

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

### 166

Vragen van de leden **Paternotte** en **Jetten** (D66) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Klimaat en Buitenlandse Zaken over *de gevolgen van de Brexit voor de Nederlandse luchtvaart* (ingezonden 25 juli 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Ministers van Buitenlandse Zaken en van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 5 oktober 2018).

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de uitspraken van de Britse premier Theresa May op de Farnborough International Airshow over de toekomst van de luchtvaart in het Verenigd Koninkrijk (VK)?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Heeft u kennisgenomen van de reactie hierop van de Chief Executive Officer (CEO) van Airbus, Tom Enders, die aankondigde dat Airbus het «noodplan» gaat activeren en zich voorbereidt op een eventueel vertrek uit het VK?<sup>2</sup>

#### Antwoord 2

Ja.

#### Vraag 3

Hoe plaatst u de speech van premier May in de actualiteit, waarin uitgegaan wordt van een «hard-deal Brexit» of een «cliff-edge scenario» met betrekking tot de uittreding van het VK uit de Europese Unie (EU)?

<sup>1</sup> Gov.uk, 16 juli 2018, «Theresa May speaks about building a leading aerospace nation together» (<https://www.gov.uk/government/speeches/pms-speech-at-farnborough-international-airshow-16-july-2018>)

<sup>2</sup> Reuters.com, 18 juli 2018 «Airbus says activating Brexit contingency plans as UK strategy «unravelling»» (<https://in.reuters.com/article/britain-airshow-airbus/airbus-says-activating-brexit-contingency-plans-as-uk-strategy-unravelling-idlNKBN1K81JK>)

### Antwoord 3

De speech die premier May hield op de Farnborough International Airshow past bij de inzet van de Britse regering om een *cliff edge* scenario te voorkomen en daartoe de voorstellen uit het *White Paper* te promoten. De speech leek met name bedoeld om bij het bedrijfsleven het draagvlak te vergroten voor het voorstel voor een gezamenlijke *Common Rulebook* voor exportgoederen in combinatie met een *Facilitated Customs Arrangement* met de EU27. Hiermee beoogt premier May dat goederen uit het VK een interne marktbehandeling kunnen genieten zonder dat het VK hoeft te voldoen aan alle relevante EU-regelgeving voor goederen. Eveneens wordt hiermee beoogd dat het VK met de rest van de wereld een onafhankelijke handelspolitiek kan voeren.

### Vraag 4

Wat is de reactie van EU-onderhandelaar Barnier op de zogenaamde Brexit White Paper waar premier May naar verwijst?

### Antwoord 4

Sinds de publicatie van het door de regering van het VK opgestelde beleidsdocument over de toekomstige relatie (*White Paper*) heeft EU-onderhandelaar Barnier zich meerdere keren publiekelijk uitgesproken over de voorstellen die hierin door het de regering van het VK worden gedaan. De heer Barnier heeft het *White Paper* verwelkomd, omdat hiermee de onderhandelingspositie van het VK voor de toekomstige relatie tussen de EU en het VK eindelijk is verduidelijkt. Naar het oordeel van EU-onderhandelaar Barnier bevat het *White Paper* een aantal positieve elementen, met name op het gebied van interne en externe veiligheid. Zijn appreciatie van de voorstellen in het *White Paper* over sociaaleconomische onderwerpen, zoals over luchtvaart, visserij, de financiële sector, sociale zekerheid en arbeid is wisselend. Voor sommige van deze onderwerpen biedt het *White Paper* aanknopingspunten, voor andere onderwerpen lopen de belangen van het VK en de EU uiteen. De kern van het *White Paper* gaat echter over het economisch partnerschap. Het VK doet hierin onder andere een voorstel voor een *Common Rulebook* op het gebied van goederen en voorstel voor een speciaal douanearrangement, het zogenoemde *Facilitated Customs Arrangement*. Deze voorstellen van het VK zijn naar het oordeel van EU-onderhandelaar Barnier in hun huidige vorm niet in het EU-belang omdat hiermee het gelijk speelveld wordt ondergraven en het VK een oneerlijk concurrentievoordeel zou krijgen. De voorstellen voldoen daarnaast niet aan de EU-randvoorwaarden zoals die zijn opgenomen in de ER-richtsnoeren. EU-onderhandelaar Barnier heeft de volledige steun van de 27 EU-lidstaten.

### Vraag 5

Bent u bekend met de inhoud van het noodplan van Airbus? Zo ja, acht u het denkbaar dat er bedrijfs- en/of productietakken kunnen worden verplaatst naar Nederland als er sprake is van een «cliff-edge scenario»? Zo nee, bent u bereid om de gesprekken met de directie van Airbus op te starten om te bezien of een verplaatsing van activiteiten naar Nederland tot de mogelijkheden behoort?

### Antwoord 5

Het is de verantwoordelijkheid van elk individueel bedrijf om zich voor te bereiden op de mogelijke gevolgen van de terugtrekking van het VK uit de EU. Dit geldt zowel voor bedrijven in Nederland als in het VK. Voor bedrijven die nu in het VK zijn gevestigd, kan onderdeel van deze voorbereiding zijn dat zij overwegen bepaalde activiteiten te verplaatsen naar een ander land. Het is niet de rol van het kabinet, zeker niet bij individuele bedrijven, om te speculeren over de mogelijke verplaatsing van activiteiten. In zijn algemeenheid kan wel gezegd worden dat het kabinet bedrijven verwelkomt die een alternatieve vestigingsplaats voor het VK zoeken. Het kabinet ondersteunt bedrijven en sectoren hierbij. Het *Netherlands Foreign Investment Agency* (NFIA) brengt bij deze bedrijven het aantrekkelijke Nederlandse vestigingsklimaat actief onder de aandacht. Op dit moment heeft de NFIA met ruim 200 buitenlandse bedrijven contact die een mogelijke overstap naar Nederland overwegen naar aanleiding van de terugtrekking van het VK uit de EU.

#### Vraag 6

Kunt u een overzicht geven welke maatregelen op Europees niveau en welke maatregelen op nationaal niveau moeten worden genomen om de negatieve effecten op de Nederlandse luchtvaartsector bij een «cliff-edge scenario» zoveel mogelijk op te vangen?

#### Antwoord 6

Als gevolg van de terugtrekking van het VK uit de EU, zal het VK niet langer deel uitmaken van de gemeenschappelijke EU-luchtvaartruimte. Daarnaast zal het VK geen onderdeel meer uitmaken van de EU-brede *One Stop Security* waardoor vanuit het VK afkomstige in de EU transfererende passagiers, bagage, vracht en vliegtuigen een beveiligingsonderzoek behoeven. Het luchtvaartbeleid dat geraakt wordt door de terugtrekking van het VK valt grotendeels onder de bevoegdheid van de EU. Zodoende is het niet alleen wenselijk om EU-maatregelen te treffen voor *contingency*, maar in de meeste gevallen ook noodzakelijk. Daarbij gaat het zowel om maatregelen op het gebied van luchtvervoer en luchtvaartveiligheid als om aanpassing van EU-regelgeving op het gebied van beveiliging burgerluchtvaart zodat het principe van *One Stop Security* met het VK ook na de terugtrekking van het VK uit de EU kan worden toegepast. Nederland is hierover in gesprek met de Commissie en andere EU-27 lidstaten. Daarnaast wordt er nauw contact onderhouden met luchtvaartsectorpartijen over de voorbereidingen die zij aan het treffen zijn. Daar waar de Nederlandse overheid en de luchtvaartsector, al dan niet op grond van EU-regelgeving, een gezamenlijke opgave hebben wordt deze ook gezamenlijk opgepakt. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om licenties op het gebied van personeel (bijv. piloten, onderhoudspersoneel) uitgegeven door de Britse autoriteit op basis van EU-regelgeving. Deze licenties zijn vanaf de terugtrekkingsdatum formeel niet meer geldig. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) inventariseert samen met luchtvaartmaatschappijen op dit moment om hoeveel licenties het gaat en of deze ook tijdig kunnen worden omgezet naar een licentie die wordt uitgegeven door de ILT op basis van EU-regelgeving. Tijdens de besloten technische briefing op 10 oktober a.s. kan verder worden ingegaan op te nemen *contingency*-maatregelen die passen bij het scenario waarin het VK zonder een terugtrekkingsakkoord de EU verlaat.

#### Vraag 7

Kan het vliegverkeer tussen Nederland en het VK ongehinderd doorgang vinden in het geval van een «no-deal Brexit» of een «hard-deal Brexit» zonder nadere bilaterale afspraken?

#### Antwoord 7

Nee, op grond van het Verdrag van Chicago voor de burgerluchtvaart is voor elke lijn- of chartervlucht een vergunning vereist. De vergunningen voor lijnvluchten worden afgegeven onder een bilaterale of multilaterale overeenkomst.

#### Vraag 8

Welke maatregelen gaat u nemen om ervoor te zorgen dat het luchtverkeer tussen Nederland en het VK niet wordt belemmerd op het moment dat het VK feitelijk geen deel meer uitmaakt van de EU? Hoe worden de luchtvaartmaatschappijen hierbij betrokken?

#### Antwoord 8

Zie antwoord op vraag 6.

#### Vraag 9

Klopt het dat bij een «cliff-edge scenario» wordt teruggevallen op de Chicago Conventie uit 1944, die regelt dat landen bilaterale luchtvaartverdragen kunnen sluiten? Zo ja, wanneer denkt u dat het verstandig is om met het VK te gaan onderhandelen over aspecten als «code-sharing», veiligheid, eerlijke concurrentie, passagiersrechten en duurzaamheidsaspecten in de luchtvaart, waar nu niet in wordt voorzien?

Antwoord 9

Voor ongestoord luchtverkeer zijn enerzijds luchtverkeersrechten (waaronder *code-sharing*) en anderzijds afspraken met betrekking tot luchtvaartonderwerpen (zoals luchtvaartveiligheid) nodig. Daar waar luchtverkeersrechten met derde landen onder de competentie van de lidstaten vallen (Conventie van Chicago voor de burgerluchtvaart), kennen luchtvaartonderwerpen die de EU-markt betreffen een EU-competentie. Bilateraal onderhandelen met het VK is vanwege de EU-onderhandelingsrichtsnoeren niet aan de orde. Daarnaast is het ook nog eens wenselijk – en in de meeste gevallen zelfs noodzakelijk – om tot een EU-VK-oplossing te komen.

Vraag 10

Wat is uw inzet bij EU-onderhandelaar Barnier met betrekking tot het nieuwe, nog te besluiten, Air Services Agreement tussen de EU en het VK?

Antwoord 10

Ik zet mij ervoor in om, ongeacht welk scenario uiteindelijk werkelijkheid wordt, in elk geval het huidige niveau van luchtdiensten, w.o. het aantal frequenties, luchthavens en maatschappijen, alsmede de bestaande marketing- en operationele mogelijkheden, tussen Nederland en het VK te kunnen voortzetten.

Vraag 11

Wat is uw inschatting van een continuering van het «associated membership» van het VK van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)?

Antwoord 11

In de ER-richtsnoeren van 23 maart 2018 met de EU-inzet voor de politieke verklaring over het kader van de toekomstige betrekkingen tussen het VK en de EU staat opgenomen dat overwogen kan worden om tot een overeenkomst te komen met betrekking tot luchtvaartveiligheid. Daaronder zouden (onder meer) zogeheten *working arrangements*, een *bilateral aviation safety agreement* of het aanmerken van het VK als *associate country* kunnen worden verstaan.