
9

Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de republiek Chili

Aan de orde is het **tweeminutendebat Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Chili (36070, nr. 3)**.

De voorzitter:

We gaan in één beweging door met het volgende tweeminutendebat. Dat gaat over het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Chili. Dat is Kamerstuk 36070, nr. 3. We hebben een select gezelschap aan sprekers. De eerste spreker is de heer Van Raan van de fractie van de Partij voor de Dieren. Zoals iedereen heeft hij twee minuten spreektijd.



De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Chili is een prachtig land. Er liggen in ieder geval gigantische gletsjers. Nog wel! Een groei van de luchtvaart tussen Nederland en Chili gaat niet helpen om de ineensorting van die meer dan 26.000 gletsjers tegen te houden. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Chili expliciet groei van de luchtvaart als doel heeft;

constaterende dat verdere groei van de luchtvaart niet te verenigen is met de klimaatcrisis;

constaterende dat de regering Schiphol wil laten krimpen naar 440.000 vliegbewegingen per jaar en groei van de luchtvaart dus ook niet langer regeringsbeleid is;

verzoekt de regering deze groeiclausule uit het verdrag te halen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 4 (36070).

De heer Van Raan (PvdD):

Dan een wat bredere motie, want het blijkt dat groei in alle luchtvaartverdragen een uitgangspunt is. Dus vandaar de bredere motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland met enige regelmaat bilaterale luchtvaartverdragen sluit (momenteel zijn er 136);

constaterende dat internationale samenwerking ten behoeve van bijvoorbeeld vliegveiligheid belangrijk is maar niet zou moeten bijdragen aan de toenemende onveiligheid;

constaterende dat de escalerende klimaatcrisis zorgt voor snel toenemende onveiligheid;

constaterende dat een verdere groei van de luchtvaartsector in ieder geval de komende decennia nog zal bijdragen aan de klimaatcrisis;

verzoekt de regering geen luchtvaartverdragen te sluiten die a de noodzakelijke krimp van de luchtvaart bemoeilijken of b de groei van de luchtvaart faciliteren zolang deze nog bijdraagt aan de opwarming van de aarde,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Raan.

Zij krijgt nr. 5 (36070).

De heer Van Raan (PvdD):

Tot slot nog een vraag, voorzitter. Kan de minister reageren op de bouwplannen van Schiphol? We lazen dat Schiphol pier A opnieuw gegund heeft en dat de plannen voor Terminal Zuid in aanbesteding gaan. We vragen ons af hoe dat te rijmen is met het nieuwe regeringsbeleid van krimp op Schiphol.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Koerhuis van de fractie van de VVD.



De heer Koerhuis (VVD):

Voorzitter. Ik zal kort zijn. Schiphol zorgt voor 300.000 banen in Nederland. We moeten hiervoor het overstapnetwerk van Schiphol versterken. We hebben ook afgesproken in het coalitieakkoord om dit overstapnetwerk te behouden. Luchtvaartverdragen zijn hiervoor belangrijk. Ik ben ook blij met het luchtvaartverdrag met Chili.

De voorzitter:

Korter kan bijna niet. Hartelijk dank. De minister kan meteen antwoord geven om de moties te becommentariëren, begrijp ik, maar ik schors toch even 30 seconden.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
De minister.



Minister Harbers:

Voorzitter, dank. Eén vraag van de heer Van Raan over de plannen van Schiphol voor een nieuw terminalgebouw. Van Schiphol heb ik meegekregen dat dit niet de aanbesteding is. Dit is een eerste stap om een uitvraag te doen naar de markt hoe het zou kunnen, zo heb ik begrepen. Een echte investeringsbeslissing is van een dermate omvang dat die ook aan de aandeelhouders moet worden voorgelegd. Voor mij is maatgevend dat men zich houdt aan de milieugebruiksruimte en het aantal vliegbewegingen. Daar kan men niet buiten. Ik kan me voorstellen dat men andere redenen heeft om te zeggen dat men een groter gebouw wil, om reizigersstromen efficiënter te kunnen inrichten, meer ruimte te geven et cetera. Maar dat zie ik dan te zijner tijd ... of althans de collega van Financiën ziet dat dan in de rol van aandeelhouder wel tegemoet. Maar het mag geen afbreuk doen aan het aantal vliegbewegingen. Ik heb ook geconstateerd — dat heeft Schiphol ook in de pers gemeld — dat men niet van plan is om tegen dat aantal van 440.000 vliegbewegingen in te gaan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Dat snap ik. Zou u nog in kunnen gaan op het gegeven dat die uitbreiding deels gebeurt op enorm vervuilde grond? Dat aspect zou u als minister toch wel moeten benoemen, alvorens daar misschien vanuit een aandeelhouderspositie naar wordt gekeken. Klopt dat? Of wacht de minister?

Minister Harbers:

Er is ons geen besluit voorgelegd. Waar de heer Van Raan aan refereert zal, denk ik, eerder het bevoegd gezag zijn bij bouwvergunningen, milieuvergunningen en alles wat daarbij hoort. Maar goed, dat is allemaal nog niet aan de orde.

Dan de moties. Hier wreekt zich dat het verdrag waar we het vandaag over hebben, al vastgesteld is, want het schriftelijk overleg heeft ook plaatsgevonden na de periode van stilzwijgende voorlegging van het verdrag aan de Kamer. Daarmee komt deze motie dus ook als mosterd na de maaltijd en hebben we geen ruimte om deze clausule uit het verdrag te halen. We zouden het ooit mee kunnen nemen als we heronderhandelen, maar ik verwacht dat dat over vele jaren pas het geval kan zijn. Tegelijkertijd kan ik hier ook de heer Van Raan geruststellen, want het verdrag regelt de bepalingen waarin tussen beide landen gevlogen kan worden. Dat laat onverlet dat er wel een slot moet zijn binnen de gegeven hoeveelheid slots en de milieugebruiksruimte van Schiphol. Dus dit verdrag is geen vrijbrief om ongebreideld te vliegen tussen beide landen. Maar het verzoek kan ik niet nakomen en om die reden ontraad ik de motie.

In de tweede motie van de heer Van Raan legt hij de link tussen veiligheid en klimaat. Dat gaat mij te ver. Luchtvaartverdragen regelen ook heel veel andere aspecten van het luchtvaartverkeer. De inzet voor klimaat, milieugebruiksruimte et cetera regelen we ook op andere manieren. Om die reden ontraad ik de motie.

De **voorzitter**:
Helder. De heer Van Raan nog.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Een helder antwoord, dank daarvoor. Erkent de minister wel dat er een verband is met het in de statuten van bijvoorbeeld de ICAO opnemen van de groeibevordering? De groei van de luchtvaart wordt dan automatisch in de luchtvaartverdragen meegenomen. Gegeven de huidige stand van de techniek en de techniek over de verwachte, laten we zeggen, vijftien jaar draagt dat niet bij aan vermindering van de uitstoot van CO₂. Die twee elementen, de stand van de techniek over vijftien jaar en groei als uitgangspunt, staan haaks op klimaatveiligheid. Is de minister het daar wel mee eens?

Minister Harbers:

Niet in de uitleg van de heer Van Raan, want hij koppelt het heel zwart-wit aan elkaar, terwijl er veel meer aspecten zijn die we hier in ogenschouw moeten nemen. We moeten het vraagstuk van het klimaat en de milieugebruiksruimte vanzelfsprekend op de agenda houden in de luchtvaart. Zo scherp als de heer Van Raan het ziet, zie ik het niet.

De **voorzitter**:

Heel goed. Tot zover. Hartelijk dank aan de minister voor zijn aanwezigheid.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Dinsdag stemmen we over deze beide moties.

De vergadering wordt van 17.17 uur tot 18.47 uur geschorst.