

## Van Dijke

aan de hoge kosten die het secundair onderwijs met zich brengt. Verlaging van het lesgeld is een noodzakelijke stap in die richting. Graag een reactie. Zonodig kom ik hierop in tweede termijn terug.

De fractie van de ChristenUnie maakt bezwaar tegen het steeds groter wordende bedrag dat vanuit de algemene middelen wordt ingezet voor kinderopvang. Op die weg voortgaan vindt mijn fractie, zo gaven we bij de algemene beschouwingen al aan, opdringerig kabinets-beleid. Daarbij treedt de overheid op een gebied van verantwoordelijkheden waar ze niets te zoeken heeft. Hoe ouders de opvoeding en zorg voor kinderen vormgeven, is hun zaak, niet die van de overheid. Wel kan zij ouders voor hun taak toerusten en ze ondersteunen, maar dan moet zij zich tot alle ouders richten en niet slechts tot een bepaalde categorie. De ChristenUnie bepleit al lang echte keuzevrijheid voor ouders en zij wenst daarom dat de middelen die nu ten goede komen aan het financieren van de kinderopvang, worden verstrekt via een zogenaamd kindgebonden budget. Dan hebben alle ouders de keuze of ze de via die route verstrekte middelen aanwenden om hun kinderen in de opvang te plaatsen dan wel of zij deze middelen willen zien als een compensatie voor gederfde inkomensmogelijkheden wanneer zij de opvoeding van de kinderen zelf ter hand nemen.

Nog een korte opmerking over de douane. We komen daar later dit jaar immers nog over te spreken. Het is in het licht van de bestrijding van het terrorisme denkbaar dat we, bijvoorbeeld met intensivering van het mobiele toezicht, de binnengrenzen toch weer meer in de gaten gaan houden. Moeten we niet vaststellen dat we op dit vlak wat te optimistisch zijn geweest? Vanmorgen heb ik de brief gezien die wij kregen naar aanleiding van vragen van de commissie voor Financiën hierover. Die geeft op deze vraag eigenlijk geen antwoord. Wil het kabinet de Kamer een notitie doen toekomen waarin breder op de materie wordt ingegaan? Graag krijg ik deze notitie voor de behandeling van het beleidsplan dat we jaarlijks in de Kamer bespreken.

Ik rond af. Zeven jaar Paars beleid was in financieel opzicht succesvol. Daarvoor verdient met name deze minister complimenten. Maar, zoals

gezegd: in het verleden behaalde resultaten bieden geen garanties voor de toekomst. De wind in de rug is weggefallen. Wegduiken onder het succes van de afgelopen jaren kan veilig lijken, maar willen we echt verder komen dan moet, net als bij de schildpad, de nek worden uitgestoken. De fractie van de ChristenUnie hoopt dat deze minister de uitdaging wil aangaan.

De (algemene) beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hiermee zijn we gekomen aan het eind van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Wij krijgen morgenvroeg antwoord van de bewindspersonen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 3 oktober 2001 over **regionale luchthavens**.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Bewoners van Rotterdam, met name diegenen die in de buurt van het vliegveld wonen, hebben jarenlang onnodig overlast gehad, vooral van nachtvluchten. De minister heeft dat erkend en heeft geprobeerd om daaraan een eind te maken. Dat is uiteindelijk niet gelukt, omdat het beleidsmatig en juridisch niet goed verankerd was. Daarom heeft zij een aanwijzing voorgelegd die een flinke verbetering tot gevolg zal hebben, met name voor bewoners die tot nu toe last hebben van het vliegveld, vooral 's nachts. Dat is een belangrijke stap.

Er zijn echter behoorlijk wat uitzonderingen in de aanwijzing voor nachtvluchten. Er is een heel artikel opgenomen met verschillende uitzonderingen. Wij vinden dat dit te veel is. Het risico is groot dat die uitzonderingen regel worden en dat de overlast 's nachts onnodig aanhoudt. Volgens artikel 19, lid 2b, mogen vliegtuigen die eigenlijk niet zouden moeten landen voor 23.00 uur, maar dat om allerlei redenen niet kunnen, tussen elf en twaalf landen. Dat heeft te maken met de toekenning van ACT-slots die kunnen leiden tot landen na 23.00 uur.

Vliegtuigen met een gewicht onder 43 ton zouden 's nachts mogen landen. Kortom, er zijn te veel uitzonderingen. Dat maakt de situatie weer onzeker. Dit lijkt ons geen goede zaak. Toen ik de minister tot twee keer toe om een reactie vroeg, heeft zij niet gereageerd.

De **voorzitter**: Hebt u ook een motie?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Die ga ik nu indienen.

De **voorzitter**: Dat zou ik maar doen, want ik ben heel streng tot kerst nu wij in de begrotingsbehandelingen zitten.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ga nu een motie indienen. Ik hoop dat de minister nog wil reageren op de uitspraak van het Europese Hof, dat economische belangen en nachtrust tegenover elkaar heeft gezet.

De **voorzitter**: Nu bent u aan de twee minuten en zou ik moeten zeggen dat iemand anders het woord heeft.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Mag ik de motie nog even voorlezen?

De **voorzitter**: Nou ja, toe dan maar.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de nachtsluiting van Rotterdam Airport van 23.00 uur tot 7.00 uur moet gelden;

constaterende dat de aanwijzing voor Rotterdam Airport op zeer veel gronden toestaat na 23.00 uur en voor 7.00 uur gebruik te maken van de luchthaven;

verzoekt de regering, in de aanwijzing op te nemen dat slechts ontheffing kan worden verleend om tussen 23.00 uur en 7.00 uur gebruik te maken van de luchthaven, indien er sprake is van een technische storing, extreme meteorologische omstandigheden, spoedeisende vluchten voor medische doeleinden, regeringsvluchten en vluchten waar

## Van der Steenhoven

de burgemeester van Rotterdam op grond van de openbare orde en veiligheid om heeft verzocht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Steenhoven en Stellingwerf. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (26893).

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter. Realiseert de heer Van der Steenhoven zich dat deze motie feitelijk een afzwakking van het beleid is? In het artikel daarvoor staat namelijk aangegeven dat zware vliegtuigen tussen 18.00 uur en 8.00 uur niet zullen mogen starten en landen op Rotterdam. Zijn motie is beperkt tot het strikte nachtregime van 23.00 uur en 7.00 uur. Zijn motie zou dan ook letterlijk betekenen dat zware vliegtuigen ook van 18.00 uur tot 23.00 uur en van 7.00 uur tot 8.00 uur mogen vliegen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat denk ik niet. Mijn motie gaat alleen in op het nachtregime van 23.00 uur tot 7.00 uur en maakt daar alleen uitzonderingen op voor de genoemde categorieën. De categorie die de heer Feenstra noemt valt daar niet onder en mag in die periode niet landen of opstijgen.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter. Ik zal slechts een enkele opmerking maken over de aanwijzing voor Rotterdam; over de aanwijzing voor Lelystad hebben wij voldoende gesproken.

Het is van het grootste belang dat de aanwijzing voor Rotterdam er nu ligt. Daarmee is er een handhaafbaar nachtregime zonder lijn- en chartervluchten in de nacht. Dat lijkt mij voor de omwonenden een verademing. Er worden enkele nauwkeurig omschreven uitzonderingen in de aanwijzing opgenomen in relatie tot daadwerkelijke nood en overmacht. De PvdA-fractie gaat ervan uit dat exploitanten, luchtvaartmaatschappijen en vliegers zich zullen houden aan een correcte naleving van deze aanwijzing. Vergelijkbare nachtregimes plus uitzonderingen kennen wij voor andere luchthavens. Uiteindelijk zullen wij een structuurschema

moeten gaan vaststellen waarin al die aanwijzingen eindigen. Wij vragen de minister om ons inzicht te geven in hoe de praktijk zich op de luchthavens ontwikkelt, zodat wij daar bij het structuurschema conclusies aan kunnen verbinden.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de aanwijzingen voor de regionale luchthavens een verbod op nachtvluchten wordt vastgelegd;

overwegende dat dit nachtregime enkele nauwkeurig omschreven uitzonderingssituaties kent;

overwegende dat het van belang is deze uitzonderingen in de praktijk te beperken tot de bedoelde situaties van daadwerkelijke nood en overmacht;

overwegende dat de diverse aanwijzingen uiteindelijk zullen worden vastgelegd in een nieuw structuurschema dan wel een wettelijke regeling en dat inzicht in de mate van naleving van deze bepalingen daarbij relevant is;

verzoekt de regering, de naleving van het nachtregime van regionale luchthavens te monitoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Feenstra en Van Walsem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 32 (26893).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Het monitoren van een ongewenste situatie betekent nog niet dat die ongewenste situatie tenietgedaan wordt. Met andere woorden, met monitoring kun je geen einde aan een regime maken. Volgens de aanwijzing mogen die overtredingen dan namelijk begaan worden.

De heer **Feenstra** (PvdA): Ik heb aangegeven dat de diverse aanwijzingen uiteindelijk eindigen in een nieuw structuurschema of een nieuwe wettelijke regeling. Wij gaan

er op voorhand van uit dat exploitanten, luchtvaartmaatschappijen en vliegers zich zullen houden aan dit regime. In het milieubeleid kiezen wij er vaker voor om goed gedrag te belonen. Als uit de monitoring blijkt dat men zich inderdaad aan de regelingen houdt en er dus niet overheen gaat, dan moet dat ook in het structuurschema worden vastgelegd. Ontdekken wij een praktijk waarbij iedere keer de marges worden opgezocht, dan is het structuurschema het moment om de balans op te maken. Ik heb daar vorige week voor gewaarschuwd. Het gaat niet alleen om wat er materieel op papier staat, maar ook om wat men feitelijk met de regelingen doet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik ben benieuwd naar de intenties achter deze motie. Er is niets tegen monitoren, integendeel. Als de praktijk echter weerbarstiger blijkt te zijn, is er dan ruimte voor een open debat?

De heer **Feenstra** (PvdA): Ja, ik heb zelfs aangekondigd wanneer wij dat open debat willen gaan voeren. Het debat moet gaan over de situatie rondom Rotterdam, maar ook over de situatie bij andere regionale luchthavens waar nachtregimes plus nauwkeurig omschreven uitzonderingssituaties gelden. Het debat zal worden gevoerd op het moment dat wij de aanwijzingen gaan samenvoegen in het nieuwe wettelijk kader. Bij die gelegenheid moet de balans worden opgemaakt. Als partijen zich houden aan hetgeen wij hebben aangegeven, dan is het correct geformuleerd. Ontstaat een praktijk die wij niet wensen, dan is er de gelegenheid om daarover een open debat te voeren.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mag ik het zo begrijpen dat u deze motie ziet als een soort evaluatie van het convenant dat nu voorligt, waarover wij definitieve afspraken maken in het kader van het structuurschema?

De heer **Feenstra** (PvdA): Deze vraag kan met een eenvoudig ja worden beantwoord.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter. De minister heeft ons vorige week meer dan voldoende overtuigd van

## Stroeken

de noodzaak om binnen weliswaar strenge regulering aan een luchthaven de ruimte te bieden die in redelijkheid kan worden geboden. De plaats van Rotterdam als mainport, als belangrijk logistiek centrum is daarbij van groot belang. Strenge regulering is prima, maar daarna moet geen verdere beperking plaatsvinden. Daardoor zouden de ontplooiingsmogelijkheden te zeer in de knel komen. Wij zijn het absoluut oneens met een verdere inperking van nachtvluchten en willen de ruimte bieden voor deze luchthaven.

□

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Voorzitter. De discussie over het nachtsluitingsregime op verschillende kleine en regionale luchthavens lijkt een repeterende breuk te worden. Elke aanwijzing brengt ons verder op het hellende vlak, in die zin dat steeds vaker de lengte van het nachtregime ter discussie komt te staan: Beek, Eelde, Rotterdam, Laarbruch en misschien komen er nog wel een paar bij. Vanwege de wenselijkheid van een betere inkadering stellen wij de volgende motie voor.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de nachtsluiting voor regionale en kleine luchthavens in principe van 23.00 uur tot 7.00 uur moet gelden;

verzoekt de regering, in de SRKL-regelgeving als beleidsuitgangspunt een nachtsluiting te hanteren van 23.00 uur tot 7.00 uur en daarvan slechts in noodgevallen af te wijken en dit uitgangspunt in aanloop naar de definitieve regelgeving toe te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stellingwerf en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (26893).

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik dank de leden voor de gemaakte opmerkingen en voor de steun, niet van iedereen, maar toch van een overgrote meerderheid in de Kamer. Ik constateer iedere keer opnieuw dat met name de fractie van GroenLinks een wat ongemakkelijke houding heeft ten opzichte van vliegen. Het is nooit goed. Wij sluiten de luchthaven Zestienhoven in de nacht, maar er zijn uitzonderingen. Die worden beredeneerd. Als wij de motie van de heer Van der Steenhoven zouden volgen, dan zou zich in de praktijk het volgende kunnen voordoen. Een vliegtuig van Transavia staat op de luchthaven Zestienhoven. De mensen zitten er allemaal in. Iedereen is klaar voor take-off. Dan komt er van de luchthaven waar men naar toe wil vliegen het bericht dat men moet wachten, omdat er sprake is van files in de lucht. Dat komt voor, want wij hebben overal last van files. De motie van de heer Van der Steenhoven heeft tot gevolg dat al die mensen het vliegtuig uit zouden moeten en een hotel zouden moeten zoeken. Wat een ellende! Dat vind ik een rare maatregel. Wij stellen voor een vliegtuig in zo'n situatie toch weg te laten vliegen. Dat lijkt me alleszins redelijk, want de normale verhoudingen moeten ook in de gaten worden gehouden. Men gaat op schema vóór 23.00 uur weg, maar er kan altijd iets misgaan. Dan gaan wij toch niet met mensen slepen! Dat vind ik heel raar.

Dan nog iets over de zaken-vluchten. Zestienhoven is met name een zakenvliegveld. Ik heb al uitgelegd dat het voor de mainport Rotterdam en voor het vestigingsklimaat van bijvoorbeeld grote rederijen belangrijk is dat je bij vergaderingen niet in de stress zit, omdat je niet meer weg kunt als het 23.05 uur is. Die vliegtuigen mogen weg. Dat is iets anders dan aankomen. Ik snap niet wat daartegen is, gezien het karakter van de luchthaven. Het wordt voor de bewoners ontzettend veel beter. We gaan, zoals de heer Feenstra al heeft aangegeven, ook monitoren hoe het gaat, want we moeten kunnen laten zien dat het uitsluitend om dit soort uitzonderingen gaat. Als men daar creatief gebruik van maakt, dan wordt er door de Inspectie voor verkeer en waterstaat opgetreden. Wij zullen dat ook vastleggen. Dan

kan de Kamer dat zien bij de behandeling van het wetsvoorstel. Er kan dus niet gesjoemeld worden, want wij zien daarop toe. De bewijslast ligt ook altijd bij de maatschappij van wie het vliegtuig is. Ik ontraad de aanneming van de motie van de heren Van der Steenhoven en Stellingwerf. Ik zie niet in waarom je altijd weer het beeld moet neerzetten dat er niet stringent wordt opgetreden. Dat doen wij wel. Het wordt in de regio veel beter wat dat betreft.

De motie van de heer Feenstra vind ik prima. Dan is er straks ook informatie ten behoeve van de wetsbehandeling. Dat lijkt mij goed, ook gelet op de regimes en de uitzonderingen bij de regionale luchthavens. Dit geldt overigens niet voor het kleine grut. Het hoeft niet voor Texel, neem ik aan. Het gaat vooral om de grotere luchthavens, zoals Eelde, Maastricht, Lelystad, Zestienhoven en Eindhoven.

Dan kom ik te spreken over de motie van de heer Stellingwerf. Hij blijft vasthoudend wat dat betreft. Hij wil dat ik alle luchthavens op dezelfde manier behandel. Toch hebben wij per vliegveld afspraken gemaakt. De Kamer herinnert zich de discussie daarover nog wel. Kijkend naar de diverse economische programma's, lijkt het mij duidelijk dat de luchthavens het al moeilijk genoeg hebben. Het is heel lastig een luchthaven te exploiteren. De overheid heeft met de luchthavens afspraken gemaakt over de openstelling. Voor Maastricht geldt een openstellingstijd van 6.00 uur en niet van 7.00 uur. Het gaat dan niet aan dat ik Eindhoven namens de heer Stellingwerf meedeel dat de openstellingstijd bij nader inzien 7.00 uur wordt. Daar is geen bedrijf op te plannen. Het gaat over private bedrijven. Het uitvoeren van deze motie zou getuigen van onbehoorlijk bestuur. Derhalve ontraad ik aanvaarding ervan ten zeerste.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Dat is helder, maar ik meen dat de minister de zaak toch omkeert. Ik houd zo vast aan dit beleidsuitgangspunt dat nu in deze motie is verwoord, omdat wij bij de discussie een aantal jaren geleden over Beek duidelijk hebben gemaakt dat het nachtregime moet gelden tussen 23.00 uur en 07.00 uur voor de kleine en regionale luchthavens. Ik herinner mij nog heel goed dat

## Netelenbos

toen de heer Crone met een motie rondliep in de Kamer die dat wilde verwoorden. Die motie is toen niet meer in stemming gebracht, maar het was volstrekt helder dat dat het uitgangspunt van de Kamer is geweest. Wij wijken dus niet af van die lijn, maar dat heeft de regering in een aantal jaren wel gedaan.

**Minister Netelenbos:** Wat in het verleden allemaal wel of niet gebeurd is, vind ik niet interessant. Er zijn afspraken gemaakt met luchthavens. Er worden afkoopsommen geregeld om ervoor te zorgen dat men de exploitatie zelf ter hand neemt, gelet op het feit dat de subsidies beëindigd worden. Het gaat dan niet aan om je te vervolgen als overheid weer te bedenken. Zo kun je zelfs luchthavens niet besturen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik bedenk het niet iedere keer maar de regering en onverhoopt de meerderheid van de Kamer. Als het uitgangspunt helder is geformuleerd, weet men exact weer men aan toe is.

**Minister Netelenbos:** Ik ontraad aanvaarding van de motie ten eerste. Ik wil nu enig standvastig beleid in dezen, want wij moeten voor eind van het jaar de afkoopsommen regelen. Als wij met zo'n motie op pad zouden moeten, dan wordt het een groot drama, hetgeen mij ook niet in het belang van de regio's lijkt. Laten wij wel zijn, het zijn ook vaak zwakkere regio's waarin de luchthavens een belangrijke functie vervullen, zoals Eelde en Beek.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister maakt een karikatuur van de opvatting die wij hebben over de regionale luchthavens. De bewoners van Rotterdam hebben jarenlang onterecht overlast gehad. Nu doet de minister een stap vooruit, prima, maar ik vraag haar dan wel te reageren op alle uitzonderingen die mogelijk zijn in dit kader en die tot overlast kunnen leiden. Zij heeft het alleen over de belangen van ondernemers en passagiers, maar als een en ander goed geregeld wordt behoeft het niet tot overlast te leiden. Die overlast is natuurlijk wel een groot probleem dat niet onder de mat geschoven mag worden.

**Minister Netelenbos:** Het feit dat er geen nachtregime was bij Zestienhoven was een gegeven. De heer Pronk en ikzelf hebben geprobeerd om zonder de formele procedure een nachtregime in te voeren ten behoeve van de bewoners. Wij hebben toen een aantal uitzonderingen afgesproken, omdat de werkelijkheid nu eenmaal maakt dat je sommige zaken wel moet willen toestaan, waarbij de bewijslast ligt bij de ondernemer. Er kunnen straks vanuit Zestienhoven 's nachts geen charters meer vertrekken. Dat houdt een enorme verbetering in voor de omwonenden. In noodsituaties staan wij een en ander wel toe, ook wanneer het gaat om zwaardere vliegtuigen waar de mensen al in zitten en die volgens de dienstregeling eerder hadden moeten vertrekken. Zakenvliegtuigen zijn kleine vliegtuigen die relatief weinig geluid maken en deze mogen ook na 23.00 uur vertrekken. Het betreft dus al met al uitzonderingen. En daar zijn ook de klachten niet over. Mensen hebben last van zware grote vliegtuigen. Dus je moet je zegeningen ook tellen, hoe moeilijk dat soms misschien ook is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is absoluut niet moeilijk. Ik heb u gezegd dat het goed is dat die aanwijzing er ligt, maar u heeft tegelijkertijd heel veel uitzonderingen mogelijk gemaakt. Dat roept de vraag op of u daarmee nog wel rekening houdt met de belangen van anderen die hier niet mee gediend zijn. U heeft het alleen over de belangen van de luchtvaart en de toeristenindustrie, maar die kunnen haaks staan op andere belangen. Ik vind dat u daar te gemakkelijk overheen loopt.

**Minister Netelenbos:** Wij hebben nu een stringent nachtregime. Dat betreft ook het regelen van de belangen van omwonenden. Het feit dat zoveel bedrijven zich in de Rijnmond vestigen, heeft te maken met het feit dat daar een zakenvliegveld is naast een grote haven. Dat raakt ook de belangen van de bewoners, want die mensen moeten ook hun boterham verdienen. Ik vind de digitale discussie wat vreemd. Activiteiten die de moeite niet waard zijn, moet je niet toestaan, maar hier weeg je een belang. Afgelopen maandag hebben wij gesproken over de uitspraak van het Europese Hof.

Wij gaan die nog heel precies bestuderen. De kritiek was niet dat er een nachtopenstelling is, want dat mag, maar dat niet beargumenteerd is, waarom er een belang gediend was tegenover het belang van omwonenden. Wij hebben hier juist het belang beschreven. Niet alles wordt toegestaan, maar uitsluitend als er sprake is van overmacht of als het gaat om zakenvliegtuigjes. Dat zijn kleine vliegtuigjes, die minder wegen dan 43 ton. Dat is wat wij hier voorstellen. Dat is dus wel een argumentatie. Daarom zie ik de uitspraken met vertrouwen tegemoet.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter:** Aanstaaende dinsdag zal over de ingediende moties worden gestemd.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van het algemeen overleg op 3 oktober 2001 over **de evaluatie taxiwetgeving**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. De deregulering en marktwerking ten aanzien van de taxi's is mislukt. Dat hebben eigenlijk alle partijen in het AO geconstateerd. Gezien het feit dat de minister in het verleden toch ook enige aarzeling had bij de Taxiwet en veel meer waarborgen had gewild dan de meerderheid van de Kamer uiteindelijk heeft toegestaan, is misschien toch de vraag gerechtvaardigd of de minister aan kan geven wanneer zij ten principale af wil wegen of die wet inderdaad tot succes leidt en of er op een bepaald moment nog een weg terug is. Wij willen in ieder geval de rol van de taxi in de mobiliteitsketen proberen te verbeteren. Dat is bij ons altijd het uitgangspunt geweest van het taxibeleid. Vandaar dat wij de volgende motie in willen dienen.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de positie van de taxi in de ketenmobiliteit nu onvoldoende is;