

Ik hoop dat ik de heer Van Leeuwen inmiddels duidelijk heb gemaakt dat wij bij het beleid voor de criminaliteit rond kunstvoorwerpen wel degelijk op het zelfde spoor zitten. Een en ander werkt het kabinet uit in zijn standpunt over het rapport Schone Kunsten. Het ambtelijke concept van dit standpunt is afgerond. Mijn collega en ik moeten het nog beoordelen en daarbij zullen wij uiteraard dit debat betrekken. De behandeling van dit standpunt is inderdaad het goede moment om de motie van de heer Van Leeuwen te bespreken.

Uiteraard zullen wij de motie-Van Leeuwen ook betrekken bij ons standpunt over het rapport Schone Kunsten. Ik hoop dat hetgeen ik gezegd heb over de helers en de reikwijdte van de database verhelderend was. Het zijn namelijk belangrijke bouwstenen voor het kabinetsstandpunt. Ik denk overigens ook dat wij de motie het meeste recht doen als zij wordt aangehouden tot de behandeling van het kabinetsstandpunt.

Mevrouw Aasted Madsen vroeg naar de betekenis van de database voor de opsporing. De database voor kunst en antiek is ook buiten de sfeer van de cultuuroederen van betekenis. Wij moeten de criteria zoals gezegd nog uitwerken, maar vanzelfsprekend zal ik de Kamer daarover informeren, zo mogelijk al in het kabinetsstandpunt. Als dat niet mogelijk blijkt, zal ik de Kamer in ieder geval aangeven hoe wij daarmee verder te werk gaan.

Mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties geeft als beheerder van het Korps landelijke politiediensten steun aan de toerusting van een team voor de integrale opsporing. Het gaat daarbij om een gespecialiseerd team gestolen kunstvoorwerpen. De inwerkingtreding van de uitvoeringswetgeving is niet afhankelijk van de KLPD-database. Dat neemt niet weg dat ik denk dat een en ander ongeveer synchroon zal lopen. Wij spreken nu over een periode die noch door mevrouw Aasted Madsen, noch door mij rechtstreeks kon worden waargenomen, maar er is een periode geweest waarin men dacht dat dit soort specialismen minder nodig was, maar die is dus voorbij.

De heer Leerdam pleitte ervoor om in het kader van de relatie met de Nederlandse Antillen en Aruba ook te letten op de uitvoering. Ook in verband met de nieuwe structuur van de Koninkrijksverhoudingen zijn wij in gesprek over een voldoende toerusting van de politiekorpsen, ook van de recherche, in de andere landen van het Koninkrijk. Ik denk dat het belang daarvan wordt onderstreept door wat de heer Leerdam zojuist zei. Daarmee heb ik de vragen in tweede termijn beantwoord.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Zo te zien, gelet op de reacties van de leden, heeft de minister de vragen inderdaad beantwoord.

De stemming over de motie vindt dinsdag plaats, of op een nader te bepalen moment, als de heer Van Leeuwen dat laat weten.

De vergadering wordt van 11.37 uur tot 12.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **speddebat** over **commerciële vluchten van het vliegveld Twente**.

□

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Uit de voortgangsbrief die de minister ons vorige week stuurde, blijkt dat er geen enkele voortgang is geboekt; sterker, de minister schrijft dat het nog een halfjaar gaat duren voordat er weer wordt gevlogen vanaf Twente. De huidige afhandelaar van de commerciële vluchten en tevens de enige gegadigde exploitant, de EAT, denkt aan negen maanden en houdt het daarom binnen 24 uur voor gezien. Als de minister niet morgen een besluit neemt, wordt de stekker eruit getrokken. Hoe spijtig dit ook is en hoe onomkeerbaar het ook zal zijn voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven, de VVD-fractie krijgt de indruk dat men daar groot gelijk in heeft. Deze ondernemers lieten meer hun Twentse hart dan hun zakelijke hoofd spreken, maar voelen zich nu voor dat hoofd gestoten. De minister hield zowel de markt als de regio aan het lijntje en nu moet de Kamer wederom tussenbeide komen.

Tijdens het mondeling vragenuur op 22 november 2007 bleek al dat de minister, dwars tegen het advies van zijn eigen ambtenaren, met het grondontwikkelingsbedrijf Vliegwiél Twente Maatschappij koos voor de mottenballenvariant voor de interim-periode van drie jaar. Minister Bos zei toen dat hij eerst nieuwe feiten wilde zien, alvorens op te schalen naar een beperkte openstelling. Deze feiten zijn er gekomen. De Kamer neemt op 18 december 2007 een amendement aan waarin 3 mln. wordt vrijgemaakt. De EAT brengt eind januari 2008 per kerende post, op verzoek van VTM, een bieding uit die door Financiën warm wordt onthaald. Ook de regio legt 2 mln. op tafel. Begin februari 2008 bezoekt de minister zelf de regio en krijgt niet alleen van alle kanten de bevestiging waar hij om vroeg, maar ook het verzoek om nu eindelijk haast te maken. De EAT verliest immers een halve ton per maand. Het Twentse vliegbedrijf Fligh Home is al uitgeweken naar andere luchthavens. De brochures met de zomercharters kunnen worden weggegooid en tot overmaat van ramp kondigt het logistieke bedrijf Beijer uit Oldenzaal deze week aan, 162 mensen te moeten ontslaan omdat hun textielklanten een ander heenkomen hebben gezocht; geen vertrouwen meer in een oplossing, geen vertrouwen in de minister.

Alle regionale bestuurders, van gedeputeerde Rietkerk tot burgemeester Den Oudsten, houden vol dat de minister hen verzekerde, de noodzakelijke procedures uiterlijk 25 maart 2008 op te starten, zodat er vóór de zomer werd gevlogen. Het is bijna zomer en de minister vertelt ons dat hij nog moet beginnen, dat het lang gaat duren en misschien niet eens doorgaat. Hij verschuilt zich achter de stelling dat hij een openbare, Europese aanbesteding wil volgen.

Ik heb hierover enkel vragen. Klopt het dat het VTM eind oktober 2007 wel ondershands wilde gunnen aan de Sequoia Macquarie Bank, een buitenlandse partij? Klopt het dat de landsadvocaat al in oktober uitging van een concessie en de mogelijkheid te gunnen, mits hieraan ruchtbaarheid gegeven zou worden? Waarom heeft de minister volledige marktuitvraag gedaan met als eindresultaat dat er één marktpartij overbleef, maar stelde hij hen, noch de regio, noch ons, eerder op de

Ten Broeke

hoogte van zijn besluit om alsnog voor een onnodig en lang aanbestedingstraject te kiezen?

Aanbestedingen lijken aan dit kabinet niet besteed. Of in deze zaak nu wel of niet geblunderd is, er is veel kostbare tijd verloren. De Kamer wilde openstelling en de regio ook. De jurist die de Kamer de afgelopen dagen adviseerde, is van mening dat, of er nu sprake is van een concessie of een dienst, de aanbesteding vormvrij is, zolang er maar bekendheid gegeven wordt aan het feit dat de exploitant wordt gezocht. De vraag is of hieraan niet al in voldoende mate is voldaan. Immers, in diverse media, in een stroom persberichten, op congressen, in Twentse gemeenteraden, in de Overijsselse Staten en zelfs in deze Kamer is langdurig en herhaaldelijk aangegeven dat er tijdelijke exploitant wordt gezocht. Als gevolg van de publiciteit is de VTM met gegadigden gaan spreken en bleef er één partij over.

Hoe is het mogelijk dat juridisch advies dat deze Kamer de laatste vier dagen inwon, door deze minister in de afgelopen vier maanden niet kon worden omgezet in een sluitende procedure? De VVD-fractie wil geen uitvluchten, maar chartervluchten. Wij vragen de minister, de voet van de rem te halen en met de regio de kar te trekken. Neem direct het besluit tot openstelling, start parallel de snelste aanbestedingsroute of gun gewoon. Of het nu een dienst, een concessie of een overheidsopdracht is, het kan binnen 15 tot 40 dagen. De opstart kost nog eens twee maanden en met dit schema is het mogelijk dat Twentse supporters vanaf hun eigen luchthaven afreizen naar de voorronde van de Champions League en daar eind augustus ook de tegenstander, vermoedelijk Barcelona, kunnen ontvangen. Minister, maak dit mogelijk; dan zit u eerste rij. Anders gebruik ik mijn tweede termijn om u hiertoe in een motie te bewegen.

De voorzitter: Als u hiervoor dan nog tijd heeft, mijnheer Ten Broeke. Het woord is aan de heer Duyvendak.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Ik zou de heer Ten Broeke willen vragen of hij niet een heel gemakkelijk verhaaltje voor de Bühne houdt voor een relatief kleine groep in Twente die nog gelooft in de toekomst van het vliegveld. Hij zegt dat er binnen 24 uur duidelijkheid moet komen en de ondernemer zijn opdracht binnen wil hebben. Er is toch geen enkele juridische basis en kans dat dit binnen 24 uur geregeld kan worden?

De heer Ten Broeke (VVD): Het is waar dat wij dit de afgelopen 24 maanden al hadden kunnen regelen. In de komende 24 uur zal dus heel veel werk moeten worden verzet. Ik ben ervan overtuigd dat al het werk dat nodig is om deze procedure snel te starten, al klaar ligt. Als de minister de aanbesteding per se wil doen, hoeft hij heel simpel alleen maar een advertentie te plaatsen. Hij kan dit binnen 24 uur doen, in Het Financieel Dagblad of in The Financial Times. Dan zijn wij daar nog dit weekend uit. De minister moet er helder in zijn dat hij gevolg geeft aan de opdracht die hij in de Kamer heeft gekregen, die de staten van Overijssel hebben laten horen en die de gemeenteraad van Enschede heeft laten horen, namelijk dat dit vliegveld zo snel mogelijk open moet.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Stel dat het mogelijk is, wat natuurlijk niet zo is, om de advertentie vandaag te

plaatsen in The Financial Times, dan heeft de heer Wessels zijn vergunning morgen nog niet. Ook dan zal hij tientallen dagen, zo niet maanden moeten wachten voordat hij zekerheid heeft.

De heer Ten Broeke (VVD): De potentiële exploitant vraagt om duidelijkheid van deze minister. Men dacht deze duidelijkheid te hebben toen men een bieding deed en daar de antwoorden op kreeg. Men dacht deze duidelijkheid te hebben toen de minister langskwam op, ik meen, 4 februari, en met de afhandelaar heeft gesproken. Men dacht deze duidelijkheid te hebben toen men van de regiobestuurders en van de VTM te horen kreeg dat het traject per 25 maart zou ingaan. Vorige week hebben wij kunnen constateren dat deze duidelijkheid er niet is, maar dat wordt gekozen voor de langste aanbestedingsprocedure. Dit had in oktober direct moeten gebeuren, of de minister had nu een besluit moeten nemen. Hij doet geen van beide.

De voorzitter: Wilt u proberen iets beknopter te antwoorden?

De heer Tang (PvdA): Ik geloof dat wij gezamenlijk de frustratie hebben dat het niet snel genoeg gaat. Laat dat voorop staan. Wij hebben niet voor niets samen met het CDA een amendement ingediend bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat om een doorstart voor de tussentijd mogelijk te maken. De indruk die de heer Ten Broeke nu wekt, dat het binnen 24 uur mogelijk is en dat het 24 maanden geleden ook al had gekund, lijkt dat niet op een geschil dat in Twente misschien wel woordelijk te volgen is. Laten wij wel zijn, de heer Ten Broeke zegt zelf dat 25 maart duidelijk is geworden dat er een aanbesteding zou volgen. Dat was iedereen bekend. Zo snel is het niet mogelijk. Het kon in ieder geval niet 24 maanden geleden. Bovendien blijkt uit het juridisch advies aan de Tweede Kamer dat een aanbesteding niet heel veel tijdswinst oplevert ten opzichte van een concessie.

De heer Ten Broeke (VVD): Ik heb net gezegd wat de termijnen zijn. Wij hebben inderdaad in het juridisch advies dat wij zelf hebben ingewonnen, gehoord dat de kortste procedures tussen de vijftien en de veertig dagen belopen, aangezien er sprake is van maar één mogelijk gegadigde. Daarnaast is er nog een kleine twee maanden nodig om de luchthaven weer op te starten. Dit alles hangt echter af van het besluit van deze minister. Dat wil de gegadigde nu horen. Binnen 24 uur wil men nu weten waar men aan toe is. Kan men door of blijft het weer hangen in een heel lange, uitgebreide aanbestedingsprocedure, die nog minimaal zes maanden op zich laat wachten? Op die vraag wil men antwoord hebben.

De heer Tang (PvdA): Ik zag gisteren een berichtje waarin de heer Ten Broeke sprak over bestuurlijke onbetrouwbaarheid. Ik ken hem als een Europeaan, die toch niets tegen Europese aanbestedingsregels zou hebben. Wat denkt hij dat vanuit bestuurlijk oogpunt betrouwbaarder is: handjeklap in de achterkamer of een keurige procedure die transparant is en volgens de Europese regels verloopt?

De heer Ten Broeke (VVD): De heer Tang moet mij wel goed quoten. Ik heb gezegd dat dit grenst aan bestuur-

Ten Broeke

lijke onbetrouwbaarheid. Ik wil van de minister horen wat hij eraan heeft gedaan om het beeld weg te nemen dat in de regio bestaat, bij de bestuurders met wie hij heeft gesproken, bij de marktpartijen die hij heeft gesproken. Dit zullen wij straks in het antwoord van de minister horen.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Wij hebben ons gisteren verdiept in het dossier Twente. Toen bleek dat er een verkeerde procedure is gevolgd. Deze procedure is nu dus gestaakt. Er zal een nieuwe procedure moeten komen. Dit betekent dus vertraging.

Waarom heeft de minister niet tijdig ingezien dat de begonnen procedure, namelijk een onderhandse gunning, onhaalbaar was? Heeft hij zich vergist of heeft hij zich onvoldoende op de hoogte gesteld? Klopt het wat ik hier zeg? Heeft hij inderdaad de verkeerde procedure gevolgd? Zo ja, waarom heeft hij niet de juiste procedure gevolgd? Is hij het met ons eens dat de luchthaven zo snel mogelijk moet worden opengesteld, het liefst niet voor twee dagen per week, maar voor zeven dagen per week? Dat zou een rendabele exploitatie mogelijk kunnen maken. Ondertussen kunnen wij nadenken over de vraag wat een goede toekomstbestendige bestemming voor zo'n luchthaven is. Kan de minister uitleggen wat zijn plannen zijn? Hoe gaat hij zo snel mogelijk deze luchthaven openstellen voor de burgerluchtvaart?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De vraag achter dit debat is: wat gaan wij doen met het prachtige groene hart van Twente? Wat is de toekomst van dit mooie groene hart? Kiezen wij hier voor rust, ruimte, groen en zorg? Wij kennen allemaal het heel interessante alternatief voor een hoogwaardig centrum voor gezondheid en verzorging, dat duizenden arbeidsplaatsen kan scheppen en waarin velen willen investeren? Kiezen wij daarentegen voor een vliegveld, waarmee Twente de Randstad achterna gaat? Herrie, lawaai en onrust; onrust, herrie en lawaai.

In de discussie over de toekomst van dit gebied heeft de GroenLinks-fractie gedurende de afgelopen jaren steeds gekozen en kiest zij nog steeds voor het centrum voor gezondheid en verzorging. Wij roepen op onmiddellijk te stoppen met de plannen rond dit vliegveld. Tegen de voorstanders zeg ik: leg je een keer neer bij de mislukking van dit plan, accepteer je verlies en jaag niet langer een illusie na.

Een vliegveld in Twente is onrendabel, onnodig en onwenselijk. Het is onrendabel en nooit rendabel te krijgen. Er gaat nu 5 mln. aan subsidies heen, terwijl wij hadden besloten geen subsidies meer te geven aan regionale vliegvelden. Het aantal van anderhalf à twee miljoen passagiers kan nooit gehaald worden. Een vliegveld is onnodig. 60 km verderop ligt een vliegveld bij Münster dat ook al nauwelijks het hoofd boven water kan houden. Laten wij dan een snelle busverbinding ernaar toe organiseren. Bovendien is het onwenselijk. Het is onwenselijk om de milieuproblemen verder over Nederland uit te smeren. Hoe meer vliegvelden, des te meer gebieden van herrie en luchtverontreiniging.

De GroenLinks-fractie hoopt van harte dat het plan vandaag finaal stukloopt, zodat het mooie hart van Twente, waar ik zelf geboren ben, groen blijft.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik ken uw houding en u kent de onze. Maar maakt u nu uit of daar gevlogen moet worden of zijn het de mensen die daar het vliegtuig willen nemen? Zijn het de mensen die daar bestuurlijke verantwoordelijkheid dragen? Zijn het de lokale politici? Zij zijn namelijk eensluidend in hun oordeel; zij willen dat de luchthaven gedurende de interim-periode openblijft.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U kent de discussies in de verschillende raden. U kent ook de inzet van de GroenLinks-fracties, namelijk om een referendum te houden in de regio. Dat is aldoor afgewezen door de bestuurders, omdat zij bang zijn de vraag voor te leggen aan de bevolking. U kent de grote verdeeldheid onder de bevolking. Ik zou zeggen: laten wij daarover dan maar eens een referendum houden.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De D66-fractie blijft zich afvragen waarom het zo'n goed idee is een doorstart te maken met het vliegveld Twente. Ons economisch beleid richt zich steeds meer op het concentreren van talent, innovatie en ontwikkelingen op plekken die dat goed aankunnen en niet op het versnipperen van een sector, zodat wij moeten slepen met kennis en producten. Daarom geeft mijn fractie de voorkeur aan investeren in Schiphol, met een eventuele uitbreiding naar Lelystad, in plaats van overal kleine vliegveldjes. Vanuit het oogpunt van mobiliteit is het niet goed en het doet ook geen recht aan de sectoren die daarvoor niet volledig benut worden, zoals in Twente.

In Twente moeten wij inzetten op recreatie, gezondheidszorg of een kleinschalig bedrijventerrein, waar voor aantrekkelijke prijzen ruimte kan worden gegund aan bij de Universiteit Twente afgestudeerde startende ondernemers. De regio heeft de laatste jaren enorm geïnvesteerd in toerisme en recreatie. In deze branche is inmiddels ruim 10% van de bevolking werkzaam. Deze toeristen komen voor rust en ruimte. Als die rust wegvalt door vliegtuigen, waarom zouden die toeristen daar dan blijven? De laatste twee jaren is in Twente de werkloosheid met 35% gedaald. De Twentse werkgelegenheid heeft dus geen kwantitatieve impuls nodig, maar een kwalitatieve impuls. Kan de minister toelichten hoe deze zaken zich verhouden tot een al dan niet tijdelijke doorstart?

De fractie van D66 heeft daarnaast vragen over de hele aanbestedingsprocedure. Kan de minister toelichten waarom de toegezegde 5 mln. aan overheidsgeld geen onrechtmatige staatssteun is? Blijft het bij deze 5 mln. of is er meer geld achter de hand? Moet een tijdelijke exploitant een marktconforme prijs betalen voor de huur en de pacht van opstallen en grond? Kan de minister inzicht geven in hoeveel de rijksoverheid inmiddels heeft uitgegeven aan de talloze plannen en onderzoeken? Wat zijn dan de kosten van een dergelijke aanbesteding en hoe denkt de minister van Financiën over de exploitatie?

Het is voor de regio van groot belang om hoogwaardige werkgelegenheid te houden, zeker wanneer het gaat om kleine innovatieve bedrijven. Er is daar inderdaad dichtbij een ander alternatief, namelijk Münster. De heer

Van der Ham

Duyvendak sprak daarover. Wij hebben al gezien dat als je gezamenlijk een vliegveld exploiteert, zoals Aken en Maastricht dat hebben gedaan, daaruit voor beide grensgebieden voordeel te halen valt. Waarom gaan wij niet gewoon naar Münster? Waarom gaat Enschede niet samen met Münster de luchthaven benutten, daar een snelle treinverbinding naar aanleggen en de plek waar nu de luchthaven is ombouwen tot een mooie plek groen in Twente? Dat lijkt ons een veel beter alternatief.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Kent u de grap over de mensen die deze zomer vanaf de luchthaven Twente op vakantie zouden gaan? Zij gingen niet. Ik geef toe, ik heb betere grappen gehoord. Zo dacht ik bij de lezing van de brief van de minister van Financiën aan de Kamer over de voortgang van de luchthaven Twente dat het ook een grap was. Leest u even mee wat de minister van Financiën ons schrijft op 16 mei 2008. Wij zijn dan al vierenhalf maand in het jaar 2008, een jaar waarin op basis van het amendement-Koopmans gevlogen zou moeten worden vanaf luchthaven Twente. De minister schrijft het volgende: "Afgelopen tijd heeft het GOB, in opdracht van het Rijk, onderzoek of een aanbesteding voor tijdelijke commerciële luchtvaart gedurende de planfase haalbaar is." Vervolgens gaat hij verder: "Als alles verloopt conform beoogde planning, zal het circa vijf à zes maanden duren alvorens commerciële luchtvaart vanaf vliegveld Twente weer mogelijk is." Na vierenhalf maand studeren kan het ministerie niet eens vertellen of een aanbesteding mogelijk is en mocht een aanbesteding mogelijk zijn, dan zal het zeker tot november 2008 duren voordat er weer gevlogen kan worden. Is dit een grap of om te huilen? Voor de CDA-fractie is dit in ieder onacceptabel.

Ik zal u niet vermoeien met alle stappen die de CDA-fractie heeft gezet om de luchthaven Twente open te houden nadat minister Kamp van de VVD besloot deze te sluiten. Twee wil ik u niet onthouden. Op initiatief van de CDA-fractie is in de Wet Regionalisering Burger- en Militaire Luchthavens vastgelegd dat Twente moet worden beschouwd als een luchthaven van nationaal belang. Bij de begrotingsbehandeling van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn in een CDA-amendement de gelden geregeld die nodig waren om de luchthaven de komende drie jaar open te houden. Van de minister verneem ik graag waarom de Kamer niet eerder op de hoogte is gesteld over de vertraging. Het is de Kamer geweest die op ons initiatief een voortgangsrapportage heeft gevraagd nadat wij uit de regio te horen kregen dat het niet lekker liep. Waarom heeft de minister zelf geen initiatief genomen? Is hij het met mij eens dat hij onzorgvuldig is geweest in de communicatie naar de regio, het bedrijfsleven en de Kamer? Wat gaat hij doen om de verstandhouding te verbeteren?

Er is een onderzoek voor de Tweede Kamer gedaan. De conclusie daaruit was dat de snelste weg om tot een openstelling van de luchthaven Twente te komen een transparante procedure is die leidt tot een concessie van diensten waarbij er een commercieel risico is voor de exploitant. Om de minister meer uitzoekwerk te besparen, is de Kamer zo vriendelijk geweest dat onderzoek ter beschikking van zijn ministerie te stellen. De conclusies die de minister aan dit onderzoek verbindt, stellen ons echter buitengewoon teleur. Op dit moment

ontbreekt mij de tijd om alle juridische argumenten te doorlopen. Daarom zal ik kort zijn.

De CDA-fractie wil van de minister de harde garantie dat hij zich tot het uiterste zal inspannen om conform de wens van deze Kamer Twente de komende drie jaar open te houden, zodat de regio straks zelf kan kiezen uit twee volwaardige alternatieven. In zijn reactie op het advies van de parlementaire advocaat geeft de minister aan dat zijn route sneller is. In de ogen van de CDA-fractie heeft de minister de schijn tegen, maar hij mag het bewijzen door de Kamer voor komende dinsdag een plan te overhandigen met daarin een tijdslijn en de mijlpalen waarin hij aangeeft hoe Twente zo snel mogelijk weer open kan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U vraagt de minister zich tot het uiterste in te spannen. U vraagt echter niet binnen 24 uur duidelijkheid, zoals de investeerder wil.

De heer **Haverkamp** (CDA): Vandaag wil ik de duidelijkheid van de minister dat hij de wens van de meerderheid van deze Kamer respecteert. Dat kan al in dit debat. Dat is dus hoop ik binnen 24 uur, zeker als het aan onze voorzitter ligt. Wij geven de minister voor de concrete uitwerking van die toezegging tot dinsdag.

De heer **Madlener** (PVV): Het gaat hier om een openstelling voor slechts twee dagen per week, in een periode van drie jaar. Dat blijkt een verliesgevende onderneming te zijn. Met twee dagen per week kan je het vliegveld niet rendabel openhouden. Stel nu dat een langere openstelling, bijvoorbeeld voor zeven dagen per week, wel een rendabel plaatje zou geven. Is de CDA-fractie dan van mening dat ook zeven dagen per week de inzet van de regering zou moeten zijn voor openstelling van dit vliegveld?

De heer **Haverkamp** (CDA): U beschikt waarschijnlijk over andere stukken dan ik. Wij hebben bij het amendement-Koopmans geregeld dat de luchthaven juist meer dan twee dagen open is. Aan uw wens is dus al invulling gegeven.

De heer **Madlener** (PVV): Op hoeveel dagen zet u in?

De heer **Haverkamp** (CDA): In het amendement-Koopmans staat dat er minimaal vijf dagen commerciële luchtvaart nodig is. Dat was ook het signaal dat wij destijds vanuit de markt kregen. Als dat veranderd is, hoor ik dat graag.

De heer **Madlener** (PVV): Stelt u de eis van vijf dagen open ook aan de minister? Blijft minimaal vijf dagen open de eis?

De heer **Haverkamp** (CDA): Het was geen vraag maar gewoon een mededeling. Wij hebben als Kamer een amendement aangenomen en de minister is gehouden de wet uit te voeren. Op dit moment hoeven wij dat dus niet meer te vragen; het staat gewoon vast in de wet.

De **voorzitter**: Het staat er al in. Dank u wel, het woord is aan de heer Tang van de PvdA-fractie.



De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie wil graag een open en eerlijke afweging over de volwaardige alternatieven voor Twente. Dat kan een luchthaven zijn of het alternatief waarbij de nadruk ligt op zorg. Ik vind het zelf moeilijk te zeggen of de luchthaven op dit moment onrendabel is. Ook vind ik het moeilijk te zeggen of het alternatief inderdaad de impact heeft die door de voorstanders ervan wel wordt beloofd. Daarom is er een open en eerlijke afweging nodig. Er is ook tijd nodig. Die tijd wilden wij gunnen aan Twente. Mijnheer Haverkamp, het was een gezamenlijk amendement van CDA, PvdA en VVD. Dit was de intentie erachter. Wij wilden niet voorsorteren op een van de twee alternatieven, die ook binnenkort gepresenteerd zullen worden. Belangrijk is het natuurlijk dat er wel een snelle doorstart is, want men sorteert toch voor met een situatie waarbij de luchthaven de facto dicht is. Dat is de indruk die nu ontstaat is. Ik kan mij de frustratie bij alle betrokkenen – bijvoorbeeld bij de mogelijke exploitant, maar ook in de Tweede Kamer – heel goed voorstellen. Dit was namelijk niet de intentie die wij in december hadden. Het moest een snelle doorstart zijn en het duurt lang. Dat roept ook, zoals ik al zei, argwaan op. Wij willen die argwaan niet hebben want er wordt hier niet voorgesorteerd. Bij die volwaardige alternatieven wilden wij nu juist die argwaan voorkomen. Er mogen geen besluiten doorgedrukt worden; wij moeten daar tijd voor nemen. Nu hebben wij toch een situatie bereikt waarin argwaan de kop opsteekt. Vandaag moeten wij in het debat in ieder geval bereiken dat die weer weggenomen wordt.

Ik heb een vraag en een voorwaarde. De vraag is heel simpel: kan het niet sneller? Er ligt ook een motie van de gemeenteraad van Enschede, weer gezamenlijk van PvdA, VVD en CDA. De motie zegt het wat netter, maar het komt erop neer dat duidelijkheid gevraagd wordt over de exploitatie op zo kort mogelijke termijn. Dat komt op het volgende neer: kan het niet sneller en kan het niet van 52 naar 15 dagen? Ik zie bijvoorbeeld in de voortgangsrapportage staan dat er een ontheffing moet worden gevraagd bij de Militaire Luchtvaartautoriteit, wat dan twee maanden kost. Is dat nodig; is het niet mogelijk om het proces te versnellen? Dat is de vraag aan de minister. Ik hoop dat hij daarover nu duidelijkheid kan verschaffen en dat hij de argwaan die de kop opsteekt – dat er nu toch wordt voorgesorteerd – kan wegnemen.

Ten slotte de voorwaarde. In de voortgangsrapportage wordt namelijk ook gesuggereerd dat de aanbesteding zou kunnen mislukken. Voor de PvdA-fractie is dat geen optie, want daarmee wordt niet aan de intentie voldaan dat wij een tijdelijke doorstart van de luchthaven willen hebben. Is het bijvoorbeeld mogelijk om de voorwaarden van de aanbesteding zo te formuleren dat het bod van de kandidaat erin past, zodat wij niet de hele procedure doorlopen en alsnog geen exploitant vinden? Dat zou onacceptabel zijn. Ik krijg graag op zo kort mogelijke termijn duidelijkheid. Bedenkt u daarbij dat er niet alleen duidelijkheid moet worden gegeven aan de exploitant, maar ook aan de reisorganisaties. De reisgidsen voor de zomer van 2009 worden al in november gedrukt.

De **voorzitter**: Mijnheer Tang, uw tijd was om. De heer Duyvendak.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik dacht dat de heer

Tang ook econoom was. Maar u kunt toch nooit bij een aanbesteding van de minister eisen dat hij slaagt? Er kunnen toch situaties blijken in de markt – die zijn zelfs waarschijnlijk – die zo onrendabel zijn dat de minister straks met een “niet” terugkomt? Dat is toch een reële, altijd mogelijke uitkomst van een aanbestedingsprocedure?

De heer **Tang** (PvdA): Dan is de vraag of er niet moet worden gekozen voor een concessie. Het is geen optie om dit te laten mislukken. Wij willen er niet op vooruitlopen. Ik ben eerlijk gezegd niet zo bezorgd over de staatssteun in dit verband. De PvdA is in het geheel niet voor subsidies aan luchthavens; die moeten zichzelf kunnen bedruipen. Maar dat geldt niet voor deze interim-fase.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is op zichzelf een schijnheilig standpunt, maar het zij u vergeven. Ook als u van de minister eist dat hij over een concessie gaat onderhandelen of welke procedure dan ook volgt, kan hij met een “niet” terugkomen omdat het onhaalbaar is en er een te groot tekort blijkt. U kunt toch nooit bij voorbaat succes eisen en verlangen?

De **voorzitter**: Dat hebt u net gezegd.

De heer **Tang** (PvdA): Voor alle duidelijkheid, de PvdA is niet voor subsidies voor luchthavens. Daar is niks schijnheiligs aan. Wij hebben dat geld vrijgemaakt in december, juist om tot een goede afweging te komen. Dat geld is ook een investering in de besluitvorming. Daarom zie ik het niet onmiddellijk als staatssteun.

De **voorzitter**: De heer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben blij dat de Partij van de Arbeid haar koers gestand doet en de motie wil uitvoeren: de luchthaven moet openblijven.

De heer **Tang** (PvdA): Het is een amendement.

De heer **Madlener** (PVV): Het amendement. Bent u het niet met mij eens dat er wel sneller had kunnen worden gevlogen, als de minister sneller was begonnen met de aanbestedingsprocedure?

De **voorzitter**: Dit is uw tweede interruptie van de drie in totaal.

De heer **Tang** (PvdA): Ik vind dat moeilijk te beoordelen. Wij zitten hier met juridische adviezen. Ik ben geen jurist. Ik heb wel een gevoel van frustratie, want dit was inderdaad niet onze intentie in december 2007. Had het sneller gekund? Wij kunnen terugkijken, maar ik kijk liever vooruit. Ik wil dat het nu snel gaat. Dat vind ik het belangrijkste van dit debat, want hier is nog wel wat te winnen.

De **voorzitter**: Uw vervolgvraag.

De heer **Madlener** (PVV): Wij zijn het erover eens dat het nu snel moet gaan. Maar wij moeten hier ook kijken wat de minister tot nu toe heeft gepresteerd op dit gebied. Er is een duidelijk amendement geweest en de minister heeft een verkeerde koers gevaren en de aanbestedings-

Tang

procedure niet tijdig gestart. Daarom zitten wij nu in deze situatie. Ik vind dat u heel kritisch moet zijn wat er tot nu toe is gebeurd. U moet dan ook kritisch naar uw eigen minister kijken: heeft hij al het goede gedaan om tegemoet te komen aan de wens van de Kamer om de luchthaven snel open te stellen? Volgens mij is het antwoord daarop "nee", maar laten wij dat straks horen.

De heer **Tang** (PvdA): Ja, laten wij dat straks horen. Dat zou ook mijn voorstel zijn.



De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Tot grote spijt van de SP-fractie hebben de regio Twente en een meerderheid van de Kamer zich uitgesproken voor commerciële luchtvaart op een failliete luchthaven. Een financiële injectie moet ervoor zorgen dat een overbodige luchthaven in gebruik kan blijven voor een aantal jaren, in ieder geval een periode van drie jaar als overbrugging. Wat de SP betreft, is het weggegooid geld dat beter voor echte structuurversterking in de regio Twente gebruikt had kunnen worden. Maar helaas oordeelde een meerderheid hier anders over en besloot men voor drie jaar de luchthaven open te houden.

Minister Bos was ook niet blij met de financiële injectie van 3 mln. Een minister van Financiën die niet blij is met het uitgeven van geld dat beter anders besteed had kunnen worden, valt te prijzen. Maar democratie is democratie en een besluit is een besluit. Ook de SP kan zich vervolgens niet aan de indruk onttrekken dat wel erg veel tijd verloren is gegaan. Ik ken dat gevoel helaas bij andere meerderheidsbesluiten, waar ik wel blij mee ben geweest.

Waarom heeft de minister zoveel tijd genomen, waarom is zoveel tijd verloren gegaan en kon het niet sneller? Geloof de minister eigenlijk wel in het project, of heeft hij inmiddels nog meer inzicht gekregen dat dit project niet verstandig is? Zo ja, dan hoor ik dat uiteraard graag. Kan de minister garanderen dat er in de komende drie jaar niet nog meer overheidsgeld heen moet? Is het, gezien de vertragingen en gezien de huidige situatie, nog wel reëel om door te gaan op de ingezette weg?

De vergadering wordt van 12.37 uur tot 12.50 uur geschorst.



Minister **Bos**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun bijdrage in eerste termijn. In essentie zijn mij twee vragen gesteld: kon het sneller en kan het sneller? Om die vragen zo goed mogelijk te beantwoorden zeg ik eerst iets meer over de randvoorwaarden waarbinnen wij opereren. Dat zijn randvoorwaarden die voor een belangrijk deel door de Kamer aan ons zijn meegegeven.

De eerste randvoorwaarde is te vinden in het amendement van het lid Koopmans van de CDA-fractie, zoals dat in december 2007 is ingediend. Destijds is extra geld vrijgemaakt om de luchthaven voor een interimperiode open te kunnen houden. In de toelichting op dat amendement is zeer expliciet vermeld dat het geld zo moet worden benut dat er wordt voldaan aan de eisen van staatssteun. De implicaties van die randvoorwaarden moeten wij niet onderschatten, met name wat betreft de mate van zorgvuldigheid die vereist is in de procedure

waar wij mee bezig zijn. Het betekent bijvoorbeeld dat hoe complexer wij de procedure maken, hoe meer risico's met betrekking tot staatssteun wij zouden moeten onderzoeken. Het betekent ook dat het de argumentatie om tot aanbesteding over te gaan sterker maakt, voor zover er een keuze bestaat om het wel of niet te doen. Het risico op staatssteun is natuurlijk het meest nadrukkelijk aanwezig wanneer iets onderhands gegund wordt en vragen rijzen of het marktconform is. Als het wordt aanbesteed is het in ieder geval marktconform, zijn de prijzen transparant en is voor iedereen te beoordelen of er een risico op staatssteun is. In het door de Kamer aangenomen amendement van de heer Koopmans met de daarin expliciet beleden noodzaak voorzichtig om te gaan met aspecten van staatssteun, is een eerste reden gelegen waarom wij zorgvuldig met de materie omgaan. Wij komen daarmee op het terrein van complexe aanbestedingsprocedures maar wij hebben sowieso niet de keuze om het anders te doen.

De tweede randvoorwaarde is dat leden van dit kabinet buitengewoon zorgvuldig om moeten gaan met aanbestedingsprocedures en aanbestedingsregels. Daar heeft deze Kamer – dat zeg ik vrij nadrukkelijk tegen de heer Ten Broeke – in het recente verleden op aangedrongen. Als er één partij in debatten over aanbestedingen, zoals in het debat over Schokland, elk excuus, maar dan ook elk excuus, om af te wijken van aanbestedingsprocedures van de hand heeft geweest, dan is het de VVD-fractie geweest. De enige uitzondering die de VVD-fractie expliciet in dat debat naar voren gehaald heeft, is dat wanneer er een dijk doorbreekt en er zakken zand nodig zijn, dan niet eerst een Europese aanbestedingsprocedure wordt begonnen, maar men die zandzakken dan gewoon om de hoek mag kopen om het gat te dempen. Verder zei de VVD-fractie dat tijdsdruk niet als smoes mag worden gebruikt en dat van het kabinet verwacht mag worden dat het zich aan de regels houdt. Die boodschap hebben wij serieus genomen, zeker omdat die van de VVD-fractie komt. Daarom gaan wij ook in deze zaak zorgvuldig om met het belastinggeld van hardwerkende Nederlanders en met de aanbestedingsregels waarvan de VVD-fractie zo graag wil dat wij ons eraan houden.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Het is heel verstandig dat de minister dat serieus neemt en dat moet hij ook vooral blijven doen. Waar het hierbij om gaat, is dat ook onze opmerkingen worden gemaakt binnen de kaders van de richtlijnen die er zijn en die de minister volgens mij al kende. In oktober heeft hij namelijk ongeveer hetzelfde advies van de landsadvocaat gehad. Wat wij nu willen weten, is of de richtlijn al of niet van toepassing is in dezen. Ik doel dan niet op de richtlijn die de minister in zijn brief noemt, aangezien die al niet meer bestaat. Had de minister de dienstenconcessie, waarvan de VTM nog overwoog om die in oktober te doen, niet gewoon kunnen toepassen? Is niet de enige verplichting die de minister heeft en waar wij hem altijd op wijzen, de verplichting van transparantie? Is daaraan al niet in heel grote mate aan voldaan? Ik kan hier de waslijst aan documenten noemen maar, naar ik aanneem, beschikt de minister er zelf ook over. Ik kan ook met eerdere arresten komen waaruit blijkt dat hierover in grote mate publiciteit is geweest. Daar moet de minister op ingaan, want dat is de enige eis die hierbij gesteld wordt.

Bos

Minister **Bos**: Ik ga daar uiteraard op in, want dat valt allemaal onder de zorgvuldigheid waarop de VVD-fractie in menig debat heeft aangedrongen op het punt van aanbestedingen. Een publicatie is niet hetzelfde als een vooraankondiging. Uit Europees rechtelijke jurisprudentie blijkt dat puur het publiceren van het feit dat je iets van plan bent, niet dezelfde juridische status heeft als het vooraankondigen van het feit dat iets als aanbesteding in de markt gezet wordt. Alles wat er tot nu toe hierover verschenen is, telt niet als het begin van een concessie of aanbestedingsprocedure. Buiten dat wij in globale zin hebben gezegd dat wij het partijen mogelijk willen maken om de luchthaven in de interim-fase open te houden, hebben wij natuurlijk een heleboel zaken met betrekking tot de eisen die aan partijen gesteld worden, niet gespecificeerd. Bij een vooraankondiging heb je die specificaties wel klaar. Laat ik gelijk maar duidelijk zeggen dat wij er stellig van overtuigd zijn dat wij binnen veertien dagen de aanbestedingsprocedure in formele zin kunnen beginnen. Dan zijn alle documenten rond.

De heer Ten Broeke vraagt of het alternatief van een concessie in voldoende mate is onderzocht en of dat alternatief toepasbaar zou zijn geweest en tot tijdwinst zou hebben geleid. Een concessie is onder het Europees recht mogelijk als sprake is van overdracht van een exploitatierisico aan een derde partij. Als je een exploitatierisico niet overdraagt, maar eigenlijk alleen een prijs voor een dienst betaalt, spreek je over een gewone aanbestedingsprocedure. Wij hadden kunnen kiezen voor een procedure waarbij een groot exploitatierisico richting een derde partij wordt gelegd. Wij hebben daar niet voor gekozen. Wij hebben ervoor gekozen om in essentie over te gaan tot een aanbestedingsprocedure die enkel en alleen havendiensten betreft, oftewel vervoersondersteunende dienstverlening. Daarbij is geen sprake van de overdracht van een groot exploitatierisico.

Daar is een aantal redenen voor. Als wij het vandaag alsnog zouden moeten veranderen, zou dat zeker betekenen dat wij alle documentatie opnieuw moeten maken. Dat levert veel vertraging op. Er speelt echter meer. Het belangrijkste is misschien het volgende. Wij hadden het totale project rond vliegveld Twente, inclusief de vastgoedexploitatie en alle vormen van ondersteunende diensten – die dus veel breder zijn dan alleen de vervoersondersteunende diensten – via een concessie kunnen aanbesteden. Wij hadden in dat geval echter een enorme hoeveelheid voorbereidend werk moeten uitvoeren om precies in kaart te brengen waar het allemaal om gaat, wat de waarde daarvan is, wat wij in termen van de exploitatie van een derde partij verwachten, welke eisen wij daaraan stellen et cetera. Dat zou leiden tot een vertraging van echt vele maanden. Onze voorzichtige inschatting is dat het een vertraging van zes tot twaalf maanden met zich meebrengt als wij een breed pakket op die manier in de markt zetten.

Verder speelt het een rol dat naarmate het pakket breder is, ook het risico groter wordt dat je ergens in aanraking komt met staatssteunaspecten. Dat is dus ook een reden om het smal te houden. Een andere reden is dat er in Twente bepaalde werken uitgevoerd moeten worden. Vraag mij niet om het allemaal te begrijpen, maar men vertelt mij dat de landingsbaan opgeruwd moet worden. Wij kunnen nu daarmee beginnen, omdat het ons eigendom is. Je kunt daar niet mee beginnen als je het pakket zo breed maakt dat je het verrichten van de werken en het exploiteren van de diensten allemaal in

één groot project in een concessie stopt. Je moet dan eerst de hele procedure opnieuw doorlopen, voordat je een partij hebt die aan al die dingen kan beginnen. Om al die redenen hebben wij gezegd: een concessie in deze procedure leidt per saldo tot vertraging en grotere risico's en wij doen er beter aan om het pakket smaller te maken en ons met name te richten op de vervoersondersteunende diensten. Die hebben wij in een aanbestedingsprocedure gezet en daarmee willen wij zo veel mogelijk vaart maken. Ik heb al gezegd dat wij de procedure over uiterlijk twee weken kunnen beginnen.

Ik kom te spreken over een andere randvoorwaarde waarbinnen wij ons werk moeten doen, voor zover daarover misverstanden bestaan. Ik hoorde zojuist minstens één lid zeggen dat de luchthaven open moet blijven. Er is geen luchthaven en hij is niet open. Dat er geen functionerende luchthaven is, moeten wij wel onder ogen zien. Een heleboel essentiële diensten ontbreken. De luchtverkeersleiding, een goed functionerende verkeersstoren, een goede landingsbaan, veiligheid, brandweer: het is er allemaal niet. Het beeld dat er al iets ligt en dat ik dat nu bruto afbreek, is onjuist. Er ligt een terrein met een aantal voorzieningen, waarin fors geïnvesteerd moet worden om de luchthaven weer te kunnen openen.

Bij die investeringen moet gedacht worden aan aanpassing van de infrastructuur, beheer en beveiliging van het vastgoed en de luchtleiding, zaken als een havendienst, luchtverkeersleiding, meteo, brandweer, bagageafhandeling, passagiersterminal en de ontheffing van allerlei vergunningen. De heer Tang vroeg of vergunningsontheffing versneld kan worden. Het probleem daarbij is dat de vergunningen verleend worden door onafhankelijke autoriteiten, die ook zeker onafhankelijk moeten blijven.

Het is niet gepast dat de politiek druk uitoefent op het verlenen van een vergunning. Om een vergunning te kunnen verlenen en om dat snel te kunnen doen moet verder wel bekend zijn aan wie die vergunning verstrekt moet worden. Wij willen de onafhankelijkheid van die autoriteiten op geen enkele manier aantasten en daarom proberen wij tijd te winnen door alle resterende werkzaamheden zoveel mogelijk parallel te laten lopen. Die mogen immers niet tot onnodige vertraging leiden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Begint u over veertien dagen met de voorbereidende werkzaamheden of kan ik dan al op de website zien dat er wat gebeurt? U hebt gekozen voor een constructie met de Militaire Luchtvaart Autoriteit om tijdwinst te kunnen boeken. Die tijd is inmiddels weggetikt. Is het dan niet verstandig om ook een burgervergunning voor het vliegveld af te geven?

Minister **Bos**: Het antwoord op de eerste vraag is bevestigend. Over veertien dagen worden de aanbestedingsdocumenten gepubliceerd en dat is tegelijkertijd de opening van de aanbestedingsprocedure.

Het antwoord op uw tweede vraag heb ik niet paraat. Wellicht dat ik u in tweede termijn kan antwoorden, zo niet dan zal ik die vraag schriftelijk beantwoorden.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Sinds 18 januari bent u in het bezit van een bieding van de enige potentiële exploitant. In die bieding wordt een groot aantal diensten aangeboden. Zo is de brandweer daarin helemaal

Bos

meegenomen. Verder heeft men u op dit punt ook toezeggingen gedaan.

De luchthaven heeft een landingsbaan die lang genoeg is en een geluidsruimte die groot genoeg is om vliegverkeer toe te kunnen staan. Als u de wil hebt om daarmee verder te gaan, moet u zich niet langer verschuilen achter details. Overigens kende u die al in oktober en had u ze eigenlijk al opgelost moeten hebben.

Minister **Bos**: Ik verschuil mij achter de VVD-fractie. In het debat over aanbestedingen heeft de woordvoerder van de VVD-fractie het kabinet in niet mis te verstane bewoordingen laten weten dat er geen excuus is voor het kabinet om zich niet te houden aan de Europese aanbestedingsregels. Dat betekent dat onderhandse aanbiedingen of bekendheid met een ondernemer geen redenen zijn om een opdracht te gunnen waarvoor eigenlijk een Europese aanbestedingsprocedure moet worden gevolgd. Ik doe nu wat u het kabinet toen hebt geadviseerd en dan moet u nu niet opeens met een ander advies komen.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Diensten zijn toch zeker uitgezonderd van een aanbestedingstraject? En dan geldt dat toch ook zeker voor een concessie? Overigens ging u er in oktober ook zelf nog van uit dat het om een concessie zou gaan. Sterker nog: u wilde dat het een concessie zou worden. In het geval van tijdelijke exploitatie kunt u wel degelijk werken met een concessie. In oktober wilde u bovendien nog met een Schotse bank in zee. En twee maanden later kwam u bij de EAT terecht.

Minister **Bos**: Ik neem aan dat u spreekt over Sequoia. Op enig moment was er inderdaad sprake van een bieding van Sequoia. Deze bieding overschreed heel ruim het beschikbare budget, een budget dat door hardwerkende Nederlanders is opgebracht. Om die reden heeft deze bieding in de verdere procedure geen rol meer gespeeld.

Als wij zouden kiezen voor het verlenen van een concessie, moet het pakket van diensten en te verrichten werkzaamheden zo zeer worden uitgebreid dat wij aanzienlijke risico's gaan lopen op een staatssteunprocedure. Dat lijkt mij niet in het belang van wat wij nu proberen te regelen. Verder zou het leiden tot een vertraging die wordt geschat op zes tot twaalf maanden. Wij kunnen dan niet meteen beginnen met een aantal werkzaamheden, wat nu kan omdat wij eigenaar zijn. Bovendien zouden wij dan heel veel zaken die onderdeel zouden moeten gaan vormen van die concessieprocedure, in kaart moeten brengen en waarderen, om eisen te stellen aan derde partijen voordat zij zich ermee zouden mogen bemoeien. Dus juist in het licht van de snelheid die u wilt, is het belangrijker om een betrekkelijk smal pakket in deze procedure in te brengen en het niet zo breed te maken dat wij nog meer maanden moeten wachten op een uitkomst.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ben bang dat wij in de situatie terechtkomen "operatie geslaagd, patiënt overleden". Ter wille van de tijd wilt u nu het pakket smaller maken, maar laten wij niet vergeten dat u al vierenhalf maand kwijt bent. Zo ingewikkeld is het niet. Het terrein van de luchthaven Eindhoven is nog steeds in handen van de overheid. Daar zit een commerciële

exploitant, die keurig het vastgoed beheert. Het zijn draiboeken die al klaarliggen. Als u straks een aanbesteding op de markt zet waarvan een aanbieder zegt dat hij niet alleen met een brandemmertje gaat staan voor de brandweervoorziening, hebben wij alsnog geen luchthaven. Wij verzoeken u toch echt om te kijken naar het model dat in Eindhoven bestaat.

Minister **Bos**: Ik ben uiteraard bereid om van alles te leren. Wij hebben nog twee weken om de lessen daaruit eventueel in de documenten op te nemen. Ik wijs er wel op dat het aanbesteden van dit type dienstverlening, verbonden aan een vliegveld, nog nooit is gebeurd in Nederland. Daar hebben wij geen ervaring mee. Dat maakt de situatie echt complex.

Die complexiteit wordt ook veroorzaakt doordat wij weten dat het hier in essentie gaat om een interimoplossing, terwijl daarnaast een op de lange termijn gerichte afweging plaatsvindt of wij willen komen tot een vliegveld of tot andere concepten. De heer Duyvendak sprak in dit verband over een op de zorg gericht concept. Ook na overleg met allerlei partijen in de regio ben ik van mening dat een andere eis van zorgvuldigheid hier gevormd wordt door de manier waarop wij omgaan met deze interimfase. Die zou niet mogen voorsorteren op de keuze die wij maken voor de lange termijn van het Vliegveld Twente. Dat maakt het allemaal niet gemakkelijker maar, zeker met het oog op de langetermijnbelangen die hiermee gemoeid zijn, wel buitengewoon belangrijk.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is juist dat dit de eerste luchthaven in Nederland is waar dit gebeurt, maar in andere landen zijn ook luchthavens waar al eerder is aanbesteed. Daaruit had de minister lering kunnen trekken. Ik ben blij dat hij onze suggestie overneemt om te bekijken of de concessie misschien wat breder kan, maar hoe materialiseren wij dat? De minister wil over twee weken publiceren, maar mogen wij dinsdag van u vernemen hoe u dat gaat invullen?

Minister **Bos**: Ik weet niet waarom u nu zegt dat ik heb toegezegd dat de concessie breder kan.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik begreep van u dat u daarnaar gaat kijken.

Minister **Bos**: Ik ga kijken of wij in de tijd die wij nog hebben kunnen leren van Eindhoven.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik had de hoop dat u in overweging zou nemen om de concessie breder te maken. Mag ik dan de harde toezegging van u dat het resultaat van uw navraag ons dinsdag bereikt? Ik vraag dit om te voorkomen dat straks iets gepubliceerd wordt waarvan wij nu constateren dat het niet haalbaar zal zijn en dat wij nog meer tijd verliezen. Dan zal de officiële aanbesteding van start gaan, reageert niemand en moeten wij opnieuw beginnen.

Minister **Bos**: In eerste termijn vroeg u mij om dinsdag met een brief te komen die duidelijkheid zal geven over het tijdpad. Als wij binnen veertien dagen de aanbestedingsprocedure kunnen openen die wij zonder meer mogelijk achten, gaan allerlei termijnen lopen. Wij beginnen voortvarend met de werkzaamheden die nodig zijn. Dan is het in ieder geval theoretisch mogelijk dat er

Bos

in november gevlogen wordt. Dat kunnen wij niet garanderen. Dat heeft te maken met het feit dat hier onafhankelijke autoriteiten een rol spelen bij het verlenen van vergunningen of ontheffingen. Daar ga ik niet over. Ik hoop dat wij alles zo goed regelen dat het goed komt. Al mijn inspanningen zijn daarop gericht, maar een onafhankelijke toezichthouder is onafhankelijk. De tweede reden is dat ik het ook niet in de hand heb welke juridische mogelijkheden partijen nog hebben om op enigerlei moment zich gedurende zo'n traject weer te gaan roeren en al dan niet vertraging te veroorzaken. Mijn inspanningen zijn erop gericht – vandaar dat ik de zorgvuldigheid steeds zo benadruk – ervoor te zorgen dat daar geen reden toe is en de zaak zo goed te organiseren dat de belangen van alle partijen op een fatsoenlijke manier zijn gediend, zodat zo snel mogelijk en waterdicht kan worden doorgestoken naar het moment waarop kan worden gevlogen. Garanderen dat dit lukt, in die zin dat er te allen tijde een geïnteresseerde partij is, kan ik helaas niet. Ik kan wel garanderen dat ik een maximale inspanning zal leveren om ervoor te zorgen dat dit gebeurt. Ik dacht dat daar in eerste termijn om is gevraagd.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Het lijkt erop dat wij wel de garantie hebben dat, als wij niet heel snel duidelijkheid geven, er geen enkele gegadigde meer overblijft. Ik roep de minister op niet nog eens uitgebreid op Eindhoven te gaan studeren, want dat levert nog meer tijdverlies op. Ik roep hem op binnen 24 uur zijn eigen juristen nog eens te raadplegen om te bezien of het plaatsen van een advertentie mogelijk is. Dat kan binnen twee, drie dagen, want de minister weet exact om welke diensten het gaat. Desnoods kan de minister daar een periode van twee weken voor openstellen, maar komen er geen gegadigden, anders dan die welke wij hebben, dan moet de minister gunning overwegen. Dat kan hij gewoon doen.

Minister **Bos**: Voorzitter. Wij hebben alles echt driedubbel gecheckt als het gaat om de mogelijkheden die er zijn, ook juridisch. Daarover zijn ook brieven aan de Kamer gestuurd. Op die basis gaan wij nu voort. Ik heb geen zin nog verdere vertraging te veroorzaken door het vragen van nog meer advies. Wij moeten nu gewoon doorpakken en ervoor dat wij zo snel mogelijk voor Twente realiseren wat veel mensen in Twente willen. Dat gaat langzamer dan menigeen wil. Dat is in een heleboel opzichten ook langzamer dan ik het graag zou hebben gezien, maar het is zo snel als mogelijk. Het heeft mijn voorkeur de komende twee weken te bezien, of dat nu Eindhoven is of ergens anders, waar wij nog meer informatie en geleerde lessen vandaan kunnen halen die ons op wat voor manier dan ook in staat stellen om het nog sneller te doen dan wij nu van plan zijn, maar ik weet niet of het zinvol en haalbaar is om dat al voor dinsdag richting de Kamer te laten komen. Ik kan mij wel voorstellen dat wij dit in ieder geval doen voordat wij de aanbestedingsdocumenten publiceren.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik dank de minister voor deze toezegging. Ik doelde met mijn opmerking over het leren van de lessen van Eindhoven op het feit dat daar exploitatie van vastgoed plaatsvindt door een commerciële exploitant. Dat heeft ervoor gezorgd dat de

exploitatie daar een stuk aantrekkelijker was. Ik hoop dat de minister dit element ook wil meenemen.

Minister **Bos**: Zeker, maar mijn afweging op dit moment is dat, als wij vastgoedexploitatie in de opdracht willen onderbrengen, dit betekent dat wij het vastgoed eerst moeten beschrijven en waarderen en eisen moeten stellen aan hoe dat wordt geëxploiteerd. Onze inschatting is dat dit leidt tot staatssteunrisico's en vertraging. Ik ga het echter nog een keer bekijken, mede met het oog op wat er in Eindhoven gebeurt. Ik zal ervoor zorgen dat de Kamer de uitkomsten van die afweging heeft, voordat wij definitief naar buiten gaan.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Er is contact geweest met een marktpartij. Er is een gereede kandidaat, maar toch schrijft de minister dat er een kans is dat de aanbesteding niet slaagt, vanwege de kosten-batenverhouding. De minister kan toch wel inschatten of op dit punt al of niet sprake is van een reëel risico?

Minister **Bos**: Neen, dat is erg moeilijk. Ik ga uit van de volstrekte integriteit van marktpartijen, maar het is ook in het belang van die marktpartijen om in het begin van het proces, waarbij ook sprake kan zijn van onderhandelings-elementen, niet altijd volstrekt open kaart te spelen. Of de positie waar marktpartijen blijf van geven op het moment dat zij zich in de pers roeren commercieel ook hun bottom line is, weet ik niet. Een aanbestedingsprocedure is er echter ook op gericht ervoor te zorgen dat niet op basis van krantenberichten en inzetten in onderhandelingen zaken worden gedaan, maar op basis van wat men echt voor een bepaalde zaak over heeft. Ik hoop van harte dat wij een goede partij bereid vinden om op deze voorwaarden zaken te doen. Misschien is dat de partij die nu in het nieuws is.

De heer **Tang** (PvdA): Ik neem aan dat de minister zich toch wel op meer baseert dan alleen op krantenberichten. Ik vermoed dat er in een eerdere fase ook wel contact is geweest met partijen. Er zal ook wel een inschatting te maken zijn. De voorwaarden zijn toch op zijn minst duidelijk? Ik hoop niet dat de voorwaarden weer veranderen, waardoor de interesse van de marktpartijen inderdaad...

Minister **Bos**: Laat ik heel helder zijn. Het grote punt is – hierover bestaat bij mij geen duidelijkheid en ik neem het marktpartijen ook volstrekt niet kwalijk dat zij mij in dit stadium deze duidelijkheid niet kunnen bieden – dat wij in de aanbestedingsprocedure uitgaan van een betrekkelijk smal pakket, zodat wij een heleboel werkzaamheden die verricht moeten worden, zelf kunnen verrichten en dit smalle dienstenpakket aanbesteden. Echter, het oorspronkelijke bod van in ieder geval de partij waar wij het volgens mij allemaal over hebben, was natuurlijk breder. Zoals gezegd, dat leek ons niet de beste route vooruit, omdat het leidt tot grote vertraging en aanzienlijke staatssteunrisico's. Hoe de partijen straks de afweging maken, nu wat wij aanbesteden een andere dimensie heeft dan waarop zij in eerste instantie vrijwillig boden, weet ik niet. Dit zal zeer afhangen van de voorwaarden die wij eraan verbinden en van de mogelijkheden die wij hun bieden. Een aanbestedingsprocedure is erop gericht om dit op een zo transparant mogelijke wijze met elkaar af te handelen.

Bos

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik blijf het verbazingwekkend vinden dat de minister nu rept over staatssteunrisico's die hij in oktober 2007 heeft onderzocht en waarop hij een helder antwoord heeft gekregen van de landsadvocaat. Op 18 januari ontvangt hij een bieding van de partij waar hij het nu over heeft en daarna rept hij vier maanden nooit of te nimmer over deze risico's, noch met deze partij, noch met de regio, noch met ons. Pas half april komt hij met het besluit waardoor wij nu met elkaar staan te debatteren. Ik vind dit onbegrijpelijk.

Minister **Bos**: Het ook door de VVD-fractie gesteunde amendement van het lid Koopmans vraagt mij expliciet om rekening te houden met staatssteunrisico's. Toen ik een paar maanden geleden in de Kamer tijdens een vragenuurtje – mevrouw Schreijer-Pierik ondervroeg mij destijds – moest vertellen hoe ik hiermee verder wilde gaan, was het onderwerp staatssteunrisico's gewoon onderdeel van het debat. Dit is echt niet iets wat ineens uit de hoge hoed komt. Het is altijd onderdeel van het debat geweest, expliciet ook op verzoek van de Kamer zelf en ondersteund door de VVD-fractie.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Dat is maar goed ook; dat moet en dat zullen wij ook altijd blijven ondersteunen. De minister wist het echter al maanden. Als hij dan de afweging niet kan maken of niet in beeld kan brengen met de partij waarmee hij spreekt – sterker nog, hij verwelkomt het bod met alle warmte – dan denk ik: wat is hier nu gaande, mijnheer Bos?

Minister **Bos**: De heer Ten Broeke gebruikt allerlei woorden en dicht mij allerlei handelingen toe. Ik heb inderdaad op 4 februari 2008 in de regio zelf een buitengewoon prettig en informatief gesprek gehad met een aantal ondernemers met een warm hart voor Twente en voor het vliegveld. Zij hadden grootse plannen. Ik vond het heel goed om zelf met hen in contact te zijn en het niet alleen te moeten doen met kranten of notities. Ik heb toen overigens ook gesproken met mensen die een heel andere toekomst voor het gebied voor ogen hadden. Ik vind namelijk dat ik hen allemaal recht moet doen. Ik heb ook gesproken met de burgemeester en wethouder en allerlei anderen die hierover een mening hebben. In al die gesprekken heb ik de gehele tijd een constante lijn gehanteerd, namelijk dat ik een zorgvuldige en transparante procedure wil hebben en dat ik niet wil dat wij risico's nemen waardoor hard werkende Nederlanders straks extra belastinggeld moeten stoppen in een project dat ook niet de wens van de heer Ten Broeke is. Wij moeten proberen binnen de randvoorwaarden met elkaar zo veel mogelijk tempo te maken en dat is ook wat wij doen.

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer de zaken goed op een rijtje te krijgen. Uiteraard is het aan de minister om te zorgen voor een zeer zorgvuldige procedure. Uiteraard is het aan het kabinet en aan de minister om ervoor te zorgen dat risico's zo veel mogelijk in beeld komen en zo veel mogelijk voorkomen worden. Vervolgens heeft de minister om die redenen ervoor gekozen een zo smal mogelijk pakket naar de markt te brengen. Ik hoor de minister zo-even echter ook zeggen dat het heel goed denkbaar is dat het voor een marktpartij minder interessant wordt om te duiken in een pakket naarmate dit smaller wordt. Ik hoor hem tussen de regels door ook

een beetje zeggen: wij moeten voorkomen dat wij geld gaan uitgeven aan iets wat uiteindelijk geen haalbare kaart blijkt te zijn. In mijn eerste termijn heb ik gevraagd of de minister nog wel echt in het project gelooft en of hij eigenlijk wel vindt dat wij een en ander zo moeten doen. De minister zegt het niet, maar hij laat het wel een beetje blijken.

Minister **Bos**: Nee, ik ben blij dat de heer Roemer mij de gelegenheid geeft om dit te ontkennen. Ik heb ook niet gezegd dat ik denk dat er minder kans is dat partijen dit zullen oppakken. Ik heb wel gezegd dat ik niet weet of partijen die eerst geïnteresseerd waren in een breed pakket, nog net zo geïnteresseerd zijn als er een smaller pakket is. Tegenover het feit dat er een smaller pakket is, staat voor partijen natuurlijk dat daaraan minder risico's verbonden zijn en dat wij meer tempo kunnen maken. Dat is voor commerciële partijen ook belangrijk. Hoe het per saldo uiteindelijk voor geïnteresseerde partijen uitvalt, weet ik niet. Wat dat betreft is het niet zo geweldig relevant of ik er persoonlijk in geloof. Mijn persoonlijke overtuiging en die van het kabinet is dat wij onze kansen niet moeten laten lopen, als wij op dit gebied de komende jaren activiteiten en werkgelegenheid kunnen creëren en gaande houden zonder dat dit onze keuzen voor wat wij daar op de lange termijn willen doen, belast. Daaraan proberen wij nu met zo veel mogelijk tempo en zo veel mogelijk zorgvuldigheid gevolg te geven.

De heer **Roemer** (SP): Er blijft één ding over waarop ik graag een antwoord zou krijgen. Er waren twee hamvragen. Een daarvan was: kan het sneller? In mijn termijn heb ik eigenlijk gevraagd: kon het sneller?

Minister **Bos**: Met wijsheid achteraf en gegeven het feit dat wij een aantal zaken geleerd hebben die wij alleen hebben kunnen leren door het te doen, zouden wij het een volgende keer waarschijnlijk een slag sneller kunnen. Met wijsheid achteraf zou je zeggen dat het deze keer ook had gekund. Maar het was een eerste keer. Het was, en is nog steeds, een complex project. Kan het sneller? Ik heb zonet aangegeven wat het optimale tijdpad is. Zonder verdere complicaties kan volgens dat tijdpad in november gevlogen worden. Daaraan voeg ik toe, in vervolg op wat ik al aan de heer Haverkamp gezegd heb: van alles wat ons in de komende tijd ter ore komt of wat wij anderszins kunnen gebruiken om het nog sneller te doen verlopen, zullen wij gebruikmaken.

De heer **Roemer** (SP): De minister zei zonet dat binnen twee weken gepubliceerd zal worden en dat er dan wellicht een bod komt. Op de vraag of dat een goed bod zal zijn, kan hij natuurlijk niet vooruitlopen. Is hij daarom ook voorzichtig met het in werking stellen van een aantal werkzaamheden die de overheid zelf kan doen? Mocht er geen goede bieding komen, dan moeten wij ons met elkaar hardop afvragen of wij ermee moeten doorgaan. Het zou erg zonde zijn als wij dan geld hebben uitgegeven, terwijl dat achteraf gezien niet had gehoeven. Zorgt de minister ook voor die zorgvuldigheid?

Minister **Bos**: Uiteraard zullen wij daarmee zorgvuldig omgaan. Tussen zorgvuldigheid enerzijds en tempo maken anderzijds moet steeds een weging worden gemaakt. Er zijn natuurlijk wel gelden voor vrijgemaakt.

Bos

Daarover stelde de heer Ten Broeke ook een vraag, meen ik. Er is een begroting van 12,5 mln. voor de interim-exploitatie: grofweg 2 mln. uit de regio en 10,5 mln. op diverse manieren uit het Rijk. Dat geld is beschikbaar om met elkaar een aantal zaken aan te vatten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Daarover ging ook een van mijn resterende vragen. Hoe hoog zijn de kosten nu? Hoeveel stopt het Rijk erin, als de aanbesteding een succes wordt? Ik begrijp dat de minister het geld al eerder begint uit te geven om de banen op te knappen en zo. De minister zei 10,5 mln. Mijn tweede vraag is deze: hoe groot zijn de risico's die de Staat calculeert? De minister heeft immers gezegd dat een deel van de risico's niet ligt bij de partij waaraan wordt aanbesteed, maar bij de overheid blijft. Hoe groot calculeert de minister deze risico's, bijvoorbeeld dat er wat weinig passagiers komen?

Minister **Bos**: Deze vraag kan ik echt heel moeilijk beantwoorden. Er zijn zo veel verschillende typen risico's. Er is het risico dat samenhangt met normale bedrijfsrisico's en de vraag wie deze opvangt. Er zijn risico's die samenhangen met de vraag of er straks, aan het eind van de procedure, een partij is die bereid is om het te doen. Ik geloof niet dat je dit zo algemeen in een getal kunt vatten. Ik houd mij maar even bij de simpele dingen die ik wel weet. Dat is het bedrag dat wij in de begroting hebben vrijgemaakt, en wat verschillende partijen daaraan conform de begroting bijdragen. Dat is het bedrag van 12,5 mln. voor de interim-exploitatie.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dit verbaast mij toch wat. De minister zal toch wel een zekere bandbreedte of een inschatting hebben gemaakt, of in ieder geval over veertien dagen gereed hebben? Als wij aanbesteden en als het een succes wordt, zijn de kosten waarschijnlijk € 0; zijn er tegenvallers, dan zitten wij in een bepaalde bandbreedte, 1 mln., 2 mln., € 100.000, 10 mln. Zo'n soort indicatie heeft de minister toch wel? Anders zou het hoogst verantwoord zijn.

Minister **Bos**: Wij hebben natuurlijk een indicatie van de kosten die verbonden zijn aan de interim-exploitatie en van wat deze betekenen voor wat wij verwachten dat een eventuele biedende partij in zo'n procedure op tafel zal leggen. Dat zijn natuurlijk kosten waarover ik nu niets wil zeggen, want dat beïnvloedt onze positie in de aanbestedingsprocedure.

De heer **Van der Ham** (D66): In de regio wordt door bepaalde partijen gezegd dat je voor luchthavens zou moeten samenwerken met Münster. Een van de problemen daarbij is echter dat er nog geen goede infrastructuur is tussen bijvoorbeeld Enschede en Münster van treinen, bussen et cetera. Bestaat er tussen de regeringen van Duitsland en Nederland, misschien op lokaal niveau, overleg? Kan minister Bos iets zeggen over de stand van zaken op dat punt? Hij is natuurlijk geen minister van Verkeer en Waterstaat, dus kan hij ons misschien toezeggen om ons te berichten over eventuele onderhandelingen en gesprekken met Duitsland?

Minister **Bos**: Ik zal collega Eurlings vragen om dit te doen. Hij gaat erover. Ik weet niet met wie er op dit moment gepraat wordt. Verkeer en Waterstaat is

natuurlijk wel al enige tijd bezig met het opstellen van een luchtvaartvisie, waarbij de vraag centraal staat welke luchthavens op welke plek in Nederland welke functie moeten vervullen op termijn. In dat licht wordt natuurlijk ook gekeken naar wat over de grens gebeurt. Ik neem aan dat er in dat licht ook gesprekken zullen zijn met autoriteiten over de grens. Dit kan ik er in algemene zin over zeggen. Ik zal de heer Eurlings vragen de Kamer daarover specifiek te berichten.

De heer Van der Ham heeft ook nog gevraagd hoe commerciële luchtvaart past in het profiel van groen en rust dat Twente nastreeft. Deze vraag moet Twente zelf beantwoorden en niet wij in de Kamer. Ik ben samen met collega Eurlings bereid geweest om op allerlei manieren de keuze van Twente te faciliteren, om in ieder geval de komende jaren iets te doen op dat vliegveld. De echte keuze voor de profilering van het gebied ligt na die drie jaar. Wij hopen natuurlijk binnen afzienbare tijd de hoofdopties die dan op tafel liggen te kunnen presenteren. Daarmee heb ik de vragen naar mijn mening beantwoord.

De heer **Roemer** (SP): Misschien is het een open deur, maar ik had gevraagd of de minister kon garanderen dat er de komende drie jaar niet nog meer overheidsgeld naar toe gaat.

Minister **Bos**: Ik ben er tot nu toe redelijk in geslaagd om niet meer geld uit te geven dan op begrotingen staat. Dat geldt ook voor dit project. Er is dus geen enkele reden om aan te nemen dat er meer belastinggeld naar dit project gaat dan wij nu hebben vrijgemaakt.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er bij de leden behoefte bestaat aan een tweede termijn. De spreektijd in de tweede termijn is een derde van de tijd van de eerste termijn. Iedereen heeft dus één minuut spreektijd.

□

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. De minister zegt dat het allemaal sneller had gekund. Nee, minister, het had sneller gemoeten. De minister zegt geen concessie te willen doen, maar in oktober wilde hij nog een concessie doen. De minister zegt dat hij nu wil aanbesteden, maar als het een dienst betreft, is het net als een concessie uitgezonderd van de aanbestedingsplicht. De minister zou dus wel degelijk kunnen gunnen. Hij gaat dit echter niet onderzoeken, maar gaat nog eens kijken naar Eindhoven, alsof Eindhoven niet al heel lang bestaat. De minister zegt vandaag in elk geval toe dat hij binnen veertien dagen met een aanbesteding wil beginnen. Wij vinden dat dit te lang duurt. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, per direct voorbereidingen te treffen voor openstelling van vliegveld Twente;

verzoekt de regering voorts, per direct met de enig

Ten Broeke

overgebleven gegadigde voor de exploitatie tijdens de interimfase, Enschede Airport Twente, in contact te treden over de exploitatie op basis van het bod dat is gedaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Ten Broeke. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (31200-IXB, 31200-XII).

Wanneer wilt u stemmen over deze motie, mijnheer Ten Broeke?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Gegeven het spoedeisende belang van dit debat, maar ook van de ene gegadigde, lijkt het mij logisch om daarover vanmiddag nog te stemmen.

De **voorzitter**: Er is bij de aanvang van de middagpauze een stemming gepland, maar misschien hebben de fracties er nog beraad voor nodig.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De minister heeft het klip en klaar gezegd: het had sneller gekund. Maar de minister en zijn ministerie hebben kennelijk niet de juiste weg gevonden om dit snel te regelen. Daardoor hebben wij kostbare maanden verloren voor de regio Twente. De regio Twente is daarmee geschaad. Ik geloof dat de minister wel begrijpt dat hij de regio Twente schade heeft aangedaan. Hij gaat nu als een spijtoptant toch nog haast maken met de procedure. Daarin steunen wij hem uiteraard, maar wij vinden het wel een belangrijke misser dat deze minister met zo veel ambtenaren niet de snelste weg heeft weten te bewandelen. Zonde voor de regio Twente. Het is jammer.

Ik wens de minister succes toe voor de toekomst. Ik hoop dat hij het vanaf nu wat beter zal doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De minister zei in zijn eerste termijn treffend de woorden "er is geen luchthaven en hij is niet open". Dat is precies het geval en mijn fractie hoopt natuurlijk vurig dat dit zo blijft.

Ik zag vandaag – ik zou het bijna de oppositie willen noemen – de VVD-fractie maar ook de CDA-fractie wat ongericht de minister van Financiën onder vuur nemen, blijkbaar om in de regio de indruk te wekken dat zij hier een geweldige strijd gevoerd hebben, en ik hoorde de minister tamelijk stoïcijns vertellen met welk traject hij bezig is en hoe hij dat verder wil afmaken.

Overigens wens ik hem daar geen succes bij, alhoewel ik zijn beantwoording in dezen wel correct vond.

De heer **Van der Ham** (D66): Mijn fractie heeft al in eerste termijn gezegd dat wij het liefst een groene toekomst zien voor het terrein van vliegveld Twente. Daarvoor staan alle opties nog open. Ook de minister heeft zich uitdrukkelijk uitgesproken over het feit dat die keuze in Twente moet worden gemaakt. Dat is goed. Zijn beantwoording was correct.

Voor de rest is het hier wat "opruwing" – een mooi nieuw woord is dat – vanuit de fracties van het CDA en de VVD geweest. De minister heeft zich daarbij staande weten te houden. Daar wens ik hem voor de toekomst ook heel veel succes mee, waarbij ik mij helemaal kan aansluiten bij de woorden van de heer Madlener.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor zijn antwoorden. Wij zijn blij met zijn harde toezegging dat wij over veertien dagen daadwerkelijk een aanbesteding op het internet mogen aantreffen. Misschien is het goed dat hij ons even de URL geeft, zodat wij dan op dat moment kunnen controleren of de aanbesteding erop staat.

Nogmaals, zeker gezien de toch wat weinig coöperatieve houding van het ministerie is de CDA-fractie zeer bezorgd dat het misschien een wat holle aanbesteding wordt. Daarom hebben wij expliciet gevraagd om te kijken naar het model zoals dat nu in Eindhoven draait. Uit de beantwoording van de minister begreep ik dat daar allerlei risico's aan verbonden zijn. Het werkt er echter al een aantal jaren met groot succes. Ik dank de minister wel voor zijn toezegging – zo heb ik dat wel beluisterd – om er ook serieus naar te kijken. Wij verwachten daarop ook een terugkoppeling.

De advocaat van de Kamer heeft duidelijk aangegeven dat op het moment dat die publicatie op het internet staat, er nog twee verschillende tijdspaden mogelijk zijn: een van 52 dagen en een van veertien dagen. Mijn fractie wenst dat de minister het tijdpad van veertien dagen bewandelt. Uit zijn eerdere brief begreep ik echter dat hij daar wat minder enthousiast over was dan wij. Om vandaag nu allerlei juristerij te voorkomen, wil ik de minister toch verzoeken om op het moment dat hij al zijn papieren op orde heeft, er nog even een goede toets op los te laten en te bezien of het advies van de advocaat van de Kamer ook uitgevoerd kan worden.

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de beantwoording. Het is in dit debat in ieder geval duidelijk geworden waarom gekozen is voor een kleiner pakket; de PvdA-fractie begrijpt dat er achteraf altijd nog iets te leren valt. Er is gekozen voor een klein pakket en de minister geeft in ieder geval aan haast te willen maken. Daarbij past ook de aankondiging dat over veertien dagen een aanbesteding publiek gemaakt wordt.

De minister heeft met nadruk gewezen op de procedure. Het lijkt mij meer dan terecht dat de overheid in dezen transparant moet opereren. Tegen de heer Ten Broeke zou ik willen zeggen dat het aan bestuurlijke onbetrouwbaarheid grenst om dat niet te doen.

Het is voor mijn fractie nog steeds ondoorzichtig welke voorwaarden worden gesteld. Dit komt waarschijnlijk ook doordat het voor het ministerie pionierswerk is, zoals de minister zelf schreef. Ik kan mij op dat punt aansluiten bij het verzoek van de heer Haverkamp om nog eens naar de situatie in Eindhoven te kijken. Ik zou namelijk niet graag zien dat door dat pionierswerk en door het zoeken bij het ministerie er voorwaarden worden gesteld die een succesvolle tijdelijke exploitatie in de weg staan. Dat is nog steeds mijn zorg en wij zullen de aanbesteding ook daarop beoordelen, zeker als deze mislukt.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn heldere beantwoording van de vele vragen. De mooiste was dat wat erg leek op een vertragingstactiek, een leerproces blijkt te zijn. Ik hoop dat de ministeries daaruit leren en dat wij dat leerproces terugzien bij al die andere moties die zijn aangenomen en waarmee wij blij zijn. Ik wens alle ministeries daarbij vreselijk veel succes.

Een vraag blijft bij ons over – behalve dat de minister weet hoe de SP-fractie in dit dossier staat, dat hoeft ik niet te herhalen – namelijk over de financiële risico's bij de aanbesteding en de gevolgen daarvan. De minister heeft gezegd dat er geen enkele reden is om aan te nemen dat er meer overheidsgeld bij komt. Ik wil dat uiteraard geloven en ga daarvan uit. Mocht binnen het traject blijken dat er nieuwe feiten komen en dat dat anders blijkt te zijn, dan hoop ik dat de Kamer daarover tijdig wordt geïnformeerd en daarover tijdig een afweging kan maken en een juiste beslissing kan nemen.

□

Minister **Bos**: Voorzitter. Ik ben overdonderd door alle succeswensen. Die neem ik allemaal graag in ontvangst. Ik heb een paar kleine opmerkingen.

Er is makkelijk gezegd dat er maanden zijn verspeeld en dat er sprake zou zijn van een weinig coöperatieve opstelling van het ministerie van Financiën. Tegen dat type kritiek neem ik de mensen bij het ministerie in bescherming, vooral de mensen die zich op dit onderwerp uit de naad hebben gewerkt. Er is hard en constructief samengewerkt. Ik kan niet ontkennen dat er een veelheid aan ministeries betrokken is geweest bij dit project, dat er sprake is geweest van een gemeenschappelijk ontwikkelingsbedrijf, van individuele ministeries en aanverwante diensten en dat het met die complexiteit aan deelnemende partijen zeker voor de regio niet altijd makkelijk is geweest om snel en eenduidig met ons te kunnen werken. Ik geloof niet dat dat zozeer te maken heeft met een gebrek aan coöperatieve opstelling, maar aan het feit dat het niet alleen een complex vraagstuk is, maar dat wij ook nog eens complex zijn georganiseerd. Daarom zeg ik de heer Roemer dat wij daarvan leren. Wij zullen dat inderdaad de volgende keer beter moeten doen.

Ik bevestig de heer Haverkamp en anderen dat wij serieus naar Eindhoven zullen kijken. Als wij toch met een brief komen voordat wij de aanbestedingsdocumenten publiceren, is het mogelijk dat wij in die brief nog een keer vertellen hoe wij tegen het tijdpad aankijken. Onze indruk is echt, maar ik zal dat nog een keer nalopen, dat een totale procedureduur van 15 dagen alleen maar kan als je de vooraankondiging 52 dagen daarvoor doet. Als je dat niet doet, zou de procedure 52 dagen moeten duren. Het antwoord op die vraag en die toets zullen wij nogmaals in de brief zetten. Ik kan mij voorstellen dat wij in de brief ook ingaan op de vraag van de heer Tang wat precies de voorwaarden zijn en hoe die niet in de weg staan, zodat wij er hopelijk met elkaar een beetje prettig uitkomen. Ik zeg de heer Roemer toe dat wij de Kamer tijdig zullen informeren, mochten er binnen het traject financiële problemen ontstaan.

Het aannemen van de motie van de heer Ten Broeke ontraad ik omdat wij op dit moment bezig zijn met een

zorgvuldig proces. Als wij gevolg zouden geven aan het aannemen van deze motie, lopen wij het risico dat wij niet alleen de zorgvuldigheid op het spel zetten, maar ook het tempo uit het proces halen. Als ik de Kamer goed heb gehoord, is dat het laatste wat wij zouden moeten willen.

Overigens, als de stemming over deze motie vanmiddag plaatsvindt, moet ik mij excuseren omdat ik dan in overleg ben met de Kamer. Oh nee, dat kan niet, want als er gestemd wordt zijn die Kamerleden er helemaal niet. Dan ben ik er dus wel.

De **voorzitter**: Dat excuus gaat niet op, want de Kamerleden zitten dan allemaal hier.

Minister **Bos**: Ik merk het wel.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Ten Broeke nu de minister over zijn motie heeft gezegd dat deze zelfs tot vertraging zou kunnen leiden. Is hij bereid de motie in te trekken?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Integendeel meneer Haverkamp. De motie leidt niet tot vertraging, dat weet de minister ook heel goed. De minister houdt vast aan zijn eigen logica, dat is zijn goed recht. Wij zullen zien.

Minister **Bos**: Voorzitter. Dat is de logica van de VVD-fractie van krap een jaar geleden. Dan luister ik een keer naar haar en dan is het weer niet goed.

De **voorzitter**: Ik ben soms heel blij dat ik niets hoeft te zeggen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 13.45 uur tot 14.30 uur geschorst.

□

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

Regeling van werkzaamheden

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

- het wetsvoorstel Goedkeuringswet Verdrag van Lissabon (31384, R1850);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993, naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (31278);
- het wetsvoorstel Goedkeuring van het Besluit van de Raad van de Europese Unie betreffende het stelsel van eigen middelen van de Europese gemeenschappen (31359).

Ik stel voor, toestemming te verlenen tot het houden van een wetgevings- c.q. notaoverleg met stenografisch verslag op maandag 30 juni 2008, van 10.00 uur tot 13.00