2026D37005

INBRENG VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over zijn beleidsappreciatie op de bijdragen van enkele experts in het rondetafelgesprek van 17 april 2025 over het luchtvaartverdrag EU-ASEAN (Kamerstuk 36 700, nr. 17).

Voorzitter van de commissie,
Huizenga

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inhoudsopgave

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties
Inleiding
VVD-fractie
PRO-fractie
JA21-fractie
Partij voor de Dieren-fractie

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de beleidsappreciatie van de Minister naar aanleiding van het rondetafelgesprek over de luchtvaartverdragen tussen de Europese Unie en ASEAN en tussen Nederland en Ivoorkust. Deze leden onderschrijven het belang van internationale luchtvaartverdragen voor de internationale bereikbaarheid van Nederland, de versterking van de Nederlandse concurrentiepositie en een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen. Naar aanleiding van de brief hebben zij nog enkele vragen.

De leden van de PRO-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsappreciatie van de Minister en hebben hier nog enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de JA21-fractie hebben kennisgenomen van de bijdrages in het rondetafelgesprek van 17 april 2025 over het luchtvaartverdrag EU-ASEAN, inclusief de bijbehorende beleidsappreciatie van het kabinet.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben nog vragen over de beleidsappreciatie van de bijdragen voor het rondetafelgesprek over luchtvaartverdragen. Deze leden vragen het kabinet nadrukkelijk om álle vragen zorgvuldig – en waar van toepassing met verwijzing naar wetenschappelijke bronnen, juridische adviezen, etc. (om duidelijk onderscheid te maken tussen de mening van het kabinet an sich, en feiten en adviezen van experts) – te beantwoorden, omdat dit in het verleden helaas niet altijd goed is gegaan.

VVD-fractie

Economische positie en concurrentiekracht

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister aangeeft dat het EU-ASEAN-luchtvaartverdrag de commerciële mogelijkheden voor Europese luchtvaartmaatschappijen vergroot en de positie van de Europese luchtvaartsector versterkt ten opzichte van de bestaande bilaterale verdragen. Kan de Minister nader toelichten welke concrete economische voordelen hij voor Nederland verwacht? Welke effecten verwacht hij voor de concurrentiepositie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, de vrachtsector, de netwerkkwaliteit van Schiphol en de Nederlandse economie?
Voorts lezen deze leden dat de Minister stelt dat ASEAN één van de snelst groeiende luchtvaartregio's ter wereld is. Hoe past dit verdrag binnen de bredere Europese luchtvaartstrategie en het versterken van de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van andere mondiale luchtvaartregio's?

Eerlijke concurrentie en arbeidsvoorwaarden

De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van eerlijke concurrentie en goede arbeidsvoorwaarden. De Minister geeft aan dat deze onderwerpen nadrukkelijk worden geagendeerd in de Gemengde Comités. Kan de Minister aangeven welke concrete Nederlandse prioriteiten daarbij de komende jaren centraal zullen staan? Op welke wijze wordt gemonitord of de afspraken over eerlijke concurrentie, sociale aspecten en arbeidsvoorwaarden daadwerkelijk tot verbeteringen leiden?

Toekomstige luchtvaartverdragen

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister aangeeft dat het EU-ASEAN-verdrag moet worden beschouwd als een verbeterd vertrekpunt voor verdere samenwerking en harmonisatie. Welke concrete verbeteringen wil Nederland bij toekomstige Europese luchtvaartverdragen realiseren ten opzichte van het huidige verdrag, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, eerlijke concurrentie, arbeidsvoorwaarden en consumentenbescherming?

Impactassessments

De leden van de VVD-fractie onderschrijven de uitspraak van de Minister de Belgische oproep te steunen om bij toekomstige onderhandelingsmandaten standaard een impactassessment op het gebied van klimaat en duurzaamheid uit te voeren. Is de Minister tevens bereid zich ervoor in te zetten dat toekomstige impactassessments ook nadrukkelijk aandacht besteden aan de economische effecten, de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector en de geopolitieke betekenis van nieuwe luchtvaartverdragen, zodat een integrale afweging kan worden gemaakt?

Informatievoorziening aan de Kamer

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister te willen bezien hoe de Kamer tijdens internationale onderhandelingen meer kan worden geïnformeerd. Kan de Minister nader toelichten op welke wijze hij de informatievoorziening aan de Kamer wil versterken, zonder afbreuk te doen aan de onderhandelingspositie van Nederland en de Europese Unie?

PRO-fractie

De leden van de PRO-fractie merken op dat de Minister in zijn appreciatie kritiek levert op de bijdrage van verschillende experts bij het rondetafelgesprek van 17 april 2025. De kritiek heeft helaas een zeker wellesnieteskarakter en wordt zelden onderbouwd met concrete passages uit het verdrag. Deze leden verschillen verder met de Minister van mening wat het doel van een dergelijk verdrag (mede) zou moeten zijn en of de uitgangspunten van begin deze eeuw nog wel kunnen gelden voor een verdrag dat mogelijk weer decennialang de luchtvaart tussen deze twee economische blokken regelt. De Minister schrijft meermaals dat het verdrag moet worden gezien en beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. Deze leden delen die mening niet. Het verdrag, dat we afsluiten voor de toekomst, moet worden beoordeeld ten opzichte van de situatie zoals we die willen hebben. Het verdrag moet immers leiden tot een situatie zoals we die willen hebben. Deze leden stellen vast dat dit verdrag niet leidt tot de situatie zoals deze leden die willen hebben.

De leden van de PRO-fractie constateren dat het verdrag nalaat om op het gebied van milieu, klimaat, gezondheid en arbeidsomstandigheden acceptabele minimumstandaarden vast te leggen. Veel afspraken zijn

vaag, weinig concreet en niet wederzijds afdwingbaar, terwijl de rechten van maatschappijen ten opzichte van landen dat vaak wel zijn. Deze onbalans tussen onuitgewerkte en veelal onbeschermde maatschappelijke belangen en juist goed beschermde commerciële belangen, is volgens deze leden een fundamenteel tekort en zou aanleiding moeten zijn voor heronderhandeling. De Nederlandse overheid, en elke overheid, zou primair moeten opkomen voor het publieke belang. Dat is meer dan het faciliteren van een markt voor commerciële bedrijven. Dat is het vastleggen van de spelregels. Concreet, ambitieus en afdwingbaar. Het primaire praktische doel van het verdrag is groei van de luchtvaart faciliteren. Wat deze leden betreft is dat zeer strijdig met het publieke belang en moeten we juist voorkomen dat de luchtvaart en daarmee de schade aan klimaat, natuur en gezondheid van omwonenden verder toeneemt.

De leden van de PRO-fractie delen ook niet de stelling van de Minister dat het verdrag geen belemmering zou vormen voor verdere verduurzaming. Groei van de luchtvaart is immers tegengesteld aan die verduurzaming. En groeibeperkende of krimpmaatregelen worden heel moeilijk, zo niet onmogelijk. De huidige doelen van de EU, ICAO of diverse ASEAN-landen sluiten in het geheel niet aan bij het verdrag van Parijs en de noodzakelijke afname van emissies en non-CO_2-klimaateffecten. Efficiëntere vliegtuigen en efficiënter gebruik van het luchtruim zijn vooral kostenbesparend voor de luchtvaart en hebben tot nu toe vooral geleid tot méér luchtvaart en daarmee netto tot meer schade. Is de Minister het met deze leden eens dat de enkele procenten efficiëntiewinst vooralsnog altijd ruimschoots zijn overtroffen door de vele tientallen procenten groei, en dat het zonder volumemaatregelen ook niet denkbaar is dat dit kantelt? Hoe draagt dit verdrag bij aan klimaatneutrale luchtvaart in 2050?

De leden van de PRO-fractie lezen dat de Minister voor klimaat, milieu en sociale aspecten meermaals verwijst naar de mogelijkheid om achteraf in de Gemengde Comités verbeteringen aan te brengen. Deze leden hebben hier weinig vertrouwen in. De sector heeft dan immers al de belangrijkste eigen belangen veiliggesteld en heeft helemaal geen belang bij het afspreken van meer restricties. De Gemengde Comités ontberen wat deze leden betreft ook democratische legitimiteit. Nu blind vertrouwen vragen van de Kamer voor die Gemengde Comités is wat deze leden betreft een veel te ruim mandaat. De Minister schrijft dat het belangrijk is dat luchtvaartverdragen aansluiten bij de operationele wensen van de luchtvaartsector. Deze leden draaien het graag om. De wetgevende macht stelt de kaders waarbinnen de luchtvaartsector mag opereren en stelt deze kaders vanuit een breed maatschappelijk belang. Als dat aansluit bij de operationele wensen van de sector is dat wat deze leden betreft een meevaller, geen voorwaarde.

De leden van de PRO-fractie hebben ook vragen over artikel 12 en de gebruikersheffingen. Deze moeten kostengerelateerd zijn. Dat is nu ook zo in nationale en Europese afspraken, maar sluit vaak uit dat belangrijke maatschappelijke kosten, zoals gezondheidsschade, geluidsoverlast, klimaatschade en klimaatmitigerende maatregelen, nationale veiligheid en andere kosten, direct kunnen worden doorberekend aan de sector. Waarom is dit niet als uitdrukkelijk doel opgenomen? Is de Minister het met deze leden eens, dat het nooit eerlijk kan zijn dat omwonenden van luchthavens of toekomstige generaties betalen met hun gezondheid? Dat het beperken van het doorberekenen van maatschappelijke kosten een vorm van fossiele subsidie is?

De leden van de PRO-fractie lezen dat wijzigingen in de tekst volgens de Minister in feite een nieuw onderhandelingstraject vereisen. Deze leden delen deze analyse van de Minister en steunen dit ook. De huidige tekst is onvoldoende op veel belangrijke punten. Heronderhandeling is dan aan de orde. De Minister schrijft dat verschillende landen het verdrag reeds hebben geratificeerd. Maar ook dat wanneer Nederland niet ratificeert, het verdrag voor geen van de aangesloten landen in werking kan treden. Is de Minister het met deze leden eens dat dit dus de meest logische weg is om heronderhandelingen af te dwingen en moderne eisen en doelen voor de luchtvaartsector op te nemen als voorwaarde voor een groot luchtvaart-verdrag?

JA21-fractie

De leden van JA21-fractie delen de constatering van de heer Hemmings dat het voorliggende verdrag op elk thema een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie.

De leden van de JA21-fractie constateren dat de kritiekpunten van de heer Peeters zich vooral richten op de vraag hoe het verdrag strenger had kunnen zijn op het gebied van klimaat en duurzaamheid, maar daarmee niet gesteld wordt dat het voorliggende verdrag een verslechtering is van de bestaande situatie. Deelt de Minister deze lezing van de bijdrage van de heer Peeters?

De leden van de JA21-fractie constateren dat het ratificeren van het verdrag een sluitstuk is van een jarenlang Europees proces. Verder constateren deze leden dat het voorliggende verdrag binnen de bij aanvang van het onderhandelproces gestelde kaders is gebleven. Is de Minister het met deze leden eens dat nu dwarsliggen bij ratificatie slecht is voor de relatie van Nederland met mede-EU-lidstaten? Is de Minister het daarnaast met deze leden eens dat het niet ratificeren van het verdrag slecht zou zijn voor de relatie tussen de EU en de ASEAN-landen?

De leden van de JA21-fractie constateren dat de heer Stegers in zijn bijdrage stelde dat, afgaande op ervaringen in het verleden met bijvoorbeeld Qatar, het maken van aanvullende afspraken over bijvoorbeeld arbeidsomstandigheden niet gebeurt als er eenmaal een geratificeerd verdrag ligt. Hoe denkt de Minister ASEAN-landen te kunnen bewegen naar betere arbeidsomstandigheden in de luchtvaartsector, nadat het verdrag geratificeerd is?

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie danken de Minister voor de uitgebreide reactie, maar constateren tegelijkertijd dat de brief op meerdere punten vragen oproept en op onderdelen zelfs tegenstrijdig lijkt. Enerzijds stelt hij zich niet te herkennen in de conclusie dat Nederland nauwelijks van het verdrag zou profiteren, omdat Schiphol qua capaciteit vol zit. Enkele pagina's verder stelt de Minister echter zelf dat «de impact voor Nederland gering is, omdat Schiphol qua capaciteit al vol zit.» Kan de Minister in detail toelichten hoe deze twee stellingen zich tot elkaar verhouden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen ook dat de Minister dankbaar gebruik heeft gemaakt van de input uit het rondetafelgesprek. Kan de Minister aangeven wat er concreet met deze input is gedaan, op welke punten precies en op welke manier deze is verwerkt? Kan de Minister aangeven welke onderdelen van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het rondetafelgesprek daadwerkelijk zijn gewijzigd? Welke

nieuwe inzichten heeft het rondetafelgesprek volgens de Minister opgeleverd? Kan de Minister ook precies aangeven welke aanbevelingen van welke mensen niet zijn overgenomen en waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij het met hen eens is dat de meeste deskundigen tijdens het rondetafelgesprek juist wezenlijke kritiek uitten op de huidige verdragsopzet en opriepen tot sterkere waarborgen op het gebied van milieu, arbeidsomstandigheden, veiligheid en eerlijke concurrentie. Ziet de Minister ook het belang dat juist dit verdrag, een groot verdrag tussen twee grote regio's, beter wordt ingevuld, omdat het zal dienen als voorbeeld voor de toekomstige vergelijken? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij bereid is om, voordat Nederland het verdrag ratificeert, zich in Europa in te zetten voor verbetering van het verdrag, op basis van de input van de experts en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV).

Visie op luchtvaartverdragen

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de meeste internationale luchtvaartverdragen dateren uit een periode waarin klimaatverandering, biodiversiteitsverlies, gezondheidseffecten van luchtvaart en mondiale duurzaamheidsdoelen nauwelijks een rol speelden. Deelt de Minister de opvatting dat de maatschappelijke context inmiddels is veranderd? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de luchtvaartsector in de tijd dat de eerste luchtvaartverdragen tot stand kwamen, nog een stuk kleiner was en de impact op klimaat en gezondheid/leefomgeving minder duidelijk was dan nu. Dat er destijds nog geen bindende klimaatdoelen in werden opgenomen, was dus te verwachten. Nu deze impact groter is geworden en we er meer over weten, constateren deze leden dat het onverstandig is en duidt op onbehoorlijk bestuur wanneer deze kennis niet stevig mee wordt genomen in verdragen, maar er enkel wordt aangestuurd op het voeren van gesprekken. Is de Minister het met deze leden eens dat zulke vrijblijvende gesprekken nooit leiden tot substantiële milieu of gezondheidsmaatregelen? Zo nee, kan hij een voorbeeld noemen waarin overleg in het Gemengd Comité daadwerkelijk heeft geleid tot fundamentele aanpassing van verdragsafspraken op het gebied van milieu, klimaat, gezondheid, arbeidsomstandigheden en sociale veiligheid? Hoeveel keer is dit gebeurd? Welke concrete resultaten zijn bereikt?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij de opvatting deelt dat verdragen moeten meegroeien met nieuwe wetenschappelijke inzichten. Waarom kiest het kabinet ervoor vast te houden aan een verdragsmodel waarin milieu-, klimaat- en sociale bepalingen grotendeels vrijblijvend blijven? Waarom acht de Minister vrijblijvende samenwerking voldoende, terwijl hij tegelijkertijd erkent dat luchtvaart een grote verduurzamingsopgave kent? Is de Minister het met deze leden eens dat Europa, en ook Nederland, kritischer zouden mogen zijn op een verdrag dat weinig positieve impact heeft op Nederland en dat hooguit zorgt voor (nog) meer reis- en overstapmogelijkheden? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister bevestigen dat eventuele beperkte voordelen bij lange na niet opwegen tegen de noodzaak om de negatieve impact van de luchtvaart op het leefklimaat, nu en in de toekomst, te verminderen? Zo nee, waarom niet?

De Minister geeft aan dat het kabinet vindt dat de luchtvaart voor een grote verduurzamingsopgave staat en dat eerlijke concurrentie en vergelijkbare regels voor luchtvaartmaatschappijen belangrijk zijn. Waarom kiest het kabinet er dan niet voor juist deze onderwerpen bindend vast te leggen, zodat het ook eerlijk is voor Nederlanders en Nederlandse piloten volgens de input van VNV?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij het met deze leden eens is dat afspraken in verdragen juist behulpzaam kunnen zijn om eerlijke concurrentie en vergelijkbare regels tussen landen en luchtvaartmaatschappijen te bewerkstelligen, door zaken bindend vast te leggen, omdat beide partijen zich dan aan dezelfde regels moeten houden. Waarom worden voor productveiligheid, voedselveiligheid, chemische stoffen en consumentenbescherming wel harde voorwaarden gesteld aan toegang tot de Europese markt, terwijl dat voor luchtvaartmaatschappijen niet gebeurt? Kan de Minister uitleggen waarom voor luchtvaart kennelijk een lagere beschermingsstandaard geldt dan voor bijvoorbeeld speelgoed of levensmiddelen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat het verdrag de verdere liberalisering van luchtvervoer tussen twee snelgroeiende economische regio's faciliteert. Klopt het dat het primaire doel van dit verdrag economische groei is en te zijner tijd groei van de luchtvaart? Welke verduurzamingsopgave bedoelt het kabinet precies? Welke doelen wil het kabinet behalen, en welke (extra) maatregelen gaat het kabinet nemen om ervoor te zorgen dat de klimaatdoelen ook daadwerkelijk gehaald worden? Kan de Minister reflecteren op het feit dat KLM tot nu toe positief heeft gereageerd op het verdrag, terwijl de VNV zich uiterst negatief heeft uitgelaten over het verdrag en tijdens het rondetafelgesprek over het verdrag zelfs stelde dat je als Nederland niet achter het verdrag moet gaan staan zoals het er nu uitziet. Zou dit verschil kunnen worden verklaard, doordat de VNV vooral kijkt naar de langetermijneffecten op het beroep van haar leden, terwijl KLM, mede door de afhankelijkheid van aandeelhouders, vooral gericht is op de korte termijn?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom een gezondheidstoets ontbreekt. Is de Minister bereid om die alsnog uit te voeren, ook voor toekomstige verdragen?
Kan de Minister uitleggen hoe hij tot de conclusie komt dat de impact voor Nederland «gering» is, omdat Schiphol vol zit, zonder dat daar een assessment aan ten grondslag ligt? Waarom wordt het nut van een impactassessment op klimaat en duurzaamheid alleen erkend voor toekomstige verdragen, en niet retrospectief toegepast om de daadwerkelijke effecten van dít verdrag te kunnen monitoren?
De Minister stelt dat een impactassessment voor dit verdrag niet doelmatig zou zijn, omdat het verdrag al is uitonderhandeld. Deze leden begrijpen deze redenering niet.
Is de Minister het ermee eens dat de Kamer een zelfstandige afweging moet kunnen maken over ratificatie en dat moet kunnen doen op basis van feiten? Hoe kan de Kamer een zorgvuldige afweging maken zonder wetenschappelijke toetsing en inzicht in de impact op Nederlandse samenleving, burgers, medewerkers, klimaat, gezondheid en leefomgeving? Hoe kan de Kamer beoordelen of de voordelen opwegen tegen de maatschappelijke kosten zonder impactanalyse?

Duurzaamheid en klimaat

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat het kabinet in de brief de observatie van de heer Hemmings onderschrijft dat, juist omdat luchtvaart per definitie grensoverschrijdend is, vraagstukken rond

duurzaamheid, eerlijke concurrentie en veiligheid niet effectief kunnen worden aangepakt zonder internationale afspraken. Maar precies om die reden zien deze leden niet in waarom de huidige duurzaamheidsbepalingen in dit verdrag vrijblijvend van aard mogen blijven. Is de Minister het met deze leden eens dat, juist omdat internationale afspraken nodig zijn om deze grensoverschrijdende problemen aan te pakken, deze afspraken ook bindend en afdwingbaar zouden moeten zijn, in plaats van vrijblijvend? En welke concrete duurzaamheids- en klimaatresultaten zijn de afgelopen jaren geboekt in de Gemengde Comités?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij kan ingaan op de adviezen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) als het gaat om de luchtvaart en hoe het verdrag precies daarmee rijmt en daarop is getoetst. Waarom ontbreekt een klimaattoets voorafgaand aan ratificatie? Is de Minister bereid om zo'n klimaattoets alsnog uit te voeren, ook voor toekomstige verdragen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom een beoordeling van de gevolgen voor toekomstige generaties ontbreekt. Is de Minister bereid om die alsnog uit te voeren en dit te doen voor alle toekomstige verdragen?
Waarom ontbreekt een biodiversiteitstoets, gezien we volgens het IPCC en het Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES) te maken hebben met zowel een klimaatcrisis als een biodiversiteitscrisis die in samenhang moeten worden opgelost en er geen tijd meer te verliezen is? Erkent de Minister die gezamenlijke conclusies van het IPCC en het IPBES? Zo nee, waarom negeert hij de wetenschap op het hoogste niveau? Zo ja, hoe is op die adviezen getoetst bij dit luchtvaartverdrag en wat is daaruit gekomen? Hoe neemt de Minister deze adviezen in het vervolg bindend mee?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat non-discriminatoire slotallocatie (artikel 10, zesde lid) volgens de Minister geen belemmering vormt voor klimaat- of geluidsdoelen, omdat nationaal al «strikte» maatregelen worden getroffen om vliegtuiglawaai te beperken. Is de Minister het met deze leden eens dat het woord «strikt» hier nogal misplaatst is, aangezien de balans op en rond Schiphol nog altijd niet is hersteld en de sector daarmee vooral op papier geluid bespaart, in plaats van in de praktijk? Erkent de Minister dat er veel kritiek is op zijn voorgenomen beleid op het gebied van luchtvaart en geluid, van zowel álle omwonendenorganisaties, als wetenschappers, maatschappelijke experts, medeoverheden en maatschappelijke organisaties? Hoe kan hij nu al beweren dat er «strikte» maatregelen worden getroffen? Op basis van welke wetenschappelijke inzichten stelt de Minister dit? Deze leden constateren bovendien dat Nederland maatregelen om vliegtuiglawaai daadwerkelijk te beperken niet zelfstandig kan nemen, maar dat daarvoor eerst een Europese «balanced approach»-procedure moet worden doorlopen, zoals de Minister de Kamer vaak heeft laten weten. Is de Minister het met deze leden eens dat dit geen sterk voorbeeld is om de effectiviteit van nationale maatregelen mee te onderbouwen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij kan bevestigen dat maatregelen, zoals een absoluut plafond op vliegbewegingen, een selectieve krimp op milieu en/of gezondheidsgronden, en vergelijkbare maatregelen, niet worden belemmerd door dit verdrag. Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe zit dat dan precies? Hoe groot acht de Minister de kans dat ASEAN-landen met succes een juridische procedure starten tegen dergelijke nationale maatregelen, zodra dit verdrag van

kracht is? Is hierover juridisch advies ingewonnen en, zo ja, kan de Minister dit met de Kamer delen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat gebruikersheffingen volgens de Minister kostengerelateerd moeten zijn (artikel 12), maar dat de vliegbelasting hierdoor niet wordt beperkt. Zijn er scenario's denkbaar waarin artikel 12 een toekomstige, verdergaande klimaatheffing op luchtvaart (bijvoorbeeld een emissiegerelateerde heffing die verder gaat dan kostendekking) in de weg zou staan? Kan de Minister dit onderbouwen met juridisch onafhankelijk advies? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat ICAO-maatregelen volgens de Minister «in bredere zin op hun merites» beoordeeld moeten worden, in reactie op de stelling van professor Peeters dat deze geen CO_2 zullen besparen. Kan de Minister met concrete cijfers onderbouwen hoeveel CO_2-reductie de ICAO-maatregelen (CORSIA, certificeringseisen) tot nu toe daadwerkelijk hebben opgeleverd? En hoe dit zich verhoudt tot adviezen van het IPCC en de urgentie van de aanpak van de klimaat- en biodiversiteitscrisis? Kan de Minister aangeven welke onafhankelijke evaluaties en onderzoeken aantonen dat de ICAO voldoende effectief is om de klimaatdoelen van Parijs te halen en dus om Nederland veilig te houden? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat volgens de Minister op mondiaal niveau ambities worden uitgewerkt in bindende eisen om de impact van de luchtvaart op klimaat en leefomgeving te verminderen. Kan de Minister hier meer context bij geven en tot in detail? Kan de Minister alle informatie die hij hierover heeft met de Kamer delen? Over welke doelen gaat het, voor wie gaan deze gelden, vanaf wanneer, wanneer moeten ze zijn behaald, en wat gebeurt er als niet aan deze bindende doelen wordt voldaan? Verwacht de Minister dat echt bindende doelen binnen de komende tien jaar daadwerkelijk tot stand komen? Is dat wetenschappelijk gezien op tijd om Nederland te behoeden voor gevaarlijke gevolgen van klimaat- en biodiversiteitscrisis? Zo nee, wat gaat de Minister dan doen om burgers te beschermen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de brief dat ook ASEAN-lidstaten al ambitieuze plannen hebben om de uitstoot van de luchtvaart terug te dringen, bijvoorbeeld door bijmengverplichtingen. Welke concrete, bindende bijmengpercentages en tijdpaden betreft dit, en zijn deze vergelijkbaar met de Europese ReFuelEU-verplichtingen? Welke wetenschappelijke analyses heeft de Minister die bevestigen dat die bindende bijmengpercentages voldoende zijn voor de luchtvaart om een eerlijke bijdrage te leveren aan het op tijd bestrijden van de klimaatcrisis, om burgers veilig te houden? Welke andere concrete maatregelen nemen ASEAN-lidstaten om de uitstoot van de luchtvaart terug te dringen? Welke wetenschappelijke analyses heeft de Minister die bevestigen dat die maatregelen voldoende zijn voor de luchtvaart om een eerlijke bijdrage te leveren aan het op tijd bestrijden van de klimaatcrisis, om burgers veilig te houden?
Kan de Minister ingaan op het feit dat dit verdrag de marktgroei tussen twee snelgroeiende regio's faciliteert, terwijl luchtvaart een van de moeilijkst te verduurzamen sectoren is? Is er een inschatting gemaakt van de verwachte groei in vliegbewegingen en de bijbehorende uitstoot als gevolg van dit verdrag? Zo nee, waarom niet?

Arbeidsomstandigheden

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de VNV stelt dat het verdrag onvoldoende bescherming biedt tegen sociale dumping.

Kan de Minister hier uitgebreid op reageren? Waarom bevat het verdrag geen bindende sociale minimumnormen? Waarom ontbreekt een afdwingbaar handhavingsmechanisme? Waarom worden vakbonden geen formele rol gegeven binnen het verdrag? Waarom ontbreekt een klachtenmechanisme voor werknemers? Waarom ontbreekt een sanctiemechanisme?
De Minister stelt dat het kabinet begrip heeft voor de zorgen van de VNV over arbeidsvoorwaarden, eerlijke concurrentie en veiligheid, maar het enige concrete antwoord is dat er «mechanismes zijn om onderwerpen te bespreken met mogelijkheid tot verbetering.» Welke concrete resultaten zijn er tot nu toe geboekt in de Gemengde Comités op het gebied van arbeidsvoorwaarden? Welke bindende afspraken zijn daaruit gekomen? Welke concrete inzet pleegt Nederland om oneerlijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden tegen te gaan binnen het institutionele kader van dit verdrag, en welk tijdpad hoort daarbij? Wat zijn de garanties die het kabinet aan de VNV daarover kan geven?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat het kabinet veel spreekt over een gelijk speelveld. De VNV stelt echter dat van een gelijk speelveld geen sprake is, zolang luchtvaartmaatschappijen uit derde landen niet aan vergelijkbare milieu-, arbeids-, veiligheids- en staatssteunregels hoeven te voldoen. Wanneer is volgens de Minister sprake van een gelijk speelveld? Welke minimumeisen moeten daarvoor gelden? Waarom worden die eisen niet in het verdrag opgenomen?

Ratificatie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat het alternatief voor ratificatie volgens de Minister is om terug te vallen op oudere verdragen, die op het gebied van arbeidsvoorwaarden grotendeels ontbreken of minder vergaand zijn. Deze leden vinden dit een onterechte vergelijking: iedereen is het erover eens dat er uiteindelijk nieuwe verdragen moeten komen, maar het is beter om zulke grote nieuwe verdragen zorgvuldig en eerlijk te maken, dan nu akkoord te gaan met een verdrag dat op belangrijke punten tekortschiet en dat nauwelijks meer aan te passen is, zodra het is geratificeerd. Met een zwak verdrag ben je uiteindelijk verder van huis. Ook wijst de VNV erop dat bilaterale verdragen achteraf makkelijker te wijzigen zijn dan een grootschalig verdrag als dit tussen de EU en ASEAN, waardoor de onderhandelingspositie bij bilaterale verdragen groter blijft. Kan de Minister op deze punten reflecteren? Bovendien geldt: niemand is geneigd om vrijwillig strengere regels voor zichzelf te accepteren, zodra er al een verdrag ligt zonder die regels. Waarom zou een onderhandelingspartner na ratificatie nog bereid zijn bindende verplichtingen te accepteren die zij eerder niet wilde opnemen? Kan de Minister voorbeelden geven waarbij een eenmaal geratificeerd luchtvaartverdrag later alsnog wezenlijk is aangescherpt? Waarom acht de Minister die kans voor aanscherping van maatregelen achteraf hier reëel? Waarom ziet de Minister ratificatie niet juist als onderhandelingshefboom? Erkent de Minister dat Nederland vóór ratificatie meer invloed heeft dan ná ratificatie?
En is de Minister het op zijn minst met deze leden eens dat dit voor een betere onderhandelingspositie zorgt om bindende doelen op te nemen, dan dit pas te doen nadat iedereen akkoord is gegaan?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn het met de Minister eens dat het beter was geweest als Nederland al eerder aan de bel had getrokken om bindende arbeids-, veiligheids- en milieudoelstellingen in dit verdrag te laten opnemen. De wereld is echter sinds 2016, toen het mandaat voor het laatst aan de Kamer werd voorgelegd, veranderd: er was toen nog geen Europese Green Deal, en de effecten van de luchtvaart

op ons klimaat, nu en in de toekomst, zijn sindsdien veel duidelijker geworden. Dat de Minister bij de gevolgen van niet-ratificatie uitsluitend spreekt over het verlies van «de voordelen voor de luchtvaartsector», in plaats van ook de effecten op milieu, klimaat, veiligheid en arbeidsomstandigheden te benoemen, vinden deze leden dan ook stuitend. Kan de Minister uitleggen waarom hij belangrijke andere maatschappelijke belangen vergeet? Kan hij hier uitgebreid op reflecteren?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat dit verdrag bovendien vooral voordelig lijkt te zijn voor luchtvaartmaatschappijen uit ASEAN-lidstaten, wat de kans kleiner maakt dat zij niet opnieuw zouden willen onderhandelen. Kan de Minister hierop uitgebreid reflecteren en zijn stellingen onderbouwingen met feiten, onafhankelijke toetsen en wetenschappelijke inzichten?
Juist omdat de luchtvaartsector voor grote uitdagingen staat, is het voor deze leden van belang om nu duidelijke, bindende arbeids-, klimaat- en milieukaders vast te leggen. Daarmee behoudt bovendien de sector ook in de toekomst bestaansrecht. Zeker in een verdrag tussen twee grote economische blokken als de EU en ASEAN zou dit zowel aan eerlijke concurrentie als aan het beperken van de opwarming van de aarde bijdragen. Onderschrijft de Minister dat dit een kans is die nu wordt gemist?
Waarom ziet de Minister het niet als een positieve kans om ratificatie van Nederland (tijdelijk) uit te stellen, zodat Nederland in de EU kan kijken waar mogelijkheden liggen om scherpere doelen op te nemen, bijvoorbeeld om te kijken of scherpe toezeggingen tot het opnemen van concrete doelen bereikt kunnen worden in het Gemengd Comite? En nadat dat onderzocht is, ratificatie nogmaals aan de Kamer voor te leggen?
Slechts 13 van de 27 EU-lidstaten hebben het verdrag geratificeerd. Kan de Minister toelichten waarom Nederland nu onder tijdsdruk zou moeten ratificeren, terwijl veel andere lidstaten dat kennelijk niet nodig achten? Is de Minister het met deze leden eens dat zorgvuldige afweging van de Kamer niet opgejaagd moet worden door de wens van de Minister om snel te ratificeren, vooral omdat ratificatie van verdragen soms jaren kan duren?

Overleg met VNV

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben voorts vernomen dat de VNV verrast was door de tekst in de brief over het overleg met VNV en VNC, omdat de VNV aangeeft dat er geen sprake is van gezamenlijk werken aan inbreng voor de Gemengde Comités. Waarom schrijft de Minister dat «is afgesproken om samen te werken om tot duidelijke afspraken in toekomstige verdragen te komen»? Kan de Minister precies aangeven welke afspraken met de VNV zijn gemaakt? Welke voorstellen van de VNV zijn overgenomen? Welke niet? Waarom niet? Deze leden constateren dat de VNV het nog altijd niet eens is met de huidige lijn van het kabinet en wil dat Nederland zich in Brussel inzet voor een beter verdrag, voordat ratificatie plaatsvindt. Erkent de Minister dat? Kan de Minister hierop reflecteren en aangeven hoe dit verschil in beeldvorming te verklaren is? Kan hij uitleggen waarom hij de Kamer hierover verkeerd heeft ingelicht?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het wel een interessant idee dat verschillende partijen betrokken worden bij de inbreng voor de Gemengde Comités. Is de Minister bereid om omwonenden en milieuorganisaties te betrekken bij de inbreng voor de Gemengde Comités? Zo nee, waarom niet?

Proces en informatiepositie Kamer

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn blij te lezen dat het kabinet bereid is te bekijken hoe de Kamer gedurende onderhandelingstrajecten periodiek beter geïnformeerd kan worden. Dat zou eigenlijk vanzelfsprekend moeten zijn, en niet iets waar de Kamer om moet vragen. Kan de Minister al meer delen over hoe hij dit voor zich ziet? Worden tussentijdse onderhandelingsupdates voortaan proactief gedeeld en wordt de Kamer volledig en op tijd geïnformeerd om op tijd bij te kunnen sturen? Wordt altijd een impactassessment gemaakt door wetenschappers, inclusief een klimaattoets en een toets op toekomstige generaties (aangezien de coalitiepartijen zeggen de rekening niet te willen doorschuiven op toekomstige generaties)?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat de Minister in recente Gemengde Comités al aandacht heeft gevraagd voor duurzaamheid en arbeidsomstandigheden. Wat heeft hij daar precies aangekaart, en wat gaat hiermee concreet gebeuren? Is de Minister bereid om, net als gebruikelijk is bij Europese Raden, voorafgaand de Nederlandse inzet met de Tweede Kamer te delen en na afloop ook de uitkomsten van het Gemengd Comité?
De Minister verwijst herhaaldelijk naar de Gemengde Comités. Welke bevoegdheden hebben deze precies? Kunnen zij verdragsartikelen wijzigen? Kunnen zij bindende verplichtingen toevoegen? Kunnen zij sancties opleggen? Kunnen zij naleving afdwingen?
De Minister zegt zich «aangemoedigd» te voelen door de oproep in o.a. de motie van het lid Kostić (Kamerstuk 36 700, nr. 13) om bij toekomstige onderhandelingen te streven naar verdere versterking van de afspraken. Welke concrete stappen gaat het kabinet zetten om dit niet bij een intentie te laten, en op welke termijn? In welke gremia gaat de Minister deze acties ondernemen? Welke voorstellen gaat Nederland in Brussel doen? Hoe wordt hierover teruggekoppeld en hoe vaak? Kan de Minister toezeggen de Kamer periodiek over deze inzet te informeren?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of hij kan toezeggen dat Nederland zich in EU-verband hard maakt voor een bindend en afdwingbaar duurzaamheidsartikel, in lijn met klimaat- en milieuwetenschap, in toekomstige luchtvaartverdragen, in plaats van de huidige, niet-afdwingbare formulering, en de Kamer over de inzet periodiek te informeren via bijvoorbeeld de periodieke luchtvaartbrieven. Is hij bereid zich bij te laten staan door onafhankelijke wetenschappers? Is de Minister bereid om, vooruitlopend op toekomstige verdragen, een interne evaluatie te maken van waar de duurzaamheids- en arbeidsbepalingen in dit verdrag tekortschieten, zodat dit als leidraad kan dienen bij onderhandelingen over toekomstige luchtvaartverdragen of herzieningen? Tot slot vragen deze leden of de Minister werkelijk geen inhoudelijke zorgen heeft over duurzaamheid, veiligheid en arbeidsomstandigheden bij het EU-ASEAN-verdrag dat nu voorligt. Kan de Minister daarop reflecteren?