

Staatssecretaris **Albayrak**: Voorzitter. In het afgelopen jaar hebben wij een doorbraak gezien, een doorbraak ten opzichte van de houding tegenover wietteelt in Nederland in de voorafgaande jaren. Ik voel dat ook echt zo. Iedereen wist dat in de afgelopen 30 jaar van wietverkoop en van het gedogen van wietgebruik, er een situatie is ontstaan die tot heel veel ellende heeft geleid. Die ene persoon die op een achterkamer wiet teelt, doet dit allang niet meer voor eigen gebruik. Dit is altijd en per definitie misschien juist ook onderdeel van die grote georganiseerde misdaad daarachter, met heel veel uitbuiting en heel veel persoonlijke ellende van mensen in kwetsbare situaties. Dat is een situatie die wij nu doorbreken. Wij doen dit eerst door zicht te krijgen op wat er precies achter zit, niet alleen nationaal maar ook internationaal. Mij heeft in de afgelopen jaren geïrriteerd dat er geen prioriteit werd gegeven aan dit probleem. In onze benadering van de drugsproblematiek was het een onderdeel dat, vergeleken met de aanpak van de harddrugproblematiek, nauwelijks aandacht kreeg.

Dat wordt nu doorbroken. Binnen het plan van aanpak georganiseerde misdaad is de aanpak van de georganiseerde hennepeteelt benoemd. Er zit ook een uitwerking aan vast met een taskforce. Dat noem ik echt een doorbraak, mede gelet op de situatie waar wij vandaan komen.

Mevrouw **Bouwmeester** (PvdA): Voorzitter. De PvdA is blij dat dit kabinet zich wil inzetten om de georganiseerde misdaad en criminaliteit achter de softdrugsteelt aan te pakken. Er wordt niet alleen gekeken naar de kleine thuisteler, maar er wordt ook doorgerechercheerd naar boven. Voor wie werken de thuistelers? Is het crimineel of voor eigen gebruik? Wij hebben vertrouwen in de inzet van het kabinet.

Een ander probleem dat samenhangt met het softdrugsbeleid, is het misbruik van softdrugs onder jongeren en de schadelijke gevolgen die dit kan hebben voor hun gezondheid. De staatssecretaris heeft aangegeven dat de Kamer begin januari de nieuwe drugsnota kan verwachten. Zij heeft terecht duidelijke woorden gesproken over de aanpak van criminaliteit. Wij willen ook graag een heel stevige inzet om misbruik en schadelijke gevolgen van softdrugs bij jongeren te voorkomen.

Staatssecretaris **Albayrak**: Wij komen in de praktijk steeds beter te weten wat de schadelijke gevolgen precies zijn en dat 30 jaar softdrugsbeleid in Nederland niet alleen goede dingen heeft gebracht. Die kun je zo opnoemen als wij Nederland vergelijken met andere landen die dit beleid niet hebben. De werkelijkheid is echter ook dat met name jongeren in sociaal kwetsbare posities in vooral de grote steden het softdruggebruik als onderdeel van hun problematiek met zich mee zeulen. Van die situatie weten wij wel iets, maar er is veel meer onderzoek nodig. Wij zijn daar ook mee bezig. Als uw concrete verzoek is om hierbij in de drugsnota stil te staan, kan ik u dat toezeggen.

---

**Vragen** van het lid Neppéus aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over **het bericht dat grote vissersschepen verplicht zijn, een loods te gebruiken**.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. De visserijsector heeft het moeilijk in dit land. Ik noem de olieprijs en uitspraken van rechters waardoor visvangsten worden beperkt. Daar is nu iets bij gekomen. Opeens werd iedereen overvallen door het bericht dat er een verplichting is om voor vissersschepen langer dan 75 meter een loods te gaan gebruiken. Het zal beslist ergens in stukken hebben gestaan, maar wij zijn toch volledig overvallen, want wij maken ons zorgen over deze extra last voor de visserij. Daarbij komt nog dat vanuit het loodswezen signalen komen dat men het eigenlijk overbodig vindt. Dat brengt mij tot de volgende vragen.

Begrijpen de ministers dat de Kamer en de sector verrast zijn over de regels die gaan gelden? Wat zijn de financiële gevolgen van die extra loods? Delen de ministers mijn mening dat de sector met deze extra kostenpost weer verder onder druk wordt gezet? Wat is de zin van loodsbegeleiding en hoe kijken de ministers aan tegen het commentaar vanuit het loodswezen dat die begeleiding weinig zin zou hebben? Zijn de ministers bereid actie te ondernemen om aan deze verplichting een eind te maken?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank mevrouw Neppéus zeer voor haar vragen. Ik ga kort in op de ontstaansgeschiedenis. Het Loodsplichtbesluit 1995 is in het kader van de harmonisatie van de Loodsplicht Westerschelde met Vlaanderen besproken. Het is in deze Kamer in het kader van het pakket Westerscheldeverdragen om en nabij het eind van vorig jaar aan de orde geweest en in juni van dit jaar in de Eerste Kamer. Vanaf 1 oktober zijn alle schepen boven de 75 meter loodsplichtig. Tot 1 oktober van dit jaar was de visserij ongeacht de lengte van het vaartuig altijd vrijgesteld. Die vrijstelling is dus vervallen. De visserij had een totale uitzonderingspositie. Waarom? Het is belangrijk om daarbij het volgende te beseffen. Vroeger ging het in de visserij veelal om kleine schepen, schepen die voeren onder Nederlandse vlag. Sindsdien is er heel veel veranderd. Er is een aantal megaschepen bij gekomen, die meer en meer onder andere vlaggen varen. Ik noem de Oekraïense vlag en de Russische vlag, vaak met bemanningen die niet of onvoldoende zijn toegesneden op de specifieke situatie van onze havens. Daarmee komt de veiligheid hier wel degelijk in het geding. Die buitenlandse bemanningen zijn vaak niet het Engels meester.

Mevrouw Neppéus zei, verrast te zijn. Die opmerking verraste mij nu weer zeer. Ik weet dat wij allemaal bomen aan papier moeten vreten – excusez le mot – maar toch is dit heel nadrukkelijk gemeld. Op 19 september 2007 heb ik de Kamer de Voorhang Wijziging Loodsplichtbesluit 1995 toegestuurd. Ik citeer daar kort uit: “De wijziging van de loodsplicht voor visserijschepen zal er naar verwachting toe leiden dat wellicht een tiental schepen per jaar die gelet op hun lengte niet voor de

algemene vrijstelling in aanmerking kunnen komen, loodsplichtig zal worden. In de praktijk wordt deze grote schepen op dit moment, ter vergroting van de veiligheid op de scheepvaartweg, vaak al een ad-hocloodsplicht opgelegd waarbij ook loodsgeld verschuldigd is. Deze wijziging zal derhalve wellicht voor een enkel schip tot bedrijfseffecten leiden." Ik gebruik dit citaat niet alleen om aan te geven dat dit al onder voorhang aan de Kamer is gemeld – er is geen reactie op gekomen – maar ook omdat het antwoord geeft op een aantal andere gestelde vragen.

Voor de meeste grote schepen zijn er geen financiële gevolgen, omdat zij nu al een ad-hocloodsplicht hebben. Voor enkele kunnen er wel financiële gevolgen zijn. Wij spreken dan, afhankelijk van de lengte, over ongeveer € 500 tot € 1000 per keer dat zo'n megaschip een Nederlandse haven aandoet; zo'n twee of drie keer per jaar. Dat moet nog wel kunnen. Ten opzichte van die kostenpost voor die paar schepen heeft de veiligheid voor ons de doorslag gegeven.

De visserijsector wordt door die paar schepen die enkele keren per jaar € 500 tot € 1000 moeten betalen, niet verder onder druk gezet. De sector is weerbaar. De minister van LNV doet veel om die sector een goede toekomst te geven.

Mevrouw Neppéus heeft nog gevraagd of de visserijsector is overvallen. Ik citeer nog eenmaal uit de voorstellen die de Kamer een jaar geleden onder voorhang zijn toegestuurd: "Een concept van dit besluit is aan de algemene raad van de Nederlandse loodsen-corporaties (Nlc), Nationale Havenraad (NHR), de Rijkshavenmeesters, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNDR) en de zogenaamde visreders verenigd in de Pelagic Freezer-trawler Association (PFA) en de Association of Dutch Pelagic Shipowners (RVZ) voorgelegd." Bijna iedere organisatie heeft ermee ingestemd. Alleen de visserijsector zelf heeft bezwaar gemaakt.

In Vlaanderen, waarmee wij de Westerschelde-verdragen natuurlijk eerst gesloten hebben, geldt precies dezelfde regeling als nu in Nederland. Sinds jaar en dag worden daar ook om veiligheidsredenen de visserij-schepen die groter zijn dan 75 meter, geloodst en dat is maar goed ook.

□

Minister **Verburg**: Voorzitter. Ik heb slechts weinig toe te voegen aan de woorden van collega Eurlings.

Het gaat om tien à elf schepen per jaar. Dat is de Kamer gemeld. Het is goed dat mevrouw Neppéus heeft gezegd dat het wellicht in de stukken heeft gestaan. Dat stond het ook, uitvoerig, bijna met naam en toenaam. Het belang van veiligheid en heldere regels rechtvaardigt dat dit ook geldt voor de tien à elf schepen die het per jaar aangaat. Wij spreken hierbij niet over kleine vissersschepen, maar over grote schepen die slechts één of twee keer per jaar binnenvaren en voor het overige ergens anders op de wereld verblijven.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Blijkbaar moeten wij alles te weten komen via de voorhangprocedure. Dit is een goede aanleiding om nog eens na te denken over dit middel van informatievoorziening en hoe de Kamer daarmee kan omgaan tussen alle papierbergen.

De minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat iedereen voor is, behalve de visserijsector. Het loodswezen zet inmiddels vraagtekens. Ik wil daar nog een nadere reactie op hebben.

Wat betreft de visserij: het gaat hier om buitenlandse schepen. De informatie die mij bereikt, is dat het om aanzienlijk meer schepen gaat. Ik maak mij daarom zorgen, hoewel beide ministers zeggen dat het allemaal wel meevalt. Dat de Belgen het doen, overtuigt mij niet. Ik vraag de bewindslieden daarom: bent u toch bereid om met de Belgen te gaan praten of anderszins actie te ondernemen?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De Kamer heeft natuurlijk altijd het recht om over haar procedures te delibereren, maar ik vind een voorhang toch een vrij serieuze procedure. Ik weet dat iedereen veel papier moet eten, onder wie ondergetekende, maar er is wel degelijk een zeer serieuze brief naar de Kamer gegaan. Parlementair was dat wel het moment waarop de Kamer die regel had kunnen veranderen, maar dat heeft zij toen niet gedaan. Maar ik wil er nu niet flauw over doen, want wij hebben nu de discussie met elkaar. De Nederlandse Loodsen-organisatie, de Nationale Havenraad, de KVNDR en de Rijkshavenmeesters zijn akkoord gegaan, dus het overgrote deel van de brede sector is akkoord. De gevolgen gelden echt voor slechts enkele schepen, met name schepen onder buitenlandse vlag. Ik wil nogmaals wijzen op de grootte van die paar schepen. Het gaat dan om schepen van 75 meter of langer. Dat zijn megaschepen. Daarbij is sprake van een kostenpost van – ik doe het even met de natte vinger – € 500 tot € 1000 en dat enkele keren per jaar. Bij ons heeft de veiligheid de doorslag gegeven. Dat is een keus die wij gemaakt hebben. Nu laad ik met mijn niet-noordelijk accent snel de verdenking op mij, doch wij doen het soms misschien iets beter dan onze zuiderburen maar soms kunnen wij ook wat van ze leren. Alles afwegende, vinden wij datgene wat Vlaanderen doet, namelijk het beloodsen van genoemde megaschepen, prima en vinden wij dat wij in Nederland dezelfde lijn moeten volgen. Ik wijs er nogmaals op dat in de praktijk in Nederland de meeste van die schepen al een ad-hocloodsplicht hadden en toch al met loodsen de havens in moesten. Dus voor veel schepen verandert er helemaal niets.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Buiten het standje van de minister aan de Kamer in de zin dat wij het hadden kunnen weten en dat wij er op hadden moeten reageren, heb ik er behoefte aan mij tot de minister te richten met een aanleiding tot een standje. De visserijsector was degene die bezwaar maakte. Dan is het niet ongebruikelijk in dit goede land dat er overleg over komt en dat het besproken wordt met elkaar. En daarover heb ik nog geen signalen gehad. Kan de minister ons daarover bijlichten?

Minister **Eurlings**: Dat is een terechte vraag van de heer Van der Vlies. Laat ik ter reactie nog een ander citaat nemen uit het besluit dat uiteindelijk in het Staatsblad terecht is gekomen: "De visreders vrezen dat als gevolg van het beëindigen van de vrijstelling voor grote visserij-schepen op alle Nederlandse scheepvaartwegen dergelijke schepen zullen uitwijken naar buitenlandse havens. In reactie daarop wordt opgemerkt dat voor zover hiervan sprake zou zijn, er als gevolg van een

steeds groter worden van de visserij schepen, door de Rijkshavenmeesters al langer wordt aangedrongen op een dergelijke wijziging. Dergelijke grote visserij schepen onderscheiden zich immers, behalve wat betreft het feit dat ze vis vervoeren, niet van andere schepen met dergelijke afmetingen. Deze wijziging zal de veiligheid op de Nederlandse zeescheepvaartwegen dan ook ten goede komen."

Ook uit dit citaat blijkt dat wij, nadat wij de discussie hebben gevoerd, alles afwegende de naald hebben laten doorslaan naar de veiligheid. Voor de visserij sector betekent het financieel heel weinig terwijl het voor de veiligheid wel degelijk een extra garantie geeft dat deze megaschepen altijd worden beloofd.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik heb toch enkele vragen aan beide ministers en ik heb ook nog een aanvullende opmerking in de richting van mevrouw Neppéus. Zij noemde alleen de olieprijs, maar zij vergeet daarbij te noemen alle dodelijke wet- en regelgeving voor onze vissers in Europa. Zij vergeet ook te noemen alle milieu- en natuuractivisten. Het is iedere keer een doodsteek voor de visserij, terwijl ministers er bij staan te kijken. Het is niet eens kostendekkend. Ik vind het bovendien een schande dat de minister spreekt over een paar schepen. Het waren destijds ook "maar" 75 mosselschepen, maar ondertussen is onze visserij straks weg. Einde traditie en einde cultuur. Wat gaan de ministers daaraan doen?

Daarnaast wil ik de minister van VW vragen hoeveel incidenten er plaats hebben gevonden met vissersschepen door het ontbreken van een loods. Ik wil er nog bij zeggen dat die vissersschepen de beste apparatuur hebben die er bestaat, dat ze net zo veel weten van de vaargeulen als een loods, dat ze ieder kiezelsteentje weten te vinden. Waarom moeten nu net die mensen voor de dertiende maal gedupeerd worden en staan deze twee ministers dat toe?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik verwijs naar het loodsdebat dat wij met elkaar hebben mogen voeren, want als het gaat om de kostendekkendheid van de tarieven geldt natuurlijk voor vissersschepen hetzelfde als voor andere schepen.

U vroeg wanneer het ontbreken van een loods nu tot een ramp heeft geleid. Ik vind dat toch een wat gevaarlijke vraag, want als wij altijd moeten wachten tot een ramp gebeurt voordat wij voorzorgen nemen, denk ik toch dat wij verkeerd bezig zijn. Ik zou de vraag willen omdraaien. Welke inhoudelijke reden is er te noemen om een schip van 80 meter dat toevallig geen vis vervoert maar een ander materiaal wel te beloodsen, maar een schip van 80 meter dat er precies hetzelfde uitziet maar waar toevallig vis in zit zonder loods de haven te laten ingaan? Dat vond de regering een niet meer vol te houden onderscheid.

Wat betreft uw derde vraag over de positie van de visserij zeg ik nogmaals dat de meeste van die schepen in de praktijk al beloofd werden maar dat wij gewoon de garantie willen dat ze allemaal beloofd worden. In de Troonrede stond de nadrukkelijke opmerking dat de Nederlandse visserij een stabiele toekomst verdiende en mij lijkt dat de minister van LNV hier verder op de positie van de sector moet ingaan.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat er sprake is van een

misverstand. Ik geef de heer Graus dan even de gelegenheid om dat nader toe te lichten.

De heer **Graus** (PVV): Dank u, voorzitter. Buitenlandse schepen hebben altijd gebruik moeten maken van een loods, want die schepen kennen onze vaargeulen niet, onze sluisen niet. Daar heb ik dus alle begrip voor, maar ik heb het nu over onze trots, over onze Nederlandse vissers. Laat die nu eens een keer alsjeblieft met rust!

Minister **Eurlings**: Ik ga nu even over de grenzen van mijn beleidsterrein heen, maar ik zie de minister van LNV glimlachen. Deze regering staat voor die sector. Ik verwees net al naar de Troonrede van dit jaar. Wij staan voor die sector, maar het zijn maar heel erg weinig schepen waarover wij het nu hebben. Het zijn echt de megaschepen in de visserij. Vroeger waren die schepen niet zo groot, maar ze worden groter en groter en ze varen meer en meer onder buitenlandse vlag. Daarom zeggen wij dat moet worden voorkomen dat zo'n schip dat onder Oekraïense of Russische vlag vaart met bemanning die nauwelijks Engels spreekt, laat staan Nederlands, en de situatie niet kent, zonder loods naar binnen kan piepen. Dat is te gevaarlijk. Ik vraag mij af waarom wij nu een uitzondering zouden moeten maken voor het geval er nog of twee of drie keer een Nederlands schip onder Nederlandse vlag zou binnenkomen. Ik heb net gezegd dat het voor zo'n megaschip tussen de € 500 en € 1000 kost, maar het is ook een megabusines. Het zijn geen kleine vissersschepen. Ik vind bovendien dat ook dan de veiligheid het best is gediend als je zeker weet dat zo'n megaschip gewoon een loods aan boord heeft. Ik snap uw opmerkingen, maar wij staan voor de visserij. De collega zal er meer over zeggen, maar ik vind het prima dat deze heel grote schepen gewoon worden beloofd.

Minister **Verburg** (CDA): Voorzitter. Het zou mij een genoegen zijn om hier ook weer een visserijdebat van te maken, want ik kan er niet vaak genoeg over spreken. Ik onderstreep wat de heren Graus en Van der Vlies zeggen, namelijk dat het van belang is om de visserij sector te steunen in een vaak heel moeilijke weg om duurzaam te gaan vissen en om te kunnen overleven. Dat is van groot belang. Echter, hierbij gaat het niet om de mosselsector en ook niet om de platvissector. Hierbij gaat het om heel grote internationale schepen van de pelagische visserij. Collega Eurlings heeft volstrekt gelijk, het gaat dan om maximaal elf schepen per jaar. De bezwaren van deze reders zijn meegewogen in onze afweging, maar het zorg dragen voor veiligheid rechtvaardigt dat geen onderscheid wordt gemaakt naar lading. Ik denk dan "veiligheid voorop" en uiteindelijk legt ook de pelagische visserij zich daarbij neer. Gelet op de marges die die visserij weet te maken, lijkt mij dat ook zeer gerechtvaardigd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het lijkt mij hier een typisch gevalletje van een storm in een glas water. Eigenlijk zit ik helemaal op een lijn met het kabinet in dezen: veiligheid staat voorop. Het mag ook wel eens gezegd worden. Over de grootschalige visserij valt echter nog wel het nodige op te merken maar ik heb toch een vraag aan mevrouw Neppéus van de VVD-fractie. Dezelfde vraag heb ik eigenlijk ook voor de PVV. Dat zijn

## Verburg

partijen die de veiligheid altijd hoog in het vaandel hebben...

De **voorzitter**: Maar nu naar uw vraag?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): ... en dat zou hier ook zo moeten zijn. De veiligheid is een serieus punt en die moet ook goed worden opgepakt. Ik wil zeker van mevrouw Neppéus weten of zij sjoemelen met de veiligheid in dezen aanvaardbaar vindt.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Waar het mij om gaat, is dat je een serieuze afweging maakt tussen de economische belangen van de visserij en de veiligheid. De veiligheid wordt nu opeens enorm zwaar aangezet en dat wil ik dan nog wel eens rustig lezen. De visserij moet steun hebben en dat zou ik graag ook eens horen van mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar voorzitter...

De **voorzitter**: Nee, dank u wel mevrouw Van Gent!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar dat is geen antwoord!

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, wij doen hier niet aan het debat. U kunt een vraag stellen. Dat zijn de regels en daar houden wij ons met elkaar aan, alle 150! Dus u ook.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Ook mij gebeurt het niet zo vaak dat ik het eens ben met deze minister, zeker niet een van deze kleur. Ik heb een korte vraag aan de VVD-fractie. Ik wil namelijk weten of dit niet zo'n typisch gevalletje is van een democratisch genomen besluit waartegen in de ogen van de VVD-fractie doorgaans geen bezwaren meer mogelijk zijn?

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Dat besluit is democratisch genomen maar dan nog heb je altijd het recht om te kijken wat er aan de hand is. Hier zijn er ernstige gevolgen en daar stel ik vragen over. Ik ben blij dat de bewindslieden die willen beantwoorden. Ook als iets is vastgesteld, moet je altijd je ogen openhouden. Dat blijven wij als VVD doen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Terecht zegt het kabinet dat over veiligheid niet te marchanderen valt. Als je al die schepen met al die andere grote in al die geulen ziet varen, houd ik soms ook mijn hart vast. Het is dan ook goed dat daar een goede begeleiding op zit. Echter, in hetzelfde debat in de Eerste Kamer als waaraan hij refereert, heeft de minister al aangegeven dat een van de grote problemen een tekort aan loodsen is. Nu praten we misschien over tien of elf schepen en wellicht worden dat er in de toekomst meer, want schepen worden nu eenmaal groter. Hoe staat het daarmee en wordt dat niet op de korte termijn een groot probleem?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dat is inderdaad een belangrijk punt, waarover ook in de Eerste Kamer een langdurig debat is gevoerd. Wat is de positie van de loodsen van oudsher? Hoe kan het beroep aantrekkelijk zijn en blijven? Ik heb me daar ook uitgesproken over de zware omstandigheden waaronder de loodsen bij nacht

en ontij moeten werken. Tegelijkertijd heb ik ook de andere kant van het verhaal bespreekbaar proberen te maken, namelijk dat je in deze tijd als sector zelf ook wel de toets van het concurrerend zijn moet kunnen doorstaan. Dat hebben wij in openheid met elkaar gewisseld. We hebben ook vervolgspraken gemaakt om daar nader op terug te komen. Ik zou dat gewoon verder willen afwachten en er nogmaals op willen wijzen dat dit, juist omdat het om zo heel weinig schepen per jaar gaat, nauwelijks extra druk op het loodswezen uitoefent. Dat is echt zeer marginaal. Het is een terecht punt, dat echter een beetje buiten de orde van dit debat is.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. Ik heb een heel korte vraag. Beide ministers hebben nu aangegeven dat het om een heel gering aantal zal gaan. Het lijkt ons goed dat in ieder geval de Kamer wel wordt geïnformeerd over welke nationaliteiten en welke aantallen het nu werkelijk gaat. Dat is natuurlijk toch de achterliggende zorg van de VVD-fractie. Het lijkt mij dan ook goed om over een aantal maanden een overzicht te krijgen van de schepen en de hoeveelheden.

Minister **Verburg**: Voorzitter. Het lijkt mij het eenvoudigst als ik een toezegging doe en die zal ik dan als volgt doen. Ik neem contact op met de rederij van de pelagische visserij en ik zal vragen of zij daarover iets in haar jaarverslag wil zeggen. Vervolgens zal ik dat de Kamer doen toekomen.

□

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van het vragenuur. Ik dank beide ministers voor de verstrekte antwoorden.

Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Besselink, Bosma, Van de Camp, Jan Jacob van Dijk, Van Dijken, Eijnsink, Kraneveldt-van der Veen en Voordewind;

Schreijer-Pierik en Hessels, de gehele week.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

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

---

## Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Op verzoek van enkele fracties stel ik voor, het voor hedenmiddag geplande VAO preventie suïcide van de agenda af te voeren.

Ik stel voor om bij het debat over de Europese Top de volgende spreektijden te hanteren: twaalf minuten voor CDA, PvdA, SP en VVD, tien minuten voor PVV, GroenLinks en ChristenUnie, zeven minuten voor D66, PvdD en SGP en drie minuten voor het lid Verdonk.