

Vergaderjaar 2024-2025

36 634 **Goedkeuring van de op 17 oktober 2022 te Bali tot stand gekomen Uitgebreide Luchtvervoerovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds (Trb. 2022, 132)**

Nr. 10 **VERSLAG**
Vastgesteld 25 april 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave	
Algemeen	1
Inleiding	2
De Overeenkomst	4
Eenieder verbindende bepalingen	5
Artikelsgewijze toelichting	5
<i>Preambule (Doelstellingen en werkingssfeer)</i>	5
<i>Artikel 3 (Verlening van rechten)</i>	5
<i>Artikel 6 (Liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten)</i>	5
<i>Artikel 8 (Eerlijke mededinging)</i>	6
<i>Artikel 10 (Commercieel luchtvervoer)</i>	6
<i>Artikel 11 (Douanerechten en andere taksen)</i>	6
<i>Artikel 18 (Milieu)</i>	7
<i>Artikel 22 (Sociale aspecten)</i>	9
<i>Artikel 24 (Uitvoering)</i>	9

Algemeen
De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de NSC-fractie hebben kennisgenomen van de op 17 oktober 2022 te Bali tot stand gekomen Uitgebreide Luchthvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds (hierna: de Overeenkomst). Deze leden hebben in het eerdere schriftelijke overleg over de Overeenkomst al vragen hierover gesteld en deze zijn naar tevredenheid beantwoord. Deze leden hebben nog enkele verdere vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de informatie over de Overeenkomst. Gezien het belang van de Overeenkomst voor Nederland en de potentiële impact op diverse beleidsterreinen, waaronder economie, milieu en nationale belangen, hebben deze leden de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel.

Inleiding

De leden van de PVV-fractie willen weten in hoeverre er in luchtvaartovereenkomsten, zoals die met ASEAN (Associatie van Zuidoost-Aziatische Naties), geborgd wordt dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen voldoen aan vergelijkbare Europese normen op het gebied van veiligheid, milieu en arbeidsvoorwaarden.

De leden van de PVV-fractie willen weten hoe het ongelijke speelveld wordt aangepakt. Welke stappen zijn noodzakelijk om dit binnen luchtvaartverdragen te realiseren, specifiek op het gebied van werk- en rusttijden van vliegend personeel?

De leden van de PVV-fractie willen weten welke veiligheidsrisico's er zijn bij luchtvaartmaatschappijen die werken onder minder strikte regels dan in de EU.

De leden van de PVV-fractie willen weten of er volledige informatie beschikbaar is over verschillen in regelgeving tussen de EU en landen waarmee luchtvaartverdragen zijn of worden gesloten, zoals ASEAN-landen of Qatar, waar men heel andere werk- en rusttijden hanteert dan in de EU.

De leden van de PVV-fractie willen weten waarom in sectoren, zoals voedselveiligheid wel geldt dat derde landen aan EU-normen moeten voldoen, maar dit niet vanzelfsprekend is voor vliegveiligheid en arbeidstijden in de luchtvaart.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie benadrukken dat deze tijd heel andere maatschappelijke prioriteiten kent dan de

periode van wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog. Toch lijken de doelen van luchtvaartverdragen nog steeds primair te sturen op de noodzaak en de idealen van toen. Maximale groei van de luchtvaart, door lage prijzen en een groot aanbod, vrije markttoegang, concurrentie en harmonisatie van regels. Inmiddels is de bescherming van het klimaat het meest urgente doel waar we op moeten sturen in de ontwikkeling van de luchtvaart, met de bescherming van de omgeving tegen gezondheidsschadelijke hoeveelheden lawaai en luchtvervuiling als sterke tweede. De veiligheid van de luchtvaart blijft even belangrijk en sociale en werknemersrechten moeten wat betreft deze leden ook beter beschermd worden. Lage prijzen, groei, markttoegang en concurrentie, de belangrijkste elementen van deze luchtvaartovereenkomst, zijn wat deze leden helemaal geen prioriteit meer. Een fundamenteel ander uitgangspunt voor het aangaan van luchtvaartverdragen is dus noodzakelijk.

De leden van de NSC-fractie vragen of de gevolgen en het vervolgproces geschetst kunnen worden, mocht Nederland besluiten het verdrag niet te ratificeren. Voorts vragen deze leden in hoeverre de regering het mogelijk acht om het verdrag op punten nog te wijzigen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie willen vooropstellen dat zij niet tegen luchtvaartverdragen zijn. Echter, gezien de grote negatieve gevolgen van de luchtvaart voor de klimaat-, stikstof en biodiversiteitscrisis, en de schade van de luchtvaart voor de gezondheid van omwonenden, kunnen deze verdragen vandaag de dag volgens deze leden niet langer gesloten worden zonder dat het behalen van klimaat-, milieu- en gezondheidsdoelen als belangrijke aspecten in zulke verdragen worden aangemerkt. Daarnaast moet de veiligheid van de luchtvaart en sociale regelgeving voor werknemers op peil blijven en mensenrechten centraal staan in de overeenkomsten. Dat is nu helaas niet het geval. Deze verdragen bevorderen voornamelijk de luchtvaartindustrie en de 'consument', terwijl de belangen van omwonenden, werknemers en een leefbare toekomst van ondergeschikt belang zijn. Daarom hebben deze leden nog enkele vragen over het wetsvoorstel.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de regering of zij anders naar de Overeenkomst is gaan kijken door de oproep van o.a. de Vereniging van Nederlandse Verkeervliegers (VNV) dat deze zorgt voor oneerlijke concurrentie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en veiligheidsproblemen, omdat er minder strenge regels zijn rondom onder andere rusturen bij ASEAN-luchtvaartmaatschappijen? Is de regering het met de VNV eens dat het noodzakelijk is dat EU-luchtvaartovereenkomsten structureel versterkt moeten worden om te waarborgen dat internationale concurrentie eerlijk en veilig verloopt, en er

bindende en afdwingbare afspraken en handhaving zijn op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid, milieu en staatsteun? Kan de regering op de oproep van de VNV reflecteren dat we dit verdrag niet moeten ratificeren, omdat de veiligheid, concurrentiepositie, goede arbeidsomstandigheden en klimaatdoelen onvoldoende verankerd zijn? Kan de regering ook reflecteren op de opmerking die VNV maakte dat we beter bij bilaterale verdragen kunnen blijven, omdat deze makkelijker aan te passen zijn en daardoor onze huidige en toekomstige nationale en Europese doelen beter verankerd kunnen worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de regering hoe zij ernaar kijkt dat volgens luchtvaartexperts Schiphol en KLM weinig zullen profiteren van de overeenkomst. Klopt het dat het door dit verdrag moeilijker wordt om als Staat geld aan KLM te geven of lenen, gezien het feit dat er geen subsidies meer gegeven mogen worden die als oneerlijke concurrentie aangemerkt kunnen worden door andere luchtvaartmaatschappijen? Klopt het dat de Overeenkomst niet zal zorgen voor ruimere commerciële mogelijkheden voor de Nederlandse luchtvaartsector, omdat groei niet meer mogelijk is? Welke bepalingen zijn in de bilaterale verdragen gunstiger voor Nederland en zullen dus van kracht blijven?

De Overeenkomst

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat het verdrag twee keer klimaatverandering als een aan te pakken probleem noemt, maar verder op geen enkele manier bijdraagt aan de oplossing ervan. Ook geluidshinder en andere milieurechten en -plichten worden aangestipt, maar hebben verder geen plek. Zoals bekend, kennen veel landen buiten de EU aanmerkelijk slechtere werknemersbescherming en regelingen rond werk- en rusttijden. Deze leden vinden het uit sociaal oogpunt zeer onwenselijk dat werknemersrechten op die manier verwateren of er een tweeklassenstelsel ontstaat voor werk dat in Nederland wordt verricht. Bovendien hebben werk- en rusttijden grote invloed op de veiligheid. In hoeverre draagt dit verdrag bij aan een gelijk speelveld op het gebied van milieu, klimaat, veiligheid en sociale rechten? Geldt bij vluchten tussen deelnemende staten voortaan het hoogste niveau aan bescherming, het laagste of maakt het niet uit? Kunnen Europa en de lidstaten alle maatschappijen die op Europa vliegen dwingen tot toepassing van onze standaarden of staat dit verdrag toe dat onze standaarden worden ondermijnd door onwenselijke, maar goedkopere praktijken?

De leden van de BBB-fractie merken ten aanzien van de doelstellingen en reikwijdte van de Overeenkomst op dat deze tot doel heeft voor eerlijke concurrentie te zorgen, de geleidelijke openstelling van de markt te faciliteren en de toegang tot routes en capaciteit tussen de lidstaten van de EU

en de lidstaten van ASEAN te verbeteren, wat de consumenten en de economie ten goede zou moeten komen. De Overeenkomst treedt in de plaats van bestaande bilaterale verdragen en regelingen tussen Nederland en de lidstaten van ASEAN (met uitzondering van Laos). Echter, bestaande gunstigere afspraken met betrekking tot bepaalde artikelen blijven van toepassing voor EU-luchtvaartmaatschappijen die aan de gestelde voorwaarden voldoen. Deze leden vragen hoe de regering waarborgt dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daadwerkelijk profiteren van deze openstelling en dat er geen sprake is van oneerlijke concurrentie.

Eenieder verbindende bepalingen

De leden van de BBB-fractie merken met betrekking tot de juridische doorwerking op dat de regering in de toelichtende nota stelt dat de Overeenkomst geen bepalingen bevat die eenieder verbindend zijn in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, mede op basis van artikel 24, eerste lid, van de Overeenkomst. De Afdeling advisering van de Raad van State merkt echter op dat de Overeenkomst verschillende bepalingen bevat die in eerdere luchtvaartverdragen wel als eenieder verbindend zijn aangeduid. Deze leden vragen de regering om een nadere toelichting op dit punt en zij vragen hoe dit zich verhoudt tot de rechtsbescherming van onder andere luchtvaartmaatschappijen. De bestaande bilaterale verdragen lijken in dit opzicht gunstiger te zijn voor luchtvaartmaatschappijen. Deze leden vragen hoe de regering omgaat met mogelijke conflicten tussen de bepalingen van de Overeenkomst en de bestaande bilaterale verdragen, en hoe geschillen hierover zullen worden beslecht.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie roepen in herinnering dat de Raad van State aangaf dat het verdrag bindender is dan de regering het deed voorkomen. Kan de regering uitleggen welke risico's er zitten op nieuwe rechtszaken, als Nederland bijvoorbeeld extra stikstofmaatregelen wil nemen, of de gezondheid van omwonenden beter wil gaan beschermen en daardoor vluchten gaat inperken aan de hand van dit verdrag? Is de regering bereid om haar klimaat- en milieumaatregelen rondom luchtvaart op te schroeven, als blijkt dat de Overeenkomst gaat zorgen voor meer uitstoot?

Artikelsgewijze toelichting

Preamble (Doelstellingen en werkingssfeer)

De leden van de BBB-fractie merken op dat de doelstellingen van de Overeenkomst onder andere het zorgen voor eerlijke concurrentie en de geleidelijke openstelling van de markt omvatten.

Artikel 3 (Verlening van rechten)

De leden van de BBB-fractie vragen hoe de verlening van rechten in de praktijk zal uitwerken voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en hoe de regering

waarborgt dat zij daadwerkelijk profiteren van de verbeterde toegang tot routes en capaciteit.

Artikel 6 (Liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten)

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in dit artikel dat slottoewijzingen op non-discriminatoire wijze moeten plaatsvinden. Deze leden vragen of het klopt dat het daarmee de mogelijkheid om via slottoewijzingen geluids- en klimaatdoelen te realiseren beperkt.

Artikel 8 (Eerlijke mededinging)

De leden van de NSC-fractie vragen om een nadere verduidelijking ten aanzien van het gelijke speelveld tussen Europese vliegtuigmaatschappijen en vliegtuigmaatschappijen uit ASEAN-lidstaten. Specifiek vragen deze leden of ingegaan kan worden op de vraag in hoeverre dezelfde eisen gesteld worden aan de arbeidsomstandigheden van het cabinepersoneel (bijvoorbeeld rustperiodes) en aan bijmengverplichtingen die voortvloeien uit ReFuelEU Luchtvaart.

De leden van de BBB-fractie benadrukken het belang van eerlijke mededinging en vragen hoe de regering zal toezien op de naleving van dit artikel en hoe oneerlijke concurrentie, indien deze zich voordoet, zal worden aangepakt.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de position paper van oud-lector Paul Peeters dat luchtvaartmaatschappijen in dit artikel de volledige vrijheid wordt gegeven om te groeien en hun capaciteit in te zetten. Unilaterale beperkingen zijn verboden, tenzij 'op niet discriminerende wijze om redenen die verband houden met veiligheid van het luchtverkeersbeheer, milieu of volksgezondheid'. Is de regering het met deze leden eens dat dit beperkingen oplevert voor het realiseren van Nederlands milieu-, klimaat-, gezondheid-, stikstof- of volkshuisvestingsbeleid? Welke ruimte ziet de regering hier?

Artikel 10 (Commercieel luchtvervoer)

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie willen graag weten wat de gevolgen zijn van artikel 10.5 voor de manier waarop nu de grondafhandeling is georganiseerd. Na vele jaren van uitbuiting van werknemers en overmatige concurrentie, is immers besloten om het aantal afhandelaren te beperken. Heeft dit verdrag hier invloed op?

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie willen graag weten of de non-discriminatieclausule bij de slottoewijzing (10.6) alleen geldt voor het uitsluiten of discrimineren van maatschappijen of ook geldt voor routes en bestemmingen.

Artikel 11 (Douanerechten en andere taken)

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat het belasten van luchtvaartbrandstoffen een belangrijke stap is om de luchtvaartsector te laten voldoen aan

klimaatdoelstellingen. Het is bizar dat we een heel vervuilende sector nu subsidiëren door de sector uit te zonderen van belasting op brandstof. In de Overeenkomst staat expliciet dat brandstof, zoveel mogelijk (op basis van wederkerigheid en binnen de grenzen van wet- en regelgeving), moet worden vrijgesteld van alle vormen van indirecte en directe belastingen. Vrijwel alle bilaterale verdragen bevatten momenteel clausules die op basis van wederkerigheid in de vrijstellingen op luchtvaartbrandstof voorzien. De Overeenkomst heeft volgens luchtvaartexpert Bill Hemmings iets andere bewoordingen dan eerdere verdragen. Bill Hemmings wijst er in zijn position paper op dat de Tweede Kamer geen besluit moet nemen, voordat duidelijk is wat deze net iets andere bewoording (juridisch) precies betekent en of dit niet potentieel contraproductief kan werken om de milieu- en klimaatdoelen te halen, omdat het moeilijker wordt gemaakt om kerosine te belasten. Is de regering het met deze leden eens dat toekomstige luchtvaartverdragen geen clause meer zouden moeten bevatten die het bevorderen om geen belastingen te heffen op kerosine?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zien rondom de 'balanced approach'-procedure dat luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM, naar de rechter stappen om krimp tegen te houden en hierbij wapperen met internationale luchtvaartverdragen. Is de regering het met deze leden eens dat het onwenselijk is dat dankzij internationale luchtvaartovereenkomsten de Nederlandse overheid moeilijk maatregelen kan nemen om burgers te beschermen? Klopt het dat door zowel artikel 11 als 13 de Nederlandse of Europese accijns op kerosine, btw op tickets, een minimumprijs voor tickets, een 'frequent flyer'-heffing of een CO₂-emissieheffing waarschijnlijk niet mogelijk zijn op basis van dit verdrag, omdat ASEAN-landen bezwaar kunnen maken? Zouden zulke maatregelen bij de rechter aangevochten kunnen worden door andere landen of luchtvaartorganisaties op basis van dit verdrag? Zo ja, hoe zouden volgens de regering zulke rechtszaken voorkomen kunnen worden?

Artikel 18 (Milieu)

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie merken op dat de onderdelen 1 t/m 4 van dit artikel het belang benoemen van milieumaatregelen, klimaat, geluid en duurzame brandstoffen. In onderdeel 5 worden vervolgens alle inspanningen hierop ondergeschikt gemaakt aan de rechten en plichten van het internationale recht. Deze leden willen graag een toelichting op wat dit betekent voor milieumaatregelen die bijvoorbeeld leiden tot extra heffingen, beperking van de toegang tot een luchthaven of het verkrijgen van slots, extra eisen aan brandstoffen of andere nationale bepalingen die de milieu-impact van de luchtvaart moeten beperken of ingrijpen in de ordening van de luchtvaart ten behoeve van het klimaat en het milieu. Als een deelnemende staat besluit om extra heffingen

in te voeren, bijvoorbeeld op brandstoffen, landingsrechten, bepaalde soorten vliegtuigen of bepaalde routes, is dit verdrag hier dan een beletsel voor? Als een deelnemende staat besluit om de aantallen slots te beperken waardoor maatschappijen toegang verliezen of geen toegang tot een luchthaven krijgen, leidt dit dan tot conflicten binnen dit verdrag? Als deelnemende staten besluiten om de verdeling van slots en routes te organiseren, zodat met een beperkt aantal starts en landingen de beste connectiviteit voor dat land wordt georganiseerd, maar daarmee markttoegang en marktwerking worden beperkt, leidt dit dan tot conflicten met dit verdrag?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat artikel 18 over het milieu ook volgens alle experts die spraken tijdens het rondetafelgesprek Luchtvervoersovereenkomst tussen ASEAN en EU van 17 april jl. heel erg zwak is. Waar de Overeenkomst op sommige punten tot in detail wordt besproken, blijft dit artikel hangen bij algemeenheden en vrijblijvendheid. Het helpt niet met het halen van de klimaatdoelen die de EU en Nederland voor de luchtvaart hebben gesteld, het maakt het eerder lastiger om ze te behalen. Ook zijn er geen sancties wanneer niet aan milieu- of klimaatdoelen wordt voldaan. Is de regering het met deze leden eens dat het onwenselijk is dat ASEAN-landen niet verplicht worden om aan de Europese klimaatmaatregelen te voldoen, ook gezien de oneerlijke concurrentie die dit creëert? Is de regering het met de VNV eens dat er actievere controle moet komen op het naleven van milieuafspraken in deze overeenkomsten en dat luchtvaartverdragen moeten zorgen voor transparantie over de daadwerkelijke duurzaamheidsprestaties van de maatschappijen? Klopt het dat ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) ervoor kan zorgen dat het moeilijker wordt om Aziatische luchtvaartmaatschappijen die naar Europa komen aan onze klimaat- en milieudoelstellingen te houden? Hoe kijkt de regering naar ICAO's milieumaatregelen? Denkt zij dat deze maatregelen genoeg zijn om de klimaatdoelen te halen of moet er meer gebeuren? Kan zij dit onderbouwen? Acht de regering het wenselijk dat verwijzingen naar internationale verdragen, zoals via ICAO, de beleidsruimte van de EU beperken om strengere milieu- of belastingmaatregelen op te leggen aan inkomende luchtvaart uit ASEAN?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de regering stelt dat zij geen reden ziet om niet te ratificeren, omdat de Overeenkomst in lijn is met het onderhandelingsmandaat. Deze leden willen aankaarten dat de Overeenkomst opgetekend is, voordat de Europese Green Deal klaar was. Wat vindt de regering ervan dat er overeenkomsten worden gesloten die de doelen van de Green Deal, en de nationale klimaat-, milieu-, geluid- en gezondheidsdoelen juist verder uit zicht brengen in plaats van dichterbij brengen? Deze leden vinden het onbegrijpelijk dat er in het milieuartikel geen bepalingen zijn opgenomen over niet-CO₂-klimaatimpact van de luchtvaart, zoals condensstrepen en stikstofdioxiden, terwijl

deze verantwoordelijk zijn voor meer dan de helft van de klimaateffecten van de sector, en ook juist zorgen voor gezondheidsproblemen. Deze stoffen komen vooral vrij bij lange vluchten, waar het in de Overeenkomst over gaat. Is de regering het met deze leden eens dat het zorgwekkend is dat deze stoffen geen deel uitmaken van de Overeenkomst?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat Spanje een voorbehoud/verklaring heeft gegeven op de Overeenkomst, waarin ze een tekst willen laten wijzigen.¹ Zou Nederland zijn bezwaren of voorbehouden ook via deze weg kenbaar kunnen maken en daarbij kunnen wijzen op de relevante Europese doelstellingen die sinds dit verdrag gesloten zijn en nog niet meegenomen zijn in dit verdrag? En is de regering bereid om in EU-verband te pleiten voor opname van regelgeving omtrent non-CO₂-emissie, in luchtvaartakkoorden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen hoe de regering ernaar kijkt dat in dit akkoord niet verwezen wordt naar de verplichtingen uit RefuelEU Luchtvaart, waarin staat dat alle uitgaande EU-vluchten een oplopend percentage 'duurzamere' vliegtuigbrandstof moeten gebruiken en hierover moeten rapporteren. Is de regering bereid om in Brussel te pleiten voor een herziening van artikel 18, zodat deze expliciet de implementatie van de Europese Green Deal, het RefuelEU-mandaat en toekomstige aanscherpingen ondersteunt?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de beantwoording op het schriftelijk overleg over de Overeenkomst dat nationale, Europese en mondiale initiatieven het instrument zijn om klimaatafspraken te maken en ook dat dit verdrag goed is voor de Nederlandse consumenten, omdat de connectiviteit tussen Azië en Europa verbeterd wordt. Dit verdrag zal vooral langeafstandsvluchten stimuleren, die de meeste uitstoot veroorzaken en daarmee een negatief effect hebben op de klimaat- en milieudoelstellingen. De regering stelt dat dit verdrag een stap is in de bescherming van het milieu en de belangen van omwonenden van Schiphol, omdat meer partijen met toegang tot Schiphol zich verbinden aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en het beperken van geluidsoverlast. Kan de regering concreet aangeven op welke formulering deze veronderstelling is gebaseerd? Is de regering voornemens om te gaan controleren of de partijen voldoen aan het verminderen van broeikasgassen en geluidsoverlast, en daaraan eventueel consequenties te verbinden?

Artikel 22 (Sociale aspecten)

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie hebben kennis genomen van de grote zorgen die leven bij onder andere de Nederlandse piloten over de werk- en rusttijden van piloten en cabinepersoneel die vliegen voor niet-Europese

¹ Uitgebreide Luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds, (https://verdragenbank.overheid.nl/nl/Verdrag/Details/013850_b.html)

maatschappijen. Klopt het dat de regels voor Nederlands personeel strenger zijn dan elders en dat, zeker in de praktijk, veel langer wordt gevlogen en minder gerust? Wat betekent dit voor de vliegveiligheid? Wat betekent dit voor de sociale rechten van werknemers? Hoe ziet Nederland toe op de werk- en rusttijden van vliegtuigen die Nederland aandoen? Hoe borgt dit verdrag dat de Nederlandse/Europese standaarden gelden, niet alleen op papier, maar vooral ook in de praktijk?

De leden van de BBB-fractie merken op het vlak van sociale aspecten op dat artikel 22 bepaalt dat partijen overeenkomen samen te werken op het gebied van fundamentele arbeidsrechten en -omstandigheden. Deze leden vragen hoe de naleving van deze arbeidsrechten in de praktijk zal worden gewaarborgd en of er processen of mechanismen zijn om toe te zien op de uitvoering hiervan bij luchtvaartmaatschappijen uit ASEAN-lidstaten.

Artikel 24 (Uitvoering)

De leden van de BBB-fractie constateren ten aanzien van de soevereiniteit en de rol van de EU dat de Overeenkomst een gemengde overeenkomst is waarbij de EU en haar lidstaten gezamenlijk partij zijn. Deze leden hechten eraan te benadrukken dat de Nederlandse belangen leidend moeten zijn bij de uitvoering van de Overeenkomst en vragen de regering hoe de Nederlandse zeggenschap wordt gewaarborgd en of er geen sprake is van een ongewenste overdracht van bevoegdheden naar de EU.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman