

Vergaderjaar 2008–2009

31 700 IXB

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2009

Nr. 18

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 13 januari 2009

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Blok (VVD), voorzitter, Ten Hoopen (CDA), ondervoorzitter, Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Irrgang (SP), Luijben (SP), Kalma (PvdA), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Van der Burg (VVD), Tony van Dijk (PVV), Spekman (PvdA), Heerts (PvdA), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Tang (PvdA), Vos (PvdA), Bashir (SP) en Sap (GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Remkes (VVD), Jonker (CDA), Aptroot (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Mastwijk (CDA), De Krom (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Pechtold (D66), Kant (SP), Ulenbelt (SP), Van der Veen (PvdA), Smilde (CDA), Anker (ChristenUnie), De Roon (PVV), Van Dam (PvdA), Smeets (PvdA), Karabulut (SP), Thieme (PvdD), Heijnen (PvdA), Roefs (PvdA), Van Gerven (SP) en Vendrik (GroenLinks).

² Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppérus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

De vaste commissies voor Financiën¹ en voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 4 december 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Bos van Financiën over:

- **de brief van de minister van Financiën d.d. 30 oktober 2008 inzake de inrichting interimfase Vliegveld Twente (31 700 IXB, nr. 8);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 6 november 2008 inzake Vliegveld Twente (31 700 IXB, nr. 9);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 11 november 2008 inzake de besluitvorming MOB korte en lange termijn (31 700 IXB, nr. 10);**
- **de brief van de ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 november 2008 inzake Vliegveld Twente (31 700 IXB, nr. 11).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager
Griffier: Basten

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Het onderwerp van vanochtend is niet zo ingewikkeld. Er mag in Twente worden gesproken over vlekkenplannen, plan A en plan B, maar het wordt plan B. Dat meldt het kabinet in de brief van 14 november. Het overleg in Twente is doorkruist door een besluit in Den Haag. Er is een groep die zich in het hemd gezet voelt. Er is een groep die misschien zelfs een dolk in de rug voelt. Voorstanders moeten hier ook niet blij mee zijn. Voorstanders moeten het durven om tegenstanders te overtuigen. Als voor- en tegenstanders er onderling niet uitkomen, dan moet bij beiden het gevoel bestaan dat hun alternatief een eerlijke kans heeft gehad.

De PvdA hecht zeer aan de betrokkenheid van omwonenden bij de toekomst van hun eigen regio. Daarom hechten wij aan de Alderstafel bij Schiphol en aan het GLOBE-overleg bij Eindhoven. Dit soort betrokkenheid van omwonenden is door ons met steun van de coalitiepartijen

geborgd in het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). Overleg voorkomt dat er verziekte verhoudingen ontstaan, zoals wij vaak rond luchthavens zien. Voor- en tegenstanders verdenken elkaar ervan hun standpunt door te drukken. Juist om onderling wantrouwen te voorkomen, moet er overleg zijn. Wij beseffen dat overleg niet altijd tot een goed einde zal leiden, maar het is altijd een goed begin. Tijdens het overleg worden analyses en MER's opgesteld die essentieel zijn voor besluitvorming. Ook in dit proces verwachten wij een diepgaande maatschappelijke kosten-batenanalyse. Het is een goede gewoonte in ons land om dit soort projecten vergezeld te doen gaan van een kosten-batenanalyse en een MER. Dit soort documenten bevat informatie die nodig is om te bepalen welk vlekkenplan het meeste perspectief biedt. Dat dit niet op voorhand vanzelfsprekend is, wordt duidelijk uit het advies van Alders, waarin getwijfeld wordt aan het catchment area van Twente. Dit punt zou ik graag wat verder uitgewerkt zien.

Het overleg in Twente is doorkruist, maar eigenlijk ook het overleg in Den Haag. Het is de tweede keer dat de minister van Verkeer en Waterstaat iets naar de Kamer stuurt waarmee hij vooruitloopt op de Luchtvaartnota. De eerste keer gebeurde dat bij het wetsvoorstel RBML. De discussie over nationale en regionale luchthavens zou worden gevoerd in het kader van de Luchtvaartnota. Met deze brief wordt hetzelfde gedaan: eerst de brief en dan de Luchtvaartnota. Het is op dit moment onduidelijk wat «nationaal belang» is. Het is vervolgens ook onduidelijk waarom Twente van nationaal belang zou zijn. Het is evident dat Schiphol van nationaal belang is. De luchthaven is verbonden aan een netwerk. Als 70 000 vluchten niet langer op Schiphol terecht kunnen en elders een plek moeten krijgen, zijn ze niet essentieel voor het netwerk. Daarmee zijn ze dus niet vanzelfsprekend van nationaal belang. Immers, het netwerk was van nationaal belang. Water kan van nationaal belang zijn, maar niet elke druppel, elke plas of elk meer is dan van levensbelang.

Kort samengevat, het besluit is ontijdig en het doorkruist het besluitvormingsproces in de regio Twente, maar ook in het parlement zelf. Wij verzoeken het kabinet om het besluitvormingsproces in de regio weer op gang te brengen en de uitkomsten daarvan zwaar te laten wegen. Laat niet de Haagse politici, maar de Twentenaren eerst zelf beslissen over de toekomst van het vliegveld. Ik wijs de minister van Verkeer en Waterstaat erop dat de externe commissie Agenda van Twente al een rol speelt bij de beoordeling van projecten. Mogelijk dat deze commissie ook hierbij betrokken kan raken. Geef tijd en ruimte voor overleg en besluitvorming in de regio. Dat biedt ook het voordeel dat er een maatschappelijke kosten-batenanalyse ter beschikking komt. Zo'n analyse is relevant voor Twente, maar ook voor het Rijk. Maak daarbij tegelijkertijd wel tempo. Het is duidelijk dat de interimfase niet kan worden voortgezet. Er is een te groot tekort. Het was fijn geweest als het wel kon, want het had ons de tijd gegeven om overleg te voeren en tot een goed besluit te komen. De next best is overleg over twee vlekkenplannen, waarbij elk plan een eerlijke kans krijgt, maar waarbij wel tempo moet worden gemaakt.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De heer Tang kwalificeert het optreden van de ministers als een dolk in de rug. Dat is nogal wat; het tekent de verhoudingen in de coalitie. Ik zou niet graag nog een beetje aan die dolk willen draaien, maar ik zeg tegen de heer Tang dat het overleg in de regio al drieënhalf jaar loopt. In het kader van de MER-procedure is daarbij besloten dat ook een plan zonder luchthaven wordt onderzocht, nadat de regio op verschillende niveaus vóór een luchthaven had gekozen. Dat geldt voor provinciale staten en gemeenteraden. Wanneer kan het proces volgens de heer Tang zijn afgerond? Hoe wil hij het proces bespoedigen?

De heer **Tang** (PvdA): Ik kan niet inschatten hoe snel het kan. Ik weet niet in welke fase de uitwerking van het vlekkenplan zit. Ik kan wel zeggen dat

het zo snel mogelijk moet. Het proces is al een tijd bezig. Er zingen ideeën rond. Sterker nog, er is al begonnen met de uitwerking van de ideeën. Het moet dus mogelijk zijn om het snel te doen. Beide plannen moeten een eerlijke kans krijgen. Er moet zoveel tijd worden genomen als nodig is om te komen tot een goede uitwerking van de plannen, maar het moet zo snel mogelijk gaan.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Het zijn spannende tijden. Morgen is het sinterklaasavond en zal de balans worden opgemaakt wie zich het afgelopen jaar goed heeft gedragen. Diegene zal door de goedheilig man worden beloond. Wie zich slecht heeft gedragen, zal als vervroegde pensionado naar Spanje vertrekken. Voor de goede orde: per boot en niet per vliegtuig. De CDA-fractie gaat ervan uit dat deze minister van Financiën ook na 5 december nog achter de regeringstafel zit. Maar het had weinig gescheeld of het Twentedossier was voor de goedheilig man aanleiding geweest om hem naar Spanje mee te nemen. Nu het ministerieel opdrachtgeversberaad heeft besloten tot het behoud van Vliegveld Twente door in te zetten op een permanente openstelling van de luchthaven, zal de CDA-fractie geen zwartepieten uitdelen. De inzet van de CDA-fractie is bekend. Wij hebben ons steeds ingezet om burgerluchtvaart in Twente mogelijk te maken, ook na het vertrek van de militairen. Het is een moeizaam traject geweest. Af en toe leek het wel of er vanuit het ministerie meer in problemen dan in oplossingen werd gedacht. De minister was in staat om in een weekend een complete bank te nationaliseren, maar dit dossier leek lange tijd stuk te lopen op de vraag of het maaien van het gras in de interimfase wel of niet betaald zou worden door de toekomstige exploitant. Wij vinden het jammer dat de oorspronkelijke opzet van een interimfase van drie jaar niet haalbaar bleek, want daarmee zouden een hoop frustraties zijn weggenomen. Daarmee zouden wij tijd hebben gekocht voor beide alternatieven. Als wij moeten kiezen tussen geen luchthaven of een kans op een luchthaven, zetten wij heel duidelijk in op de kans op een luchthaven. Wij zijn dan ook blij met de brief van de ministers Eurlings en Bos over het besluit tot het behoud van Vliegveld Twente door in te zetten op een permanente openstelling. Het besluit krijgt brede steun van regionale bestuurders om nog maar te zwijgen van alle berichten die wij van ondernemers mochten ontvangen.

De heer **Roemer** (SP): Het was nog niet zo heel lang geleden dat het erop leek dat de vlag de andere kant op zou gaan hangen. Ik ben heel straight in die discussie gebleven: afspraak is afspraak. Wij hadden met elkaar afgesproken dat er twee gelijkwaardige alternatieven zouden worden uitgewerkt. Als die uitwerkingen op tafel zouden liggen, zouden wij verder kunnen. Het CDA was vol lof. Een man een man, een woord een woord. Zo moet het zijn in de politiek. Dát is waardoor mensen vertrouwen krijgen in de politiek. Nu dreigt de vlag de andere kant op te hangen en de eerste die niet meer betrouwbaar lijkt te zijn, is het CDA.

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer Roemer heeft waarschijnlijk voorspellende gaven, want hij kent de rest van mijn inbreng al. Ik heb indertijd een compliment aan de SP uitgedeeld. Een meerderheid van de Kamer heeft zich uitgesproken voor een interimfase. De SP heeft steeds gezegd: wij zijn tegen de luchthaven, maar wij willen de interimfase een faire kans geven. Daarvoor heb ik de SP geprezen. Ik heb net aangegeven dat er wat ons betreft een interimfase had moeten zijn. Menigmaal hebben wij met het ministerie de degens gekruist om dat te realiseren. Nu krijgen wij echter een brief van het ministerie waarin staat dat het niet lukt om de interimfase te realiseren. De fractie wordt daarmee voor een keuze gesteld: stoppen met het ontwikkeltraject of doorzetten. Dan kiezen wij

voor doorzetten en openstelling. Dat wil niet zeggen dat wij daarmee direct niet meer naar de alternatieven willen kijken. Er zijn mensen die veel tijd en energie in een alternatief plan hebben gestoken. Wij hebben dat plan vanochtend mogen ontvangen. Uit de brief van de regering begrijpen wij dat dit alternatief ook meeloopt in de procedure, conform de wens van de staten van Overijssel. Die staten hebben een motie aangenomen, die vervolgens ook in Enschede is aangenomen. Volgens de motie moet het ingezette gebiedsproces medio 2009 met een voorziene keuze tussen gebiedsontwikkeling met luchthaven en zonder luchthaven met alle betrokken partijen worden voortgezet. De marktverkenning voor de vlekkenplannen A en B dient op korte termijn plaats te vinden. Bij de uitwerking van het vlekkenplan met luchthaven moet een aantal uitgangspunten worden gehanteerd: maatschappelijke meerwaarde voor Twente, zakelijk en toeristisch, inperking van de geluidscontour, een oplossing voor Oldenzaal en geen nachtvluchten. Als wij de brief van beide ministers goed interpreteren, komen wij tot de conclusie dat het besluit zich verzet tegen de door de staten geuite wens. Wel is duidelijk dat gezien het besluit om in te zetten op een permanente openstelling van de luchthaven en op de getoonde interesse uit de markt, de optie mét luchthaven qua stevigheid en snelheid nu een duidelijke voorsprong heeft op de optie zonder luchthaven. De regering geeft in haar brief aan dat zij voor het eind van dit jaar aan de Kamer zal melden hoe het vervolgproces eruitziet. De CDA-fractie wacht de brief af, maar wil van de regering de harde toezegging dat uitgangspunt blijft dat zij er alles aan doet om ervoor te zorgen dat het niet aan de rijksoverheid zal liggen dat de permanente openstelling van de luchthaven niet doorgaat. Graag een duidelijke toezegging van de regering.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben steeds afgesproken dat gelijkwaardige alternatieven zouden worden uitgewerkt. De heer Haverkamp zegt dat het ene alternatief nu een grote voorsprong heeft, terwijl omwonenden altijd zeer loyaal hebben meegewerkt in de veronderstelling en in het vertrouwen dat beide varianten een eerlijke kans zouden krijgen. De variant van de mensen die er bijna mee klaar zijn, heeft nu natuurlijk geen schijn van kans meer.

De heer **Haverkamp** (CDA): Toen de militairen vertrokken, was onze inzet gericht op permanente openstelling van Vliegveld Twente. Veel mensen waren zeer cynisch: het zou niet lukken. Toen kwamen wij in een kip-eidiscussie: eerst openstelling en dan een exploitant of andersom. Als tussenweg kwamen wij op een interimfase om te kijken of het lukt. Op dat moment heeft een aantal mensen geopperd dat het misschien verstandiger zou zijn om geen luchthaven te ontwikkelen. De inzet van onze fractie is er steeds op gericht geweest, het alternatief met luchthaven in de lucht te houden. Langere tijd dreigde alleen het alternatief zonder luchthaven een kans te krijgen. De heer Roemer en ik zijn schouder aan schouder opgetrokken om beide alternatieven uit te werken. Nu de interimfase niet lukt, moeten wij kiezen voor permanente sluiting of permanente openstelling. In dat geval kiezen wij voor permanente openstelling. Wij realiseren ons terdege dat de lokale bestuurders een serieuze afweging willen. De rijksoverheid speelt daarin even geen rol. Wij vinden dat de minister van Verkeer en Waterstaat die kans moet geven. Alleen hij gaat over het alternatief met luchthaven. Wij willen de garantie van de minister dat op dit gebied het gedoe afgelopen is. In Overijssel moet de afweging tussen beide alternatieven worden gemaakt.

De heer **Tang** (PvdA): Ik probeer het standpunt van het CDA helder te krijgen. Stel dat het alternatief zonder luchthaven beter scoort op economie, leefbaarheid en ruimtelijke ordening en dat er in de regio steeds meer stemmen opklinken om dat alternatief dan maar te kiezen. Zal

de CDA-fractie zich daar dan bij neerleggen? Wil zij dan niet alsnog in Den Haag besluiten om daar toch een luchthaven te hebben?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wat ons betreft moet er een keuze worden gemaakt tussen beide alternatieven. Provinciale staten hebben zich heel duidelijk uitgesproken. Zij willen zo vroeg mogelijk in 2009 een keuze maken tussen beide vlekkenplannen. Als de provincie niet voor de luchthaven kiest, is er een nieuw feit. Dan verwachten wij dat deze ministers naar de Kamer komen om ons mee te delen dat het enthousiasme waarop zij rekenden, weg is. Dan zullen wij hier opnieuw moeten discussiëren.

De heer **Tang** (PvdA): Wie heeft het eerste recht van spreken: de regio Twente of Den Haag?

De heer **Haverkamp** (CDA): Eerst is de regio aan zet, conform het advies van Alders. Daarnaast hebben wij met elkaar afgesproken dat de luchthaven van nationale betekenis is. Als provinciale staten een rode kaart trekken, is het traject dus niet automatisch afgelopen. De kans op een luchthaven is dan overigens wel heel ernstig afgenomen. Dat laat onverlet dat ik hier een nieuw toetsmoment wil hebben als provinciale staten de luchthaven niet willen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Niet al te lang geleden zat minister Eurlings in een van de vergaderzalen met een heel mooie kubus met verschillende kleuren. Hij draaide er niet aan, om aan te geven dat het Aldersadvies één en ondeelbaar was. Als je eraan zou gaan draaien, zou je er nooit meer uitkomen. Een kleine verschuiving zou ertoe leiden dat de puzzel niet meer past. En toch is er nu zo'n verschuiving. In het advies van Alders werd niet gesproken over Vliegveld Twente, maar dit kabinet ziet wel kans om de Schipholherrie naar deze regio te verplaatsen. Het Aldersadvies is daarmee een niet passende kubus meer. Wij zullen weer veel moeten gaan draaien om hem weer sluitend te krijgen. Daar is de SP dan weer hartstikke blij mee, want dan kunnen wij op andere fronten ook gaan schuiven. Dat biedt perspectief.

Twente is nu opeens een luchthaven van nationaal belang geworden, zonder dat er vliegtuigen zijn. Waarom is juist dit vliegveld van nationaal belang? Welke luchtvaartmaatschappijen hebben interesse om de activiteiten van Schiphol naar Twente te verplaatsen? Waarom denkt de minister hier anders over dan de heer Alders, die constateerde dat het bedieningsgebied in Twente te klein is voor een luchthaven? Wat voor economische en vervoerskundige effecten verwacht de minister? De permanente openstelling van Vliegveld Twente is bij veel bewoners als een dreun aangekomen. Zij dachten af te zijn van de luchtvaartoverlast, maar krijgen nu toch meer vluchten. Bovendien vreest de omgeving voor ingrijpende maatregelen om het vliegveld rendabel te maken. Er is angst voor enorm grote bedrijventerreinen, pretparken et cetera.

Er lag een afspraak. Er zouden twee scenario's voor het gebied uitgewerkt worden. Omwonenden hebben daar loyaal aan meegewerkt en krijgen nu het deksel op de neus. Het lijkt erop dat er vooraf een keuze is gemaakt. Het is goed te begrijpen dat mensen zich daar zorgen over maken. De minister geeft namelijk ook aan dat de optie met een luchthaven nu een duidelijke voorsprong krijgt. Waarom is dat nodig? Is de minister bereid om de scenario's gelijk en eerlijk te ontwikkelen, zonder een valse start? Is het niet verstandig om eerst te komen met een visie in de Luchtvaartnota voordat er rücksichtslos geld in een failliete luchthaven gestoken wordt? Vliegveld Twente heeft nog een flinke militaire geluidsruimte. Deze ruimte is de laatste jaren nauwelijks gebruikt. Het lijkt erop dat de minister wil toelaten dat er nu weer volop gebruik van wordt gemaakt. Dat is een aanzienlijke verslechtering voor de omgeving. Bovendien vraag ik mij af of het wel mogelijk is om militaire geluidsruimte één op één om te zetten

in geluidsruijnte voor de civiele luchtvaart. Hoe ziet de minister dat? Welke verbeteringen heeft hij voor de omgeving in gedachten? Over de enorme investeringen in de luchthaven is de SP niet enthousiast. De luchtvaart is al redelijk zwaar gesubsidieerd met vele belastingvrijstellingen. Op zichzelf is er niets mis met het betalen voor infrastructuur, maar doe het dan wel verstandig. Of Vliegveld Twente de beste investering is, is voor ons zeer twijfelachtig. Er wordt 17,8 mln. gestoken in een luchthaven, terwijl de noodzaak daarvan nog onbekend is, net als de wenselijkheid. Trek dat extra geld nu niet uit, maar stel eerst een Luchtvaartnota op en ontwikkel twee gelijkwaardige scenario's. Collega's wijzen op de roep vanuit de regio om de luchthaven open te stellen. Ik begrijp deze roep goed. Men wil natuurlijk een economische motor, men wil werkgelegenheid, men wil een overheid die niet alleen naar de Randstad, maar ook naar de regio kijkt. Daar is niks mis mee. Het is echter de vraag of deze keuze voor luchtvaart het beste is voor de economie en de regio. Wellicht is het bedrag van 17,8 mln. veel beter en nuttiger te gebruiken met evenzovele verbeteringen voor economie en regio. Andere mensen in Twente wijzen erop dat er helemaal geen breed draagvlak is voor een civiel vliegveld. Het militaire vliegveld werd gedoogd, omdat er weinig gebruik van werd gemaakt. De overlast bleef beperkt. Bij een civiele luchthaven met miljoenen passagiers ligt dat anders. Er zal flinke geluidsoverlast komen en het milieu zal verstoord raken. In plaats van een economische motor dreigt Twente nu een overlastgebied binnen te halen. Kortom minister, draai dit besluit terug en hou u aan gemaakte afspraken. Werk twee gelijkwaardige opties uit. Maak hier geen Haagse overval van.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Er is wel eens uitgerekend dat de huidige geluidsruijnte omgerekend naar passagiersluchtvaart uitkomt op 5 miljoen passagiers. In geen enkel plan waarin de rentabiliteit van een luchthaven wordt berekend, wordt uitgegaan van meer dan 1 miljoen à 1,3 miljoen passagiers. Hoe kan de heer Roemer hier dan zeggen dat er miljoenen passagiers naar Twente zullen gaan? De luchthaven zou bovendien niet rendabel zijn. Daarnaast zou de geluidsruijnte groter worden.

De heer **Roemer** (SP): Dat laatste is niet zo moeilijk, want nu is er zo ongeveer niets. Over de geluidsruijnte van militaire luchthavens hoeft u mij niets uit te leggen, want ik woon onder de rook van Volkel. Ik weet precies wat die herrieschoppers ongeveer meebrengen. Wij hebben nu een nieuwe situatie. Wij moeten een keuze maken: gaan wij door met een regionaal vliegveld of zetten wij onze centen in op andere dingen? Wij zijn heel consequent geweest. Maak de twee alternatieven inzichtelijk en maak vervolgens een eerlijke keuze. Nu komen de ministers er met een besluit doorheen: wij geven de variant met een vliegveld een vette voorsprong. Dat vind ik inconsequent en niet eerlijk. Wij kunnen hier best stoeien over de geluidsruijnte die er is. Ik weet niet of je militaire ruimte zomaar naar civiele ruimte kunt overzetten. Feit is dat er nu niet gevlogen wordt. Wij zitten nu op een nulpunt vanwaaruit wij kunnen kiezen of wij het wel of niet doen. Bij Schiphol hebben wij één ding geleerd. Bij Eindhoven ging het vaak heel goed, maar bij Schiphol ging het altijd fout. Ik doel op de manier waarop wij omgaan met de omgeving. Hoe krijgen wij het vertrouwen van de omgeving? Als wij afspraken maken, moet de overheid zich eraan houden. Het vertrouwen van de omgeving in Schiphol moet verbeterd worden. Het is de afgelopen jaren één grote zooi geweest. Eindhoven snapte dat. En wij zijn in Twente nog niet begonnen, of wij schofferen de omgeving die met alternatieve plannen komt, door te zeggen: wij geven een voorsprong aan de variant met vliegveld. Daar hou ik niet van.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Na het sluiten van het militaire vliegveld in Twente was het aan de regio. Ik denk dat dat een goede zaak is. Onder de vlag van Vliegwielt Twente Maatschappij (VTM) zouden er verschillende scenario's komen. Het besluit van het kabinet van 14 november doorkruist dat regionale overleg, hetgeen ook mijn fractie behoorlijk dwarszit. Wij krijgen zeer veel berichten vanuit de regio dat de scenario's die niet over vliegen gaan, systematisch om zeep worden geholpen. Ze worden zodanig behandeld, dat ze geen kans maken. Afgaande op het aantal mails dat wij ontvangen, zou je kunnen denken dat er in Twente uitsluitend ondernemers wonen. Ik heb echter uit betrouwbare bron vernomen dat er ook nog gewoon burgers zijn.

Wij hebben in Den Haag een goed credo: decentraal wat kan en centraal wat moet. Volgens mij hebben wij het stadium dat het centraal moet nog lang niet bereikt. Ik vind het echt een heel verkeerd signaal dat het kabinet nu deze beslissing heeft genomen om Vliegveld Twente te betrekken bij de discussie over Schiphol, Lelystad en Eindhoven. Dat heeft mij volstrekt verrast. Wij moeten die discussie hier überhaupt nog voeren. Wij kunnen daar niet mee leven en vragen de ministers om hun besluit te heroverwegen.

Wat zijn de kansen? Wij praten in dit huis heel vaak over het efficiënt inzetten van middelen. Op 60 kilometer van Vliegveld Twente is er een goed geoutilleerd vliegveld. Waarom moet Nederland zo dichtbij dan ook een vliegveld in de benen helpen? Ik denk dat dat een onverstandig besluit is.

De ChristenUnie is dus een ferm tegenstander van dit besluit. Beide vlekkenplannen moeten volwaardig worden uitgewerkt. Het onderbelichte plan moet ook een serieuze uitwerking krijgen, inclusief middelen en tijd. Pas dan kan de regio een gelijkwaardige vergelijking maken. De uitkomst daarvan horen wij wel. Tot die tijd moet Den Haag zich met andere mooie en boeiende dossiers bezighouden. Voor de ene minister noem ik de hsl en de Betuweroute. Voor de andere minister denk ik aan de kredietcrisis. Laat Twente vooral zijn eigen boontjes doppen als het gaat om een vliegveld.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Applaus voor de heer Cramer. Ik hoor hem eigenlijk zeggen dat Vliegveld Twente nu gewoon dicht kan. Zullen wij dat dan niet gewoon vandaag regelen?

Het alternatief zonder vliegveld is in de loop van de tijd hardhandig onder tafel gewerkt. Het wordt niet volwaardig ontwikkeld. Zouden wij geen gehoor moeten geven aan de wens uit de regio, aan de burgers die achter dat alternatief staan, door hun middelen ter beschikking te stellen om hun alternatief volwaardig te kunnen ontwikkelen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Vandaag het vliegveld dicht? Dan zouden wij een spoeddebat moeten aanvragen, moties moeten indienen, vandaag nog stemmen enzovoorts. Dan moeten wij de collega's weer uitleggen dat zij niet naar huis mogen. Dat wilde ik maar niet doen. Wij hebben met elkaar afgesproken dat in de regio naar een volwaardig alternatief gekeken wordt. Wat de ChristenUnie betreft hoeft dat geen vliegveld te zijn. In de interimfase bleek het niet mogelijk om er een vliegveld van te maken. Dat had ook een signaal kunnen zijn om te besluiten om er niet mee door te gaan. Ik heb mooie plannen voorbij zien komen, dus ik maak mij er geen zorgen over. Het vliegveld mag van mij dicht, maar het is nu eerst aan de regio. Nogmaals, decentraal wat kan.

De heer Vendrik vraagt om middelen voor burgers, bijvoorbeeld cabaretiers en ondernemers. Met veel genoegen heb ik de plannen beluisterd. Er is de afspraak dat vlekkenplan A ook volwaardig ontwikkeld wordt. Daar is dus tijd en geld voor. Dat moet dan ook besteed worden. Laat de regio dat vooral uitzoeken. De provincie en de gemeenten spelen daarbij een

belangrijke rol. Het Rijk zit er qua financiering in. Het moet een reëel verhaal met een reële berekening worden. Extra middelen lijken mij niet nodig.

De heer **Haverkamp** (CDA): Mede met steun van de ChristenUnie is een motie aangenomen in provinciale staten van Overijssel. Daarin wordt uitgesproken dat twee alternatieven moeten worden bekeken: een met en een zonder luchthaven. Wij hebben gevraagd aan de minister om het alternatief met luchthaven ook een serieuze kans te geven. Onderschrijft de heer Cramer dat streven?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Haverkamp legt een grappige link. Kennelijk heeft hij de laatste bijdrage van de ChristenUniefractie in Overijssel niet gelezen. Daarin wordt heel nadrukkelijk aangegeven dat de Overijsselse fractie zeer verrast is door het besluit van de ministers omdat het proces van de twee plannen op gang was.

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is natuurlijk heel aardig wat de Overijsselse ChristenUniefractie allemaal inbrengt, maar het gaat om het stemgedrag. En die fractie heeft de motie van het CDA en de PvdA ondersteund waarin duidelijk wordt gezegd dat beide alternatieven moeten worden onderzocht. Dat is dus het standpunt van de ChristenUnie in Overijssel. Ondersteunt de heer Cramer dat of niet?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik weet niet waar de heer Haverkamp naar op zoek is. De ChristenUniefractie in Overijssel maakt een eigen afweging. Wij doen dat ook. En wij vinden dat Vliegveld Twente geen onderdeel moet zijn van de discussie over Schiphol en het luchthavensysteem. Dat wordt nu wel geprobeerd. Ik weet dat het CDA daar een fervent voorstander van is, maar ik maak een andere afweging. Daarom zeg ik ook niet tegen de heer Vendrik dat wij de luchthaven meteen moeten sluiten. De motie om Vliegveld Twente vooral open te houden, hebben wij dus ook niet gesteund. Ons signaal is duidelijk: wij zijn niet voor deze ontwikkeling. In normaal politiek gebruik krijgen varianten een eerlijke kans. En daarvoor moet je volwaardige alternatieven ontwikkelen. En dan mag vlekkenplan A niet onvolwaardig blijven.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Na een jaar van dreinen en dralen hebben de ministers Bos en Eurlings dan eindelijk de teerling geworpen: Vliegveld Twente wordt permanent opengesteld voor burgerluchtvaart. Daarmee is de VVD, die dit al enkele jaren consequent bepleit, vanzelfsprekend gelukkig, samen met honderden ondernemers in de regio. En dat hebben wij kunnen merken aan het e-mailbombardement van de afgelopen dagen. Binnen mijn fractie gingen er stemmen op om alleen al om die reden de militaire status van het vliegveld in te trekken. Tegen de heer Cramer zeg ik erbij: ondernemers zijn burgers en moeten geen militairen worden. De steun in de regio voor openstelling van de luchthaven is altijd groot geweest. De massale enquête van De Twentsche Courant Tubantia in april, mei 2007 bewees dat. De enquête van de gemeente Oldenzaal in 2005 bewees dat. De wijkraad van de wijk Berghuizen, die het meest te lijden heeft onder de geluidhinder van een luchthaven, niettegenstaande het isolatieniveau waar men rondom Schiphol niet eens aan kan tippen, bewees dat opnieuw. Ook de democratisch gekozen volksvertegenwoordigers in de staten van Overijssel, de gemeenteraad van Enschede, de gemeenteraad van Oldenzaal en de gemeenteraad van Hengelo stemden rond 2005 en in de afgelopen weken voor de openstelling van Vliegveld Twente.

De heer **Tang** (PvdA): De heer Ten Broeke refereert aan een enquête uit 2005 in de wijk Zuid-Berghuizen. De meerderheid was daarbij voor een

vliegveld. Diezelfde enquête laat zien dat 70% van de ondervraagden niet wil dat er wordt gevlogen in de nacht en in het weekend. Steunt de heer Ten Broeke dat ook?

De heer **Ten Broeke** (VVD): In dit land kunnen wij niet in de nacht vliegen. Er is uitsluitend een mogelijkheid voor Schiphol en bij uitzondering voor Rotterdam. Niemand bepleit hier nachtvluchten, ook de VVD niet. In het kader van Vliegveld Twente is er ook nooit sprake van geweest. Ik ken alle moties van de gemeente Enschede en de staten. Door ons wordt er niet voor gepleit en wij hebben het ook niet nodig. Het hele punt van die nachtvluchten is een nulpunt.

De heer **Tang** (PvdA): De heer Ten Broeke wuift het weg, maar ik denk ook aan de late avonduren. Hoe zit het met het weekeinde? Als hij zo aan die enquête hecht, moet hij consequent zijn. Dan wordt er ook niet in de late avond en in het weekeinde gevlogen.

De heer **Ten Broeke** (VVD): U hecht eraan dat de regio een besluit neemt. Ik noem u om die reden alle enquêtes die ik heb kunnen vinden. Die wijzen allemaal in één richting: openstelling van de luchthaven. U hebt uw vraag al beantwoord gekregen. Nachtvluchten beginnen na twaalf uur. Ik ga uit van het bestaande regime van nachtvluchten. Er is ook voor ons geen sprake van nachtvluchten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijnheer Ten Broeke, laten wij niet naïef doen. In de laatste brief van het kabinet heeft de minister van Verkeer en Waterstaat ervoor gezorgd dat Twente ineens gekoppeld wordt aan Schiphol, aan die 70 000 vluchten die elders in Nederland moeten worden afgewikkeld. Wat zijn dat voor vluchten? Dat zijn low cost carriers. Dat zijn vliegtuigmaatschappijen die altijd moeten doorvliegen, want anders wordt de prijs te hoog. Dat is 24-uursluchtvaart. Op het moment dat Twente aan Schiphol wordt gekoppeld in het kader van de Alderstafel, staat de deur wagenwijd open voor vliegen in de nacht. Ik begrijp dat de VVD daar dan in ieder geval tegen is. Dat is een klein winstpuntje. Maar de heer Ten Broeke moet zich realiseren dat hij hiermee de kat op het spek aan het binden is.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Van nachtvluchten is nooit sprake geweest. In geen enkele berekening, in geen enkel rapport wordt rekening gehouden met nachtvluchten. Wij hadden de overloop van Schiphol niet nodig om voor de luchthaven te zijn. Ook zonder Schiphol moet Vliegveld Twente zo snel mogelijk worden opengesteld.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Even doordenken. Die tent draait niet, die tent heeft overheidssubsidie nodig. Ik snap heel goed dat een solide minister van Financiën zegt: ik ben hier klaar mee. Hij redt banken, maar hij gaat geen vliegvelden openhouden. De enige manier waarop Twente een goede business case kan maken, is door mee te doen met de Alderstafel. Vliegveld Twente moet tegen Schiphol zeggen: kom maar hier met die low cost carriers. Dan gaat de tent draaien. Pas dan zou het mogelijk een vliegveld zijn waar nog enig geld mee te verdienen valt. En dan heb je die nachtvluchten nodig. Dat is het drama dat zich hier aan het aftekenen is.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik heb hier voor mij een klein stapeltje rapporten van de afgelopen jaren. Uit alle rapporten is slechts één conclusie te destilleren: een luchthaven in Twente is zonder overheidssteun rendabel te maken. Ik zie af van het rapport dat ons vanochtend is aangeboden, maar daar is geen bedrijfseconomisch en financieel onderzoek naar verricht. Als de heer Vendrik de conclusie kan trekken die wij

kunnen trekken, dan kan hij gewoon voor een luchthaven pleiten. Ik zie ernaar uit dat hij dat eens zal doen.

De heer **Roemer** (SP): Als je Vliegveld Twente rendabel wilt maken, moet je zorgen voor enorm veel vluchten. Dan hebben wij het over 3 miljoen passagiers of misschien nog wel meer, zeker als het vliegveld overloopgebied van Schiphol moet worden. Ik heb ook eens zitten neuzen in die enquêtes waar de heer Ten Broeke maar naar verwijst. Ik lees dan een vraag als «bent u voorstander van een compacte luchthaven in het groen?» Nou, het voorstel is allesbehalve een compacte luchthaven. De heer Ten Broeke moet die enquêtes echt vergeten.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De heer Roemer gaf er al eerder blijk van dat hij de rapporten niet gelezen heeft. Er wordt nergens gesproken over 3 miljoen passagiers. Zelfs in het allerlaatste rapport staat dat er vanaf 700 000 passagiers een vorm van rentabiliteit is. Wij weten hoe het met die luchthavens werkt. Ze hebben altijd andere economische activiteiten nodig om rendabel te zijn. Dat kan hier overigens, zoals blijkt uit de rapporten. De heer Roemer zit er met zijn 3 miljoen passagiers gewoon faliekant naast. Overigens vind ik het interessant dat hij de ene keer bang is voor het ontstaan van een nieuw Schiphol, terwijl hij de andere keer zegt dat een vliegveld toch niet rendabel te maken is omdat er geen passagiers naar Twente zouden komen. Een beetje consistentie zou misschien wel aardig zijn.

De heer **Roemer** (SP): De heer Ten Broeke haalt nu werkelijk alles als haverhoutpap door elkaar. Hij kan mij echt niet verwijten dat ik niet consistent ben. Ik heb gesproken van 3 miljoen passagiers. Ik heb dat ook onderbouwd.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Maar u bent wel de enige.

De heer **Roemer** (SP): Maar je kunt als enige uiteindelijk gelijk krijgen. Dat is bij Schiphol ook steeds gebeurd. Ook daar werden de bewoners steeds aan het lijntje gehouden met prachtige cijfers, die binnen een jaar allemaal achterhaald bleken te zijn. Het was altijd meer. Ik woon onder de rook van Volkel en Weeze. Ook daar begon het klein. Ook daar komt de groei steeds verder omhoog. Voordat de inkt van de cijfers die de bewoners krijgen voorgeschoteld droog is, zijn de cijfers al achterhaald. De heer Ten Broeke moet hier niet het plaatje presenteren van een kleine, compacte luchthaven. Daarmee besodemiert hij iedereen. Hij moet gewoon zeggen dat hij daar een groot, volwaardig vliegveld wil hebben.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De 3 miljoen passagiers die de heer Roemer daar ziet verschijnen, al dan niet met haverhoutpap, zie ik niet. Er is mij ook geen enkel rapport bekend waarin dat niveau wordt gehaald. De heer Roemer moet consistent zijn. De rapporten gaan hooguit uit van tussen de 1 miljoen en 1,5 miljoen passagiers in 2020. Dat is een heel ander cijfer, ruim binnen de geluidscontouren. Je kunt ze zelfs inperken en nog steeds een rendabele luchthaven overhouden. Dat hebben wij al jaren bepleit en dat blijf ik hier ook doen. Schiphol komt in de problemen. De luchthaven ziet dat hij noch naar Lelystad, noch naar Eindhoven kan uitbreiden. Opeens wordt dan Vliegveld Twente ontdekt. Voor ons wat dat geen nieuws. Dat het aanbod groter wordt, lijkt mij prima.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit wordt langzamerhand het debat van grote, wollige woorden. De heer Ten Broeke trekt nu opeens de conclusie dat Schiphol niet kan uitbreiden naar Lelystad en Eindhoven. Volgens mij is dat juist onderwerp van discussie. Ik stel voor dat de heer Ten Broeke

zich houdt bij Twente. De andere discussie vindt op een ander moment plaats. Wij kunnen niet concluderen dat het daar niet gaat lukken.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Die conclusie trek ik niet, die conclusie wordt overal getrokken. Als Schiphol 70 000 vluchten moet uitplaatsen, dan moeten die vluchten ergens naartoe. De heer Cramer weet net als ik dat het in Eindhoven zeer lastig zal zijn, want Eindhoven zit aan de grenzen van zijn groei. De heer Cramer weet dat er op Lelystad allerlei bezwaren rusten. Bovendien moeten er nog infrastructurele aanpassingen worden gedaan. Die aanpassingen gaan waarschijnlijk nog veel meer kosten. Ik ben ervoor om het in Twente reeds aan de verlenging van de baan uitgegeven geld te benutten. Dat heeft zo'n beetje de meest moderne luchthaven van Noordwest-Europa opgeleverd. Het beeld is simpel. Voor de overloop van Schiphol wordt dus naar Twente gekeken. Wij deden het al enige jaren.

De interim-openstelling is met het kabinetsbesluit van de baan. De VVD was er al nooit voorstander van, maar toen ertoe werd besloten, hebben wij er wel loyaal aan meegewerkt. Wij hebben de minister van Financiën een jaar lang achter de broek gezeten om met een oplossing te komen. Begin dit jaar weigerde hij te gunnen, ondanks het feit dat hij op 18 januari een bod kreeg van de ERT. Dat bod was zo goed, dat de minister nu waarschijnlijk zijn hoed kan opeten dat hij ervan afgezien heeft. In mei van dit jaar moest er openbaar worden aanbesteed. Zowel de ERT als Maastricht Airport deed een bod dat ver onder het niveau van het potje lag dat wij ervoor hadden gereserveerd. De biedingen lagen minder dan 10% uit elkaar, hetgeen volgens mij een goede aanwijzing is dat niet de markt, maar de minister er een klein beetje naast zat. Ons bleek vervolgens dat de minister vooral erg duur uit was. Een kleine 3 miljoen voor een grasmaaier, een terreinknecht en een bewakingscamera vonden wij wel wat veel. Omdat de Kamer zich erin vastbeet, keerde de minister terug aan tafel met de partijen die hij de deur in het gezicht had gesmeten. In onze ogen had het kunnen slagen. De verschillen werden teruggebracht tot, naar de mening van een van de partijen, zeven ton. Daarop volgde het besluit voor permanente openstelling. Minister Bos schopt daarmee de bal op het veldje van minister Eurlings.

Waarom heeft minister Bos niet verder onderhandeld met Maastricht Airport toen bleek dat het verschil werd teruggebracht tot zeven ton? Daarmee had hij uitvoering kunnen geven aan de Kamerbrede motie. Hoe gaat hij of zijn collega Eurlings voorkomen dat hij via een Luchthavenbesluit de hele lijdensweg van MER en PKB opnieuw moet doorlopen? Het heeft de voorkeur van de VVD om de huidige MER met voorrang af te ronden. Hoe schat de minister de risico's van machtsconcentratie voor de Schipholgroep in? Als deze groep bij Vliegveld Twente aan tafel komt te zitten, blijven slechts Eelde en Maastricht over.

Dit alles mag niet afleiden van het feit dat de VVD gelukkig is met dit besluit, een vroeg kerstkind. Voordat wij het gaan bewieroken, willen wij van beide ministers enkele garanties. Zal de Kamer voor het einde van dit jaar inzage krijgen in de inrichting van de aanbesteding en de verkoop? Dat moet snel kunnen, want alles is al uitreuren onderzocht. De marktpartijen die zich voor een beperkte of uitgebreide variant geïnteresseerd hebben getoond, zijn bekend, net als de meeste van hun plannen. Kan direct met de partijen die voor de interimfase in aanmerking wilden komen, en met Schiphol om de tafel plaatsgenomen worden? De Luchtvaartnota is al vijf keer uitgesteld. Kunnen wij in elk geval in het voorjaar van 2009 horen hoe een en ander eruitziet en een besluit nemen? Uiterlijk zomer 2009 moet er worden gevlogen. Wij hebben dan weer anderhalf jaar verprutst, maar daar kunnen wij nu weinig meer aan doen. Voor mij ligt een stapel rapporten. Iedereen die er kennis van heeft genomen, kan niet anders dan tot de conclusie komen dat een rendabele luchthaven in Twente mogelijk is. Vanochtend kregen wij een rapport

aanboden. Er zitten best goede elementen in. Volgens mij is het mogelijk om dit mee te nemen bij de te ontwikkelen vlekkenplannen. Maar laten wij onszelf geen rad voor ogen draaien. Bij het ontwikkelen van de vlekkenplannen in het kader van de MER kon altijd een nationaal besluit worden genomen. Het vlekkenplan is ontwikkeld om een plan met een luchthaven te valideren. Dat is nu gebeurd. Er is een nationaal besluit genomen. Wij zijn daar zeer tevreden mee. Wij willen nu haast, spoed en snelheid. En een besluit.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. De fractie van GroenLinks kan vandaag volledige helderheid scheppen. Dat Vliegveld Twente moet dicht. Ruim baan voor het alternatief. Wij hoeven niet lang te wachten. Wij hebben geen behoefte aan een nader besluit van het kabinet in het kader van de Luchtvaartnota. Wat ons betreft regelen wij vandaag dat het einde verhaal is. Dat vinden wij niet alleen. Marktpartijen vinden het ook. Uit de interimfase is gebleken dat het vliegveld op geen enkele manier rendabel kan worden geëxploiteerd. Dan moet je de stekker er uittrekken. Dan moet je de markt zijn werk laten doen en niet de markt subsidiëren. Ik snap niet dat de VVD daar voortdurend voorstander van is.

Ik weet niet of het vandaag zover komt. Als ik moet kiezen tussen beide bewindslieden hier aanwezig, dan reken ik toch echt het meest op minister Bos. Hij heeft een tijd geleden zeer terecht hier in de Kamer verklaard dat de Nederlandse luchtvaartsector jaarlijks wordt gesubsidieerd via de bestaande fiscale vrijstellingen voor een bedrag van 1,5 mld. tot 2 mld. Dat gooien wij met zijn allen gewoon het raam uit, omdat de luchtvaartsector niet aan zijn gebruikelijke fiscale verplichtingen voldoet. Dat is een riant privilege.

In Twente gaan wij het nog erger maken, want ook daar moet er weer publiek geld bij. Op verzoek van mijn voorganger Duyvendak heeft de minister van Financiën bekendgemaakt dat de subsidie voor Twente niet bekend was bij de Europese Commissie. Weet mevrouw Kroes ervan? Mag deze staatssteun wel? Je geeft al 1,5 mld. tot 2 mld. uit en dan doe je er nog iets bij. Dat kan allemaal, terwijl wij er in Europa goede procedures voor hebben. Het laatste bericht dat ik ken, is dat de Europese Commissie ernaar kijkt. Hoe staat het met dit onderzoek? Het lijkt mij evident dat de minister van Financiën gesteund moet worden in zijn besluit om te stoppen met de interimfase. De zaak is niet rendabel. Wij gaan er niet nóg meer publiek geld in stoppen. Wij stoppen er gewoon mee. Het is een slecht project, dat wij niet in de benen moeten houden. Wij kunnen het geld wel beter besteden.

De minister van Financiën wil ermee stoppen, terwijl wij vervolgens van de minister van Verkeer en Waterstaat op 14 november de mededeling krijgen dat Twente een luchthaven van nationaal belang is geworden. Wie heeft dat in het kabinet verzonnen? Het is niet rendabel, wij gaan het niet langer subsidiëren, maar het wordt wel een luchthaven van nationaal belang. Hoe zit dat?

In de regio wordt behoorlijk gesteggeld over het terrein. Alle burgers die achter het plan van De Twentse Basis staan, voelen zich terecht behoorlijk geschokt nu zij merken dat het ontwikkelen van een alternatief zonder luchthaven eigenlijk nauwelijks kansen krijgt. Ik druk mij nog mild uit. Allerwegen bereiken ons berichten dat het nu juist een van de meest interessante plannen is, een plan dat echt verder ontwikkeld moet worden. Ik wil een reactie van de bewindslieden op de bewering dat de organisatie die beide plannen gelijkwaardig in de lucht moet houden, VTM, het plan met luchthaven voortdurend voordeel biedt.

Plan b is wat mij betreft het gelijkwaardig ontwikkelen van beide alternatieven. Tot die tijd mag er geen besluit worden genomen. Dat moet geborgd worden. Vlekkenplan A van De Twentse Basis verdient volwaardige ontwikkeling. Ik vraag het kabinet om dat te borgen. Het is ook logisch, want in augustus zei de minister van Financiën nog dat de inzet

van het kabinet steeds is geweest om plannen met of zonder luchthaven een gelijke kans te geven. Ik vraag de minister van Financiën deze woorden waar te maken. Vele bewoners en aanhangers van De Twentse Basis verdienen het.

Ik snap de bewering in de laatste brief van het kabinet niet dat de optie zonder luchthaven in het vervolg nog wel «even zal meelopen». Als het aan mijn fractie ligt, wordt het: lang en volwaardig meelopen. Sterker nog, wat mij betreft mag de optie met luchthaven nog wel «even meelopen». Ik vraag de bewindslieden te borgen dat beide alternatieven volledig tot hun recht komen. Als het antwoord niet volledig bevredigend is, heb ik een motie klaar liggen om dat als minimale uitkomst van dit debat te regelen. Als het wantrouwen van De Twentse Basis in VTM terecht is, moet deze club budgettair in staat worden gesteld om eigenhandig het alternatief volwaardig te laten ontwikkelen. Het kost niet vreselijk veel geld. Burgerinitiatieven zijn vaak een stuk goedkoper dan datgene wat de overheid op de rails zet. Ik vraag het kabinet om te overwegen om met extra geld vlekkenplan A tot ontwikkeling te brengen.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Bos**: Voorzitter. Collega Eurlings en ik hebben een heel simpele taakverdeling: ik doe het verleden en hij doet de toekomst. En wij doen vooral heel veel samen. Ik denk dat het verstandig is om eerst nog even heel zuiver vast te stellen wat precies het besluit is dat wij aan de Kamer hebben voorgelegd. Er lijken misverstanden over te bestaan. De heer Ten Broeke herhaalt zo vaak dat het kabinet besloten heeft tot permanente openstelling van het Vliegveld Twente dat hij denkt dat het daarmee werkelijkheid wordt. Dat is geen juiste weergave van wat vandaag aan de Kamer voorligt.

Vandaag ligt voor het besluit om niet door te gaan met het nadenken over een interimexploitatie van het vliegveld. Wij willen zo snel mogelijk doorpakken naar een structurele langetermijnoplossing voor het gebied. Wij doen dat mede in het licht van het door mijn collega Eurlings aangekondigde rijksbelang in het kader van het bredere denken over het luchthavenbeleid in Nederland. Dat is het besluit dat voorligt, niet meer en zeker ook niet minder. Ik benadruk dat ook omdat enkele leden menen inconsistentie te zien tussen dit besluit en de manier waarop de procedure de afgelopen anderhalf jaar gevolgd is. Dat is niet juist.

Volgens de heer Cramer was het een zaak van de regio, terwijl nu het Rijk er doorheen gaat fietsen. Nee, het altijd een zaak geweest van regio en Rijk samen. Wij kondigen volgende rondes van overleg aan. Ook daaraan is te zien dat het een zaak blijft waarin regio en Rijk continu het overleg zullen blijven zoeken.

Het rijksbelang in het kader van het nationale luchthavenbeleid ligt nu op tafel. Vanaf het allereerste begin, toen wij begonnen na te denken over een figuur waarbij er mogelijk sprake zou zijn van een interim-exploitatie en daarna een permanente exploitatie, hebben wij twee randvoorwaarden centraal gesteld. Ten eerste moest er een sluitende business case zijn. Ten tweede zou het moeten passen in het beleid dat collega Eurlings zou uitstippelen rondom nationale luchthavens. Dat is geen nieuw criterium, het is altijd gehanteerd. Zolang er op dit gebied geen duidelijkheid was, laat staan een voorgenomen besluit of een richting waarin dat besluit zich zou gaan bewegen, was er een smallere context voor het maken van de afweging. In essentie gaat het om een gebied dat op dit moment in handen van de overheid is, waar allerlei dingen mogelijk zijn en waar je met elkaar gaat bekijken op welke financieel verantwoorde wijze er een goede bestemming voor is te vinden. Op het moment dat blijkt dat er wel degelijk een rijksbelang speelt, is dat natuurlijk een dominant belang. Dan verandert de context waarbinnen je je afwegingen maakt. Dat gaat op tafel komen en dient afgewogen te worden. In die fase

zitten wij nu. De aankondiging van het rijksbelang noopt ons tot het nu niet verder investeren in een interimexploitatie. Wij willen nu zo snel mogelijk in één keer doorpakken richting een fundamentele aanpak, waarbij dit een van de toonaangevende varianten zal zijn. Het is niet zo geweldig zinnig om terug te kijken op het stopzetten van de gesprekken met Maastricht. De heer Ten Broeke vroeg er nog even naar en wees erop dat het gat maar zeven ton bedroeg. Hij zei zelf dat het ging om zeven ton in de ogen van een van de partijen. De andere partij zag een veel groter gat. Naarmate wij er meer geld in zouden hebben moeten stoppen, zou de case in Brussel kwetsbaarder worden qua staatssteun. De business case zou zwakker worden. Er waren geluiden vanuit de Kamer dat wat wij ook met Twente wilden, er niet meer belastinggeld in zou worden gestoken. Wij zouden dus nogal wat te verantwoorden hebben gehad, ten opzichte van de Kamer en Brussel, als wij die weg zouden zijn opgegaan. Toen de laatste bieding van Maastricht binnenkwam, in de loop van 7 november, waren wij al een heel eind op streek met collega Cramer in het formuleren van de variant die vandaag op tafel ligt. Een variant waarin wij in één keer kunnen praten over een structurele oplossing is beter dan een variant waarin wij in sommige opzichten geforceerd proberen een knip aan te brengen tussen een interimvariant en een permanente variant. Er is geen staatssteunprocedure in Brussel. Reeds in augustus hebben wij aan Brussel laten weten dat wij niet zouden overgaan tot gunning. Op het moment dat er geen gunning is, is er ook geen mogelijkheid van staatssteun.

Minister Eurlings: Voorzitter. Vanaf het allereerste begin moest de optie met luchthaven een sluitende business case hebben en moest zij passen binnen ons luchthavenbeleid. Ik kom erop terug wat dit precies betekent. Ik stel voorop dat het GOB-proces gewoon zal doorlopen. Allebei de vlekkenplannen zullen verder worden ontwikkeld. Het proces dat Rijk en regio samen hebben opgezet, zullen wij serieus doorlopen. De wat geforceerde knip tussen een interimfase, waarin je exploitanten moet vinden die er voor een paar jaar stevig in willen, en de langetermijnfase is er niet meer. Wij willen op korte termijn versterkte energie zetten op de variant waarin een definitieve openstelling van de luchthaven het beeld is. Die versterkte energie, die voorkeur die wordt uitgesproken, zit er met name in dat wij in dit huis de discussie over de luchtvaart in Nederland moeten gaan voeren. Dat ligt het komend jaar op ons bordje. Altijd was er al het beeld dat de variant met een luchthaven moet passen binnen de visie op de luchtvaart in het algemeen. Dat geldt nu a fortiori. Wij komen voor de keus te staan waar wij met de luchtvaart van de toekomst naartoe gaan. De Kamer is daarover dadelijk zelf aan het woord. Het zou heel gek zijn als je beide processen niet op elkaar zou afstemmen. Gelet op het Aldersadvies is het van belang om de schaarse luchthavencapaciteit in ons land niet op te geven. De Kamer heeft zelf altijd op spoedige duidelijkheid aangedrongen. De minister van Financiën heeft vorig jaar nadrukkelijk aangegeven dat het kabinet alles zal doen om zo snel mogelijk tot definitieve besluitvorming te komen. Dat is altijd de lijn geweest. Met versterkte energie zullen wij alles in beeld brengen wat in beeld moet worden gebracht. Wat betekent die uitgesproken voorkeur van het Rijk? Wij gaan verder, maar wij hebben wel een voorkeur. Richting de definitieve openstelling van Vliegveld Twente doen wij een aantal dingen extra. Wij willen de komende tijd de stap zetten met een verkenning van een verkooptraject. Richting Schiphol en Maastricht Aachen Airport bezien wij of wij kunnen komen tot een realistische bieding, tot een sluitende business case en wat daarbij hoort. Daarnaast gaan wij de link met het advies van Alders leggen. Wij komen nog te discussiëren over de vraag wat wij uitplaatsen. Dat moeten wij snel in beeld krijgen, inclusief de rol van Twente. Die

versnelling brengen wij aan richting vlekkenplan B met de definitieve openstelling van de luchthaven. Wij hebben nu dus de voorkeur uitgesproken voor een model met luchthaven, maar ik zeg er nadrukkelijk bij dat wij niet over één nacht ijs gaan. Wij zullen het proces heel zorgvuldig samen met de regio blijven doen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse die in het kader van het Aldersadvies is verricht, heeft aangegeven dat het accommoderen van de totale vraag naar vliegverkeer relatief gunstig naar voren komt. Ook uit de gebiedsontwikkeling van Rijk en regio blijkt het alternatief met luchthaven goed te scoren op werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Dat is het beeld van dit moment. Het wil niet zeggen dat het ook absoluut zeker het beeld aan het eind van het proces moet zijn. Het proces moet heel serieus worden genomen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Tijdens het debat met deze minister over de uitkomsten van de Alderstafel is Vliegveld Twente niet genoemd. Het ging om Lelystad en Eindhoven als locaties om 70 000 vluchten uit te plaatsen. Waarom wordt Twente er nu opeens bij betrokken? Drie maanden geleden antwoordde de minister van Financiën met de volgende zin: «De inzet van het kabinet is steeds geweest om plannen met of zonder luchthaven een gelijke kans te geven.» Dat lijkt mij helder. En nu lezen wij opeens dat het plan met luchthaven de voorkeur van het kabinet krijgt. Hoe kan dat? Wat is er in drie maanden veranderd dat de toezegging van het kabinet aan de Kamer en de regio ineens van tafel is en dat wij nu volle vaart richting optie met luchthaven gaan?

Minister **Eurlings**: Het advies van Alders ziet allereerst op Eindhoven en Lelystad. De brief van het kabinet is ook duidelijk. Wij kijken breder, ook naar Maastricht, Groningen en Twente. Zo staat in de reactie van het kabinet op het advies van Alders nadrukkelijk vermeld. Het is al een tijdje geleden dat het kabinet deze brief heeft geschreven; het kan dus niet als een verrassing komen. Wij verwachten overigens wel heel veel van Eindhoven en Lelystad, omdat daar de markt heel erg gunstig is. Mijn traject is conform de motie van provinciale staten van Overijssel. Dat is onze marsroute. Hoewel het staatsrechtelijk een beetje vreemd is, wil ik die motie uitvoeren. Wij gaan zorgvuldig verder, maar het signaal van de regio dat vluchten een maatschappelijke meerwaarde voor Twente hebben, wordt nadrukkelijk gehoord. Bij luchthavens heb je nooit 100% support, maar de regio heeft altijd nadrukkelijk gezegd dat hij brood ziet in het openhouden van de luchthaven. Men ziet de zakelijke en toeristische meerwaarde. In de motie van provinciale staten worden wij opgeroepen, beide vlekkenplannen verder uit te werken. Dat gaan wij doen. Gelet op het feit dat wij niet langer die drie jaar tijdelijke openstelling hebben, zullen wij met extra energie de optie van de definitieve openstelling ter hand moeten nemen. Als wij definitieve openstelling willen kunnen bereiken, dan moet er een kopende partij zijn, dan moet bekeken worden of de business case rond te krijgen is, dan moet bezien worden hoe het past in het landelijke kader van de Luchtvaartnota. Wij moeten dus extra stappen zetten om aan het eind van het proces, juni 2009, de vlekkenplannen ook echt met elkaar te kunnen vergelijken. Bij het vlekkenplan met definitieve openstelling moeten alle argumenten op tafel liggen om de eindafweging te kunnen maken. Dat kunnen wij niet als wij niet in de tussentijd het extra traject van de verkoopverkenning inzetten, als wij niet in de tussentijd met potentiële partijen gaan praten, als wij niet ook nadenken over het omgaan met het advies van Alders in relatie tot Vliegveld Twente. Wij gaan beide vlekkenplannen verder ontwikkelen in lijn met de motie van de regio zelf.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is staatsrechtelijk pikant dat de minister moties uit de regio gaat uitvoeren. Het zou fijn zijn als hij allereerst moties van de Kamer uitvoert.

Minister **Eurlings**: U was toch zo voor de regio voorop?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar de regio heeft u daar niet voor nodig. Ik zou het al heel fijn vinden als wij in dit debat kunnen afspreken dat de minister uitvoert wat hij zelf heeft gezegd. Op 27 augustus heeft het kabinet gezegd dat beide plannen een gelijke kans moeten hebben. Gelijke kansen! Kabinet, doe wat je de Kamer hebt beloofd! Waarom wordt de toezegging aan de Kamer en dus ook aan de regio met de brief van 14 november teruggenomen?

Minister **Eurlings**: Wij zijn nóg een toezegging niet nagekomen. Het is nog veel erger. Wij zijn ook onze belofte om de luchthaven tijdelijk open te stellen niet nagekomen. Ik moet mij dus nog een keer excuseren. Het drama is dus nog veel groter. Juist omdat wij die tweede toezegging niet zijn nagekomen, zitten wij nu in een andere situatie. Anders hadden wij drie jaar de tijd om heel rustig met elkaar na te denken en te verkennen. Omdat het niet gelukt is om de luchthaven tijdelijk open te stellen, moeten wij op korte termijn extra energie gebruiken voor het traject van definitieve openstelling van de luchthaven. Anders kunnen wij in juni volgend jaar de vlekkenplannen niet met elkaar vergelijken. Als wij geen extra energie steken in het traject van definitieve openstelling, hebben wij de gegevens niet. Hoe zouden wij een beslissing kunnen nemen zonder dat wij het beeld hebben dat bij definitieve openstelling de business case sluitend te krijgen is? Hoe kunnen wij een keuze maken als niet duidelijk is hoe een mogelijke luchthaven past binnen het landelijk beleid? Juist omdat wij de eerdere toezegging niet zijn nagekomen – sorry richting de regio – moeten wij extra energie steken in de definitieve openstelling om in juni 2009 in de eindafweging tussen beide vlekkenplannen een eerlijke keuze te kunnen maken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik voel een geweldige spanning in wat de minister zegt en ik snap dat gewoon niet. De minister wil de plannen gelijkwaardig behandelen, maar dat wordt behoorlijk ingewikkeld als hij zelf uitspreekt wat zijn voorkeur is. Dat gaat er bij mij niet in. De minister wil weten wat ervoor nodig om definitieve openstelling vast te houden, maar daarvoor moet hij weten wat het volwaardige alternatief oplevert. Hoe kunnen wij de regio helpen met de discussie door voor te sorteren op definitieve openstelling zonder reëel zicht op de inhoud van vlekkenplan A? Ik vind de volgorde verkeerd.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dat dat reële beeld zal ontstaan. Wij gaan die afweging fair maken, maar wij hebben niet langer drie jaar de tijd. Wij kunnen de optie van een luchthaven niet levend houden en tegelijkertijd het proces jaren laten verslonzen. Dat kan niet. Juist omdat wij niet drie jaar de tijd hebben, zullen wij versneld zaken in beeld moeten brengen. Die voorkeur zal zich uiten in een behoorlijk aantal extra stappen die wij in een paar maanden tijd zullen moeten zetten om de optie nader te verkennen. Ik zeg tegen de heer Cramer dat hij daar straks zelf bij is. Juni volgend jaar zullen wij de twee vlekkenplannen naast elkaar leggen. Dat is ook wat de regio vraagt. De regio vraagt op korte termijn een marktverkenning van beide vlekkenplannen. Dat zeg ik toe, dat is mijn marsroute. Wij komen hier aan deze tafel die eindafweging te maken. Wij hebben niet drie jaar de tijd. Als wij heel ruim de tijd zouden nemen, dan zou de optie met luchthaven de facto onmogelijk worden. En dat zou ik ook niet eerlijk vinden. Om die reden zullen wij met versterkte energie dat pad moeten bewandelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister gaat de komende maanden stappen zetten om de optie met luchthaven te verkennen. Ik heb hem niet horen zeggen, maar dat bedoelt hij volgens mij wel, dat wij de komende

maanden ook extra stappen gaan zetten om de optie zonder luchthaven te verkennen. Dan is het een gelijkwaardige discussie.

Minister **Eurlings**: Ik zal nog één keer zeggen wat het proces is. Het GOB zet zijn proces voort. Het zal vlekkenplan A en vlekkenplan B verder uitwerken. In juni volgend jaar zullen beide vlekkenplannen gereed zijn. Dat is wat de regio vraagt. Om uw zorgen weg te nemen, zeg ik hier dat dat gewoon doorgaat. Gelet op het feit dat de tijdelijke openstelling niet lukt, zal het Rijk versneld een verkoopverkenning opstarten om te bekijken of partijen, lees: Schiphol of Maastricht Aachen Airport, echt een bieding kunnen doen die de business case sluitend kan maken. Schiphol heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn. Maastricht wil ook bekijken of men op de permanente fase kan bieden. Wij zullen nog iets extra's moeten doen. In het kader van Alders zullen wij bekijken of er potentie voor Twente is. Daarbij is de Kamer zelf aan de bal. Wij zullen daarover uit-en-te-na discussiëren. De Kamer zit daarbij zelf aan het stuur. Wat wij extra moeten doen, moeten wij heel snel doen, omdat wij niet meer drie jaar de tijd hebben. Het GOB gaat beide vlekkenplannen verder uitwerken. Ik zeg dat hier ook heel erg duidelijk aan het adres van de regio.

De heer **Tang** (PvdA): Het Rijk wil het alternatief met luchthaven levensvatbaar houden. Dat begrijp ik en dat ondersteun ik, want wij zien graag twee alternatieven. Uiteindelijk moet het in de regio in eerste aanleg beslist worden. Er zijn echter ook extra stappen nodig om vlekkenplan A te ontwikkelen. Er zijn partijen die dankzij de brief van 14 november het overleg hebben opgeschort. Er zijn klachten dat de ontwikkeling van een volwaardig alternatief zonder luchthaven in de weg wordt gestaan. Het is mogelijk dat in het proces in de regio ook daar extra stappen moeten worden gezet. Mogelijk moet er ook nog extra geborgd worden dat er een eerlijke keuze komt. Ik heb gewezen op een commissie die bij de beoordeling van projecten betrokken is. Dat kan een mogelijkheid zijn om het proces te versterken.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De minister zegt dat het GOB gewoon doorgaat en dat beide vlekkenplannen worden onderzocht. In het kader van de MER is altijd door alle overheden van het begin af aan gezegd dat de rijksoverheid niet ontslaat van de verplichting om zelf voorkeuren bekend te maken. Kan de minister dat bevestigen? Kan hij ook bevestigen dat vlekkenplan A ook is ontwikkeld om vlekkenplan B te toetsen? Immers, er is in alle lagen besluitvorming geweest richting een toekomst met een luchthaven. De minister zegt dat hij zich gebonden acht aan de motie van de staten. Kan het proces ruim voor de zomer worden afgerond? Het loopt al drieënhalf jaar, er zijn al veel bijeenkomsten geweest, alle informatie ligt op tafel. De minister heeft niet nog een keer negen maanden nodig om dit te doen.

Minister **Eurlings**: Dat laatste ben ik zeer met u eens. Wij zullen moeten versnellen. Ook het versnellen van plan A met een marktverkenning is mogelijk. In het gesprek met het GOB wil ik dat nadrukkelijk op tafel leggen. Nu niet versnellen betekent de facto de luchthaven afschrijven. Dat is een feit. Wij gaan dus versnellen. Wij willen in juni tot een oordeel kunnen komen. Ik zou niet direct weten welke extra stappen gezet moeten worden richting partijen om ook vlekkenplan A vol in beeld te krijgen, maar ik wil daar graag met het GOB over praten. Als er een signaal moet komen, dan kan dat.

Het hoeft niet rabiaat A of B te zijn. Misschien komt er uiteindelijk nog wel een plan C uit, waarin bepaalde elementen van landschapontwikkeling worden meegenomen in een variant met een luchthaven. Laat ik nog wat zeggen: de ene luchthaven is de andere niet. De regio is in zijn motie heel erg duidelijk: zakelijke en toeristische vluchten hebben maatschappelijke

meerwaarde voor Twente. Vervolgens zegt men dat men een inperking van de geluidscontour wil. Daarna zegt men dat men geen nachtvluchten wil. Dat zijn allemaal belangrijke punten. Als er al een luchthaven komt, zal daar niet het beeld ontstaan van ongebreideld vliegen. De motie is de marsroute, inclusief de inperkingen die de regio daarbij aangeeft. Die inperkingen zijn voor mij ook heel belangrijk en maatgevend. Wij mogen onze ogen niet sluiten voor het feit dat provinciale staten in een motie ingediend door PvdA en CDA uitspreken dat vluchten een maatschappelijke meerwaarde hebben. De regio heeft van het begin af aan aangegeven dat men de activiteiten in een bepaalde vorm ziet zitten. Nogmaals, wij vergelijken de vlekkenplannen met elkaar, maar wij gaan versterkte energie zetten op de factoren rond de variant met luchthaven.

De heer **Tang** (PvdA): De minister zegt dat hij de motie wil uitvoeren. Inmiddels zijn partijen van tafel weggelopen. Gaat de minister ervoor zorgen dat zij aan tafel terugkeren? De partijen klagen erover dat hun alternatief niet serieus genomen wordt. Gaat de minister zich inspannen om de partijen wél het gevoel krijgen dat zij serieus worden genomen?

Minister **Eurlings**: Ik heb proberen te zeggen dat ik graag met het GOB contact opneem om te checken of dat beeld klopt. Ik heb het GOB hoog zitten en ik heb het idee dat men heel serieus met de twee vlekkenplannen bezig is. Ik herken het beeld niet dat een van de twee vlekkenplannen niet serieus is opgepakt. Ik roep hier partijen op om vooral niet weg te lopen. Als zij al weggelopen zijn, roep ik hen op om terug te komen. Wij zullen alle partijen nodig hebben. Misschien komt er uiteindelijk een vlekkenplan C uit. Nogmaals, misschien komen the best of both vlekkenplannen in een mooie combinatie tot uiting, waarmee zowel de leefbaarheid als de economie en het toerisme gediend zijn. Ik zal het signaal ook aan het GOB afgeven. Ik heb het GOB veel energie zien steken in een verkenning van de landschappelijke meerwaarde. Er zijn combinaties denkbaar waarin de regio de winst van beide vlekkenplannen kan binnen tikken. Misschien is dat wel de droomuitkomst.

Ik heb proberen aan te geven dat wij het proces niet verstoren, maar dat wij wel een aantal extra dingen gaan doen om de optie van het definitief openstellen überhaupt overeind te houden. Wij moeten heel snel met de partijen aan tafel gaan zitten. Wij moeten heel snel bekijken of een business case te maken is. Wij laten het proces niet verslonzen, wij versnellen het proces. In juni zullen wij beide plannen definitief in beeld moeten hebben, inclusief Alders en de business case. Als Natuurmonumenten wegloopt, is dat voor mij niet per se een bewijs dat het proces verstoord is.

De heer **Tang** (PvdA): Dit is een gotspe. Bij het Aldersadvies hebben wij precies dezelfde discussie gehad...

De **voorzitter**: De minister heeft het woord. Hij heeft zojuist aangegeven dat hij de partijen die weggelopen zijn, oproept om terug te keren.

Minister **Eurlings**: Ik ben bereid om te bekijken of wij de partijen terug om tafel kunnen krijgen. Het kan A, het kan B, maar het kan ook C worden. Wij hebben alle goede ideeën nodig om tot een goed einde te komen. Maar men moet ook niet zo gemakkelijk weggelopen. Dat is nooit goed.

De verbinding met het nationaal belang geeft niet aan dat er definitieve keuzes zijn gemaakt. In lijn met wat de collega van Financiën zei, heb ik de link gelegd met ons nationale luchthavenbeleid. Wij zeggen niets meer en niets minder dan dat wij dit voorjaar een afweging moeten gaan maken. De Kamer is dan zelf aan de bal. Wij zijn nog niet zover om een mogelijk Vliegveld Twente qua bevoegd gezag te decentraliseren naar de provincie. Daarover moeten wij in den brede nog discussiëren. Ik heb de Kamer niet

willen overvallen, maar ik ben onder andere door partijgenoten van de heer Tang in de senaat gedwongen om de brief van 14 november te schrijven. De RBML-wetgeving wordt daar al bijna drie kwart jaar geblokkeerd. Ik zeg het maar even heel cru. Daardoor komen wij in grote problemen, want wij moeten rond de kerst een nieuw juridisch kader hebben. Ik heb de senaat aangeboden om alles aan de kant te zetten voor die behandeling. Ik heb een extra brief geschreven. Ik had het allang door de senaat willen hebben, zodat wij niet op deze manier hadden moeten handelen. Nogmaals, de senaat dwingt mij om vooruit te lopen op een discussie die wij hier nog moeten voeren. Als de luchthaven definitief openblijft, moet dat passen in de landelijke visie op de toekomstige luchtvaart. De minister van Financiën heeft aangegeven dat dit altijd de lijn is geweest.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Datgene wat de minister nu zegt, is echt iets anders dan wat in de brief van 14 november staat.

Minister **Eurlings**: De heer Vendrik heeft een eigen positie. Ik spreek van een eerlijke vergelijking, maar de heer Vendrik heeft zijn keuze al gemaakt: hij is gewoon tegen een luchthaven. Dat mag hij zijn, maar dan moet hij niet proberen om het hele debat hier te laten ontsporen. Ik ben klip-en-klaar over onze positie. Inhoudelijk willen wij de optie van de luchthaven de volle kans in het proces geven. Dat laten wij niet verslonzen. Daarom gaan wij extra dingen doen om deze variant mogelijk te maken. Dat wil niet zeggen dat wij het proces niet eerlijk doorlopen. Wij blijven het proces eerlijk doorlopen, wij laten beide vlekkenplannen bekijken. Wij zitten er fair in. Door het proces te laten verslonzen, zouden wij de definitieve openstelling van de luchthaven kapot laten gaan. Mijn marsroute is helder.

Is Twente als luchthaven nodig? De heer Cramer heeft gewezen op Münster/Osnabrück. Die luchthaven heeft een bescheiden netwerkaanbod van lijndiensten, low cost en charters. Hoewel het catchment area ook over de regio Twente reikt, is het gebruik van deze luchthaven door Nederlandse reizigers miniem te noemen. De luchthaven heeft vooral een functie voor de nabijgelegen steden Münster en Osnabrück. Het is slechts in beperkte mate een concurrent van een toekomstige civiele luchthaven in Twente.

Ik zeg er iets bij. Veel luchthavens laten zien dat je wel degelijk op een vrij bescheiden schaal een luchthaven rendabel kunt maken. Van het bedrijfsleven rond Eindhoven kun je horen hoe economisch belangrijk ook een Ryanairverbinding kan zijn. De brainport Eindhoven vaart er wel bij dat er luchtvaartverbindingen zijn. Ik snap de regio dus wel als hij zegt dat vluchten een maatschappelijke meerwaarde hebben, zakelijk en toeristisch.

Voor omzetting van de militaire geluidsruimte naar de civiele geluidsruimte wordt een MER-procedure gevolgd die moet leiden tot een Luchthavenbesluit, conform de RBML-wet, onder de premisse dat de senaat in navolging van de Tweede Kamer kan besluiten om de wet aan te nemen. Deze procedure inclusief de inspraak zal starten na het Rijk/regiobesluit van medio 2009.

Met het genomen besluit blijft het gebiedsproces intact. Medio 2009 vindt een uiteindelijk keuze plaats in overleg tussen Rijk en regio, waarbij beide vlekkenplannen zullen worden gewogen. Het is zinvol dat beide vlekkenplannen verder worden uitgewerkt. Het besluit is dan ook in lijn met de wens van provinciale staten van Overijssel. Wij zullen de motie landelijk uitvoeren. Het besluit schetst de voorkeurspositie van het Rijk om de luchthaven mogelijk te maken en om de komende tijd daartoe extra dingen te doen. Anders zou deze optie de facto onmogelijk worden. Wat zijn de vervolgstappen en welke rol is er voor de Kamer? Voor het eind van het jaar zal er een brief zijn over de consequenties van het besluit

van het ministerieel opdrachtgeversberaad voor de invulling van het opdrachtgeverschap richting het GOB, het mandaat en het lopende gebiedsontwikkelingsproces, zoals toegezegd in de kabinetsbrief van 14 november. In de Luchtvaartnota zal vervolgens meer helderheid komen over de resultaten van de verkoopgesprekken en besluiten rond de verdelingsopgaven die voortvloeien uit het Aldersadvies. Dat zal hier allemaal worden voorgelegd. In juni 2009 zal er vervolgens helderheid moeten zijn over de uitkomsten van het verkoopproces, de afwegingen rond de uitgewerkte vlekkenplannen en het GOB-proces. Het proces van het GOB en het proces rond het verkrijgen van een sluitende business case zullen gezamenlijk de basis vormen voor het besluit van regio en Rijk. Wordt het plan A, wordt het plan B of wordt het misschien plan C? C is een mooie letter. Vervolgens komt het plan ter bespreking in raden, staten en deze Kamer. In de tweede helft van 2009 zal een verdere uitwerking van het besluit in bestemmingsplan en Luchtvaartbesluit moeten plaatsvinden.

Ik heb proberen te zeggen dat het voor ons allemaal onfortuinlijk was dat de interimopenstelling niet mogelijk bleek. Daarmee hebben wij niet kunnen doen wat de Kamer van ons vroeg. Dat heeft ons in een andere positie geplaatst. Anders hadden wij ruimer de tijd gehad en hadden wij het met elkaar rustiger aan kunnen doen. Het feit dat wij nu minder tijd hebben, geeft aan dat wij een aantal stappen extra moeten zetten. Dat zullen wij met energie doen. De extra energie en snelheid die wij inzetten, betekenen niet dat wij het proces van het GOB niet zorgvuldig zullen blijven doorlopen. In juni volgend jaar zullen wij op basis van eerlijke argumenten samen met de regio tot een goed besluit komen. Ik hecht aan die zorgvuldigheid. Wij pakken het samen met de regio op, ook in de fase die nu voor ons ligt. Wij zitten als Kamer en kabinet zelf aan het stuur om in juni volgend jaar een eindafweging te maken. Nogmaals, ik zal de Kamer berichten over het resultaat van mijn pogingen om weggelopen partijen weer aan tafel te krijgen. Wij hebben alle partijen nodig om te kijken hoe wij er het beste uitkomen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik ben blij met de woorden van de minister dat hij de motie die in de provincie is aangenomen, wil uitvoeren. Elk alternatief zal een eerlijke kans krijgen. Hij zal zich inspannen om partijen weer terug bij het overleg te krijgen.

De interimfase was bedoeld om tijd te creëren om alternatieven te ontwikkelen. Nu er geen interimfase is, betekent dat dat er snel duidelijkheid moet komen voor de regio en voor investeerders. Daarmee is voor de PvdA elk alternatief bespreekbaar: plan A, plan B of een plan C.

Er is besloten om Vliegveld Twente tot luchthaven van nationaal belang te verklaren om niet vooruit te lopen op de Luchtvaartnota. Dat is de lijn die wij hebben gekozen bij de behandeling van het wetsvoorstel RBML. Stel dat de Luchtvaartnota voor juni verschijnt. Dan is het toch mogelijk dat wij in de discussie daarover besluiten om Twente niet van nationaal belang te verklaren?

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Wij danken de regering ervoor dat beide plannen een volwaardige kans krijgen. De regering zal zich daar tot het uiterste voor inspannen. Wij zullen haar daaraan houden. Wij verwachten van de regering dat zij de afweging zo veel mogelijk in de regio laat plaatsvinden. Voordat wij hier in Den Haag in discussie gaan, moeten provinciale staten van Overijssel de kans hebben gekregen om een volwaardige discussie te voeren. Ik wens minister Eurlings heel veel wijsheid toe bij het uitvoeren van al deze toezeggingen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. In tegenstelling tot de vorige spreker ben ik niet zo gerustgesteld door wat deze minister geprobeerd heeft te vertellen. Ik draai lang genoeg in de politiek mee om te weten wat mooie volzinnen en woorden betekenen als je weet dat er ook nog een andere agenda meeloopt. Wij kunnen hier formeel zeggen dat beide plannen een gelijkwaardige kans krijgen, maar het kabinet heeft uitdrukkelijk zijn voorkeur uitgesproken. In tegenstelling tot het Aldersadvies is aangegeven dat Vliegveld Twente in beeld is als overloopgebied voor Schiphol. Dan draait er dus een heel zwaarwegende agenda mee. Er zullen best twee plannen op tafel komen te liggen, maar de weegschaal is verzwaard. In mijn beleving zal er geen sprake zijn van een gelijkwaardige afweging van twee alternatieven. Ik vind het erg onzorgvuldig dat het kabinet deze uitlatingen heeft gedaan. Ik wil de minister best succes wensen, maar het heeft weinig zin als de discussie al zo vervuild is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De minister geeft aan dat de C een mooie letter is. Ik worstel daar al jaren mee. Maar ik ben er niet helemaal gerust op dat variant C iets moois zou kunnen worden. Ik heb bezwaar tegen de suggestie van de minister dat wij, als wij niet doorpakken, de boel laten verslonzen. Er is niet iets wat wij op dit moment in de benen moeten houden. Er is iets wat wij in de benen moeten helpen als vlekkenplan B de voorkeur krijgt.

De minister zegt dat hij over vlekkenplan A contact zal opnemen. Dat is voor ons echt te weinig. Ik maak mij dan ook grote zorgen over de gelijkwaardige uitwerking, mede gezien de signalen die wij daarover krijgen. Ik vraag de minister expliciet dat er niet alleen extra stappen zullen worden gezet qua rijksverantwoordelijkheid voor een scenario met luchthaven, maar ook om vlekkenplan A tot een volwaardig alternatief te laten ontwikkelen. Voor de ChristenUnie is er geen link met het nationaal luchthavenbeleid. Alleen met de expliciete toezegging dat de minister het als rijksverantwoordelijkheid ziet dat er twee volwaardige alternatieven liggen, zal ik de discussie wat geruster afwachten. Het is echt cruciaal voor mij.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik dank beide bewindslieden voor hun beantwoording. De regio heeft recht op duidelijkheid. Die duidelijkheid moeten wij vandaag bieden. Minister Bos begon het debat met de woorden dat hij het verleden vertegenwoordigde en minister Eurlings de toekomst. Wij hebben daar met interesse kennis van genomen. Het is goed om het vervolg met minister Eurlings aan te vangen. De interimopenstelling is door de VVD altijd als uitsteloperatie gezien. Nu wij anderhalf jaar hebben vermorst, gaan wij de minister houden aan zijn dubbele inspanningen. Wij zullen hem houden aan zijn toezegging dat hij een oordeel en dus een besluit kan nemen vóór juni volgend jaar. De minister introduceerde de chocoladeletter C. Persoonlijk heb ik een voorkeur voor B. De minister zei dat het wellicht B in combinatie met A wordt. Dan wordt het een echte CBA-oplossing. Met die B erbij, ben ik enigszins gerustgesteld. Daarmee kan duidelijkheid aan de regio worden geboden. Van de minister wil ik de uitdrukkelijke toezegging dat hij met de partijen om de tafel gaat zitten en ons daar voor het eind van het jaar over bericht. Ik wil ook dat hij ons voor het eind van het jaar bericht over de wijze waarop hij dit gaat aanpakken. Wat is het bestek? Daarnaast wil ik van de minister horen dat hij bij het uitkomen van de Luchtvaartnota en/of in het voorjaar 2009 aangeeft hoe de voortgang is rond beide vlekkenplannen. Vóór juni 2009 moet het besluit tot openstelling, al dan niet met A-varianten erin, kunnen worden genomen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Dit is een tamelijk wonderlijk debat. Ik hoor een minister van V en W zich excuseren voor iets waar hij geen invloed op heeft. Dat is een heel bijzondere invulling van de ministeriële verantwoordelijkheid. De markt doet niet wat de minister wil omdat

de markt er geen been in ziet. En dan gaat de minister hier sorry zeggen. Daar gaat hij helemaal niet over! Dat hij zich op andere terreinen eens wat vaker excuseert, lijkt mij prima, maar voor dit hoeft het niet. Zijn excuses zijn volstrekt overbodig. Ik reken het hem echt niet aan. Ik snap heel goed hoe dat gaat. Het is terecht dat minister Bos minister Eurlings ervan heeft weerhouden om met extra overheidsgeld de tent open te houden. Zo werkt het niet in een markteconomie.

Met heel veel slagen om de arm wil de minister de suggestie wekken dat er een volwaardige ontwikkeling van beide opties zal zijn. De minister zegt dat hij zijn best zal doen om de mensen die achter De Twentse Basis staan en die boos zijn, terug te lokken aan tafel. Dat kan maar één ding betekenen. Een volwaardige, gelijke ontwikkeling van twee plannen die politiek even zwaar mogen gaan wegen, dus niet vlekkenplan A als een rafelrandje voor vlekkenplan B, dus niet vlekkenplan A als een validatie van vlekkenplan B, kan maar één ding betekenen: de brief van 14 november moet van tafel. De keuze om van Twente een luchthaven van nationaal belang te maken, moet van tafel. De zinsnede dat de optie met luchthaven qua stevigheid en snelheid een duidelijke voorsprong neemt op de optie zonder luchthaven, moet eruit. Dat is politiek niet langer de stand van zaken. Als het anders is, hoor ik het graag. Tot op heden ga ik ervan uit dat de brief van tafel is. Als dat niet zo is, zetten wij dit overleg voort. Dan doen wij dat in de plenaire zaal met een stevige motie.

De heer **Tang** (PvdA): Ik heb een vraag aan de heer Roemer. Hij twijfelt over de volwaardige ontwikkeling van een van de alternatieven. Er komt nog een Luchtvaartnota waarover wij zelf kunnen beslissen. Dat biedt toch enige reden voor vertrouwen?

De heer **Roemer** (SP): Als de heer Tang mij vraagt of ik meer vertrouwen in de Kamer dan in het kabinet heb, antwoord ik met ja. Zeker als de heer Tang ook mogelijkheden ziet, spreek ik dat natuurlijk graag uit. Het kabinet heeft al lang en breed een keuze gemaakt. De ene kant van de weegschaal ligt al vol, zelfs met een officiële brief. Ik vertrouw erop dat de Kamer straks wél zorgt voor een goede, gelijkwaardige afweging. Bij het kabinet heb ik dat vertrouwen inderdaad veel minder.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De heer Vendrik heeft vandaag een aantal stevige moties aangekondigd. Wij zien die moties met genoeg tegenmoet. De Vendrik heeft zijn besluit al genomen: er komt geen openstelling van de luchthaven. En dat terwijl hij deze hele vergadering zit te pleiten voor een gelijkwaardige behandeling van beide vlekkenplannen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dit is echt een misverstand. Ik heb helemaal geen motie aangekondigd om Vliegveld Twente nu al te sluiten. Wat mij betreft mag het, maar dat is niet de hoofdmoot van het debat. De hoofdmoot van dit debat is de vraag of vanaf heden twee gelijkwaardige alternatieven worden ontwikkeld. Kunnen de bewoners en de initiatiefnemers van De Twentse Basis weer vertrouwen in het proces hebben? De heer Tang wil dat, de heer Cramer wil dat en de heer Ten Broeke zegt het ook te willen. Ik wil dat graag van hem aannemen. Er is maar één manier om vertrouwen in het proces te organiseren: het besluit om van Vliegveld Twente een luchthaven van nationaal belang te maken moet van tafel. Provinciale staten van Overijssel hebben dat heel goed begrepen. In de overweging van de motie staat dat het Rijk de optie met luchthaven een duidelijke voorsprong geeft.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer Tang slaat de spijker op zijn kop met zijn analyse van het standpunt van de regering. Wij hebben gehandeld in lijn met de motie van de provincie. Die motie roept het kabinet niet op om de brief van tafel te halen. De motie constateert wat en doet een aantal

belangrijke uitspraken. Die uitspraken zijn voor mij de marsroute. Wij gaan het proces volwaardig en eerlijk doen. Dat doen wij samen met de Kamer, stap voor stap. Dit alles wil niet zeggen dat je inhoudelijk geen richting kunt geven. Dat doet de regio zelf met de motie ook. Wij moeten hier gewoon helder zijn. GroenLinks en SP hebben in de provincie tegen de motie gestemd. Twee derde van de staten heeft echter voorgestemd. Dat is gewoon een andere mening. GroenLinks en SP zijn niet zo voor luchtvaart. Dat mag. Nogmaals, wij zullen het proces volwaardig en eerlijk laten verlopen. Ik zeg de ChristenUnie toe dat wij ook zullen inzetten op een versnelling van vlekkenplan A, inclusief marktverkenning. Daarnaast zetten wij in op een versterking van het gebiedsproces, dus met alle betrokkenen erbij. Die toezegging doe ik de Kamer. Ik heb al gezegd dat ik partijen oproep om terug te keren aan tafel. Dat wil niet zeggen dat je niet inhoudelijk richting kunt geven. De regio spreekt ook over de zakelijke en toeristische meerwaarde van luchtverkeer. Als GroenLinks en SP daartegen stemmen, is dat prima. Wij gaan het proces zeer open in. De heer Tang heeft gelijk als hij zegt dat de discussie over wel of niet nationale luchthaven nog uit-en-te-na gevoerd zal worden. Onder Jorritsma is de lijn ingezet om heel veel luchthavens naar de regio toe te brengen met de provincie als bevoegd gezag. Het is de vraag of die decentralisatiegedachte nog zo leeft. Ik had daarover liever nog geen brief gestuurd, maar ik heb dat moeten doen omdat de Eerste Kamer anders de behandeling van het wetsvoorstel RBML blokkeerde. En dan zouden wij juridisch in grote problemen zijn gekomen. Ik heb de brief heel zorgvuldig proberen te formuleren. Nogmaals, deze discussie zullen wij nog uit-en-te-na voeren.

Wij zetten het proces met extra energie door, want de termijnen zijn krap. Voor het eind van het jaar zal bestuurlijk overleg worden gevoerd. In het voorjaar 2009 komt er verdere voortgang met de Luchtvaartnota en de ontwikkeling van de vlekkenplannen. In juni 2009 komt er besluitvorming. Dat is de marsroute, dat is wat ons te doen staat. Wij doen dat in een eerlijk en volwaardig proces, maar dat wil niet zeggen dat de regering net als de regio niet inhoudelijk een mening heeft. Dat is een andere mening dan sommige partijen hebben. Maar goed, daarvoor zitten wij hier in een democratisch proces bij elkaar.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb er erg veel moeite mee dat de minister een behoorlijke poging heeft gewaagd om de SP in een hoek te zetten. In het hele debat, van het begin tot en met vandaag, heeft de SP een consequente lijn gevolgd: twee gelijkwaardige alternatieven op tafel. Ook toen de vlag de andere kant op hing, hebben wij dat gedaan. Nu draait de vlag deze kant op en pleiten wij nog steeds voor dezelfde eerlijkheid. Ik vind het dan niet juist om mij in de hoek te zetten en om te zeggen dat ik een andere agenda heb en alleen maar tegen ben. Ik maak daar ernstig bezwaar tegen. Blijkbaar heeft de minister dit nodig om zijn eigen agenda te maskeren.

Minister **Eurlings**: Als u zich in de hoek gezet voelt, dan bied ik hier in alle openheid daarvoor mijn excuses aan. Ik bedoelde te constateren dat een eerlijk en volwaardig proces vooropstaat, maar dat daarbij wel een positie kan worden ingenomen. De positie van provinciale staten wordt nadrukkelijk niet door de SP ingenomen. Dat mag, net als de regering een mening mag hebben.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik begrijp uit de toelichting van de minister dat hij de aanwijzing van Vliegveld Twente als luchthaven van nationaal belang handhaaft. Wat betekent dat voor de gelijkwaardigheid van de alternatieven? De politieke keuze is gemaakt, maar de minister suggereert dat die keuze pas aan het eind van het proces wordt gemaakt.

Minister **Eurlings**: Ik heb al twee keer nadrukkelijk gezegd dat wij bij de Luchtvaartnota hier uit-en-te-na over komen te spreken. Ik voeg er nog wat aan toe. Zouden de argumenten rond de keuze wezenlijk anders zijn als wij bij de discussie rond de Luchtvaartnota zouden besluiten dat Vliegveld Twente een regionale luchthaven wordt? Dat is veel meer een discussie rond de ordening van luchthavens. Dat gaat veel minder over de vraag welk vlekkenplan voor de regio het meeste oplevert. In het landelijk beleid gaat het veel meer om de vraag welke positie wij Vliegveld Twente al of niet geven als een overloopgebied van Schiphol. Wij zullen nog komen te spreken over de aanwijzing tot nationale luchthaven. Daarnaast zullen wij de vraag moeten beantwoorden hoe de versneld gemaakte keuze zich verhoudt tot de Alderstafel.

Toezeggingen

De **voorzitter**: De minister heeft toegezegd dat de vlekkenplannen A en B een volwaardige en technisch gelijkwaardige ontwikkeling krijgen. De Kamer zal besluiten nadat de regio een en ander heeft voorbereid. Daarnaast heeft de minister heldere toezeggingen gedaan over de termijnen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Blok

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Basten