingstrajecten tot en met het werk, zoals in Denemarken gebeurt. Dáár zouden wij iets aan hebben, dan krijg je al die jongeren aan het werk!

Staatssecretaris **Van Hoof**: Ik zal nog een algemene opmerking maken over het arbeidsmarktbeleid en daarmee gelijk reageren op de opmerkingen van mevrouw Bussemaker. Het zou goed zijn als wij met elkaar eens bekeken wat er allemaal al is. Een aantal zaken die mevrouw Bussemaker noemt, is er gewoon al. Daarbij denk ik aan het geven van scholing en het arbeidsmarktaanbod. Specifieke subsidies zijn er niet; ik heb zonet al uitgelegd waarom wij die niet willen. Met andere woorden: heel veel van wat mevrouw Bussemaker wil, bestaat al. Ik heb geen enkele behoefte om er nieuwe dingen bij te maken. Dat wat er al is, moet effectief en doelgericht worden gebruikt. Door onze energie daarop te richten, kunnen wij meer bereiken dan met weer een nieuw plan met een nieuwe subsidie, dat wordt toegevoegd aan de lange rij die er al is. Ik vrees dat de arbeidsmarkt op die manier niet maakbaar is. In dat licht blijf ik erbij dat het aannemen van de motie moet worden ontraden.

Ook het aannemen van de andere motie van mevrouw Bussemaker moet ik ontraden. Daarin wordt gevraagd om met het bedrijfsleven nieuwe vraag naar arbeid te ontwikkelen aan de onderkant van de arbeidsmarkt. Dat suggereert alsof wij vanuit dit huis de arbeidsmarkt kunnen vormen; het lijkt mij niet verstandig om dat te proberen. Ik verwijs graag naar de brief aan deze Kamer waarin wordt uiteengezet wat

het overleg met de Stichting van de Arbeid heeft opgeleverd. In de preambule staat hoe werkgevers en werknemers worden betrokken bij zaken als de kenniseconomie, sociale innovatie en een toekomstgerichte vormgeving van de arbeidsmarkt. Ook het aannemen van de tweede motie van mevrouw Bussemaker ontraad ik dus.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties volgende week dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

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

De **voorzitter**: Gezien de beschikbare tijd en de procedure in de voorbereiding wil ik voorstellen om vanmiddag het wetsvoorstel alleen in eerste termijn te behandelen. Dat wil zeggen dat ik de leden in eerste termijn het woord laat voeren en dat ik daarna de minister zal vragen haar antwoord in eerste termijn te geven. Tussen de eerste en de tweede termijn zal in ieder geval een week en wellicht langer zitten. Dat geeft de minister de gelegenheid om een aantal vragen ± ik neem aan dat die zullen worden gesteld ± schriftelijk te beantwoorden voor de tweede termijn.

Daartoe wordt besloten.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Allereerst richt ik een welgemeend woord van dank aan de betrokken ambtenaren en de minister dat wij op zo'n korte termijn de antwoorden op onze vragen naar aanleiding van het nader verslag mochten ontvangen. Ik weet niet of hiermee een parlementair record is gevestigd, maar de beantwoording ontvingen wij vrij spoedig. Het was

Haverkamp

in ieder geval een verrassing, maar ik laat in het midden of het een aangename verrassing was om vanochtend de antwoorden alweer aan te treffen.

Ik deel de analyse van de regering dat de Wet op de Ruimtelijke Ordening, zoals door ons aangehaald in het verslag met betrekking tot de wijziging in verband met planschade, anders is dan artikel 77. Er zijn echter ook een aantal overeenkomsten. Het is juist vanwege die overeenkomsten dat wij deze wet hebben willen aanhalen, omdat wij op dit moment in de veronderstelling zijn dat er wat losse eindjes zijn. Misschien dat deze veronderstelling door de beantwoording van de minister wordt weggenomen. Het gaat om de punten belanghebbende dan wel verzoeker, verjaring, heffingen, het begrip "netto-schade" en de vraag "waar gaat het eigenlijk allemaal om?".

In de nota naar aanleiding van het verslag wordt onder andere aangegeven dat het niet helder is wie belanghebbende is. Aan de andere kant wordt wel aangegeven dat voor belanghebbenden de mogelijkheid open staat om beroep aan te tekenen. Aangezien de luchtvaartsector uiteindelijk moet betalen, is het ook de luchtvaartsector die eventueel een beroep zou moeten kunnen aantekenen tegen vastgestelde hoogtes door de onafhankelijke commissie. De regering geeft aan dat er een impliciete verjaringstermijn van tien jaar in zit. Daarna zou het niet meer doorbelast kunnen worden aan de sector. De vraag is dan of de rekening vervolgens bij ons ligt. Als dat het geval is, dan verzoeken wij de minister vriendelijk om te kijken of zij aansluiting kan vinden bij het wetsvoorstel inzake vergoeding van planschade.

Bij de CDA-fractie bestond enige onduidelijkheid over wat nu precies wel en niet onder deze wet valt. Wij danken de regering voor haar antwoorden op dat punt. Wij vragen ons nog even af of er via artikel 9, lid 3g van de Wet gemeenschappelijke regelingen een mogelijkheid wordt geboden om de lijst, zoals deze nu is beschreven door de regering, uit te breiden. Zou de minister iets verder kunnen ingaan op de manier waarop zij de wijziging door zou kunnen voeren? De minister wijst op de geldende wijze, maar ik moet bekennen dat ik de geldende wijze

zoals de minister deze beschrijft, niet paraat hebt. Ik zou het daarom op prijs stellen als de minister aangeeft hoe het wijzigingstraject in elkaar zit voor het geval die lijst ooit wordt gewijzigd. Wij zijn blij met de toezeggingen rondom netto-schade en -heffingen. Wij vragen de minister op welke termijn zij haar bespiegelingen daarover aan ons denkt te doen toekomen.

□

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie staat volmondig achter het principe "de vervuiler betaalt". Wij zijn zeer te spreken over het feit dat bij deze wet ook sprake is van het adagium dat wie de kosten veroorzaakt, letterlijk of maatschappelijk, daar ook op moet worden aangesproken. Dat neemt niet weg dat wij nog een aantal vragen hebben die mede zijn ingegeven door de geschiedenis met de geluidsisolatie rond Schiphol.

Deze wet geeft eigenlijk een ongeclausuleerde cheque aan de staatssecretaris, die wij overigens volkomen vertrouwen. Ik heb echter ook begrip voor de zorgen vanuit de sector. De sector heeft ons daar ook op aangesproken, want er staat nu een soort bezweringsformulering die luidt dat de staatssecretaris zich niet op de wet zal beroepen bij een onbillijkheid van overwegende aard. De vraag is natuurlijk wanneer daar sprake van is en wie dat beoordeelt. Het zou mij een lief ding waard zijn wanneer daarover de afspraak kan worden gemaakt dat de Kamer wordt geïnformeerd als daarvan sprake is. Dat hoeft niet per se in de wet zelf. Het maakt dan niet uit of het de staatssecretaris of de sector is die vindt dat er sprake is van een onbillijkheid. Dat voorkomt ook dat wij als Kamer steeds weer in een oneigenlijk circuit worden getrokken. Ik heb even overwogen of ik een amendement zou voorbereiden waarbij de richting van de mediation wordt ingeslagen, maar ik heb mij daarbij de vraag gesteld: zou ik dat ook hebben gedaan als wij niet de geschiedenis van het GIS-dossier in ons collectief geheugen hadden? Het antwoord is: neen. Dat is voor mij de reden om het ook nu niet te doen, maar ook een reden om het wel even te melden. Ik snap de zorg van de sector. Als het weer ergens fout gaat, of dat nu isolatie betreft of het opkopen van woonboten, moet de

sector wel een middel hebben om zeker te weten dat, als zij piept, dit meteen in de Kamer terecht komt, via de staatssecretaris. Als dat via een toezegging kan, neem ik daar genoegen mee.

In onze inbreng hebben wij gevraagd of het mogelijk is om aan lawaaierige vliegtuigen of bij nachtvluchten een hogere heffing op te leggen. Daar is op geantwoord dat dit lastig is omdat bepaalde kosten moeilijk aan individuele vliegtuigen kunnen worden doorberekend. Dat zijn legitieme antwoorden, maar wij gaan uit van het principe dat de vervuiler betaalt, wat een heel schoon principe is. Naarmate men meer lawaai maakt, wordt men naar analogie daarvan zwaarder aangesproken op het vergoeden van de vervuiling of het betalen van het ongedaan maken van de overlast. Het kan toch niet heel ingewikkeld zijn om in een wet te regelen dat nachtvluchten of lawaaierige vliegtuigen zwaarder worden belast? Dat zou een positieve uitwerking kunnen hebben op het verminderen van de overlast in algemene zin.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Laat ik beginnen te zeggen dat de VVD-fractie deze minister erkentelijk is voor het feit dat zij de honneurs voor de staatssecretaris tijdens haar zwangerschapsverlof waarneemt. Als partijgenoot van mevrouw Schultz doet het mij bijzonder veel genoegen dat deze minister op deze wijze ook haar steentje bijdraagt aan versterking van de VVD-familie.

Minister **Peijs**: Dat moet je maar afwachten!

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie is voorstander van het principe "de vervuiler betaalt" en steunt daarom de voorgestelde wijziging van artikel 77 van de Luchtvaartwet. Wij hebben nog wel een paar kleine vragen.

In deze wet is een hardheidsclausule opgenomen waarin staat dat ter discretie van de minister kan worden besloten bepaalde kosten niet aan de sector in rekening te brengen. Mijn fractie begrijpt goed dat het moeilijk is om van te voren aan te geven in welke gevallen zich dat zal voordoen, maar wij vinden wel dat de Kamer onmiddellijk moet worden geïnformeerd wanneer van



De heer De Krom (VVD)

© M. Sablerolle ± Gouda

deze bevoegdheid gebruik wordt gemaakt. Ik sluit mij op dat punt aan bij wat collega Verdaas heeft gezegd. Ik zou graag zien dat de minister deze toezegging doet.

In de tweede plaats willen wij graag de verzekering dat de afspraken met de sector ondubbelzinnig en duidelijk zijn. Dat is van belang, omdat dit in het verleden niet altijd het geval was. Ik doel dan met name op de vraag welke kosten precies worden doorbelast. Kan de minister deze verzekering geven?

Mijn derde vraag gaat over een opmerking over ongeoorloofde staatssteun die de Raad van State maakte in zijn advies bij het wetsvoorstel. De regering antwoordde naar aanleiding van die opmerking dat daarvan geen sprake is, omdat alle kosten worden doorbelast aan de sector. De vraag van mijn fractie aan de minister is of de positie van de regering ongewijzigd is, nu althans een deel van die kosten wel door de staat wordt gedragen.

In de vierde plaats heeft de staatssecretaris aangegeven zich te zullen beraden over de organisatievorm van GIS 3. Is daarover al meer bekend? Wanneer wordt de Kamer daarover geïnformeerd? Zij heeft ook toegezegd dat de situatie in Assendelft met prioriteit zou worden gezien. Mijn fractie zou graag

vernemen welke voortgang inmiddels is geboekt.

Ten slotte lijkt het mijn fractie evident dat de problemen rond het isolatieproject definitief tot het verleden moeten behoren. De regering neemt alle aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer over, naast de maatregelen die al in gang waren gezet om het project weer in de klauwen te krijgen. Laat ik duidelijk zeggen dat mijn fractie ervan gaat uit dat onvoorziene overschrijdingen niet meer voorkomen. Mocht dat onverhoopt toch het geval zijn, dan wenst de VVD-fractie onmiddellijk te worden geïnformeerd. Bovendien wil de VVD-fractie periodiek op de hoogte worden gehouden van de voortgang van het project. Wat zijn de ideeën van de minister over de periodieke rapportage? Ik zou een toezegging van haar op dat punt op prijs stellen.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik herhaal graag een aantal uitspraken van bewindspersonen over het voorliggende wetsvoorstel. Om te beginnen, ga ik terug naar het jaar 1995 waarin minister Jorritsma zei dat de voorfinanciering vanaf 2004 zou worden terugbetaald uit de opbrengsten van de ticketheffing. In 1998 zei minister Netelenbos dat de kosten van de geluidsisolatie door de

sector werden gedragen. Staatssecretaris Schultz van Haegen zei in 2003 dat de heffingen eerder zouden stoppen als de kosten lager uitvielen dan geraamd en vice versa als de kosten hoger uitvielen. Later dat jaar zei die zelfde staatssecretaris dat er sprake was van een opneinde-regeling. Dit jaar heeft de staatssecretaris twee keer gezegd dat alle kosten werden doorbelast. Vanaf 1995 tot 2004 is het dus duidelijk geweest dat de kosten van geluidsisolatie aan de sector werden doorbelast. De originele wettekst die wij vandaag bespreken, ging daarvan uit. Ik heb dan ook niet meegedaan aan het schriftelijke overleg hierover.

Twee maanden geleden is er een nota van wijziging gekomen die mijn fractie toch even vermeld heeft doen staan. Zelden geeft de overheid een dusdanig duidelijk voorbeeld van onbehoorlijk bestuur. Vele jaren kregen de omwonenden van Schiphol en de gewone belastingbetalers te horen dat zij niet hoefden mee te betalen. Op het allerlaatste moment moeten zij wel mee betalen. Kennelijk zit de regering toch niet zo krap bij kas. De redenen om de bevolking mee te laten betalen, zijn onaanvaardbaar. Er is heel veel fout gegaan bij het geluidsisolatieproject. Wij hebben daar eerder over gesproken. De luchtvaartsector, aannemers en het ministerie hebben fouten gemaakt. Eén ding is zeker: de belastingbetalers hebben geen fouten gemaakt. Toch moeten zij voor die kosten opdraaien. Hieruit kan niet anders geconcludeerd worden dan dat de minister zegt dat haar ministerie fouten heeft gemaakt. Klopt dat? Welke consequenties gaat zij daar dan aan verbinden?

Ik zie drie manieren om de ontstane situatie op te lossen. Of de aannemers betalen de extra kosten, of de luchtvaartsector betaalt de extra kosten, of de overheid erkent openlijk haar fout, verbindt daaraan haar conclusies en neemt duidelijke maatregelen. Daarna kunnen wij eventueel praten over de vraag of de bevolking mee wil betalen. Welke keuze wil de minister maken?

Ik ken mensen die nog nooit hebben gevlogen en wel al jaren in de buurt van Schiphol wonen. In de loop van de tijd werden zij steeds meer met overlast geconfronteerd. Zij zijn niet de vervuiler, maar wel de slachtoffers. Tot overmaat van ramp worden zij als belastingbetalers nu ook nog verplicht tot meebetalen aan

Gerkens

de overlast van de luchthaven. Dat kan echt niet. Wat is de reactie van de minister hierop?

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Peijs**: Mijnheer de voorzitter. Mag ik naar de Kamer toe alle vriendelijke opmerkingen over de staatssecretaris enzovoorts. Ik vind het vanzelfsprekend dat wij dat doen. Ik vind het ontzettend leuk om de tweede regeringsbaby te mogen bemoederen. Ik zal dat met veel plezier doen.

Ik dank de Kamer voor alle vragen. Ik ben blij dat ik een aantal zaken kan ophelderen. De heer Haverkamp vroeg of de sector belanghebbende is. Formeel gezien heeft alleen het algemeen bestuur van het schadeschap, dat is ingesteld om de burger één loket te bieden, de bevoegdheid om te beslissen over ingediende schadeclaims. Het schadeschap heeft die bevoegdheid overgedragen aan een onafhankelijke besliscommissie van deskundigen die gekozen is voor deze onafhankelijke vaststelling van de schade, om het belang van de burger te bewaken. Wij moeten goed in de gaten houden dat het schadeschap niet alleen schade die is veroorzaakt door de luchtvaartsector behandelt. Het kan ook andere planschade zijn. Alleen de schade die is toegebracht door de luchtvaartsector, zal straks betaald moeten worden door de sector. Het is natuurlijk uitgesloten dat andere schade bij de sector in rekening wordt gebracht. Ik wilde dit nog eens duidelijk zeggen, opdat er geen verwarring uit voortkomt.

Er is dus heel duidelijk gekozen voor onafhankelijke vaststelling van de schade om het belang van de burger te bewaken. Een rol van de sector in de besliscommissie zou ertoe leiden dat de besliscommissie niet langer onafhankelijk is. De sector kan dus nooit in die commissie zitten. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Tegen een beslissing van het schadeschap staat voor de belanghebbende de reguliere weg van bezwaar en beroep open. De vraag of bijvoorbeeld een luchtvaartmaatschappij belanghebbende is in juridische zin kan ik niet beantwoorden. Dat moet de rechter in het individuele geval beoordelen. Die

weg staat dus wel open. Er is geen sprake van dat het niet zo zou zijn.

De heer **Haverkamp** (CDA): Om die reden hebben wij ook deze vraag gesteld. Voor zover wij kunnen nagaan, is men in juridische zin geen belanghebbende juist door de gekozen constructie. Parallel hiermee loopt wetgeving voor de planschade, waarbij het probleem ook onderkend is. Daarbij heeft men afgesproken om op een bepaalde manier met elkaar om te gaan, zodat iemand die de schade moet betalen, niet zijnde een bestuursorgaan, toch zeggenschap heeft over de hoogte. Omgekeerd kan de burger wel in beroep gaan tegen het besluit. Is de minister bereid om analoog aan die wetgeving de sector eventueel aan te wijzen als belanghebbende, zodat de rechtsgang niet nodig is?

Minister **Peijs**: Dit komt straks naar voren in de Wet op de ruimtelijke ordening. Ik meen dat het voorstel al bij de Kamer ligt. Die wet is de algemene wet t.o.v. de Luchtvaartwet. Wij kunnen daar hoogst waarschijnlijk bij aansluiten. Wij zullen bij de Tracéwet al toetsen of het mogelijk is. Ik weet dat het u erg bezighoudt. Ik zeg u toe dat ik hierover op korte termijn overleg zal hebben met mijn collega van VROM, zodat wij een gezamenlijke benadering zullen hebben. De rechter kan in geval van twijfel bepalen of iemand belanghebbende is. Als het antwoord bevestigend is, kan iemand daarop vanzelfsprekend inspelen.

De schadetoekenningen hebben geen gevolgen voor de hoogte van het tarief, wel voor de lengte waarmee het in de jaren doorloopt.

De heer Haverkamp vroeg waar de rekening na tien jaar ligt. Het schadeschap houdt na tien jaar op te bestaan. Na tien jaar ligt de rekening in principe bij de betrokken overheid en is "doorbelasting" naar de sector niet meer mogelijk op basis van het huidige wetsvoorstel. Ook hier zullen wij echter proberen aansluiting te zoeken bij de Planschadewet van VROM; dat is de geldende werkwijze.

Voorts vraagt de heer Haverkamp om met VROM te overleggen. Dat heb ik zojuist toegezegd. Het betreft dan tevens de verjaringstermijn waarover ik zo-even sprak. Ik zeg dit bij dezen nogmaals toe.

Met betrekking tot de wijziging van de gemeenschappelijke regeling van het Schadeschap Luchthaven

Schiphol is gevraagd hoe dit in zijn werk gaat. Deze procedure is beschreven in artikel 25 van de gemeenschappelijke regeling. Deze gemeenschappelijke regeling is overeengekomen tussen de gemeente, de provincie en het Rijk. Het betreffende artikel zegt dat het algemeen bestuur een voorstel doet aan alle deelnemers van de regeling. Deze deelnemers zijn: de minister, de provincie, het waterschap en de verschillende omliggende gemeenten. De helft van de deelnemers dient vervolgens met het voorstel in te stemmen. De inwerkingtreding van de wijziging is afhankelijk van het moment waarop deze is opgenomen in het provinciale register waarin alle gemeenschappelijke regelingen zijn opgenomen. Zodra de wijziging dus is geformaliseerd, kan deze ingaan.

De heer Verdaas vraagt mij om nachtvluchten zwaarder te belasten. Nu, deze worden al tien keer zwaarder belast dan vluchten die overdag plaatsvinden. Bovendien heeft Schiphol een gedifferentieerd landingstarief voor de dag en voor de nacht. Nog afgezien van deze dag- en nachttarieven, zit in de landingstarieven van Schiphol al een onderscheid naar gewicht, geluid en tijdstip van de vlucht. Ik denk dat er duidelijk is voorzien in wat de heer Verdaas vraagt.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik geloof de minister op haar woord, maar ik heb het in de wet zelf en in de bijlage niet op die manier terug kunnen vinden. Ik weet wel dat nachtvluchten in het rekenmodel voor de geluidsbelasting tien keer zwaarder tellen maar ik weet niet of dit zich ook doorvertaalt in een tien keer zwaardere geldelijke belasting. Daar zou ik graag, als dit mogelijk is, het bewijs van willen zien. Ik vraag dit niet uit wantrouwen, maar omdat ik het zelf niet heb kunnen achterhalen. De vraag is eigenlijk of de doorbelasting in het rekenmodel ook doorwerkt, letterlijk, in het betaalmodel.

Minister **Peijs**: Ik denk dat dit laatste niet het geval is, maar in het hele geluidsstelsel zijn nachtvluchten wel tien keer zo zwaar belast. Voorts geldt het zwaardere gewicht, als het gaat om de tweede categorie van de tarieven.

Een vraag van de heer Verdaas is verder dat bij onbillijkheid de Kamer

Peijs

altijd dient te worden geïnformeerd via de staatssecretaris. Daar heb ik geen enkel probleem mee en dat kan ik zonder meer toezeggen. Hetzelfde geldt voor kostenoverschrijdingen.

De heer De Krom heeft gevraagd of in Assendelft voortgang wordt gemaakt met de afwikkeling. Hierop antwoord ik dat ik mijn definitieve standpunt pas kan bepalen, als ik alle bezwaren binnen heb en heb gelezen. Indien ik er nu al een uitspraak over zou doen, zou dit betekenen dat ik de bezwaren niet serieus neem. Dat zou ik niet op mij willen nemen. Ik kan mij pas goed een mening vormen, wanneer ik alle bezwaren ken. Ik zal voor het einde van dit jaar mijn standpunt daarover bepalen.

Ik geef even de actuele stand. Op dit ogenblik hebben wij in totaal 1251 reacties ontvangen, waarvan ruim 42% woningen betreft waarvoor een overeenkomst is gesloten; dat is een zwaarwegende categorie. 47% betreft woningen die op grond van de herberekening niet meer voor isolatie in aanmerking komen en 10% betreft woningen zonder besluit en overeenkomst, waarvan de staatssecretaris heeft gezegd dat zij die niet meer wil isoleren. Voor deze woningen was er geen enkele overeenkomst; die zouden er dus buiten vallen.

De heer De Krom verzocht mij het onmiddellijk aan de Kamer te laten weten, als wij de hardheidsclausule inroepen. Ook daar hebben wij in het geheel geen probleem mee.

Wij hebben het beginsel "de vervuiler betaalt" zeer stringent doorgevoerd. In sommige gevallen kun je niet zeggen dat de vervuiler betaalt. Ik wijs bijvoorbeeld op de sloop- en planschade. Op dit ogenblik is daar nog geen titel voor. Dat is pas het geval als de zitting van vandaag geformaliseerd wordt. Misschien mag ik bij de Kamer erop aandringen om dat zo snel mogelijk te doen. Wat tot nu toe onder sloop- en planschade is gevallen, kunnen wij niet bij de sector in rekening brengen omdat wij daarvoor nog geen titel hebben. Vandaar dat het heel belangrijk is dat artikel 77 gewijzigd wordt. Dan hebben wij een titel om de rekening door te kunnen sturen naar de sector.

De vertragingen die zijn opgelopen in de procedures omdat er gesproken werd over het combineren van warmte-isolatie en geluidsisolatie zijn niet doorberekend aan de sector

omdat de sector daar niets aan kon doen.

Al die zaken opgeteld, leiden tot het bedrag van 110 mln waarover de staatssecretaris de Kamer tijdens het AO heeft geïnformeerd.

Mevrouw **Gerkena** (SP): De minister toont begrip voor de sector maar zadelt met hetzelfde gemak de belastingbetaler op met deze kosten zonder dat daar enig mea culpa tegenover wordt gesteld. Dat stoort mijn fractie zeer. Het is óf het een óf het ander. Of de luchtvaartsector betaalt met alle consequenties van dien, óf de minister geeft toe dat er fouten zijn gemaakt en verbindt daar consequenties aan. Dat doet zij echter niet.

Minister **Peijs**: Ik weet niet welke consequenties u van mij verwacht, mevrouw Gerkena. U hebt daarover in een AO uitgebreid gediscussieerd met de staatssecretaris. Ik denk dat zij volstrekt duidelijk geweest is. Ik kan de sector niet belasten op grond van een wet die er nog niet is. Zodra wij artikel 77 hebben gewijzigd, kan ik dat wél doen. Als ik dat echter nu doe, sta ik morgen voor de rechter.

De zaak is volstrekt duidelijk. Als artikel 77 gewijzigd is, kunnen wij de sector belasten. Ik kan de sector echter niet aanslaan voor zaken waarvan zij niet de oorzaak is. Dit is uitgebreid besproken met de staatssecretaris en die discussie zou ik nu niet willen overdoen.

Ik zou het daarbij willen laten, voorzitter.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over staatssteun, op mijn vraag of er al iets bekend is over de organisatievorm van GIS 3 en op mijn vraag over de periodieke voortgang en rapportage aan de Kamer daarover.

Minister **Peijs**: Ik dacht dat ik die laatste vraag beantwoord had. Wij willen in dezen aansluiten bij de grote projecten. Die kennen een halfjaarlijkse voortgangsrapportage. Het is geen enkel probleem om u die te laten toekomen voor het GIS-project. In het kader van GIS 3 zijn u in het AO drie mogelijkheden voorgelegd voor wie dat zou moeten uitvoeren. Die worden nu uitgewerkt. Dat verloopt volgens plan. Wij komen daarmee vanzelfsprekend bij de Kamer terug.

De vraag over staatssteun heeft natuurlijk te maken met het principe "de vervuiler betaalt". Wij kunnen volstrekt duidelijk maken dat hetgeen wij betalen, niet betaald kan worden door de sector omdat het niet gedekt is door wet- en regelgeving. Dat moeten wij dus wel voor onze rekening nemen en er is dus absoluut geen sprake van staatssteun.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik heb begrepen dat de geluidsbelasting die tien keer hoger is in het rekenmodel van Schiphol zich inderdaad niet doorvertaalt in wat er aan de vliegtuigen gevraagd wordt. Ik ben voornemens om, uiteraard afhankelijk van uw reactie, met een amendement dan wel een motie te komen om te bekijken of dat alsnog mogelijk is, omdat het nog meer recht doet aan dat principe. Ik hoor graag hoe u daar tegenover staat, als het juridisch haalbaar is.

Minister **Peijs**: Ik kan u daarop geen helder antwoord geven. Als u het goed vindt, laat ik u dat op de kortst mogelijke termijn schriftelijk toekomen, zodat u er volgende week op kunt reageren.

De **voorzitter**: Wij zijn daarmee gekomen aan het eind van de eerste termijn. Zoals afgesproken, doen wij de tweede termijn op een nader te bepalen moment.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Na enig beraad schors ik de vergadering tot kwart over zes. Dan doen wij het verslag van het algemeen overleg over de Flora- en faunawet. Ik heb net gehoord dat de drie sprekers voor het wetsvoorstel Wijziging Werkloosheidswet, maximering ziekengeldlasten enz. zich van de sprekerslijst hebben laten schrappen. Dat betekent dat het een hamerstuk kan zijn en dat er vanavond geen vergadering hoeft te zijn. Dat is misschien om allerlei redenen een goede beslissing.

De vergadering wordt van 16.55 uur tot 18.29 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik deel mede dat de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit ergens in Nederland in het verkeer is vastgelopen. Ik stel

Peijs

voor om het VAO over de Flora- en faunawet uit te stellen tot volgende week, rondom de behandeling van de begroting. De manier waarop de leden mij aankijken, beschouw ik als instemming met mijn voorstel.

Sluiting 18.30 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 het Wetboek van Strafrecht en het Wetboek van Strafvordering en enige andere wetten in verband met het gebruik van de videoconferentie in het strafrecht (29828).

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

2. de volgende brieven:

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

een, inzake nadere informatie over Iran (21501-02, nr. 587);

een, over het functioneren van de VN vredesoperatie MONUC (25098, nr. 22);

een, ten geleide van het verslag van de derde bijeenkomst van de Staten die partij zijn bij het Statuut van Rome (28498, nr. 11);

een, ten geleide van het Verdrag inzake bevordering en wederzijdse bescherming van investeringen tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk Cambodja; Phnom Penh, 23 juni 2003 (29856, R1774);

een, van de minister en staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, ten geleide van de geannoteerde agenda van de Raad Algemene Zaken en Externe Betrekkingen van 2 november 2004 (21501-02, nr. 588);

drie, van de minister voor Ontwikkelingssamenwerking, te weten:

een, over OESO/DAC inzake de ODA-criteria veiligheidssector (29800-V, nr. 19);

een, ten geleide van de IOB evaluatie "Over solidariteit en professionalisering" (29800-V, nr. 49);

een, over de voortgang van het interdepartementaal overleg inzake

Internationaal Natuur- en Milieubeleid (29800-V, nr. 51);

acht, van de minister van Justitie, te weten:

een, over de vuurwerkramp Enschede (27157, nr. 59);

een, over de criminaliteitsbeheersing (27834, nr. 35);

een, ten geleide van het rapport "De Nederlandse Drugsmarkt" (28192, nr. 34);

een, inzake belangrijke verandering in de interne organisatie van het openbaar ministerie (28684, nr. 37);

een, ten geleide van het onderzoeksrapport "Alle regels tellen - de ontwikkeling van het aantal wetten, AMvB's en ministeriële regelingen in Nederland" (29279, nr. 17);

een, over de tbs-maatregel (29452, nr. 12);

een, over de knelpunten met betrekking tot illegale/ongewenstverklarde vreemdelingen in de tbs (29452, nr. 13);

een, ten geleide van een afschrift van de reactie op het advies van Actal inzake het reductieplan voor administratieve lasten voor het bedrijfsleven dat op 15 april 2004 aan de Kamer gezonden is (29515, nr. 44);

twee, van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, ten geleide van de vierde voortgangsrapportage over de uitvoering van het Veiligheidsprogramma (28684, nr. 36);

een, over de moord op de heer Th. van Gogh (29854);

een, van de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, over het besluitvormingsproces inzake programma Reguliere Toelating en Intensivering (RTIT) (19637, nr. 8680);

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

een, ten geleide van een ontwerp van een algemene maatregel van rijksbestuur Onderzoeksraad voor veiligheid en een ontwerp algemene maatregel van bestuur Onderzoeksraad voor veiligheid (28634, R1727, nr. 39);

een, ten geleide van de antwoorden inzake een lijst van vragen van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangaande de brief van 29 april 2004 over het rapport van de Commissie van Toezicht betreffende de Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten

van 19 januari 2004 (28974, 28374, nr. 3);

een, over het investeren in het Landelijk Management Development (LMD) voor de brandweer (29517, nr. 3);

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

een, ten geleide van het plan van aanpak "Meer Focus op Externe Inhuur" (29362, nr. 21);

een, over de takenanalyse Andere Overheid (29362, nr. 22);

twee, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:

een, over de PPS en de brede school (27020, nr. 40);

een, inzake aanvullende informatie op de behandeling begroting 2005 (29800-VIII, nr. 32);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, ten geleide van de beleidsbrief "Meer flexibiliteit, meer keuzevrijheid, meer kwaliteit: Financiering in het hoger onderwijs" (29853);

een, van de minister van Financiën, ten geleide van Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2003 (28165, nr. 16);

een, van de ministers van Financiën en voor Ontwikkelingssamenwerking, ten geleide van het rapport van de externe evaluatie van de Overeenkomst Staat - FMO van 16 november 1998 (25995, nr. 5);

een, van de minister van Defensie, over de integrale kosten beheersingsoperaties (27786m, nr. 4);

vier, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, te weten:

een, over de analyse van de gegevens van de CBS-huurenquête in 2004 (27926, nr. 37);

een, ten geleide van twee onderzoeksrapporten Onderzoek financieel gezonde corporaties en Resultaten onder monitoring B- en C-corporaties (29453, nr. 6);

een, inzake de derde nota van wijziging bij het wetsvoorstel planschadevergoedingsovereenkomsten (29490, nr. 10);

een, inzake illegalennota (29537, nr. 22);

vijf, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, te weten:

een, over lastenverlichting, stroomlijning en vereenvoudiging van regelgeving op het gebied van biotechnologie: gerealiseerde en