

Jorritsma-Lebbink

wel van groot belang dat die kennis aanwezig is in het land, dus ook bij alle politieke partijen, omdat zij allemaal bezig zijn met het schrijven van verkiezingsprogramma's. Het is buitengewoon handig als de door ons vergaarde kennis niet alleen via lekken tot u komt, maar ook via de officiële weg. Het is zeker de bedoeling dat het advies naar de Kamer komt, zo mogelijk met een kabinetsopvatting.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Frontsoldaat Leers sprak over de loopgravenoorlog op de departementen. Volgens mij gaan wij daar niet over, maar wel over het schimmenspel dat het kabinet opvoert. Hebben de opmerkingen van de minister van VROM over de kortzichtige visie van haar collega's te maken met het gesteggel dat nu plaatsvindt over de miljarden aan zogenaamde ICES-gelden, die noodzakelijk zijn voor de infrastructuur en dus het milieu aantasten? Er zouden wel eens problemen mee kunnen zijn. Kan de minister een klein doekje van het schimmenspel oplichten om ons te laten zien hoe de discussie in het kabinet gaat tussen VROM en Verkeer en Waterstaat?

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Er is geen schimmenspel tussen VROM en Verkeer en Waterstaat. Mijn collega en ik plegen met open vizier met elkaar te spreken en te strijden, als dat nodig is. Overigens heeft de heer Poppe er vaak genoeg met ons over kunnen spreken in de Kamer. Als er wat is, moet hij ons naar de Kamer halen. Ik heb de indruk dat de woorden die hij mevrouw De Boer in de mond legt, niet de juiste woorden waren, in elk geval niet de woorden die zij heeft gebruikt. Ik kan niet overzien wat de achtergrond van die opmerkingen waren. Dat zal de heer Poppe aan haarzelf moeten vragen.

Vragen van het lid Poppe aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **het nieuwe luchtvaartverdrag tussen Nederland en Rusland**.

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Vorige week heeft de minister van Verkeer en Waterstaat geantwoord op mijn schriftelijke vragen over de veiligheids- en milieuaspecten van het nieuwe luchtvaartverdrag met Rusland. In dit verdrag is geen verbeterd veiligheidsartikel opgenomen. De Kamer heeft recent nog met algemene stemmen een motie van mevrouw Van 't Riet, medeondertekend door de leden Van Gijzel en Keur, aangenomen over een aangescherpt veiligheidsartikel in de luchtvaartverdragen.

De minister zegt in haar antwoord dat het verdrag met Rusland in 1994 al zo goed als rond was en dat haar nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart pas dateert van juli 1996. Als een van de redenen voor de vertraging geeft zij op dat de Russen een aantal wijzigingen wilden doorvoeren. Dat heeft tweeënhalf jaar gekost. Tussen de publicatie van de nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart en de ondertekening van het verdrag liggen acht maanden. Dat is voor een mens haast genoeg om een kindje te maken, dus het moet zeker lang genoeg zijn om een veiligheidsartikel toe te voegen, waarvan de minister zelf zegt dat de Russen er niet afwijzend op gereageerd hebben. Ik heb daarom slechts één vraag aan de minister. Waarom kan de goedkeuring van het nieuwe verdrag wel tweeënhalf jaar worden uitgesteld vanwege wijzigingsvoorstellen van de Russen, maar niet om een uitgebreider veiligheidsartikel op te nemen, zoals de Kamer unaniem voorstaat?

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Toen de vragen op 21 maart werden beantwoord, hebben wij gemeld dat wij inmiddels aan de Russen een veiligheidsclausule hadden voorgelegd, maar daarop nog geen reactie hadden ontvangen. Een paar dagen later kwam er een reactie van Russische kant, helaas in negatieve zin.

Ik beschrijf de geschiedenis van het luchtvaartverdrag. Het zou helemaal niet ter discussie zijn gekomen als het niet van Russische kant aan de orde zou zijn gesteld, vanwege het feit dat men graag het woord "Sovjet-Unie" door "Rusland" vervangen wilde zien. Gezien de andere situatie valt dat te begrijpen. Er heeft drie jaar geleden een discussie plaatsgevonden. Het bestaande luchtvaartverdrag zou zonder uitbreiding van rechten worden omgezet in een nieuw luchtvaartverdrag. Er werden slechts enkele punten toegevoegd die op termijn mogelijk gevolgen met zich zouden kunnen brengen. Vervolgens heeft het een tijdje geduurd om een aantal dingen aan te passen. Uiteindelijk heeft in februari de officiële consultatie plaatsgevonden. Op dat moment hebben wij een veiligheidsclausule aan de Russen aangeboden.

Wij hebben overigens haast met het tot stand brengen van het luchtvaartverdrag. Het luchtvaartverdrag met Rusland is zo ongeveer het allerbelangrijkste luchtvaartverdrag dat wij hebben, niet zozeer vanwege de landingsrechten in Moskou of Amsterdam, als wel vanwege de overvliegrechten. Deze zijn voor Nederland van buitengewoon groot economisch belang.

Wij willen graag een veiligheidsclausule opgenomen zien. Dat kan ook. In het verdrag heeft altijd de bepaling gestaan dan wij een consultatie kunnen vragen, waarbij binnen 60 dagen gereageerd moet worden. De eerste reactie van de Russen is, zoals gezegd, helaas negatief. Dat betekent niet dat wij er niet verder mee gaan. Wij gaan terug om een discussie te voeren met onze Russische collega's om te zien hoe wij eruit kunnen komen. Overigens is het niet zo dat wij zonder veiligheidsclausule niets kunnen. Natuurlijk is ook Rusland gebonden aan het Verdrag van Chicago van 1944. Artikel 37 daarvan stelt dat elke verdragsluitende partij zich verbindt om mee te werken aan de grootst mogelijke mate van eenvormigheid in de voorschriften en normen met betrekking tot luchtvaartuigen.

Wij zijn inmiddels bezig met het screenen van alle luchtvaartverdragen op veiligheidsclausules. Met een land als bijvoorbeeld Zimbabwe, dat bij de FAA in categorie 3 is geplaatst, hebben wij sinds de jaren zeventig een veiligheidsclausule in het

Jorritsma-Lebbink

verdrag zitten. Met een ander land, dat het op zich heel goed doet, hebben wij zo'n clause dus niet. Wij zijn bezig met een screening. Afhankelijk van de noodzaak om het snel te doen, zullen wij het punt bij lopende onderhandelingen sowieso inbrengen. Als er speciaal onderhandeld moet worden, zullen wij het naar prioriteitenstelling inbrengen.

Het verdrag met Rusland is ondertekend. De onderhandelingen over de veiligheidsclause gaan door. In de procedure krijgt de Kamer op enig moment de ratificatiewet te behandelen. Het is van het grootst mogelijke belang om een geldig verdrag met Rusland te hebben. Wij willen het verdrag niet verder ophouden. Zoals schriftelijk gemeld, is het inmiddels geparafereerd.

□

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik vind het antwoord van de minister redelijk verbijsterend, gezien de unanieme opvatting van de Kamer dat er zo snel mogelijk een veiligheidsartikel moet komen in alle luchtvaartverdragen en zeker in de nieuwe verdragen. Daarover is Kamerbreed een motie aangenomen. Er was en is nog steeds de gelegenheid om ook het nieuwe Nederlandse veiligheidsbeleid in de overeenkomst met de Russen op te nemen. De minister zegt dat er nog flexibiliteit is ingebouwd in de vorm van de bepaling inzake de consultatie binnen 60 dagen na ratificatie van het verdrag. Welaan, dat geeft aan dat het ook nu nog mogelijk is om dat beleid in de overeenkomst op te nemen. Dat ontkent de minister dus niet.

Misschien kost het nu een paar maanden extra. Maar als het om de veiligheid van de omwonenden van Schiphol gaat, en daar hebben wij het over, dan kan het niet zo zijn dat de Russen wel tweeënhalft jaar de tijd krijgen en dat wij geen extra tijd krijgen om onze veiligheidsnormen in te bouwen in het verdrag. Ik vraag de minister dan ook of zij bereid is de Kamerbreed aanvaarde motie uit te voeren door alsnog in overleg met Rusland de veiligheidsclause in het verdrag op te nemen, voordat het naar de Kamer komt. Aan de indieners van de motie vraag ik of het acceptabel is dat de haast die de KLM heeft om een nieuwe lijndienst over Rusland naar Japan te

beginnen, gebruikt wordt als argument tegen het nu opnemen van een veiligheidsartikel in het nieuwe verdrag. Ik krijg graag antwoord van de collega's uit de Kamer en van de minister.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik ben van mening dat wij de safetyclause in de onderhandelingen moeten inzetten. Maar de heer Poppe moet zich goed realiseren dat het hier om onderhandelingen tussen twee partijen gaat. Ik kan niet de garantie geven dat wij er bij alle onderhandelingen onmiddellijk in slagen om altijd onze zin te krijgen. Dat betekent overigens niet dat er dan plotseling sprake is van een onveilige situatie, want al deze landen moeten wel degelijk ook de safetyparagrafen van het Verdrag van Chicago onderschrijven. Ik hoop niet dat de Kamer mij wil zeggen dat als een land niet onmiddellijk bereid is iets op te nemen wat wij graag willen, er dan überhaupt geen verdrag meer kan zijn. Dat zou in dit geval toch buitengewoon ernstig en buitengewoon schadelijk zijn. Wij gaan hiermee dus de onderhandelingen in en ik ben ervan overtuigd dat wij de Russische Federatie er op enig moment van zullen overtuigen dat het ook voor haar heel verstandig is om dit in het verdrag op te nemen. Maar dit mag niet betekenen dat wij dus voorlopig maar zonder een rechtsgeldig verdrag moeten blijven zitten. De reden waarom in februari onderhandeld is, is overigens niet louter gelegen in het feit dat de KLM grote haast had met die ene route naar Japan. Nee, het verdrag met Rusland slaat op alle bestaande routes over Rusland. Dan gaat het om veel en veel meer dan alleen die nieuwe route. Via de ambassade zijn wij al bezig om die aanvulling alsnog gerealiseerd te krijgen. De ambassade is daar ook druk mee bezig. Ik ga ervan uit dat wij erin slagen. Er is ook niets op tegen om die aanvulling in het verdrag op te nemen, maar ik ben niet bereid om datgene wat al geparafereerd is, te hernemen en eigenlijk te doen alsof er geen overeenstemming was.

□

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! De minister spreekt over een antwoord op 21 maart, maar op

2 april stuurde zij de Kamer een brief waarin iets anders stond dan wat volgens haar op 21 maart is meegedeeld. In die brief zegt zij namelijk twee dingen: 1. van Russische zijde werd in eerste instantie positief gereageerd op een veiligheidsclause en 2. de belangrijkste oorzaak voor tekening in februari is gelegen in het feit dat de KLM een nieuwe lijn naar Japan zou moeten openen.

Er is sprake van een bestaand verdrag dat op zichzelf kan worden gecontinueerd. Daarbinnen kan alles plaatsvinden wat nu plaatsvindt. De minister heeft er nu voor gekozen een meer structurele verbetering van het luchtvaartverdrag op basis van de veiligheidsclause terzijde te leggen om die ene lijn van de KLM per het komend zomerseizoen te kunnen effectueren. Ik vind dat een verkeerde prioriteit. Mijn vraag aan de minister is of zij alsnog wil proberen om die veiligheidsclause op te nemen, voordat zij het volledige verdrag aan de Kamer voorlegt.

De heer Poppe vroeg de indieners van de motie of de veiligheidsclause overal moet worden ingebracht. Mijn antwoord daarop is kortweg "ja". Als je er op voorhand van uitgaat dat dit niet overal moet en dat Rusland in de onderhandelingen ook "nee" kan zeggen, zoals de minister opmerkte, dan heb je bij de onderhandelingen op voorhand al je handen op de rug gebonden. Je onderhandelt namelijk met landen die in wezen in dit opzicht onwillig zijn.

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Tijdens de besprekingen in februari is niet afwijzend door de Russen gereageerd op die veiligheidsclause. Dat is daarna pas gebeurd. De besprekingen in februari hadden onder meer tot doel om de nieuwe bestemming van Nagoya te formaliseren. Wij hadden toen ook de indruk dat het een fluitje van een cent zou zijn en dat het kon. Daarna is er negatief op gereageerd, moet ik helaas constateren. Ik zeg dus niet dat het niet alsnog geregeld kan worden. Wij weten alleen niet of dat zal lukken voordat wij met het ratificatieproces moeten beginnen. Het is namelijk verplicht om na parafering via een aantal stappen het ratificatieproces in gang te zetten. Ik



Mevrouw Van 't Riet (D66)

probeer het natuurlijk wel voor elkaar te krijgen, maar ik kan geen garanties geven op dit moment.

De heer Van Gijzel merkte op dat de inzet gericht hoort te zijn op een safetyclause. Dat ben ik met hem eens, maar ik wijs hem erop dat het altijd gaat om onderhandelingen tussen twee partijen die elkaar proberen te overtuigen. Ik ben ervan overtuigd dat wij uiteindelijk in staat zijn om iedereen ervan te overtuigen dat het heel belangrijk is dat die veiligheidsclausule wordt opgenomen. Men moet zich echter altijd realiseren dat het om onderhandelingen tussen twee landen gaat. Dat hoort er nu eenmaal bij.

□

Mevrouw Van 't Riet (D66): Voorzitter! Ik denk dat iedereen erbij gebaat is dat de landingsrechten tussen Rusland en Nederland worden geregeld. Dat geldt met name voor de KLM. Ik kan mij dan ook voorstellen dat de KLM haast heeft, vooral vanwege de overvlieg-routes, met name naar Japan. Ik heb nog een vraag aan de minister. Zij heeft bij de behandeling van de nota Veiligheidsbeleid burgerluchtvaart heel duidelijk aangegeven ervoor te zullen zorgen dat de clause wordt opgenomen in de nieuwe verdragen. De motie die toen is ingediend, was er met name op gericht de

bestaande verdragen open te breken om de veiligheidsclausule op te nemen. Wij zijn natuurlijk gebaat bij een luchtvaartverdrag. Als dat er niet is, zitten wij met een groot probleem. Dus wat ons betreft moet er haast mee gemaakt worden. In hoeverre is het mogelijk om een en ander op zo kort mogelijke termijn te regelen via een aanvullend protocol, zonder dat daarmee onderhandelingsruimte wordt weggegeven en Rusland denkt zich niet meer zo druk te hoeven maken over die veiligheidsclausule omdat de luchtvaartovereenkomst binnen is? Dat is mijn grote angst namelijk. Op welke termijn kan dat gebeuren?

□

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Luchtvaartverdragen zijn niet statisch. Zij worden heel vaak aangepast. Ik heb ook gezegd dat wij aanvankelijk dachten dat een veiligheidsclausule gemakkelijk opgenomen zou kunnen worden. Er volgde echter een negatieve reactie. Nu wordt via de ambassade een procedure in gang gezet om ook de Russen ervan te overtuigen dat het een belangrijk onderdeel van het luchtvaartverdrag behoort te zijn. De clause kan pas opgenomen worden zodra er overeenstemming met de Russen is. Dat moet wat mij betreft op zo kort mogelijke termijn

gebeuren. Nogmaals, in februari leek het bereiken van overeenstemming wel mogelijk. Op dat moment hebben wij de clause ingebracht. Dat was ook het eerste moment waarop wij met elkaar hebben gesproken nadat in 1994 de technische zaken van het oude verdrag waren afgedaan. Ik ga ervan uit dat wij binnen afzienbare tijd met de Russische Federatie overeenstemming zullen bereiken.

Vragen van het lid Verhagen aan de minister van Binnenlandse Zaken, over de gewelddadigheden op Nederlands grondgebied tussen Koerden en Turken.

□

De heer **Verhagen (CDA):** Voorzitter! De recente toename van conflicten in Nederland tussen Turken en Koerden acht de CDA-fractie uiterst zorgwekkend. Met de minister vindt de CDA-fractie het onaanvaardbaar dat buitenlandse politieke conflicten op Nederlands grondgebied worden uitgevochten. Het heeft de CDA-fractie wel verbaasd dat minister Dijkstal zich blijkens zijn uitlatingen pas nu zorgen maakt over het importeren van conflicten uit Turkije, terwijl die zorgen naar onze mening op z'n minst reeds gerechtvaardigd zouden zijn geweest vanaf het moment dat op het Nederlands grondgebied de oprichting plaatsvond van een Koerdisch parlement in ballingschap.

In het jaarverslag van de Binnenlandse veiligheidsdienst over 1995 wordt ook melding gemaakt van het fenomeen dat het geweld van extreme Turkse groeperingen toeneemt. Het heeft de CDA-fractie dan ook verbaasd, gelet op de constatering in dat jaarverslag en gelet op de taakomschrijving van de Binnenlandse veiligheidsdienst, dat de escalatie van conflicten op Nederlands grondgebied blijkbaar zo onverwacht kwam en de politie in de desbetreffende steden totaal onvoorbereid was.

Daarom stel ik namens de CDA-fractie de volgende vragen aan de minister van Binnenlandse Zaken.

1. Welke maatregelen heeft de minister genomen sinds de vaststelling in het BVD-jaarverslag, dat het geweld van extreme Turkse groeperingen toeneemt? Welke maatregelen heeft de minister