

36 700

Goedkeuring van het op 23 mei 2024 te Abidjan tot stand gekomen Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Ivoorkust, met Bijlage (Trb. 2024, 68)

Nr. 10

VERSLAG
Vastgesteld 28 januari 2026

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Algemeen	1
Inleiding	2
Artikelsgewijze toelichting	2
Artikel 3 en artikel 4	2
Artikel 8 (Eerlijke concurrentie)	2
Artikel 10 (Gebruikersheffingen)	3
Artikel 20 (Milieu)	3

Algemeen

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel Goedkeuring van het op 23 mei 2024 te Abidjan tot stand gekomen Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Ivoorkust (hierna: het wetsvoorstel).

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben geen verdere vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben geen verdere vervolgvragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel.

Inleiding

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat er rondom Schiphol betere regels moeten komen voor normen voor uitstoot, geluid, water en klimaat. Daarom zijn deze leden voor een duidelijke grens aan hoeveel vluchten er vanaf Schiphol mogen vertrekken. Tegelijkertijd zijn zij van mening dat we hier niet op moeten sturen door het stoppen met afsluiten van nieuwe luchtvaartverdragen met andere landen. Zowel Nederland als de Republiek Ivoorkust zijn geholpen met makkelijkere markttoegang. West-Afrikaanse landen zijn moeilijk bereikbaar, elke ontsluiting daarvan kan bijdragen aan economische en maatschappelijke kansen. Deze leden constateren daarom naar tevredenheid dat de markttoegang die dit verdrag biedt, losstaat van mogelijke beperkingen in de capaciteit op luchthavens in Nederland. Deze leden vragen de regering in te schatten tot hoeveel extra vluchten van en naar de Republiek Ivoorkust dit verdrag kan gaan leiden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het goed dat verouderde luchtvaartovereenkomsten worden gemoderniseerd. Wel vinden zij het juist ouderwets dat het wetsvoorstel enkel gericht is op commerciële en operationele wensen en de milieu- en klimaatproblematiek een sluitpost zijn zonder concrete doelen, terwijl juist die problemen hoge maatschappelijke kosten met zich meebrengen voor overheid en burgers en ook onze veiligheid bedreigen. Daarom hebben deze leden nog de volgende vragen.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 3 en artikel 4

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de beantwoording van het schriftelijk overleg over het luchtvaartverdrag «Indien een luchtvaartonderneming meer doet aan duurzaamheid dan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie ICAO voorschrijft, maar niet aan de vereiste ICAO-standaarden voldoet, kunnen vergunningen op basis van artikel 4 worden ingetrokken.»¹ Het lijkt deze leden logisch dat wanneer aan andere standaarden niet voldaan wordt, dit het geval is. Kan de regering bevestigen dat zij daarop doelde en dat er geen ICAO-vereisten zijn die belemmeren dat extra duurzaamheidsmaatregelen genomen mogen worden?

Artikel 8 (Eerlijke concurrentie)

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de regering het met hen eens is dat een luchtvaartovereenkomst tussen twee landen juist de mogelijkheid biedt om een gelijk spelveld te creëren voor milieu- en klimaatregelgeving. Is de regering het met hen eens dat door klimaat- en milieueisen of -doelen in luchtvaartovereenkomsten vast te leggen, dit zal leiden tot ambitieuzere klimaat- en milieuwetgeving in, in dit geval, Ivoorkust?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de regering of zij bereid is om naast relevante informatie die gedeeld moet worden in de context van eerlijke concurrentie, voortaan ook in luchtvaartovereenkomsten op te nemen dat, wanneer daarom gevraagd wordt, milieu- en geluidsgegevens gedeeld moeten worden? Zo nee, waarom niet?

¹ Kamerstuk 36 700, nr. 5

Artikel 10 (Gebruikersheffingen)

De leden van Partij voor de Dieren-fractie lezen dat het een vereiste is uit Europese verdragen dat heffingen en kosten voor de luchtvaart kosten-georiënteerd 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. Kan die echte prijs dan gezien worden als «kostengeoriënteerd», zoals de Europese Commissie dat heeft vastgelegd, of welke mogelijkheden zijn daarvoor?

Artikel 20 (Milieu)

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat luchtvaartovereenkomsten primair bedoeld zijn om de gewenste mate van wederzijdse markttoegang te verankeren. Dat dit in 1963 als het belangrijkste werd gezien, kunnen deze leden nog enigszins begrijpen, maar de wereld is sindsdien ingrijpend veranderd. We zitten momenteel midden in een klimaat-, biodiversiteits- en milieucrisis en de luchtvaart vergroot deze crisissen. De uitstoot van de luchtvaartsector stijgt nog steeds. Ondertussen trekken zelfs mensen uit de luchtvaartsector aan de bel dat de sector snel moet gaan verduurzamen, omdat de sector anders zichzelf in de toekomst buitenspel zet. Is de regering het met deze leden eens dat, gezien deze crisissen, vasthouden aan de status quo een radicale keuze is die niet toekomstbestendig is, omdat we ervoor moeten zorgen dat de luchtvaartsector snel gaat verduurzamen en het daarom ook belangrijk is om in luchtvaartovereenkomsten bindende klimaat-/milieudoelen vast te leggen? 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 regering deze rechten en plichten benoemen en uitleggen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de toelichting dat de regering ernaar streeft om in luchtvaartovereenkomsten afspraken te maken op het gebied van onder andere het milieu. Welke mogelijkheden tot afspraken over klimaat/milieu hebben op tafel gelegen? Kan de regering een overzicht geven van welke concrete en bindende klimaat-/milieudoelen en -maatregelen in een luchtvaartovereenkomst in theorie gesteld kunnen worden? Kan de regering ook per maatregel/doel toelichten waarom deze uiteindelijk niet is opgenomen? En kan de regering toelichten of zij vindt dat bindende klimaat- en milieudoelen beter in bilaterale luchtvaartverdragen kunnen worden opgenomen of in Europese luchtvaartovereenkomsten (zoals in het EU-ASEAN luchtvervoersovereenkomst), en waarom? Wat kunnen we doen om ervoor te zorgen dat luchtvaartverdragen zoals deze werkelijk gaan bijdragen aan een duurzamere en daarmee toekomstbestendige luchtvaart, binnen de grenzen van wat volgens de wetenschap nodig is om de planeet leefbaar te houden en klimaatrampen te voorkomen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat de commerciële wensen van EU-luchtvaartmaatschappijen in overweging zijn genomen en dat luchtvaartmaatschappijen voor het wetsvoorstel geconsulteerd zijn. Niet verassend dat luchtvaartmaatschappijen niet voorstellen om luchtvaartovereenkomsten te moderniseren door er ook bindende klimaat- en milieudoelstellingen in vast te leggen. Dit is immers niet in lijn met hun kortetermijnwinstbelang. Als je alleen met kortetermijnbelangen aan tafel zit, wordt nergens gesproken over de wensen van omwonenden en burgers die meer waarde hechten aan een leefbaar klimaat, gezondheid, natuur en een schoon leefmilieu dan de commerciële belangen van de luchtvaart. Is de regering het met deze leden eens dat dit een te eenzijdig beeld geeft van de belangen van waar een luchtvaartovereenkomst over

moet gaan? Er zijn meerdere onderzoeken die concluderen dat niet op tijd handelen om klimaatontwrichting te voorkomen, kosten met zich meebrengt die niet meer te overzien zijn. Verschillende inlichtingendiensten en hooggeplaatste actoren op het gebied van defensie uit meerdere landen geven ook aan dat het op tijd bestrijden van de klimaatcrisis een kwestie is van veiligheid, omdat de klimaat- en biodiversiteitscrisis onze veiligheid bedreigt. Kan de regering uitgebreid toelichten hoe deze extreem hoge kosten en het belang van veiligheid zijn meegewogen in de belangenafweging en besluitvorming? Kan de regering toezeggen voortaan bij luchtvaartovereenkomsten niet enkel de commerciële belangen van de luchtvaartindustrie aan tafel te laten, maar ook de wensen van omwonenden en burgers? Kan de regering voortaan expliciet maken hoe de impact op gezondheid, natuur, milieu en klimaat is beoordeeld, welke maatschappelijke kosten van de schade voor gezondheid, klimaat, natuur en milieu er mogelijk zijn en hoe dat is meegewogen in de besluitvorming en belangenafweging?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in het schriftelijk overleg: «in het antwoord op vraag 6 wordt nader toegelicht hoe de wensen van omwonenden en burgers meegewogen worden.» Bij vraag 6 zien deze leden dat nergens terug. Kan de regering uitgebreid uiteenzetten hoe de wensen van omwonenden en burgers meegewogen worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vroegen in het schriftelijk overleg of de regering het met hen eens is dat het promoten van vliegreizen tegenstrijdig is met het tot een minimum beperken van milieueffecten. De regering gaf aan dat het promoten van vliegreizen is toegestaan en niet in strijd is met de huidige milieukaders. Dit beantwoordt niet de vraag. Daarom vragen deze leden nogmaals: is de regering het met deze leden eens dat het promoten van vliegreizen tegenstrijdig is met het tot een minimum beperken van milieueffecten? Kan de regering daarbij ook reflecteren op de rechterlijke uitspraak over het reclameverbod op onder andere vliegreizen in de openbare ruimte door de gemeente Den Haag?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de heer Ruud Stegers van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers tijdens het rondetafelgesprek Luchtvervoersovereenkomst tussen ASEAN en EU op 17 april 2025 aangaf dat duurzame luchtvaart ook een sociaal en veiligheidsvraagstuk is. Hij pleit daarom voor concrete maatregelen in luchtvaartovereenkomsten, waaronder gelijkwaardige sociale, milieu- en veiligheidsstandaarden en het vastleggen van normen in bindende afspraken; geen vrijwillige paragrafen zoals nu. Kan de regering hierop per punt uitgebreid reflecteren en aangeven hoe de verschillende punten nu wel of niet gegarandeerd zijn geborgd?

De voorzitter van de vaste commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman