

Vergaderjaar 2022–2023

36 292

**Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke
luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en
haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds;
Kiev, 12 oktober 2021**

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 20 februari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 26 januari 2023 over de Overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds en Oekraïne, anderzijds; Kiev, 12 oktober 2021 (Kamerstuk 36 292, nr. 1).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 februari 2023 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 17 februari 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Vragen vanuit de SP-fractie

Vraag 1

De leden van de SP-fractie vragen de Minister allereerst om nadere toelichting wat het effect is van de sinds 24 februari 2022 in Oekraïne ontstane oorlogssituatie, niet alleen op de praktische uitvoering van de overeenkomst, maar ook op de (geo)politieke en Europese verhoudingen en met name de vliegveiligheid in Nederland.

Op dit moment vliegen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen helemaal niet meer naar Oekraïne en andersom ook Oekraïense luchtvaartmaatschappijen niet meer naar Nederland.

Deze leden vragen de Minister wat het materiële effect van de goedkeuring van dit verdrag op korte en langere termijn zal zijn en of hij in de huidige situatie ook dit verdrag had ondertekend. Deze leden vragen wanneer het door de Minister gewenste zogeheten «Open Aviation area» een feit moet zijn.

Antwoord

Sinds het uitbreken van de oorlog opereren er – hoofdzakelijk om vliegveiligheidsredenen – geen Nederlandse luchtvaartmaatschappijen meer van, naar of via Oekraïne. Om dezelfde redenen opereren er sindsdien ook geen Oekraïense luchtvaartmaatschappijen meer van, naar of via Nederland of andere landen van de Europese Unie vanuit Oekraïne omdat het Oekraïense luchtruim gesloten is. Dit heeft geen invloed op de bestaande (geo)politieke en Europese verhoudingen of op de vliegveiligheid in Nederland.

Het materiële effect van de goedkeuring van het verdrag is dat hier door Oekraïense en EU-luchtvaartmaatschappijen pas uitvoering aan kan worden gegeven zodra het Verdrag voor alle partijen in werking zal zijn getreden, de internationale geopolitieke situatie dat toelaat en het Oekraïense luchtruim weer wordt opengesteld voor commercieel luchtverkeer. Daartoe zou het verdrag ook nu, in deze huidige oorlogssituatie waarin Oekraïne zich helaas bevindt, ondertekend zijn.

Het verdrag beoogt om een zogenaamde «Common Aviation Area» te creëren waarbij Oekraïne haar luchtvaartregelgeving de komende periode op onder meer het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer en milieu in lijn brengt met de relevante EU luchtvaartregelgeving om dat te bewerkstelligen. Daarbij wordt de mate van wederzijds toegestane markttoegang ook gefaseerd uitgebreid.

Vraag 2

De leden van de SP-fractie lezen in de toelichtende nota dat de overeenkomst Nederlandse luchtvaartmaatschappijen meer mogelijkheden zal bieden op het gebied van beschikbare frequenties en toegestane bestemmingen.

Deze leden vragen de Minister om toe te lichten welke bestemmingen dit naar verwachting betreft en wat de behoefte is onder Nederlanders aan deze vliegbestemmingen.

Antwoord

Het verdrag verruimt het aantal beschikbare frequenties tot een onbeperkt aantal frequenties voor zowel Nederlandse als andere EU-luchtvaartmaatschappijen voor directe diensten tussen elke bestemming binnen de EU en elke bestemming binnen Oekraïne en vice versa voor Oekraïense luchtvaartmaatschappijen. Hiermee wordt de connectiviteit tussen de

lidstaten van de Europese Unie en Oekraïne voor Nederlandse en andere consumenten uit de Europese Unie verbeterd. Het is aan luchtvaartmaatschappijen om te beoordelen of en welke bestemmingen zij willen gaan aanbieden, het ministerie heeft geen inzicht in de behoefte van de Nederlandse reiziger voor specifieke bestemmingen in Oekraïne.

Vraag 3

Ten slotte vragen de leden van de SP-fractie hoe dit verdrag zich verhoudt tot de voorgenomen krimp van het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol.

Deze leden constateren een verwachting van de Minister dat er vroeg of laat juist meer vluchten van en naar Oekraïne zullen plaatsvinden vanwege dit verdrag, en met een krimpend aantal totale vliegbewegingen lijkt dit alleen mogelijk als andere vliegbewegingen sneller krimpen. Deze leden vragen de Minister hoe hij dit voor zich ziet.

Antwoord

Het verdrag heeft betrekking op verkeersrechten waarmee directe luchtdiensten *kunnen* worden uitgevoerd door EU-luchtvaartmaatschappijen en Oekraïense luchtvaartmaatschappijen tussen alle bestemmingen in de EU en alle bestemmingen in Oekraïne.

Om op slotgecoördineerde luchthavens binnen de EU, zoals Schiphol, te kunnen opereren dienen luchtvaartmaatschappijen over slots te beschikken of slots aan te vragen bij de desbetreffende slotcoördinator op grond van de regels van de EU-slotverordening. Het is aan de luchtvaartmaatschappijen om daarbij zelf de afweging te maken voor welke bestemmingen zij de aan hen toegekende slots inzetten.

De capaciteitsdeclaratie van Schiphol is daarbij randvoorwaardelijk. Deze capaciteitsdeclaratie is een weergave van alle beschikbare capaciteit rekening houdend met operationele, technische en milieubeperkingen. Uit de capaciteitsdeclaratie blijkt hoeveel slots er beschikbaar zijn voor het betreffende seizoen. Er kunnen niet meer slots toegewezen worden door de onafhankelijke slotcoördinator dan de beschikbare capaciteit toelaat.

De slotcoördinator heeft – in lijn met de basisbeginselen van de slotverordening – een reductiemethodiek ontwikkeld ter voorbereiding op de inwerkingtreding van het kabinetsbesluit om het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol te reduceren. Daarnaast heeft de slotcoördinator een Advies Reductie vluchten Schiphol aan lenW uitgebracht. De reductiemethodiek en het advies zijn op 14 februari jl. aan lenW verstuurd. De Kamer wordt hier separaat over geïnformeerd.

Vraag vanuit de BBB-fractie

Het lid van de BBB-fractie merkt op dat de situatie in Oekraïne nog steeds precair is. Dit lid kan zich er een voorstelling van maken dat in Oekraïne andere zaken prioriteit krijgen ten opzichte van harmonisering van de luchtvaart met EU-landen.

Is er iets bekend over de haalbaarheid voor Oekraïne en over wat voor termijn we het dan ongeveer hebben?

Antwoord

De situatie in Oekraïne is nog steeds zeer onzeker. Het is in dit stadium niet bekend binnen welke termijn de geleidelijke totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Oekraïne gerealiseerd kan worden door Oekraïne.