

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

976

Vragen van het lid **Boutkan** (PVV) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat Qatar Airways meer mag vliegen op Schiphol* (ingezonden 5 december 2024).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 7 januari 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Rivaal Qatar Airways mag meer vliegen op Schiphol ondanks krimpplan: «KLM moet kapot»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat slots, wanneer eenmaal toegekend, niet meer van een luchtvaartmaatschappij afgenomen kunnen worden, als zij voldoende gebruikmaken van deze slots?

Antwoord 2

Als slots voor een bepaald slotseizoen zijn toegekend door de slotcoördinator, dan kunnen deze slots niet meer worden ingenomen. De vraag of luchtvaartmaatschappijen al dan niet voldoende gebruik hebben gemaakt van een slotreeks voor een bepaald seizoen, is relevant voor de toekenning van slots in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode («seizoen»). Als de capaciteitsdeclaratie voor een bepaald slotseizoen lager uitvalt dan het vorige overeenkomstige seizoen, dan kan de slotcoördinator niet alle slotaanvragen toekennen. Er worden in dat geval geen slots ingenomen, maar de pot met de te verdelen slots is kleiner.

Vraag 3

Indien het aantal vliegbewegingen vanaf Schiphol zou moeten krimpen in de toekomst, op welke wijze zal dan bepaald worden hoeveel slots per luchtvaartmaatschappij afgenomen gaan worden?

¹ De Telegraaf, 26 november 2024, «Rivaal Qatar Airways mag meer vliegen op Schiphol ondanks krimpplan: «KLM moet kapot»», (<https://www.telegraaf.nl/financieel/178042035/rivaal-qatar-airways-mag-meer-vliegen-op-schiphol-ondanks-krimpplan-klm-moet-kapot>)

Antwoord 3

De slotcoördinator heeft een beleidsregel vastgesteld, waarin wordt toegelicht op welke wijze een eventuele reductie wordt doorgevoerd. Deze beleidsregel gaat uit van het principe van proportionaliteit. Dit betekent dat elke luchtvaartmaatschappij met historische slots op Schiphol een evenredig aandeel slots minder krijgt toegekend.

Vraag 4

Bent u het ermee eens dat juist nu de Nederlandse maatschappijen zouden moeten profiteren van de verdeling van extra slots om daarmee vermindering van het aantal slots op Schiphol te voorkomen?

Antwoord 4

De verdeling van het aantal slots is een verantwoordelijkheid van de slotcoördinator. Deze is onafhankelijk en staat los van elke belanghebbende partij. De slotcoördinator is verplicht de slots op onafhankelijke, onpartijdige, niet-discriminerende en transparante wijze te verdelen, overeenkomstig de regels van de EU-slotverordening. Het laten profiteren van Nederlandse maatschappijen is niet aan het ministerie, en ook niet mogelijk vanwege de eisen rondom niet-discriminerende verdeling.

Vraag 5

Deelt u de mening dat in het EU-Qatar luchtvaartverdrag een robuuste, heldere, controleerbare en afdwingbare eerlijke concurrentieclausule ontbreekt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ik deel deze mening niet. In artikel 7 (Eerlijke mededinging) van het EU-luchtvaartverdrag met Qatar staan harde afspraken over eerlijke concurrentie, illegale staatssteun en financiële transparantie. Het artikel biedt tevens handvatten tot het afdwingen van deze afspraken. Zo is het mogelijk sancties aan een luchtvaartmaatschappij op te leggen wanneer deze zich niet aan de mededingingsregels heeft gehouden of geprofiteerd heeft van discriminatie, oneerlijke praktijken of subsidies. Daarentegen biedt het bilaterale luchtvaartverdrag tussen Nederland en Qatar uit 1990 nauwelijks mogelijkheden om tegen oneerlijke concurrentie op te treden en is het Nederland nooit gelukt om hier met Qatar nadere afspraken over te maken.

Vraag 6

Kunt u aangeven wat het resultaat is van het in de beantwoording van eerdere schriftelijke vragen aangekondigde verzoek van Nederland aan de Europese Commissie om in het gemengd comité (voorzien voor de zomer van 2023) de zorgen over de toepassing van de Qatarese wetgeving op het gebied van werk- en rusttijden onder de aandacht te brengen?²

Antwoord 6

Op 5 juni 2023 heeft het Ministerie van IenW de zorgen over de toepassing van de Qatarese wetgeving op het gebied van werk- en rusttijden bij de Europese Commissie onder de aandacht gebracht. Hierop heeft de Europese Commissie navraag gedaan bij het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart: EASA. Dit agentschap houdt op grond van de EU-verordening 452/2014³ toezicht op de veiligheid van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen die toegang hebben tot Europa. EASA heeft hierop aan de Europese Commissie aangegeven geen concrete signalen te hebben ontvangen over een mogelijk gevaar voor de vliegveiligheid bij Qatar Airways. Andere EU-lidstaten hebben eveneens aangegeven geen signalen te hebben ontvangen over een mogelijk gevaar voor de vliegveiligheid door de toepassing van de Qatarese wetgeving op het gebied van werk- en rusttijden. Hierdoor zag de Europese Commissie onvoldoende bewijs en draagvlak om

² Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2022–2023, nr. 1279.

³ Verordening (EU) Nr. 452/2014 van de Commissie van 29 april 2014 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering door exploitanten uit derde landen, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (Pb 2014, L 133/12)

dit onderwerp te agenderen tijdens het Gemengd Comité dat uiteindelijk op 17 november 2023 plaats heeft gevonden.

Wanneer er toch concrete bewijzen zijn dat de vliegveiligheid in het geding is door toepassing van de Qatarese wetgeving op het gebied van werk- en rusttijden, dan zullen wij dit uiteraard opnieuw bij de Europese Commissie onder de aandacht brengen. Overigens kunnen ook andere deelnemers aan het Gemengd Comité, zoals Europese luchtvaartmaatschappijen of vertegenwoordigers van het vliegend personeel, de Europese Commissie rechtstreeks verzoeken om dit onderwerp te agenderen tijdens een volgende bijeenkomst van het Gemengd Comité.

Vraag 7

Bent u het ermee eens dat, doordat Qatar Airways andere werk- en rusttijden hanteert ten opzichte van de standaarden binnen de EU, dit leidt tot een ongelijk speelveld en ook het veiligheidsrisico verhoogt⁴? Welke mogelijkheden heeft u om deze kwestie zo spoedig mogelijk in Europees verband ter tafel te brengen?

Antwoord 7

ICAO stelt internationale kaders voor werk- en rusttijden vast voor het vliegend personeel. Deze worden vervolgens nationaal geïmplementeerd door de ICAO verdragsstaten. Voor EU-lidstaten gebeurt dat door Europese regelgeving. Dat Qatar Airways eigen regels heeft voor het berekenen van de vlieglimieten volgens Qatari wetgeving is dan ook toegestaan.

Derde landen hebben, net zoals de EU, een «right to regulate». Dat betekent echter niet dat luchtvaartuigen uit derde landen onveilig Europees luchtruim kunnen invliegen. Zo geldt in Europa de hiervoor genoemde EU-verordening nr. 452/2014 die technische en administratieve eisen stelt aan de operatie van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen die binnen de EU opereren. Op grond van deze zogenaamde Third Country Operator (TCO)-verordening moeten dergelijke maatschappijen aan veiligheidseisen voldoen om toegang tot Europa te krijgen.

Als een verschillende toepassing van wetgeving op het gebied van werk- en rusttijden leidt tot een gevaar voor de vliegveiligheid, dan biedt de Europese regelgeving dus instrumenten om hiertegen op te treden. Zoals in het antwoord op vraag 6 aangegeven zijn er op dit moment geen concrete bewijzen dat dit het geval is.

Vraag 8

Wat is uw positie ten aanzien van het verdrag, zolang het corruptieonderzoek (Qatargate) van het Europees Parlement nog loopt?

Antwoord 8

Het EU luchtvaartverdrag met Qatar biedt grote voordelen ten opzichte van het oude bilaterale luchtvaartverdrag tussen Nederland en Qatar uit 1990. Naast stevige afspraken over eerlijke mededinging en de mogelijkheid om op deze afspraken te handhaven, zijn er afspraken gemaakt over het belang van verduurzaming van de luchtvaart en bevordering van de sociale dimensie binnen de luchtvaart. In het bilaterale luchtvaartverdrag tussen Nederland en Qatar uit 1990 ontbreken deze afspraken.

Mocht uit de resultaten van het onderzoek naar corruptie binnen het Europees Parlement blijken dat verdere maatregelen op hun plaats zijn, dan is het in eerste instantie aan de Europese Unie die daar vervolgens de lidstaten bij zullen betrekken. In dat geval wordt de Kamer hierover geïnformeerd.

⁴ NOS.nl, 2 september 2022, «Oververmoeide piloten Qatar Airways slaan alarm om veiligheid» (<https://nos.nl/artikel/2443014-oververmoeide-piloten-qatar-airways-slaan-alarm-om-veiligheid>)