

7

Transportraad 5 december 2022

Transportraad 5 december 2022

Aan de orde is het **tweeminutendebat Transportraad 5 december 2022 (21501-33, nr. 980)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het tweeminutendebat Transportraad van 5 december 2022. Van de zijde van de Kamer zijn er twee sprekers. Ik heet uiteraard de minister van harte welkom. Gelet op de tijd zou ik willen voorstellen dat we voortvarend van start gaan. Ik geef het woord aan de heer Koerhuis van de VVD.

□

De heer Koerhuis (VVD):

Dank u, voorzitter. We hebben gisteravond de beantwoording op onze schriftelijke inbreng gehad. Bij mij zijn nog enkele vragen overgebleven. De minister heeft gezegd dat Turkije en de Emiraten geen luchtvaartverdrag willen, maar mijn vraag is dan waarom die twee landen geen luchtvaartverdrag willen. Ik vond het ook opvallend dat Saudi-Arabië ineens wel een luchtvaartverdrag wil, nu het land heeft aangekondigd een grote luchthavenhub te bouwen die gaat concurreren met de grote Europese luchthavenhubs. Voor mij blijft staan dat al die landen te veel de concurrentie van Schiphol en de KLM aantasten. De minister en ik hebben het hierover al eerder gehad. Ik zou de minister willen vragen of hij maatregelen in kaart wil brengen om die landen aan te pakken op het gebied van luchtvaart.

En dan nog iets over de herziening van het Europese luchtruim. Ik begrijp dat dit wat betreft de Nederlandse luchtvaart een CO₂-besparing van 6% kan opleveren. Een moment, voorzitter, want ik word nu wel heel erg afgeleid ...

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. We wachten even totdat ...

De heer Koerhuis (VVD):

Kan ik verdergaan?

De voorzitter:

U kunt verdergaan.

De heer Koerhuis (VVD):

Oké, dank u wel. Ik hoor — en ik hoor dat alleen maar — dat Nederland en Hongarije die herziening nog tegenhouden om naar die Single European Sky te gaan. Graag een reactie van de minister daarop.

Een eerste stap naar zo'n herziening van het Europese luchtruim is uitbreiding van het luchtruim van EUROCONTROL. De minister en ik hebben daar ook al eerder een discussie over gehad. Een grote bottleneck in het Europese luchtruim is Noordwest-Frankrijk. De minister heeft

geschreven dat Frankrijk een soeverein land is. Natuurlijk, dat zijn wij ook. Hij schrijft ook dat Frankrijk niet wil dat wij over hun infrastructuur gaan. Natuurlijk, dat willen wij ook niet. Maar dat is vooral denken in wat er niet mogelijk is. Ik wil zo graag horen wat er wél mogelijk is. We werken heel goed samen met de Fransen. We hebben ieder halfjaar een kabinetsmeeting. Samen trekken we op om CO₂ te verminderen. Ik zou dus graag de mogelijkheden van de minister willen horen in plaats van de onmogelijkheden.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Koerhuis. De volgende spreker van de zijde van de Kamer is de heer De Groot. O, hij ziet af van zijn termijn. Dan kijk ik even hoeveel tijd de minister nodig heeft. Hij kan meteen door, begrijp ik. De minister.

□

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik loop even de vragen van de heer Koerhuis langs.

In de eerste plaats zijn vraag over luchtvaartverdragen. Even een klein beetje uitleg. Europese wet- en regelgeving kunnen we niet eenzijdig aan een ander land opleggen. Als je hier afspraken over wilt maken met een ander land, dan zal je hier iets tegenover moeten zetten: markttoegang. Alleen, toegang tot de Nederlandse markt is onvoldoende, gezien de kleine thuismarkt en de beperkt beschikbare capaciteit. Daarom gaat het dus om wet- en regelgeving die de hele Europese markt raakt. Dat vraagt dus om een Europese oplossing. Daarbij worden afspraken over het overnemen van Europese wet- en regelgeving geruild voor toegang tot de Europese luchtvaartmarkt. Des te meer markttoegang Europa kan bieden, des te meer we ervoor terug kunnen vragen. Voordat we tot een nieuw verdrag komen, worden afspraken daarover vastgelegd in de onderhandelingsmandaten.

Nu hebben de Verenigde Arabische Emiraten op voorhand aangegeven dat zij op basis van bilaterale luchtvaartverdragen die tot op heden werken voldoende markttoegang hebben tot Europa, mogelijk meer dan op basis van een EU-luchtvaartverdrag mogelijk zou zijn. Daardoor was het voor hen niet interessant om een EU-luchtvaartverdrag te sluiten. Met Turkije is diverse malen onderhandeld over een EU-luchtvaartverdrag maar kon uiteindelijk geen akkoord bereikt worden. Daar lagen verschillende redenen aan ten grondslag, zowel luchtvaartinhoudelijk als geopolitiek. Saudi-Arabië heeft diverse malen laten weten geïnteresseerd te zijn in meer toegang tot de Europese luchtvaartmarkt, maar de laatste keer dat erover gesproken is, in 2016, was er vanuit de Europese lidstaten onvoldoende draagvlak om een EU-luchtvaartverdrag af te sluiten. Dat is tot op de dag van vandaag de positie. Zoals ik eerder heb aangegeven, blijft Nederland er bij de Europese Commissie op aandringen om de gevolgen van EU-klimaatregels voor de Europese luchtvaart mee te nemen in het externe luchtvaartbeleid en in nieuwe onderhandelingsmandaten, als die vraag aan de orde is of komt. Daar zullen we vanuit Nederland ook altijd op toezien.

Dan over het Europese luchtruim, het Single European Sky-voorstel. Daar is Nederland groot voorstander van, en ook van de bijbehorende doelstellingen. De meeste EU-lidstaten hebben bezwaren tegen het voorliggende voorstel, vanwege de voorgestelde overdracht van bevoegdheden naar Europese instituties. Vertaald naar Nederland zou dat betekenen dat wij bijvoorbeeld de aansturing verliezen op de gevraagde prestaties, kosten en investeringen van LVNL, Luchtverkeersleiding Nederland, terwijl wij van mening zijn dat die Single European Sky ook gerealiseerd kan worden zonder deze bevoegdheden over te dragen. Daarnaast zou het management van het luchtruim tussen civiel en militair ook naar de netwerkmanager gaan, waardoor het risico ontstaat dat er niet voldoende trainingsruimte overblijft voor de Nederlandse luchtmacht. Op dit moment loopt de trilogie tussen de Raad en het Europees Parlement. We werken nauw samen met een groep landen, met als doelstelling om hier een compromis over te sluiten, en ook met het Europees Parlement, aangezien wij zeer voor de doelstellingen zijn, zoals gezegd.

Tot slot de vraag van de heer Koerhuis over het Noord-Franse luchtruim. Frankrijk is net als alle staten, ook Nederland, soeverein verantwoordelijk voor zijn luchtruim en de inrichting van de luchtverkeersleiding. Het is dus aan Frankrijk om een initiatief te nemen voor concrete stappen, ook als dat zou betekenen: aansluiten bij EUROCONTROL. Zoals in het vorige Kamerdebat gevraagd, heb ik de mogelijkheden van EUROCONTROL onder de aandacht gebracht van mijn Franse ambtsgenoot. Ik heb dat dus aangekaart, maar daarmee stopt mijn inspanning. Dan zal het uiteindelijk door Frankrijk besloten moeten worden. Ik heb begrepen dat men wel problemen heeft in het Noord-Franse luchtruim, maar dat die van tijdelijke aard zijn, ook vanwege — dan moet ik even terug in m'n geheugen — de invoering van een nieuw besturingssysteem daar.

Voorzitter, dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft nog een interruptie van de heer Koerhuis. Ik wil u wel vragen om het kort te houden, want volgens mij heeft u het debat al gevoerd. Dus een korte vervolgvraag, meneer Koerhuis.

De heer Koerhuis (VVD):

Nederland heeft een grote luchtvaartsector en 300.000 banen die ervan afhankelijk zijn. We zijn een open economie, dus volgens mij hebben we alle belang bij die Single European Sky als eindstap, en de eerste stap is bijvoorbeeld het overnemen van dat stuk Franse luchtruim. Ik zou zo graag iets meer urgentie willen zien van de minister. Ik wil niet horen dat Nederland met Hongarije het land is dat het het meest tegenhoudt. Ik wil dat Nederland vlaggendrager wordt om het te realiseren.

De voorzitter:

Minister, kunt u de heer Koerhuis geruststellen?

Minister Harbers:

We werken met een grotere groep lidstaten aan een compromis. Tegelijkertijd geldt wel dat ieder land soevereiniteit over zijn luchtruim heeft. Volgens mij liepen in de vraagstel-

ling twee dingen door elkaar, namelijk de inzet met Frankrijk en de Single European Sky. Wij werken hard aan de Single European Sky, maar we willen dan ook dat het tot in de details klopt. Net zoals wij in Nederland soeverein zijn over ons luchtruim, is Frankrijk dat ook. Ik kan hen niet dwingen om zich aan te sluiten bij EUROCONTROL.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we bij dezen aan het einde gekomen van deze beraadslaging. Ik dank de minister en de leden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik schors voor een enkel moment, zodat wij zo verder kunnen met het debat over de Klimaat- en Energieverkenning en de Klimaatnota.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.