

Vergaderjaar 2009–2010

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 25

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 maart 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 18 februari 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 november 2009 ter aanbieding van het SEO-rapport Amsterdam-Paramaribo: Open Skies of Open Market? (29 665, nr. 146);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 augustus 2009 over onderzoek naar herziening Luchtvaartverdrag met Suriname (29 665, nr. 142);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 januari 2010 met reactie op brief Professionele Ballonvaarders Nederland (PBN) over inwerkingtreding Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) per 1 november 2009 (31 936, nr. 20);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 januari 2010 met afschrift van het antwoord op de brief van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) inzake de Regeling veilig gebruik luchthavens (2010Z00523);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 januari 2010 inzake de uitspraak van het Europees Hof van Justitie van 19 november 2009 inzake vertraging vluchten (32 123-XII, nr. 43);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 februari 2010 met toezeggingen tijdens het Algemeen Overleg van 5 november 2009 over geschillencommissie luchtvaart (31 232, nr. 29);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 februari 2010 met reactie op verzoek commissie om een reactie op brief van BARIN inzake rechten luchtvaartpassagiers (2010Z03312);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 november 2009 inzake vertraging van vluchten (32 123-XII, nr. 45);**

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 december 2009 met besluit gebiedsontwikkeling Twente (31 936, nr. 17);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 januari 2010 inzake gebiedsontwikkeling Twente (31 936, nr. 21);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 februari 2010 over de Luchthaven Twente (31 936, nr. 22);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 februari 2010 met de reactie van de minister op het besluit in Overijssel inzake vliegveld Twente (31 936, nr. 23).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

Voorzitter: Neppérus
Griffier: Sneep/Jongepier

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Roemer, De Rouwe, Boelhouwer, Ten Broeke, Van Gent en Neppérus,

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

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP was blij met het besluit van PS Overijssel om toch voor de optie zonder luchthaven te gaan. De PvdA vecht deze week tegen het imago een draaipartij te zijn. Natuurlijk hoop ik dat ze het tegendeel gaan bewijzen, maar bij vliegveld Twente is dat imago helemaal bevestigd. Het pluche in Overijssel is blijkbaar belangrijker dan woord houden naar de kiezer, en dat met slechts een aantal halve toezeggingen op zak. In december was de PvdA nog voor de mensen in Twente en tegen de luchthaven, en in februari is de partij honderdtachtig graden gedraaid. Daarvan balen wij natuurlijk als een stekker. Waar de minister in december opeens geen reactie wist te geven, durft hij dat nu ineens wel. In december schaarde de regering zich niet achter het besluit van PS, en nu was de minister er als de kippen bij om het wel te doen. Vanwaar deze draai van de minister? Waarom laat hij de Staten erover gaan, terwijl voor hem kennelijk maar één uitkomst denkbaar is? Kan de minister garanderen dat met de wijziging in de plannen die de provincie nu wil er geen extra geld vanuit het Rijk naar het vliegveld zal gaan? Wat betreft Eelde: de Luchtvaartnota is in de vertraging, onder andere doordat de noodzaak er even niet is. De groei is momenteel uit de luchtvaart, maar bij Eelde gaan ze gewoon door met verlenging van de baan. Wellicht kan de minister dat uitleggen.

De SP blijft voorstander van een volledige open skies met Suriname. De minister geeft nu aan er voorlopig geen nut in te zien. Blijkbaar zijn er geen luchtvaartmaatschappijen die flink willen investeren, al gaat hij eraan voorbij dat er wellicht niet-EU-maatschappijen zijn die iets in de verbinding zien, maar dat nu niet mogen. Wel is er binnen de huidige regels ruimte voor nieuwe EU-maatschappijen. Ik vraag de minister in de komende tijd toch te overleggen met Suriname, en verder te blijven pleiten voor open skies. Dat is wel zo eenvoudig en eerlijk. Bovendien is het goed dit geregeld te hebben als de markt weer aantrekt. Is de minister daartoe bereid? De feiten zijn voor de passagiers namelijk altijd heel helder: de vliegtarieven in de vakantieperiode zijn bijna het dubbele van die van buiten de vakantieperiode. Bij spoed- en overlijdensgevallen zijn er bijna nooit stoelen beschikbaar. Door extreem hoge vliegtarieven kunnen gezinnen met schoolgaande kinderen al helemaal niet met vakantie naar Suriname, omdat ze genoodzaakt zijn alleen in de vakantieperiode te vliegen. Niet iedereen met kleine kinderen krijgt vrij buiten schooltijd! Voorheen was er voor kinderen beneden de twaalf jaar een korting van 50%, wat toch behoorlijk aantikt. De SP-fractie is wel te spreken over het feit dat het consumentenoverleg is uitgebreid met de Vereniging van VVR.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat u beoogt dat het betaalbaar blijft om naar Suriname te vliegen, maar u manifesteert zich nu toch als een liberaal. U houdt hier een pleidooi voor liberalisatie. Op zichzelf heb ik daar niets op tegen, maar volgens mij geeft het rapport juist aan dat verdergaande liberalisatie het risico van cherry picking inhoudt. Er gaan dan op een aantal momenten veel concurrenten vliegen, maar in mindere periodes gaan ze dan op andere bestemmingen vliegen. Accepteert u dat dan ook? Dan moet u ook B zeggen.

De heer **Roemer** (SP): Waar je wat te kiezen hebt, is het goed om dat zo te organiseren. Waar de markt het kan, moet je het ook doen. De vraag is nu of dat tussen Amsterdam en Paramaribo een haalbare kaart is. Ik heb laten weten dat ik er ergens wel begrip voor heb dat het op dit moment met deze markt lastig is. Maar je moet ook klaar zijn als de markt aantrekt, en je moet wel verder kijken. De situatie is schrijnend voor de mensen die zijn aangewezen op Paramaribo. De prijzen verdubbelen in de vakantieperiode. Je zult daar uiteindelijk naar een open sky moeten. Dat niemand te springen staat om dat te doen, beschouw ik ook als een feit. Maar die markt is alleen maar open voor EU-luchtvaartmaatschappijen. Wat mij betreft mag hierbij ook naar buiten worden gekeken. De minister moet samen met zijn Surinaamse collega blijven proberen om die open sky naar Paramaribo voor elkaar te krijgen. De mensen die daar vaak heen moeten, zijn in de huidige situatie de klos.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als er voldoende concurrentie ben ik daar helemaal voor. Maar ik begrijp dat u de inzet van de minister accepteert.

De heer **Roemer** (SP): Op het eerste punt wel, op het laatste punt nog niet echt. Ik denk namelijk dat het verhaal van cherry picking ook wel een stukje bangmakerij is. Uiteindelijk moeten we toe naar open skies met Paramaribo. Dat moet de inzet van de minister blijven, en hij moet dat ook uitstralen.

De heer **De Rouwe** (CDA): U vindt dat op het moment dat zich voldoende concurrenten aandienen. U voelt er niets voor om dat verdrag nu al te sluiten, terwijl er te weinig concurrentie is.

De heer **Roemer** (SP): Wat mij betreft het liefst nog vandaag. De mensen hebben daar forse problemen. Ik kom toe aan de rechten van de luchtvaartpassagiers. Al zo'n twee jaar voer ik hier een eenzame strijd voor die rechten. Voor iedere stap moest ik behoorlijk knokken. Beetje bij beetje kreeg ik de minister daarbij gelukkig mee. Echter, de macht en de lobby van de luchtvaartindustrie zijn hier in Den Haag giga. Ze hebben de boel steeds op scherp gezet met vaak misleidende argumenten, naar de passagiers, die hun vakanties met uren zagen vertraagd, naar de politiek, naar de minister en naar iedereen die het maar wilde weten. Niks en niemand deugde als je kritiek had. Maar met de wet in de hand krijgen we nu toch gerechtigheid. Het Europese Hof was heel duidelijk. Ik ben blij met de brief van de minister van 16 februari, waarin hij dat gewoon bevestigt. Daarin bevestigt hij dat de wet helder is, en dat mensen met terugwerkende kracht tot 2005 hun claim kunnen indienen. Alleen de vraag of de minister ook met terugwerkende kracht gaat sanctioneren, hangt nog. Ik gun de minister best de vier weken die hij nodig heeft, maar voor mij staat vast dat partijen vaak willens en weten op economische gronden mensen op luchthavens hebben laten staan. Daar hoort een sanctie bij, met terugwerkende kracht. Natuurlijk piept de luchtvaartsector van alle kanten, maar opnieuw proberen ze met bepaalde cijfers Kamer en minister te misleiden. Het zou 3 tot 5 mld. gaan kosten. Dat is pure onzin. Gebleken is dat slechts 7% daadwerkelijk een claim heeft ingediend. Voor Nederlandse begrippen betekent dit 560 mln. Dat is natuurlijk veel geld, maar omgerekend per passagier zou dat een verhoging van slechts € 1,40 per passagier betekenen. Zet dat eens af tegen een bedrag van 425 mln. door verkeerd hedgen van kerosine. Waar hebben we het over? In de brief van de minister lijkt hij gevoelig voor de druk van de luchtvaartsector, en schrijft hij begrip te hebben voor de operationele gevolgen van de uitspraak. Waarom heeft hij minder begrip voor al die reizigers die blijven staan? Waarom schrijft de minister dat met name veiligheid hierbij een rol speelt? Wat heeft veiligheid met consumenten-

recht te maken? Ik wil dat de minister dit haarfijn uitlegt, of het terugneemt uit de brief.

Ik kom toe aan de geschillencommissie en de informatievoorziening naar de passagiers toe. Allereerst de vraag hoe de evaluatie die in januari zou plaatsvinden, is verlopen. Over de informatievoorziening aan passagiers verklaarde de minister dat dat op orde was. Ik vertelde hem toen al dat er op Schiphol slechts één poster hing, en er nauwelijks informatie te krijgen was. De Europese Commissie heeft op dit punt onderzoek gedaan, en zeer recent daarover een rapport gepubliceerd. Daaruit blijkt dat wij van alle EU-landen op dit punt als het op een na slechtste presteren. Is de minister op de hoogte van deze Europese barometer, en wat is zijn commentaar daarop?

De KLM overweegt passagiers met een handicap extra te laten betalen voor hun vlucht. Ook al lijken ze de scherpe kantjes eraf te willen slijpen, ik heb daar geen goed woord voor over. Door het eraf halen van de scherpe kantjes wordt het nog veel erger voor de mensen. Waren ze eerst verplicht, nu kunnen ze ter plekke te horen krijgen dat ze daar kunnen worden geweigerd. Je zult er maar staan! Dan kun je naar huis! Deze zaak is daarmee door de KLM nog verder verslechterd ten opzichte van het slechte voorstel dat al was gedaan. Natuurlijk wacht ik met de minister af wat de antwoorden op onze vragen in het Europees Parlement zijn. Maar ik hoop dat de minister er alles aan blijft doen om deze trend direct in de kiem te smoren en de luchtvaartsector op te roepen, aangepaste stoelen aan te brengen, want dat is pas redelijkheid. De minister is ongetwijfeld op de hoogte van de bezwaren die leven bij de professionele ballonvaarders. Is hij bereid om snel in goed overleg met betrokken vereniging te komen tot het wegnemen van de bezwaren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik ben nog nooit zo opgetogen begonnen aan een inbreng. Het AO is nu al geslaagd voor mij: de SP pleit voor lage ticketprijzen, liberalisatie van de vluchten en het klaar zijn voor als de markt weer aantrekt. Dit is fantastisch!

De heer Roemer heeft gezegd dat je klaar moet zijn als de markt weer aantrekt. Ik ben het daarmee eens. Daarom is mijn fractie zo blij met het besluit in Overijssel om te gaan voor een gebiedsontwikkeling van de luchthaven. Het doet ons deugd dat de provincie daarmee instemt. Dat biedt perspectief om straks klaar te zijn op het moment dat de markt aantrekt. In hoeverre gaat de minister doorpakken? Werkt hij mee aan het proces om te komen tot een definitieve besluitvorming in de regio, en waar mogelijk door dit kabinet gefaciliteerd?

Het zou goed zijn als het kabinet alles in het werk stelt om de regio de gewenste duidelijkheid te geven over de uitkomsten van de Alderstafel in relatie het eventueel militair medegebruik en de eventuele overloopt-functie van Schiphol.

Het is goed dat wordt gekeken naar afronding van de besluitvorming in de regio, die voortvarend moet worden opgepakt om uiteindelijk te komen tot een succesvolle tender voor de exploitatie van de burgerluchthaven. Na het afronden van de besluitvorming in de regio door Rijk, provincie, regio en gemeente moet worden gestart met de bereikbaarheidsopgave richting spoor en weg in dat gebied. Kan de minister op deze verzoeken ingaan?

Met de nieuwe besluiten in de regio zijn bij mijn fractie ook enkele vragen ontstaan. Wat is bijvoorbeeld de reactie van de minister op het pleidooi om leisure te beperken en om de ruimtelijke reservering terug te brengen naar acht vierkante kilometer?

In het interruptiedebatje met de heer Roemer heb ik al aangegeven hoe mijn fractie aankijkt tegen de dure tickets naar Paramaribo. Ik zie ook dat het SEO-rapport de vinger duidelijk op de zere plek legt: de tickets zijn relatief duur door het ontbreken van dik en duurbetaalde zakelijke vluchten, minder vracht en minder passagiers. Verdere liberalisatie lijkt

mij op dit moment politiek gezien gewenst, maar in de praktijk vreest mijn fractie dat maatschappijen gaan vliegen op het moment dat het goedkoop is, maar dat Paramaribo vele malen per jaar onbereikbaar zal zijn. Cherry picking, dus. De minister geeft in zijn brief aan dat hij nog wel het overleg aangaat met de Surinaamse collega's. Heeft dat overleg al plaatsgevonden, en zo ja, wat zijn daarvan de uitkomsten.

Ook mijn fractie heeft in het verleden vragen gesteld over de ballonvaart. Ik pleit ervoor dat deze club veel meer wordt vrijgesteld dan nu het geval is. Welk resultaat bereikt de minister met de KNVvL, die volgens mij heel goede suggesties doet. Is hij bereid deze club te ontzien en een vrijstelling te geven?

Het is heel goed dat er nu Europees gezien voortgang wordt gemaakt in het dossier, zodat de consumenten weten waar zij aan toe zijn. Maar het is wel heel vervelend te merken dat elk Europees land anders omgaat met de handhaving hiervan. Ik dacht dat richtlijnen waren bedoeld om stroomlijning in Europa te krijgen, maar het resultaat is nu dat ieder land maar wat doet, en het maar zeer de vraag is of de Europese consument hierbij gebaat is. Ik steun de minister in zijn brief, maar ik dring er wel op aan dat de handhaving goed wordt geregeld. Mijn fractie voelt helemaal niets voor de lappendeken die er nu is; daar is niemand bij gebaat.

De heer **Roemer** (SP): Het laatste bevreemdt mij zeer. We hebben in november de wet in de Kamer behandeld die dit regelt, en de minister de gelegenheid geeft sanctionerend op te treden. Dat is als een hamerstuk door de Kamer gegaan. De CDA-fractie had daar, volgens mij terecht, geen enkele moeite mee, en nu gaat wilt u gaan gedogen. De wet is erg helder: er moet gehandhaafd worden. De vraag is alleen of dat moet gebeuren met terugwerkende kracht tot 2005.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik maak mij zorgen over de verschillen in Europa als het gaat om de handhaving. We moeten een dubbelslag maken. Prima als de rechten van consumenten worden beschermd, maar ik wil een stap verder: de handhaving moet worden gestroomlijnd.

De heer **Roemer** (SP): Als de heer De Rouwe vindt dat de minister achter de broek moet worden gezeten om ervoor te zorgen dat overal in Europa op dezelfde manier wordt gehandhaafd, dan vinden we elkaar.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ons hebben veel signalen bereikt dat men zich in kringen van de recreatieve luchtvaart nogal veel zorgen maakt over de mogelijkheden om hun sport te blijven beoefenen. Het zou heel goed zijn als de minister daar nog eens goed naar kijkt. Waarom is niet voorzien dat die verslechtering er kwam? Hoe is dat gegaan in de tijd? De vereniging van deze sporters pleit voor een algemene landelijke vrijstelling, zoals die tot nu toe in de SIGNAL gold. Is de minister bereid dat te regelen?

Wat de vluchten naar Suriname betreft, kun je inderdaad constateren dat maar weinig maatschappijen bereid zijn een volledige dienstregeling in die richting te onderhouden. Er is ruimte voor zes luchtvaartmaatschappijen, maar die zijn er gewoon niet. Het is prachtig dat de SP pleit voor liberalisering – ik kijk wat dat betreft ook wel eens op – maar in het SEO-rapport staat wel dat sprake is van een beperkte afhandelingscapaciteit op Zanderij, wat een toetredingsobstakel voor Suriname is. Suriname zou er zelf ook wat meer moeite voor moeten doen om ervoor te zorgen dat die luchthaven aantrekkelijker wordt, en meer passagiers en vliegtuigen kan ontvangen. Is de minister bereid deze optie met de Surinaamse regering te bespreken?

De luchtvaartovereenkomst bepaalt dat overheden mogen ingrijpen in prijzen, ter bescherming van consumenten tegen ticketprijzen die onredelijk hoog zijn. Is daarvan wat de KLM betreft sprake? Je zou dat kunnen

voorleggen aan de NMa, die kan nagaan of daar van een redelijke markt sprake is, en of de prijzen zoals die gelden redelijk zijn, en of wordt voldaan aan artikel 24 van de Mededingingswet, waarin wordt gesproken van misbruik van een economische machtspositie.

Het Europees Hof heeft op 19 november een verrassende uitspraak gedaan over de passagiersrechten. De luchtvaartmarkt is zo internationaal, dat je dat internationaal moet implementeren. Het heeft geen zin daar een ongelijk speelveld te maken, bijvoorbeeld het alleen in Nederland uitrollen, en in de rest van Europa niet. Als je dat doet, moet je op het Europese speelveld blijven. Ik dring er bij de minister sterk op aan om het zo te doen. Verder moet er een Europese duidelijkheid zijn over wat vertragingen en oorzaken van overmacht zijn. Als dat onvoldoende in beeld wordt gebracht, is er een ongelijke, van land tot land verschillende situatie. Is een luchthaven die volsneeuwt waardoor maar één baan beschikbaar is, een vorm van redelijke overmacht? Is de minister bereid en in staat om dit Europees te implementeren?

De heer **Roemer** (SP): Ik adviseer u zich iets meer te verdiepen in deze materie. Wat u aan de minister vraagt, is volstrekt onmogelijk. Het Europees Hof heeft een uitspraak gedaan, waaraan alle rechters zich dienen te houden, over hoe de Europese wet gelezen moet worden. Dat heeft niets te maken met het al dan niet uitrollen, dat moet worden gehandhaafd. Als ik morgen een claim wil indienen omdat mijn vlucht drie uur vertraagd is, moet de minister dat uitvoeren, evenals die in andere Europese landen. Dat is geen Europees uitrollen. Uw vraag over overmacht is achterhaald, want daar zijn de afgelopen tijden heel duidelijke uitspraken over gedaan. Daarover is geen discussie mogelijk. We praten niet over implementeren, die wet is allang geïmplementeerd. We hebben het hier over handhaven.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Akkoord, ik ben dankbaar voor deze aanscherping van de terminologie. Maar de handhaving zal dan wel in alle landen op dezelfde wijze moeten plaatsvinden. Dat is gewoon noodzakelijk, wil je het Europese speelveld breed kunnen bedienen. Anders kom je daarmee in de problemen door interpretatieverschillen. Overigens verdient de heer Roemer alle complimenten voor het op de agenda krijgen van dit punt. Iedere vorm van vertraging die leidt tot een uitbetaling, wordt betaald door de overige passagiers, want het wordt verdisconteerd in de ticketprijzen. De rekensom van de heer Roemer lijkt me wat onevenredig.

Wat de luchthaven Twente betreft, is door de gemeente Enschede en in tweede instantie door PS het besluit genomen om te onderzoeken of die luchthaven kan worden gerealiseerd. Er zijn een paar punten waarover wij ons zorgen maken. Als dat onderzoek ertoe leidt dat er geen sluitende exploitatie mogelijk is, wat gaat er dan gebeuren? Wordt dan helemaal met de ontwikkeling van dat gebied worden begonnen? Als dat zo is dan is deze regio, die het economisch hartstikke moeilijk heeft en waar de werkgelegenheid achteruit holt, daar zeer weinig bij gebaat. Ziet de minister mogelijkheden om naast de uitwerking van de plannen zoals die nu aan de orde is, de alternatieven in beeld te houden, zodat straks, mocht er geen exploitant zijn, er iets kan gebeuren waardoor die regio economisch voordeel kan bereiken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er is geen markt voor dit vliegveld, de klimaatambities van de PvdA en andere partijen worden te grabbel gegoooid en er is geen draagvlak. Vraagt u niet naar de bekende weg, om nog een uitweg te vinden en vrienden te houden tot 3 maart? Op 4 maart is het dan weer heel anders. Is de PvdA nu voor of tegen?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Vriendschap is bij ons niet aan een datum gebonden; misschien bij GroenLinks wel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Niet vriendschap met u.

De **voorzitter**: Zullen we het hier collegiaal houden?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Mijn hart is groot. De bal ligt op dit moment bij de regio, die onderzoekt wat er aan mogelijkheden zijn voor de exploitatie. Tot nu toe was er geen exploitant, en er zijn onduidelijkheden over het militair medegebruik, de sluitende exploitatie en de geluidsoppervlakte van acht vierkante kilometer. Er zijn heel wat vragen te stellen, en dat is precies de winst van PS: zoek dat eerst eens uit voordat we met een definitief plan kunnen instemmen. Eerst moet de uitkomst in de regio worden afgewacht, en daarna neem je in de Kamer een definitief besluit. Ik heb overigens wel degelijk oog voor de slechte economische situatie in dat gebied. Er zijn mensen die afhankelijk zijn van de ontwikkeling die daar moet gaan plaatsvinden. Er is sprake van een groeiende werkloosheid. Laten we dat vooral niet vergeten. Daarom pleit ik ervoor om bij de uitwerking en de onderzoeken die andere activiteit niet uit het oog te verliezen. Lijkt me een heel helder standpunt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als we nu gisteren hiermee waren begonnen, was het een ander verhaal. Maar sinds medio 2007 is men daar al mee bezig. Keer op keer is gebleken dat de exploitatie niet rond te krijgen is, dat het medegebruik lastig is, dat sprake is van geluidsoverlast, dat klimaatambities over de balk worden gesmeten, terwijl er ook geen draagvlak is voor dit vliegveld. Dat weet de heer Boelhouwer net zo goed als ik. Vraagt hij niet naar de bekende weg om nog een way-outje te hebben tot 3 maart? Of zegt de Tweede Kamerfractie van de PvdA dat het trekken aan een dood paard is? Het kost alleen maar geld.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat laatste vinden wij ook een punt. Er zal dus op termijn een sluitende exploitatie moeten zijn. Er moet geen rijks-geld permanent bij. De gronden moeten op enig moment worden overgedragen, waarover afspraken zijn gemaakt. Het onderzoek moet uitwijzen wie bereid is daar zijn nek uit te steken. In dat opzicht ben ik het helemaal eens met GroenLinks.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik wil u houden aan een uitspraak van uw voorganger. We kennen de PvdA sinds twee dagen als een partij die zich graag houdt aan zijn afspraken als het gaat om beloften aan de kiezer. Twee jaar geleden voerden wij hier een debat met uw voorganger, de heer Tang, die toen op heel scherpe toon richting minister Eurlings zei: er wordt een dolkstootlegende gecreëerd, met drie voorwaarden. Ten eerste moesten er draagvlak en inspraak komen. Twee jaar lang hebben we inspraak gehad, en uit alle enquêtes blijkt dat men positief staat tegenover een luchthaven. Ten tweede moest het regionale bestuur instemmen, wat intussen ook is gebeurd. De alternatieven moesten worden doorgerekend, en ook dat is gebeurd. Erkent u dat de PvdA van twee jaar geleden dezelfde is als die van vandaag? Als u twee jaar geleden hebt beloofd om op deze basis in te stemmen met een luchthaven, doet u dat dan ook vandaag?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Het is prachtig dat u dat zo formuleert, ik zou het niet beter kunnen. GS is bezig de alternatieven in beeld te brengen. Wat dat betreft is niet voldaan aan de voorwaarden. Om inspraak gelijk te stellen aan wat uit enquêtes blijkt, gaat mij toch een beetje te ver.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Ik heb niet gesproken over enquêtes, dat was de heer Tang, twee jaar geleden. Sindsdien zijn er nog wel wat gevolgd, die alle een eenduidig beeld geven. Maar nu over het besluit van PS en

GS van Overijssel. Dat besluit onderstreept heel nadrukkelijk een keuze voor een luchthaven. Voor de rest zijn er in de omgevingsvisie nog wat nadere voorwaarden gesteld, waarnaar onderzoek kan worden gedaan, maar het besluit is helder. Dat ondersteunt u bij dezen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): GS wil het pad van de luchthaven wel op, maar het moet wel exploiteerbaar zijn. Een aantal punten wordt op dit moment uitgezocht. De antwoorden daarop kunt u op dit moment nog niet geven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er is een motie aangenomen in PS van Overijssel waarin het college van GS de opdracht krijgt, te streven naar een succesvolle tender van de luchthavenontwikkeling. Zou dat ook uw verzoek aan dit kabinet zijn?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Wij hebben altijd gezegd dat het voortouw in dezen bij de regio ligt. Ik wil daarover geen onduidelijkheid laten bestaan. Als GS nog een aantal zaken aan het uitvoeren is, past dat in dat kader. Wat de tender betreft het volgende. Je moet verder kijken. Als die tender op enig moment zou mislukken, moet het niet zo zijn dat we weer van voren af aan moeten beginnen in dat proces. Daar is de regio absoluut niet bij gebaat. Als de tender geen succes is, moeten er in de loop van het traject al stappen moeten zijn gezet om ervoor te zorgen dat Enschede snel op een andere manier aan zijn werkgelegenheidsnoodzaak kan voldoen.

De heer **De Rouwe** (CDA): PS ziet kansen in een succesvolle tender, en u legt de nadruk op het ontbreken van succes. Steunt u dit kabinet om met de regio te gaan werken aan een succesvolle tender?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dit is een als/dan-vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die van u ook, maar dan de andere kant op. Bent u bereid met de regio mee te werken aan een succesvolle tender?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): De regio is aan zet. Als er een succesvolle tender zou zijn, dan ligt het voor de hand om die welwillend te bekijken.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Voorzitter. Ik begin met een paar punten die niet op Twente betrekking hebben, te beginnen met het luchtvaartverdrag met Suriname. Kan de minister uitleggen wat de welvaartsbaten voor de consumenten zijn ten opzichte van het huidige verdrag? Uiteindelijk dient liberalisering immers een doel, namelijk betere prijzen voor de consument. Een van de collega's sprak over de recreatieve luchtvaart: de ballonvaarders en anderen. Dat zijn natuurlijk de ultieme vrijheidszoekers, die de ultieme sympathie van de VVD hebben. Wordt het deze complete sector niet onmogelijk gemaakt om hun sport te beoefenen? Is het mogelijk binnen de noodzakelijke regels van veiligheid en ruimte de ruimte en de vrijheid te geven aan deze vliegers? En dan de bijzondere uitspraak van het Europese Hof van 19 november jl. Ook ons baart het wel enige zorgen dat met deze uitspraak de Europese rechter wat op de stoel van de wetgever lijkt te willen gaan zitten. Deelt de minister die inschatting? Sowieso lijkt het ons dat dit mondiaal moet worden bekeken. Ik heb nog een vraag over de leegloop van vliegend Nederland die we hebben gezien sinds die vermaledijde vliegtaks werd ingevoerd. Weliswaar is ze weer ingetrokken, maar onverstandig beleid maak je niet zomaar ongedaan. Veel Nederlanders hebben gekozen voor luchthavens buiten de landsgrenzen. Het beste alternatief zou zijn om alle lichten heel snel op groen te zetten voor die prachtige luchthaven die er al ligt in Twente. Een compacte luchthaven in het groen heeft Twente nodig. De VVD wil al heel lang dat

de minister doorpakt, en mijnheer Boelhouwer koos al heel lang voor de economische effecten. Hij wilde dat de afgelopen twee jaar heel veel onderzoek werd gedaan. Prima, daar hebben wij aan meegewerkt, en dat onderzoek levert heel duidelijke resultaten op. Los van de vraag of je nu gelooft in de exacte aantallen – ik geloof niet één cijfer dat daaruit komt – is na zeven jaar van onderzoeken en een hele stapel rapporten de richting heel helder: een luchthaven betekent voor Twente meer werkgelegenheid. In een regio die bovenaan de lijst staat qua teruglopende werkgelegenheid is dat bitter noodzakelijk. Goed dat de heer Boelhouwer van de Partij van de Arbeid zich ook zorgen maakt over de werkgelegenheid, en niet zoals zijn collega's uit Zwolle over de vrijetijdsbesteding, wat geloof ik leisure heet. Er zijn alleen maar winnaars: 130 hectare natuur, wat overigens mis dreigde te gaan toen linkse partijen die zichzelf als natuurpartijen afficheren daartegen stemden. Dat is gelukkig gecorrigeerd, met dank aan de Partij van de Arbeid. Dit thema kent voorstanders, tegenstanders en de Partij van de Arbeid. De huidige geluidscontour wordt met 30 vierkante kilometer verkleind. Verder is er een verbetering van de waterhuishouding, realisering van woningbouw, ruimte voor innovatieve bedrijvigheid en de werkgelegenheid. Er is sinds 2007 een heel zorgvuldig proces doorlopen. Dat mag ook wel eens worden gezegd, want er is ontzettend veel onfaire kritiek geweest op VTM. Wie de Fabeltjeskrant van Finkers leest – dat doen we natuurlijk allemaal – komt dat regelmatig tegen. Ik ken echter geen enkel proces in Nederland waarbij één actiegroep de ruimte heeft gekregen om binnen het onderzoek van alternatieven dat deze minister twee jaar geleden ruimhartig heeft toegezegd, zijn eigen onderzoek praktisch helemaal door te laten rekenen. Wel jammer voor de actiegroep dat het nogal slecht afliep met dat onderzoek. Vervolgens hebben de gemeenteraad van Enschede en PS van Overijssel volmondig gekozen voor die compacte luchthaven in het groen, en daarbij hun eigen onderscheiden verantwoordelijkheden genomen. De provincie ging niet over vliegen, maar over de gebiedsontwikkeling. Iedereen die daartegen heeft gestemd, heeft tegen 130 hectare natuur gestemd. Goed om dat nog eens vast te stellen, bijvoorbeeld als je op campagne iemand van GroenLinks tegenkomt. Terecht, want dat is waar iedereen over gaat. Gemeente en provincie stellen de ruimtelijke randvoorwaarden vast, en daarbinnen moet een luchthaven zich ontwikkelen. Maar het Rijk had gekozen voor die luchthaven, en dat moet nu wel meewerken. Daarom, minister, de VVD accepteert na vier jaar debatteren niet langer uitvluchten: wij willen nu chartervluchten, en wel zo snel mogelijk. Geef ons alstublieft aan hoe u dit proces zo snel mogelijk, al dan niet in demissionaire status, in gang kunt zetten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ondanks dat er meer luchtvaartonderwerpen op de agenda van dit AO staan, wil ik me beperken tot een van de hobby's van de minister, vliegveld Twente. En ik zal mijn inzet voor dit debat ook maar meteen op tafel leggen: de stekker moet nu echt uit de plannen voor een luchthaven getrokken worden; de soap heeft al veel te lang geduurd. En omdat de minister daartoe vooralsnog niet erg bereid lijkt, getuige de vier brieven die we sinds 11 december van hem ontvingen, leg ik de bal ook nadrukkelijk bij onze bondgenoten van de PvdA. Ik heb mijnheer Boelhouwer daarom net een paar indringende vragen gesteld, want hij zal een helder standpunt moeten innemen. Want net als in Overijssel ligt het lot van vliegveld Twente ook hier in hun handen. Wat gaat het worden, meneer Boelhouwer? Hij is het eens met GroenLinks, maar hij moet vooral volhouden.

In zijn brief van dinsdag, schrijft de minister dat «de beleidsmatige ambities van het Rijk kunnen worden ingevuld». Een vliegveld dus. Steeds meer komt die wens van de minister mij voor als een heus dogma. Het gaat er volgens mijn fractie allang niet meer om wat goed is voor Twente, de Twentenaren, het Twentse milieu en de Twentse belastingbetaler.

Minister Eurlings is gewoon aanhanger van het aloude en ruimschoots achterhaalde dogma dat vliegvelden de kurk zijn waar de natie op drijft, hoe vaak en pijnlijk het tegendeel ook duidelijk wordt gemaakt. Ik heb vijf indringende vragen aan de minister en anderen die de variant vliegen nog steeds wensen te verdedigen. Ten eerste: wat verstaat hij eigenlijk onder «regionaal draagvlak», waaraan hij zegt te hechten? Behalve Enschede zijn alle betrokken gemeenten tegen een vliegveld, namelijk Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelland. Hoezo draagvlak? Het draagvlak kalft enorm af. Er zijn wat enquêtes geweest bij Tubantia, een krant die ik niet lees. Ik lees het Dagblad van het Noorden, maar ook daar zie je dat het draagvlak afkalft. Misschien wordt hier de optie aangedragen om de ANWB te vragen, maar daar zou ik niet voor zijn. Een aantal gemeenten verzet zich hier stevig tegen.

Ook de Euregio stribbelt tegen. Over de grens in Duitsland worden de juridische messen geslepen. De provincie Overijssel kan wel de vrome wens uitspreken te willen samenwerken met vliegveld Münster – Osnabrück, maar daar wordt een nieuwe luchthaven op 60 kilometer terecht gewoon als een concurrent gezien. Is er draagvlak onder bewoners dan? Nou nee. De goed georganiseerde en goed geïnformeerde bewonerscomités zijn als paddenstoelen uit de grond geschoten en winnen aan kracht. Niks geen draagvlak. Onder deskundigen dan? Ook al niet. De kranten stonden vol met vernietigende commentaren over de krepele businesscases die ons zijn voorgespiegeld. En of het draagvlak onder de met moeite gelijmde coalitie in Overijssel erg sterk is, moet nog maar blijken. Hun coalitieakkoord is een vat vol tegenstrijdigheden.

Ten tweede: kan de minister mij eens uitleggen waar ik uit zou moeten afleiden dat er daadwerkelijk een serieuze markt vraag naar een vliegveld in Twente zou bestaan? Ik wees al op de nabijheid van Münster. Maar ik kan mij er ook helemaal niets bij voorstellen, dat vliegveld Twente zo hard nodig is en als overloopluchthaven voor vliegveld Lelystad zou moeten dienen, die op haar beurt een overloopluchthaven voor Schiphol zou moeten worden. Want zo schrijft de minister dat in zijn brief. Maar meneer Eurlings, als Schiphol al niet wil investeren in Lelystad omdat dat zaakje niet rendeert, hoe kan het afvoerputje voor Lelystad, namelijk Twente, dan ooit renderen? Het feit dat alle potentiële exploitanten die de afgelopen jaren interesse hebben getoond stelselmatig afhaakten, is een teken aan de wand.

Ten derde: hoe verhoudt het slepende karakter van deze besluitvormingsprocedure zich eigenlijk met de daadkrachtige bestuursstijl van de minister? Waarom heeft hij in dit geval eigenlijk zoveel geduld met die weifelende bestuurders daar in Overijssel? Bij Elverding was hij nog zo streng: dat gedraal moest afgelopen zijn, wie A zegt, moet ook B zeggen enzo en niet op elk besluit moest worden teruggekomen. Waarom hier dan niet? Omdat het beter in zijn straatje paste om de boel weer te laten lijmen wellicht? In tegenstelling tot wat de minister schrijft in zijn brief, heeft Overijssel helemaal niet ingestemd met een «doorstart van vliegveld Twente», maar moeten eigenlijk gewoon alle onderzoeken over. Dat kan wel weer effe duren lijkt me zo. In dat verband wordt de opname van vliegveld Twente in de Crisis- en herstelwet ook steeds merkwaardiger. Want tegen de tijd dat Overijssel weer uitgestudeerd is, is die crisis naar ik hopen mag weer lang en breed achter de rug. Tegen regionaal gedraai is tenslotte geen kruid gewassen, ook geen doordramwet.

Ten vierde: hoe rijmt de minister de kabinetsambities rond het terugdringen van de CO₂-uitstoot eigenlijk met alle extra capaciteit die hij creëert voor regionale luchthavens als Twente? De sector zit momenteel door de recessie weliswaar in zwaar weer en ik denk dat zijn verwachtingen over het aantal potentiële passagiers op Twente overspannen zijn, maar als je écht 30% minder CO₂ wilt uitstoten in 2020, dan moet je de luchtvaartsector aanpakken en niet laten uitbreiden.

Ten vijfde: ik geloof er niks van dat het wat wordt met de luchthaven van een stel luchtfietsers in Twente, waarnaar de minister zijn oren laat hangen. En ik hoop een Kamermeerderheid aan mijn zijde te vinden die dat ook inziet. Maar mocht dat niet lukken, dan houd ik echt mijn hart vast voor het vervolgproces. We hebben een minister die een luchthaven wil, een regio die tot op het bot verdeeld is, een PvdA die zijn vingers er niet aan durft te branden en een VVD-gedeputeerde Klaasen die op 16 december openlijk zei: «de uitwerking van een alternatief plan zonder luchthaven is het hele afgelopen jaar een zinloze bezigheid geweest». Ik heb nou niet de indruk dat die gedeputeerde nou serieus bezig is geweest met een alternatieve invulling voor het terrein. Ik maak me dus grote zorgen over een scenario waarin de VTM (Vliegwielen Twente Maatschappij) opnieuw als gebiedsregisseur zou worden aangesteld. Die hebben ruimschoots aangetoond ernstige last van tunnelvisie te hebben. Hoe ziet de minister dat? Graag een reactie op deze vijf punten. De baanverlenging van Eelde is complete onzin.

Minister Eurlings: Voorzitter. U sprak mij zojuist bilateraal even bemoedigend toe. Ik pak die handschoenen direct op en zal vliegensvlug door mijn tekst gaan.

De diverse onderwerpen hebben een gemeenschappelijke noemer: de kwaliteit van de luchtvaart in Nederland. Als je het hebt over de luchtvaart, heb je het over een internationale concurrentiepositie, de positie van de consument en het brede publiek, de economie van de toekomst en een goede inbedding in de ruimtelijke omgeving. Dit zijn geen tegengestelde zaken. Een effectief opererende luchtvaart is in het belang van de consument en het publiek. Een tevreden consument en een betrokken burger zijn van groot belang voor de industrie.

Consumentenbelangen spelen een grote rol in de luchtvaartrelatie met Suriname, een relatie die altijd extra belangrijk zal blijven, vanwege historische en culturele banden, maar ook vanwege heel veel familiebanden. Samen met onze Surinaamse collega's konden wij gezamenlijk tot een stapsgewijze opening van de markt komen, uitmondend in een beperkte open-skies-overeenkomst. Conform mijn toezegging aan de Kamer tijdens het algemeen overleg eind 2009 hebben wij onderzocht, hoe het nu met de markt staat, of deze overeenkomst voldoet en of er iets anders nodig is. Het was een onafhankelijk onderzoek, op basis waarvan wij ons beleid hebben getoetst en geëvalueerd, een onderzoek dat de Kamer in november 2009 is toegestuurd. Dit onderzoek bevestigt grotendeels het beeld waarop het huidige beleid is gestoeld. Uit het rapport blijkt namelijk dat verdere liberalisering weinig tot geen welvaartsbelangen voor de consument met zich mee zal brengen. Het rapport geeft tevens een goed beeld van de betrokken markt die haar eigen karakteristieken kent, waarin de betrokken carriers een balans moeten vinden tussen capaciteit, kwaliteit van verbindingen en kosten. Dit leidt tot een ticketprijs die aan de hoge kant is, maar het is wel een prijs die je moet bezien binnen de toch beperkte markt voor de luchtvaartverbinding tussen de twee landen. Hoe het ook zij, op basis van de uitkomsten van dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er op dit moment geen reden bestaat om grote druk uit te oefenen om tot verdere opening van de betrokken luchtvaartmarkt te komen. Ik roep wel de carriers in beide landen op om te zien of er wellicht ongebruikte commerciële kansen liggen. Tot slot zal in goed overleg met de republiek Suriname verder gesproken worden over de voortdurende verbetering van de luchtvaartverbinding. In het laatste overleg dat wij hadden bleek dat ook van Surinaamse kant niet echt de noodzaak werd gezien om de relatie te veranderen. Je ziet ook nu dat de huidige beperkte open-skies-overeenkomst drie carriers per lidstaat, dus in totaal zes, toelaat. Daar zijn we nu nog ver van verwijderd. Er is dus voldoende ruimte voor groei. Ook vanwege de terechte opmerking van de heer De Rouwe over de balans tussen het aantal carriers en het voorkomen van

cherry picking, is een continue verbinding van belang. Ik denk dat de huidige regeling wat dat betreft voldoet.

De heer **Roemer** (SP): Ik hoor vooral de luchtvaartmaatschappijen spreken als wordt gezegd dat de huidige regeling voldoet. Van al die reizigers die om welke reden dan ook naar hun familie gaan, hoor ik andere geluiden. Waarom komen we daar niet voor op? De vliegtarieven in de vakantieperiodes zijn bijna het dubbele van die daarbuiten. Dat zie je elders nergens. Die korting van 50% voor kinderen onder de twaalf jaar is afgeschaft, buiten de schoolvakanties om gaan is om andere redenen onmogelijk gemaakt, voor de mensen zelf is het bijna onbetaalbaar geworden. Om dan te zeggen dat de huidige situatie voldoet, dat kan ik niet rijmen met wat ik hiervoor heb gezegd.

Minister **Eurlings**: U moet mij niet verkeerd interpreteren. Ik zeg dat de huidige regeling voldoet, omdat liberalisering de dingen die u noemt niet zal oplossen. Er is ruimte voor extra maatschappijen, maar die ruimte wordt niet benut. Om dan nog meer ruimte te creëren, is misschien in theorie leuk, maar niet in de praktijk. Er zullen dan niet meer carriers komen. Tot mijn spijt ken ik meer bestemmingen waar het in vakantieperiodes soms twee keer zo duur is als daarbuiten. Ik vind dat de prijs aan de hoge kant is. Wij gaan als Koninkrijk der Nederlanden zelf echter geen luchtvaartmaatschappij organiseren, dus moet je het van de marktpartijen hebben. Levert het meer concurrentie op als wij nog meer ruimte creëren. Ik constateer dat aan beide kanten extra carriers kunnen toetreden. Het SEO zegt dat er ruimte is voor maximaal twee carriers extra. Ik zal natuurlijk de vinger aan de pols houden. Stel dat het ongelooflijke gebeurt en er zijn straks drie Nederlandse carriers, dan is er misschien een moment om te bekijken of er in de markt behoefte is aan de vierde carriers. Zolang wij nog ver onder het plafond zitten, heeft een totaal opengooien geen meerwaarde. Ik blijf open dat er nieuwe toetreders komen, aangezien dat de concurrentie zal verbeteren. Dat kan binnen de huidige regeling.

De heer **Roemer** (SP): Ik weet niet of het serieus was om Eurlines International te beginnen, maar wellicht is dat een optie. Alle gekheid op een stokje: als u zegt dat er op dit moment geen Europese carrier is te vinden, vraag ik u of u bereid bent ze daarbuiten te zoeken. Wat gaat u daadwerkelijk doen om deze veel te hoge kosten omlaag te krijgen? Erin berusten is het laatste wat wij moeten doen.

Minister **Eurlings**: We moeten toch binnen de juridische kaders van de marktordening bekijken of we daar iets aan kunnen doen. Er is een mogelijkheid om in te grijpen in tarieven, maar dan moeten ze buitensporig zijn, en daarvan is geen sprake. Het is toch de markt die de prijs bepaalt, en het zal het toe laten nemen van de concurrentie moeten zijn die de prijzen kan drukken. Zoals bekend heb ik een naaste bekende die uit Boedapest afkomstig is. Als ik van Amsterdam naar Boedapest moet vliegen, word ik vaak niet vrolijk van de prijs, maar dat is omdat op die vlucht heel weinig concurrentie bestaat. Als ik naar Wenen vlieg, zo'n 200 kilometer korter, maar bijna even lang durend, betaal ik vaak 30% van de prijs naar Boedapest. Daar is namelijk meer concurrentie. Binnen bepaalde grenzen is het een vrije markt. Wij moeten partijen uitnodigen om de ruimte te gebruiken, en die ruimte is er nu. Verder liberaliseren biedt, los van het feit dat daarvoor in Suriname niet veel enthousiasme bestaat, dus geen soelaas. Wij verwelkomen geïnteresseerde maatschappijen. Wat verder praten met Suriname betreft, lijkt het mij zinnig om in de gaten te houden wat de markt doet. Mochten wij in Suriname of, realistischer, in Nederland, de grens van die drie maatschappijen bereiken, dan moeten we weer actief gaan bekijken of de markt is veranderd en of er een vierde bij kan komen. Als de huidige regeling tegen de verwachtingen van het

SEO in beperkend lijkt te gaan worden, kan het weer een interessante casus worden. Maar tot dat moment voegt het niets toe. Ik wil dat moment afwachten. Het overleg met Suriname heeft vorig jaar plaatsgevonden. Daaruit bleek dat Suriname in grote lijnen tevreden is met de huidige mate van realisatie. Maar ik ben wel bereid om weer in overleg te treden, om te kijken of wij het bestaande verdrag kunnen optimaliseren. De Regeling veilig gebruik luchthavens (RVGL) beoogt om de veiligheid op en rond alle Nederlandse luchthavens te bevorderen. Tevens beoogt ze een veilig samengaan van de grote luchtvaart met de kleine luchtvaart, in het bijzonder de luchtsport. Daarbij ligt natuurlijk een bepaalde mate van primaat bij de grote luchtvaart, zo belangrijk voor de consument. Dat is in lijn met de beleidskeuzes in de Luchtvaartnota, waarin wereldwijde verbindingen dominant zijn. Zoals bekend heb ik op 10 november van het vorig jaar een brief ontvangen van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL), waarin zij bezwaren uit tegen de RVGL. Ik ben bereid me in te zetten om deze klachten aan te pakken. Er zijn afspraken gemaakt met vertegenwoordigers van het bestuur van de KNVvL, er zijn knelpunten met betrekking tot de veiligheidseisen voor de verschillende luchtsporten geïnventariseerd. Ik ben blij te kunnen melden dat het overleg met de KNVvL in een constructieve sfeer verloopt. We zijn oplossingsgericht bezig. Op korte termijn zullen de kennelijke onduidelijkheden in de regeling worden opgelost, en zal meer maatwerk worden aangebracht. Voor de langere termijn worden afspraken voorbereid voor een verdere uitbouw van zelfregulering, gebaseerd op een solide veiligheidsmanagement en de just culture bij de diverse luchtsporten. De Kamer hoort hier nog van. We zijn goed op weg, en ik heb er vertrouwen dat we hieruit zullen komen.

Per 1 november 2009 is de Regeling burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) in werking getreden. Zij regelt onder meer dat taken en bevoegdheden voor de burgerluchthavens van regionale betekenis van het Rijk worden overgedragen aan de provincie. Sinds mijn voorganger mevrouw Jorritsma is gekozen voor decentralisatie. Wij hebben ervoor gekozen de luchthavens van nationale betekenis landelijk te houden. De kleinere regionale luchthavens zijn in lijn met wat al jarenlang de beleidsrichting was, wel gedecentraliseerd naar de provincies. Op 12 oktober 2009 heb ik een brief ontvangen van de Professionele Ballonvaarders Nederland (PBN). Daarin zijn zorgen geuit over de inwerkingtreding van de RBML op 1 november 2009. Die zorgen gingen met name over de administratieve lasten, en over procedures als gevolg van de RBML. Ik heb begrip voor deze klachten van de PBN. Het is absoluut niet de bedoeling dat de luchtsport in Nederland onmogelijk wordt gemaakt, en de uitwerking kan niet zijn dat deze luchtsport wordt opgezadeld met zware administratieve lasten. Dit kan en zal niet gebeuren. Mijn volle inzet is er dan ook op gericht om de te doorlopen procedures te vereenvoudigen en de administratieve lasten te voorkomen. Dit heb ik in december vorig jaar in een heldere brief aan het IPO aangegeven. Samen met de provincies wil ik bezien, op welke wijze aan deze vereenvoudiging invulling kon worden gegeven. Op dit moment loopt het overleg met de provincies en de betrokkenen uit de luchtvaartsector nog. Ik hoop en verwacht dat op korte termijn met een adequate oplossing kan worden gekomen. Ik zal de Kamer daarover informeren, maar ik stel voorop dat er haast moet worden gemaakt. De onrust moet worden weggenomen. Geen hoge administratieve lasten, geen bureaucratische rompslomp. De inwerkingtreding van de RBML in november 2009 an sich hoeft nog niet direct tot problemen te leiden, want er zijn overgangsbepalingen die aangeven dat een besluit voor een burgerluchthaven afgegeven, geldig zal blijven dat voor deze luchthaven een luchthavenregeling of -besluit in werking is getreden. Zo'n nieuw besluit hoeft pas te worden vastgesteld voor 1 november 2010, en voor 1 november 2011 wat de regeling en het Luchthavenbesluit betreft. Er is dus nog enige tijd. Laten we alles op alles zetten

om de onrust zo rap als mogelijk weg te nemen. Dit kan en mag niet de uitwerking zijn van de RBML. Ik heb er vertrouwen in dat ook de provincies vanuit hun nieuwe verantwoordelijkheid met ons alles op alles zullen zetten om te voorkomen dat de regeling zo uitwerkt. Ik houd de Kamer hiervan vanzelfsprekend volledig op de hoogte.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank voor het uitzetten van een duidelijke drive door de minister. Dat spreekt mij zeer aan. In hoeverre is hij bereid om tot een vrijstelling te komen van de huidige vereisten in de Luchthavenregeling? Wanneer kan de Kamer de ambities van de minister terugzien?

Minister **Eurlings**: Zo rap als mogelijk. Ik houd de Kamer op de hoogte. Ik hoop de komende maanden een oplossing te bereiken. Wij zijn doende, en de vrijstelling is daarbij een van de opties. Ik hoor uw voorkeur in die richting, en die voorkeur kan de Kamer ook uitspreken. Ik zal dit meenemen in de gesprekken die ik voer. Misschien is het best een veelbelovende optie. Los van de manier waarop, vind ik echt dat een oplossing moet worden gevonden. Het kan niet zo zijn dat de luchtsport het onbedoeld door een decentralisatie erg zwaar krijgt. Dat was niet de bedoeling en dat mag de uitwerking niet zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap dat de minister het gesprek aangaat. De CDA-fractie wil in het uiterste geval voor een vrijstelling van de Luchthavenregeling. Mogelijk vragen wij daarover een Kameruitspraak, om de minister in die gesprekken een verhaal mee te geven.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De minister opereert langs de lijn van I feel your pain. Vervolgens zegt de CDA-fractie te overwegen een Kameruitspraak op dit punt te vragen. Is dit een inspanningsverplichting van de minister, of een resultaatsverplichting? Ik denk het laatste. Mag ik dat zo verstaan?

Minister **Eurlings**: Ja, niet alleen inhoudelijk, maar ook op termijn. Voordat het luchtsportseizoen begint, moet hierover volstrekte helderheid zijn. Natuurlijk is het voor mij belangrijk om de uitkomsten van het overleg af te wachten tussen KNVvL en provincies. Ik hoor verschillende partijen pleiten voor vrijstelling. Dat is een ultimatum remedium als stok achter de deur. Het duidelijke signaal van de Kamer is een extra argument in de gesprekken die worden gevoerd. De Kamer speelt in dit proces een belangrijke rol. Ik sta hier stevig in, omdat ik vind dat dit de uitwerking niet kan en mag zijn.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Om de druk op de minister nog een beetje op te voeren, wijs ik erop dat ik in mijn eerste termijn ook al heb gepleit voor vrijstelling.

De **voorzitter**: Ik denk dat het seizoen in april begint!

Minister **Eurlings**: De lente lijkt aanstaande. Veel zoutinkopers bij Rijkswaterstaat vinden dat erg prettig! Ik kom toe aan Twente. Dit is een belangrijk proces, waarbij ik het Elverding-proof vind dat wij de tijd hebben genomen om de regio hierin nadrukkelijk haar positie te laten bepalen. Van belang is wat er leeft in de regio, en de markt is van belang bij de exploitatie van de toekomstige luchthaven. Wat is de stand van zaken? We zitten in de afronding van het gedeelte van het regionale proces waarin het erom gaat welke richting we opgaan, en welke voorwaarden de regio stelt. Wij hebben de heldere discussie in Enschede gezien, met heldere conclusies. We hebben een zeer interessante gedachtewisseling gezien tussen het college van gede-

puteerde staten en provinciale staten. Daar is een redelijk uitgebalanceerde positie van provinciale staten uitgekomen. Het komt er nu op aan om nu ook de laatste horde van het regionale proces serieus te nemen. Die laatste horde zal zijn dat het college van gedeputeerde staten op basis van de positiebepaling van provinciale staten tot zijn bestuurlijke eindoordeel komt. Op dat moment neem ik aan dat de Kamer haar conclusies zal trekken. Dat lijkt mij een ordentelijke gang van zaken, en dat hoeft helemaal niet lang te duren. Ik heb begrepen dat in de eerste helft van de volgende maand het college van GS tot die reactie zal komen. Dan zullen wij onze knopen moeten tellen. De uitgangspositie van de regering is bekend, maar door het proces van de afgelopen tijd ben ik er extra van overtuigd geraakt hoe belangrijk het is dat je zo'n discussie laat opkomen waar die hoort, en wel in Enschede en in de provincie. Er is een levendige discussie geweest, en wij zullen onze eindconclusies moeten gaan trekken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister weet net zo goed als ik dat ook in Hengelo, Oldenzaal, Losser en Dinkelman uitgebreid is gediscussieerd. Het lijkt er een beetje op dat de minister nu niet op allerlei punten in wil gaan, maar ik wil hem vragen uitgebreid in te gaan op de door mij aangegeven vijf punten. Dat heeft alles te maken met draagvlak, milieu, financiën, noodzaak, exploitatie van de luchthaven Twente enzovoorts. We moeten daar nauwkeurig, precies en volledig over worden geïnformeerd.

Minister **Eurlings**: Ik zeg graag toe dat ik na de standpuntbepaling van het college van GS een brief aan de Kamer zal sturen, met daarin de positie van de regering. Daarna zullen we hier vast een debat over hebben. Ik kan mij zomaar voorstellen dat een behoorlijk deel van de Kamer dan de conclusies van de regio enthousiast zal ondersteunen. Ik haalde net aan dat de stad met de economische kant van de zaak zit, en de provincie met de ruimtelijke afweging. Wij wachten nu ordentelijk de slotconclusies van GS af. Daarna moeten wij met elkaar dit gedeelte van het proces ordentelijk afronden. Het proces heeft weliswaar enige tijd gekost, maar Elverding zei: neem voor een verkenning een jaar of twee, en hak dan met elkaar de knoop door. Wij zijn hier aan het slotakkoord van dit gedeelte van het proces begonnen. Daarna wordt begonnen aan het invullen van de exploitatie. Het komt vast heel rap terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik neem aan dat de minister de hele regio, met alle schakeringen meeneemt in zijn afweging. Ik ben blij met zijn toezegging dat hij in zal gaan op mijn vijf kritische punten. Is de minister ook van mening dat, als het gaat om vliegveld Twente, er geen cent bij moet, maar dat dat uit de exploitatie moet worden betaald? De heer Boelhouwer was het helemaal eens met GroenLinks, een punt dat ik graag wil markeren. Hoe kijkt de minister daar tegenaan? Er ligt namelijk nog wat geld van het Rijk.

Minister **Eurlings**: Dit lijkt me iets waarop we binnenkort terug moeten komen, als de slotconclusies in de regio zijn getrokken. Wat de voorwaarden betreft waarbinnen het besluit moet worden genomen, heb ik de Kamer vorige zomer een brief doen toekomen waarin is aangegeven wat het speelveld voor het Rijk is. Hoe wij concreet, en detail verdergaan, dat lijkt me iets waarop we over een paar weken terugkomen, als de regio definitief haar oordeel heeft geveld. Mevrouw Van Gent en ik verschillen erover van mening dat ik het goed vind dat de regio heel nadrukkelijk oog heeft voor de economische belangen van zo'n luchthaven voor de bredere regio. Zonder vooruit te lopen op de discussie van over een paar weken, wil ik nog wel het volgende meegeven. Ik heb recent tijdens de informele Transportraad in Spanje met mijn Duitse ambtgenoot Peter Ramsauer gesproken over dit punt. Toen ik hem zei hoe wij hiermee omgaan en wat

voor soort luchthaven het wordt, waarbij ik hem erop wees dat er al sinds jaar en dag luchthavenactiviteiten in Twente zijn, was een heel groot gedeelte van zijn zorg weggenomen. Ik denk dat dit plan, als het zo in evenwicht tot exploitatie komt, goed uitgebalanceerd is, en waarin ook de bredere belangen van de regio op een zeer ordentelijke manier zijn meegenomen. Ik heb er het volste vertrouwen in. Maar nogmaals, het slotakkoord in de regio is nu even aan GS, en daar komen wij op een paar weken op terug. Ik zal proberen zo goed mogelijk in te gaan op de gestelde punten. Mocht ik daar toch in falen, dan zal deze commissie er als de kippen bij zijn om mij nadere antwoorden te ontlokken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ga er natuurlijk niet vanuit dat de minister hierin gaat falen. Hier wordt een verslag van gemaakt, en ik ga er vanuit dat op mijn vijf punten wordt ingegaan, en dat de exploitatie daarbij wordt betrokken. Er ligt nog het amendement-Koopmans uit 2008, terwijl de huidige luchthaven in onderhoud al 1,5 mln. per jaar kost. Dat wil ik heel precies weten. Ik dank de minister voor zijn soepele medewerking tot nu toe om mijn vragen te beantwoorden.

Minister **Eurlings**: Die soepelheid houden wij erin. Ik zal mijn best doen ook op uw vragen in te gaan in de toegezegde brief. Daarbij zal ik de randvoorwaarden, bij brief van vorige zomer gesteld, betrekken en nader expliciteren.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De minister zegt dat allerlei kleine haken en ogen moeten worden afgehecht. De realiteit is dat er een besluit ligt, ook in de provincie, en dat er al twee keer een besluit is genomen in de gemeenteraad. Niets weerhoudt de minister er dus van om verdere stappen te nemen, op basis van de voorkeur die hij nota bene zelf een jaar geleden al heeft aangegeven. Hij was tevreden over de inzet van zijn Duitse collega. Geldt dat ook voor de ontsluiting van de omliggende infrastructuur, waarvoor hijzelf nu ook verantwoordelijkheid moet nemen? Ik heb het met name over de doodlopende A35 onder Enschede en de A37 bij Emmen, de spoorboemel Enschede-Gronau, allerlei zaken die noodzakelijk zijn om de luchthaven succesvol te ontsluiten. Als de provincie doorzet op haar beperkende voorwaarden, moet dat wel redelijk blijven, zodat er een redelijke business case valt te maken. Daarvoor moet de minister zich inzetten. Als hij daarbij een beetje op de achtervang blijft, zal de Kamer hem misschien een handje moeten helpen.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat de heer Ten Broeke mij heeft leren kennen als iemand die het belang van de luchtvaart ziet. Ik heb hier altijd het belang verdedigd van het open houden van de luchthaven. Tegelijkertijd heb ik gewezen op het belang van een gebalanceerde afweging en de stem van de regio. Dat heb ik iedereen horen bepleiten, en dat vind ik ook de goede lijn. Natuurlijk moet het een te halen casus zijn. Ik ben er vast van overtuigd, ook uit mijn contacten met de regio, dat de regio in den brede, maar ook het college van GS het belang hiervan inzien. Niet voor niets hebben zij geprobeerd de exploitatie mogelijk te maken. Ik heb er vertrouwen in dat in de eindconclusies van GS de randvoorwaarden afdoende zullen zijn om exploitatie mogelijk te maken. Natuurlijk is de landzijdige ontsluiting van de airport van belang. Dit is een de factoren om het straks niet alleen economisch mogelijk te maken, maar ook om negatieve overlast in de regio te beperken. Gedeeltelijk kan dit gebeuren via openbaar vervoer. Het groene karakter van de airport kan daarmee nog verder worden beklemtoond. In de A1-verkenning wordt heel nadrukkelijk naar de airport gekeken. Daarin wordt heel expliciet bekeken welke aanpassingen in de infrastructuur nodig zijn. Wij komen daar nog op terug.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister geeft aan dat GS binnenkort een besluit neemt. Ik deel de conclusie van de heer Ten Broeke dat er een politiek besluit is genomen en dat GS nu op pad wordt gestuurd om tot een uitwerking te komen. Wat is precies de inzet van de minister, ook gezien de eerdere inzet van het kabinet om te gaan voor deze variant, om tot een succesvolle tender te komen? De regio heeft de minister al gevraagd om mee te denken in wat een eventuele overloop kan zijn vanuit Alders, en in medegebruik. Wat is de ambitie van dit kabinet op dit punt?

Minister **Eurlings**: De voorkeur van de regering staat fier overeind. Niet voor niets hebben we dat standpunt ingenomen. Wel heb ik gezegd: de regio speelt een belangrijke rol. Wat is er aan de hand? GS brengt de consequenties van aanpassing van PS in beeld om te kijken hoe daarmee zo kan worden omgegaan dat een haalbare exploitatie ontstaat. Ik vind dat een goede exercitie. GS komt daarover binnenkort naar buiten. Wij gaan door met het voorbereiden van de aanbesteding en de grondoverdracht, zodat we straks snel kunnen beginnen met de aanbesteding, en duidelijk wordt hoe de markt hierop reageert. GS kijkt nog naar de randvoorwaarden. Dit is een goede lijn, een constructieve houding. We zitten nu aan het eind van deze fase van het proces. Wel moeten we bekijken hoe de exploitatie mogelijk wordt gemaakt, waarin de stem van de regio goed moet doorklinken. Ik heb daar het volste vertrouwen in. Ik heb altijd degenen in de regio die het belang van de luchthaven inzien, gesteund. Wel vind ik het van belang dat in de regio zelf de balans wordt gezocht. Ik houd niet van de Randstedelijke arrogantie om het van hieruit allemaal te beslissen. De regio zal bij de exploitatie een belangrijke rol moeten vervullen. Wij komen hier snel op terug. De bedoeling is gewoon om de exploitatie mogelijk te maken. Ik had de eerste helft van maart genoemd.

De heer **Roemer** (SP): De minister besluit nog even niets, aangezien hij de regio haar werk wil laten doen. Maar vervolgens heeft hij wel zijn Duitse ambtgenoot verteld wat voor soort luchthaven er komt. Hoe valt dat te rijmen? Wat heeft hij de Duitse minister verteld zodat deze ineens gerustgesteld was? De minister heeft het over een degelijke exploitatie, maar hij wil niet zeggen dat het Rijk daaraan bijdraagt. Ook daarin zit een bepaalde discrepantie.

Minister **Eurlings**: Wat het tweede betreft: ik heb de randvoorwaarden genoemd in de brief van vorige zomer. Ik kom daarop terug in de toegezegde brief, volgende maand. Wat het eerste betreft: dr. Peter Ramsauer heb ik aangegeven, over wat voor soort ontwikkeling in de regio wordt gesproken. Als die luchthaven er komt, is ze in balans met andere activiteiten. Verder heb ik verteld hoe het zit met de geluidsruimte, de exploitatie enzovoorts. Dat nam bij hem heel wat spookbeelden weg. Toen hij zich ervan had vergewist dat er al sinds jaar en dag een luchthaven in Twente is geweest, nam dat heel wat wilde beelden bij hem weg. Ik denk dat dat een prima inhoudelijk verhaal was, waarbij ik heb aangegeven welk proces we de afgelopen jaren te zien hebben gekregen. Dat kwam niet slecht op hem over. Daarbij begreep de heer Ramsauer onze lijn heel goed dat het alleen al vanuit strategisch oogpunt niet toekomstgericht is om luchthavens te sluiten. Wenn man ein Flughafen schliesst, bekommt man die nicht mehr zurück, zei hij. Ik vond dat een Duitse wijsheid waar ik mij heel wat bij kon voorstellen. Wordt vervolgd.

De heer **Roemer** (SP): Het laatste is dan gelijk geregeld. Als je de indruk wilt wekken dat je de regio een serieuze plek in de discussie geeft, is het heel vreemd als je buiten de Kamer nota bene aan een lid van het kabinet van een buurland vertelt wat voor luchthaven er komt. Dan weegt het verhaal om de regio serieus te nemen een stuk minder zwaar.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik helemaal niet met u eens. Als bilateraal door je Duitse college wordt gevraagd wat er aan de hand is, kan ik hem zeggen wat voor soort luchthaven dat wordt, als ze open blijft. Daar is helemaal niets mis mee. Daarbij ben ik heel netjes in de omgang met de regio. Ik wil eerst een definitieve reactie van GS hebben, voordat we daarover hier praten. We moeten wel constateren dat er een Luchtvaartnota is, dat er een standpunt van PS en van de gemeente Enschede is. Daarmee is het niet zeker dat het er komt, maar ik vind toch wel dat je kunt zeggen: als het er komt, ziet het er ongeveer zo uit. Voor hem was dat heel helder. De beelden die bij hem via via waren ontstaan, waren heel wat anders dan dit reële beeld. Een goed verhaal verkoopt zichzelf.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het bilaterale gesprek met dr. Peter Ramsauer vind ik heel interessant, maar ik heb een andere vraag. De heer Te Rouwe zegt dat er een definitief besluit is genomen door PS, maar dat is complete onzin. Wat er is gebeurd, is dat is besloten om opnieuw een haalbaarheidsonderzoek te doen. We krijgen hier dezelfde blubber als momenteel in het kabinet: iedereen geeft zijn eigen interpretatie aan besluitvorming van een democratisch gekozen orgaan. Ik hoor graag de visie van de minister hierop. Volgens mij is er geen definitief besluit genomen over de luchthaven, er is alleen maar een besluit genomen om opnieuw een haalbaarheidsonderzoek te doen. Graag een reactie.

Minister **Eurlings**: Ik kan me niet herkennen in het beeld dat we nog heel veel extra zouden moeten gaan onderzoeken. Er is al heel veel onderzocht. Maar nogmaals, laat GS eerst maar aangeven hoe het de lijn van PS waardeert. Na het besluit van GS, dat binnenkort komt, moeten wij sowieso nog een aantal stappen zetten, zoals het verwerken van aanpassingen in de bestuursovereenkomst en de structuurvisie. De structuurvisie kent juridisch geen directe doorwerking, zodat deze vervolgens moet worden verwerkt in gemeentelijke bestemmingsplannen. Verder noem ik het voorbereiden en starten van de aanbestedingsprocedure voor de luchthavenexploitatie en het starten van de wettelijke RBML-procedure tot het vaststellen van een luchthavenbesluit. Hierbij zal een aanvraag moeten worden ingediend door de initiatiefnemer en zal volgens de daarvoor geldende wettelijke procedure een MER-procedure inclusief inspraak worden doorlopen, middels een voorhangprocedure, ook aan de Kamer aangeboden. Dat zijn dingen die sowieso moeten gebeuren. Maar nogmaals: wij komen hier snel mee terug. Geef eerst het college van GS de kans om op de uitspraak van PS te reageren. Vervolgens zullen wij dan binnen een paar weken daar nader over spreken. Dat lijkt mij zeer ordentelijk. Nogmaals, ik heb niet het idee dat wij verder de blubber ingaan. Het is mijn stellige overtuiging dat wij hier echt in de eindfase zitten van dit gedeelte van de procedure, waarbij definitieve duidelijkheid kan komen over de richting die we opgaan. Mijn overtuiging is dat we richting een aanbesteding zouden moeten kunnen gaan. Maar het komt heel snel terug.

Het consumentenbeleid en de denied boarding. Op 5 november 2009 hebben we onder andere gesproken over de onduidelijkheid in de Europese verordening inzake het denied boarden. Het ging hierbij met name over het verschil tussen vertraging en annulering. Daar was de regeling niet helder over. Als een regeling niet helder is – dat komt in Europa nog wel eens voor – loop je de kans dat het Hof hierover een uitspraak gaat doen. Dat is gebeurd via een duidelijke uitspraak, die verstrekkend is. Voor mij is van belang dat wij op een juiste manier omgaan met deze uitspraak. De uitkomsten van het Europees overleg op 9 februari hebben, naast de nodige duidelijkheid, ook een aantal vraagtekens opgeroepen. Ik heb de Kamer over de uitkomsten van dit overleg op 16 februari nader geïnformeerd. De ambtenaren van de Commissie hebben in het gesprek op 9 februari gesteld dat de uitspraak van het Hof staat, en als zodanig dient

te worden nageleefd door de luchtvaartmaatschappijen en als zodanig dient te worden toegepast door de bestuursorganen in de lidstaten. Aan de ene kant is er door deze uitspraak duidelijkheid voor de consument, wat positief is. Dit is een gegeven waaraan wij ons dienen te houden. Aan de andere kant heeft het Hof gekozen voor een zeer strakke benadering. De luchtvaartsector in Europa maakt zich zorgen over de operationele gevolgen van deze verstrekkende uitspraak. Kosten en veiligheid spelen hierbij een rol. Dit punt van zorg moet liggen op de tafel waar het thuis-hoort: bij de Europese regelgever. Het proces van evaluatie van de betrokken regelgeving is inmiddels door de Commissie gestart. Daarbij vind ik het van belang dat de Europese Commissie zelf aangeeft, zich zorgen te maken over de gevolgen van de uitspraak van het Hof voor de carriers. De Commissie heeft aangegeven bereid te zijn tot een constructieve bespreking met de airlines, maar alleen op basis van een goede analyse door de sector. Daarom heeft de Commissie gevraagd om een solide onderbouwing van de miljarden euro's die luchtvaartmaatschappijen aan claims verwachten te geven. Ook zullen de diverse typen luchtvaartmaatschappijen moeten aangeven, wat eventueel de operationele gevolgen zijn van de kostenstijgingen. Op die basis kan vervolgens in EU-verband worden gekeken naar mogelijke oplossingen. Ik vind dit een goede aanpak. Hoe kwam ik mijn punt van kostenverhoging? Omdat deze uitspraak grote operationele gevolgen kan hebben, ook qua veiligheid. Als je op de rand zit van het aantal uren, probeer je misschien heel snel alsnog op tijd weg te komen, om claims te vermijden. Ik wil dit gesteld hebben, want dit is nadrukkelijk een onderdeel van de discussie. We moeten met elkaar voorkomen dat de regel zo stringent wordt toegepast dat vluchten straks heel duur worden, of dat er veel minder gevlogen wordt. Dan snijdt de consument immers in de eigen vingers. Hoe het ook zij, de regel is na de uitspraak van het Hof zoals ze is. We zullen moeten gaan handhaven. Ik heb daarom een heldere brief geschreven over dit punt. De inspectie zal daarbij haar rol te vervullen hebben. Ik vind het van belang – ik zeg dit vanuit het belang van de consument die tegenwoordig ook vaak via het buitenland vliegt – dat de consument dezelfde mate van bescherming krijgt als in Nederland. Het zou te gek zijn als een Europese regel in verschillende landen totaal verschillend wordt uitgelegd. Maar ook in het belang van een gelijk speelveld vind ik van belang dat het gebruikte handhavingsinstrumentarium, maar ook de handhavingspraktijk in verschillende landen zoveel mogelijk op één lijn komt. Daarop oefen ik in Europa druk uit. Het kan niet zo zijn dat een regel de jure overal hetzelfde is, maar in de praktijk op een volstrekt verschillende manier wordt geïmplementeerd, waardoor die regel in het ene land direct tot stevige uitspraken leidt, en in het andere land niet of nauwelijks wordt nageleefd. Ik zou dat slecht vinden voor de geloofwaardigheid van de EU. Daarom ben ik het eens met diegenen die vinden dat in de internationale luchtvaartsector sprake moet zijn van een level playing field. Ik vind het goed te weten dat de Commissie nadrukkelijk heeft aangegeven daaraan te hechten. Ze heeft aan de lidstaten duidelijk gemaakt dat ze daar werk van gaat maken. Als het moet, zal door de Commissie worden opgetreden. We zullen op basis van de laatste inzichten op basis van redelijkheid en billijkheid moeten gaan beslissen hoe wijzelf in de handhavingspraktijk hiermee omgaan. Dat komt binnen een aantal weken terug bij de Kamer.

De heer Roemer vindt dat de EU het beeld bevestigt dat de informatievoorziening op Schiphol niet goed is. Ik ken dit rapport nog niet; ik ga daar graag achteraan. De informatievoorziening is voor de inspectie een structureel speerpunt. Uit de inspecties is nog niet gebleken dat het zo heel slecht gesteld is met de informatievoorziening. Ik heb de Kamer in een recente brief aangegeven dat de inspectie toeziet op de informatievoorziening. Eerder heb ik hier met een A4-tje gewapperd die op grote schaal is uitgedeeld. Binnen een X aantal weken komt de discussie hier terug. Dat

A4-tje is inmiddels uitgewerkt in een folder van de geschillencommissie The alternative dispute resolution board for aviation is there to help. Dit is een handzaam extra document dat de mensen kan helpen te informeren. Er is gevraagd of het Hof op de stoel van de wetgever zit. Ja, voor een gedeelte wel. Alleen is dit soms wel iets dat Europa over zichzelf afroept. Verder wijs ik op de belangentegenstelling tussen de 27 lidstaten enerzijds en de wisselwerking tussen Commissie, Raad en Parlement anderzijds, Je ziet soms dat regelingen daar bewust of onbewust vaag uitkomen, zodat iedereen zich daarin kan vinden. Dan is het risico groot dat een rechter het nader gaat invullen. Dat kan mede aanleiding zijn geweest voor de Commissie om te zeggen: wij gaan nader met de sector kijken welke gevolgen dat heeft. Een lidstaat als Frankrijk heeft al aangegeven dat het liever een andere regeling ziet, waarin je nog scherper bent voor nationale vluchten en iets meer ruimte biedt voor internationale vluchten. Hoe het ook zij, de Commissie vraagt zich af of ze zelf dingen helderder moet vastpinnen. Ik vind het prima dat men daarvoor eerst met de sector gaat praten.

De heer Boelhouwer heeft gevraagd wat overmacht is. Een voorbeeld is dat van extreme weersomstandigheden, wilde stakingen, dus niet echt aangekondigd, en technische problemen alleen voor zover ze het gevolg zijn van ernstige fabrieksfouten, sabotage of terrorisme. Bij overmacht gaat het dus om buitengewone omstandigheden die een luchtvaartmaatschappij niet had kunnen voorkomen, ondanks het nemen van alle nodige maatregelen. Dit klinkt op zich prima, maar de heer Boelhouwer zal de vraag stellen of dit in de praktijk overal zo wordt gehanteerd. Daar heb ik mijn gevoelens bij. Juist daarom is de handhavingspraktijk zo van belang: over landen heen moet op dezelfde manier worden omgegaan met het handhaven van deze regelgeving. Zo niet, dan gaat het daar mis. Dan heb je misschien op basis van de papieren werkelijkheid wel gelijk, maar ben je een arme ziel als je in sommige landen probeert je recht te halen. Dan is er dus geen gelijke bescherming van consumenten, en geen concurrentieverhoudingen meer tussen de verschillende lidstaten. We zijn druk doende met de evaluatie van de geschillencommissie. Ambtelijk is dat intussen behoorlijk in gang gezet. Ik zal me daar zelf ook mee bemoeien, omdat ik het van belang vind. Later dit voorjaar, uiterlijk in mei, zullen we de evaluatie hier hebben liggen. Ik heb gezegd dat dit geen evaluatie is om de boel al dan niet af te schaffen, nee, de evaluatie is erop gericht te zien hoe wij de werking van die commissie verder kunnen verbeteren, nader onder de aandacht kunnen brengen en ook verder kunnen Europeaniseren. Ik heb in mijn eerste bilateraal met Siem Callas, de nieuwe vice-voorzitter van de Commissie verantwoordelijk voor transport, nadrukkelijk het belang van de geschillencommissie onder de aandacht gebracht. Het is een relatief goedkope en snelle manier voor consumenten om hun recht te halen. Het is een geschillencommissie waarmee de sector zich van haar beste kant laat zien. Ik zou het een teken van kracht vinden als dit soort geschillencommissies ook in andere landen van de grond komt. Alhoewel de Commissaris nieuw is in de materie, moet ik zeggen dat hij er behoorlijk positief op reageerde, en hetzelfde geldt voor zijn topambtenaren. Wellicht kan de Europeanisering van de geschillencommissie een belangrijke rol gaan spelen bij het gelijktrekken van de handhavingspraktijk in de EU. Ik hoop het, en zal daar mijn best voor doen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De minister werpt behoorlijk wat mist over de uitspraak van het Hof, terwijl zijn brief zo duidelijk was. In de brief staat dat de uitspraak van het Hof moet worden nageleefd door de luchtvaartmaatschappijen en worden toegepast door de bestuursorganen van de lidstaten. Daar zit geen woord Frans bij. Iedereen kan dus een claim indienen als hij onder die verordening valt, en dan moet dat worden betaald. De inspectie moet vervolgens handhaven en erbovenop gaan zitten. Het enige geschilpunt is nog of er gesanctioneerd gaat worden met

terugwerkende kracht tot 2005. En of de Commissie vervolgens spijt heeft, wachten we dan af. Maar we hebben nu te maken met deze wet, waarover het Hof klip en klaar heeft uitgesproken hoe die moet worden geïnterpreteerd. Daar is geen woord Frans bij. Ik wil een keiharde bevestiging dat deze conclusie de enige juiste is en dat de inspectie daarnaar zal handelen.

Wat de kosten betreft, trapt de minister volledig in de misleidende cijfers van de luchtvaartmaatschappijen. We praten over 1 à 2% incidenten met een gemiddelde claim van zo'n € 400. Vervolgens wordt ervan uitgegaan dat er nooit overmacht is, terwijl dat in werkelijkheid 30% is. Verder wordt ervan uitgegaan dat alle betrokken passagiers gaan claimen. Dat is klinkklare onzin, want de cijfers zijn dat ongeveer 7% een claim indient. Laat ik ervan uitgaan dat door de publiciteit ruim genomen 25% gaat claimen. Dan hebben we het over een bedrag tot maximaal 850 mln. aan schadeclaims en boetes. Omgerekend naar het aantal passagiers – cijfers 2009 – is dat een verhoging met € 1,42 per ticket. Kan de minister hierop ingaan? De minister draait ook om de evaluatie van de geschillencommissie heen. Tot op de dag van vandaag is er nog niet één uitspraak van die commissie, die vanaf 1 juli bezig is. Dan valt er inderdaad niets te evalueren. Erken nu dat deze geschillencommissie geen knip voor de neus waard is, omdat je er bijna niet inkomt, omdat je niet voldoet aan de rechten die je volgens Nederlands en Europees recht hebt, zodat het een speeltje is om mensen zoet te houden. Er is geknokt tot de laatste dag om de juiste gegevens op de website te krijgen. Hoelang is erover gedaan om de uitspraak van het Hof op de website te krijgen? Ik snap niet waarom de minister zich niet ook van de andere kant laat informeren.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Uw getallen kloppen, maar je spreekt wel over gemiddelden. Ik pleit ervoor dat het totaalbedrag niet bij een beperkt aantal maatschappijen neerkomt, omdat die toevallig in een land zitten waar heel streng wordt gehandhaafd.

De heer **Roemer** (SP): We hebben wetten om na te leven. Als de Partij van de Arbeid er hier nu voor pleit dat we zelf wel uitzoeken of we wetten gaan naleven, hebben we een nieuw hoofdstuk in het staatsrecht in Nederland. Verder hebt uzelf niet eens het woord gevoerd toen het wetsvoorstel over het sanctiebeleid in november als hamerstuk werd aangenomen.

Het is geen kwestie van politieke keuze. Het Hof heeft een uitspraak gedaan waaraan je je moet houden. Als ik als reiziger een claim indien en ik doe een handhavingsverzoek aan de inspectie, is die volgens de wet verplicht om dat verzoek serieus te nemen. Het is geen keuze, dit is gewoon staatsrecht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Wij vinden het een heel goede zaak dat wij in Europa voorop lopen met de geschillencommissie, die goed de tijd moet krijgen zich te ontwikkelen. Je moet in dit land niet alleen afhankelijk zijn van een commerciële club die met commissiegelden wil opkomen voor consumenten, maar er moet ook een organisatie zijn, gedreven door de Consumentenbond, waarbij mensen heel laagdrempelig hun recht kunnen aankaarten en ook krijgen. Mijn fractie heeft er wel vertrouwen in dat wij verder kunnen met deze geschillencommissie. Dit in tegenstelling tot het wat gekleurde verhaal van de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Waaruit blijkt die gekleurdeheid? Ik heb alleen maar feiten genoemd. U zegt dat u heel blij bent met een laagdrempelige geschillencommissie. Hoe verklaart u dan dat er op 1 februari nul uitspraken zijn gedaan door die commissie?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De SP is nogal gekleurd in dit dossier. De geschillencommissie is er niet alleen op uw eigen aandringen gekomen, maar ook op die van het CDA, en de Consumentenbond. U stapt daar wat makkelijk overheen. U zegt dat er nog nul uitspraken zijn gedaan. Volgens mij is die commissie er echter net, en moet zij de tijd krijgen om te groeien. Ik kijk uit naar uitspraken, die meer dan welkom zijn. Maar dan moet er wel eerst een evaluatie van de organisatie zelf en van deze minister komen. Als u nu al de conclusie trekt dat het niet werkt, hebt u de commissie niet eens de tijd gegeven, wat ik erg jammer zou vinden.

Wij staan positief tegenover het besluit van PS. Wat ons betreft moet nu wel worden doorgepakkt. Daarom is het goed dat de regering een actieve houding aanneemt als het gaat om de grondoverdracht aan gemeenten, om toewerken naar een optimale business case en om een goede ontsluiting van het gebied. Die inzet is er wel, maar die hoeft niet te beginnen met de beslissing van GS. De uitslag in de regio is duidelijk genoeg om los te gaan.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Roept u de minister op niet achterover te blijven zitten? Spreekt u hem aan op zijn verantwoordelijkheid nu om het voorkeursbesluit van de regering, vorig jaar genomen, mogelijk te maken?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ga er onverkort vanuit dat de door dit kabinet ingezette lijn wordt doorgetrokken. Moet je wachten op GS? Ik heb aangegeven dat wij er tempo in willen hebben. Eventueel dien ik hierover een motie in.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. De minister is politicus genoeg om te weten dat het verzoek tot vrijstelling van de recreatieve luchtvaart op heel veel steun in de Kamer kan rekenen. Dat komt allemaal wel goed, denk ik.

De gekozen lijn inzake passagiersrechten is volgens mij een goede. Ik begrijp de opmerkingen van de heer Roemer heel goed, maar iedereen is erbij gebaat dat in ieder land op dezelfde manier van die rechten gebruik kan worden gemaakt.

Ik dank de minister voor de heldere antwoorden over Twente. Hij zal het met mij eens zijn dat de regio uitdrukkelijk aan zet is. Verder heeft de minister uitdrukkelijk aangegeven dat hij er op termijn niet in zal berusten dat daar een luchthaven wordt geopend die verlies lijdt. Dat kan nooit de bedoeling zijn. Dat zal dus een van de uitgangspunten zijn waarop het hele verhaal wordt bekeken. Ik pleit ervoor dat de andere alternatieven op dat moment in beeld zijn, om te voorkomen dat er een gat valt, waardoor de economie in de regio schade lijdt. De regio is erbij gebaat dat daar iets gebeurt, wat niet te lang kan duren.

De heer **Ten Broeke** (VVD): De regio moet inderdaad niet langer wachten, en de minister moet wel aan tafel gaan zitten. Ik ben het eens met wat het CDA hierover heeft gezegd. We moeten niet wachten totdat de regio hieraan verdere invulling heeft gegeven. Waarom niet? De minister is gewoon partij. Ik ga ervan uit dat deze regering is te vertrouwen als ze een beleidsmatige keuze heeft gemaakt. De wettelijke verantwoordelijkheden van het Rijk gaan pas in de volgende fase spelen, zodra zich een exploitant meldt. Dan moet er een aanvraag worden ingediend in het kader van de RMBL, waarna de geluidscontouren worden vastgesteld. Daar vraagt de VVD niet om. Waar wij wel om vragen, is of de minister nu zijn beleidsmatige verantwoordelijkheid wil nemen, want die heeft hij nu. Als eigenaar van de grond moet hij de grondoverdracht nu mogelijk gaan maken, zodat die keuze er ook uitkomt. De minister heeft ook een beleidsmatige voorkeur uitgesproken. Als hij nu achteroverleunt om te zien hoe de randvoorwaarden worden ingevuld, terwijl hij daarin partij is, kan dat afbreuk

doen aan de voorkeur die hij heeft. De provincie gaat alleen als zij mede-eigenaar wil worden naast Enschede over de gebiedsontwikkeling. De randvoorwaarden van de provincie gaan over aantallen passagiers, type leisure, markt vraag, militair medegebruik enzovoorts. Dat zijn allemaal vragen waarover de minister een opvatting heeft, of waarover hij om een opvatting kan worden gevraagd. Daarom is het noodzakelijk tempo te maken met de besluitvorming, en ervoor te waken dat een tender wordt belast met allerlei onredelijke voorwaarden. Als er voorwaarden komen met financiële consequenties die afbreuk zouden kunnen doen aan de business case, moet hij aangeven wat ze betekenen. De regio moet de gewenste duidelijkheid krijgen, ook in het kader van de Alderstafel, waar men nota bene zelf om heeft gevraagd. Er moet nu voortvarend uitvoering worden gegeven aan het besluit dat vorig jaar is aangekondigd. Ik denk dat de minister iets meer moet doen dan nog even wachten tot GS het ei volledig heeft uitbroed. Hij is een van de ouders.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De minister zegt neem ik aan oprecht dat de regio een belangrijke rol speelt bij de luchthaven Twente. Wij kennen natuurlijk allemaal de geschiedenis op dit punt. Het laatste besluit dat is genomen is geen definitief besluit, maar het besluit om een haalbaarheidsonderzoek te doen. Dan geeft het geen pas dat VVD en CDA hier doordrammen, waarbij ik hoop dat dat niet ook voor de minister geldt. Als je de regio zo'n belangrijke rol toedicht, moet dat haalbaarheidsonderzoek gewoon worden verricht. Er gaan geen schoppen de grond in als dat het graven van een bodemloze put is. Daar moeten we veel beter naar kijken. De regio is nadrukkelijk aan zet, ook volgens de heer Boelhouwer. Geen luchthaven met verlies, zegt hij, en dat ben ik met hem eens. Hij weet net zo goed als ik dat zijn partij op provinciaal niveau een cruciale rol speelt op dit punt. Ik hoop dat ze dat op een goede manier doen: hiermee moeten we niet doorgaan. Het standpunt van de PvdA hangt nog wat boven de markt, maar als ze zichzelf serieus nemen, heb ik er alle vertrouwen in dat de stekker er straks, als het haalbaarheidsonderzoek uitkomt, uit wordt getrokken. Ik ben tevreden dat de minister op mijn vijf punten zal ingaan.

De heer **Ten Broeke** (VVD): U zegt dat het gaat om een haalbaarheidsonderzoek dat PS nog moeten laten uitvoeren. Nee, mevrouw Van Gent, PS erkent een blijvende verantwoordelijkheid voor de gebiedsontwikkeling van de luchthaven Twente. Dat daarnaast vragen zijn gesteld over verdere invulling? Tot je dienst, dat mogen ze doen. We kunnen nog voor miljoenen verder gaan onderzoeken, waarin GroenLinks de afgelopen jaren al is geslaagd, op kosten van de belastingbetaler. Er is een richting ingeslagen die niet meer terug kan worden afgelegd. Wij spreken de minister aan op de verantwoordelijkheid die hij vorig jaar nam. Ik zou wensen dat mevrouw Van Gent erkent dat de verantwoordelijkheden liggen zoals ze liggen: deze minister kan niet worden aangesproken op een andere keuze. Als hij de regio serieus neemt, moet hij gaan voor de optie van vorig jaar. Dat kan maar tot een ding leiden: vliegen onder de nieuwe randvoorwaarden. Het zou mooi zijn als mevrouw Van Gent dat gewoon erkent, aangezien zij weet hoe het werkt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het lijkt me meer een staaltje luchtfietserij van de VVD, dat moet u lekker zelf weten. Er komt een nieuw haalbaarheidsonderzoek. De fractie van de Partij van de Arbeid interpreteert dat regionaal en nationaal op de manier zoals dat is gegaan: zij geven een aantal heldere voorwaarden aan. Het is altijd de vraag hoe lang ze hun poot stijf houden. Totdat het tegendeel is bewezen, heb ik daar vertrouwen in. Dat u samen met de heer De Rouwe hier de provinciale discussie overdoet, moet uzelf weten. Daar hebben ze u niet voor nodig in de provincie. Ik wacht de definitieve uitkomst met interesse af. Er is nog

geen definitief besluit genomen. Als dat wel zo zou zijn, heeft de PvdA een probleem, en zo dom zullen ze niet zijn.

Minister Eurlings: Voorzitter. De uitspraak inzake denied boarding moet worden nageleefd, wat ik net heel helder heb gesteld. Dat is wat de ambtenaren van de Commissie op 9 februari hebben gezegd. Wat is er aan de hand? De Commissie kijkt zelf of met deze uitspraak, die pittiger was dan men had verwacht, de regelgeving moet worden aangepast. Als een onderdeel van die afweging van de Commissie kijkt men naar wat het voor de sector betekent. Ik trap niet waar in dan ook, nee, ik zeg net dat ik het goed vind dat de Commissie zich nader verdiept in wat het daadwerkelijk voor de sector betekent. De Commissie wil een onderbouwing en feiten zien. Dat is niet alleen wat het kost in het uitbetalen, het zijn ook de kosten als maatschappijen hun dienstregelingen gaan veranderen. De Commissie heeft juist gezegd: wij willen onderbouwing, wij willen op basis van inhoud de discussie met de sector aangaat. Dat lijkt mij een inhoudelijke en prudente lijn.

Bij een aantal lidstaten komt verzoeken binnen tot aanpassing van de verordening. Dat zal onderdeel zijn van dat verhaal voor de toekomst. Op dit moment moet de regelgeving gewoon worden nageleefd, iets wat ik heel helder heb gesteld. Wat zijn dan nog de vragen? Hoe ga je om met de terugwerkende kracht? Hoe ga je in de handhavingspraktijk en de mate van gebruik van het instrumentarium uit van billijkheid en redelijkheid? Een instrumentarium van € 74 000 boete is het maximum, dat hoeft dus niet. Welke keuzes maak je daarin? Daarbij lijkt het mij van belang dat de inspectie kijkt hoe hiermee internationaal wordt omgegaan. De inspectie doet dat ook. Daarmee wordt voorkomen dat er verschillen bestaan tussen de verschillende landen. Ik heb gezegd dat ik druk uitoefen op andere landen om stevig te zijn in de praktijk. Maar ik vind het ook van belang om een lijn na te streven. Wij komen daar nog op terug.

Hoe zit het met de evaluatie van de geschillencommissie? Ik vind niet dat die commissie een soort schamplap van de sector is. De Consumentenbond is een van de bedenkers van het hele verhaal. Eerder heb ik aangevoerd dat juist voor de Nederlandse passagiers de regeling van de geschillencommissie meer lijkt te bieden dan de Europese verordening. Voor buitenlandse passagiers die via Amsterdam vliegen, is dat een ander verhaal. Op 26 februari zal de volgende zitting van de geschillencommissie worden gehouden. De evaluatie zal ingaan op het functioneren van die commissie. De heer Callas, de nieuwe vicevoorzitter van de Commissie, vond de aanpak van de geschillencommissie erg interessant. Ik hoop dat hier sprake is van Europeanisering.

Wat Twente betreft, ben ik het geheel eens met de oproep van CDA en VVD aan mijn adres. Ik zit precies op die lijn. Wij hebben een voorkeur uitgesproken, waarvoor ik richting sommige leden in de wind heb gestaan. Ik heb geconstateerd dat Enschede en PS een heldere lijn hebben. Wij doen dus gewoon ons part of the deal: het voorbereiden van de aanbesteding en de grondoverdracht. Wel moet de regio bekijken, met onze hulp, hoe dit een haalbare kaart kan worden. Dat is het niet ellenlange proces dat nu loopt: binnen een paar weken zal daarover nadere duiding zijn. Niet langer afwachten, maar gericht toewerken naar het haalbaar maken van de optie die ook de voorkeur had van PS en de gemeente. GS heeft hier een nadrukkelijke verantwoordelijkheid.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): In de Staten is een plakcompromis gesloten. Wat de minister nu zegt, is leuk voor de PvdA, want die heeft nadrukkelijk gevraagd om dat haalbaarheidsonderzoek. Neemt hij dat nog wel serieus? Ik roep de PvdA in PS op hun knopen te tellen en hier niet in te tuinen.

Minister **Eurlings**: Wij nemen de regio, maar ook de Partij van de Arbeid heel serieus. Er zal wel kritisch moeten worden gekeken naar wat mogelijke veranderingen aan het slot van het regionale proces betekenen voor de exploitatie. Ik vraag begrip voor mijn richting: hoe maken wij het binnen die randvoorwaarden mogelijk. Ik vind het geen plakcompromis dat is gesloten, omdat ik het juist goed vind dat in de regionale discussie alle belangen worden meegenomen om de balans te optimaliseren. Aan het eind van de dag gaat het erom hoe we binnen die randvoorwaarden een exploitatie mogelijk maken. Daarvoor zet ik mij in, en ik wacht daar geen dag mee. Alleen GS heeft daar zijn rol te vervullen, en wij doen dat samen. Daarover zal binnen een paar weken nadere duiding komen. Wij zullen de mogelijke gevolgen van de randvoorwaarden op de exploitatie moeten bezien. Heel nieuwe onderzoeken naar marktkansen lijken mij wat overdreven, omdat wij al heel veel onderzoeksmateriaal hebben. In de brief die ik binnen een paar weken stuur zal ik de Kamer ervan overtuigen dat we die gegevens op een rij hebben. Ik hoop dat ik de Kamer in het daarop volgende debat kan overtuigen.

De heer **Ten Broeke** (VVD): Hoe kan ik ervan verzekerd zijn dat u uw rol speelt, als u niet aan tafel gaat zitten?

Minister **Eurlings**: We hebben heel veelvuldig contact met GS. Ik kom mijn woorden na. Ik zal u daarvan kond doen zodra er duidelijkheid is. Wij denken mee met GS, en dit lijkt mij een standpunt waar de grote meerderheid van de Kamer achter staat. Bij mevrouw Van Gent was het altijd al controversieel, maar dat...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat wordt het ook als het misgaat met het kabinet! Minister **Eurlings**: Dat gaat niet gebeuren! Ik heb de Kamer gisterenavond een brief over de obesitastaks doen toekomen. Ik ben gehouden aan het toepassen van de verordening op dit vlak. Op grond daarvan moet de KLM, net als iedere andere maatschappij, een redelijke inspanning doen voor een goede stoelopstelling. Op dit moment kan ik niet tot de conclusie komen dat de KLM-maatregel in strijd is met deze verordening. Sterker nog: als er gewoon plek is in het toestel, krijgt men gratis een tweede stoel. Het overgrote deel van de mensen die meer dan een stoel nodig heeft, betaalt daarvoor geen euro extra. Mijn inschatting op dit moment is dat dit een prima regeling is. Ik heb geen beeld hoe andere maatschappijen het doen. Ik hoop dat de Kamer zich kan voorstellen dat als iemand een overvol toestel binnenkomt en meer dan een stoel nodig heeft, iemand uit dat toestel moet vertrekken. Ik vind het billijk dat je zelf je voorzorgsmaatregelen neemt. Als er maar enige mogelijkheid is, krijgt zo-iemand zijn geld terug, en reist op twee stoelen voor de prijs van één. Maar nogmaals, we zullen zien hoe dat verder gaat. Volgens onze inschatting past het binnen de verordening.

De heer **Roemer** (SP): De huidige aanpassing is een verslechtering. Voorheen was voorheen meer duidelijk, en nu kan iemand op Schiphol te horen krijgen dat hij niet mee mag. Bent u bereid om met de obesitasvereniging in overleg te treden en er bij de Kamer schriftelijk op terug te komen, hoe de praktische problemen samen met de KLM kunnen worden opgelost. We komen er sowieso nog op terug als onze vragen aan het Europees Parlement zijn beantwoord.

Minister **Eurlings**: Ik ben gehouden aan de verordening, en volgens ons voldoet de KLM daaraan. Het dringend advies van de KLM aan passagiers is het zekere voor het onzekere te nemen en een tweede stoel tegen gereduceerd tarief te boeken. Als er plek is, krijg je onmiddellijk je geld terug. Dat gebeurt in meer dan 90% van de gevallen. Ik heb overigens geen beeld van andere maatschappijen. Mij lijkt het dus eerstens een zaak

tussen die vereniging en de KLM. Het enige waaraan ik gehouden ben, is uitvoering van die verordening. Volgens onze stellige overtuiging wordt daaraan voldaan.

Toezeggingen

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De minister zal de Kamer informeren over de uitkomst van zijn overleg met het IPO over de vereenvoudiging van procedures voor de recreatieve luchtvaart.
- De minister zal de Kamer na de standpuntbepaling door gedeputeerde staten van Overijssel informeren over de brede schakering van aspecten rond de gebiedsontwikkeling Twente, waaronder de vijf door het lid Van Gent genoemde punten.
- De minister zal de Kamer binnen enkele weken informeren over de handhavingspraktijk in het kader van de denied boarding compensation.
- De Kamer zal in mei 2010 worden geïnformeerd over de uitkomsten van de evaluatie van de geschillencommissie luchtvaart.