

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2692

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **Becker** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid over *het bericht «Koppositie Schiphol als poort naar VS onder druk»* (ingezonden 27 maart 2019).

Antwoord van Minister van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Koppositie Schiphol als poort naar VS onder druk»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herkent u het beeld dat de Verenigde Staten Nederland tot duidelijkheid maant over de «pre-clearance»? Hoe schat u de tijdsdruk in op dit dossier?

Vraag 3

Kunt u de huidige stand van zaken inzake «pre-clearance toelichten? Wie moet op welk moment een beslissing hierover nemen en wat zijn de factoren die daarbij een rol spelen?

Antwoord 2 en 3

Nee, er is geen sprake van druk. De onderhandelingen op zowel ambtelijk als politiek niveau zijn nog gaande. Het kabinet is er consequent heel helder over geweest dat een eventuele overeenkomst met de Verenigde Staten inzake preclearance verenigbaar moet zijn met Nederlandse, Europese en internationale wet- en regelgeving, inclusief de mensenrechten. Voor het kabinet is verder van belang dat de private sector met de autoriteiten in de Verenigde Staten tot overeenstemming kan komen over onder andere het operationeel ontwerp van preclearance.

De eerder aan uw Kamer gemelde voorwaarden die Nederland heeft gesteld bij de start van de onderhandelingen worden nog altijd gehandhaafd.

¹ De Telegraaf, 19 maart 2019 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/3311741/koppositie-schiphol-als-poort-naar-vs-onder-druk>)

Zo zal het kabinet geen concessies doen aan de Nederlandse soevereiniteit, waaronder de exclusieve bevoegdheden van de Nederlandse grens- en douaneautoriteiten. Het kabinet benadrukt dat pas nadat de onderhandelingen op zowel ambtelijk als politiek niveau volledig zijn afgerond, het verdrag ondertekend kan worden. Daarna zal het verdrag ter goedkeuring aan het parlement worden voorgelegd.

Vraag 4

Welke investeringen zijn nodig voor «pre-clearance en voor rekening van welke partij zouden deze komen?

Antwoord 4

Alle kosten ten aanzien van de voorbereiding en uitvoering van preclearance op Schiphol Airport worden gedragen door de luchtvaartsector (KLM en Schiphol Airport) en door de Amerikaanse overheid. Voor het kabinet is van belang dat de luchtvaartsector haar vertrouwen heeft uitgesproken dat met de Verenigde Staten tot overeenstemming kan worden gekomen inzake de financiering van preclearance.²

Vraag 5

Welke voordelen kan «pre-clearance» hebben voor Schiphol, voor KLM en voor de reizigers en de mensen die een overstap maken? Hoeveel tijdswinst wordt er gemiddeld per reiziger geboekt?

Vraag 6

Welke economische voordelen kan «pre-clearance» hebben voor Nederland als geheel?

Vraag 7

Deelt u de mening dat het voor Schiphol en vooral de KLM van uitermate groot strategisch belang kan zijn om intercontinentale vluchten vanuit Amsterdam naar de VS uit te voeren, waarbij «pre-clearance» zorgt voor een concurrentievoordeel en versterking van de hub-functie van Schiphol in het belang van de Nederlandse economie, zoals dit kabinet wil? Zo ja, wat kunt u doen om concrete stappen op dit dossier te bevorderen?

Antwoord 5, 6 en 7

Om een vlotte en klantgerichte afhandeling van passagiers te garanderen, geeft de luchtvaartsector aan een positieve houding te hebben tegenover de introductie van preclearance op Schiphol. Voor het kabinet is van belang dat de luchtvaartsector haar sterke internationale positie behoudt door onder andere in te zetten op innovatieve passagiersprocessen. Preclearance heeft als doel het reisgemak van passagiers naar de Verenigde Staten te vergroten en ze de mogelijkheid te geven binnen de Verenigde Staten sneller te transfereren.

Dit is goed voor de concurrentiepositie van de luchtvaartsector en daarmee voor het Nederlands economisch belang. Een individuele tijdswinst is niet te geven, dat is per passagier verschillend. De voorziene inwerkingtreding van het verdrag is afhankelijk van de onderhandelingen en het parlementaire wetgevingstraject.

² Kamerstuk 31 936, nr. 489 d.d. 22 juni 2018.