

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

2685

Vragen van het lid **Van Bommel** (SP) aan de staatssecretaris voor Buitenlandse Zaken over *een overeenkomst van de Europese Commissie inzake het gebruik van luxe privéjets* (ingezonden 7 mei 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Knapen** (Buitenlandse Zaken) (ontvangen 4 juni 2012).

Vraag 1

Is het waar dat de Europese Commissie een overeenkomst heeft getekend met de Belgische zakenluchtvaartgroep Abelag voor het gebruik van privéjets en chartervluchten ter waarde van maximaal € 12 miljoen?¹

Antwoord 1

De Europese Commissie geeft in een reactie aan dat het contract dat de Europese Commissie met Abelag heeft gesloten een raamwerkcontract is voor een periode van vier jaar met een plafond van € 12 680 000. Boven deze grens moet de opdracht opnieuw publiek worden aanbesteed. Het contract bevat geen verplichting in de zin dat de Commissie voor dit bedrag afnemer zal zijn van de diensten van Abelag. De Commissie verwacht niet dat het bovengenoemde plafond bereikt zal worden. De Commissie is alleen kosten verschuldigd voor de diensten die zij daadwerkelijk afneemt.

Vraag 2

Klopt het dat het bedrijf gemiddeld ongeveer € 20 000 vraagt voor een vlieguur? Kunt u aangeven in welke gevallen en voor wie u het gerechtvaardigd vindt om dergelijke buitensporige hoge kosten te maken?

Antwoord 2

Nee, volgens de Europese Commissie is de gemiddelde prijs per vlieguur circa € 5 000. De Commissie vindt het gerechtvaardigd om van de diensten van het bedrijf gebruik te maken als reguliere vluchten niet geschikt zijn om veiligheidsredenen, vanwege het vluchtschema of de prijs. Deze afweging laat ik aan de Commissie.

¹ Demorgen.be, 29 april 2012 «Europa sluit contract van 12 miljoen voor Belgische privéjets van Abelag».

Vraag 3

Maakt Nederland zelf ook gebruik van dergelijke contracten? Zo ja, hoe verhouden deze qua omvang en gebruik zich tot die van de Europese Commissie?

Antwoord 3

Nederland heeft geen dergelijk contract gesloten met een aanbieder van vliegtuigen. In het algemeen geldt dat als er geen lijnvlucht beschikbaar is er eerst gekeken wordt of het regeringstoestel (de KBX) kan vliegen. Als de KBX niet beschikbaar is, wordt navraag gedaan naar de inzetbaarheid van een toestel van het ministerie van Defensie. In laatste instantie komt het inhuren van een vliegtuig in beeld.

Vraag 4

Kunt u aangeven of er ook is bezuinigd op het gebruik van deze diensten of is het bedrag van € 12 miljoen hoger dan de uitgaven in het verleden? Indien hoger, deelt u de mening dat dit niet getuigt van een bezuinigingsmentaliteit bij de Europese Commissie?

Antwoord 4

Dit bedrag is niet hoger dan in voorgaande jaren; de Europese Commissie verwacht dat dit nieuwe contract juist significante besparingen oplevert. De Commissie geeft aan dat deze besparingen voortvloeien uit het contract zelf, dat gunstiger is dan het voorgaande contract, en uit een matiging van het reisbeleid van de Commissie.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het sluiten van dit contract voor zeer luxueuze diensten zich slecht verhoudt tot de bezuinigingen die zowel in lidstaten als in de Europese Unie worden doorgevoerd? Indien ja, bent u bereid om er bij de Europese Commissie op aan te dringen het gebruik van dit contract tot een substantieel lager bedrag te beperken?

Antwoord 5

In algemene zin pleit Nederland voor forse besparingen op de administratieve uitgaven van de EU. Wat mij betreft zouden ook uitgaven voor het gebruik van vliegtuigen onderdeel moeten zijn van dergelijke besparingen. Het is echter aan de Commissie de afweging te maken hoe zij met het haar beschikbaar gestelde budget haar werk op de meest kostenefficiënte wijze kan organiseren. Verantwoording legt zij hierover ook af aan het Europees Parlement.