

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1136

Vragen van het lid **Kostić** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de Balanced Approach procedure* (ingezonden 20 december 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 januari 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel in de Volkskrant waarin staat dat de Europese Commissie ontkent Nederland te hebben gewaarschuwd voor juridische problemen als het kabinet zou vasthouden aan het oude krimpplan voor Schiphol?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de Europese Commissie niet gewaarschuwd heeft, zoals het artikel beschrijft? Zo ja, waarom heeft u de Kamer dan wel zo geïnformeerd? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 2

De Europese Commissie heeft ambtelijk gewaarschuwd dat er een ernstig risico is om te beargumenteren dat een getal onder de genotificeerde bandbreedte nog steeds deel uitmaakt van de lopende notificatie. Dat zou betekenen dat er mogelijk een nieuwe notificatie moet worden ingediend bij een getal buiten de bandbreedte. Een nieuwe notificatie zou hebben geleid tot vertraging van de inwerkingtreding van de geluidsbeperkende maatregelen. Gelet op de in de Geluidsverordening voorgeschreven termijnen en processtappen en de noodzaak om nieuwe berekeningen uit te voeren zou het dan niet langer meer mogelijk zijn om per november 2025 een maatregelenpakket in werking te laten treden. Dat is een groot risico dat het kabinet niet wilde nemen.

¹ de Volkskrant, 16 december 2025, «Brussel weerspreekt waarschuwing over krimp van Schiphol waar Minister Madlener mee schermt» (<https://www.volkskrant.nl/politiek/brussel-weerspreekt-waarschuwing-over-krimp-van-schiphol-waar-minister-madlener-mee-schermt~bfca6bfd/>)

Vraag 3

Bent u bereid de Kamer de gespreksnotities en documenten te geven die bewijzen dat er wel gewaarschuwd zou zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

In het tweeminutendebat van 17 december 2024 heb ik toegezegd dat ik in overleg met de Europese Commissie ga om te bezien welke relevante correspondentie ik in welke vorm met de Tweede Kamer kan delen. Dit overleg is inmiddels gevoerd en de documenten zijn vertrouwelijk ter inzage gelegd op 23 januari 2025².

Vraag 4

Kunt u uitsluiten dat er gespreksnotities of andersoortige documenten zijn die bewijzen dat er wel gewaarschuwd zou zijn? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Kunt u een feitenrelaas geven met de relevante gebeurtenissen en een korte beschrijving van de relevante contacten met vertegenwoordigers van de EU, sinds het moment dat er voor het eerst ideeën kwamen dat de omvang van het aantal vliegbewegingen op Schiphol mogelijk zou moeten worden ingeperkt en hierbij nadrukkelijk inbegrepen alle communicatie, voordat het idee ontstond dat een balanced approach vereist zou zijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Vanaf het eerste contact (op 5 juli 2022; vlak na het Hoofdlijnenbesluit Schiphol van 24 juni 2022) heeft de Europese Commissie duidelijk gemaakt dat een Balanced approach procedure nodig zou zijn voor het doorvoeren van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking, zoals de Geluidsverordening voorschrijft. Er zijn dus geen contacten met de Europese Commissie in de periode «voordat het idee ontstond dan een Balanced Approach vereist zou zijn».

In de voorbereiding van en gedurende de procedure is er doorlopend contact geweest met de Europese Commissie. Inhoudelijke contacten hebben veelal op ambtelijk niveau met DG Move (verantwoordelijk voor de balanced approach procedure) en indien nodig ook met DG Environment (verantwoordelijk voor de geluidsverordening) en DG Clima plaatsgevonden. Dat contact was en is er op verschillende niveaus: zowel ambtelijk als politiek. Ook is er contact geweest met de kabinetten van de Eurocommissarissen door de Permanente Vertegenwoordiging.

Vraag 6

Kunt u aangeven welke adviezen en instructies vanuit de EU zijn (mee)gegeven aan Nederland gedurende deze periode? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Tijdens de voorbereiding op de procedure is met de Europese Commissie gesproken over de vereisten die de balanced approach-procedure voorschrijft. Vervolgens is de procedure opgestart en doorlopen. Na de notificatie van 1 september 2023 is het contact met de Europese Commissie geïntensiveerd. Hetgeen uit die contacten is voortgekomen is ook op meerdere momenten met uw Kamer gedeeld³. Dit is onder andere ook in het aanvullende raadplegingsdocument van mei 2024 te lezen. Tijdens deze contacten zijn door de Europese Commissie vragen gesteld, met name over de proportionaliteit van de verschillende maatregelen en het beoogde tempo waarin het geluidsdoel bereikt zou worden. Daarnaast heeft de Europese Commissie de voorkeur voor alternatieve maatregelen om het geluidsdoel te halen benadrukt, in plaats van een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen,

² Kamerstukken II 2024/25, 29 665, nr. 527.

³ Kamerstukken II 2023/24, 29 665, nr. 499.

omdat uit de verordening volgt dat een reductie van het aantal vliegtuigbewegingen een «matter of last resort» is bij het nemen van maatregelen. Met de nieuwe notificatie van 4 september 2024 en de aanvulling daarop van 6 december 2024, wordt tegemoet gekomen aan deze aandachtspunten en de reacties op de aanvullende raadpleging van mei 2024.

Vraag 7

Klopt het dat in een mail van 16 juni 2022 met als onderwerp «gesprek met PV» het gaat over het voorbereiden van een zogenaamd non-paper waarbij een van de bullets luidt: waarom wij denken dat balanced approach procedure van toepassing is. Bespreekpunt: ziet DG move dat ook zo?

Antwoord 7

Ja.

Vraag 8

Kunt u dat non-paper aan de Kamer verstrekken? Zo nee, waarom niet, en hoe stelt u zich dan voor hoe de Kamer zich voldoende geïnformeerd kan achten?

Antwoord 8

Dat non-paper is er uiteindelijk niet gekomen. Het was onderdeel van het proces van gedachtevorming. De inhoud heeft vervolgens een plek gekregen in het notificatiedocument van 1 september 2023. Dat het kabinet besloten heeft om de balanced approach-procedure te doorlopen staat in de hoofdlijnenbrief van juni 2022⁴. De reden waarom het kabinet daartoe heeft besloten staat ook in die brief.

Vraag 9

Klopt het dat met het non-paper Nederland zelf bedacht heeft dat een balanced approach nodig zou zijn en met die boodschap op de EU is afgestapt? Zo ja, waarom is niet gekozen om eerst de mening van de EU te horen en er open in te gaan? Zo nee, wat is de status van het non-paper?

Antwoord 9

Het feit dat een balanced approach procedure nodig is, volgt uit Verordening (EU) Nr. 598/2014. Uit deze verordening inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens volgt dat wanneer de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen overwogen wordt voor luchthavens groter dan 50.000 vliegtuigbewegingen handelsverkeer, de Balanced approach procedure moet worden doorlopen. De definitie voor een «geluidsgelateerde actie» is als volgt (Artikel 2 lid 5 van de Verordening): «elke maatregel die gevolgen heeft voor de geluidsomgeving rond een luchthaven, waarvoor de beginselen van de evenwichtige aanpak van toepassing zijn, inclusief andere niet-operationele acties die gevolgen kunnen hebben voor het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan vliegtuiglawaai.» En voor «exploitatiebeperking» (Artikel 2 lid 6 van de Verordening): «een geluidsgelateerde actie die de toegang tot of de operationele capaciteit van een luchthaven vermindert, inclusief exploitatiebeperkingen die gericht zijn op de uitdienstneming van marginaal conforme luchtvaartuigen op specifieke luchthavens en partiële exploitatiebeperkingen, die bijvoorbeeld gedurende bepaalde tijdsperioden van de dag of alleen voor bepaalde start- en landingsbanen gelden.» Dit is ook bevestigd door de Hoge Raad in de uitspraak 12 juli 2024.

Vraag 10

Klopt het dat de EU slechts een advies geeft over de door Nederland ingediende plannen voor de balanced approach? Zo ja, kunt u aangeven wat dit betekent voor de beleidsvrijheid van het kabinet en het Nederlandse parlement? Zo nee, hoe zit het dan?

⁴ Kamerstukken II 2021/22, 29 665, nr. 432.

Antwoord 10

Op grond van artikel 8, derde lid, van verordening (EU) nr. 598/2014 toetst de Europese Commissie de procedure voor de invoering van een exploitatiebeperking en kan zij vervolgens een advies uitbrengen. Een bevestiging van de Europese Commissie waarin zij aangeeft dat bij de invoering van een geluidsgerelateerde exploitatiebeperking de in de verordening vastgestelde procedure in acht is genomen, is – mede gelet op de internationale belangen – van belang om de exploitatiebeperking te kunnen doorvoeren. Na ontvangst van het advies zal het kabinet een afweging maken welke vervolgstap kan worden gezet. Het niet naleven van de balanced approach-procedure kan immers uitmonden in een infractieprocedure van de Europese Commissie.

Vraag 11

Klopt het dat de Nederlandse overheid heeft toegestaan dat op Schiphol vanaf de periode 2010–2015 ca. 80.000–100.000 vluchten meer worden uitgevoerd dan binnen de vigerende wet- en regelgeving is toegestaan, zoals uw voorganger bevestigde?⁵ Zo nee, hoe zit het dan precies?

Antwoord 11

In 2023 is op basis van onderzoek een inschatting gemaakt van het jaarvolume dat mogelijk is binnen de grenswaarden in handhavingspunten uit het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) 2008 door onderzoeksbureau To70. Dit leidde tot een binnen deze grenswaarden inpasbaar verkeersvolume van 400.000–420.000 vliegtuigbewegingen, als het anticiperend handhaven zou worden beëindigd. Het rapport inclusief achtergrond en methodische beschrijving is openbaar.⁶ Deze analyse geldt voor de onderzochte situatie op dat moment. In overeenstemming met de Aldersakkoorden is Schiphol onder het anticiperend handhaven feitelijk doorgegroeid tot een aantal van circa 500.000 vliegtuigbewegingen in 2019. Dit aantal vliegtuigbewegingen is wettelijk niet vastgelegd als maximum.

Vraag 12

Bent u het eens met de uitspraak van uw voorganger op nationale tv in november 2023 dat «de geldende regelgeving voor Schiphol minder geluid toestaat dan we de afgelopen 10–15 jaar hebben gedaan»? Indien niet, wat is volgens u de juiste situatie en waarom was de uitspraak van uw voorganger onjuist?

Antwoord 12

Ja.

Vraag 13

Is het standpunt van de landsadvocaat over de rechtmatigheid van het krimpbesluit waar uw voorganger in januari 2024 van aangaf dat hij het daarmee eens is⁷ gedeeld met de EU? Zo ja, kunt u de bijbehorende documenten of gespreksnotities aan de Kamer overleggen? Zo nee, waarom is dat niet gedeeld met de EU?

Antwoord 13

Het standpunt dat voor het beëindigen van het anticiperend handhaven in combinatie met de invoering van de experimenteerregeling geen balanced approach-procedure doorlopen hoeft te worden is in contacten met de Europese Commissie aan de orde geweest. Uitgangspunt is dat correspondentie met de Europese Commissie strikt vertrouwelijk is en niet openbaar wordt gemaakt tijdens lopende procedures. Met de uitspraak van de Hoge Raad van 12 juli 2024 is duidelijk geworden dat de Staat het stoppen met anticiperend handhaven in combinatie met de experimenteerregeling slechts mag invoeren, nadat een balanced approach-procedure is doorlopen.

⁵ Antwoord op Kamervragen van het lid Van Raan (PvdD), Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2023–2024, nr. 838, vragen 4 en 5

⁶ Effecten beëindigen anticiperend handhaven | Rapport | Luchtvaart in de toekomst

⁷ Antwoord op Kamervragen van het lid Van Raan (PvdD), Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2023–2024, nr. 838, vraag 10

Vraag 14

Gezien de constatering als genoemd onder 11), 12) en 13) en het feit dat uw voorganger in januari 2024 dus stelde dat er geen sprake is van een exploitatiebeperking, waarom is er dan in 2023 – en dus voor de uitspraak van de Hoge Raad van 12 juli 2024 – een «balanced approach»-procedure gestart? Kunt u ook uitleggen hoe die beslissing niet tegenstrijdig is aan de standpunten van uw voorganger (en de Staat), zoals hij die had tot aan tenminste januari 2024?

Antwoord 14

Voor de beantwoording is relevant dat er door het vorige kabinet onderscheid is gemaakt tussen drie verschillende sporen. Spoor 1 betrof het stoppen met het anticiperend handhaven en herstellen van de rechtspositie van omwonenden, Spoor 2 is gericht op het herstellen van de balans en het met voorrang aanpakken van de geluidsoverlast en binnen Spoor 3 wordt gewerkt aan een nieuw stelsel waarin niet wordt gestuurd op aantallen vliegtuigbewegingen maar op (milieu)normen. In dit kader zijn Spoor 1 en 2 relevant. Zoals uitgelegd in het antwoord op vraag 9 stond voor Spoor 2 (de definitieve verankering van de maatregelenpakket en de bijbehorende capaciteitsbeperking) vanaf het begin af aan vast dat hiervoor een balanced approach-procedure moest worden gevolgd. Voor Spoor 1 (het loslaten van het anticiperend handhaven) was dit niet het geval. Daarvan was destijds de opvatting dat hiervoor geen balanced approach-procedure hoeft te worden doorlopen. Dit is aan de orde geweest in diverse rechtszaken. De Hoge Raad heeft op datum 12 juli 2024 geoordeeld dat voor het stoppen met anticiperend handhaven op grond van Europese regels ook de balanced approach moet worden gevolgd.

Vraag 15

Is voor de «balanced approach-procedure formeel gestart werd met de EU besproken of er mogelijkheden zijn om Schiphol binnen de vigerende wet- en regelgeving te brengen zonder «balanced approach»-procedure, ook wanneer dit zou betekenen dat hiervoor deels ook een capaciteitsreductie nodig zou zijn? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u de Kamer alle gespreksnotities en documenten doen toekomen die daarop betrekking hebben?

Antwoord 15

Nee, de Europese Commissie heeft vanaf het eerste contact duidelijk gemaakt dat een Balanced approach procedure nodig zou zijn voor het doorvoeren van een geluidsgelateerde exploitatiebeperking, zoals de Geluidsverordening voorschrijft. Zoals in de antwoorden op vragen 13 en 14 is te lezen, is dit gesprek met de Europese Commissie wel gevoerd met betrekking tot het stoppen met anticiperend handhaven.

Vraag 16

Klopt het dat een «balanced approach»-procedure alleen vereist is, indien het doel bij het eventueel inperken van de capaciteit van een luchthaven ligt in het verminderen van de geluidshinder? Zo nee, kunt u uitleggen hoe het dan zit?

Antwoord 16

De Balanced Approach procedure dient te worden doorlopen wanneer een lidstaat een geluidsgelateerde exploitatiebeperking wil doorvoeren op een luchthaven met meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen per jaar. Het gaat hierbij om elke maatregel die gevolgen heeft voor de geluidsomgeving rond een luchthaven, waarvoor de beginselen van de evenwichtige aanpak van toepassing zijn, inclusief andere niet-operationele acties die gevolgen kunnen hebben voor het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan vliegtuiglawaai en die een exploitatiebeperking tot gevolg heeft.

Vraag 17

Indien Nederland het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol omwille van stikstofreductie zou willen beperken, zou daarvoor dan ook een «balanced approach»-procedure vereist zijn? Zo ja, kunt u dat motiveren?

Antwoord 17

De balanced approach Verordening (EU) 598/2014 bevat enkel regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen voor luchthavens. Wanneer het aantal vliegtuigbewegingen die maximaal worden toegestaan op Schiphol moeten worden beperkt uitsluitend omwille van stikstofreductie zijn wellicht de beginselen van de evenwichtige aanpak (balanced approach) niet van toepassing.

Vraag 18

Klopt het dat in september 2023 de Nederlandse Staat in het dan ingediende formele notificatiedocument de EU heeft geïnformeerd dat de doelstellingen van de balanced approach waren om te komen tot een hinderreductie als in de meegezonden tabel?⁸

Antwoord 18

Ja.

Vraag 19

Klopt het dat in september 2024 een nieuw notificatiedocument is ingezonden met daarin het volgende citaat: *«The noise abatement objective to be achieved is expressed in percentages compared to a reference situation and is in addition to the annual autonomous development.» «The amended notification package is based on two phases. For the first phase, an implementation date of November 2025 is assumed. This date allows for alternative measures compared to the original implementation date of November 2024. The first phase aims to achieve a total of 17% of the 24-hour noise abatement objective. This means that 3% remains.»?*

Antwoord 19

Ja.

Vraag 20

Klopt het dat vervolgens op 6 december 2024 een brief is verzonden met als onderwerp «Outcome calculations of the Balanced Approach» waarin het volgende staat: *«You will find enclosed the letter to the Dutch parliament in which the choice to implement a reduction percentage of –15% by November 2025, as opposed to the previously communicated –17%, has been made known and explained. Below are the measures, including capacity limitation, that realise this reduction»?*

Antwoord 20

Ja.

Vraag 21

Bent u het met mij eens dat de doelstelling van de hinderreductie hiermee sinds de formele start van de «balanced approach»-procedure tweemaal is afgezwakt?

Antwoord 21

Nee, hiermee ben ik het niet eens. Het bijstellen van het te behalen geluidsdoel in de eerste fase per november 2025 doet op geen afbreuk aan het geluidsdoel zoals dit is vastgelegd in het Actieplan Geluid Schiphol 2024–2029: –20% voor het etmaal en –15% voor de nacht bovenop de autonome ontwikkelingen. Sinds de start van de balanced approach-procedure is deze doelstelling niet afgezwakt. Voor de realisatie van het etmaaldoel is een fasering aangebracht, de doelstelling voor de nachtperiode wordt ruimschoots gehaald met het voorgestelde maatregelenpakket per november 2025. De fasering, die ook in de notificatie van 1 september 2023 al werd voorgesteld, zorgt ervoor dat in de eerste fase –15% van het subdoel voor het etmaal wordt ingevuld, en de resterende –5% in een volgende fase.

⁸ Onderhands meegezonden

Vraag 22

Als u een boodschap zou moeten geven aan de omwonenden van Schiphol die hoop putten uit het aangekondigde hoofdlijnenbesluit van juni 2022 waarbij eerst werd aangekondigd dat het aantal vluchten op Schiphol tot 440.000 zou worden beperkt en later hoorden dat de hinder met ten minste 20% zou verminderen, en die doelen sinds 2022 steeds verder afgezwakt zien worden, wat zou u dan willen zeggen?

Antwoord 22

In het regeerprogramma heeft het kabinet afgesproken dat het de rechtspositie van omwonenden van Schiphol zo snel mogelijk wil herstellen en de geluidsbelasting met 20% terug wil dringen. Het kabinet is er daarom alles aan gelegen om de lopende Europese balanced approach-procedure voort te zetten en met goed gevolg te doorlopen, zodat de resultaten kunnen worden vastgelegd in het LVB. Zie verder het antwoord op vraag 21.

Vraag 23

Op welke manieren borgt de EU dat de belangen van omwonenden een ten minste gelijkwaardig gewicht krijgen aan de belangen van de luchtvaartsector met zijn grote lobbykracht? Kunt u beschrijven welke middelen burgers daartoe hebben?

Antwoord 23

Dat de luchtvaartsector een grote lobbykracht heeft wordt herkend. Echter, burgers hebben dezelfde toegang als ondernemingen tot instellingen, organen en instanties van de Europese Unie. Het EU-verdrag voorziet in de betrokkenheid van burgers bij alle onderdelen van het optreden van de Unie. Daarnaast zijn de instellingen en lidstaten, wanneer zij handelen binnen de werkings sfeer van het Unierecht, gebonden aan het EU Handvest. Daarnaast hebben in het kader van de balanced approach-procedure twee brede consultaties plaatsgevonden waar iedereen, zowel burgers als bedrijven, op kon reageren. Zo hebben alle belanghebbenden de mogelijkheid gehad voor inspraak.

Vraag 24

Is het correct dat voor de hinderreductie enkel de additionele vlootvernieuwing mag worden meegeteld? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 24

In het Actieplan Geluid Schiphol 2024–2029 is het geluidsdoel van –20% op het etmaal en –15% in de nacht vastgelegd en is bepaald dat dit percentage bovenop de autonome ontwikkeling komt. Vlootvernieuwing is een doorlopend proces en vindt plaats ongeacht het invoeren van maatregelen door de overheid. Voor de berekeningen in de balanced approach-procedure wordt daarom gerekend met een trend die recht doet aan die ontwikkeling. Reductie van de geluidsbelasting door vlootvernieuwing die binnen de autonome ontwikkeling valt, telt niet mee als maatregel binnen de huidige procedure. Alleen het aandeel vlootvernieuwing dat op dat moment boven de trend uitstijgt, telt mee in de maatregel *Additionele vlootvernieuwing*.

Vraag 25

Betekent dat ook dat als een maatschappij een relatief oude vloot heeft en al voor een omvangrijke verjongingsslag stond, er relatief weinig vliegtuigen als additionele vervanging gezien mogen worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 25

Voor de maatregel *Additionele vlootvernieuwing* wordt gekeken of de vlootvernieuwing binnen een bepaalde periode boven de historische trend, oftewel autonome ontwikkeling, uitstijgt. Indien dat het geval is, wordt het deel dat boven die historische trend uitstijgt meegenomen in de maatregel *Additionele vlootvernieuwing*.

Vraag 26

Bent u bekend met deze analyse van Follow the Money, een collectief van ervaren onderzoeksjournalisten in Nederland over de vloot van KLM: KLM's vliegtuigen zijn ouder, luidruchtiger en minder zuinig dan nodig – Follow the

Money – Platform voor onderzoeksjournalistiek? Wat zijn in uw ogen de bevindingen van dit onderzoek?

Antwoord 26

Ja, ik ben hier bekend mee. De feiten die in de analyse naar voren worden gebracht spreken voor zich.

Vraag 27

Bent u het ermee eens dat dat binnen de normenhiërarchie die geldt in het Unierecht secundair recht ondergeschikt is aan het primaire recht? Zo nee, kunt u dat motiveren?

Antwoord 27

Ja.

Vraag 28

Klopt het dat Artikel 11 VWEU stelt dat milieubeschermingseisen in de omschrijving en uitvoering van al het EU-beleid geïntegreerd dienen te worden? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 28

Ja, dat klopt. Op grond van artikel 11 VWEU moet de EU de milieubeschermingseisen integreren in de omschrijving en uitvoering van het beleid en het optreden van de Unie, in het bijzonder met oog op het bevorderen van duurzame ontwikkeling.

Vraag 29

Klopt het dat het Grondrechtenhandvest met artikel 7 het recht op privé, familie- en gezinsleven beschermt? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 29

Ja, dat klopt.

Vraag 30

Klopt het dat het Grondrechtenhandvest met artikel 37 een nadrukkelijk recht op milieubescherming bevat? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 30

Artikel 37 van het Handvest formuleert een beginsel dat bepaalt dat een hoog niveau van milieubescherming en verbetering van de kwaliteit van het milieu moeten worden geïntegreerd in het beleid van de Unie en worden gewaarborgd overeenkomstig het beginsel van duurzame ontwikkeling.

Vraag 31

Bent u het ermee eens dat de Straatburgse grondrechten als algemeen beginsel deel uitmaken van het Unierecht? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 31

Met de Straatburgse grondrechten wordt het Europees verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) bedoeld. Op grond van artikel 6, derde lid, van het VEU maken de rechten en vrijheden van het EVRM als algemene beginselen deel uit van het Unierecht.

Vraag 32

Bent u het ermee eens dat internationale normen, ook wanneer die volgen uit (bijvoorbeeld) het Verdrag van Chicago, niet kunnen derogeren aan grondrechten die binnen de EU bescherming dienen te krijgen? Zo nee, kunt u dit motiveren?

Antwoord 32

Bij het afspreken van internationale normen, zoals die bijvoorbeeld volgen uit het Verdrag van Chicago, moeten de lidstaten en de Europese Unie de grondrechten die binnen de EU beschermd worden respecteren.

Vraag 33

Kan u de vragen een voor een behandelen?

Antwoord 33
Ja.