

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief inzake het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Ivoorkust (Kamerstuk 36 700, nr. 1).

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
BBB-fractie
Partij voor de Dieren-fractie

Inleiding

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Ivoorkust (hierna: het verdrag) en hebben nog een aantal vragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het belangrijk dat het verdrag wordt besproken en dat ze vragen erover kunnen stellen en hun zorgen kunnen delen.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen in de toelichtende nota dat het nieuwe verdrag noodzakelijk is om tegemoet te komen aan de hedendaagse commerciële en operationele wensen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. Kan de Minister concreet en gespecificeerd aangeven welke specifieke wensen van zowel Nederlandse als Ivoriaanse luchtvaartmaatschappijen door de bestaande overeenkomst uit 1963 onvoldoende werden geadresseerd, en hoe het nieuwe verdrag hierin voorziet?

De leden van de BBB-fractie vragen, gezien de huidige problematiek rondom de beperkte slotcapaciteit op Schiphol, of er een inschatting gemaakt is van de verwachte toename van vluchten tussen Nederland en Ivoorkust als gevolg van dit nieuwe verdrag. Zo ja, welke concrete gevolgen verwacht de Minister hiervan voor de capaciteitsuitdagingen op Schiphol en de omliggende luchtruimen en zijn er afspraken gemaakt om hier adequaat mee om te gaan?

De leden van de BBB-fractie lezen dat artikel 3 van het nieuwe verdrag de mogelijkheid schept tot meervoudige aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen. Kan de Minister aangeven welke concrete luchtvaartmaatschappijen uit Ivoorkust al serieuze interesse hebben getoond om onder dit verdrag te opereren en voldoen deze maatschappijen reeds aan de vereisten van eigendom, zeggenschap, vestiging en toezicht, zoals gespecificeerd in artikel 3?

De leden van de BBB-fractie hebben opgemerkt dat in de beslisnota wordt gesproken over het meenemen van de wensen van de in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie (EU). Kan de Minister specificeren welke concrete wensen dit betrof en hoe deze wensen in het uiteindelijke verdrag zijn verwerkt, in het licht van het feit dat het verdrag primair bilateraal is tussen Nederland en Ivoorkust?

Partij voor de Dieren-fractie

Algemeen

Allereerst vinden de leden van de Partij voor de Dieren-fractie het een kwalijke zaak dat belangrijke luchtvaartverdragen ter «stilzwijgende goedkeuring» aan de Kamer worden voorgelegd. Er blijkt namelijk dat commerciële belangen bij luchtvaartverdragen centraal staan, terwijl ook

de rechter heeft bepaald dat het belangrijk is breder te kijken naar onder andere belangen van gezondheid, natuur (stikstofcrisis) en klimaat. Deze leden lezen in de nota onder andere dat «het verdrag noodzakelijk is voor commerciële en operationele wensen van de betrokken luchtvaartmaatschappijen», dat «hedendaagse luchtvaartpolitieke wensen en vereisten worden geborgd» en «dat wensen van de in Nederland gevestigde EU-luchtvaartmaatschappijen zijn meegenomen». Kan de Minister toelichten op welke wensen hier specifiek wordt bedoeld? Nergens wordt gesproken over de wensen van omwonenden en burgers die meer waarde hechten aan een leefbaar klimaat, gezondheid, natuur en een schoon leefmilieu boven de commerciële belangen van de luchtvaart. Zijn de wensen en doelen rondom een gezond klimaat, milieu, natuur (stikstof), gezondheid en geluidshinder hierin afgewogen? Zo ja, hoe precies? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister een lijst geven met wie allemaal gesproken is om input op te halen over het verdrag? Hoe vaak is precies met elk van die actoren gesproken? Hoe vaak is met omwonendengroepen gesproken? Hoe vaak met natuur- en milieuorganisaties? Hoe vaak met actoren die commerciële belangen vertegenwoordigen, zoals de actoren rondom de luchtvaartsector? Kan de Minister daarnaast duidelijk op een rij zetten welke nieuwe verplichtingen dit verdrag voor Nederland met zich meebrengt? Deze leden lezen dat Aruba, Curaçao en Sint-Maarten niet in onderhandeling wilden treden met Ivoorkust over een luchtvaartverdrag. Kan de Minister aangeven wat de bezwaren precies waren en waarom?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien dat er nationaal, en zonder lastige juridische procedures en meningen van de EU, extra luchtvaartverdragen, slots, en nachtvluchten worden toegekend. Maar zodra er weer vluchten af moeten voor bescherming van gezondheid, natuur en milieu, lijkt het heel ingewikkeld en volgen er ingewikkelde Europese procedures en mogelijk juridische consequenties. Daarom vinden deze leden het heel belangrijk om besluiten in de luchtvaart gedegen te maken en altijd goed alle belangen af te wegen in plaats van vooral te focussen op de commerciële wensen van luchtvaartmaatschappijen. Deze leden vragen daarnaast of de Minister kan bevestigen dat deze bindende overeenkomst geen enkel (juridisch) obstakel met zich meebrengt bij eventuele toekomstige krimp van de luchthaven in de toekomst. Zo ja, kan hij dit antwoord nader toelichten? Klopt het dat dit verdrag geen impact heeft op het totaal aantal vliegbewegingen? Vallen andere vluchten weg door deze overeenkomst met Ivoorkust? Is er een (brede) maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt van de impact van het verdrag? Zo ja, kan de Minister dat met de Kamer delen? Zo nee, waarom wordt het verdrag akkoord bevonden zonder dat helder is wat de (brede) maatschappelijke baten en kosten zijn, ook in relatie tot de andere maatschappelijke uitdagingen (klimaat, natuur, stikstof, milieu, gezondheid)?

Vragen over specifieke artikelen

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat er onder artikel 3 staat dat vergunningen kunnen worden geweigerd of ingetrokken, bijvoorbeeld als niet wordt voldaan aan de standaarden van de International Civil Aviation Organization (ICAO). Kunnen deze implicaties ook gelden voor een luchtvaartonderneming die meer aan duurzaamheid doet dan ICAO voorschrijft?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in artikel 7, dat gaat over luchtvaartuigen, dat wanneer het commercieel opportuun is, gebruik gemaakt mag worden van elkaars of geleased materiaal. Wordt hier ook rekening gehouden met wat opportuun is voor de omgeving en

omwonenden? Ook wordt in dit artikel gesproken over «op verzoek financiële rapporten of andere relevante informatie te delen». Vallen hier ook milieu en geluidsgegevens onder?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in artikel 8 over eerlijke concurrentie en dat partijen zich inzetten om «alle vormen van oneerlijke concurrentie» uit te bannen. Hier willen deze leden even wat voorbeelden toetsen. Stel, een partij vliegt met duurzamere brandstof of doet iets anders relatief duurzaam en krijgt daardoor bepaalde kortingen. Wordt dit dan gezien als oneerlijke concurrentie?

Stel, er zijn in de toekomst minder slots beschikbaar of er moeten slots herverdeeld worden. Kan Nederland door dit verdrag dan geen voorrang geven aan bijvoorbeeld KLM, omdat dit zorgt voor oneerlijke concurrentie? Of kan via dit verdrag voorkomen worden dat er slots verdwijnen, omdat dit zorgt voor oneerlijke concurrentie?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat artikel 10 gaat over de gebruikersheffing en dat deze kosten gerelateerd moeten zijn. Stel dat we in de toekomst gaan werken met «de echte prijs» waardoor ook milieu en klimaatkosten mogelijk doorgerekend zullen worden in de gebruikersheffing. Mag dit dan, gezien de tekst uit dit artikel?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat artikel 20 heel summier over het milieu gaat. Dit zou veel meer aandacht verdienen, aangezien we midden in een klimaat-, biodiversiteits- en milieucrisis zitten en de luchtvaart deze crisissen verder vergroot. Waarom is ervoor gekozen om in dit verdrag niet meer te regelen om deze crisissen het hoofd te bieden? Er wordt gesproken over «alle passende maatregelen nemen om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken overeenkomstig rechten en plichten krachtens het internationaal recht». Kan de Minister deze rechten en plichten benoemen? En kan de Minister aangeven wat hij passende maatregelen vindt, gezien de bovengenoemde crisissen waar we nu in zitten? Ook gaat het in artikel 6 over het toestaan van het vestigen van kantoren ter promotie en verkoop van luchtvaartdiensten. Is de Minister het met deze leden eens dat het promoten van vliegreizen tegenstrijdig is met het tot een minimum beperken van milieueffecten?

Tot slot vragen de leden van de Partij voor de Dieren-fractie of de Minister kan toezeggen om luchtvaartverdragen ruim op tijd voor te leggen aan de Kamer, voordat er onomkeerbare stappen worden genomen. En kan hij toezeggen om luchtvaartverdragen ook met de Maatschappelijke Raad Schiphol te bespreken?