

8

Goedkeuring Verdragen Republiek Ivoorkust en lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten

Goedkeuring Verdragen Republiek Ivoorkust en lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten

Aan de orde is de behandeling 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, met Bijlage (Trb. 2024, 68) (36700);**
- het wetsvoorstel **Goedkeuring van de op 17 oktober 2022 te Bali tot stand gekomen Uitgebreide Luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds (Trb. 2022, 132) (36634).**

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Aan de orde is — houd u vast! — 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, met bijlage (36700), en het wetsvoorstel Goedkeuring van de op 17 oktober 2022 te Bali tot stand gekomen Uitgebreide Luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds (36634).

Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom in vak K. Ik wilde het woord geven aan een afgevaardigde van de PVV-fractie, maar ik zie de heer Graus bij de interruptiemicrofoon staan.

De heer **Graus** (PVV):

Meneer de voorzitter. Ik heb een aantal collega's gesproken die voor uitstel van dit debat zijn. Het luchtvaartdebat inzake de BES-eilanden is ook al uitgesteld, dus dit kan ook uitgesteld worden. Bovendien wil ik persoonlijk ook gewoon dat die ratificatie nog even wordt uitgesteld. Onze plannen moeten eerst beter geborgd worden. Ik stel dus voor om het debat uit te stellen. Ik heb van een aantal collega's steun daarvoor gekregen.

De **voorzitter**:

Dan moet ik wel even ernstig in u aller richting kijken, omdat er op dit moment natuurlijk ook een heleboel mensen klaarzitten om de minister te ondersteunen bij dit debat, maar u allen bent de baas in de Kamer.

De heer **Graus** (PVV):

Zo is dat, meneer de voorzitter.

De **voorzitter**:

Dus ik ga gewoon horen hoe uw voorstel valt.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik vind het echt ongekend. Afgelopen donderdag, vorige week dus, is de Kamer ook een paar uur platgelegd omdat een deel van de Kamer het niet nodig vond om op dat moment te werken. Nu zien we hetzelfde weer gebeuren. In plaats van dat we het uitstellen, kunnen we het ook gewoon behandelen en dan wegstemmen; dan is meneer Graus ook tevreden. Ik vind het echt onverantwoord om de Kamer opnieuw een paar uur stil te leggen, dus echt geen steun.

De **voorzitter**:

Geen steun.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Wij hebben dit debat aangevraagd. Het is het eerste debat over een luchtvaartverdrag. Het is heel belangrijk dat we het zorgvuldig behandelen en dat kunnen we nu gewoon niet. Daar gaat het om. Ik vind het onverantwoord als we dit nu laten doorgaan en het afraffelen. We moeten een fatsoenlijk debat kunnen voeren en dat gaat nu niet. Van harte steun voor het verzoek dus.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik denk dat het een verdrag is dat heel veel vragen oproept. Ik hoor bij een breed deel van de Kamer veel vragen, dus het is niet een verdrag dat even simpel geratificeerd wordt. Ik zou het graag zorgvuldig doen. Het vorige debat is uitgelopen. Ik steun dus het voorstel om dit debat te verplaatsen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Bij mij leven er ook een aantal vragen over dit luchtvaartverdrag. We moeten juist debatteren om te kijken welke boodschap we de minister meegeven: wel of niet laten doorgaan en ratificeren? Volgens mij hebben we nu de tijd om daarover te debatteren, dus laten we snel van start gaan.

De **voorzitter**:

U steunt het voorstel niet.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik wil een goed debat kunnen voeren. Als we dat vanavond kunnen doen, moeten we dat gewoon vanavond doen. Dan moeten we ook niet heel beperkt worden in de interrupties. Ik weet dat de voorzitter de vergadering strak wil leiden en dat kan hij ook. Als we dat kunnen doen, vind ik dat we het debat kunnen laten doorgaan. Er stond al niet heel veel tijd voor. Maar ik wil de voorzitter wel vragen om ons goed de ruimte te geven voor interrupties, zodat we dit debat goed kunnen voeren. Dat is namelijk de voorwaarde. Daarbij komt wat de voorzitter al zei: een hele staf is hierop voorbereid. Als we dit hadden willen uitstellen, hadden we dat wat eerder moeten aangeven. Dat is wel zo netjes in verband met alle voorbereiding die hieraan voorafgegaan is. Ik stel dus voor om het debat toch te voeren, maar dan moeten we wel de ruimte krijgen om het debat goed te voeren.

De **voorzitter**:

In reactie daarop: ik heb in het vorige debat juist gezegd "we moeten dit even doorzetten, omdat er nog een vervolg-

debat plaatsvindt", om ruimte te geven voor het debat dat we nu zouden gaan voeren, maar nogmaals, de Kamer gaat over de agenda.

De heer **Köse** (D66):

Ik kan me hier eigenlijk wel in vinden. We moeten dit debat niet gaan afraffelen, maar als we nu kunnen beginnen en het nu kunnen doen, zou ik het debat willen laten doorgaan. Geen steun voor het voorstel dus. Maar het is voor mij wel echt belangrijk dat het dan niet afgeraffeld wordt.

De **voorzitter**:

De avond is nog lang. Ik zie nog geen meerderheid, dus ik stel voor dat we met het debat gaan beginnen.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter, als het mag nog één vraag. Een aantal partijen wil de ruimte hebben om meerdere interrupties te kunnen plegen en een goed debat te kunnen voeren. Het was ook onze zorg dat we dat niet zouden kunnen doen. Gaat de voorzitter daarmee akkoord? Dat is belangrijk voor de afweging.

De **voorzitter**:

Hoe sneller we beginnen, des te meer ruimte er is voor debat. Zullen we beginnen? Het woord is aan de heer Heutink voor zijn inbreng namens de Groep Markuszower. Ik stel voor het aantal interrupties niet te beperken, maar ze maximaal in drievoud te doen en kort en bondig te houden. Twee mag natuurlijk ook.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Voorzitter. We krijgen immers allemaal betaald om hier gewoon ons werk te doen.

Voorzitter. Sinds kort mag ik ook de luchtvaartdebatten voeren. U kunt zich vast wel voorstellen dat ik enigszins blij was om te zien dat we het een keer over een uitbreiding van de Nederlandse luchtvaart gaan hebben. Na alle debatten vol zure linkse verhalen over inkrimpen en het proberen kapot te maken van Schiphol, belichten we vandaag eens de andere kant: de poging tot groei. Fijn! Deze lijn kunnen we wat ons betreft met elkaar doortrekken. Het verdrag met Ivoorkust laat in de kern zien dat Nederland nog altijd een internationaal luchtvaartland wil zijn, met meer commerciële verbindingen, meer mogelijkheden en meer aanzien en economische groei voor Nederland. Dat raakt precies het DNA van Nederland, namelijk het zijn van een handelsland. Dat kan mijn fractie in de kern alleen maar steunen.

Tegelijkertijd zijn we kritisch, want zitten Nederlanders hier wel op te wachten? Daarom op dit punt een tweetal vragen aan de minister. Wat levert een uitbreiding van het aantal commerciële verbindingen met Ivoorkust nou concreet op voor Nederland? Is er onderzoek gedaan naar nut en

noodzaak van dit nieuwe verdrag? Is de wens van de Nederlanders om naar Ivoorkust te reizen wel zo groot? Ik verneem het graag van de minister.

Zoals ik net al begon: we hebben het al heel erg lang over de krimp van Schiphol, het besluit om van 500.000 naar 478.000 vluchten per jaar te gaan. Dat hebben we vorige week nog in het commissiedebat Schiphol besproken. Hier rijst dus ook de vraag: zit Schiphol wel te wachten op nieuwe routes? Een nieuwe route betekent simpelweg dat men ruimte moet maken in het verlaagde aantal van 478.000 vluchten. Dat betekent dat Schiphol uiteindelijk, als de slotcoördinator het toestaat, nog meer vluchten zullen moeten gaan schrappen. Hoe zit dat? Maken wij het Schiphol op deze manier niet veel te moeilijk? Ook hierop wil ik graag een reactie van de minister.

Verder hebben we ook vragen bij de keuze voor juist Ivoorkust. Voordat men nu meteen naar de interruptie-microfoon rent: die kritiek volgt rechtstreeks uit het beleid van de regering zelf. Enerzijds sluit Nederland een nieuw luchtvaartverdrag, dat inzet op ruimere verbindingen en meer internationale mogelijkheden met Ivoorkust, maar anderzijds geeft diezelfde overheid een negatief reisadvies voor Ivoorkust. Kijkt u de kaart maar na: vooral geel, oranje en ook zelfs rode delen. Met andere woorden: deze regering zeg tegen alle Nederlanders "reist u hier maar liever niet naartoe". En toch sluiten we met dit land een luchtvaartverdrag, om Nederlanders dus gemakkelijker naar Ivoorkust te kunnen laten reizen. Mijn fractie vindt dat die dingen eigenlijk niet samen kunnen gaan en dus willen wij een reactie van de minister hebben op dit punt. Hoe rijmt het kabinet deze twee dingen met elkaar?

En verder: meer internationale vluchten betekent simpelweg ook dat er meer mensen naar Nederland zullen afreizen. Komen er niet al genoeg mensen uit Afrika, zou ik willen weten van de minister. Hoe verhoudt dit verdrag zich tot de brede wens van deze Kamer en natuurlijk de wens van al die Nederlanders om meer grip te krijgen op migratie?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik haakte nog een beetje aan op het vorige punt over luchtvaartverdragen sluiten en de kleurcode van het land, het reisadvies dat Buitenlandse Zaken geeft aan het land. Op dit moment zijn er natuurlijk heel veel vluchten naar niet-groengekleurde landen, als je kijkt naar de kleurcodes die Buitenlandse Zaken hanteert. Is het niet gewoon zaak dat we juist goede luchtvaartverdragen moeten sluiten, zodat we, als de kleur verandert, met die landen goede afspraken hebben over hoe we de luchtvaartdiensten uitvoeren? Moeten dat we dat niet uit elkaar trekken, vraag ik aan de heer Heutink via de voorzitter.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik vind het heel erg raar dat de Nederlandse overheid aan de ene kant tegen Nederlanders zegt dat ze eigenlijk niet naar een bepaald land toe moeten vliegen en we hier op hetzelfde moment een hernieuwd luchtvaartverdrag afsluiten met datzelfde land. Ik vind dat een heel verkeerd moment.

De **voorzitter**:

U vervolgt.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower): Voorzitter. Mijn vraag is of dit verdrag ervoor kan zorgen dat Ivorianen en andere West-Afrikanen makkelijker naar Nederland kunnen migreren om welke reden dan ook. Zo ja, hoe zit het dan met het toezicht en de handhaving hierop? We horen het graag van de minister.

Tot slot. Mijn fractie staat in principe achter de inzet van Nederland om een internationaal luchtvaartland te zijn. Overal ter wereld waar je komt, of het nou Zuid-Europa of Zuid-Amerika is, overal kom je de reizende Nederlanders tegen. Een uitbreiding doet wat ons betreft dan ook recht aan het DNA van Nederland. We blijven echter wel scherp en kritisch en vinden het nodig om bij bepaalde landen de vinger aan de pols te houden, zoals vandaag.

We wachten de beantwoording van de minister af en we hopen dat hij onze zorgen kan wegnemen, maar we blijven dus heel erg kritisch.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan lid Kostić namens de Partij voor de Dieren.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Voorzitter. Vandaag voeren we op initiatief van de Partij voor de Dieren voor het eerst een plenair debat over luchtvaartverdragen. Het is een belangrijk moment. Het is voor het eerst dat we ons gaan bemoeien met wat in Europa over luchtvaart en luchtvaartverdragen wordt besloten en wat voor impact dat heeft op Nederlanders. De tijd dat we stilzwijgend luchtvaartverdragen sluiten die negatieve gevolgen kunnen hebben voor de Nederlanders moet echt voorbij zijn. We zitten midden in een klimaat- en natuurcrisis. Twee weken geleden concludeerden experts van de Wereldgezondheidsorganisatie dat klimaatverandering moet worden behandeld — ik citeer — "als een internationale noodsituatie voor de volksgezondheid". Vorige week benadrukte onze Gezondheidsraad wat dat betekent voor Nederland: meer infectieziekten, meer luchtwegklachten, meer huidkanker. We weten allemaal dat de luchtvaart bijdraagt aan het verergeren van de klimaatcrisis. De lasten van de groeiende luchtvaartsector worden gedragen door iedereen en de lusten zijn vooral voor een kleine groep rijke veelvliegers. Het is de hoogste tijd om het rupsje-nooit-genoege, wat de luchtvaartsector nu is geworden, bij te sturen, bijvoorbeeld via luchtvaartverdragen.

Vandaag hebben we het over de vraag of we als Nederland akkoord moeten gaan met twee voorliggende luchtvaartovereenkomsten. Dat is ten eerste het bilaterale verdrag tussen Nederland en Ivoorkust en ten tweede het ASEAN-EU-verdrag, een akkoord tussen de Europese Unie en de Aziatische landen. Maar wat kunnen we met luchtvaartverdragen eigenlijk doen? In luchtvaartverdragen kun je zowel rechten als plichten regelen van luchtvaartmaatschappijen van verschillende landen. Luchtvaartovereenkomsten kunnen in potentie zorgen voor een gelijk speelveld, omdat beide partijen die het verdrag tekenen zich aan dezelfde regels moeten houden. Je kunt dus ook klimaat- en milieunormen bindend vastleggen en eerlijke arbeidsomstandigheden en veiligheidsnormen afdwingen. Dat is logisch.

Maar zorgen de verdragen voor minder klimaatimpact? Nee. Minder geluidsoverlast? Nee. Minder giftige uitstoot? Nee. Eerlijke arbeidsomstandigheden? Ook niet. Wat ze wel regelen, is het stimuleren van de groei van het aantal vluchten en belastingvoordelen voor een bepaald gedeelte van de luchtvaartsector. Zo bevat het ASEAN-EU-verdrag drieënhalve pagina om te specificeren wat er vooral niet belast hoeft te worden. Maar waar het gaat over milieu lezen we alleen "streven naar", "erkennen dat" en "intentie om samen te werken". Dat doet natuurlijk helemaal niets.

Het zijn niet alleen Milieuorganisaties of wetenschappers die zeggen dat het ASEAN-EU-verdrag op deze manier niet deugt. De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers, die 6.000 piloten vertegenwoordigt, waarschuwt voor de grote tekortkomingen van dit verdrag en roept heel duidelijk op om dit verdrag niet te tekenen zolang er geen afdwingbare milieu- en sociale veiligheidsnormen zijn opgenomen. Via de bode zou ik dan ook de oproep van deze vereniging aan de minister willen geven.

Het is ook tekenend. We hebben hier in de vorige periode een rondetafel over gehad met experts en geen enkele expert was hier enthousiast over. De minister noemt het EU-ASEAN-verdrag een belangrijke stap naar eerlijke concurrentie, milieubescherming en eerlijke arbeidsomstandigheden, maar de piloten van de VNV zeggen haarscherp: dit is geen tussenstap, dit is een eindstation. Als dit verdrag eenmaal is geratificeerd, zonder afdwingbare bepalingen, is er geen volgende stap meer. Dan zijn ze overgeleverd aan de goede wil van andere landen om te bewegen op eerlijke concurrentie, veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden. Je onderhandelingspositie is het sterkst voordat je een deal sluit. Daarna ben je gebonden aan wat je hebt afgegeven. Bovendien zet het verdrag de standaard voor alle toekomstige EU-luchtvaartakkoorden. Zwakke afspraken worden de nieuwe ondergrens en dat is echt niet wat we moeten willen.

Een concreet voorbeeld. In Maleisië telt rusttijd aan boord niet als werktijd, waardoor piloten structureel meer uren vliegen dan in Europa en onvoldoende kunnen herstellen. Dit leidt tot directe veiligheidsrisico's. Dit verdrag had kunnen regelen dat dezelfde rusttijden gelden voor alle vluchten tussen Aziatische landen en de Europese Unie. Nederland wil vaak geen extra bindende milieu- en klimaatnormen stellen omdat er dan internationaal geen gelijk speelveld zou zijn. Met de EU-ASEAN-overeenkomst komt er een kans om het wel goed te regelen, om dat gelijk speelveld wel te pakken, maar dat wordt niet gedaan. De minister stelt dat het Europese verdrag nationale klimaatmaatregelen niet in de weg zit.

Ik zie een interruptie.

De voorzitter:

Ik ook. Meneer De Groot.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik zit best wel met verbazing naar deze inbreng te luisteren. Er liggen nu 140 verdragen en die gaan we juist opwaarderen met dit luchtvaartverdrag. Hoe kijkt het lid Kostić naar die 140 verdragen, die slechter zijn? Moeten we het daarbij laten? Of kiezen we met deze luchtvaartverdragen voor een

stap voorwaarts, waarbij de VNV terecht zegt: we moeten onszelf niet uit de markt prijzen? Dat is een ander frame dan u hier neerzet, namelijk dat de VNV zegt: dit is eigenlijk heel slecht voor Nederland.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik verbaas me dan weer over de inbreng van mijn collega van de VVD. De VNV heeft heel duidelijk gezegd: Kamer, ratificeer het verdrag niet. De minister moet eerst terug naar Europa en hij moet dan regelen dat er sociale normen in dat verdrag komen. Dan zouden we kunnen kijken of we het kunnen ratificeren. Dat is een hele heldere boodschap. Ik wil wel een kopie geven van de brief, die de VVD blijkbaar nog niet goed heeft gelezen. Daarmee is volgens mij alles gezegd. Als er twee grote bewegingen, nou ja, grote bewegingen ... Als de piloten en de milieuorganisaties hand in hand staan, heb je volgens mij een duidelijke boodschap dat je dan even opnieuw je huiswerk moet doen in Brussel.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik heb de brief van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers wel degelijk goed gelezen. Ik ga daarover in mijn inbreng ook nog vragen stellen aan de minister. Laten we het even hebben over die 140 verdragen die er liggen. Het resultaat van de inbreng van het lid Kostić is: laten we het dan maar daarbij laten.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Het gaat erom dat wij een EU-ASEAN-verdrag vaststellen waarmee we de Aziatische landen volledige toegang geven tot onze markt, zonder dat ze aan onze normen hoeven te voldoen. Daar waarschuwen de piloten ook voor. Het is een slechte standaard voor de toekomst. Het zorgt voor oneerlijke concurrentie en voor een ongelijk speelveld. Het is geen goed verhaal voor Nederlanders. Misschien is het wel goed voor de Aziatische landen, maar niet voor de Nederlanders. Dat zou voor de VVD reden genoeg moeten zijn om er een streep door te zetten.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Ik heb al gezegd dat ik de minister straks ga bevragen op een aantal zorgpunten die de VVD-fractie heeft. Alleen kan het resultaat dan wel zijn dat de minister ermee op pad moet naar Europa en dat we het niet vaststellen. Daarmee blijven slechtere verdragen bestaan. Deze verdragen zijn immers wel degelijk een stap voorwaarts.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dat vindt de VVD misschien, maar wij hebben in de vorige periode een rondetafelgesprek georganiseerd met de experts en de piloten. Zij hebben allemaal gezegd dat dit een heel slecht idee is. Het is niet goed voor Nederland. Dit is geen goede standaard voor verdragen. Het past niet bij deze tijd. Als ze allemaal, van links tot rechts, van piloten tot milieuwetenschappers, zeggen dat je terug moet naar Brussel en moet zorgen dat die sociale normen er bijvoorbeeld in zitten, lijkt me dat duidelijk.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Is niet gewoon het eerlijke verhaal dat het lid Kostić wil dat er helemaal niet gevlogen wordt?

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Nee.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De minister stelt dat dit Europese verdrag nationale klimaatregelen niet in de weg zit. In de beantwoording van de vragen stelt de minister echter ook dat eerdere studies hebben vastgesteld dat er procesvereisten volgen uit EU-verdragen met derde landen als het gaat om een CO₂-plafond. In gewone taal: als je het in zo'n Europees verdrag met Aziatische landen niet goed regelt, dan zit je vast aan slappe afspraken die misschien voor die andere landen goed werken, maar die ertoe leiden dat Nederland te maken krijgt met een ongelijk speelveld en zijn eigen burgers onvoldoende kan beschermen. Vooraanstaand onderzoeker Gössling stelt dat dit verdrag het halen van klimaatdoelen moeilijker maakt. Ik vraag de minister: wat is de waarheid? Kan dit verdrag maatregelen zoals een CO₂-plafond of gezondheidsregels juridisch enigszins bemoeilijken?

Er zijn voor beide verdragen geen impactassessments gedaan. Dat betekent dat we niet weten wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van deze verdragen. Ik vraag de minister: hoe kan het dat hij akkoord wil gaan met deze verdragen zonder dat helder is wat de maatschappelijke gevolgen zijn en de daaruit voortvloeiende kosten voor de belastingbetaler? Welke organisaties zijn überhaupt om input gevraagd? Klopt het dat er voor beide verdragen geen gesprekken zijn geweest met natuur- en milieuorganisaties en omwonenden, maar wel met de luchtvaartsector? De gezondheid van omwonenden wordt in het milieuartikel überhaupt niet genoemd.

Voorzitter. Het is natuurlijk gek dat met het EU-ASEAN-verdrag Aziatische landen niet aan alle Europese en Nederlandse eisen rondom veiligheid, arbeid en milieu hoeven te voldoen, maar ze wel gewoon volledige toegang tot onze markt krijgen. De Partij voor de Dieren vindt het wat betreft het Nederlandse verdrag met Ivoorkust ook teleurstellend dat Nederland zich niet harder heeft ingezet om bindende veiligheidsnormen op te nemen. Daar zitten slechts twee partijen aan tafel. Dan zou je zeggen: dan is het iets makkelijker. De vorige minister zei over het verdrag met Ivoorkust dat de verdragsluitende partijen alle passende maatregelen nemen om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken. Is de minister het hiermee eens? Zo ja, waarom leg je dat dan niet gewoon vast met bindende doelen in het verdrag in plaats van dat je leunt op vage beloftes?

Voorzitter, tot slot. Deze luchtvaartverdragen schieten echt tekort. Ik hoop dat de Kamer kritisch kijkt naar deze verdragen. We hebben even contact gehad met de juridische afdeling van de Kamer. We kunnen er als Kamer voor kiezen om pas te stemmen over ratificatie wanneer er bindende bepalingen zijn opgenomen over bijvoorbeeld gezondheid,

veiligheid en arbeidsomstandigheden, of wanneer er op z'n minst een impactassessment is waarmee we een goed beeld krijgen van de maatschappelijke gevolgen. We kunnen dan volgende week enkel stemmen over de moties. Dan kan het kabinet ondertussen gewoon rustig naar Brussel. Veel landen hebben het verdrag nog niet eens geratificeerd. Er is dus geen haast: eerst repareren en dan pas ratificeren. Dat is ook wat de piloten vragen. Dat is ook wat de milieu-organisaties vragen. Nogmaals, als twee clubs zo verenigd zijn in hun afwijzing van het luchtvaartverdrag, dan moeten de Kamer en de minister toch echt terug naar Brussel en beter hun huiswerk doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger namens GroenLinks-Partij van de Arbeid. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb een wat langere spreektijd dan vijf minuten, zeg ik tegen de voorzitter.

De voorzitter:

Is dat zes minuten of is dat vijftien minuten?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik denk dat het zeven is.

De voorzitter:

Nou, laten we dan maar beginnen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. We bespreken vandaag twee luchtvaartverdragen. Ik zal mij in mijn bijdrage concentreren op het verdrag tussen de EU-lidstaten en de ASEAN-staten, omdat het eigenlijk alles wat er mis kan gaan in de luchtvaart, in potentie erger maakt. Juist vanwege de impact van de omvang van de luchtvaart tussen deze twee regio's en de potentiële groei, maken wij ons grote zorgen. Ik begrijp dat dat voor een aanzienlijk deel van deze Kamer geldt.

In de aanloop naar dit debat hebben we ons laten bijpraten in een rondetafelgesprek en zijn er vragen beantwoord in de schriftelijke inbreng. Deze beantwoording bevestigt de zorgen en bezwaren. Mijn fractie is heel erg voor internationale samenwerking, maar dit is echt geen goed idee. Dit verdrag is geen versterking van de samenwerking tussen landen om zaken beter te maken voor onze burgers. Het is vooral een programma waarin we als overheden zeggenschap inleveren, zodat bedrijven met minimale overheidsinterventie maximaal kunnen groeien, ten koste van het klimaat, milieu, gezondheid, veiligheid en sociale rechten in potentie. Dat is toch precies het omgekeerde van wat we willen.

In die zin illustreert het verdrag precies de meer fundamentele discussie die we met elkaar over luchtvaart moeten hebben. Willen we grip? Willen we zorgen dat we omwonenden en werknemers goed beschermen? Willen we dat we een luchtvaart hebben die we echt nodig hebben en dat

we daarop kunnen sturen? Of gaan we door op het pad van groei ten koste van alles? Wat ons betreft is luchtvaart te belangrijk om als overheid zo weinig regie op te voeren. Ja, luchtvaart is te belangrijk om zo weinig regie op te voeren als overheid, en de gezondheid van mensen en het klimaat al helemaal. Wij vinden het van groot belang dat we regels kunnen stellen om die gezondheid te beschermen, om het klimaatbeleid te voeren dat nodig is voor een veilige toekomst, om werknemers te beschermen en om te kunnen sturen op een Schiphol dat dienend is aan Nederland. Met dit verdrag dreigen we juist die sturingsinstrumenten moeilijker te maken, uit handen te geven en weg te geven.

In het debat dat we afgelopen week, of twee weken geleden, hebben gevoerd over de nieuwe wetgeving rond Schiphol, was dit precies het thema van het debat: hoe stellen we grenzen? De minister gaf net iets te vaak aan dat internationale regels dat belemmeren. Dat was het argument dat we vaak hoorden. Dit verdrag dreigt dat alleen maar erger te maken. Ik zal de punten langslopen.

Om te beginnen met het klimaat: het verdrag noemt het in één van de 34 hoofdstukken en brengt het als een vrijblijvend gezamenlijk streven dat verder is ondergebracht bij ICEO en CORSIA, twee mondiale instrumenten die het op z'n zachtst gezegd niet heel goed doen. Het is duidelijk dat de luchtvaartsector een van de moeilijkste is om emissies terug te dringen. Technologische innovaties duren lang, de echte oplossing is er helaas nog steeds niet. En CORSIA is zowel qua doel, namelijk het stabiliseren van emissies op het niveau van 2019, als qua bereik, met diverse grote landen die helemaal niet meedoen, als qua methode, namelijk vooral leunen op het offsetten van je emissies in plaats van het terugdringen, echt volstrekt onvoldoende.

En dan lezen we in de papers van de experts dat het met dit verdrag zeer moeilijk wordt om nationaal of Europees hogere eisen te stellen aan bijvoorbeeld een bijmengverplichting, om tankering te voorkomen, om accijns te heffen. Allemaal extra maatregelen die je zou willen nemen en waar dit kabinet eigenlijk ook mee bezig is, gaan we nu bemoeilijken met dit verdrag. Kan de minister op deze kritiek reflecteren? Net als de Partij voor de Dieren missen wij het impactassessment.

Het verdrag maakt het ook nog lastiger om te sturen op routes die je wel of niet wil, en om anderzijds in te grijpen in de markt. Dus, terwijl je eigenlijk wil zeggen dat de capaciteit op Schiphol schaars is en je dus heel erg wilt kunnen sturen op hoeveelheid en op bestemmingen, maakt het verdrag dat moeilijker.

Het wordt ook heel moeilijk om alle maatschappelijke kosten die de luchtvaart veroorzaakt, zoals gezondheidsschade, natuurschade en klimaatschade, door te berekenen aan de vervuiler, zeggen de experts. Klopt dat? Ik wil van de minister een vergelijking hebben van de beleidsagenda die dit kabinet zegt te hebben met het verdrag dat nu voorligt. Ik mis volledig hoe die twee zich tot elkaar verhouden, want dit verdrag is van voor de Green Deal. Dit is verdrag van voordat we serieus klimaatbeleid gingen maken.

Het verdrag zegt niets over de non-CO₂-klimaat effecten, niets over zwavel of stikstof, maar voorkomt wel dat we via heffingen en aanwijzingen vervuilers aanpakken als dit

wordt gezien als discriminatie. Klopt het bijvoorbeeld dat we niet lawaaiige toestellen mogen verbieden?

Voorzitter. We hebben gezien welke problemen de Balanced Approach gaf als we Schiphol 2% of 3% willen laten krimpen om onze omwonenden te beschermen en een uitspraak van de rechter te eerbiedigen. Die Balanced Approach is een Europese regelgeving die het bijzonder moeilijk maakt om in Nederland te doen wat nodig is. Nu steeds grotere delen van het luchtvaartbeleid buiten onze eigen zeggenschap plaats, is wat mij betreft het laatste wat je moet doen.

Ook de vakbonden maken zich grote zorgen. Concurrenieren op arbeidsomstandigheden wordt onvermijdelijk als de concurrentie niet kan worden gehouden aan onze standaarden. Dat zet de rechten van onze werknemers onder druk en zet de deur open voor maatschappijen uit landen die het minder nauw nemen met sociale rechten.

Terecht vrezen de piloten dat dit gevolgen heeft voor de veiligheid. Als 20% van de ongevallen in de luchtvaart zijn te wijten aan menselijke fouten, en vermoeidheid daarbij een van de belangrijkste factoren is, dan zijn rusttijden een veiligheidseis. Mijn fractie wil hier echt geen compromis op. Erkent de minister dit risico? Hoe reflecteert hij hierop? Heeft hij dit voorgelegd aan experts op vliegveiligheid? Wordt dit serieus gewogen? Hoe luistert hij naar die zorgen van werknemers?

De minister schrijft: "Met het verdrag is het gelukt om op belangrijke terreinen als milieu en sociale aspecten tot afspraken te komen." Maar de afspraak die gemaakt is, is vooral dat het moeilijker wordt om extra eisen te mogen opleggen. We hebben dus afgesproken dat de laagste standaard geldt en niet de hoogste. Graag een reactie.

De minister schrijft dat hij zich bij de hernieuwing van verdragen wil inzetten voor verbeteringen. Nou, minister, volgens mij zegt — we gaan nog zien of het een meerderheid is — gewoon een aanzienlijk deel van de Kamer: nee, dit is het moment. Er valt veel te verbeteren en dat willen we ook echt hebben, voordat we tekenen. Voor mijn fractie staat vast dat dit verdrag in deze vorm onvoldoende is en dat het nodig is om een pas op de plaats te maken, om te heronderhandelen en om goed te zien wat we moeten aanpassen om werknemers, de gezondheid van onze burgers en het klimaat te beschermen. Ik wil de minister dan ook vragen om dat in dit debat toe te zeggen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Graus voor zijn inbreng in eerste termijn namens de PVV.

De heer Graus (PVV):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Mogelijk heb ik een minuut langer nodig door hetgeen er allemaal gebeurd is vanavond.

Ik ben twintig jaar Kamerlid en dit is de eerste keer dat ik uitstel aanvraag. Ik vroeg geen afstel. Dus als ik een avond vrij zou willen laten: ik weet toch wel dat het dan een andere

keer volgt. Maar het zegt meer over degene die dit zei, want dat was mijn reden niet, zeg ik via u, voorzitter, tegen de heer Heutink. Ik vroeg niet om afstel maar om uitstel en dat heeft te maken met techniek, tactiek en politiek schaken om tijd te winnen. Daarvoor heb ik het gedaan.

Ik wil er nog één ding over zeggen, meneer de voorzitter. Er zitten een inbreker en een loodgieter op een terras bij het station. Die zien iemand heel hard naar de stationsingang rennen. De loodgieter denkt: "Och, die man zal de trein wel moeten halen. Een harde werker, een zzp'er." En de inbreker is al aan het kijken waar de politie is. "Waar is de politie?" Iedereen denkt namelijk vanuit zijn eigen referentiekaders. Dat wilde ik alleen maar gezegd hebben, want dat gebeurde net ook.

Helaas moeten we het debat nu voeren.

De voorzitter:

U heeft nog wel een interruptie van de heer Heutink.

De heer Graus (PVV):

Dat had ik wel verwacht, ja.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

We hebben hier in dit huis zo ongelooflijk veel problemen op te lossen. Er moet zó veel gebeuren en dan is het onverantwoord om wanneer wij een uurtje later, om 21.00 uur, moeten komen opdraven, niet te debatteren. Wij hebben dan immers tot minimaal 23.00 uur de tijd. Het is onverantwoord tegenover al die Nederlanders die wachten op oplossingen om ...

De voorzitter:

Dat hebt u al gezegd.

De heer Heutink (Groep Markuszower):

... hier niet het debat te voeren. Dat wil ik toch nog gezegd hebben.

De voorzitter:

Dat had u ook al gedaan.

De heer Graus (PVV):

Maar daar wil ik toch nog even op reageren.

De voorzitter:

Dat mag.

De heer Graus (PVV):

De heer Heutink is hier nog niet zo lang. Ik zit hier al twintig jaar. Ik heb deel uitgemaakt van twee van de drie langste debatten uit de parlementaire geschiedenis. Ik was degene die zei: we moeten daarmee door blijven gaan. Ik heb alle respect voor het personeel, andere mensen en onze Kamercollega's en ik wil daarom ook schappelijke tijden aanhouden. Maar wij waren er als PVV altijd voorstander

van om hele nachten door te gaan. Dus daar zijn wij helemaal niet te beroerd voor.

Maar daar gaat het helemaal niet om. Ik heb heel duidelijk gezegd waar het wel om gaat. Dat zal ik nu nog een keer verduidelijken. In de huidige vorm ondermijnen dit verdrag en de luchtvervoersovereenkomst onzes inziens de concurrentiepositie van onze luchtvaartsector. Onze sector moet namelijk wel aan hele strenge eisen voldoen. Wij zijn voornemens het verdrag en de luchtvervoersovereenkomst in de huidige vorm af te wijzen vanwege oneerlijke concurrentie. Sowieso bestaat er altijd een ongelijk speelveld, maar wij vermoeden — mevrouw Van der Plas wat dat met mij eens — dat dit een Mercosur 2.0 kan gaan worden, ook voor ons bedrijfsleven.

Dat is de reden dat wij het niet willen, vanwege onze eigen belangen. Onze luchtvaartsector heeft waanzinnig geïnvesteerd in verduurzaming. Dit verdrag geeft mensen die dat niet hebben gedaan de mogelijkheid tot valse concurrentie, en dat willen wij niet. De Europese markt wordt op deze manier nog meer opengezet, zonder gelijkwaardigheid en afdwingbare normen. Eenmaal vastgelegd valt daar nog weinig aan te corrigeren, zo leert ook de ervaring. Ik zou dus zeggen: hou die ratificatie aan en laat de minister eerst maar eens komen met een goede borging van onze eigen belangen. We moeten niet zomaar markttoegang geven aan partijen die totaal niet voldoen aan de voor ons geldende regels op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid en noem maar op allemaal. Het is al genoemd door mijn collega's, dus ik hoef dat niet te herhalen.

Uiteraard zag ik ook nog een voordeel in het verdrag, bijvoorbeeld dat brandstof zo veel mogelijk vrijgesteld blijft van belasting. Maar ook dat zal voor ons land negatief werken, want dat gaat hier nooit gebeuren. Wij zijn het duurst, wij zijn verschrikkelijk duur als het om brandstof gaat en allerlei heffingen en accijnzen, dus die vrijstelling gaat hier toch niet gebeuren. Ook op dat punt gaat het speelveld nog ongelijker worden. Ik voorspel dat en nogmaals, ik heb vaak gelijk gekregen in dit soort dingen.

Voorts maken wij ons ook zorgen over ingewikkelde internationale procedures die mogelijk hieruit kunnen volgen. Graag een reactie van de minister. Ik wilde u niet storen, u bent met uw telefoon bezig. Aangezien we de verdere gevolgen moeilijk tot niet kunnen overzien, willen we ook nog een impactonderzoek voordat er over de ratificatie wordt besloten. Ik zal het verdere verloop van dit debat afwachten alvorens de fractie te adviseren om definitief tegen dan wel voor te stemmen. Nogmaals, wat gaat de minister doen om te borgen dat er geen nog ongelijker speelveld ontstaat en nog meer concurrentievervalsing?

Dank u wel, meneer de voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Graus. Het woord is aan de heer Peter de Groot voor zijn inbreng namens de VVD. Gaat uw gang.

De heer Peter de Groot (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Voor de VVD staat voorop dat Nederland als handelsland afhankelijk is van sterke internationale luchtvaartverbindingen en een concurrerende

luchtvaartsector. Daarom staan wij in beginsel positief tegenover luchtvaartverdragen met ASEAN en Ivoorkust. Goede verbindingen versterken onze economie, ons vestigingsklimaat en de internationale positie van Schiphol en KLM. Maar liberalisering mag nooit vrijblijvend zijn. Open markten werken alleen als er sprake is van eerlijke concurrentie en gelijkwaardige spelregels.

Europese maatschappijen opereren onder strenge regels voor veiligheid en arbeidsomstandigheden. De VVD wil voorkomen dat verschillen in normen leiden tot een structureel concurrentienadeel voor Nederlandse en Europese maatschappijen. Daarom vraag ik de minister: erkent hij dat Europese carriers op onderdelen aan strengere eisen moeten voldoen dan sommige concurrenten uit derde landen? Hoe voorkomt hij dat deze verdragen dat verschil in regelgeving vertalen naar oneerlijke concurrentie op dezelfde routes en luchthavens?

Voorzitter. De VVD vindt het bovendien belangrijk dat Nederland en Europa ook daadwerkelijk kunnen optreden als het misgaat. Kan de minister concreet uiteenzetten welke afdwingbare instrumenten hij beschikbaar heeft wanneer in de praktijk blijkt dat maatschappijen uit ASEAN-landen lagere standaarden hanteren of impliciete staatssteun ontvangen? Uit eerdere luchtvaartverdragen weten we namelijk dat achteraf reclameren of zorgen over concurrentievervalsing aanhangig maken, erg moeilijk blijkt te zijn.

Voorzitter. In de luchtvaartsector is geen ruimte voor concessies op het gebied van veiligheid. Dat blijft voor de VVD bij welk verdrag of bij welke verdragsaanpassing dan ook een randvoorwaarde. Neem bijvoorbeeld het idee van het vliegen met enkel één piloot, waar wij als VVD op tegen zijn. Daarom zit er ook enige zorg bij mijn fractie, en overigens ook bij de fractie van JA21. Ik ben vergeten te zeggen dat ik ook het woord voer namens de JA21-fractie. Ik zeg het bij dezen dus nogmaals. Welke garanties uit ASEAN-landen en Ivoorkust zijn er dat men daar zal voldoen aan de luchtvaartveiligheidseisen zoals die van ICAO en EASA? De grote vraag is: hoe gaan we dat toetsen en eventueel handhaven?

De VVD wil ook scherp inzicht in de economische meerwaarde voor Nederland. Wat leveren deze verdragen concreet op voor Schiphol, KLM, reizigers en ons eigen vestigingsklimaat? Hoeveel extra connectiviteit wordt er verwacht? Hoe voorkomen we dat Nederlandse maatschappijen uiteindelijk marktaandeel verliezen aan concurrenten van buiten Europa?

Voorzitter. De VVD steunt internationale samenwerking en sterke luchtvaartverbindingen, maar alleen wanneer er sprake is van eerlijke concurrentie, effectieve handhaving van afspraken en een duidelijke economische meerwaarde voor Nederland. Openstelling van markten moet hand in hand gaan met bescherming van het Nederlandse verdienvermogen en de positie van onze luchtvaartsector op langere termijn.

Voorzitter. De vraag van vandaag is dus: kan de minister, als hij deze inbreng van de VVD en JA21 hoort, deze zorgen voldoende adresseren na ratificatie, of is aanhouden nodig om deze punten te kunnen maken?

Tot zover.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik ben eigenlijk blij verrast dat de VVD een heleboel vragen heeft die van diverse kanten komen, volgens mij ook van de kant van de PVV en van die van mij. Het lijkt er dus op dat bij een hoop partijen dezelfde soort vragen leven. Nu is de vraag of de minister die vanavond allemaal kan beantwoorden, of dat het vragen zijn waarvoor eigenlijk een impactanalyse of dieper onderzoek nodig is. Kan de VVD zich voorstellen dat dat, gegeven de hoeveelheid vragen, best nodig is?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dat gaan we zo zien.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer De Groot. Het woord is aan mevrouw Van der Plas namens de BBB in eerste termijn. Gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb minder dan tien minuten nodig, kan ik u vertellen.

De **voorzitter**:

Echt? Nou, dat saldeert weer een beetje.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Voorzitter. We spreken hier onder andere over het EU-ASEAN-luchtvaartverdrag. Dat is ook waar mijn inbreng met name over gaat. Nederland is een handelsland. Goede verbindingen met de rest van de wereld zijn belangrijk voor onze economie, voor ondernemers, voor vracht, voor reizigers en voor onze positie als logistiek knooppunt. Juist omdat die verbindingen belangrijk zijn voor Nederland en voor de vele tienduizenden mensen die in de luchtvaart werken en hun leven daarmee bekostigen, moeten we heel goed kijken naar de voorwaarden waaronder we onze markt openstellen. We snappen dat deze verdragen niet per se betekenen dat er vanuit deze Aziatische landen gevlogen gaat worden, maar dat zij slechts de juridische mogelijkheid bieden om dat te doen. Voor BBB staat echter één vraag centraal: zorgen deze verdragen voor eerlijke concurrentie, of zetten we onze eigen luchtvaart weer op achterstand?

Voorzitter. Van Mercosur, het handelsverdrag tussen de EU en een aantal Zuid-Amerikaanse landen, hebben wij steeds gezegd: je kunt onze boeren niet opzadelen met steeds strengere regels en tegelijkertijd producten toelaten uit landen waar niet dezelfde eisen gelden. Dan krijg je geen vrije handel, maar scheve handel. Diezelfde vraag ligt hier nu voor bij de luchtvaart. Nederlandse en Europese luchtvaartmaatschappijen hebben te maken met hoge kosten, streng toezicht en steeds meer nieuwe eisen die het moeilijk maken rendabel te blijven. Een aantal partijen, vaak met een meerderheid van de Kamer, gooien dan ook nog eens een keer Nederlandse eisen boven op die Europese eisen. Als buitenlandse maatschappijen vervolgens toegang krijgen tot onze markt, zonder dat vergelijkbare standaarden echt afdwingbaar zijn, ontstaat opnieuw een ongelijk speelveld.

Dat is precies waar BBB zorgen over heeft bij het EU-ASEAN-verdrag. In de stukken lezen we dat het verdrag bepalingen bevat over oneerlijke concurrentie, sociale aspecten en veiligheid. Dat klinkt goed, maar de vraag die bij ons toch blijft hangen, is vooral: wat betekenen die bepalingen als het erop aankomt? Zijn ze hard genoeg? Zijn ze afdwingbaar? Wat gebeurt er als een maatschappij uit een derde land lagere kosten heeft doordat daar andere regels gelden voor arbeidsomstandigheden, rusttijden of toezicht? Kan de minister bevestigen dat afdwingbare waarborgen voor een gelijk speelveld ontbreken? En, zo ja, creëert het verdrag structurele marktoegang zonder afdwingbare normen en ontnemt dit daarmee de EU het instrument om haar eigen standaarden internationaal te borgen? Leiden de niet-afdwingbare normen tot een ondergrens?

Een belangrijke vraag, en ik hoop dat de minister daar een toezegging op kan geven, is: is de minister bereid terug te gaan naar de EU om noodzakelijke aanpassingen te doen, zoals op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid en duurzaamheid? Moeten we niet nu het nog kan, zorgen dat het verdrag goed is vanaf de start? Waarom wil het kabinet akkoord gaan met een verdrag zonder afdwingbare normen? Waarom wil het kabinet dat überhaupt? Waarom wil het kabinet ratificatie van het verdrag terwijl er nu nog ruimte is voor onderhandeling? En een vraag is: waarom zou er geen heronderhandeling mogelijk kunnen zijn?

Voorzitter. We lezen in de stukken vooral allemaal intenties, maar van intenties eten we geen brood. We hebben dit ook gezien met de handelsverdragen met de landen die niet aan onze voorwaarden voldoen op het gebied van voedsel. Ik noemde daarnet het Mercosur-verdrag. Er wordt voedsel geïmporteerd dat niet aan onze standaarden voldoet. De afgelopen weken zag je al veel voorbeelden: salmonella in kip cordon bleu, verboden gewasbeschermingsmiddelen in rijst, thee en kruiden en verboden hormonen in rundvlees uit Brazilië. Ik maak het even af, meneer Heutink. Dit is wat je dus krijgt. Hier worden boeren en bedrijven de duim-schroeven aangedraaid, terwijl de poorten van Europa openstaan voor producten die niet aan onze standaarden voldoen. Nee, wat we doen is achteraf landen proberen zelf zover te krijgen om aan onze voorwaarden te voldoen. Die lachen zich helemaal rot en onze eigen bedrijven worden het land uitgejaagd.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Dit verdrag is natuurlijk gesloten door de Europese Unie, samen met landen in Zuidoost-Azië. Is mevrouw Van der Plas ervan op de hoogte dat in heel veel verdragen, zoals in dit geval een gemengd verdrag, een heel groot deel gewoon exclusief de bevoegdheid van de Europese Unie betreft?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik weet niet of de volgende vraag is of mevrouw Van der Plas vindt dat wij uit de Europese Unie moeten. Volgens mij hebben wij binnen de Europese Unie soevereine lidstaten en mogen lidstaten ook hun inbreng doen binnen Europa op het gebied van dit soort handelsverdragen of, in dit geval, luchtvaartverdragen. Dat is aan de lidstaten en ik vraag de minister met klem om terug te gaan naar de Europese Unie om te kijken of er goede afspraken kunnen

worden gemaakt om dit luchtvaartverdrag zover te krijgen dat er een gelijk speelveld is.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Dat is een leuke poging, die ik natuurlijk van harte onderschrijf, maar tegelijkertijd zit er natuurlijk een risico. De Europese Unie heeft dit verdrag al gesloten. Het is nu aan ons als lidstaat om dat verdrag te ratificeren. Het grote probleem hierbij is dat de onderdelen die mevrouw Van der Plas net terecht noemde in relatie tot Mercosur — dan heb je het bijvoorbeeld over markttoegang, verkeersrechten, concurrentieregels en ook arbeidsrecht en dergelijke — gewoon exclusief vallen onder het recht van de Europese Unie. Dus als wij niet ratificeren, zal dat toch gaan gebeuren. Deelt mevrouw Van der Plas die mening?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ja, maar dat ontslaat ons niet van de plicht om ervoor te zorgen dat wij er alles aan doen om verdragen die gesloten worden op een zodanige manier in te vullen dat er hier een gelijk speelveld is. Daarom noemde ik ook het voorbeeld van Mercosur. Wij hebben jarenlang geprobeerd, eigenlijk vanaf mijn komst in de Tweede Kamer — daarin heb ik ook opgetrokken met een aantal andere partijen hier in de Kamer — om ervoor te zorgen dat Nederland dit verdrag niet zou ratificeren en dat er aanpassingen zouden komen. Er zijn aanpassingen gekomen. Niet tot onze tevredenheid, want je ziet wat er allemaal het land binnenkomt aan producten die besmet zijn met salmonella en waarbij gewasbeschermingsmiddelen zijn gebruikt die hier verboden zijn. Maar het ontslaat ons niet van de plicht om ervoor te zorgen dat als het gebeurt, je er wel enige invloed op hebt.

De **voorzitter**:
Afrondend.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Volgens mij hebben we eigenlijk bijna geen enkele invloed meer, want we hebben dus hier in Nederland eigenlijk niets meer te zeggen. Over de kernonderdelen waar mevrouw Van der Plas zich nu zorgen over maakt, hebben we gewoon niets meer te vertellen. Het is leuk dat we dit verdrag hier wel of niet ratificeren, maar het maakt dus helemaal niets meer uit, want uiteindelijk is het toch Brussel dat bepaalt en is Nederland weer de sjaak. Dus mijn vraag aan mevrouw Van der Plas is: wat moeten wij nu doen om de Nederlandse soevereiniteit eindelijk weer terug te krijgen?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Misschien dat Groep Markuszower zegt: wij willen een nexit. Nou, dat moet Groep Markuszower zelf weten. Ik denk dat Nederland daar niets mee opschiet, aangezien wij een handelsland zijn. Blijft voor BBB wel overeind dat wij ook niet bepaald content zijn met de manier waarop Europa nu echt een grootmacht is geworden, terwijl het zo eigenlijk nooit is bedoeld. Het was eigenlijk een samenwerking op het gebied van handel, transport en economie, zoals de vroegere EEG is begonnen. Dat is wel een beetje uit zijn voegen gegroeid, dat ben ik wel met de heer Heutink eens.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we even teruggaan naar het verdrag.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dat zal ik doen, voorzitter. Ik heb een vraag aan mevrouw Van der Plas. Zij gaf de minister de opdracht om naar veiligheid, arbeidsomstandigheden en klimaat te kijken. Moet de minister dan op al die drie onderwerpen stappen zetten? Dat vraag ik via de voorzitter aan mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik heb het woord "klimaat" niet genoemd, ik heb het woord "duurzaamheid" genoemd. Dat heeft voor mij niet per se met klimaat te maken, maar vooral met alle regels waar wij aan moeten voldoen. Voor de fractie van GroenLinks-PvdA is dat wel klimaat, maar het gaat mij vooral om duurzaamheid. Er is bijvoorbeeld niks mis mee om schoner, stiller en zuiniger te vliegen; daar is iedereen bij gebaat.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot. O, sorry, mevrouw Van der Plas.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Sorry, ik was een beetje afgedwaald. Heeft u nog eenmaal de concrete vraag? O ja, die drie gebieden. Ja, want ik vind dat er een gelijk speelveld moet zijn. Ik vind dat we echt alles uit de kast moeten halen om te voorkomen dat wij met allerlei verdragen op wat voor manier dan ook onze eigen ondernemers hier in Nederland op een achterstand zetten, of dat nou met luchtvaart is, met voedsel of met andere producten. Hier draaien we de duimschroeven aan met steeds meer regels, en aan de andere kant gaan de poorten van Europa en in dit geval het luchtruim van Europa open voor luchtvaartmaatschappijen die gewoon niet aan onze standaarden voldoen.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Voor de VVD is het belangrijk dat de veiligheid absoluut is gegarandeerd. Daarover heb ik net ook vragen gesteld aan de minister. Als je echter een overeenkomst sluit, zeg ik via de voorzitter tegen mevrouw Van der Plas, is het natuurlijk een beetje geven en nemen. Andere landen in de wereld, maar zeker ook andere Europese landen, kijken toch heel anders naar Nederland. Wij gaan in Nederland namelijk al krimpen en wij gaan in Nederland al eisen stellen aan landingsrechten of tarieven, hoe je het ook wilt noemen. Wij doen eigenlijk al heel veel om voor Nederland de situatie te verbeteren.

De **voorzitter**:

Uw vraag?

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Kan mevrouw Van der Plas zich voorstellen dat andere landen in zo'n overeenkomst denken "ze stellen wel heel hoge eisen daar in dat Nederland"? Hoe komt zo'n overeenkomst dan wél tot stand?

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik begrijp de vraag eigenlijk niet zo goed. Als ik hem zo mag uitleggen, is mijn antwoord: wij voldoen inderdaad aan hoge regels en andere landen kijken natuurlijk ook naar de ontwikkelingen op het gebied van de luchtvaart die nu gaande zijn in Nederland. Zij zien dat het waarschijnlijk allemaal nog strenger wordt en dat hier krimp plaatsvindt. Maar ja, volgens mij is het bij dit luchtvaartverdrag zo dat het gaat om een blok-tot-blokverdrag. Het is niet meer een-op-een op het niveau van landen, maar binnen het blok Europa en binnen het blok van de Aziatische landen kan er over en weer worden gevlogen. Voor mij is de vraag ook een beetje of Schiphol hier eigenlijk wel van profiteert, aangezien het misschien helemaal niet zo aantrekkelijk is om op Nederland te vliegen, met alle regels die wij in Nederland hebben en nog krijgen.

De voorzitter:
Tot slot.

De heer Peter de Groot (VVD):
Daar wil ik eigenlijk een beetje heen. We stellen als Nederland al heel veel eisen. Zelfs binnen Europa stellen wij heel veel eisen aan door wie en wat en hoeveel er mag worden gevlogen. De VVD is best blij dat het lukt om met Europese partners verdragen te sluiten met andere werelddelen. Daar ging mijn vraag eigenlijk over. Met welke boodschap willen we deze minister dan op pad sturen?

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Ik vind dat import, in dit geval luchtvaartimport, zo veel mogelijk moet voldoen aan de Europese standaarden, minimaal, en het liefst ook nog zo veel mogelijk aan de Nederlandse standaarden. Dat is vaak niet haalbaar omdat wij er hier de laatste decennia een sport van hebben gemaakt om het bedrijven steeds moeilijker te maken. Het zou harstikke mooi zijn als ook nog aan de Nederlandse standaarden kan worden voldaan, maar minimaal aan de Europese standaarden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):
Ik luisterde net in mijn bankje toen mevrouw Van der Plas het woord "duurzaamheid" gebruikte en aangaf dat dat voor haar niet zozeer over klimaat gaat. Het gaat vooral over het woord "stikstof". Uiteindelijk hebben we hier in Nederland veel debatten gehad over dat alle sectoren een eerlijke bijdrage moeten leveren. Op dit moment wordt er veel van boeren gevraagd, de bouw ligt stil en ondertussen blijft de luchtvaart helemaal buiten schot. Is mevrouw Van der Plas het met mij eens dat het terugdringen van de stikstofuitstoot nou typisch iets is waar je nationaal op zou moeten kunnen sturen bij de luchtvaart en dat het zorgelijk is als dit verdrag dat moeilijker maakt?

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Ik wil voorkomen dat we hier een stikstofdebat van gaan maken. Ik heb wel een mening over het hele stikstofbeleid en over wat er in de afgelopen jaren allemaal is gebeurd, waardoor wij ons land compleet in een wurggreep hebben gezet. Ik kan daar een hele boom over opzetten. Dat wil ik best doen, maar dan gaan we er ook echt een stikstofdebat van maken.

De voorzitter:
Nee, dat ...

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Ik heb daar wel wat over te zeggen. Binnenkort hebben we hier in de Kamer een stikstofdebat — ik denk in de week voor het zomerreces — waarin ik daar uitgebreid antwoord op wil geven. Ik vind daar wel wat van, zeker.

De voorzitter:
Het verdrag, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):
Het is absoluut niet mijn intentie om er een stikstofdebat van te maken. Dit was een voorbeeld van hoe je kan willen dat je in een land een bepaalde opgave, bijvoorbeeld stikstof, eerlijk met elkaar aanpakt, maar dat zo'n verdrag dat dus moeilijker maakt. Dat is wat mij betreft ook een van de redenen dat ik dit verdrag uitermate moeizaam vind.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Ja, dat snap ik. GroenLinks-PvdA had voor boeren echt een hele goede kant op kunnen gaan, als zij bijvoorbeeld met de invoering van de rekenkundige ondergrens hadden ingestemd, maar daar worden dan vervolgens allemaal blokkades tegen opgeworpen. Maar goed, dan gaan we dus toch even richting het stikstofdebat. Daarmee komt Nederland wel van het stikstofslot af. Ik hoop dat GroenLinks-PvdA daar goed over nadenkt. Als we echt van het stikstofslot af willen, moet die rekenkundige ondergrens zo snel mogelijk worden ingevoerd.

De voorzitter:
Maar we gaan nu terug naar het verdrag.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Ja. Ik kijk ook even naar de minister.

De voorzitter:
Hij luistert goed, merk ik.

Mevrouw Van der Plas (BBB):
Ja? Oké. Waar was ik gebleven? O, ja.

Voorzitter, ik kom tot een afronding. De minister verwijst vaak naar het Gemengd Comité. BBB wil weten wat dat comité concreet kan doen als er daadwerkelijk sprake is van oneerlijke concurrentie. Kan dat comité dan alleen praten of kan het dan ook echt ingrijpen? Ik vraag de minister daarom welke harde instrumenten Nederland, of de EU, straks in handen heeft als blijkt dat Europese luchtvaartmaatschappijen structureel op achterstand staan.

Voorzitter. Ook bij het verdrag met Ivoorkust geldt: goede verbindingen kunnen waardevol zijn, maar ook daarbij moet duidelijk zijn dat markttoegang niet leidt tot oneerlijke concurrentie. Kan de minister aangeven hoe het gelijke speelveld in dit verdrag wordt geborgd?

BBB wil daarnaast helderheid over de verhouding tussen verkeersrechten en slots. Wij begrijpen dat een luchtvaartverdrag geen automatisch recht geeft op toegang tot Schiphol, maar kan de minister bevestigen dat deze verdragen op geen enkele manier vooruitlopen op extra capaciteit op Schiphol of andere Nederlandse luchthavens?

Voorzitter. BBB is voor handel, voor verbindingen en voor een sterke Nederlandse luchtvaart, maar dan wel eerlijk. We moeten onze sector niet vastzetten met regels, terwijl buitenlandse concurrenten makkelijker binnenkomen. We willen een gelijk speelveld, geen tweede Mercosur.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Köse, namens D66 in de eerste termijn.

De heer Köse (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het nadeel van als laatste zijn, is dat veel vragen al gesteld zijn. Het voordeel is, denk ik, dat ik korter kan zijn en dat ik zie dat we veel van dezelfde zorgen delen.

Voorzitter. Luchtvaart stopt niet bij landsgrenzen. We hebben er belang bij goed verbonden te zijn, met oog voor een gezonde leefomgeving. Daarom zijn internationale afspraken, zoals het huidige verdrag en het voorliggende verdrag tussen de Europese Unie en de ASEAN-landen, van belang. Zo faciliteren we verbinding, economie, familiebezoeken, handel en kennisuitwisseling. Internationale samenwerking is een middel om die vooruitgang te organiseren. Daarom kijken we met constructieve kritiek naar deze uitgebreide luchtvervoersovereenkomsten. We moeten namelijk kritisch blijven op waar we nu aan gebonden worden en op hoe we eventueel nog kunnen bijsturen waar nodig. We zitten hier tenslotte 30 jaar, en waarschijnlijk veel langer, aan vast.

Voorzitter. In Europa voeren we strenge eisen op het gebied van duurzaamheid. Ik hoorde het net ook al. Europese luchtvaartmaatschappijen moeten voldoen aan strenge regels rondom arbeidsomstandigheden, rusttijden en veiligheid. Dat is allemaal terecht. Tegelijkertijd opent dit verdrag de Europese markt structureel voor maatschappijen die niet aan vergelijkbare standaarden hoeven te voldoen. Volgens het agentschap van de EU voor de veiligheid van de luchtvaart, EASA, wordt nu al 67% van de vluchten tussen de EU en andere landen uitgevoerd door niet-EU-maatschappijen. De vraag over afdwingbare instrumenten was eigenlijk al gesteld, dus ik zal wat tijd besparen. Erkent de minister dat Europese maatschappijen onder strengere regels voor arbeid, toezicht, veiligheid en klimaat opereren dan sommige concurrenten uit andere landen en ziet hij hierin risico's voor het gelijke speelveld?

Voorzitter. Afgelopen week hebben we regelmatig gesproken over luchtvaart en Schiphol. Ons standpunt daarover is duidelijk: minder overlast voor omwonenden en investeren in een duurzamere luchtvaart. Dit doen we door geluidsreductie in de nachten en door in te zetten op sustainable aviation fuels, duurzame luchtvaartbrandstoffen. Dat is niet alleen goed voor onze economie en strategische autonomie, maar in de eerste plaats ook voor de verduur-

zaming van de luchtvaart. Voor ons is dit leidend. We willen niet dat deze verdragen inbreuk maken op onze doelen. Met dit in gedachte hebben we nog enkele vragen aan de minister. Gezien de juridische strijd rondom Schiphol, kan de minister vandaag uitsluiten dat de teksten in onder andere dit ASEAN-verdrag gebruikt kunnen worden om nationale maatregelen voor geluidsbeperking of capaciteitsreductie op Schiphol te blokkeren? Deze sector moet zwaar investeren in verduurzaming. Dat zien we bijvoorbeeld ook terug in ReFuelEU. Waarom bieden we dan onbeperkte markttoegang aan partijen die we niet aan diezelfde milieunormen kunnen houden? De vraag is al gesteld, maar is een impactassessment daar wellicht een oplossing voor, om te zien wat de impact daarop is?

Voorzitter. Afrondend willen wij vragen stellen over hoe onze ervaring met eerdere verdragen hier van toegevoegde waarde kan zijn. Het Qatarverdrag kende exact dezelfde systematische tekortkomingen: intenties in plaats van normen en een overlegstructuur die in de praktijk niet levert. Welke lessen heeft de minister getrokken uit het Qatarverdrag en hoe zien we die lessen specifiek terug in de aanpak van het ASEAN-verdrag? Ook zijn we benieuwd naar het proces. We vroegen ons met name af: wat als we niet genoeg instrumenten hebben om bij te sturen, mocht dat ooit nodig zijn? Is het dan volgens de minister verstandig om nu terug te gaan naar de EU en het weer op de onderhandelingsstafel te leggen? Kunt u daarop reflecteren? Ik hoorde die vraag ook al bij andere partijen.

Voorzitter. We kijken uit naar de beantwoording. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors vijftien minuten voor de beantwoording van de minister.

De vergadering wordt van 22.08 uur tot 22.24 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan de minister. Ik zou hem willen vragen langs welke lijn hij inhoudelijk zijn beantwoording heeft gestructureerd. Ik zou de leden willen voorstellen om eventuele interrupties — hoeft niet, mag wel — te plaatsen na beëindiging en afronding van zo'n inhoudelijk blokje, maximaal drie keer na elk blokje. De minister.

Minister Karremans:

Voorzitter. De blokjes zijn: luchtvaartverdragen algemeen, daarna EU-ASEAN, daarna in relatie tot het verdrag met Ivoorkust. Dat zijn de drie blokjes.

Voordat ik begin, denk ik dat het goed is om een aantal dingen even scherp te stellen met elkaar, want er is heel veel gaande over luchtvaartverdragen. Luchtvaartverdragen worden doorgaans niet behandeld door de Kamer. Meestal zijn het hamerstukken. Bij mijn weten is het in 40, 50, 60 jaar in deze Kamer nog nooit over luchtvaartverdragen gegaan. In die zin is het echt een unicum. Er is natuurlijk ook een reden voor dat het zo gegaan is. Natuurlijk worden er dingen afgesproken in luchtvaartverdragen. Natuurlijk zijn die er soms ter verbetering van bepaalde zaken, maar

ook al staan er inderdaad dingen in over klimaat, milieu, eerlijke omstandigheden en eerlijke concurrentie, is zo'n luchtvaartverdrag dan de heilige graal? Gaat het alles veranderen? Nee, dat is ook niet het eerlijke verhaal. Wordt het hierdoor slechter? Ook niet. Er zijn al verdragen met 140 landen, waaronder al die landen die nu ook in dat blok zitten van dat EU-ASEAN-verdrag. Ook met Ivoorkust hebben wij al een verdrag uit 1963. Staat daar iets in over klimaat? Nee. Staat daar iets in over eerlijke concurrentie? Nee. Staat daar iets in over arbeidsomstandigheden? Absoluut niet.

Dat doen we nu allemaal wel. Nogmaals, verandert daarmee in één keer de wereld? Ook niet, maar het is in ieder geval een stap vooruit. Daarnaast biedt het voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen mogelijkheden om een aantal dingen te doen, zeker ten aanzien van Azië, omdat dat voor KLM de snelst groeiende markt is. Op Ivoorkust wordt bijvoorbeeld niet gevlogen vanuit Schiphol. Het is alleen een goed gebruik tussen landen, zeker in het diplomatieke verkeer, dat wanneer een land vraagt om een verdrag te upgraden, waar nu feitelijk sprake van is, je dat ook doet. Sterker nog, daar hebben we het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht voor. Het lijkt bijna inception, maar er is dus een verdrag over het sluiten van verdragen. Daarin is dit allemaal geregeld. Zo moet u dat even zien. De Kamer mag natuurlijk elke kwalificatie erop plakken die zij zelf wil, maar maak het niet te groot, zou ik willen zeggen. Dat even ter introductie.

Allereerst de vraag van mevrouw Van der Plas. Ik heb de vragen niet in een bepaalde volgorde gedaan, maar ik begin met het kopje luchtvaartverdragen. Mevrouw Van der Plas zegt dat ik vaak verwijs naar het Gemengd Comité. Zij vraagt wat het Gemengd Comité concreet kan doen als er daadwerkelijk sprake is van oneerlijke concurrentie. Het comité wordt gevormd door de bij de verdragen aangesloten landen, waaronder dus Nederland, en dit comité komt jaarlijks bij mekaar om te werken aan mogelijke verbeteringen en discussiepunten. Er kan uiteindelijk ook arbitrage worden gedaan bij het Hof van Arbitrage. Dat zijn niet-bindende uitspraken, maar ultimo zou je kunnen zeggen: we zeggen een verdrag op, we ontszeggen bepaalde maatschappijen de toegang tot ons luchtruim. Maar in dit geval kan je er vergif op innemen dat dit andersom ook gebeurt. Dat is natuurlijk het punt van internationale luchtvaart: deze verdragen zijn wederkerig. It takes two to tango. Wij kunnen ook niet alles wat wij belangrijk vinden eenzijdig opleggen aan een andere partij, net zoals zij dat niet bij ons kunnen doen. Daarom doe je ook onderhandelingen, om te kijken wat er mogelijk is.

Dan de vraag van mevrouw Van der Plas of luchtvaartverdragen vooruitlopen op meer capaciteit en of deze verdragen kunnen worden gebruikt om capaciteitsreductie te blokkeren. Het antwoord is nee.

Mevrouw Kröger vroeg of het moeilijker wordt om maatschappelijke kosten die de luchtvaart veroorzaakt door te berekenen aan de vervuiler. Dat is ook niet het geval. Dat kan gewoon nog steeds. We hebben nog steeds vliegtaks in Nederland, die we zelf bepalen. Overigens is die de hoogste in Europa. Er is ook tariefdifferentiatie in de nacht. Dat is ook een manier om bepaalde meer luide vliegtuigen meer te belasten. Dat kan ook gewoon, ook binnen dit verdrag.

De heer Köse zei: de sector moet zwaar investeren in verduurzaming, zoals ReFuelEU. Hij vroeg: waarom bieden we onbeperkte markttoegang aan partijen die we niet aan dezelfde milieunormen kunnen houden? Sowieso bieden we geen onbeperkte toegang omdat Schiphol, zoals dat in het Engels wordt genoemd, een constrained airport is: er zit een capaciteit op. Ze krijgen niet meer rechten dan er slots zijn. Dat kan niet. Dus ook voor de omwonenden merk ik op dat er niet méér gevlogen wordt door zo'n verdrag, in ieder geval niet naar Schiphol. Wat betreft de afspraken over ReFuelEU: maatschappijen die meer dan 500 vluchten per jaar uitvoeren vanaf een EU-luchthaven moeten aan dezelfde eisen, zoals ReFuelEU, voldoen. Dit betekent dat 90% van de getankte fuel moet voldoen aan de ReFuelEU-eisen. Die eisen gelden straks ook voor die maatschappijen, ook als we met die bijmengverplichting aan de slag gaan, gaat er gewoon SAF in die Aziatische toestellen.

De heren De Groot en Heutink vroegen: wat zijn de voordelen die de verdragen bieden voor Schiphol, KLM, reizigers en het Nederlandse vestigingsklimaat? Daar is het al veel over gegaan. KLM is groot voorstander van dit verdrag, merk ik op om het misverstand weg te nemen dat het slecht zou zijn voor KLM of de luchtvaartsector. Dat is niet het geval. Ze willen heel graag dat dit verdrag wordt gesloten. Overigens is er al tien jaar lang over onderhandeld. Er is een mandaat opgehaald door het kabinet in 2016 in deze Kamer om te onderhandelen en om dat mandaat te geven aan de Europese Commissie. De Europese Commissie komt nu terug binnen dat mandaat met dit resultaat, zeg ik om de geschiedenis daarvan mee te geven. Maar ook nu is Schiphol daar erg voorstander van omdat het ook veel meer operationele mogelijkheden geeft in Azië, bijvoorbeeld in Indonesië, maar ook in Singapore en Maleisië, om daar te vliegen. Nogmaals, op Schiphol zit een cap. We gaan Schiphol laten krimpen, dus daar kan niet meer bij. Voor luchthavens in Azië geldt dat niet. Dat biedt dus wel mogelijkheden voor KLM daar en geen mogelijkheden voor Aziatische luchtvaartmaatschappijen hier. Dat is alleen maar voor Nederland een voordeel, zou ik zeggen.

Er werd gevraagd of ik erken dat Europese maatschappijen onder strengere regels rond arbeid, toezicht, veiligheid en klimaat opereren dan sommige concurrenten uit andere landen. Absoluut. Dat is ook zo. Regelgeving is ook anders in de EU dan bijvoorbeeld in Azië. Maar nogmaals, wij kunnen niet onze klimaatwetgeving opleggen aan Aziatische landen die daar anders over denken of daar anders mee omgaan. Evenzo kunnen zij niet hun regelgeving opleggen aan ons. Dat is een wederkerigheid. Het is nogal een imperialistische gedachte dat wij dat maar overal in de wereld kunnen bepalen. Dat gaat zo niet. Dat is de realiteit van het opstellen van verdragen en de realiteit van de luchtvaart.

Ik ga er op uw verzoek snel doorheen, voorzitter. Er werd gevraagd of ik kan zorgen voor een gelijk speelveld, of ik de zorgen omtrent concurrentie, handhaving en veiligheid voldoende kan adresseren na ratificatie en of aanhouding nodig is. Dat laatste is sowieso niet het geval. Ik denk dat het verstandig is om ermee door te gaan. De Kamer is de baas, absoluut, maar niet voor niets zijn dit soort zaken altijd hamerstukken. Nogmaals, het staat de Kamer natuurlijk vrij om ze te behandelen, zoals we nu doen. Maar stel dat wij teruggaan naar Europa, nadat het mandaat is opgehaald in 2016, en dat de Europese Commissie terugkomt met een resultaat binnen het mandaat. Je hebt dan

niet alleen een probleem met de Europese Commissie, maar ook lopen alle handelsrelaties met Azië daardoor reputatieschade op.

De voorzitter:

Ik had eigenlijk gezegd dat we met de interrupties wachten tot na de inhoudelijke behandeling.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Dat snap ik, maar ik heb een punt van orde. Dit is écht niet te volgen. We hebben als Kamer van tevoren aangegeven dat we dit zorgvuldig willen behandelen. Ik vraag om enige rust. Ik heb eigenlijk geen idee wat de minister tot nu toe heeft gezegd.

De voorzitter:

Ik zou de minister willen vragen om enige rust in zijn beantwoording, maar of hij ons toch met gezwinde spoed door zijn inhoudelijke behandeling wil begeleiden.

Minister Karremans:

Ik dacht: ik doe u een gunst. Ik zal dat proberen te doen, voorzitter. Tot nu toe is de strekking: er zijn geen problemen.

Ik was gebleven bij het gelijke speelveld. Natuurlijk zijn er verschillen in de regels — dat zei ik net ook al, maar ik ga het nu wat rustiger zeggen — tussen Aziatische landen en Europese landen. Dat is nu eenmaal het geval. Wij kunnen hun niet onze wetgeving opleggen, net zoals zij dat niet bij ons kunnen doen. Daarom onderhandel je. Dit is de uitkomst van die onderhandelingen.

Dan het punt dat het verdrag in deze vorm onvoldoende is. Ik zou moeten heronderhandelen om het verdrag aan te passen, om de gezondheid van werknemers en burgers en het klimaat te beschermen. Nogmaals, op basis van een verleend mandaat heeft de Europese Commissie dit verdrag afgesloten. Het verdrag kan niet eenzijdig worden heronderhandeld. Bovendien hebben we met dit verdrag op Europees niveau stevige afspraken gemaakt en hebben we gedeelde ambities kunnen maken wat betreft staatssteun, eerlijke concurrentie, milieu en arbeid. Dat zijn allemaal afspraken die niet in de huidige verdragen staan met landen onderling. Die verdragen zijn er al. Er zijn al luchtvaartverdragen met alle landen die onder dit nieuwe verdrag vallen, ook met Ivoorkust, ook al vliegen we daar niet op.

Voorzitter. Hoe garanderen we dat niet-EU-luchtvaartmaatschappijen zich aan de veiligheid houden? Dat zit in het ICAO-toezicht. Zij houden toezicht op de door haar vastgestelde veiligheidsnormen via audits bij de verdragsstaten. Luchtvaartmaatschappijen moeten aan Europese veiligheidsregelgeving voldoen en meewerken aan inspecties. Dit is een goedwerkend systeem dat de luchtvaartveiligheid in Europa garandeert en de Europese reiziger beschermt, ook omdat het een internationaal stelsel is.

Mevrouw Van der Plas vroeg: leiden de niet-afdwingbare normen tot een ondergrens? Het verdrag is een grote verbetering ten opzichte van het oude verdrag. Het is het maximaal haalbare om de gewenste markttoegang te verkrijgen. Zit daar alles in? Hadden we daar meer uit willen

halen? Vast. Is het realistisch om daar alles in te regelen? Dat is ook niet het geval. Daar moet je reëel in zijn. Nogmaals, dit geeft geen recht op slots bij Schiphol of iets dergelijks. Dit zegt alleen maar dat je de basis legt voor samenwerking.

Welke harde instrumenten heeft Nederland of de EU in handen als de Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand staan? Denk aan concurrentievervalsing, arbeidsomstandigheden en milieunormen. Ik zei net al eventjes: uiteindelijk kan naar het Hof van Arbitrage worden gestapt via het Gemengd Comité. Nogmaals, dat zijn niet-bindende afspraken. Ik heb het ook al in eerdere luchtvaartdebatten gezegd: omdat een vliegtuig ergens moet opstijgen en ergens moet landen, ben je altijd aan minimaal twee landen gebonden. Daarvoor zijn de verdragen er natuurlijk. Als je het daar echt niet mee eens bent, zou je natuurlijk altijd iets kunnen opzeggen. Maar dat betekent ook dat het gevolgen heeft voor je eigen netwerk. Dat gaat natuurlijk twee kanten op.

Zorgen de verdragen voor eerlijke concurrentie of zetten we onze luchtvaart weer op achterstand? Nee, de luchtvaartsector wil dit. Het is belangrijk, juist in een snelgroeiende markt, ook wat betreft cargo en passagiers. Mevrouw Van der Plas weet ook hoe belangrijk die Aziatische markt is voor onze agrifoodsector. Daar wordt ontzettend veel naar geëxporteerd. Dat gaat voor een groot deel via de KLM-vliegtuigen. Juist daarvoor biedt dit verdrag meer mogelijkheden, waardoor makkelijker geopereerd kan worden in Azië door bijvoorbeeld KLM.

Maken we het Schiphol niet veel te moeilijk? Dat vroeg de heer Heutink in algemene zin. Zitten ze wel te wachten op nieuwe routes? Dit gaat niet om nieuwe routes, maar om verdragen die er al zijn en die je upgradet. Hiermee worden geen slots uitgegeven. Schiphol blijft wat dat betreft op dezelfde manier opereren. Het Luchthavenverkeersbesluit gaat er natuurlijk wel over.

Dan de vraag van het lid Kostić: kunnen deze verdragen maatregelen zoals een CO₂-plafond of milieumaatregelen bemoeilijken? Dat is niet het geval.

Het lid Kostić vroeg ook aan welke organisaties er input is gevraagd. Klopt het dat er geen gesprekken zijn geweest met natuur- en milieuorganisaties en omwonenden? Die gesprekken zijn er inderdaad niet geweest, omdat er ook geen verband is tussen verkeersrechten en slots en deze verdragen. Omwonenden merken hier dus verder niets van. Waar omwonenden natuurlijk wel iets van merken, is wat we met elkaar in het Luchthavenverkeersbesluit vaststellen, waar we een debat in twee termijnen over hebben gehad, deze week en vorige week nog. Dat heeft natuurlijk wel effect op de omgeving, maar deze verdragen niet.

"20% van de ongelukken in de luchtvaart is te wijten aan menselijke fouten, bijvoorbeeld vermoeidheid bij piloten. Rusttijden zijn een veiligheidseis." De vraag van mevrouw Kröger was of ik dat risico erken en hoe ik daarop reflecteer. Zoals ik al zei, borgt de mondiale regelgeving zoals vastgesteld door de ICAO het veiligheidsniveau, ook wat betreft arbeidstijden. Voor vluchten binnen de Europese Unie zijn luchtvaartmaatschappijen zelfs gebonden aan de strengere Europese rusttijden. Nederland zet zich in het Gemengd Comité in om de arbeidsomstandigheden te bespreken.

De heer Graus zei dat er mogelijk ingewikkelde internationale procedures gaan volgen en vroeg of ik daar een reactie op wilde geven. De verwachting is dat we na ratificatie van deze verdragen geen ingewikkelde internationale procedures voorzien.

De heer De Groot vroeg hoe we voorkomen dat de verdragen het verschil in regelgeving vertalen naar oneerlijke concurrentie op dezelfde routes en luchthavens. Het artikel over oneerlijke concurrentie bevat juist eisen over gelijke en eerlijke markttoegang, en bijvoorbeeld ook over staatssteun. Daar zijn dus afspraken over gemaakt in dat verdrag. Er zijn afspraken die er nu niet zijn en dingen die we natuurlijk niet eenzijdig kunnen opleggen aan andere landen.

De heer Köse vroeg hoe ik kijk naar het verplichte impactassessment naar de gevolgen van klimaatdoelen en de leefbaarheid rond Schiphol. Nogmaals, er zit geen verband tussen deze verdragen en de operatie op Schiphol. Die is beperkt door middel van een LVB. We zijn nu druk bezig om dat te regelen. Deze verdragen doen daar echter niks aan. Er wordt nu niet opeens op Schiphol gevlogen. Er gaan geen vliegtuigen van Schiphol naar Ivoorkust of andersom. De operatie wordt dus begrensd door het LVB en niet bepaald door dit verdrag.

De laatste vraag van dit blokje ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
In welk blokje zitten we?

Minister **Karremans**:
Nog steeds het blokje algemeen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):
Dit is allemaal algemeen? Het ging namelijk best wel diep in op het verdrag met ASEAN. Maar goed, dit is allemaal algemeen.

De **voorzitter**:
Kunt u nagaan. Dan krijgt u dus nog de gelegenheid om hierna te interrumperen. Daarna komt nog het blokje ASEAN en kunt u ook nog interrumperen. We behandelen dit dus heel zorgvuldig, mevrouw Kröger.

Minister **Karremans**:
Ik doe ook echt mijn best langzaam te praten.

Dan de vraag over een vergelijking van de beleidsagenda van dit kabinet en hoe dat zich verhoudt tot deze verdragen. De verdragen die hier vandaag op de agenda staan, laten ook ruimte voor nationale beleidsdoelstellingen. Dat zit elkaar niet in de weg. Daar zien we dus ook geen relatie.

Dat was de laatste vraag in dit blokje.

De **voorzitter**:

De eerste bij de interruptiemicrofoon was het lid Kostić. Daarna is mevrouw Kröger en dan de heer De Groot. Lid Kostić, drie interrupties.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ik moet nog even bijkomen van deze wervelwind. Dit is het blokje algemeen. Mijn vraag gaat over deze instelling van de minister. De Kamer heeft inderdaad voor het eerst in decennia gezegd: ho, ho, wij willen als Kamer ook iets zeggen over wat jullie daar in Europa doen en wat jullie allemaal met elkaar onderhandelen. We willen ook weten wat voor impact het op ons en op onze Nederlandse burgers heeft en willen dat ook zwart-op-wit hebben. Een impactassessment vinden we belangrijk. Dan komt de minister en die gaat het even heel snel afraffelen. Die zegt: "Nou ja, weet je, het is eigenlijk gewoon ongebruikelijk. Het is heel raar dat jullie dit doen. Laat ons gewoon even ons werk doen. Waarom doen jullie zo moeilijk?" Vindt de minister dat een normale opstelling richting de Kamer?

Minister **Karremans**:
Dat is niet mijn opstelling. Er worden mij woorden in de mond gelegd die ik niet heb gebruikt.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Maar snapt de minister dat het wel zo overkomt als de minister erover begint dat dit eigenlijk niet gebruikelijk is en dat het voor de Kamer meestal eigenlijk alleen maar een soort tekenen bij het kruisje is? Is de minister niet juist trots op de Kamer omdat we het hier eindelijk over hebben, omdat we hier iets over willen zeggen en omdat we de minister ook iets willen meegeven?

Minister **Karremans**:
Voorzitter. Voor elk luchtvaartdebat dat ik hier kan voeren, zo zeg ik tegen het lid Kostić, kunt u mij altijd wakker maken. Maar de houding die wordt beschreven door het lid Kostić herken ik niet. Die heb ik ook niet. Ik probeer alleen de context te schetsen waarin dit debat wordt gevoerd.

De **voorzitter**:
Tot slot.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):
Ja, voorzitter. De context waarin dit debat wordt gevoerd, is dat we te maken hebben met een belangrijk verdrag. Het is het eerste grote verdrag tussen twee regio's, tussen Europa en ASEAN, en het zet toch wel de toon voor de verdragen die zullen komen. En dan hebben we zowel de milieclubs als de piloten die zeggen dat dit een slecht verdrag is. We hebben een rondetafel georganiseerd van experts die dat ook zeggen. Dan is dit mijn vraag aan de minister. Heel veel woorden, maar als de Kamer zegt "minister, wacht maar even, wacht even met ratificeren; gaat u even terug naar Brussel om te kijken wat we nog meer kunnen doen", is hij daartoe dan wel bereid? Staat hij daar dan open voor?

Minister **Karremans**:

Ik wil niet vooruitlopen op besluitvorming of moties die door de Kamer worden ingediend dan wel worden aangenomen. Als er moties worden aangenomen van vergelijkbare strekking, dan zal het kabinet zich beraden op wat het daarmee zal doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Het klopt dat we niet vaak een luchtvaartverdrag bespreken, maar het klopt ook dat we daar best weleens spijt van hebben. Als ik alleen al kijk naar bijvoorbeeld de Kamervragen over het luchtvaartverdrag met Qatar ... Daarvan is breed gezegd, vanuit een heleboel hoeken: is het wel verstandig geweest dat we dat gedaan hebben? Daardoor hebben we eigenlijk op Schiphol oneerlijke concurrentie toegelaten van carriers met staatssteun, die een bedreiging zijn voor KLM. Mijn vraag is: erkent de minister dat luchtvaartverdragen wel degelijk een impact hebben, en dat daar dan ook kritisch naar gekeken kan worden?

Minister **Karremans**:

O, zeker. Daarom vind ik het ook prima om dit debat te hebben; laat daar geen misverstand over bestaan.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Oké, maar de minister gaf net een hele korte samenvatting. Nou ja, de samenvatting van wat hij tot nu toe had gezegd, was "alles is prima, alles is in orde" meen ik. Hoe kijkt de minister naar het luchtvaartverdrag met Qatar en de effecten die dat heeft gehad, in relatie tot wat nu voorligt? Zitten daar niet dezelfde issues in?

Minister **Karremans**:

Nee, ik denk het niet. Maar die vraag heeft de heer Köse ook gesteld. Ik kom daar zo op terug, als het gaat om die specifieke vraag. Die zit voor mij in het volgende blokje.

De heer **Peter de Groot** (VVD):

Dank aan de minister voor de beantwoording, ook die over de veiligheidsstandaarden en de onderdelen van de staatssteun. Die vragen zijn beantwoord. Ik had ook nog de vraag of de minister echt kan ingrijpen op het gebied van arbeidsomstandigheden. Dat kan dan bijvoorbeeld gaan over loonbetaling. We kunnen ons allemaal voorstellen dat de lonen in andere landen anders liggen. Maar het gaat dan bijvoorbeeld ook over rusttijden, en die zijn natuurlijk heel belangrijk voor de veiligheid. Kan de minister daar wat over zeggen?

Minister **Karremans**:

Ja. Alle landen die verdragspartner zijn bij de ICAO, moeten voldoen aan de rusttijden die door de ICAO worden voorgeschreven. Die zijn inderdaad anders, strenger, in de EU dan in andere landen van de wereld. Dat kunnen wij niet eenzijdig vanuit de Europese Unie opleggen aan die andere landen. We hebben wel gezegd dat we dit aan de orde stellen binnen de ICAO. We vinden het natuurlijk belangrijk dat daar wereldwijd naar wordt gekeken en dat daarop een level playing field is, maar het is niet mogelijk om dat nu eenzijdig in een verdrag te regelen.

De heer **Köse** (D66):

Ik vind het toch een beetje jammer, hoe de minister hiermee omgaat. Ik hoorde frames als "imperialistische gedachten" en "we kunnen andere landen niet dwingen". Laten we wel het verdrag en de EU hier even serieus nemen, en ook de onderhandelingspositie die we hebben. Ik denk dat het belangrijk is om vast te stellen — wat we denk ik ook allemaal met elkaar hebben gedaan — dat we echt wel mooie ambities hebben in Nederland voor de luchtvaart, en ook op het gebied van klimaat, met name binnen de EU. We zien nu, en hebben dat in het verleden ook gezien, dat als we de grenzen als het ware openmaken voor onder andere de ASEAN-landen ...

De **voorzitter**:

Uw vraag?

De heer **Köse** (D66):

... dat we dan echt komen tot een oneerlijke concurrentiepositie, dat level playing field. Ik zou dus graag serieus van de minister willen horen hoe hij hierop reflecteert, zonder te zeggen dat dit nou eenmaal de uitkomst is en dat we er eigenlijk niet veel aan kunnen doen. Hoe kijkt de minister hiernaar?

Minister **Karremans**:

Ik kijk ernaar in de context van dat er natuurlijk al verdragen zijn, alleen nu met individuele landen. Die heeft Nederland ook. Dus er is al toegang tot Nederland voor de landen waar nu al verdragen mee zijn gesloten. Alleen, je moet wel een slot hebben op Schiphol. We weten natuurlijk allemaal dat die beperkt zijn. We hebben daar geen ruimte meer om meer slots uit te geven, om uiteindelijk hierop te kunnen vliegen. Met andere woorden: door het sluiten van dit verdrag verandert er voor Schiphol en de operatie niets, tenzij er slots open komen. Dan is het aan de slotcoördinator om daarover te bepalen. Maar elke luchtvaartmaatschappij wil een slot op Schiphol vasthouden. Dat is, zeker gezien de hubfunctie, van hele grote waarde. Tegelijkertijd kan KLM middels deze verdragen op heel veel airports, luchthavens, in Azië beter, efficiënter en commercieel aantrekkelijker gaan vliegen en haar operatie op die manier inrichten. Ten aanzien van alle duurzaamheidseisen die we in Nederland hebben, de ambities die we hebben gesteld en hoe we daarmee bezig zijn, heb ik al gezegd dat dat allemaal door kan gaan. Daar heeft de heer Köse absoluut gelijk in. Dit verdrag doet daar niks aan af. Sterker nog, ik denk dat het heel verstandig is. Hiermee regelen we namelijk een aantal stappen waarmee we verder gaan met de verduurzaming. Ik zei ook al dat de SAF, die straks wordt bijgemengd op Schiphol, dan ook gewoon in een vliegtuig komt van een Aziatische maatschappij die terugvliegt naar Azië. In die zin denk ik dat we erop vooruitgaan. Lost dat in één keer het hele klimaatprobleem rond de luchtvaart op? Nee, dat is niet het geval. Daar moet ik ook realistisch in zijn. Maar je moet ook realistisch zijn in wat je wel en niet kan bereiken binnen zo'n luchtvaartverdrag.

De heer **Köse** (D66):

Ik zie dat niet terugkomen in wat de minister nu gedeeld heeft met de Kamer. Er wordt simpelweg gezegd dat we op niks zijn uitgekomen. Het lijkt wel alsof er helemaal geen moeite is gedaan voor dat level playing field. Je kan van

klimaat vinden wat je wil, maar er lijkt totaal geen moeite gedaan te zijn om klimaatwinst te regelen door ook buitenlandse maatschappijen via dit verdrag meer te laten doen dan ze nu doen, dan wel een level playing field, een gelijk speelveld, te creëren, waardoor die luchtvaartmaatschappijen dezelfde inspanningen op klimaat verrichten als Europese luchtvaartmaatschappijen. Ik rond af, voorzitter. KLM werd net genoemd. We zien dat dit wel degelijk effect heeft. Het is niet alleen een hallelujaverhaal van: nu kunnen wij overal naartoe vliegen en voor ons maakt het niet uit. De slots gaan vanaf 1 november opnieuw verdeeld worden. Dat kan betekenen dat historische slots blijven en nieuwe slots wel verdeeld worden. Maar KLM kan hier ook schade van ondervinden door die oneerlijke concurrentiepositie. Dat zien we ook met het Qatarverdrag.

De voorzitter:
Wat is uw vraag?

De heer Köse (D66):
Voorzitter, ik rond af. Ze hebben een paar maanden terug nog gezegd dat ze een ander verdrag met Qatar wilden opschorten. Dat was juist om deze reden, die de minister nu niet serieus lijkt te nemen. Ik zou daar graag een reflectie op horen.

De voorzitter:
Dit was een interruptie van anderhalve minuut, meneer Köse. Interrupties moeten korter, maximaal 30 seconden.

Minister Karremans:
Ik wil even een paar zaken uit elkaar halen. Ten eerste is KLM voorstander van dit verdrag. Dat is belangrijk om voorop te stellen. Ten tweede — dit heb ik ook al gezegd in antwoord op de vraag van de heer Köse — moeten maatschappijen die meer dan 500 vluchten per jaar moeten uitvoeren vanaf een EU-luchthaven aan dezelfde eisen, zoals die van ReFuelEU, voldoen. Dat betekent dat 90% van de getankte brandstof moet voldoen aan de vereisten die door ReFuelEU zijn gesteld. Dat is een concreet resultaat. Er zijn in dat verdrag allerlei afspraken gemaakt over intenties ten aanzien van klimaatdoelen. Maar, nogmaals, de heer Köse heeft inderdaad gelijk. Die Aziatische landen denken anders over klimaatbeleid. Dat is ook zo. Die kijken daar op een andere manier naar. Dan probeer je dus te kijken hoe je tot elkaar kunt komen. Nu zit er in de verdragen helemaal niks ten aanzien van klimaat, helemaal niks ten aanzien van eerlijke concurrentie, helemaal niks ten aanzien van arbeidsomstandigheden. Dat zit in dit verdrag wel. Is het waar we op gehoopt hadden of waren we liever veel verder geweest daarin? Dat is absoluut ook het geval; dat ben ik gelijk met de heer Köse eens. Alleen, je hebt te maken met een verdragspartner en wederkerigheid. Daarbij is het ook zo dat naarmate je zelf die kant op wil ... KLM en Europese carriers willen dat ook graag. Die willen daar toegang tot de markt. De keerzijde daarvan is dat die Aziatische carriers ook toegang vragen tot onze markt. Dat betekent dus ook meer concurrentie. Dat is overigens niet per se slecht voor de consument hier. De concurrentie is in de regel gewoon goed. Maar je moet altijd het belang van je nationale luchtvaartmaatschappijen in het oog houden. Dat doen we ook. Daar hebben we veel contact over gehad met KLM. Uiteindelijk steunen zij dit onderhandelingsresultaat,

met alle mitsen en maren die erbij komen kijken, die de Kamer voor een deel ook zeker terecht benoemt.

Kamerlid Kostić (PvdD):
Ik hoor steeds van de minister: we kunnen onze normen niet aan ASEAN-landen opleggen. Maar daar gaan die onderhandelingen juist over. Als je als Europa de hele tijd moreel iets probeert uit te stralen — denk aan duurzaamheid, milieu, gezondheid en arbeidsomstandigheden — en je eigen bedrijven en piloten aan bepaalde normen houdt, dan moet de minimale inzet toch zijn dat de ASEAN-landen daar ook aan gaan voldoen? Dan hebben die ASEAN-landen er toch ook belang bij om daarin mee te gaan? Ze willen immers maar al te graag zo'n verdrag.

Minister Karremans:
Ik denk dat dat economisch toch anders in elkaar zit. De kosten van de luchtvaart in Azië liggen aanzienlijk lager. De ticketprijzen in Azië liggen aanzienlijk lager dan in Europa, ook omdat het prijsniveau daar sowieso lager ligt. De mensen daar zijn niet zo kapitaalkrachtig als de mensen in Europa, dus je hebt daar te maken met andere marktomstandigheden en andere loonniveaus. Als zij het loonniveau of de arbeidsomstandigheden gelijk zouden trekken met die in Europa, zouden die maatschappijen gelijk failliet zijn. Dat is dus absoluut geen aantrekkelijke propositie voor die maatschappijen, ook al is toegang tot Azië natuurlijk wel belangrijk. Alleen, hier is het gevolg dan dat twee werelden bij elkaar komen, maar wel met verschillende eisen ten aanzien van klimaat, arbeid en eerlijke concurrentie. Dat probeer je bij elkaar te brengen middels zo'n verdrag. Daarover wordt onderhandeld. Dit is daarvan het resultaat.

Kamerlid Kostić (PvdD):
Dan moet de minister ophouden te zeggen: we kunnen andere landen niet onze normen opdringen. Daar gaat het niet om. Het gaat over onderhandelingen. Volgens mij moeten we er als Kamer over waken dat de Nederlandse belangen worden gediend, en op z'n minst ook de belangen van de Europese burgers. We hebben verschillende signalen van zowel experts, de wetenschappers die we hier als Kamer hebben moeten uitnodigen, die allemaal zeggen dat dit niet goed is, als piloten, die ook zeggen dat dit niet goed is. Dan zeg ik toch tegen de minister: doe de Kamer een bod. Zeg gewoon: ik voel heel veel kritiek; stel die stemming maar uit en ik ga in Europa kijken wat we kunnen doen.

Minister Karremans:
Ik heb al gezegd: dit is een plenair debat; de Kamer kan moties indienen. Als er moties worden ingediend en aangenomen, zal het kabinet zich erop beraden hoe het daarmee om zal gaan. Dat is de gebruikelijke gang van zaken. Maar ten aanzien van dit proces zeg ik wel: in 2016 is door deze Kamer al mandaat verleend en binnen dat mandaat is de Europese Commissie tot een resultaat gekomen. Wanneer wij nu als Nederland zeggen dat we het niet willen, zal dat niet zonder consequenties zijn; dat zeg ik er wel even bij. Niet alleen heeft dat gevolgen voor onze relatie met de Aziatische landen, zeker ook in economische zin, want KLM gaat daar enorm veel last van krijgen, maar ook hebben we gelijk een probleem met de Europese Commissie, waar we dat mandaat in eerste instantie aan hebben verleend.

De voorzitter:

Het lid Kostić, als u het kort houdt.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Daar gaan we weer. Elke keer sleept de minister er een nieuw argument bij dat eigenlijk geen argument is. Dat we er dan opeens minder goed voor staan in Europa slaat nergens op. Over het EU-Qatar-verdrag wordt ook al jaren onderhandeld. Daarin zien we nu ook dat bepaalde landen en zelfs de luchtvaartmaatschappijen op bepaalde dingen terugkomen, want ze zien dat het niet goed gaat. Als de omstandigheden veranderen en als we zien dat de resultaten die de minister en Europa hebben geleverd onvoldoende zijn, is het ons goed recht om te zeggen: jongens, terug naar de tekentafel. Is de minister het daarmee eens?

Minister Karremans:

Ik heb het standpunt van het kabinet in dezen helder uiteengezet, denk ik. Dit is hoe wij daartegen aankijken. Ik denk dat dat een andere visie is dan die van het lid Kostić, inderdaad.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De minister zegt: sorry, er kan niet meer heronderhandeld worden. Maar dat klopt gewoon niet. Het kan wél. Dat zou dit kabinet juist moeten omarmen: het kan wél. Het is complex, maar het kan wel. Ik hoop dat de voorzitter mij toestaat dat ik drie korte dingen voorleg aan de minister om duidelijk te maken waarom het wel kan. Ik ga dat even snel doen. Het verdrag is namelijk juridisch nog niet bindend en regeringsleiders kunnen kiezen voor aanvullende, niet-bindende, politieke verklaringen op juridische protocollen, die verduidelijken hoe de verdragstekst moet worden geïnterpreteerd. Dat is één. Lidstaten kunnen instemmen met een protocol dat één specifieke lidstaat toestaat om op bepaalde beleidsterreinen niet mee te doen. Dat is twee. Drie is: als meerdere landen niet akkoord gaan, moeten onderhandelingen vaak worden heropend in een intergouvernementele conferentie. Dat zijn drie mogelijkheden waarbij het wel heronderhandeld kan worden. Ik vind het dus niet zo fijn dat de minister gewoon zegt: het kan niet; sorry, dat doen we niet. Want het kan dus wél.

Minister Karremans:

Ik heb niet gezegd dat het niet kan. Anders zouden we het hier niet behandelen. Ik heb alleen gezegd: het heeft wel gevolgen als we dit zouden doen. Als de Kamer zou zeggen "we ratificeren dit niet", dan is dat aan de Kamer. Dat kan, absoluut. Dat is de reden waarom we hier vanavond ook zijn. Ik probeer wel in alle realiteit te schetsen wat daar de gevolgen van zijn.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De minister deed het net wel een beetje voorkomen alsof hij zei: wat jullie me nou vragen, onderhandelen, dat kan helemaal niet meer, want delen van het verdrag zijn al ingegaan en er kan al gevolgen worden. Maar goed, nu blijkt dus dat het wel kan. Wat wij vragen en waar ik een toezegging op wil, is dat de minister binnen de EU de wens van ons en van meerdere partijen in de Kamer meeneemt om te kijken waar aanpassingen noodzakelijk zijn. Dat is een gesprek binnen de EU en dat kan gewoon.

Minister Karremans:

Nogmaals, dit is een proces geweest van meer dan tien jaar. In 2016 is door deze Kamer het mandaat verleend aan de Europese Commissie, die namens alle lidstaten heeft onderhandeld. Dus dit gaat terug naar de parlementen van alle lidstaten om te ratificeren. In theorie klopt het helemaal wat mevrouw Van der Plas zegt. Ik wil daar echt geen andere voorstelling van maken, want zij heeft echt helemaal gelijk. Ik zeg er wel bij dat het natuurlijk gevolgen heeft op het moment dat je een mandaat verleent. De Europese Commissie komt bij de finish en zit netjes binnen het mandaat. Er zitten zeker in de visie van het kabinet verder geen noemenswaardige negatieve kanten aan dit verdrag. Sterker nog, dit upgradet het verdrag op ontzettend veel punten ten opzichte van de verdragen die er al zijn. Dat is namelijk het gevolg: je valt anders terug op de verdragen die er al zijn en die niet beter zijn dan dit verdrag dat nu uitonderhandeld is. Ik zeg er wel bij: het heeft natuurlijk wel gevolgen voor onze relatie. De Europese Commissie gaat het niet leuk vinden. Nou, dan kun je zeggen "dat vinden we niet erg". Dat is allemaal terecht, maar ik vind het wel mijn taak om de Kamer te wijzen op de gevolgen die er zijn. Daarom denk ik dat het verstandig is om hiermee door te gaan. Daarom heeft het kabinet het ook positief aanbevolen aan de Kamer. Het is aan de Kamer zelf, maar er zitten wel consequenties aan bepaalde acties.

De voorzitter:

Afrondend.

Mevrouw Van der Plas (BBB):

Laat er geen misverstand over bestaan. Wij zien ook wel de voordelen hiervan. Dan gaat het niet alleen om de agrarische handel, waar veel luchtvervoer aan te pas komt. Zeker zien wij die voordelen, maar ik ben gewoon bang voor een tweede Mercosur. Daar hebben wij jarenlang tegen gestreden en voor gewaarschuwd, in de in van: jongens, wij halen dan in dit geval voedselproducten naar binnen die niet aan onze standaarden voldoen.

De voorzitter:

Uw vraag is?

Mevrouw Van der Plas (BBB):

De controle daarop is er gewoon niet, of in ieder geval te weinig. Mijn zorg is dat dit we bij dit luchtvaartverdrag ook dit soort dingen gaan krijgen wat de luchtvaart betreft. Dan heb ik het bijvoorbeeld over arbeidsomstandigheden of over de veiligheid.

Minister Karremans:

Eigenlijk is het precies andersom. Als ik even dezelfde vergelijking mag gebruiken als mevrouw Van der Plas ... Ik snap de zorg namelijk heel goed en ik snap dat zij daarvoor opkomt. Je hebt nu te maken met een mindere situatie, ook ten aanzien van arbeidsomstandigheden. Die zijn echt allemaal minder en minder gelijk ten opzichte van het verdrag dat nu voorligt. Er gelden nu ook al verdragen en er is al toegang van Aziatische maatschappijen tot Nederland en tot Europa. Het wordt alleen een upgrade op het gebied van arbeidsomstandigheden, eerlijke concurrentie, staatssteun, milieu en klimaat et cetera. Wat dat betreft is het echt

een stap omhoog ten opzichte van alles wat er nu is. Het is belangrijk om te beseffen dat het niet net is alsof er nu niks is. Er zijn al verdragen. Die gelden ook. Wat je hiermee doet, is iets verbeteren, zeker vanuit het perspectief van Europa en zeker ook ten opzichte van de airlines. Dus eigenlijk gaat het er op alle fronten op vooruit, inclusief de commerciële operatie van KLM.

De heer Heutink (Groep Markuszower):
Als de Tweede Kamer een motie indient en het kabinet zich er dan over gaat beraden wat het ermee gaat doen, is dat toch meestal wel reden om je er direct heel veel zorgen over te maken of het de motie daadwerkelijk gaat uitvoeren. Heel eerlijk: ik heb helemaal niets te maken met een Tweede Kamer uit 2016. Die zit er niet meer. De Tweede Kamer is veranderd. Er zitten andere mensen. Mensen hebben anders gestemd. Dus dat is één. Twee. Ik begin me toch zorgen te maken over de houding van het kabinet ten opzichte van de Europese Unie. De minister strooit hier met uitspraken — ik wil het nog net geen dreigementen noemen — als "er zijn consequenties als wij deze richting opgaan".

De voorzitter:
Uw vraag?

De heer Heutink (Groep Markuszower):
De minister staat hier zo zelfverzekerd. Waarom doet u dat niet in Brussel?

Minister Karremans:
Dat doe ik zeker ook in Brussel, zeker wanneer het gaat over de belangen die Nederland raken. Absoluut. Maar ik denk dat dit een heel verstandig verdrag is voor Nederland. Ik zit hier ook niet met kiespijn of pijn in m'n buik dit verdrag te verdedigen. Ik denk dat het verstandig is dat we dit doen, voor het klimaat, voor het milieu, voor gelijke concurrentie, voor arbeidsomstandigheden en voor de operatie van onze nationale luchtvaartmaatschappij.

De heer Heutink (Groep Markuszower):
Dan is het minste dat we mogen verwachten dat de minister, als deze Tweede Kamer in meerderheid zegt het anders te willen, zegt: oké, wat Brussel ook zegt, ik ga daarnaartoe en ik ga het fixen. We zijn al lang genoeg aan het buigen voor al die bureaucraten uit Brussel.

Minister Karremans:
Ik hoorde geen vraag.

De voorzitter:
Meneer Graus en daarna vervolgt de minister z'n beantwoording.

De heer Graus (PVV):
Waarom staan alle Kamerleden en de minister opeens met de handen in de zakken? Is dat iets nieuws? Komt dat van een trainingsbureau of zo?

De voorzitter:
Ik weet het niet. Wat vindt u ervan?

De heer Graus (PVV):
Iedereen staat met z'n hand bij z'n vetertje en ik snap niet waarom dat is. Je moet altijd lekker bewegen met je armen.

De voorzitter:
Dat ben ik met u eens. Een actieve houding.

De heer Graus (PVV):
Precies. Ik heb eigenlijk maar twee dingen gevraagd aan de minister. Ik wil borging van het gelijke speelveld en het voorkomen van valse concurrentie. Dat waren mijn twee hoofdpunten. Het baart me wel zorgen dat de minister zelf toegeeft dat we daar weinig of geen invloed op hebben. Aan de andere kant zei de minister later, na een interruptie, dat het allemaal verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie. Hoe gaat de minister dat borgen? Ik ben niet gerustgesteld na alles wat ik heb gehoord. Hij geeft zelf toe dat hij er totaal geen invloed op heeft. Hoe borgen we dan dat gelijke speelveld en hoe voorkomen we die valse concurrentie?

Minister Karremans:
Het voorkomen van valse concurrentie regel je via de ICAO. Dat is de regelgeving die er al is. Maar je kunt dat moeilijk met verdragen precies dichttimmeren. In die verdragen staan wel afspraken over staatsteun. Dat helpt om valse concurrentie te voorkomen, bijvoorbeeld door staatssteunverstrekking van landen aan luchtvaartmaatschappijen. Die borging zit erin. Tegelijkertijd is een volledig gelijk speelveld met gelijke betaling aan crewmembers of gelijke regelgeving ten aanzien van klimaat lastig. Dat is in de EU anders dan in Azië. Dat is in Singapore anders dan in Nederland. Dat is het geval. Dat kunnen we niet met dit verdrag allemaal regelen. Dat is ook niet het doel van dit verdrag. We hebben wel een aantal afspraken kunnen maken over staatssteun, over arbeidsomstandigheden en over klimaat. Dat gaat veel verder dan de afspraken die er nu zijn, die nu gelden tussen de betreffende landen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):
Volgens mij vragen we allemaal eigenlijk om hetzelfde. De minister zegt aan de ene kant: het heeft geen enkele impact ...

Minister Karremans:
Dat zeg ik niet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):
... op de dingen die wij belangrijk vinden, op werknemersrechten, op veiligheid. Dat heeft de minister net gezegd.

Minister Karremans:
Nee.

De voorzitter:

Minister, u spreekt niet door mevrouw Kröger heen. Mevrouw Kröger is nog aan het interrumpen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Eerder vroegen wij in een interruptie of het de mogelijkheid voor landen beperkt om regels te stellen op werknemersrechten, op veiligheid en op duurzaamheid. Toen zei de minister: nee, het heeft geen enkele impact. Heb ik dat fout begrepen?

Minister Karremans:

Ik heb gezegd: het is geen heiligmakend doel. Kun je verwachten dat hiermee de klimaatproblemen worden opgelost ten aanzien van de luchtvaart of in brede zin? Nee. Maar gaat het er wel op vooruit? Ja, het gaat er ietsje op vooruit. Er zijn afspraken gemaakt over duurzaamheid, arbeidsomstandigheden, marktmacht en staatssteun. Die afspraken zitten er allemaal in. Dat zijn allemaal afspraken die er nu niet zijn. Dat zijn afspraken die er straks wel zijn. Er zitten een aantal afspraken in, ook ten aanzien van klimaat, een onderwerp dat mevrouw Kröger inderdaad belangrijk vindt. Daar ben ik me van bewust. Ik zeg er ook eerlijk bij dat dit dat niet in één keer oplost, ook omdat je te maken hebt met verschillende landen die daar anders mee om wensen te gaan.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Dat was echt in het geheel niet het punt dat ik maakte. Mijn verwachting is niet dat het verdrag dit oplost. Ik wil niet dat dit verdrag de mogelijkheden voor ons inperkt om eigen regels te stellen op klimaat, op geluid, op gezondheid. Daarvan zei de minister: nee, hoor, dat wordt niet ingeperkt, geen enkele impact. Daar refereerde ik naar. Hoe kan de minister aan de ene kant zeggen dat het geen enkele impact heeft en aan de andere kant zeggen dat het een onderhandeling is? We hebben dus ook iets toegegeven. Het kan niet allebei.

Minister Karremans:

Nee, het is meer dat je misschien zelf meer klimaatafspraken zou willen maken of meer afspraken ten aanzien van staatssteun, marktmacht of arbeidsomstandigheden dan nu het geval is, maar het is wel een stap vooruit. Het is geen stap achteruit. We kunnen nog steeds ons eigen beleid uitoefenen als het gaat om klimaat. Dat doen we ook in Nederland, als het bijvoorbeeld gaat om tariefdifferentiatie ten aanzien van luidere toestellen. Die mogelijkheden zijn er gewoon. Op de vraag van mevrouw Kröger of dit verdrag die mogelijkheden beperkt, heb ik geantwoord dat dat niet het geval is.

De voorzitter:

Afrondend.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Het kost al twee interrupties om de minister te krijgen op het punt waar het om gaat. Nogmaals, wij hebben als Kamer experts uitgenodigd. Die zeggen ons: het beperkt de mogelijkheden voor Nederland en de EU om regels te stellen op ... en dan dat hele rijtje. De minister zegt: nee hoor, dat is niet zo. Dan heb ik wel behoefte aan iets meer

onderbouwing, vandaar een impactanalyse. De Kamer nodigt niet zomaar experts uit en die mensen zijn ook niet zomaar mensen.

Minister Karremans:

Ik heb gezegd: als het gaat om het beleid dat we willen voeren met tariefdifferentiatie, vliegtaks, bijmengverplichtingen et cetera, dan is daar nog steeds sprake van. Dat wordt hier niet door beperkt.

De voorzitter:

Ik stel voor dat de minister het resterende deel van zijn beantwoording afrondt. Er is veel geïnterrupteerd. Ik wijs op de klok. Er is nog ruimte voor een tweede termijn. Ik zou de minister willen vragen om rustig en degelijk te antwoorden, zodat er eventueel aan het einde nog ruimte is voor vervolgvragen. De minister.

Minister Karremans:

Dan kom ik op de vraag welke lessen getrokken zijn uit het Qatarverdrag en hoe we die lessen precies terugzien in het EU-ASEAN-verdrag. Zowel met Qatar als met ASEAN hebben we op Europees niveau stevige afspraken en gedeelde ambities over staatssteun, eerlijke concurrentie, milieu en arbeid. Dat zit allemaal in die verdragen. Beide verdragen kennen goede bepalingen over geschillenbeslechting. Als er signalen zijn dat landen zich niet aan het verdrag houden, wordt dit eerst in het Gemengd Comité besproken om tot oplossingen te komen. Als die oplossingen uitblijven, kunnen de artikelen over de geschillenbeslechting gebruikt worden om naleving te vereisen. Naar aanleiding van het meest recente Gemengd Comité met Qatar zijn stevige vragen gesteld en is dieper onderzoek gestart naar de naleving van de afspraken over eerlijke concurrentie. Er is dus een systeem om tot oplossingen te komen. Dat geldt voor zowel het verdrag met Qatar als het verdrag dat nu voorligt met het Aziatische blok. Dat was het daarover.

Dan kom ik bij de specifiekere vragen. Ik erken dat alles een beetje door elkaar loopt. In de snelheid is dat vermoedelijk door elkaar gegaan, maar goed, het heeft allemaal met elkaar te maken. Ik kom bij de vraag van de heer Graus: hoe voorkomen we dat Nederlandse maatschappijen marktaandeel verliezen aan concurrenten van buiten Europa? Het is belangrijk om te weten dat Azië de snelst groeiende markt voor KLM is en dat het juist voor het marktaandeel van belang is dat het verdrag op deze manier wordt gesloten, omdat het meer operatiemogelijkheden geeft voor KLM op Schiphol, terwijl er geen Aziatische maatschappijen in die zin bij kunnen komen op Schiphol, omdat Schiphol gewoon vol zit. En KLM heeft natuurlijk de historische slots.

Dan alle extra maatregelen. Bijmengverplichting, tankering voorkomen en accijns heffen gaan we bemoeilijken met dit verdrag. Er is gevraagd of ik op deze kritiek kan reflecteren. Dat heb ik net al gedaan. Het betekent niet dat luchtverkeer niet aan de milieueisen hoeft te voldoen waar op mondiaal en Europees niveau op wordt gestuurd, zoals bijmengverplichtingen en geluidseisen.

Gevraagd is of het klopt het dat we lawaaiige vliegtuigen niet mogen verbieden. Nee, dat klopt niet. Door het EU-ASEAN-verdrag zijn stevige afspraken en gedeelde ambities gemaakt over onder andere het milieu. Dat staat niet in de

weg dat er extra afspraken op nationaal niveau kunnen worden gemaakt.

Dan de vraag of ik erken dat Europese maatschappijen onder strengere regels voor arbeid, toezicht, veiligheid en klimaat opereren dan sommige concurrenten uit andere landen. Volgens mij hebben we het daar net ook over gehad. Dat is inderdaad het geval. Een vervolgvraag was: waarom bied je dan onbeperkte markttoegang? We bieden geen onbeperkte markttoegang, zeker op Schiphol, want die is echt beperkt door het aantal slots dat er is. Dat heeft dus verder geen gevolgen voor de operatie. Bovendien zijn er nu al luchtvaartverdragen met al die landen, ook met Ivoorkust en de negen landen die in het ASEAN-blok zitten. In feite upgrade je een afspraak die er al is.

Dan is er gevraagd: moeten we niet zorgen dat het verdrag goed is vanaf de start? Waarom wil het kabinet akkoord gaan met een verdrag zonder afdwingbare normen? Op basis van een aan de Kamer voorgelegd en verleend mandaat heeft de Europese Commissie dit verdrag afgesloten. De onderhandelingen zijn zorgvuldig verlopen en hebben tot stevige afspraken en gedeelde ambities geleid over onder andere staatssteun, eerlijke concurrentie, milieu en arbeid. Bovendien bevat het verdrag op veel terreinen afdwingbare normen.

Dan de vraag of ik bereid ben om terug te gaan naar de EU. Er is door een aantal leden van deze Kamer gevraagd of er bijvoorbeeld geen heronderhandeling nodig zou zijn. Ik heb al gezegd dat de Europese Commissie op basis van het verleende mandaat het verdrag heeft afgesloten. Een heronderhandeling van dit verdrag is sec niet mogelijk, maar mevrouw Van der Plas heeft natuurlijk gelijk dat die mogelijkheden nog openstaan. Ik heb een beetje geschetst hoe dat is in de context van de relatie met de Europese Unie en de Aziatische landen.

Tot slot nog een aantal vragen over Ivoorkust. Er werd gevraagd: is er onderzoek gedaan naar de nut en noodzaak van het verdrag met Ivoorkust? Nogmaals, het is een vernieuwing van een bestaand verdrag dat ruimere mogelijkheden biedt voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

Er werd ook gevraagd of de wens van Nederlanders wel zo groot is om naar Ivoorkust te gaan. Nee, die is niet zo groot. Dit verdrag is heronderhandeld op verzoek van Ivoorkust. Als een land naar een ander land komt om te onderhandelen over een luchtvaartverdrag, is het goed diplomatiek gebruik dat dat ook wordt gedaan. Daar zijn ook afspraken over gemaakt in het Verdrag van Wenen.

Dan de vraag, die ik wel heel scherp vond, van de heer Heutink over dat het reisadvies ermee conflicteert. Dat is dus ook omdat het een hele andere status heeft. Er wordt nu ook niet gevlogen vanaf Schiphol naar Ivoorkust. Een luchtvaartverdrag is puur een juridische mogelijkheid om te gaan vliegen, mocht dat op enig moment opportuun zijn. Daar is nu geen sprake van. Dat reisadvies geldt nog. Sterker nog, je kunt niet rechtstreeks van Schiphol in Ivoorkust komen.

Ik denk dat ik de vraag over het gelijke speelveld ten aanzien van Ivoorkust beantwoord heb.

Dan de vraag: hoe verhoudt dit verdrag zich tot de wens van de Kamer om meer grip op migratie te krijgen? Nogmaals, daar heeft dit verdrag niks mee te maken. Het gaat nu ook niet zorgen voor meer vliegbewegingen, zeker niet op korte termijn.

Dank.

De voorzitter:

Ik dank de minister. Daarmee zijn we aanbeland bij de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Er is toch nog een vervolgvraag van mevrouw Kröger. Kort en bondig.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

De minister geeft alleen maar aan: het is geen belemmering om beleid te kunnen voeren. Wij hebben experts naar de Kamer gehaald die dat wel hebben aangegeven, bij artikel 8, artikel 6, artikel 11, artikel 12.

De voorzitter:

Uw vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Mijn vraag is: kan de minister de stelling "het heeft geen impact" juridisch onderbouwen? Of moet ik het gewoon doen met de zin "het heeft geen impact"?

Minister Karremans:

Ik was niet bij de rondetafel en ik weet niet wat de experts daarover hebben gezegd. Als mevrouw Kröger het op prijs stelt en wij dat even schriftelijk kunnen ontvangen, dan kunnen wij daar ook schriftelijk op reageren. Dat is geen enkel probleem.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Nou, heel erg graag. Het was een rondetafel met drie of vier experts. Die hebben allemaal een paper geschreven. Het lijkt mij heel handig als wij daar een schriftelijke reactie op kunnen krijgen.

Minister Karremans:

Ja.

De voorzitter:

Volgens mij zegt de minister dat niet alleen non-verbaal maar ook verbaal toe. Het woord is aan de heer Heutink. O, hij ziet af van een tweede termijn. Ik denk dat het lid Kostić wel behoefte heeft aan een tweede termijn. Daar geef ik haar het woord toe. Gaat uw gang.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Voorzitter. Ik ga meteen over tot de moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers oproept tot het structureel versterken van EU-luchtvaartovereenkomsten met bindende, controleerbare en afdwingbare afspraken op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid en milieu en om tot die tijd verdragen zoals het voorliggende EU-ASEAN-verdrag niet te ratificeren;

overwegende dat de onderhandelingspositie veel sterker is voor het moment van ratificatie, omdat het lastig onderhandelt over het opnemen van bindende normen wanneer er al een verdrag ligt waar geen normen in zijn opgenomen;

overwegende dat het EU-Qatar-verdrag bewijst dat zorgvuldigheid in het ratificatieproces belangrijk is;

verzoekt de regering gehoor te geven aan de oproep van onder andere de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers door te pleiten voor heronderhandelingen van delen van het EU-ASEAN-verdrag om zo bindende en afdwingbare normen vast te leggen voor milieu, arbeidsomstandigheden en vliegveiligheid, zodat een gelijk speelveld wordt gecreëerd en om toezicht en handhaving op afspraken te versterken;

verzoekt de regering tot deze inzet gepleegd is, en hierover teruggekoppeld is, het verdrag niet te ratificeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kostić, Van der Plas, Kröger en Graus.

Zij krijgt nr. 12 (36700).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het ontbreken van bindende, controleerbare en afdwingbare normen op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid, klimaat en milieu in luchtvaartverdragen een gemiste kans is om de luchtvaart wereldwijd toekomstbestendig te maken en een gelijk speelveld te creëren;

constaterende dat de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers aangeeft dat zonder bindende normen in de luchtvaartverdragen een gelijk speelveld ontbreekt;

overwegende dat ook het ministerie aangeeft ernaar te streven om afspraken te maken over maatschappelijke thema's in luchtvaartverdragen;

verzoekt de regering zich er voortaan actief voor in te zetten om in alle toekomstige luchtvaartverdragen die Nederland sluit, bilateraal of in EU-verband, bindende normen voor

veiligheid, milieu en arbeidsomstandigheden op te nemen, ook in het belang van een gelijk speelveld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 13 (36700).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland in een Kamerbrief uit 2022 heeft aangegeven de oproep van België te steunen om bij nieuwe EU-luchtvaartverdragen een impactassessment te laten uitvoeren als onderdeel van het onderhandelingsmandaat;

overwegende dat het uitvoeren van een dergelijk impactassessment bijdraagt aan zorgvuldige besluitvorming en transparantie over onder andere de maatschappelijke kosten en baten van luchtvaartakkoorden en de gevolgen voor de belastingbetaler;

overwegende dat het EU-Qatar-verdrag bewijst dat zorgvuldigheid in het ratificatieproces belangrijk is;

verzoekt de regering vanaf nu altijd impactassessments uit te voeren bij bilaterale en EU-luchtvaartverdragen op het gebied van, op zijn minst, gelijk speelveld, economie, arbeidsomstandigheden, veiligheid, duurzaamheid, milieu en gezondheid, voordat luchtvaartovereenkomsten ter ratificatie aan de Kamer worden gestuurd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kostić.

Zij krijgt nr. 14 (36700).

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks-PvdA in de tweede termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er bij de Kamer en in de maatschappij nog veel vragen en zorgen leven over de daadwerkelijke praktische gevolgen of mogelijke gevolgen van het luchtvaartverdrag met de ASEAN-landen;

verzoekt de regering om een impactassessment te laten uitvoeren op de te verwachten gevolgen voor werknemersrechten en -belangen, veiligheid, gezondheid, duurzaamheid van het EU-ASEAN-luchtvaartverdrag, zodat de Kamer deze kan betrekken bij de besluitvorming,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger.

Zij krijgt nr. 15 (36700).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

De minister begon zijn beantwoording door te stellen dat we het hier in 40 jaar nog nooit over hebben gehad. Dat had ook een reden, volgens de minister. Ik denk dat dit debat laat zien hoe belangrijk het wél is om dit soort verdragen te bespreken. Het zijn de momenten dat we met elkaar de internationale spelregels bespreken, waar we in heel veel andere debatten te horen krijgen: ja, maar dat mag niet van een internationaal verdrag. Dan is het goed om die internationale verdragen heel goed met elkaar door te nemen. Dat hebben we nu gedaan en ik zie uit naar de reactie van de minister op de experts en de analyse, zodat we die ook kunnen meenemen in de besluitvorming.

De voorzitter:

U heeft ruimte voor één interruptie in de tweede termijn.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):

Ik heb meer een procesvraag. Ik hoor een motie. Betekent het ook dat GroenLinks-PvdA dan ook een voorstel gaat doen om bijvoorbeeld eerst over die motie te stemmen en eventueel de stemming over het voorstel te verdagen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks-PvdA):

Ik zou sowieso willen voorstellen dat we als Kamer zeggen "we gaan eerst over alle moties stemmen", omdat er nogal wat moties met name gaan over hoe wij als Kamer dit verdrag behandelen. Eerst stemmen over alle moties, daarna pas over het verdrag. De minister heeft sowieso nu een brief toegezegd met een analyse van de experts die in de Kamer hebben gesproken. Die moeten we ook hebben voor de stemming. Dus we zijn er nog niet.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van der Plas namens BBB in tweede termijn.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb één motie en die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het ASEAN-luchtvaartverdrag tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten en de Europese Unie en haar lidstaten voorligt ter ratificatie;

overwegende dat er zorgen bestaan over arbeidsomstandigheden, veiligheid en duurzaamheid in de Aziatische landen die binnen dit verdrag zullen komen te vallen;

overwegende dat de regels en standaarden in de EU en in Nederland hoger liggen dan in de genoemde landen;

overwegende dat er daarmee geen gelijk speelveld is met de Europese luchtvaartmaatschappijen;

overwegende dat, zolang een verdrag nog niet is geratificeerd door alle 27 lidstaten, er wél diverse mogelijkheden zijn om binnen de EU eventuele aanpassingen te bespreken;

verzoekt de regering binnen de EU eerst de noodzakelijke aanpassingen te bespreken, voordat tot ratificatie wordt overgegaan en de Kamer zo snel mogelijk een terugkoppeling te geven over de voortgang en/of uitkomst van de gesprekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Plas, Heutink, Graus en Kostić.

Zij krijgt nr. 16 (36700).

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Ik kijk even naar mevrouw Kostić, want zij had het plan om ook mee te tekenen. Ik zie dat dat klopt en dan zet ik de naam van het lid Kostić — excuus! — onder deze motie.

De voorzitter:

Dank u wel.

Mevrouw **Van der Plas** (BBB):

Alstublieft.

De voorzitter:

Heeft de heer Köse behoefte aan een tweede termijn? Dat is het geval en hij krijgt daarom het woord voor zijn bijdrage namens D66.

De heer **Köse** (D66):

Voorzitter, dank u wel. We zien in het verdrag veel intenties en we herkennen ook wat erin staat over zowel klimaat als werkomstandigheden en level playing field. Ik denk dat dat heel goed is. Helaas zijn het natuurlijk geen harde normeringen, iets wat we wel graag hadden gezien.

De minister heeft uitgelegd dat het de uitkomst van onderhandelingen is en daarom is het ook begrijpelijk dat we niet alles op kunnen eisen. Dat snap ik allemaal en daarom komt er ook een bepaald resultaat uit. Maar ik heb nog wel een vraag over iets wat de minister zei, namelijk dat het geen impact heeft op onze ambities voor geluidsreductie, klimaat en noem het maar op.

We hebben laatst in het nieuws gezien dat Delta iets zegt op basis van het Open Skies-verdrag. Dat is ook zo'n verdrag als we nu bespreken. Delta zegt eigenlijk: op basis van dat verdrag moet groei mogelijk gemaakt worden. En het gaat dan om het groeiverdienmodel op Schiphol. Dat is een heel concreet voorbeeld van hoe zo'n verdrag beïnvloedt wat wij hier wel en niet kunnen doen. Het vormt in ieder geval een basis voor andere landen om dingen te eisen. Hoe kijkt de minister daarnaar en kan hij ons de zekerheid geven of borgen dat het onze ambities niet in de weg zal gaan zitten? Kan de minister daar zijn licht over laten schijnen?

Dat is eigenlijk de enige vraag die ik tot slot nog heb, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van ... O, toch nog een interruptie van de heer Graus.

De heer Graus (PVV):

Nee, niet voor meneer Köse, voorzitter. Ik heb nog wel een vraag. Ik heb geen tweede termijn genomen, maar ik had de minister eerder wel gevraagd om een impactanalyse van het hele verhaal. Een Kamerlid moet zich indekken voor de toekomst, hè, want stel dat ik wel gelijk heb.

De voorzitter:

Dat is eigenlijk de motie ...

De heer Graus (PVV):

Dat is eigenlijk de motie. Precies. Maar de minister is daar niet op teruggekomen.

De voorzitter:

Dat gaat hij, denk ik, in tweede termijn doen bij de appreciatie van de motie van mevrouw Kröger. Dat klopt, zie ik. Heel goed.

Ik schors de vergadering kort, voor vijf minuten. Ik wijs de leden er verder alvast op dat er over twee weken gestemd zal worden over de moties en de wet. Als u dat anders wenst, dan kunt u daar straks een ordevoorstel voor doen.

De vergadering wordt van 23.23 uur tot 23.30 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering en geef het woord aan de minister.

Minister Karremans:

Voorzitter, dank u wel. De allereerste motie, die op stuk nr. 12, is ingediend door het lid Kostić. De samenvatting van die motie is om het verdrag niet te ratificeren. Met verwijzing naar het debat wil ik die motie ontraden.

De motie op stuk nr. 13 bevat het verzoek om ons als kabinet bij toekomstige verdragen die Nederland bilateraal of in EU-verband afsluit, in te zetten voor bindende normen voor een gelijk speelveld, milieu en veiligheid. Die motie kan ik oordeel Kamer geven. Dat lijkt me verstandig.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 13 krijgt oordeel Kamer.

Minister Karremans:

De motie op stuk nr. 14 verzoekt de regering een impactassessment te doen. Die motie moet ik ontraden. De afweging tussen verschillende publieke belangen in de luchtvaart en daaruit volgende maximale capaciteit wordt, nogmaals, niet bepaald op grond van luchtvaartverdragen. Daar ziet nationale regelgeving rondom klimaat en leefbaarheid op, zoals een luchthavenverkeersbesluit. Dit maakt dat een impactassessment geen toegevoegde waarde heeft. Daarom ontraad ik de motie, maar ik heb natuurlijk wel tegen mevrouw Kröger gezegd dat ik schriftelijk zal terugkomen op de punten die de experts hebben ingebracht en die mevrouw Kröger mij zal toesturen. Dat kan de Kamer dan meenemen in haar besluitvorming.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 14 is ontraden.

Minister Karremans:

De motie op stuk nr. 15 verzoekt de regering om eigenlijk nog een impactassessment uit te laten voeren op de te verwachten gevolgen voor werknemersrechten en belangen, veiligheid, gezondheid, duurzaamheid en dergelijke. Gelijke strekking. Ook ontraden. Binnen het Gemengd Comité kunnen we echter wel verbeteringen bespreken en dit verdrag laat ruimte om eventueel aanpassingen te doen, mits alle partijen daarachter staan.

De voorzitter:

Tot slot.

Minister Karremans:

Tot slot de motie op stuk nr. 16, die de regering in feite vraagt om terug te gaan naar de EU om de noodzakelijke aanpassingen te bespreken. Dat staat zo in de motie. Ik vind dat ingewikkeld, omdat ik niet zou weten wat "de noodzakelijke aanpassingen" zouden moeten zijn. Middels deze motie plaatst de Kamer mij in een ingewikkelde situatie, maar ik wil de Kamer wel een aanbod doen. Als ik de motie zo mag lezen dat Nederland zich in de jaarlijkse vergadering die er is van de verdragspartijen — het Gemengd Comité, dat dus

onder dat verdrag ontstaat — zal inzetten voor de naleving en verbetering van de arbeidsomstandigheden, duurzaamheid en eerlijke concurrentie, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Maar alleen met die interpretatie.

De voorzitter:

Ik kijk naar mevrouw Van der Plas of dat mag. Dat is niet het geval.

Minister Karremans:

Dan ontraad ik die motie.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 16 is ontraden. We hebben ruimte voor één vervolgvraag per lid. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

Ik snap gewoon niet wat de minister net zei. Aan de ene kant ontraadt hij een motie over een impactassessment, want het is niet nodig, begreep ik. En aan de andere kant zegt hij: in het Gemengd Comité kunnen we werken aan verbeteringen. Dat tweede stukje van dat antwoord suggereert dan toch dat het wel degelijk een impact heeft? Dan is het toch goed dat wij als Kamer die impact kennen? Het kan niet allebei.

Minister Karremans:

Het kan wel degelijk allebei. Je wilt van alles, ook ten aanzien van klimaat, milieu, arbeidsomstandigheden, en een nog veel gelijker speelveld dan er nu in het verdrag geregeld is, en dat probeer je in die jaarlijkse vergadering aan de orde te stellen. Dat is waar wij ons als kabinet voor willen inzetten.

Mevrouw Kröger (GroenLinks-PvdA):

De minister geeft gewoon geen antwoord op waar de motie over gaat. Nogmaals, het gaat mij er niet om of het verdrag betere arbeids-, milieu- en klimaatregels mogelijk maakt. Nee, het gaat mij erom of het verdrag een belemmering is voor onze klimaat-, milieu- en veiligheidseisen. Dat is de hele tijd mijn vraag. En de impactassessment gaat dus ook daarover.

Minister Karremans:

En ik heb continu gezegd: dat is niet het geval. Op de vraag van mevrouw Kröger om schriftelijk te reageren op die impact volgens "de experts", zoals zij ze noemt: dat wil ik met liefde doen en die reactie stuur ik naar de Kamer voordat er besluitvorming plaatsvindt over deze moties.

Kamerlid Kostić (PvdD):

Over de motie op stuk nr. 14. Ik snapte echt niet wat de minister zei, want het staat ook in de motie: in een Kamerbrief uit 2022 zegt de minister zelf dat ze de oproep van België steunen om voortaan bij nieuwe EU-luchtvaartverdragen standaard een impactassessment aan te vragen. Dan zegt de minister als reactie op de motie: dat heeft geen zin. Dat is heel raar, want daarmee spreekt de minister het beleid van het kabinet vanaf 2022 tegen. Het sluit volgens

mij gewoon aan bij wat in 2022 is ingezet. Deze specifieke motie gaat niet over het EU-ASEAN-verdrag, maar over toekomstige verdragen.

Minister Karremans:

Dat begrijp ik. Volgens mij is dat niet het geval, want de EU doet natuurlijk wel degelijk een assessment. Dat gaat om een economisch assessment. Dat zou je ook een "impactassessment" kunnen noemen, maar volgens mij wil de Kamer iets heel anders zien, namelijk ook klimaat, milieu, arbeidsomstandigheden et cetera. Ik wil het best nagaan. Mocht dat overigens leiden tot een andere appreciatie van uw motie, dan kom ik daar schriftelijk op terug. Ik denk echter niet dat dat het geval is.

De voorzitter:

Ik dank de minister voor de appreciatie van de ingediende moties. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van het kabinet.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de moties en het wetsvoorstel zal over twee weken worden gestemd. Als u dat op enige manier anders wenst, dan kan u dat bij de regeling van werkzaamheden verzoeken.

Ik constateer dat we daarmee aan het einde gekomen zijn van deze wetsbehandeling alsook aan de vergaderdag van donderdag 28 mei 2026. Ik sluit de vergadering.