

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Buitenlandse Zaken over het Verdrag inzake luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de regering van de Staat Qatar (Kamerstuk 34 899 (R2102), nr. 1).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het Verdrag inzake luchtdiensten tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de regering van de Staat Qatar (hierna: het verdrag).

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van het verdrag.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het verdrag.

### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de uitvoering van de motie-Bashir/Elias (Kamerstuk 31 936, nr. 254) inzake het in beeld brengen van oneerlijke concurrentie en mogelijkheden om te komen tot een gelijk spelveld. In hoeverre is het principe van «open skies» nog relevant in de internationale luchtvaart? Welk element van wederkerigheid volgens artikel 9 is hier van toepassing in het verdrag tussen Curaçao, dat geen grote luchtvaartmaatschappij kent, en Qatar? Heeft Curaçao als land binnen het Koninkrijk der Nederlanden een zelfstandige bevoegdheid tot het sluiten van verdragen inzake luchtdiensten, zoals in dit geval met Qatar? Geldt dit eveneens voor Aruba en Sint-Maarten? Wat is de rol en verantwoordelijkheid van de Nederlandse overheid bij het sluiten van verdragen inzake luchtdiensten van Curaçao, Aruba en Sint-Maarten met andere landen, zoals in dit geval met Qatar? Wat is de reden van Curaçao om met Qatar een verdrag inzake luchtdiensten te sluiten? Is bij de Nederlandse overheid bekend met welke andere landen Curaçao, Aruba en Sint-Maarten voornemens zijn soortgelijke verdragen te sluiten? Kan de Minister verzekeren dat het verdrag geen opmaat zal zijn naar een situatie dat luchtvaartmaatschappijen uit Qatar niet alleen rechtstreeks vanuit Qatar naar Curaçao mogen vliegen, maar ook deze route via Nederland mogen vliegen en Nederlandse passagiers mogen oppikken op hun vlucht naar Curaçao? Welke waarborgen zijn er dan en als deze er niet zijn welke schade kan mogelijk optreden bij de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen als Qatar met een zwaar gesubsidieerde luchtvaartmaatschappij een deel van het marktaandeel op deze lucratieve routes overneemt van bijvoorbeeld KLM?

De leden van de VVD-fractie merken op dat het verdrag wat betreft het luchtvervoer tussen Curaçao en Qatar geen beperking kent ten aanzien van aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen, capaciteit en frequentie. Betekent dit dat Qatar mogelijk met zijn luchtvaartmaatschappij naast een directe, ook een directe lijndienst (met tussenstop elders) tussen Qatar en Curaçao kan opzetten? Hoe verhoudt zich dit tot gesprekken op Europees niveau waarbij het concurrentievoordeel van luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten ter discussie komt en oneerlijke concurrentie bestreden gaat worden, omdat dit ten koste gaat van Europese luchtvaartmaatschappijen? Kunnen deze leden inzicht krijgen in de bijlagen waarin gewag wordt gemaakt van een routetabel waarin overeengekomen diensten gespecificeerd zijn? In hoeverre is artikel 15 hier relevant? Welke goedkeuring moet er nog plaatsvinden, door wie, wanneer en wat zijn de eventuele mogelijkheden van de Kamer hier?

De leden van de CDA-fractie vinden het wonderlijk dat vermeld wordt dat het verdrag, hoewel daarin de regeringen als partijen worden genoemd, toch zal gelden tussen de staten. Graag vernemen zij waarom dan kennelijk onjuiste benamingen zijn gebruikt en wat de strekking hiervan is.

Deze leden vernemen graag wat de vermoedelijke omvang zal zijn van het beoogde gebruik van de luchtdienst tussen Curaçao en Qatar.

De leden van de D66-fractie vragen met welk oogmerk «open skies» Curaçao-Qatar worden gecreëerd. Zij vragen of het in de rede ligt om dit verdrag ook te doen uitstrekken naar Juliana Airport en Beatrix Airport. Zo nee, waarom niet? Deze leden vragen of Nederland voornemens is voor Curaçao en andere landen binnen het Koninkrijk meer «open skies»-verdragen te sluiten? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?