

11

Luchtvaart

Aan de orde is het **VAO Luchtvaart (AO d.d. 3/7)**.

De voorzitter:

De eerste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Laçin van de fractie van de SP.



De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Overijssel, Gelderland, de Veluwe, Friesland, Flevoland en de rest van Nederland verdienen duidelijkheid als het gaat om de ontwikkelingen rondom Lelystad Airport, vakantieluchthaven of overloopluchthaven van Schiphol. Daarom vragen wij of het feit dat er geen vrachtluchten zullen plaatsvinden kan worden vastgelegd, zodat dit ook handhaafbaar is. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Lelystad Airport bedoeld is als vakantievliegveld en meermaals is uitgesproken dat er geen vrachtluchten zullen plaatsvinden van en naar Lelystad Airport;

constaterende dat deze afspraak alleen uitvoerbaar en handhaafbaar is als dit zwart-op-wit vastgelegd wordt;

constaterende dat vrachtluchten bij voorbaat niet uitgesloten kunnen worden als deze afspraak niet zwart-op-wit is vastgelegd;

constaterende dat de baanlengte van Lelystad Airport vergelijkbaar is met Maastricht Aken Airport en op dat vliegveld, met goedkeuring van deze minister, sinds december 2017 vrachtluchten worden uitgevoerd;

constaterende dat het vastleggen van de afspraak dat er geen vrachtluchten op Lelystad Airport zullen plaatsvinden voor veel inwoners van verschillende provincies, waaronder Overijssel en Gelderland, duidelijkheid schept;

overwegende dat het vertrouwen in het ministerie en daarmee de overheid rondom het dossier Lelystad Airport een enorme deuk heeft opgelopen;

verzoekt de regering de afspraak dat er geen vrachtluchten op Lelystad Airport zullen plaatsvinden vast te leggen in het luchthavenbesluit zodat deze afspraak ook handhaafbaar wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Kröger en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 493 (31936).

Een korte vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik ben het met u eens dat er geen vrachtluchten naar Lelystad Airport mogen komen. Ik snap ook dat mensen in Oost-Nederland zich afvragen hoe ze dit nou zeker weten. Ik heb de minister in het algemeen overleg horen zeggen dat het luchtvaartbesluit gewijzigd zou moeten worden als we vrachtluchten mogelijk willen maken. Ik zou niet weten welke andere waarborg er nodig is dan dat de Kamer eerst actief moet besluiten om vrachtluchten mogelijk te maken. Mijn vraag is dus welke aanleiding u heeft om te denken dat dit niet genoeg is.

De heer Laçin (SP):

De aanleiding om te denken dat het niet genoeg is: als het er bij voorbaat niet in staat, zou het er ook niet in hoeven te staan. In het luchthavenbesluit gaat volgens de minister niet staan dat er geen vrachtluchten mogen landen en opstijgen. Dus waarom zou iets wat er niet staat, opeens wel in een nieuw luchthavenbesluit moeten staan? Dat is volgens mij een omgekeerde redenatie. De informatie die wij hebben gekregen, klopt volgens mij niet.

De voorzitter:

Helder. U continueert.

De heer Laçin (SP):

Ik heb nog één motie.

De voorzitter:

Meneer Paternotte, als u niet voor een motie bent, kunt u daar gewoon tegen stemmen.

De heer Paternotte (D66):

Dat klopt, maar ...

De voorzitter:

Ga uw gang.

De heer Paternotte (D66):

... ik constateer dat de heer Laçin niet gelooft wat de minister zegt. Ik kies ervoor om dat wel te geloven, wat betekent dat de Tweede Kamer actief moet besluiten voordat er vrachtluchten kunnen plaatsvinden. En dat gaat niet gebeuren.

De voorzitter:

Uw tweede motie, meneer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het overplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad Airport hét bestaansrecht van Lelystad Airport is;

constaterende dat de verkeersverdelingsregel die dit zou moeten regelen geen dwingend karakter kan hebben;

constaterende dat het overhevelen van vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad Airport een vrije keuze van luchtvaartmaatschappijen wordt;

overwegende dat er geen garanties zijn op voldoende vluchten die overgeplaatst zullen worden van Schiphol naar Lelystad Airport en dat er daarmee ook geen zicht is op het aantal slots dat ingezet kan worden om de hub-functie van Schiphol te versterken;

verzoekt de regering niet verder te gaan met het investeren in Lelystad Airport voordat duidelijk is op welke manier invulling gegeven kan worden aan een verkeersverdelingsregel die ervoor gaat zorgen dat het overplaatsen van vakantievluchten van Schiphol naar Lelystad Airport daadwerkelijk gaat gebeuren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 494 (31936).

Dan is het woord aan de heer Van Raan van de fractie van de Partij voor de Dieren.



De heer **Van Raan** (PvdD):
Voorzitter. Ik heb twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de toekomst van Lelystad Airport hoogst onzeker is;

van mening dat een voorspelbare overheid niet hetzelfde is als een overheid die de groei van de luchtvaart blijft faciliteren;

verzoekt de regering te waarborgen dat het bedrijfsleven geen rechten kan ontlenen aan de voorbereidingen op het nieuwe Luchtvaartbesluit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 495 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met de luchtvaartactiviteiten op en rond luchthavens tegenstrijdige belangen ten aanzien van milieu en economie zijn gemeoid;

constaterende dat omwonenden/belangengroepen minder goed georganiseerd, geoutilleerd en gefinancierd zijn dan de luchtvaartsector;

constaterende dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid stelt dat het belangrijk is om adequate macht en tegenmacht te organiseren om ervoor te zorgen dat alle belangen zijn vertegenwoordigd en gewaarborgd om het risico op groepsdenken zo goed als mogelijk te beheersen;

verzoekt de regering te onderzoeken op welke wijze omwonenden/belangengroepen ondersteund kunnen worden in hun behoefte aan kennis en daarover aan de Kamer te rapporteren.

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Raan en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 496 (31936).

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Paternotte van de fractie van D66.



De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter. Het algemeen overleg Luchtvaart was in twee episodes een goed algemeen overleg. Ik heb een hoop vragen gesteld over verschillende onderwerpen, waaronder de slothandel. Ik wil daar nog één vraag aan toevoegen over de verkeersverdelingsregel, waarover ik al een vraag heb gesteld. In Trouw stond onlangs een artikel over self-connecting, iets wat in opkomst is, waarbij passagiers zelf verschillende losse tickets kopen, die al dan niet via een online travel agency aan elkaar gekoppeld worden. Ik vraag de minister of self-connecting meeweegt bij het percentage overstappers, wat weer inherent is aan de voor te leggen verkeersverdelingsregel.

Dan heb ik nog een motie over verduurzaming en de wenselijkheid om zo snel mogelijk een aantal van de meest vervuilende vliegtuigen van Schiphol te weren. De motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland op basis van de EU-verordening inzake geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen (598/2014) de ruimte heeft om bepaalde zogenaamde hoofdstuk 3-vliegtuigen te weren van luchthavens met meer dan 50.000 vliegbewegingen;

constaterende dat na de nieuwe tariefstelling pas over drie jaar een nieuwe gelegenheid ontstaat om het weren van de meest (geluids)vervuilende vliegtuigen mee te nemen in de nieuwe tariefstelling;

overwegende dat de meest geluidsvervuilende vliegtuigtypes doorgaans over oude inefficiënte motoren beschikken die relatief veel uitstoot veroorzaken;

verzoekt de regering met spoed in overleg te treden met Schiphol over het opnemen van een stop op hoofdstuk 3-vliegtuigen in de eerstvolgende preconsultatie voor nieuwe tarieven;

verzoekt de regering tevens zich in te zetten voor uitbreiding van EU-brede geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen ten aanzien van lawaaïge vliegtuigen (EU-verordening 598/2014) en te bezien welke vliegtuigen in de toekomst in categorieën komen die binnen de ruimte van de (lid)staat vallen om geluidgerelateerde beperkingen op te leggen;

verzoekt de regering om voorts, indien dit in de komende jaren niet haalbaar blijkt, te pleiten voor uitbreiding van de nationale bevoegdheden;

verzoekt de regering verder om de Tweede Kamer hierover voor de begrotingsbehandeling I&W te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Paternotte, Bruins en Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 497 (31936).

Dan de heer Remco Dijkstra van de fractie van de VVD.



De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter. Wij hebben wederom een heel goed overleg gehad. Dank daarvoor. Een van de belangrijkste vragen voor de VVD is: hoe houden we luchtvaart relevant in Nederland? De internationale koppositie die wij op dit moment innemen, kunnen we eigenlijk alleen maar verliezen. Het is heel gemakkelijk om dat voor elkaar te krijgen, maar die betekenis houden is heel wat waard, gezien alle

verbindingen, de toegevoegde waarde, de banen die ermee gemoeid zijn en het feit dat mensen graag vliegen.

Ik ben blij dat we hebben gesproken over de traumahelikopter op Zestienhoven. Daar heeft de minister goed op gereageerd. Ik ben blij met de toezegging dat we het voorlopig even houden zoals het is. Het liefst zou ik hebben dat we op een gegeven moment gaan naar een soort verbijzondering hiervan in het maatschappelijk verkeer, omdat iedereen er wel van overtuigd is dat een traumavlucht moet kunnen uitvliegen en niet gehinderd moet worden door beperkingen, want die redt gewoon mensenlevens.

Ten slotte heb ik nog wel wat zorgen over de local rule en de vrachtluchten. Ik denk dat er echt een structurele oplossing nodig is, ook gezien het winterseizoen, dat er aankomt. Het belang van vracht en cargo vanaf onze luchthavens is essentieel. Specifiek Schiphol is daar een heel mooie in. Ik hoop dat daar snel een oplossing voor komt vanuit de sector en dat de minister ons daarover kan informeren, omdat het belang zo groot is.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Amhaouch van de fractie van het CDA.



De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Waar een wil is, is een weg. De KLM vliegt vanuit Los Angeles naar Nederland al op biokerosine, maar helaas is de KLM nog niet in staat om in Nederland zelf, op Schiphol, biokerosine te tanken. Daarom zeggen wij: waar een wil is, is een weg. Dit kan niet waar zijn als wij de luchtvaart willen verduurzamen. Vandaar deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vergroening van kerosine de grootste uitdaging vormt voor een toekomst met CO₂-neutrale luchtvaart;

overwegende dat op de korte termijn biokerosine en op de lange termijn synthetische kerosine hierbij belangrijke kansen bieden;

overwegende dat de KLM weliswaar één van de groenste luchtvaartmaatschappijen ter wereld is, maar nog geen biokerosine kan tanken op Schiphol;

overwegende dat alle ministeries moeten gaan deelnemen aan het Corporate BioFuel Programme;

verzoekt de regering in overleg met alle betrokken partijen erop in te zetten dat biokerosine beschikbaar komt op Schiphol vanaf uiterlijk 2022 en de Kamer voor 1 januari 2019 te informeren over de voortgang en de vervolgstappen;

verzoekt de regering ten slotte in de Luchtvaartnota 2020-2050 de ambitie op te nemen synthetische kerosine concurrerend te maken met biokerosine.

rerend te maken en hiertoe in gesprek te gaan met potentiële private partners en ngo's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Paternotte. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 498 (31936).

Een korte vraag van de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Ik begrijp de motie niet goed, want het CDA is de partij die samen met de coalitiepartijen vliegtuigmaatschappijen die allang bezig zijn met biokerosine, een klap in de nek geeft met die tickettaks. Er worden al allerlei heffingen en regels opgelegd om die vliegtuigmaatschappijen te belemmeren in dat onderzoek, en nu komt deze motie. Dat staat toch haaks op elkaar?

De heer Amhaouch (CDA):

"Klap in de nek." "Staat haaks op elkaar." Ik zeg alleen: de KLM vliegt vandaag de dag al met biokerosine. Wij zeggen: wij willen de Nederlandse luchtvaart verduurzamen; het kan niet waar zijn dat we op Schiphol geen biokerosine kunnen tanken. Dus ik snap uw punt van de tickettaks niet.

De heer Graus (PVV):

Heel eenvoudig: de maatschappijen waren er zelf al mee bezig, maar ze krijgen alleen maar heffingen opgelegd. Ze hebben alleen maar nadeel van de Europese Unie. Ze hebben alleen maar nadeel van alle partijen die hen belemmeren. En nu worden ze ook nog een keer gestraft door een tickettaks. Je kan toch niet aan de ene kant vragen om te zorgen dat iets mogelijk is en ze aan de andere kant een klap in de nek geven met al die ontwikkelingen door ze een tickettaks op te leggen?

De voorzitter:

Helder.

De heer Graus (PVV):

Dat zijn allemaal communicerende vaten. Je kan dat geld maar één keer uitgeven.

De heer Amhaouch (CDA):

Kijk, nu komen we ergens. Als de heer Graus zegt dat het allemaal communicerende vaten zijn, dan hebben we het ergens over. Dan had hij goed moeten luisteren tijdens het AO Luchtvaart dat we gisteren hebben gehad. Toen heb ik telkens gezegd: maak een goede afweging. Wie maakt die goede afweging tussen de invoering van een tickettaks, de invoering van bepaalde heffingen over vervuilende vliegtuigen, en de biokerosine, die twee tot drie keer zo duur is? Daar heeft hij een punt. Als wij voorstellen krijgen, wil ik dat graag netjes afgewogen hebben, maar het blijft zo dat wij de luchtvaart moeten verduurzamen. KLM doet dat. Laat

die maatschappij ook op Schiphol tanken. Ik hoop dat er nog heel veel vliegtuigmaatschappijen zullen volgen.

De voorzitter:

Uw tweede motie.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dan ga ik verder met de ganzen, maar wel vanuit een andere invalshoek.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het versneld onderploegen van graanresten een beproefd en succesvol middel is om ganzenoverlast nabij Schiphol te bestrijden;

verzoekt de regering zich in te spannen om de onkostenvergoeding aan de boeren zodanig vorm te geven dat zo veel mogelijk boeren deelnemen en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Bruins. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 499 (31936).

Het is " tot de orde van de dag". U zei "op de orde van de dag".

De heer Amhaouch (CDA):

Excuseer, voorzitter. We willen de minister hartelijk danken voor de antwoorden in de vele overleggen die we het afgelopen halfjaar hebben gehad — niet de afgelopen twee weken, maar het afgelopen halfjaar. Ik denk dat er veel voortgang is geboekt. We kijken uit naar de herindeling van het luchtruim. Daar zit Nederland om te springen. In het kader van de participatiebrief — ik noem hem — denk ik ook dat veel mensen zich betrokken zullen voelen bij de uitvoering van de herindeling.

De voorzitter:

Heel goed. Dank u wel. Dan mevrouw Van Brenk van de fractie van 50PLUS.

□

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank, voorzitter. Gisteravond hebben de minister en ik tegen elkaar uitgesproken dat we trots zijn op wat de Nederlandse organisaties bijdragen aan precisieapparatuur voor vliegtuigen. Daar kunnen we inderdaad heel trots op zijn. De minister is ook heel ambitieus. Ik ga haar nu toch maar uitdagen. Zij weet vast al waar het over gaat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Noorse airport operator Avinor, eigendom van de Noorse staat, het streven heeft uitgesproken om in 2040 alle korteafstandsvluchten elektrisch uit te voeren;

overwegende dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat koploper wil zijn op het gebied van duurzame luchtvaart;

verzoekt de regering Noorwegen te volgen in het streven om in 2040 alle korteafstandsvluchten elektrisch uit te gaan voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Brenk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 500 (31936).

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik hoop van harte dat de minister deze uitdaging aanneemt.

De voorzitter:

Dan mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Een drietal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op dit moment verkend wordt hoe een vliegticketbelasting eruit zou kunnen zien;

overwegende dat op basis van artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet de Kamer moet worden geïnformeerd over de doelstellingen, de doelmatigheid en de doeltreffendheid van een voorgenomen wetsvoorstel;

verzoekt de regering om de beleidsmatige doelen van de vliegticketbelasting met betrekking tot CO₂-reductie en gedragsverandering verder uit te werken en voor te leggen aan de Tweede Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 501 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de voorgestelde aansluitroutes op de B+variant van Lelystad Airport veel maatschappelijke onrust veroorzaken;

overwegende dat de minister heeft aangegeven de laagvliegroutes onwenselijk te vinden;

overwegende dat de minister heeft gesteld dat "het een harde randvoorwaarde is voor het herindelen van het luchtruim dat er een einde komt aan het langdurig laagvliegen";

verzoekt het kabinet de laagvliegroutes te definiëren en deze mee te geven in de opdrachtverlening aan de LVNL en andere partijen verantwoordelijk voor de herindeling van het luchtruim, en dit te doen voor een definitief besluit over de openstelling van Lelystad Airport genomen wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 502 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat doel en nut van Vliegveld Lelystad afhangen van de vraag of en hoe vakantieverkeer van Schiphol naar Lelystad kan worden uitgeplaatst;

overwegende dat de minister voornemens is een verkeersverdelingsregel als beleidsinstrument in te zetten en daarmee uitvoering geeft aan de motie-Van Helvert c.s.;

constaterende dat Europa hiervoor toestemming moet geven en dat de minister voornemens is binnenkort haar voorstel aan de Europese Commissie voor te leggen;

verzoekt de regering om de conceptverkeersverdelingsregel met de Kamer te delen alvorens deze aan de Europese Commissie voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Laçin en Van Raan. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 503 (31936).

De **voorzitter**:

Dan de heer Bruins van de fractie van de ChristenUnie.



De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording in het AO. Ik heb nog twee punten over. Allereerst een vraag. Die is zo feitelijk dat ik die niet in een motie vervat, maar gewoon nog een keer stel. Verder heb ik een motie. De feitelijke vraag gaat over de verkeersverdelingsregel die binnenkort genotificeerd wordt. Ik meen me te herinneren dat eerst marktwerking moet worden geprobeerd voordat de verkeersverdelingsregel wordt ingezet. Hoe zit het nou precies met die marktwerking? Wat is die marktwerking, als de VVR die je daarna wilt gebruiken, niet dwingt, maar verleidt? Dat is dus eigenlijk zelf de marktwerking. Kan de minister toelichten wat op dit moment haar ideeën daarover zijn? Op welk moment kunnen we daar meer informatie over krijgen?

Dan de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister de "laagvliegroutes" onwenselijk noemt;

constaterende dat de minister heeft gesteld dat "het een harde randvoorwaarde is voor het herindelen van het luchtruim dat er een einde komt aan het langdurig laagvliegen";

van mening dat er een beperkte heldere set ontwerpisen moet worden vastgesteld ten behoeve van een optimale indeling van het luchtruim gericht op capaciteitsvergroting, hindervermindering en beperking van de uitstoot met veiligheid als randvoorwaarde;

verzoekt de regering duidelijk te maken welke uitgangspunten en wensen uit de belangeninventarisatie in de onderzoeksfase van de luchtruimherziening zijn voortgekomen;

verzoekt de regering tevens de Kamer hierover voor het einde van het jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bruins en Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 504 (31936).

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dan rest mij de minister en haar medewerkers een rustige en gezegende zomerperiode toe te wensen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Graus van de Partij voor de Vrijheid. Het woord is aan hem.



De heer **Graus** (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Allereerst een motie. Die motie ga ik indienen in het kader van het nationaal belang. Ik heb die motie, denk ik, misschien wel zes keer eerder ingediend. Ik heb de motie iedere keer aangepast en nu heb ik die zelfs Dijkstraproof gemaakt — het gaat om het lid Dijkstra van de VVD — omdat KLM en Schiphol niet in de problemen mogen komen. Dat zijn bedrijven van nationaal belang. Ik ben er bijzonder trots op dat ik namens die bedrijven het woord mag voeren. Het zijn grote particuliere werkgevers die niet alleen elkaar sociaal, maatschappelijk en financieel-economisch versterken, maar ook niet zonder elkaar kunnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering in het kader van het nationaal belang groei tot 590.000 vliegbewegingen op Schiphol mogelijk te maken, minimaal tot de uitgestelde opening van Lelystad Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 505 (31936).

De heer **Graus** (PVV):

Meneer Dijkstra mag die motie mee tekenen, maar nu is die nog alleen door mij ondertekend.

Meneer de voorzitter. We hebben onze monden rond de verkiezingen altijd vol over ons nationaal belang, over KLM en Schiphol. Ik dien iedere keer moties in die echt nodig zijn om Schiphol en KLM het hoofd boven water te laten houden in een steeds harder wordende wereld vol oneerlijke concurrentie, vooral uit kamelenlanden en noem maar op. Dat is valse concurrentie met kerosinevoordelen. Die landen hebben niet allemaal met die milieupaniek en zo te maken waar wij mee te maken hebben. Ik ben dus echt benieuwd hoe de Kamer zich hierover gaat uitspreken. Mocht er ooit een parlementaire enquête komen — nogmaals, ik zeg dit misschien voor de zevende keer dit jaar — dan komen een paar Kamerleden aardig in de problemen. Want je komt hier niet meer onderuit. Je moet je verantwoording pakken als autonoom Kamerlid en je niet verschuilen achter de coalitie en de fractie. Als je voor een enquêtecommissie komt, zit je daar als individueel Kamerlid en niet namens een fractie of een coalitie. Mevrouw Kröger.

De voorzitter:

Ja, meneer Graus geeft u even het woord, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Is de heer Graus ervan op de hoogte dat in de SEO-studie naar toekomstperspectieven voor Schiphol staat dat juist het handhaven van het huidige plafond, waarbij KLM de meeste van de historische slots heeft, juist in het voordeel van KLM is?

De heer Graus (PVV):

Andere deskundigen zeggen dat het niet zo is. Laten we het bij de feiten houden. U bedoelde: waarom zou er een bepaald voordeel zitten voor KLM aan een plafond stellen aan het aantal vliegbewegingen? Maar ik heb het ook over Schiphol. KLM is erbij gebaat als Schiphol kan groeien. Eén en één is twee.

De voorzitter:

Helder.

De heer Graus (PVV):

Daar hoeft u echt geen econoom of luchtvaartdeskundige voor te zijn. KLM en Schiphol willen per se geen plafond. Ze willen het liefst dat Schiphol kan groeien tot 800.000 vliegbewegingen. Iedere deskundige kan zeggen wat hij wil, maar het klopt gewoon niet. Het is feitelijk onjuist.

De voorzitter:

Een korte vraag van mevrouw Van Brenk nog.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

We hebben het gisteravond gehad over vliegveiligheid. De OVV heeft heel duidelijk gesteld dat er een groot risico is als Schiphol gaat uitbreiden. Er moeten eerst een aantal maatregelen genomen worden voordat er überhaupt over nagedacht kan worden. Hoe kan de heer Graus het dan verantwoorden dat hij nu al stelt dat we maar naar 590.000 moeten gaan zonder dat we het hebben over veiligheid?

De heer Graus (PVV):

Ik denk dat we het daar allemaal over eens zijn. Ik ben het in ieder geval met mevrouw Van Brenk van 50PLUS eens. Ik ben daar gister mijn betoog ook mee begonnen. Het werd een beetje overschaduwd door de meisjes van K3, maar ik ben er terdege over begonnen dat vliegveiligheid voor ieder Kamerlid het belangrijkste is wat er bestaat. De minister heeft bevestigd dat dit ook voor haar geldt. Ik heb ook heel kritisch gevraagd om alle aanbevelingen over te nemen. De minister heeft gezegd dat ze dat allemaal gaat doen. Ik heb ook nog gezegd dat we het milieu en andere paniek achterwege moeten laten en altijd de vliegveiligheid bovenaan moeten zetten. Dat is dus ook het geval. Logischerwijs zal dat allemaal moeten worden meegenomen bij die groei.

De voorzitter:

Heel goed. Tot zover.

De heer Graus (PVV):

Dit is wel belangrijk, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Heel belangrijk.

De heer Graus (PVV):

Ik begrijp dat meneer Dijkstra misschien nog "2023" in de motie wil hebben staan. Dat kan hij dan nu aangeven, want ik ben bereid om dat ook nog te doen. Dan is de motie helemaal VVD-proof. Maar het kan niet zo zijn dat iedere keer maar iets in de media wordt geroepen en de motie dan niet wordt gesteund.

Tot slot, meneer de voorzitter, want ik heb nog 17 seconden zie ik. Ik wil eenieder en ook de minister, die vandaag heel vrolijk, fruitig en zomers gekleed is, alvast een heel fijne zomer toewensen. Bedankt voor de samenwerking. U ook, meneer de voorzitter. Mogelijk gaan wij elkaar nog wel zien.

De voorzitter:

Die kans zit er dik in.

De heer Graus (PVV):

Dat dacht ik.

De voorzitter:

Ik kan u niet genoeg zien, zeg ik u eerlijk. Maar dat is een persoonlijke noot.

De heer Graus (PVV):

In ieder geval een gezegende zomer voor de minister, want die zie ik vandaag voor de laatste keer.

De voorzitter:

Boft u even. Ik schors voor vijf minuten en dan gaan we kijken of die zegeningen hebben uitgewerkt ... tien minuten zelfs, toe maar. Ik schors voor tien minuten.

De vergadering wordt van 18.38 uur tot 18.48 uur geschorst.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met de twee vragen die gesteld zijn. De eerste was de vraag van de kant van D66 of wij het aspect van self-connecting willen meewegen bij de verkeersverdelingsregel. Ik zal de Kamer informeren zodra we die verkeersverdelingsregel gaan notificeren. Na die notificatie volgt een voorhang. Ik ga nu niet vooruitlopen op de inhoud en de criteria.

De tweede vraag kwam van de ChristenUnie. Klopt het dat de marktbenadering moet voordat er een verkeersverde-

lingsregel wordt ingevoerd vanuit de Europese Commissie? Wat betekent dit in de praktijk als Lelystad Airport open gaat? Om te zorgen dat we onze doelen, namelijk het creëren van ruimte voor mainportverkeer op Schiphol en het voorkomen van autonome groei op Lelystad Airport, goed kunnen borgen, is het mijn intentie om de verkeersverdelingsregel die ik zal notificeren direct vanaf de opening van Lelystad Airport in werking te laten treden. Dat zal ook mijn insteek zijn in de overleggen met de Commissie. Dat is tot nu toe ook zo geweest. Na het besluit van de Commissie zal ik de Kamer er uiteraard nader over informeren. Die verkeerverdelingsregel stuur ik ter informatie bij de notificatie meteen naar u toe. Discussie over de regel en de marktwerking kunnen we na het besluit van de Commissie voeren.

Ik kom op de moties, allereerst die op stuk nr. 493 van de heer Laçin. Die gaat over de angst voor vrachtluchten op Lelystad Airport. Het kost even wat tijd, maar ik wil u toch even meenemen in hoe het precies zit. Ik zeg op voorhand toe dat ik het ook nog even op schrift ga zetten, want ik vind het van belang om iedere onduidelijkheid hierover weg te nemen.

Op alle airports moeten start- en landingsbanen een veiligheidsstrook hebben van 300 meter. Dat wordt genoemd een runway safety area. Het is een verplichting vanuit zowel ICAO als EASA. Zo'n veiligheidsstrook ligt in het verlengde van de start- en landingsbaan. Het doel ervan is om een vliegtuig altijd veilig tot stilstand te kunnen laten komen in noodgevallen bij starts of landingen.

Bij Lelystad Airport is de totale lengte van het asfalt 2.700 meter, inclusief de veiligheidsstrook. In het luchthavenbesluit is de ligging van de baan opgenomen en is bepaald welk deel van de baan operationeel gebruikt mag worden. Dat is is 2.400 meter voor de start en 2.100 meter voor de landing. Het zou dus een aanpassing van het luchthavenbesluit vragen om dit operationeel gebruik van start- en landingsbaan te verlengen. In dat geval zouden ook de veiligheidsgebieden weer moeten worden opgeschoven.

Bij Maastricht zijn de veiligheidszones onverhard in het verlengde van een verharde baan. Voor Maastricht is de baanlengte 2.750 meter. Voor startend verkeer wordt die volledig operationeel gebruikt. Dat is exclusief de veiligheidsgebieden; die liggen niet-geasfalteerd in het verlengde van de baan. Die baanlengte voor operationeel gebruik hebben we onlangs aangepast tot 2.750 meter om een goede businesscase voor vracht op Maastricht mogelijk te maken. Het operationeel gebruik voor starts was begrensd op 2.500 meter. Wellicht ten overvloede, alleen startend verkeer mag van die volle lengte van 2.750 meter gebruik maken. Voor het overige verkeer geldt een maximale baanlengte van 2.500 meter.

De verwarring is denk ik ontstaan doordat er wel langer asfalt ligt. Het stuk van de veiligheidszone kan en mag echter niet gebruikt worden, zo staat ook in het luchthavenbesluit. Maar goed, ik ga het voor u ook nog op schrift zetten. Ik geef meteen het oordeel over de motie: ontraden.

De voorzitter:

Ik waardeer het dat u dit zo uitgebreid doet — de heer Laçin ook, zie ik — maar als we dit met dertien moties gaan doen, dan wordt het nachtwerk, vrees ik.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee hoor, dat ga ik niet bij alle moties doen. Maar dit is echt een punt waarvan ik graag wil dat alle onduidelijkheid uit de wereld gaat.

De voorzitter:

Een korte vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik neem ook effe de tijd, voorzitter.

De voorzitter:

Daar was ik al bang voor.

De heer Laçin (SP):

Dank voor deze uitleg. Ik zie het ook graag op papier tegemoet, zodat wij het ook even na kunnen kijken. Ik ben nog steeds bezorgd over wat er gebeurt als straks minister Cora van Nieuwenhuizen na drie jaar afscheid neemt. Er komt dan een nieuwe minister en die zou kunnen zeggen: ik ga die baan verlengen om er toch vrachtluchten te gaan doen. U zegt dat er dan een nieuw luchthavenbesluit moet komen. Nogmaals, ik betwijfel dat. Ik heb dat gisteren ook uitgesproken. Ik wil nu eigenlijk heel simpel dat we die afspraak maken en dat we gewoon vastleggen dat het vakantievluchten zijn. Punt! Waarom kan dat niet? Waarom is het zo moeilijk om die duidelijkheid te scheppen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Omdat die lengte in het luchthavenbesluit is opgenomen. Die maakt het feitelijk onmogelijk en daarom is het niet nodig. Maar ik zal u in een passage in de brief die we hierover schrijven, uitleggen waarom er dan een nieuw luchthavenbesluit nodig zal zijn. En voor iedere wet geldt: elke regering kan het initiatief nemen om een wet opnieuw aan te passen. Zover kun je dus niet in de toekomst kijken, maar met dit luchthavenbesluit is het niet mogelijk. En dit luchthavenbesluit leggen wij nu aan u voor.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 494. Die motie is ook van de heer Laçin en vraagt om niet verder te gaan met investeren in Lelystad Airport. Die motie wil ik ontraden, want wij gaan daar niet over. Ze investeren zelf; dat doen wij niet.

De motie van de heer Van Raan op stuk nr. 495 verzoekt de regering te waarborgen dat het bedrijfsleven geen rechten kan ontlenen aan de voorbereidingen op het nieuwe luchthavenbesluit. Die wil ik ook ontraden, want er is gewoon staande wet- en regelgeving voor aanvragen van nadere compensatie et cetera. Daar ga ik niet in treden.

De motie op stuk nr. 496 van de heer Van Raan verzoekt de regering om te onderzoeken op welke manier omwonenden en belangengroepen ondersteund zouden kunnen worden in hun behoefte aan kennis. U refereert daarbij ook aan de passage in het rapport van de OVV om zogenaamde tegenkrachten of tegenmachten te organiseren. Ik denk dat dat ook past bij de participatiebrief die ik heb gestuurd. Daarom kan ik hier "oordeel Kamer" op geven. Vervolgens gaan we met elkaar bekijken hoe we dat gaan doen.

De motie van de Paternotte op stuk nr. 497 gaat over het uitfaseren van de meest geluidsvervuilende vliegtuigen. Ik heb u, meneer Paternotte, gisteren ook al uitgelegd dat dit eigenlijk losstaat van de tariefstelling want die doet Schiphol. Maar als ik die verzoeken zo mag lezen dat u inderdaad onderkent dat Schiphol dat zelf doet maar dat wij daar ook zelf naar kijken, dan kan ik hier "oordeel Kamer" op geven. De andere verzoeken zal ik uiteraard oppakken. Ik zal dus in gesprek gaan met Schiphol en de Europese Commissie om het zo snel mogelijk uit te faseren.

De heer **Paternotte** (D66):

Volgens mij zijn we het eens over het doel. De reden waarom die tariefstellingen zijn opgenomen, is inderdaad niet dat Schiphol hierover gaat want de minister gaat hierover. Maar ik heb begrepen dat Schiphol het wel moet meenemen in de consultatie over de tariefstellingen omdat dit een beperking betekent die in diezelfde consultatie mee moet lopen. Vandaar inderdaad mijn vraag om dat snel met Schiphol op te pakken; dan kan het nog in deze consultatie mee en niet pas over drie jaar. Dus dat is hier de redenering.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij delen we die intentie en op deze manier kan ik "oordeel Kamer" geven.

De **voorzitter**:

Heel goed.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 498 van de heer Amhaouch. Die motie ziet erop dat we ook op Schiphol biokerosine beschikbaar zouden moeten krijgen om te tanken en dat we daarnaast gaan werken aan het concurreren maken van synthetische biokerosine. Ik zet me daar graag voor in en ik kan hier "oordeel Kamer" op geven.

De motie op stuk nr. 499, ook van de heer Amhaouch, verzoekt de regering om zich in te spannen om de onkostenvergoeding aan de boeren zodanig vorm te geven dat zo veel mogelijk boeren deelnemen. Het gaat dan over het onderploegen van graanresten om de ganzenoverlast te bestrijden. Daar kan ik ook "oordeel Kamer" op geven.

De motie op stuk nr. 500 van mevrouw Van Brenk is toch wel even een lastige. Mevrouw Van Brenk spreekt ook uit dat zij zelf ambitieus is. Dat ben ik zeker ook, maar deze is wel heel erg specifiek. Ik vraag me dan ook af hoe we kortafstandsvluchten precies gaan definiëren. Ik zou mevrouw Van Brenk willen vragen om deze motie aan te houden, want het staat allemaal nog in de kinderschoenen. We zijn verder nog maar net begonnen met de deeltafel duurzame luchtvaart, die we samen doen met de partijen die ernaar streven om concrete doelstellingen te formuleren. Als u daar dus nog even op zou willen wachten, zouden we t.z.t. kunnen kijken hoe we hiermee kunnen omgaan.

De **voorzitter**:

Een vraag aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Heeft de minister dan enig tijdsperspectief? Kan zij zeggen wanneer die deeltafel tot een eindproduct komt? Aanhouden tot sint-juttemis lijkt me ook niet goed.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nee, dat snap ik. Maar de deeltafel gaat ook zeker zijn inbreng hebben in de Luchtvaartnota, waarin klimaat natuurlijk ook een belangrijk onderdeel zal zijn. Ik ga er toch van uit dat we daar dit jaar nog voor de kerst een ei over moeten leggen.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dan ben ik bereid om de motie aan te houden.

De **voorzitter**:

Op verzoek van mevrouw Van Brenk stel ik voor haar motie (31936, nr. 500) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De motie op stuk nr. 501 van mevrouw Kröger verzoekt de regering om de beleidsmatige doelen van de vliegticketbelasting met betrekking tot CO₂-reductie en gedragsverandering verder uit te werken en voor te leggen aan de Tweede Kamer. Dat vind ik een zeer sympathieke motie, maar u bent bij mij aan het verkeerde loket, want staatssecretaris Snel gaat over die vliegbelasting. Ik zou dus eigenlijk ook van deze motie willen vragen of de indienstster haar kan aanhouden. Kunt u de motie bij staatssecretaris Snel indienen? Dan kunt u de staatssecretaris wellicht een keer uitnodigen voor een algemeen overleg of iets dergelijks. Maar ik kan er niet over beslissen, want ik ga er niet over.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil de motie best aanhouden en de heer Snel uitnodigen, maar ik had begrepen dat Financiën weliswaar leidend is bij de vliegticketbelasting maar dat Infrastructuur en Waterstaat daarbij wel degelijk beleidsmatig betrokken is.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is ook zo, maar het is wel de bedoeling dat u over het geheel met de staatssecretaris van gedachten wisselt. "Verzoekt de regering om de beleidsmatige doelen met betrekking tot CO₂-reductie voor te leggen aan de Tweede Kamer". Dat gaan we zeker doen, maar ik ben niet degene die dat gaat voorleggen. Dat gaat staatssecretaris Snel doen. Nogmaals, ik wil de motie best van harte voor u aanbevelen bij de staatssecretaris, maar ze moet bij hem ingediend worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar we hebben hier toch wel vaker moties die oproepen doen aan meerdere bewindspersonen? Kan ik geen oordeel krijgen na overleg met de staatssecretaris?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan, maar dan zou u de motie nog even moeten aanhouden tot dat overleg heeft plaatsgevonden. Dat kan ik ook vragen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dan doe ik dat.

De voorzitter:

Op verzoek van mevrouw Kröger stel ik voor haar motie (31936, nr. 501) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 502, eveneens van mevrouw Kröger, waarin het kabinet verzocht wordt om de laagvliegroutes te definiëren en dat mee te geven in de opdrachtverlening aan LVNL en andere partijen. Die motie wil ik ontraden. Ik heb al aangegeven dat op routes sneller moet kunnen worden gestegen en later gedaald, maar bij die herziening ben ik niet degene die randvoorwaarden vooraf gaat vastleggen. Dat heb ik gisteravond ook tegen u gezegd. Het is een open proces, samen met LVNL en het CLSK. Dat proces zal ook transparant zijn. Daarin moeten wij samen tot uitgangspunten komen. Op de motie die de heer Bruins daarover heeft ingediend, zal ik straks wél "oordeel Kamer" geven, zo kan ik nu al zeggen, omdat die ruimte laat voor het proces om daartoe te komen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister heeft in een debat gezegd dat het een harde randvoorwaarde is die zij zou gaan stellen. Vervolgens zegt zij nu: ik stel helemaal geen randvoorwaarde. Naar mensen die in onzekerheid zijn over wat Lelystad Airport voor hen gaat betekenen, vind ik dat echt ...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee, dat is niet waar. Ik zeg: ik stel als randvoorwaarde dat er een einde komt aan die laagvliegroutes. Maar u vraagt om een helemaal precieze definiëring en technische kwalificaties enzovoorts. Daarvoor wil ik echt eerst de experts aan zet laten. Dan komen we daar met elkaar over te spreken.

De voorzitter:

Dat lijkt me helder. Mevrouw Kröger, kort.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat maakt het toch tot een loze belofte aan mensen die er wonen? Zij krijgen nu te horen dat zij een vliegtuig op 9.000 voet over krijgen, terwijl de minister heeft gezegd dat dat na 2023 niet meer zo is. De minister wil dat dus eigenlijk niet invullen. U doet hiermee toch een loze belofte aan heel veel mensen in Oost-Nederland?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee hoor, want de belofte is dát we het gaan doen. U vraagt hóé we het precies gaan doen. Dat gaan we zorgvuldig uitwerken in de komende tijd.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 503.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De motie op stuk nr. 503 verzoekt de regering om de conceptverkeersverdelingsregel met de Kamer te delen voordat die aan de Europese Commissie wordt voorgelegd. Ik ontraad dat, want we gaan een voorhang doen na notificatie. Dan is er nog volop ruimte voor het debat. Formeel is een verkeersverdelingsregel een algemene maatregel van bestuur, waar überhaupt geen voorhang voor geregeld is in de wet. Maar gezien het grote belang, zo heb ik al gezegd, gaan we het in dit geval wel voorhangen, zodat u er als Kamer volledig over mee kunt praten.

We hadden het net eigenlijk al even over de motie op stuk nr. 504 van de heer Bruins. Die verzoekt de regering om duidelijk te maken welke uitgangspunten en wensen uit de belangeninventarisatie in de onderzoeksfase van de lucht-ruimherziening zijn voortgekomen en de Kamer daar voor het einde van het jaar over te informeren. Dat past binnen het zorgvuldige proces van de luchtruimherziening. Daar kan ik dus "oordeel Kamer" op geven.

Ten slotte de motie op stuk nr. 505, of nr. 13 zoals op deze versie staat. Meneer Graus, ik weet niet of het 'm erin zit dat het motie 13 is, dat het een ongeluksgetal is. Maar ook deze keer ga ik de motie om een grotere groei mogelijk te maken, tot 590.000 vliegbewegingen, ontraden. We wachten nu eerst op de MER van Schiphol en op het ORS-advies en dan gaan we daarover besluiten. We hebben ook ten aanzien van de veiligheid met elkaar gezegd dat dat eerst op orde moet zijn, dus ik ga daar niet op vooruitlopen. Dus ontraden.

De voorzitter:

Helder. Ik wil heel graag door naar het volgende VAO, maar de heer Graus nog even.

De heer Graus (PVV):

Nummer 13 is een van mijn lievelingsgetallen. Dat is het rugnummer van Johan Neeskens, een van de beste voetballers van het gouden Oranje en een groot voorbeeld voor mij. Iedere keer als ik klappen krijg en doorga, denk ik altijd aan Johan Neeskens. Dus ik ben heel blij dat mijn motie nummer 13 draagt. Het is een motie die ooit betrokken gaat worden, net als de moties over KLM, bij een parlementaire enquête in de toekomst. Ik weet het bijna zeker. Ik ben echt benieuwd wat de Kamer gaat doen, met name meneer Dijkstra, want ik heb mij nu bijna helemaal aan de VVD aangepast. Dus ik vraag mij af wat er nu nog allemaal gezegd kan worden om de motie niet te steunen.

De voorzitter:

We zullen het zien.

De heer **Graus** (PVV):
We zullen zien, meneer de voorzitter.

De **voorzitter**:
Net zo makkelijk.

De heer **Graus** (PVV):
Oké, maar ik ben de enige die dadelijk met een droge bilnaad zit. Dat weet ik wel.

De **voorzitter**:
Maar meneer Laçin ook blijkbaar.

De heer **Laçin** (SP):
Ik heb een korte procesvraag. De minister zei in reactie op de eerste motie dat zij met een brief komt over het luchthavenbesluit en waarom vracht niet kan. Kan zij een termijn geven waarop die brief komt?

De **voorzitter**:
Helder, duidelijk.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
"Voor het reces" durf ik nu niet meer te zeggen, maar uiterlijk eind volgende week moet u die kunnen hebben. Duidelijkheid is geboden.

De heer **Laçin** (SP):
Duidelijk. Dan houd ik mijn motie op stuk nr. 493 aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (31936, nr. 493) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Tot zover dit debat. Dank aan de minister voor haar aanwezigheid. Morgen stemmen wij over alle moties. Ik schors een enkel ogenblik en dan gaan wij praten over het sportbeleid.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.