

Luchtverdragen (Kamerstuk 31936, nr. 998)

Nr.

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 2022

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 reactie op het verzoek van de commissie over een uiteenzetting van de algemene principes die ten grondslag liggen aan luchtvaartverdragen en hoe deze worden vertaald in de luchtvaartverdragen waar het Koninkrijk der Nederlanden partij bij is (Kamerstuk 31936, nr. 998), de brief inzake het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Coöperatieve Republiek Guyana; Georgetown, 8 december 2021 (Kamerstuk 36192, nr. 1), de brief inzake de Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte; Brussel, 15 november 2021 (Kamerstuk 36199, nr. 1) en de brief inzake de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Staat Qatar, anderzijds; Luxemburg, 18 oktober 2021 (Kamerstuk 35960, nr. 2).

De vragen en opmerkingen zijn op 7 november 2022 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van ... zijn deze door hem beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	3
SP-fractie	4
Partij voor de Dieren-fractie	6
BBB-fractie	9

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van stukken inzake luchtvaartverdragen. Zij hebben hierbij nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de reactiebrief van de minister op het verzoek van de commissie om de algemene principes die ten grondslag liggen aan luchtvaartverdragen uiteen te zetten. Deze leden willen de regering nog enkele verdiepende vragen voorleggen.

De leden van de SP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de agenda voor dit schriftelijk overleg. Zij hebben enkele vragen aan de minister over de opstelling van het kabinet ten aanzien van nieuw af te sluiten luchtvaartverdragen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben met verbazing kennisgenomen van de Kamerbrief over luchtvaartverdragen. Zij vinden de kabinetslijn die daarin beschreven is onbegrijpelijk en hebben daarover een groot aantal vragen. Luchtvaartverdragen sluiten om de vliegveiligheid te garanderen of andere praktische zaken te regelen vinden deze leden verstandig. Het klakkeloos faciliteren van de verdere groei van deze vervuilende sector (en daarmee bijdragen aan de verdere vernietiging van een leefbare planeet) vinden zij echter onverantwoordelijk en ontwrichtend.

Het lid van de BBB-fractie heeft kennisgenomen van de brieven betreffende de luchtvaartverdragen. Dit lid heeft nog wel een aantal vragen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie willen weten met welke landen langs de randen van de EU Nederland een luchtvaartverdrag heeft gesloten. Ook willen deze leden weten welke luchtvaartverdragen op dit moment worden herzien, waar onderhandelingen over lopen of waar onderhandelingen over zijn gestopt. Deze leden willen weten of in deze luchtvaartverdragen wordt meegenomen dat er een gelijk speelveld wordt gecreëerd tussen Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en buitenlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen op het gebied van veiligheid, vlieg- en rusttijden en klimaat.

De leden van de VVD-fractie willen weten of Nederland de oproep van België voor een impactassessment op het gebied van klimaat en duurzaamheid als onderdeel van het onderhandelingsmandaat voor de EU voor toekomstige luchtvaartverdragen steunt.

De leden van de VVD-fractie lezen dat Nederland ernaar

streeft om in nieuwe luchtvaartverdragen afspraken te maken over verduurzaming van de luchtvaart.

De leden van de VVD-fractie constateren ook dat de EU met Qatar een luchtvaartverdrag heeft gesloten. Deze leden willen weten welke EU-landen dit verdrag nog moeten ratificeren en waarom deze EU-landen dit verdrag nog niet hebben geratificeerd. Ook willen deze leden weten in hoeverre Qatar zich aan dezelfde klimaateisen moet houden als luchthavens en luchtvaartmaatschappijen binnen de EU, bijvoorbeeld aan de bijmengverplichting voor biobrandstoffen. Deze leden willen weten wat de grote verschillen zijn, nu de EU met Qatar een luchtvaartverdrag heeft gesloten. Ook willen deze leden weten in hoeverre KLM vrij kon vliegen op Qatar en Qatar op de EU voor het verdrag en na het verdrag, welke regels erbij zijn gekomen en welke regels eraf zijn gegaan voor de KLM en Qatar. Deze leden willen weten of het klopt dat bij de luchtvaartovereenkomst tussen Qatar en de Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) geen regels zijn opgenomen die de European Green Deal onderschrijven. Deze leden constateren dat de EU en Qatar dezelfde vlieg- en rusttijden in de luchtvaart hanteren, maar de vlieg- en rusturen anders tellen. Deze leden willen weten welke acties de minister hierop aan het nemen is en of de minister dit bij de Europese Commissie of in de Raad van de Europese Unie heeft opgebracht. Ook willen deze leden weten in hoeverre deze discussie over vlieg- en rusturen speelt voor Emirates en Turkije.

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief van de minister dat luchtvaartverdragen naast afspraken over markttoegang bepalingen kunnen bevatten over onder meer commerciële activiteiten, tarieven, luchtvaartveiligheid en -beveiliging en eerlijke concurrentie. Deze leden willen weten in hoeverre dit terugkomt in luchtverdragen met Qatar, Emirates en Turkije.

De leden van de VVD-fractie willen weten of er periodieke evaluaties zijn opgenomen in luchtvaartverdragen om regelmatig en los van eventuele signalen te toetsen of gemaakte afspraken worden gevolgd en oneerlijke concurrentie wordt voorkomen.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie constateren dat er in de commissie, in het veld en in de media veel aandacht is besteed aan zaken omtrent Qatar Airways. Deze leden lezen in de uiteenzetting van de minister dat wanneer het “vermoeden bestaat dat de Eerste of de Tweede Kamer het verdrag inhoudelijk zouden willen behandelen”, er om goedkeuring kan worden gevraagd in plaats van het voorstel stilzwijgend goed te keuren. Wat is hierbij de afweging van de minister geweest om de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar lidstaten enerzijds en de Staat Qatar anderzijds met stilzwijgend

goedkeuren te behandelen in plaats van deze voor te leggen aan de Kamer?

De leden van de D66-fractie moedigen aan dat de Europese Unie stevige afspraken streeft vast te leggen over eerlijke concurrentie, verduurzaming van de luchtvaart en de sociale aspecten van de luchtvaart. Welke invloed kunnen lidstaten daarop uitoefenen? Deze leden lezen dat specifiek voor de overeenkomst met Qatar wordt ingezet op gelijke mededinging, veiligheid, beveiliging, milieu, sociale aspecten en consumentenbescherming. Deze leden nemen hierbij in overweging dat Qatar Airways andere veiligheidseisen heeft omtrent werk- en rusttijden. Dit is schadelijk voor piloten die oververmoeid raken, gevaarlijk en het zorgt voor oneerlijkheid in de concurrentie. Deze leden vragen waarom er nog geen onderzoek is ingesteld naar deze praktijken, aangezien piloten en de European Cockpit Association meerdere meldingen hiervan hebben gedaan. Op welke manier wordt Qatar Airways verplicht tot wat wettelijke verplicht is in Europa, wanneer het vliegt van en naar Europese bestemmingen? Zijn er nog andere sociale aspecten in het geding waar de Europese Unie middels de overeenkomst met Qatar over in gesprek gaat?

De leden van de D66-fractie lezen dat de overeenkomst bijdraagt aan het maken van afspraken over verduurzaming. Deze leden wordt ter kennis gegeven dat Qatar Airways niet aan de Europese milieunormen, zoals de bijmengverplichting, hoeft te voldoen. Kan de minister dit toelichten? Op welke manier zorgt de overeenkomst ervoor dat er geldende afspraken over verduurzaming worden gemaakt?

De leden van de D66-fractie hebben enkele jaren geleden te kennen gegeven af te willen van de belastingvrijstelling van kerosine. Deze leden weten dat de Europese Commissie te kennen heeft gegeven dat het streven is dat er vanaf 2023 belasting wordt geheven op kerosine. Deze leden vragen hoe het met dit voornemen staat. Wanneer wordt het Raadsakkoord verwacht? Wat is hierbij de voortgang? Hoe ziet het krachtenveld eruit? Zijn er nog beren op de weg om dit voorstel te kunnen realiseren? Wat is hierbij de rol van Nederland, gezien Nederland bij de eerste negen landen behoort die opriepen tot een Europese belasting op vliegenverkeer? Wat is de rol van luchtvaartverdragen in het aanwenden van de verduurzamingsclausule in deze verdragen?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie merken op dat de aanvrager van dit overleg als doelstelling had om clausules over groei van de luchtvaart in nieuw te sluiten luchtvaartverdragen ter discussie te stellen. In de beantwoording van het schriftelijk overleg over het luchtvaartverdrag tussen Nederland en Chili (Kamerstuk 36070, nr. 3) schrijft de minister dat het uitgangspunt van groei van luchtverkeer alleen voorkomt in

dit betreffende verdrag en niet in de overige 136 bilaterale verdragen die Nederland heeft gesloten. De leden van de SP-fractie zijn desondanks van mening dat nieuwe uitgangspunten geformuleerd dienen te worden voor toekomstige verdragen, aangezien deze veelal zijn gestoeld op meer markttoegang en verdere liberalisering van de luchtvaart. Wereldwijd neemt de vraag naar luchtvaart toe in landen waar voorheen weinig aanbod beschikbaar was. Tegelijkertijd realiseren steeds meer landen zich dat de groei van de luchtvaart moet worden ingeperkt om aan klimaatambities te kunnen voldoen en om bewoners en de leefomgeving te beschermen tegen uitstoot van vliegtuigen.

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van de minister dat verdragen sterk uiteen kunnen lopen van restrictief tot zeer liberaal in de vorm van 'open skies'. De minister schrijft verder dat Nederland er thans naar streeft om in verdragen afspraken te maken omtrent verduurzaming en sociale voorwaarden. Dat uitgangspunt kunnen deze leden steunen, mits het gaat om afspraken die een aanzienlijke verbetering ten opzichte van de bestaande situatie teweegbrengen. Deze leden vragen de minister of daarnaast krimp van de luchtvaart ook een doelstelling is die Nederland beoogt bij het afsluiten van nieuwe verdragen. Bij het besluit om het aantal vluchten vanaf Schiphol terug te dringen naar 440.000 is immers gebleken dat die ambitie op verschillende manieren wringt met eerder gesloten overeenkomsten die zijn gericht op het faciliteren van concurrerende luchtvaart en zoveel mogelijk vrij verkeer. Aan dergelijke nieuwe overeenkomsten dient wat deze leden betreft een einde te komen.

De leden van de SP-fractie zijn van mening dat afspraken over een krimp of een maximering van het aantal vluchten tussen landen standaard onderdeel dienen te zijn van nieuwe verdragen. Zeker bij het sluiten van verdragen met landen waarvan bekend is dat milieubescherming of borging van mensenrechten er minder zwaar wegen, zou inzet op inkrimping of uitfasering van het aantal vluchten het moeten winnen van de belangen van commerciële (luchtvaart)partijen die enkel een financieel motief kennen. Het huidige uitgangspunt van de Nederlandse overheid om de marktvraag leidend te laten zijn bij nieuwe onderhandelingen over luchtvaartverdragen past in de ogen van deze leden niet bij standaarden die zij maatschappelijk en ecologisch verantwoord achten. Hoe kijkt de minister hiernaar? Wat deze leden betreft is het niet nodig om meer dan 300 bestemmingen te bedienen vanaf Schiphol en dient er scherper te worden gekeken naar welke bestemmingen daadwerkelijk essentieel zijn. Het grote aantal bestemmingen heeft van Schiphol een overstaplocatie bij uitstek gemaakt, waardoor omwonenden met onnodige overlast worden geconfronteerd.

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van de minister dat het volgens de beginselen van de Europese Unie niet is

toegestaan om nieuwe luchtvaartverdragen af te sluiten die restrictiever zijn dan de voorgaande verdragen als het gaat om het aantal (EU-)luchtvaartmaatschappen dat kan worden aangewezen, of om afspraken die op een andere wijze de luchtvaartmarkt tussen verdragsluitende lidstaten kunnen beperken. De leden van de SP-fractie vinden dit een achterhaald en onwenselijk uitgangspunt dat onmiddellijk dient te worden herzien. Deelt de minister dit standpunt en zo ja, op welke wijze gaat hij hier uitvoering aan geven?

Verder zijn de leden van de SP-fractie benieuwd of het mogelijk is om meer minimale voorwaarden op te nemen ten aanzien van arbeidsomstandigheden. Is het bijvoorbeeld mogelijk om meer verregaande eisen te stellen dan de afspraken die zijn opgenomen in de Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work (1998) en de doelstellingen van ILO Declaration on Social Justice (2008)? Deze leden zijn van mening dat onderbetaling en overbevraging van luchtvaartpersoneel veel te vaak voorkomen. Dit leidt niet alleen tot onaanvaardbare situaties voor de medewerkers, maar ook tot veiligheidsrisico's. Deelt de minister de mening van deze leden dat Nederland op het gebied van arbeidsomstandigheden tot de koplopers dient te behoren? En wordt door Nederland getoetst in hoeverre potentiële verdragspartners geldende afspraken over arbeidsvoorwaarden nakomen, alvorens met deze landen nieuwe verdragen worden gesloten? Recent verschenen diverse berichten in de media over extreme vermoeidheid onder piloten van Qatar Airways. Heeft de minister deze meldingen onderzocht en, zo ja, op welke wijze zijn deze bevindingen betrokken bij het opstellen van het nieuwe verdrag met Qatar?

De leden van de SP-fractie dringen erop aan om bij nieuw te sluiten verdragen ook te kijken naar de bereikbaarheid per spoor of auto van het betreffende land. In veel gevallen kunnen korte vluchten worden vervangen door reizen per trein. Dat het Verenigd Koninkrijk en Duitsland nog steeds voorname bestemmingen zijn vanaf Nederlandse luchthavens is, gezien de relatie met deze landen begrijpelijk, maar op termijn dient de trein hiervoor het primaire vervoersmiddel te worden. Deze leden zijn tot slot van mening dat de krimp van de luchtvaart dient te beginnen bij de grootste vervuilers en niet bij reizigers die incidenteel op vakantie of familiebezoek gaan. Zakelijk veelvliegen dient daarom ontmoedigd te worden, zeker gezien de verbeterde mogelijkheden die digitaal vergaderen thans biedt. Ziet de minister hiertoe kansen bij nieuw te sluiten verdragen?

Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen allereerst waarom in deze brief nauwelijks gesproken wordt over een van de meest belangrijke luchtvaartverdragen (het verdrag van Chicago) waarin als doel staat beschreven dat al het internationale luchtvaartbeleid moet bijdragen aan de

groei van de sector. De minister moet toch ook weten dat, zolang er geen reële mogelijkheid is om de luchtvaart volledig te verduurzamen, een verdere groei van de sector bijdraagt aan het verder laten escaleren van de klimaatcrisis? Waarom blijft hij in het verband van de International Civil Aviation Organization (ICAO) zo dwangmatig bijdragen aan de onverantwoordelijke en ontwrichtende groei van de sector? Deze leden vragen de minister te bevestigen dat ICAO-beleid dat zou sturen op een krimp van de sector strijdig zou zijn met de verdragsdoelen. Welke gevolgen heeft dat volgens de minister? Welke implicaties heeft dit voor de bilaterale en multilaterale verdragen, waar de minister vooral over schrijft? Mogen verdragen tussen twee of meerdere ICAO-landen beleid bevatten dat actief de verdere groei van de sector stopt? Mogen verdragen tussen twee of meerdere ICAO-landen beleid bevatten dat actief de noodzakelijke krimp van de sector bevordert? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren hebben vervolgens vragen over de bewoording die de minister kiest over verduurzaming. De inzet van Nederland is om te streven naar verduurzaming van de luchtvaart. Deelt de minister de mening dat streven een uiterst zwakke term is? Deelt de minister de mening dat het wel of niet behalen van dit streefdoel niet zonder consequenties is? Verduurzamen we de sector wel, dan vergroten we de kans een aangenaam, stabiel leefklimaat te behouden. Verduurzamen we de sector niet, dan verkleinen we de toch al beperkte kans op het behoud van een prettig leefbare aarde. Vindt de minister in dat licht dat het “streven naar verduurzaming” een voldoende stevig doel is? Immers, een vergelijkbaar “streven” in de huidige Klimaatwet om de CO₂-uitstoot te beperken faalt volledig. Waarom stelt hij niet: we sluiten luchtvaartverdragen alleen als ze passen binnen de maximaal 1,5°C opwarming en liggen we daarvoor niet op koers, dan gaan we niet de uitstoot van de sector vergroten? En ziet de minister ook in dat verdragen aan de ene kant zekerheid geven voor partijen die onverantwoordelijke en ontwrichtende groei willen, terwijl de noodzakelijke krimp van de luchtvaart en verduurzaming aan de andere kant slechts een streven zijn. Graag een heldere visie hierop. De tijd dat we ons hier ambigu over konden uitlaten, ligt ver achter ons. Realiseert de minister zich dat hij door de groeiambities van de luchtvaart in allerlei verdragen te faciliteren, actief bijdraagt aan de verdere verdieping van de klimaat- en biodiversiteitscrisis? Realiseert hij zich dat hij op die manier niet kan uitsluiten dat hij voorsorteert op ecocide?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen ook in de brief van de minister dat een verdrag (logischerwijs) pas kan worden gesloten, wanneer partijen overeenstemming hebben bereikt. Kan de minister aangeven wat – op het gebied van de uitstoot en verduurzaming – voor hem rode lijnen zijn waar hij niet overheen kan gaan? En kan de minister het ook

aangeven als er geen rode lijnen zijn op dit gebied wat hem betreft? En zijn dit dan duurzaamheidsdoelen in beperkende zin (we kunnen niet meer uitstoot faciliteren dan X of Y) of zijn dit duurzaamheidsdoelen in aanmoedigende zin (we zetten maximaal in op verduurzamingmaatregel X of Y)? Deelt de minister de mening dat beperkende doelen in lijn met de 1,5°C-doelstelling van Parijs onvermijdbaar zijn? Hoe gaat hij anders aan zijn collega voor Klimaat en Energie uitleggen dat hij actief de verdere groei van de broeikasgasemissie faciliteert? Wordt de inzet voor dit soort verdragen afgestemd met de bewindsvoerder Klimaat? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen naar de sectie in de brief waarin staat beschreven dat Nederland geen verdragen mag sluiten die restrictiever zijn dan de huidige verdragen. Welke beginselen van de Europese Unie bedoelt de minister, wanneer hij hiernaar verwijst? Graag een uitvoerige duiding.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen graag weten op welke manier internationale verdragen de noodzakelijke krimp van de sector in de weg zouden kunnen staan. Op basis waarvan komt de minister tot de conclusie dat er geen nieuwe verdragen mogen komen die de bestaande luchtvaartmarkt tussen de verdragsluitende staten zouden beperken? Betekent dit dat maatregelen ter bescherming van de leefomgeving die de luchtvaart zouden doen krimpen niet genomen mogen worden van de Europese Unie? Vindt de minister niet ook dat, wanneer het beperken van de luchtvaart zo moeilijk is, er extra voorzichtig moet worden omgesprongen met het uitbreiden van die rechten? Kan de minister aangeven hoe deze rechtsbescherming voor luchtvaartmaatschappijen zich verhoudt tot de rechtsbescherming die burgers moet worden geboden, zeker gezien de gerechtelijke uitspraken waarin de Staat is opgedragen zijn plicht te vervullen en de uitstoot versneld te beperken? Deelt de minister de mening dat door de rechten van luchtvaartmaatschappijen zo nadrukkelijk te beschermen deze luchtvaartverdragen de rechten van bijvoorbeeld burgers in gevaar brengen? Hoe verhoudt het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM) zich tot de onverantwoordelijke en ontwrichtende groei van de luchtvaart?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de brief van de minister dat doorgaans aan het sluiten van verdragen de wens van de luchtvaartsector ten grondslag ligt. Kan de minister aangeven waarom hij bedrijfsbelangen zo zijn beleid laat dicteren? Welke maatschappelijke belangen moeten volgens de minister behartigd worden met luchtvaartverdragen? Welke afweging wordt gemaakt, alvorens over te gaan tot onderhandelingen, wanneer de sector die wens tot uiting brengt? Realiseert de minister zich dat hij in gebreke blijft wanneer hij niet een afweging maakt

op basis van de principes van brede welvaart, alvorens over te gaan tot onderhandelingen? Dit principe is immers omarmd door de Tweede Kamer en het kabinet. Is hij daar alsnog toe bereid? En wat was de uitkomst van de afweging krachtens artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen verder dat bij het voeren van de onderhandelingen ernaar gestreefd wordt om zo veel mogelijk aan te sluiten bij de marktvraag. Ziet de minister in hoe fout dit is? Beseft hij dat hij zich bij de onderhandelingen als woordvoerder van de Nederlandse regering zou moeten inzetten voor de publieke belangen van de Nederlandse bevolking en niet die van vervuilende multinationals? Waarom zet hij zich toch zo expliciet in voor de bedrijfsbelangen van een paar supervervuilende grootbedrijven? Op welke formele en informele manier zijn bedrijven betrokken bij de onderhandelingen van dit soort verdragen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister tot slot naar de besluitvorming binnen de EU. In de brief wordt gesteld dat Nederland bij verzoeken om nieuwe onderhandelingsmandaten kijkt naar de toegevoegde waarde voor de netwerkqualiteit. Deze leden vragen de minister in het vervolg te toetsen op een ander aspect, namelijk of het verdrag zal bijdragen aan een afname van de broeikasgasemissies. Is de minister bereid om de bestaande luchtvaartverdragen aan te passen om er zo voor te zorgen dat in alle verdragen échte duurzaamheidsafspraken kunnen worden gemaakt? Is de minister bereid geen nieuwe verdragen te sluiten waarmee de groei van de luchtvaart vergemakkelijkt wordt? Is de minister bereid een campagne te starten om ook zijn Europese collega's te overtuigen van de noodzaak om de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatcrisis drastisch te beperken en daartoe de internationale verdragen aan te passen? Is de minister bereid een kader te ontwikkelen en met de Kamer te delen op basis waarvan gewogen wordt of (en onder welke voorwaarden) verdragen afgesloten, aangepast of opgezegd moeten worden? Is hij bereid met dat kader alle verdragen nogmaals te wegen?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij kan reflecteren op de ontwikkelingen rondom het Energy Charter Treaty. Deelt hij de mening van deze leden dat een verdrag soms een goed idee leek, maar dat dat later in de tijd niet meer zo hoeft te zijn. De paragraaf in het ICAO-verdrag die ziet op de ordentelijke groei van de sector was in 1944 een uitermate goed idee. Anno 2022 is het dat absoluut niet meer. Deze leden vragen de minister dat te erkennen en daarnaar te handelen.

BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie merkt op dat een verdrag tot stand gekomen is tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de

Coöperatieve Republiek Guyana. Kan de minister uitleggen wat de gevolgen van dit verdrag zullen zijn op het aantal vluchten in het Europese deel van het koninkrijk en of de stikstofcrisis hier impact op heeft? Hetzelfde geldt overigens voor de andere verdragen. Hebben deze impact op de stikstofcrisis en het aantal vluchtbewegingen?

II Reactie van de bewindspersoon