

Vergaderjaar 2010–2011

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 38

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 19 oktober 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 5 oktober 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 juni 2010 over de gebiedsontwikkeling Twente (31 936, nr. 29);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 september 2010 over de lijst van vragen en antwoorden inzake gebiedsontwikkeling Twente (31 936, nr. 37).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Slob (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Lucas-Smeerdijk (VVD), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).

Plv. leden: Groot (PvdA), Peters (GroenLinks), Atsma (CDA), Lodders (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Harbers (VVD), Thieme (PvdD), Uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Agema (PVV), Neppérus (VVD), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Veldhoven (D66) en Van der Ham (D66).

Voorzitter: Koopmans
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, De Rouwe, Dijkma, Koolmees, Sharpe, Slob, Ten Broeke en Van Tongeren,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open deze vergadering over de luchthaven Twente. Er staat anderhalf uur voor, al is het niet nodig om die tijd helemaal vol te praten. Ik ga uit van vier minuten spreektijd per fractie en van maximaal twee interrupties per persoon.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Vier minuten is meer dan op zijn plaats voor een proces dat zich in de afgelopen vier jaar heeft afgespeeld en dat wat de VVD-fractie betreft eindelijk zijn voltooiing lijkt te naderen. Wij hebben met de luchthaven Twente bepaald een rollercoaster achter de rug. Het heeft enige tijd geduurd voordat de Tweede Kamer in staat was om deze luchthavenproblematiek, die eigenlijk gewoon een kans moet zijn, uit de handen van de vorige minister van Financiën te krijgen en in de handen van deze minister van Verkeer en Waterstaat. Sinds dat is gebeurd, is er wel enig schot in de zaak gekomen. Dat is goed wat ons betreft. Vorig jaar is een helder regeringsstandpunt ingenomen, namelijk dat op basis van lange en vele onderzoeken de luchthaven van grote betekenis is voor de economie en werkgelegenheid in Twente. Uit de onderzoeken bleek dat telkens opnieuw, bij welke input en waarde dan ook. Deze regio kan juist op deze twee vlakken een extra steuntje in de rug gebruiken. Dan kom je voor de afweging te staan of zulke grote kansen in zulke moeilijke tijden genegeerd kunnen worden. Het antwoord van de VVD-fractie is daarop altijd «neen» geweest. Wij willen niet dat Twente voor al zijn voorzieningen telkens hier in Den Haag te rade gaat of de hand ophoudt. Men kan immers de eigen broek ophouden volgens de filosofie die wij de regio gunnen. Deze prachtige luchthaven, die er al zeven jaar ongebruikt bij ligt en waar het gras overheen groeit, moet zo snel mogelijk in gebruik worden genomen. Dat moet als het kan en als er ondernemers zijn. Wij hebben altijd beweerd dat die er waren. Dat lijkt ook zo te zijn. Uiteindelijk bepalen echter de ondernemers de levenskansen van de luchthaven en of de rapporten bewaarheid worden. Met andere woorden, wij zien de luchthaven graag niet langer in rook opgaan. Wij zien graag dat daar gevlogen gaat worden.

Ik heb een aantal vragen naar aanleiding van de brief en de antwoorden die de Kamer van de minister heeft ontvangen. In de eerste plaats zijn wij wat bezorgd over het akkoord dat op regionaal niveau is gesloten en waarin een geluidszonering is afgesproken van 8 m². Pardon, 8 km². Nou ja, als wij de regio zijn gang laten gaan en er nog eens zeven jaar over doen, komen wij daar ongeveer wel op uit! Het was 35 km², het zou 10,4 km² worden, toen werd het 9,6 km², vervolgens 9,2 km² en nu is het al 8 km². Kan ik van de minister de toezegging krijgen dat hij daaraan niet langer meewerkt? Wij gaan immers uiteindelijk over de geluidszonering als een exploitant de aanvraag doet. Op deze wijze worden de businesskansen, de zakelijke kansen, van de luchthaven verder gesmoord. 8 km² lijkt mij een meer dan voldoende inperking. Liever zouden wij het wat ruimer hebben gezien.

Eind september wordt het proces van aanbesteding gestart. Hoe staat het daarmee? Waar staan wij nu? Helpt de minister de regio? Hoe zit het met de verzoeken, ook uit de regio, voor speciale ontheffingen? Ik denk bijvoorbeeld aan evenementen en de in- en uitvluchten bij thuis- en uitwedstrijden van FC Twente, het andere succesverhaal in de regio. Is het waar dat de minister een deel van de kosten van de luchtverkeersleiding

voor regionale luchthavens ook hier voor zijn rekening neemt? Kan de minister helderheid geven over het militair medegebruik? Heeft hij daar zicht op? Kan hij de garantie geven dat het nimmer ten koste zal gaan van de economische haalbaarheid van deze luchthaven?

Ik sluit af met een vraag over de landzijdige ontsluiting. De minister schrijft in antwoord 46 dat nog niet gezegd kan worden dat nut en noodzaak van een eventuele A1-afslag naar de luchthaven is aangetoond. Ik zeg de minister dat die noodzakelijk is, zowel voor spoor als weg. Het vergroot de catchment area en daarmee opnieuw de economische toekomst van de luchthaven.

De heer **Bashir** (SP): Waarom zegt de heer Ten Broeke dat 8 km² te weinig zou zijn? Dat getal is er niet zomaar gekomen. Er is lange tijd over gesproken met belangenorganisaties, omwonenden en de mensen die er over gaan. Waarom zegt de heer Ten Broeke eigenlijk dat het hem niet zoveel kan schelen wat daarover is afgesproken?

De heer **Ten Broeke** (VVD): Met een verdere inperking van de geluidszonering wordt een heel helder signaal afgegeven. Dat is het signaal van vooral de provincie: goed dan, ondanks alle weerstand in de regio bij sommige partijen willen wij dan toch nog meewerken aan deze luchthaven. Het vervelende is alleen dat de provincie helemaal niet over de geluidszonering gaat. Daarover gaan wij, dat wil zeggen het Rijk. Ik wens niet langer mee te werken aan het verder inperken van de zakelijke kansen van de luchthaven. Wij hebben immers allen gewenst dat als de luchthaven kan doorstarten, dit op een zakelijke basis moet gebeuren. Geen overheidsluchthaven dus, waar sommigen misschien voorstander van zijn, maar een zakelijke luchthaven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Los van het feit dat er natuurlijk ooit een luchthavenbesluit genomen zal moeten worden, moet de discussie over het vliegveld Twente vooral lokaal en provinciaal gevoerd worden. De heer Ten Broeke heeft gezegd dat men daar al jarenlang mee bezig is. Het laatste woord zal er ook nog niet over gezegd zijn. Mijn fractie denkt dat het geen eenvoudige zaak zal worden. De minister spreekt in antwoorden aan de Tweede Kamer al over een sluitende business case. Men weet dat er ook al discussie is over de vraag of dit woord op deze manier gebruikt mag worden. Daarover heeft vorig jaar zelfs de voorzieningenrechter zich nog uitgesproken. Onze conclusie is dat nog heel veel is gebaseerd op aannames en dat het echt nog wel de vraag is of die aannames uiteindelijk hard te maken zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan het aantal reizigers dat men zal moeten halen. Ik heb het antwoord van de minister hierover gelezen. Er ligt een onderzoek dat aangeeft dat er ten minste 3 miljoen passagiers zouden moeten zijn. Nu wordt uitgegaan van 1,2 miljoen passagiers. Als je dat aantal hanteert, kan het haast niet anders dan dat je uitplaatsingen vanuit Schiphol incalculeert. Als die er niet komen, kom je volgens SEO op een half miljoen passagiers uit. Kortom, er is heel veel gegoochel met getalletjes te zien. Ik laat dat voor dit AO voor wat het is.

Ik wil op drie punten helderheid hebben. Allereerst de opstelling van Defensie over de verplaatsing van de reservefunctie van de F-16's van Eindhoven naar Twente. Het is allemaal nog onduidelijk wat het uiteindelijk zal worden. Ik denk wel dat er een rijksbelang is bij dit punt. Wat mijn fractie betreft mag het niet zo zijn dat uiteindelijk de exploitatie van het vliegveld mede afhankelijk wordt van de bijdrage van Defensie. Wij praten, denk ik, over zo'n 22 mln. Dat is nog een redelijk bedrag. Stel dat een exploitant op een bepaald moment opstapt. Dan zit Defensie, sterker nog het Rijk, met een groot probleem. Dan krijgen wij de hele exploitatie voor de kiezen. Dat moet in ieder geval gewaarborgd zijn.

Een tweede punt is het amendement van Koopmans, Roefs en De Krom waardoor 3 mln. geïnvesteerd moet worden in de infrastructuur. Voor zover ik weet is daarvan ongeveer 1,2 mln. besteed. Er gaan geruchten de ronde dat er aanvullend allerlei plankosten zijn gemaakt. Ik spreek het gerucht maar hardop uit. Als het nodig is, kunnen geruchten immers maar beter direct uit de lucht worden genomen. Ik wil hierop graag een reactie van de minister. Is het waar? Ik hoop van niet. Wij hebben de 3 mln. immers nadrukkelijk als een eindbedrag genoteerd.

Een derde punt is de geluidsruimte. De heer Ten Broeke snijdt daarbij een belangrijk punt aan, namelijk de 8 km². Dat is door de staten van Overijssel uiteindelijk in een soort onderhandeling met elkaar neergezet als een maximum. De staten gaan daar natuurlijk niet over, maar het getal is wel de basis geweest voor de steun vanuit de provincie. Mijn fractie vindt dit maximum aan geluidsruimte heel acceptabel. Wij horen dan ook graag van de minister dat met dit getal niet wordt gemarchandeerd en dat, mocht er ooit een luchthavenbesluit komen, dit getal in het besluit wordt opgenomen. Graag duidelijkheid van de minister op dit punt, dat in de regio zeer en zeer gevoelig ligt. Als de heer Ten Broeke het draagvlak in de regio onderuit wil trekken, moet hij hier een heel zwaar punt van maken. Volgens mij kan hij het maar beter accepteren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor in het betoog van de heer Slob een constructieve houding. Zo ken ik hem ook. Hij geeft aan de zorg van de regio te delen over de geluidsruimte. Hij zegt dat het goed is als het getal conform de wens van de regio gehandhaafd blijft. Mag ik daaruit de conclusie trekken dat de heer Slob meewerkt aan of open staat voor de plannen, als die van de grond komen?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb gezegd waarover op dit moment met name de discussies gevoerd moeten worden. Zo moet er straks echt een sluitende exploitatie zijn. Dat is van het grootste belang. Daarover bestaan de grootste zorgen. Mocht men uiteindelijk alles volledig en waterdicht hebben afgerond, en wij moeten hierover een besluit nemen, dan zullen wij alles kritisch toetsen. Wij moeten ons wel aan de juiste volgorde-lijkheid houden. Wij moeten ervoor waken dat er niet meer rijks- geld in gaat dan wij met elkaar hebben afgesproken. Ik maak mijn eigen rol en die van de Kamer op dit moment niet veel groter dan die op dit moment van de ontwikkeling is.

De **voorzitter**: Ik heb mij zo-even vergist door iedereen twee interrupties te gunnen. Het is er maar één per persoon, anders halen wij het niet in anderhalf uur.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik houd het kort. De hele discussie rondom dit dossier draait wat mij betreft om twee kernpunten: de vraag naar de waarschijnlijkheid van een succesvolle exploitatie enerzijds en het creëren van een kans voor de regio om economische groei te realiseren anderzijds. Daarover moet het vandaag gaan. Hoewel volgens onderzoek van tegenstanders van dit naar mijn mening prachtproject, zoals de heer Veldhuis, in het bestcasescenario blijkt dat er maximaal een half miljoen passagiers vervoerd kan worden, staat in een aantal andere rapporten duidelijk dat er weldegelijk een markt is om ruim boven het miljoen passagiers uit te komen. Ik bezit geen glazen bol en ik kan dus niet in de toekomst kijken. Toch lijkt het mij rechtvaardig om te stellen dat het merendeel van de onderzoeken een positief resultaat laat zien bij de exploitatie. Wat wij ook van die onderzoeken mogen vinden, in de zakenwereld gaan wij uit van geboden mogelijkheden en niet van garanties. Die zijn er nu eenmaal niet. Mijn conclusie is dan ook dat wij vooral in tijden van economische malaise de regio Twente simpelweg de

kans niet mogen ontnemen om een mogelijke impuls voor de werkgelegenheid en de regionale economie te bewerkstelligen. Wij moeten ons vandaag puur op de feiten richten zoals die nu op tafel liggen. Die feiten spreken wat ons betreft overduidelijk vóór exploitatie van luchthaven Twente. Het is duidelijk dat de regio qua werkgelegenheid minder presteert dan het landelijk gemiddelde. Het is zo dat uit alle structuurvisies en zelfs uit vrij links georiënteerde rapporten, zoals van KPMG, blijkt dat het economisch wel degelijk rendabel is om deze luchthaven in het mooie Twentse land te exploiteren. Daar komt nog eens bij dat het project minimaal 1 600 banen op zou kunnen leveren, met name in de technologische sector. Wat mij betreft is dat de sector waarmee de regio zich meer wil profileren. In de Gebiedsagenda Twente is de ambitie uitgesproken om zich te ontwikkelen tot een toonaangevend technologisch kenniscentrum, beter bekend als de Innovatiedriehoek, waarin uiteraard ook de luchthaven Twente een belangrijke rol speelt. Kortom, in die zin is het een vergelijkbare situatie met die in Eindhoven met Brainport. Daar gaat een aanzuigende werking van uit. In Eindhoven is te zien dat het aantal passagiers in de afgelopen vijf jaar bijna is verdubbeld. Wij mogen Twente zo'n kans niet misgunnen. Cruciaal voor het succesvol aantrekken van exploitanten zijn de geluidszones. Hoewel wij toch redelijk tevreden zijn met die 8 km², zien wij graag dat ingeval een exploitant een relevante en onderbouwde noodzaak voor afwijking ziet, de minister de mogelijkheid heeft om daar op termijn invulling aan te geven. Tot slot wijs ik de minister erop dat in Duitsland niet is geleerd van de fout die Nederland heeft gemaakt door de vliegtaks in te voeren. Dat heeft ons toen 1,3 mld. gekost en heeft de staatskas slechts 350 mln. opgeleverd. De Duitsers hebben nu dezelfde fout gemaakt. Volgens regionale kranten kan dit betekenen dat 600 000 extra passagiers, die voorheen uitweken naar Weeze, Münster en Osnabrück, opnieuw zullen opteren voor relatief goedkopere luchthavens, inclusief straks Twente. Mijn conclusie is dat wij ervoor pleiten om zo snel mogelijk groen licht te geven. Wij vinden dat niet alleen de regio, maar ook de Nederlandse luchtvaartsector de mogelijkheid moet worden gegeven om zich verder te ontwikkelen. Laten wij eerlijk zijn, «creating possibilities is creating value» wat onze partij betreft.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De luchthaven Twente hoeft wat de SP-fractie betreft helemaal niet opnieuw in gebruikgenomen te worden. Wat ons betreft is deze extra luchtvaartcapaciteit helemaal niet nodig. Een extra luchthaven leidt volgens ons tot hoge kosten. Wij gunnen de omwonenden van de luchthaven in Twente ook gewoon hun rust. Als ik luister naar de geluiden over vergroting van het gebied waarin gevlogen mag worden, de geluidsruimte, denk ik dat er slechte tijden aankomen voor deze mensen. Juist nu het erop lijkt dat het vliegveld voornamelijk gebruikt zal worden door reizigers uit Duitsland die de Duitse vliegtaks willen ontlopen, zal het vliegveld geen echte economische toegevoegde waarde hebben in de regio. Er zijn ook nog kosten aan verbonden. De 6 mln. die aan de luchthaven wordt besteed, kan in deze moeilijke tijden beter worden benut. Met welke garanties geven wij dit geld uit? Er is geen enkele garantie. In 2012 weten wij pas echt of de luchthaven ook echt geëxploiteerd zal worden. De regering heeft 1,2 mln. uitgetrokken voor de voorbereiding van de exploitatie, maar kan de minister duidelijk toezeggen dat er geen extra geld uitgegeven zal worden zolang niet zeker is dat er een exploitant voor de luchthaven zal komen? Wat de exploitant betreft, ik heb begrepen dat de Turkse YDA Group belangstelling heeft voor de exploitatie mits door de regering aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Zo moet een aantal chartervluchten van Schiphol naar Twente verplaatst worden en moeten er belastingvoorwaarden komen voor de chartermaatschappijen. Anders zal volgens deze

exploitant geen enkele investeerder brood zien in deze luchthaven. Moeten wij dit wel willen? Een extra overlastgebied als overloopputje van Schiphol? Zijn er stappen richting extra belastingvoordelen, temeer omdat luchtvaartmaatschappijen nu al weinig belasting afdragen? Ik wil graag de bevestiging van de minister dat er geen extra belastingvoordelen voor luchtvaartmaatschappijen en chartermaatschappijen komen wat betreft Twente.

De heer **Sharpe** (PVV): De heer Bashir stelt dat het geld beter uitgegeven kan worden om de plaatselijke economie te stimuleren. Kan hij zijn suggesties met ons delen? Ik ben erg benieuwd.

De heer **Bashir** (SP): Ik zou zeggen, googel op «luchthaven Twente en alternatieven». Dan zie je wat de mensen die zich er de afgelopen zeven jaar mee bezig hebben gehouden allemaal aan alternatieven hebben gedeponereerd. Daar zitten alternatieven bij zoals toerisme. Het is een heel mooi gebied. Er zijn ook andere mogelijkheden om het gebied te exploiteren. Ik zou daarover graag met de heer Sharpe van gedachten wisselen. Nu gaat het alleen maar over de vraag of de luchthaven er wel of niet moet komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. GroenLinks is fel gekant tegen de heropening van vliegveld Twente. Wij vinden dat een uitbreiding van de capaciteit van de luchthaven onder andere in strijd is met de klimaatambities, de ambities voor natuur en milieu, van de regering en van Europa. Wij hebben een hopeloos verdeelde regio die er een heleboel overlast van gaat ondervinden. Op 60 kilometer ligt een ander vliegveld. Twee vliegvelden zo dicht bij elkaar gaan elkaar in een «race to the bottom» kapot concurreren. Die kans en die business case is er dus helemaal niet. Voorstanders van het vliegveld, die sowieso willen heropenen, zijn tegen beter weten in bereid om er heel veel geld in te pompen met misschien een beperkt economisch effect. Ik kom uit Twente. Ik heb daar mijn gehele schooltijd doorgebracht. Ik weet ook hoe mooi het daar is. In Twente moet een duurzame economie komen met duurzame werkgelegenheid en geen werkgelegenheid die misschien wat mee-ademt met wat er in de luchtvaart gebeurt. Dat het economisch effect van de heropening schromelijk overdreven wordt, blijkt onder andere uit het feit dat er geen exploitant te vinden is. Vliegveld Eelde bijvoorbeeld heeft al jaren een exploitatietekort. Ik heb een aantal vragen aan de minister, die zo te zien zijn BlackBerry belangrijker vindt dan de vragen van de commissie. Een minister die multitasket! Ik zou graag een totaaloverzicht willen van de geldstromen. Ik heb dit weekend erg mijn best gedaan om te bekijken hoeveel geld er precies waarheen gaat en hoeveel geld er al uitgegeven is. Volgens mij is het aanzienlijk meer dan de voorgaande commissieleden hebben genoemd. Ik zou ook graag willen horen dat de minister een garantie afgeeft dat er in Nederland geen exploitatiesteun gaat naar dit vliegveld of naar andere vliegvelden. Condooms heb je niet in small en extra small, maar alleen in medium, large en extra large. Hetzelfde zien wij bij vliegvelden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zou dit soort voorbeelden voortaan laten. Die leiden te veel af!

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het voorbeeld leidt inderdaad te veel af. Vliegvelden hebben wij blijkbaar ook alleen in de maten large en extra large. Dat merken wij aan de geluidsruimte. Er wordt gezegd dat de nadruk ligt op lokaal draagvlak, maar vervolgens wordt dat lokale draagvlak hier meteen niet serieus genomen door te zeggen dat de geluidsruimte opgerekt moet worden. Hetzelfde geldt voor de lengte van de baan. Ik zou graag willen weten ... Ik geloof dat mijn grap niet

toepasselijk is hier. Ik had het over lengte. Welke lengte van baan wordt in de tender opgenomen? Als leek kan ik niet wegwijs uit de verschillende getallen over hoe lang de baan is, hoe veel er bij komt en hoe veel er nog naast zit. Een andere vraag is om, als er geen exploitant gevonden wordt, de natuur niet bij voorbaat weg te halen. Ik vraag de minister de garantie dat de mooie natuur in Twente pas verwijderd wordt als er een exploitant is. Ik zet ook een groot vraagteken bij de tussenzin in de brief dat de geluidscontouren rustig tijdelijk opgetrokken kunnen worden voor de militaire vliegtuigen. Mijn laatste vraag is hoe het overleg met de Duitse collega's is geëindigd. Er schijnt een conflict te kunnen zijn met het militaire oefengebied, net over de Duitse grens.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Er is al heel lang discussie over de toekomst van de luchthaven in Twente, eigenlijk meteen nadat minister Kamp besloot om de militaire luchthaven weg te halen, waardoor het voor de burgerluchtvaart onmogelijk was om zelfstandig door te gaan. Lastig aan de discussie is dat, net zoals in de Kamer, ook in de regio verdeeldheid heerst over de vraag wat precies met het gebied moet gebeuren. Uiteindelijk mag worden vastgesteld dat de Twentse en provinciale bestuurders na veel discussie overeengekomen zijn dat zij deze luchthaven en de doorontwikkeling daarvan een kans willen geven, maar wel onder bepaalde voorwaarden. Die voorwaarden hebben te maken met de grootte van het gebied dat bebouwd mag worden en met de geluidsruimte die ingenomen mag worden. Natuurlijk speelt ook de veiligheid mee, want ik kan verzekeren dat dit in Twente, en met name in de gemeente Hengelo, al langer speelt, omdat men in het verleden een groot incident heeft gehad met een F-16 die naar beneden kwam. Het debat van vandaag is vooral bedoeld als signaal aan de minister en de regio, zodat zij weten waar de politieke fracties nu staan. Mijn fractie steunt de uitkomst van de bestuurlijke discussie in Twente en de provincie. Het is namelijk niet goed als de regio, die na rijp beraad werkelijk meent dat deze ontwikkeling een kans moet krijgen en meent dat deze ontwikkeling perspectief biedt op duurzame werkgelegenheid, vanuit Den Haag in de wielen wordt gereden door weer een andere opvatting. Ikzelf woon in Enschede en ken het gebied heel goed. Dat dit gebied nog steeds een mooi natuurgebied is, heeft ironisch gezien heel veel te maken met het feit dat daar een luchthaven zat. Als die luchthaven er niet meer is, zal dit gebied zeker bebouwd worden. Dat kan niet anders. Dat zal veel meer ruimte vergen dan de ruimte die nu wordt ingenomen door de luchthaven en de bedrijven die daarvoor nodig zijn. Twente heeft dat gebied uit economisch oogpunt, ook gezien de ligging pal aan de A1, namelijk snoeihard nodig. Soms kijk ik wel eens met enige verbazing naar de discussie over de milieuaspecten. In werkelijkheid ligt het namelijk genuanceerder dan voor- en tegenstanders die zich in de media ferm roeren, wel eens doen voorkomen. Waar staat mijn fractie nu? Zij steunt de uitkomst van de bestuurlijke discussie inclusief de naar aanleiding van die discussie vastgestelde normen voor wat betreft het aantal passagiers en de geluidsruimte. Bovendien vindt mijn fractie dat er in de toekomst geen sprake mag zijn van onoorbare staatssteun. Wij moeten een exploitant dus niet gaan helpen met rijks geld, als die ontwikkeling zonder rijks geld niet zou plaatsvinden. Dan weet je immers dat, als het Rijk om de een of andere reden zijn steun ooit zou intrekken, het zaakje alsnog in elkaar dondert, waardoor je zeker geen duurzame ontwikkeling hebt. Mijn indruk is dat de minister nu dit pad opgaat en zich aan de afspraken met de regio en de provincie zal houden. Daarbij kan hij rekenen op mijn fractie.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mevrouw Dijksma wijst terecht op de afspraken die in de regio zijn gemaakt. In de provinciale staten heeft een

heel heftig debat plaatsgevonden, waardoor de discussie in tijd nog wat verlengd is, maar uiteindelijk zijn er conclusies getrokken. De geluidsruimte was daarbij een belangrijk punt. Als toch gebeurt wat de heer Sharpe net voorstelt, namelijk dat een exploitant meer geluidsruimte krijgt als hij die nodig heeft om zijn exploitatie rond te krijgen, trekt mevrouw Dijkma haar steun dan in?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik heb geleerd om in dit soort discussies nooit op als-danvragen in te gaan. Ik heb net zelf aan de minister gevraagd of hij het draagvlak in de regio niet onnodig onder druk wil laten zetten. Dat draagvlak is gestoeld op een aantal zaken, waaronder de geluidsruimte. Mijn fractie steunt dat standpunt van de regio en vindt dat de tender binnen dat afgesproken kader moet worden uitgevaardigd.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Het is niet zonder betekenis dat de PvdA-fractie zich vandaag onomwonden uitspreekt voor het akkoord dat in de provincie is bereikt en dat is gebaseerd op veel onderzoeken. Ik dank de PvdA-fractie daarvoor, want vorig jaar was dat nog anders. Betekent dit dat de PvdA wat de geluidsruimte betreft – mevrouw Dijkma weet dat de provincie daar niet over gaat – de ruimte biedt als er een nieuwe politieke werkelijkheid, bijvoorbeeld in die provincie, zou ontstaan? Geeft zij de ruimte als een exploitant met een aanvraag komt die ondersteund wordt door zowel de gemeenteraad als de provincie?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): U krijgt hetzelfde antwoord als de heer Slob. U stelt dezelfde vraag, maar dan vanuit een andere invalshoek. U hebt ons standpunt gehoord.

De **voorzitter**: Dan leest de heer Ten Broeke gewoon wat daarover gezegd is.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Zoals wellicht bekend is D66 geen voorstander van de luchthaven Twente. Wij zouden graag zien dat de bewuste gelden worden ingezet voor de verdere ontwikkeling van het kennisklimaat in de provincie. Naar ons idee zijn er ook voldoende alternatieven, zoals de eerder genoemde luchthaven Münster-Osnabrück. Als voorstander van Europese integratie lijkt het ons onnodig om te gaan concurreren met een luchthaven op 60 à 70 km afstand. Maar inmiddels worden door de verschillende rijksoverheden wel kosten gemaakt voor dit project. Zo wordt de grond voor een aanzienlijk bedrag aan de provincie overgedragen en worden investeringen gedaan voor de aanbesteding en aanverwante studies. Bovendien is de minister van Verkeer en Waterstaat van plan een forse bijdrage te leveren aan het project. Dat gebeurt al via middelen ter ondersteuning van de aanbesteding, maar de bijdrage zou nog veel hoger kunnen uitvallen als ook kosten worden gemaakt voor de aansluiting op de A1. Kan de minister een inschatting geven van de te maken kosten voor de aansluiting op de A1 en aangeven onder welke omstandigheden hij dit als een rendabele investering zou beschouwen? Daarnaast vraagt de D66-fractie zich af wat er gebeurt als de aanbesteding strandt en zich geen exploitant meldt die brood ziet in de luchthaven. Wat zijn dan de gevolgen? Koopt het Rijk het stuk grond dan terug of moet de provincie dan tegen wil en dank zelf een plan maken? Daarnaast vraag ik de minister om een reactie op de business case. Zo wordt in de business case melding gemaakt van 1 000 directe arbeidsplaatsen op het vliegveld. Onze fractie vraagt zich af wat de waarde van een dergelijk getal is als je het vergelijkt met de luchthaven van Eindhoven, die volgens de website van deze luchthaven 631 directe arbeidsplaatsen telt. Hoe verhoudt het een en ander zich tot elkaar? Kortom: er zijn nog veel vragen, er is nog geen exploitant, er is nog veel onduidelijkheid en wat ons betreft komt er geen luchthaven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik begin met te zeggen: vooruit met de geit! Wij kletsen al jaren over dit onderwerp en hebben er al vele debatten over gevoerd. Ook hebben wij al een heel duidelijke status van dit gebied. Dit is een luchthaven die tijdelijk gesloten is, die van nationaal belang is en waarbij de juridische ruimte er al is om te ontwikkelen. Bovendien wil de regio dolgraag dat hij er komt. Natuurlijk zijn er mensen tegen, maar die heb je overal. Die heb je ook bij Schiphol, maar van die luchthaven zeggen wij toch ook niet dat wij hem gaan sluiten, omdat een naburige gemeente vindt dat hij dicht moet?

Ik denk dat wij hier verkeerde discussies voeren. De rol van het Rijk is in dit geval heel beperkt, want dit is een initiatief van de regio en van de provincies. Wij hoeven hier de discussie niet over te doen. De enige vraag die wij onszelf moeten stellen is: zijn er verplichtingen die wij hebben na te komen? Natuurlijk zijn die er, bijvoorbeeld wat de geluidsrimte betreft. Met ideeën over of het wel of niet 8 km² moet worden, zal ik de minister echter niet belasten.

Er ligt nu een aanbesteding die binnenkort naar buiten gaat. Als ik mensen hoor zeggen dat het economisch wel of niet kan, denk ik: wie zijn wij als Tweede Kamer om dat te bepalen? Laat de markt dat zelf bepalen en laat de regio dat zelf bepalen. Dan zien wij het wel. Het CDA gaat niet zeggen dat de luchthaven in Twente coûte que coûte weer open moet, maar het CDA zegt hier vandaag wel nog een keer klip-en-klaar: geef de ruimte aan de regio en aan ondernemers, dan beoordelen wij vervolgens wel of het kan. Mijn fractie is daarin helder: als het kan, vooruit met die geit en open die luchthaven! Niet alleen de Randstad maar ook de regio heeft recht op luchthaveninfrastructuur en ruimte daarvoor. Tegen de minister zeg ik maar één ding: huppekee, ga ervoor en zorg ervoor dat u bij het proces betrokken blijft als begeleider! Het Rijk heeft ook aangegeven dat het wil meedenken. Dat is heel goed en daarom vraag ik de minister om zijn adviesfunctie voort te zetten. Ik hoop op succes voor de regio en dan kan de Kamer daarna nog wel een keer kijken of dingen aangepast moeten worden. Mijn fractie is duidelijk: als de luchthaven open kan, doe dat dan zo snel mogelijk. Al die debatten die wij hier verder voeren, zijn echt wel een beetje overbodig.

De **voorzitter**: Dat bepaalt de Kamer altijd zelf wel. Voor zijn antwoord in eerste termijn geef ik het woord aan de minister, die, zoals wij weten, kort en bondig kan formuleren. De leden mogen twee korte interrupties of een lange interruptie plegen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor uw prachtige intro. Ik leer iets nieuws over mijzelf, namelijk dat ik kort en bondig kan formuleren. Dat wist ik niet, maar ik zal mijn best doen.

Het is goed om over de luchthaven Twente van gedachten te wisselen, omdat het proces vanaf het begin tot en met de dag van vandaag heel intensief door de Kamer is gevolgd en waaraan de Kamer mee richting heeft gegeven. Ik heb een behoorlijk aantal keren met de Kamer over de gebiedsontwikkeling Twente mogen spreken. Daarbij was de Kamer in meerderheid een drijvende kracht. In dat verband herinner ik mij voormalig Kamerlid Schreijer-Pierik, die het niet acceptabel vond dat de luchthaven niet verder kon. Dat kan niet van Annie, zo heb ik een keer gezegd. Ook de heer Ten Broeke heeft zich zeer voor de luchthaven ingezet, net als vele andere Kamerleden. Mevrouw Dijkma, de heer Sharpe en de heer De Rouwe hebben net woorden van waardering gesproken. In de vorige maar ook in de huidige Kamerperiode is een duidelijke Kamermeerderheid van mening: wij moeten iets met die luchthaven doen en proberen hem open te krijgen.

In het algemeen overleg van 18 februari 2010 heb ik gesproken over het rijksbesluit van december vorig jaar. Daarin is een definitieve – ik onderstreep dat woord – voorkeur uitgesproken voor een gebiedsontwik-

keling met die luchthaven. Daarbij is eveneens besloten tot overdracht van de gronden aan de regio. De afspraken tussen Rijk en regio hierover zijn vastgelegd in de bij de Kamerleden bekende bestuursovereenkomst. In een brief van juni dit jaar heb ik laten weten dat ook de provinciale staten van Overijssel hebben ingestemd met een gebiedsontwikkeling met luchthaven. De eerdere kritische punten van de provinciale staten zijn door het college van GS opgepakt door een versnelde realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur financieel mogelijk te maken en tevens in te zetten op leisure-ontwikkelingen die in de Twentse regio passen. Vandaag, in een van mijn laatste algemene overleggen als minister, kom ik tot de conclusie dat wij na drie jaar studie binnen drie overheidslagen nadrukkelijk een voorkeur uitspreken voor een gebiedsontwikkeling met luchthaven. Deze voorkeur is definitief uitgesproken en geeft de leidende richting aan die wordt ingeslagen.

Welke stappen horen daarbij? De eerste stap zal de aanbesteding zijn van de exploitatie van de luchthaven. Nu weet ik – de heer Sharpe haalde het ook al aan – dat veel critici twijfels hebben. Kan dat aantal vliegreizen voor die luchthaven wel gerealiseerd worden? Deze vraag kom je vaak tegen en hierop zal nog door velen gestudeerd worden. Studies geven echter altijd maar een beperkt beeld. Uiteindelijk komt het er gewoon op neer dat wij een realistisch beeld proberen te krijgen door de marktpartijen zelf in te schakelen in een bindende, niet-vrijblijvende procedure van de aanbesteding. Dan komt het er gewoon op aan en dan zullen wij inderdaad zien hoe de markt erin staat. Als uit de aanbesteding blijkt dat de exploitatie van de luchthaven niet onder gebruikelijke voorwaarden mogelijk is, moet je met elkaar conclusies trekken. Ik heb echter niet het idee, waarbij ik het optimisme van de meerderheid van de Kamer deel, dat het niet mogelijk zou zijn om er een goede luchthaven van te maken. Nadrukkelijk stel ik dat de aanbesteding, net als de realisatie van de rest van de gebiedsontwikkeling, opgepakt wordt door de regio zelf, omdat de ontwikkeling van de luchthaven heel nadrukkelijk onderdeel is van het bredere regionale concept van die gebiedsontwikkeling. Regionale partijen beslissen dus in samenspraak met het Rijk over de aanbesteding en de gunning. Het Rijk zal trouwens wel als adviseur bij de aanbesteding betrokken zijn.

Inmiddels is het aanbestedingsteam geformeerd dat de aanbesteding nu aan het voorbereiden is. De planning is erop gericht om de aanbesteding uiterlijk medio volgend jaar te starten. Eind 2011 moet er dan definitief helderheid zijn over de vraag of het kan en, zo ja, op welke manier.

Wat is nu verder de rol van het Rijk bij de aanbesteding? Onder anderen de heer Koolmees vroeg daarnaar. Nu de grondoverdracht is getekend, ligt de verantwoordelijkheid voor de aanbesteding in de eerste plaats bij de regio zelf. De afgelopen maanden heeft het Rijk over de aanbesteding geadviseerd. Dit zullen wij blijven doen, want wij hebben de nodige expertise op dat vlak. Verder zullen de regionale partijen in samenspraak met ons, het Rijk, besluiten over de aanbesteding en de gunning. In de komende maanden zal de discussie over de staatssteun, de kaders en de gunningcriteria voor de luchthaven voor ons van belang zijn. Om geen enkele onhelderheid te laten bestaan – hierin geef ik mevrouw Dijkma gelijk – zeg ik toe dat in dit project geen sprake zal zijn van ongeoorloofde staatssteun. Dat moeten wij ook niet willen, want het moet een «sound» business case zijn.

De heer Bashir vroeg of ik van plan ben om de verzoeken van mogelijke exploitanten in te willigen, bijvoorbeeld wat betreft belastingvoordelen of het creëren van een overloop van vliegverkeer vanuit Schiphol. Nu is het nog te vroeg in de procedure om in te gaan op allerlei scenario's of verzoeken waarmee geïnteresseerde exploitanten mogelijk komen. Wij moeten eerst de resultaten van de aanbesteding afwachten, voordat wij weten in welke voorstellen de markt echt mogelijkheden ziet. Met betrekking tot het vliegverkeer van Schiphol is het belangrijk om te weten dat niet de overheid maar in de eerste plaats de marktpartijen zelf,

namelijk de luchtvaartmaatschappijen, vrij zijn om te kiezen van welke luchthaven zij gebruik willen maken. Het is natuurlijk aan de exploitant om een aantrekkelijke luchthaven te presenteren en in termen van handlingsnelheid, voorzieningen, visitkosten, enzovoorts aantrekkelijk te zijn. Het is dus een markt.

Het Rijk kent geen speciale financiële regelingen voor de luchthaven Twente, waarmee een onrendabele en niet-exploiteerbare civiele luchthaven met overheidssteun op weg geholpen en in de lucht gehouden wordt. De regio zelf wil dat ook niet en is echt gespitst op een luchthaven die kan functioneren in het bredere concept van de gebiedsontwikkeling.

De heer **Bashir** (SP): De minister begon zijn verhaal over belastingvoordelen positief en eindigde wat negatiever. Omdat er toch al flink veel belastingvoordelen naar de luchtvaartmaatschappijen gaan, zoals bij de accijns op kerosine, moeten extra belastingvoordelen uitgesloten zijn.

Minister **Eurlings**: Ik heb drie dingen gezegd. In de eerste plaats mag er geen sprake zijn van ongeoorloofde staatssteun. Dat mag niet en dat kan ook helemaal niet. Wij behoren ons immers aan de wet te houden en zullen dat ook netjes doen. Ten tweede moet de business case realistisch zijn en mag de overheid dus niet met allerlei financiële zetjes links en recht, structureel en continu, de bedrijvigheid kunstmatig in leven houden. Ten derde – ik kom zo nog op de uitsplitsing van allerlei kostenposten – geven de overheden, dat wil zeggen de verschillende ministeries en de verschillende overheidslagen, de luchthaven natuurlijk wel een «aanzetduw» in de rug bij het opzetten ervan en het creëren van bepaalde voorzieningen. Dat betekent echter niet dat je met allerlei kunstgrepen over de jaren heen probeert een luchthaven in bedrijf te houden die bedrijfsmatig geen kans zou maken. Dat kan dus niet. Daarin zit het verschil. Ik kom dadelijk terug op de kosten, waarbij de Kamer trouwens zelf een stevige duit in het zakje heeft gedaan doordat zij extra geld heeft gevoteerd.

De heer Ten Broeke, zelf een warm pleitbezorger van de luchthaven en de regio, vroeg naar de kosten van de luchtverkeersleiding. Op dit moment worden in Nederland de kosten van de luchtverkeersleiding gedragen door de gebruikers en niet door het Rijk. Deze regel geldt voor elke luchthaven. Voor de luchtverkeersleiding wordt steeds meer gestreefd naar een kostentoedeling op regionale velden. In normale mensentermen betekent dit dat de kosten van een luchthaven worden betaald door de gebruikers van die luchthaven zelf in plaats van dat heel veel kosten op Schiphol drukken, waar natuurlijk veel meer massa is en «economies of scale» zijn. Dat gaat op een geleidelijke manier en in overleg met alles en iedereen. Als deze kosten zich in het geval van Twente gaan voordoen, zullen wij daarmee vergelijkbaar omgaan als bij andere regionale velden. Ik verwijs naar de discussie over Lelystad. Als Lelystad op een gegeven moment een overloop van Schiphol zou worden, ontstaat daar ook een luchtverkeersleiding. Als je pas een paar vliegtuigen hebt, kost dat heel veel en heb je te maken met ingroeikosten, maar de bedoeling is dat de kosten op een gegeven moment gedragen worden door de gebruikers. De heer Ten Broeke vroeg ook naar het militaire medegebruik. Zoals men weet, heeft de heer Alders een advies uitgebracht over de ontwikkeling van de luchthaven Eindhoven, waarbij het civiele verkeer zich door verplaatsing van een militaire reservefunctie – ik benadruk het woord «reserve» – verder zou kunnen ontwikkelen. Deze reservefunctie moet dan elders worden ondergebracht, waarbij regionale partijen een voorkeur hebben voor een locatie buiten de provincie Noord-Brabant. Defensie wordt voor de kosten van de verplaatsing voor 22 mln. gecompenseerd. Besluitvorming over dit advies is aan een volgend kabinet, maar laat ik daarover in relatie tot de luchthaven Twente het volgende zeggen. Het ministerie van Defensie inventariseert momenteel welke locatie voor dit

reservegebruik in aanmerking komt. Voorafgaand aan de aanbesteding zal hierover nog geen duidelijkheid zijn, maar dit mag de aanbesteding van de luchthaven Twente niet vertragen. Wij zullen samen met Defensie en het aanbestedingsteam bekijken hoe je hiermee ten opzichte van de marktpartijen het beste kunt omgaan. Een mogelijkheid is om in de aanbesteding zowel een optie met als een optie zonder militair medegebruik uit te vragen, maar dit zullen wij moeten bespreken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Kan de minister aangeven hoelang wij blijven wachten totdat er een exploitant is?

Minister **Eurlings**: De termijnen heb ik eerder in mijn betoog al genoemd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): U hebt wel de start van het traject genoemd maar niet het einde. Hoeveel jaar blijven wij wachten totdat wij een exploitant gevonden hebben?

Minister **Eurlings**: De regio is «in charge» wat de aanbesteding betreft. Wij assisteren en geven advies. De bedoeling is dat de aanbesteding medio 2011 van start gaat en dat tegen het eind van het jaar helder zou moeten zijn wat uit de aanbesteding komt. Dat zijn dus zo ongeveer de termijnen. Het punt is dat wij vóór de start van de aanbesteding waarschijnlijk geen ultiem oordeel van Defensie hebben over de richting die men uit wil gaan. Daarom is het dus handig om zowel een optie met als een optie zonder militair medegebruik te onderzoeken. Dan heb je namelijk in beide gevallen een realistisch beeld van wat de markt kan en wat niet. Daar voeg ik aan toe dat – daarover werden vragen gesteld door de heer Ten Broeke, de heer De Rouwe en anderen – het uitgangspunt in elk geval is dat militair medegebruik de business case Twente moet versterken. Het kan dus niet zo zijn dat militair medegebruik het civiele gebruik verzwakt en daaruit geld wegtrekt. Een militaire functie moet de kansen van de luchthaven versterken; anders schieten wij in onze eigen voet en dat kan niet de bedoeling zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mag ik concluderen dat, als tegen eind 2011 geen exploitant gevonden is, wij dan overgaan tot duurzame plannen die bijvoorbeeld in Twente zelf zijn ontwikkeld?

Minister **Eurlings**: «Duurzaam» is een rekkelijk begrip. Mevrouw Dijkzema zei in haar mooie betoog: juist door de aanwezigheid van de luchthaven is het in dat gebied nog zo mooi groen. Wat is dus duurzaam? Het is in de eerste plaats aan de regio om te beslissen wat men wil als eind 2011 een goede exploitatie onverhoopt niet mogelijk blijkt te zijn. Ik maak mij geen enkele illusie: ook de Kamer zal daarover, weliswaar met een andere kerel of mevrouw op deze stoel, vast nog vaak te spreken komen. Nogmaals: eerst wordt geprobeerd om er voor eind 2011 uit te zijn. Als dat niet lukt, zal de Kamer samen met de regio moeten bekijken wat er dan moet gebeuren.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik kom even terug op het militair medegebruik. Ik ben blij met de bevestiging door de minister dat civiel gebruik in het geheel niet mag worden beperkt door mogelijk militair medegebruik. Laten wij heel scherp stellen dat dan voor militair medegebruik geldt wat op andere luchthavens gebruikelijk is, namelijk dat er militair wordt afgerekend. Het kan niet zo zijn dat door potentiële particuliere exploitanten kosten moeten worden gedragen die voor militairen worden gemaakt.

Minister **Eurlings**: Uw vraag is zeer helder. Laat ik een heel helder antwoord geven. Defensie zal gewoon marktconform moeten betalen. Als

er een effect is, is dat dus een positief effect, omdat dat de kansen voor de luchthaven versterkt. Het kan niet zo zijn dat wij Defensie eigenlijk subsidiëren, omdat zij onder de tarieven zou gaan gebruiken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister is nog niet ingegaan op mijn vraag of hij ook risico's voor het Rijk ziet als de exploitatie straks mogelijk ook afhankelijk is van verplaatsing daarheen van de reservefunctie van Defensie.

Minister **Eurlings**: Daar zie ik geen risico in, omdat Defensie zelf sowieso genegen is tot uitplaatsing van de reservefunctie. Defensie is er dus juist mee geholpen als zij bijvoorbeeld op de luchthaven Twente goed terecht kan. Ik zie daar dus geen risico. Men moet die reservefunctie ergens anders dan in Eindhoven onderbrengen. Als dat in Twente kan zijn, is dat voor het Rijk en voor mijn collega van Defensie een uitkomst. Ik zie daar dus geen risico. Ook op een andere luchthaven zal men marktconforme tarieven moeten betalen. Onze liefde voor Defensie is groot, maar gaat ook een beetje door de beurs. Zo werkt het ook in dit soort verhoudingen. Dan de geluidszone. In het luchthavenbesluit wordt een geluidskader van de luchthaven vastgelegd. Dat zal gebeuren door een aantal handhavingpunten rondom de luchthaven vast te stellen, waarmee het gebruik van de luchthaven wordt ingekaderd. Dat geeft de omwonenden ook rechtszekerheid. De regio heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor een maximale ruimte van 8 km². Het is goed dat geïnteresseerde marktpartijen weten binnen welke kaders zij op een groot regionaal draagvlak kunnen rekenen. Op basis van het voorstel van een toekomstige exploitant, die ook als initiatiefnemer zal moeten optreden, zal het Rijk uiteindelijk moeten bezien welke geluidszone realistisch en nodig is. Die lijn wordt ook door de regio gesteund. De regio heeft dus aangegeven waaraan zij de voorkeur geeft. Daarmee weet een exploitant: als wij het op die manier doen, hebben wij maximale support. Vervolgens wachten we nu gewoon de aanbesteding af. Dan tellen we collectief onze knopen en dan maken wij de geluidsruimte definitief. Het gaat dus in die volgorde. Dan pas weten wij definitief waar wij met elkaar de grens gaan trekken. Hoe zit het nu met de kosten? Er werd een bedrag van 3 mln. genoemd. Wat is er waar van de geruchten in de regio dat er al veel meer geld wordt uitgegeven? Het bedrag van 3 mln. komt uit het al gememoreerde amendement van de leden Koopmans, Roefs en De Krom, dat 18 december 2007 is ingediend. Daarin werd 3 mln. toegevoegd. Als ik het mij goed herinner, was dat destijds nog voor de tijdelijke exploitatie. Er zouden twee stappen zijn: tijdelijk exploiteren en dan doorpakken. Ik heb gezegd dat wij ineens zouden doorgaan naar de definitieve situatie, omdat dat beter is. Die 3 mln. was geen maximaal bedrag. In de toelichting van het amendement staat immers dat deze 3 mln. bovenop de bijdrage komt vanuit het ministerie van Financiën om het vliegveld open te houden voor general aviation en bovenop de bijdragen van het regionale bedrijfsleven, de exploitant en de regionale overheden voor voorzieningen ten behoeve van de veiligheid. Deze 3 mln. was dus niet het totale financiële plaatje. Hoe ziet het er op dit moment uit voor de bijdrage van het Rijk? De plankosten van 3,95 mln. zullen ongeveer drie maanden na de ondertekening van de verkoopovereenkomst worden terugbetaald door de regio. De beheerskosten bedragen ongeveer 5,4 mln.; Financiën staat hiervoor aan de lat. De opbrengst van de verhuur van gebouwen hoort bij Financiën, bij Domeinen, en bedraagt 1,5 mln. De investering in de luchthaven is al gedaan door Verkeer en Waterstaat en bedroeg 1,2 mln. Daarmee is van die 3 mln. nog 1,8 mln. over. Dat bedrag is in te zetten voor investeringen die de aanbesteding kunnen helpen. Die 1,8 mln. staat dus. Dan is er nog een afkoopsom inzake sanering: Financiën en Defensie 7 mln. De plankosten, onder andere voor de interim-openstelling waarnaar gekeken is, bedragen 0,7 mln.; ook daarvoor staat in de eerste

plaats Financiën aan de lat. De gemaakte kosten die wij niet zullen terugkrijgen, bedragen 12,8 mln. Daar moet je echter ook iets tegenover zetten. Hoe komt het Rijk hier financieel uit? Wij hebben ons best gedaan. Tegelijkertijd mogen wij niet vergeten dat de opbrengst van de grondverkoop 29,8 mln. was. Het Rijk komt hier, ook financieel, dus helemaal niet slecht uit. Wij hebben ons best gedaan en wij steunen de regio bij het waarmaken van haar ambitie, maar je moet hierbij ook betrekken dat de opbrengst van de grond heel stevig is. Ook dat wil ik even als klankkleur meegeven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik zou deze bedragen heel graag van de minister op papier ontvangen, met de toelichting erbij. Het gaat nu even heel snel. We hebben die bedragen niet kunnen terugvinden in de schriftelijke antwoorden.

De **voorzitter**: De minister heeft al ja gezegd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind het van belang dat wij dit heel scherp hebben. De minister geeft wel aan dat die 3 mln. geen maximaal bedrag was, en het klopt dat bij de minister van Financiën nog een bedrag uitstond, maar ik heb de indruk dat dit soort bedragen er ver overheen gaan. Ik wil dit nauwkeurig kunnen bestuderen.

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed dat dit in een briefje aan ons wordt meegedeeld door de minister.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb goed geluisterd naar de bedragen en naar het verhaal van de minister. Hij zegt dat wij er goed uitkomen en dat wij geld overhouden, maar dat geld – die 1,8 mln. – kunnen wij maar één keer uitgeven. Ik begrijp dat de minister geen garanties kan geven, maar het is zeer onzeker of er een exploitant wordt gevonden. Mijn vraag is dan ook of de minister bereid is om die 1,8 mln. pas uit te geven wanneer zeker is dat er een exploitant is gevonden.

Minister **Eurlings**: Ik heb al gezegd dat die 1,8 mln. ingezet kan worden om het succes van de aanbesteding te bereiken. Dat is dus inderdaad in lijn met een aanbestedingsbod waarvan wij zeggen: dit wordt het. Dat is wat u van mij vraagt en dat zal onderdeel zijn van een succesvolle aanbesteding. Als het beeld is dat wij het zeker kunnen gaan doen, kan die 1,8 mln. dus onderdeel uitmaken van het totaalplaatje.

Tegen de heer Slob zeg ik: ja, ik ben zeer bereid om de Kamer de kosten schriftelijk te doen toekomen. Ik zeg daarbij wel dat dit bijna allemaal oude kosten zijn die Domeinen en Financiën allang hebben gemaakt. Het beheer van een groot stuk grond kost geld. Volgens mij is dit al in tal van debatten gewisseld. Er is dus niets nieuws onder de zon. Ik reageerde alleen even met dit totale overzicht, omdat het beeld was: hé, wat gek; we hadden 3 mln., maar nu horen wij over allerlei plankosten. Daarbij gaat het dus echter om andere ministeries, om andere potjes en ook vaak om allang gemaakte kosten.

Mevrouw Van Tongeren vroeg of er problemen zijn met het Duitse luchtruim en hoe het overleg met mijn Duitse collega's is verlopen. Ik heb hier met één Duitse college over gesproken. De projectorganisatie heeft gedurende de planvorming veelvuldig overleg gevoerd met de Duitse overheden, ook met de lokale overheid, de regio net over de grens. In het kader van het luchthavenbesluit zal wederom overleg worden gevoerd met de Duitse instanties die verantwoordelijk zijn voor het Duitse luchtruim. In het debat van 18 februari heb ik al aangegeven dat ik goed overleg heb gevoerd met mijn Duitse collega, dr. Peter Ramsauer. Het overleg heeft plaatsgevonden in La Coruña, tijdens een Europese Transportraad. Ik heb hem uitgelegd hoe het zat en heb hem gezegd dat

wij met de regio pogen om de luchthaven, die altijd open is geweest, weer te openen. Toen verdwenen «die Sorgen» – hoe zegt men dat? – «als Schnee vor der Sonne» of zo iets. Mijn Duits is niet zo goed als dat van de voorzitter, maar alles «war gut; kein Problem». Als het straks echt tot exploitatie komt, is het van belang dat men ook over de grens goed wordt geïnformeerd. Daar zullen wij dus voor zorgen, zeker omdat een deel van de consumenten van de andere kant van de grens moet komen.

We zijn op een goede manier, integraal en met regionale partijen, in de MIRT-verkenning van de A1-zone aan het kijken naar de ontsluiting van de A1. We zullen met deze partijen bekijken welke oplossingen nodig en mogelijk zijn. Ik heb de heren Ten Broeke, Sharpe en De Rouwe goed gehoord. Ook mevrouw Dijkma heeft het belang van die bredere investeringen aangegeven. Het zou inderdaad zomaar kunnen dat qua landzijdige ontsluiting die extra investeringen moeten plaatsvinden, maar ik vraag er begrip voor dat wij dit soort afwegingen altijd ordentelijk via zo'n integrale verkenning maken. De punten zijn echter gemaakt en de opmerkingen zijn gehoord. Aan het eind van die verkenning zal de Kamer met mijn opvolger de knopen kunnen doorhakken.

Dan de ontheffing voor het incidentele verkeer. Ik spreek de hoop uit dat deze gelegenheid zich veelvuldig zal voordoen, want dat betekent dat FC Twente het zeer goed blijft doen in de Champions League. Wij gunnen dat onze club. Het zou natuurlijk prachtig zijn als de bezoekende club dan gewoon in de regio kan landen. Ik snap dat droombeeld van veel Kamerleden. Bij het verlenen van ontheffingen staat de veiligheid echter altijd voorop: safety first, ook voor de bezoekers; we blijven sportief. Op de luchthaven Twente is de infrastructuur op dit moment weliswaar goed op orde, maar er zijn geen calamiteitsvoorzieningen. Er is geen brandweer. Incidentele verzoeken, die nu sporadisch aan de orde zijn, zal ik met mijn collega van Defensie bekijken. Ik zeg daarbij wel dat ik dit vanuit een positieve grondhouding bekijk. Als wij dit mogelijk kunnen maken, zullen wij dat dus doen. Het moet wel te betalen zijn. In verband met het ontbreken van verschillende voorzieningen moet ook sprake zijn van op zicht vliegen. Als dat kan en als het niet te mistig is, kunnen wij de bezoekende club verwelkomen. Nogmaals: laten wij hopen dat deze gelegenheid zich vaak voordoet, want dat is goed nieuws voor FC Twente. Ik dank de Kamerleden vriendelijk voor de vragen. Ik hoop dat ik die vragen naar behoren heb beantwoord.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij ook. Gewoon nog één slotzin per persoon.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik heb nog twee punten. De minister zei dat hij het overleg over de landzijdige ontsluiting is gestart. Ik zou graag iets helderder horen hoe de minister dit ziet en of hij vindt dat dit nog past in het lopende MIRT-overleg in het najaar, ook met de regio.

De incidentele verlening van vergunningen heeft ook een veiligheidsvoordeel. Als de minister zich nu zou verstaan met degene die verantwoordelijk is voor de openbare orde en veiligheid rondom dit soort wedstrijden, zou hij horen dat het heel goed zou zijn om supporters op één plek te laten landen.

Over de geluidszonering heb ik de minister goed gehoord, maar ik kan niet zeggen dat ik heel gelukkig ben met de overeenkomst in de regio. Mijn fractie wil dat de kansen voor de business case zo ruim mogelijk zijn. Daarom overweeg ik op dit punt een extra aansporing van de minister en, via hem, van de regio in de vorm van een motie in een derde termijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik bedank de minister voor zijn antwoorden. Ik heb in de eerste termijn al duidelijk gemaakt dat ik op dit moment respecteer dat er nu eerst in de regio enige beweging moet zijn in de zoektocht naar een aanbieder om tot een sluitende exploitatie te

komen. Ik ben er wel tegen dat er geiten op de landingsbaan gaan lopen, want dat lijkt mij erg riskant. Ik snap de opmerking «Vooruit met die geit» in de zin van «Ga daar maar aan de slag» wel, maar op een bepaald moment komt het natuurlijk hier te liggen. Wij zijn primair verantwoordelijk voor het luchthavenbesluit. Voor mijn fractie is de geluidsruimte dan wel een heel belangrijk punt. De natuur kan op zich wel heel mooi zijn, maar geluid hoort daarbij. Als daarmee gerommeld gaat worden en als de motie van mijn rechterbuurman die kant uit gaat, voorzie ik dat in het gebied zelf het draagvlak voor wat daar nu gaande is, onderuit gaat. Als hij dat wil uittesten, wensen wij hem veel succes, maar daar gaan wij in ieder geval niet aan meewerken.

Wij zullen scherp letten op het punt van de rijkssteun. Ik wil niet suggereren dat hier allerlei bedragen snel worden genoemd zodat wij die hebben gehoord, waarna we weer klaar zijn, maar ik wil dit wel scherp kunnen controleren. Ik vind het jammer dat wij die gegevens niet al eerder op papier hebben gekregen. Ik wacht de toegezegde gegevens dus af. Dan kunnen wij die nog eens rustig bekijken. Laten wij in deze tijden van schaarste en financiële nood heel zorgvuldig omgaan met de rijksfinanciën, ook bij dit onderwerp.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik ben uiterst tevreden met de antwoorden van de minister. Al mijn vragen zijn beantwoord. Ik heb dus geen vragen meer.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik gaf in de eerste termijn aan waarom ik tegenstander ben van heropening van de luchthaven, geredeneerd vanuit de regio zelf. Andere partijen zijn wel voor heropening van de luchthaven, ook geredeneerd vanuit de regio zelf. De regio heeft volgens mij echter heel duidelijk aangegeven wat de geluidsnormen zijn en heeft de geluidsruimte goed gedefinieerd. Ik moet opmerken dat het van de partijen die, redenerend vanuit het perspectief van de regio, voor heropening zijn, niet erg consequent is dat zij de aangegeven geluidsruimte niet boeiend vinden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Enkele van mijn vragen zijn door de minister zeer helder beantwoord. Ik ben blij om te horen dat in Nederland geen exploitatiesteun wordt gegeven voor Nederlandse vliegvelden. Ik vind het wel jammer dat dit op mij overkomt als selectief shoppen in de wensen van de regio, zoals mijn buurman al aangaf. Bepaalde wensen van de regio worden wel gehonoreerd en andere wensen niet.

Ik heb geen antwoord gekregen op de vraag welke baanlengte in de tender terechtkomt, evenals op de vraag of wij geen natuur gaan kappen voordat er een exploitant is. Die laatste vraag is in dezelfde lijn als de vraag of wij geen extra geld gaan uitgeven. Laten we die natuur daar staan voor het geval dat het heel moeilijk wordt om een exploitant te vinden?

Over de Duitse collega's hebben mij in ieder geval heel andere berichten bereikt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de minister hartelijk voor zijn antwoorden. Zijn antwoorden geven ook mij geen enkele aanleiding tot vervolgvragen. Nu na rijp beraad zowel de regio als de provincie heeft besloten om deze ontwikkeling van de luchthaven een kans te geven, wil mijn fractie die kans ook bieden. Ik zeg daar wel iets bij, ook tegen de heer Ten Broeke. We hebben het over geiten op de startbaan gehad, maar ik zou zeggen: hold your horses. Zet het toch al broze draagvlak in de regio niet onder druk door aanvullende eisen op het punt van de geluidsruimte, want het is heel belangrijk dat dat draagvlak blijft bestaan. Ik heb de indruk dat de minister daar hetzelfde over denkt, maar dat hoor ik graag.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Ook ik dank de minister voor de beantwoording en specifiek voor de toezegging om geen staatssteun of specifieke financiële regeling in het leven te roepen voor de exploitatie. Daar ben ik heel blij mee. Ik heb vandaag ook iets geleerd, namelijk dat wij luchthavens moeten zien als natuurruimte. Ik ga nu toch heel anders naar Schiphol kijken. Daar gaan wij straks ook verder mee.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De opmerking over geiten neem ik terug, want die roept veel te veel associaties op. Ik wil hier niet een tweede debatje over associaties laten losbarsten, maar ik wil wel zeggen: laten wij de vaart erin houden. Dat vind ik een heel veilige formulering die precies aangeeft waarover het gaat.

De discussie over 8 km² vind ik op dit moment niet interessant en niet relevant. Ik snap best wat mijn collega's Slob en Dijkma bedoelen: laten wij de club ook op dat punt bij elkaar houden. Ik vind dat ik dit nu als CDA'er goed kan zeggen. Dan beoordelen wij daarna wel hoe het er allemaal uit gaat zien. Wij zeggen niet op voorhand dat het niet moet kunnen groeien, maar ik vind het prima om met elkaar te bekijken of wij hieruit kunnen komen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor de opmerkingen en vragen. Ik vraag de heer Ten Broeke of hij het goed vindt als ik de Kamer op korte termijn de termijnen van de MIRT-verkenning doe toekomen. De heer Ten Broeke vroeg of die informatie nog op tijd kan komen voor het najaars-overleg en wilde meer helderheid over hoe het met die termijnen gaat. Als het mag, wil ik de Kamer die informatie graag schriftelijk doen toekomen. Nogmaals tegen de heer Slob: ook de informatie over de kosten komt schriftelijk naar de Kamer.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de baanlengte in de aanbesteding. De baanlengte in de aanbesteding is de huidige baanlengte. Aan beide zijden van de baan zal een nieuwe obstakelvrije veiligheidszone moeten worden ingericht; die mag trouwens onverhard zijn. Dit is bij iedere landingsbaan het geval: met het oog op de mogelijkheid van een calamiteit waarbij een vliegtuig uit de baan schiet, moet je niet te dicht naast de baan obstakels hebben. Om de volledige operationele benutting van de beschikbare landingsbaan niet op voorhand onmogelijk te maken, wordt hier in de structuurvisie in ruimtelijke zin rekening mee gehouden. Het gaat hier echter niet om een effectieve verharde baanlengte van 3 600 meter. Daar is enige onrust over ontstaan, maar het gaat om een verharde baanlengte van 3 000 meter. Het gaat dus om de lengte van de huidige baan. De rest is puur veiligheidstechnisch, want het moet obstakelvrij zijn om de veiligheid op het juiste niveau te brengen. Dat kan gewoon een mooi grasveld zijn.

De heer Ten Broeke wees op een veiligheidsvoordeel ten aanzien van de supporters. Inderdaad, ook dat is een voordeel als wij de luchthaven incidenteel kunnen openen. Nogmaals, ik hoop dat wij daar tot heel ver in het toernooi supporters en clubs kunnen ontvangen. Men heeft mij goed gehoord: ik sta daar positief in. Als het enigszins mogelijk is en als er een verzoek komt, zal de bezoekende club met supporters op Airport Twente kunnen landen. Zij zullen daar natuurlijk blij landen, want die landingsbaan is prachtig en het is ook prachtig om zo dichtbij te landen. Helaas zal het vertrek voor de bezoekende supporters wat minder blijmoedig zijn, maar dat hoort er nu eenmaal bij als je tegen Twente moet spelen.

De **voorzitter**: Mevrouw Dijkma vroeg nog hoe u aankijkt tegen de mogelijke motie van de heer Ten Broeke. Dat is wel handig, want dan hoeven wij misschien geen VAO te doen.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Dat hangt voor een deel af van de beantwoording die de minister nog wil geven. Misschien kan hij aangeven wanneer hij de door hem toegezegde stukken zal versturen.

Minister **Eurlings**: Dat duurt maximaal een week. Dat kan ik nog net zelf doen, hoop ik.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Daar zullen wij rekening mee houden.

De **voorzitter**: U komt er wel achter hoe dat allemaal loopt, maar mevrouw Dijkma had dus een vraag over die 8 km².

Minister **Eurlings**: Ja, daar wilde ik net op ingaan. Mevrouw Dijkma en de heer Ten Broeke hebben daar opmerkingen over gemaakt. Ik heb gezegd dat de regio zijn voorkeur heeft uitgesproken voor 8 km². Welke lijn hebben wij samen met de regio bepaald? Die lijn wordt dus gesteund door de regio zelf. De regio heeft de voorkeur voor de geluidszone nadrukkelijk aangegeven. Zij zegt: ook voor toekomstige exploitanten is het, als zij de maximale steun in de regio willen behouden, helder dat het goed is om daarop uit te komen. Met de regio is ook afgesproken dat wij op voorhand niet allerlei mogelijkheden uitsluiten. In de aanbesteding wordt bekeken wat er in de markt zit en hoe het zou kunnen. Er worden in de aanbesteding vooraf dus niet al te veel harde kaders meegegeven, waardoor de kans op succesvolle aanbesteding kleiner zou worden. We willen het dus breed houden. Aan de hand van de biedingen bij het luchthavenbesluit zien wij hoe wij moeten omgaan met de grootte van de geluidszone. Daar is de Kamer op dat moment bij. Het signaal dat ik hier nogmaals als minister aan de markt geef, is: als u maximale steun wilt, ga dan uit van 8 km². Als men daar net iets boven komt, is het goed om hier toch met elkaar te kunnen afwegen of wij het zo doen. We willen niet hebben dat wij daar geen zicht op krijgen door in de aanbesteding te zeggen dat dit een harde limiet is. Zo moet men dit zien. De ruimte zit er dus in, maar de voorkeur van de regio is helder. Dat lijkt mij een goede middenweg.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien is het een heel lastige vraag, maar blijft de natuur staan totdat er een exploitant is gevonden? Dat is het verhaal van de ecologische hoofdstructuur.

Minister **Eurlings**: Dat is hopelijk niet zo'n moeilijke vraag. Voor de realisatie van de nieuwe ehs hebben het Rijk en de provincies geld beschikbaar gesteld middels het Investeringsfonds Landelijk Gebied. Het is nu een afweging van de provincie Overijssel of en hoe deze gelden uit het ILG worden ingezet, ook als er geen exploitant wordt gevonden. Het ligt nu dus echt bij de regio op welk moment en op welke manier men die middelen inzet. Het is wel zeker dat het geld er is. Men kan de ecologische kant van de zaak dus gewoon aanpakken, maar het is niet aan ons om te zeggen op welk moment men iets moet doen. De regio moet daar zelf over beslissen.

De **voorzitter**: Er zijn twee toezeggingen. De minister zal de Kamer binnen een week schriftelijk nader informeren over de uitgaven ten behoeve van de luchthaven Twente. De minister zal de Kamer eveneens binnen een week nader informeren over de gesprekken met de regio over de landzijdige ontsluiting. Daarbij gaat het om de termijnen in relatie tot de MIRT-overleggen.