

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

1346

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *luchtvracht en de afgifte van luchtvaartrechten* (ingezonden 15 november 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 januari 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met de import van grote hoeveelheden bloemen vanuit Kenia die naar de Nederlandse bloemenveiling gaan en daar na verwerking hun weg vinden naar de Europese consument?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de omvang hiervan in omzet, medewerkers en aantallen? Hoe belangrijk is deze import voor onze economie? Voor welk deel is de sector afhankelijk van aanvoer uit Afrikaanse landen?

Antwoord 2

Om inzicht te krijgen in de economische betekenis van luchtvracht op Schiphol heb ik twee onderzoeken over luchtvracht laten uitvoeren en aan uw Kamer gestuurd (Kamerstuk 31 936, nr. 701). Uit het onderzoek «Economische betekenis luchtvracht Schiphol (Decisio, juli 2019) blijkt dat het aandeel van bloemen circa 20% is van alle luchtvaartproducten die Nederland binnenkomen en dat de import van bloemen uit Afrika met name plaatsvindt met volledige vrachtoestellen vanuit Kenia en Ethiopië en in kleinere mate Zuid-Amerika (Decisio rapport, p. 46–47). Ik heb geen specifieke gegevens tot mijn beschikking over de omzet, medewerkers en aantallen gerelateerd aan de import van bloemen uit Kenia.

Vraag 3

Bent u ervan op de hoogte dat bijvoorbeeld Saudia Airways momenteel negen keer per week met een B747-vrachtvliegtuig ons land aandoet om deze lading af te leveren, maar dat deze vluchten van Nairobi eerst via hun thuisland gaan met een tussenstop in Jeddah?

Antwoord 3

Ja.

Vraag 4

Waarom kan deze vracht met waardevolle en bederfelijke projecten niet rechtstreeks naar Nederland worden gevlogen? Welke freedom rights zijn hier van toepassing en welke daarvan zorgen voor deze beperking?

Antwoord 4

De huidige bilaterale afspraken tussen Nederland en Saoedi Arabië staan rechtstreekse vluchten van aangewezen luchtvaartmaatschappijen tussen beide landen toe, te weten 6 frequenties met derde en vierde vrijheid voor elk land welke inzetbaar zijn voor passage en/of vracht, maar geen vijfde vrijheidsrechten om op tussengelegen punten vracht te laden of te lossen. Zonder deze rechten is een door Saudi Arabië onder het luchtvaartverdrag aangewezen luchtvaartmaatschappij verplicht om na het opnemen van vracht in bijv. Kenia eerst terug te vliegen naar het eigen land om van daaruit de vracht naar Nederland te vervoeren.

Vraag 5

Welke afweging is gemaakt als het gaat om freedom rights? Door wie? En waarom zijn er beperkingen in het vervoer tussen landen en direct vervoer door derden? Speelt de EU hier een rol, of bepalen we dit als Nederland zelf?

Antwoord 5

Luchtvaartverdragen en de daaruit voortvloeiende wederzijdse vervoersrechten worden tijdens bilaterale onderhandelingen overeengekomen door mijn ministerie. Daarbij worden de belangen van de verschillende partijen in de Nederlandse luchtvaartsector zoals luchtvaartmaatschappij(en), luchthaven(s), verladers, consumenten, etc. tegen elkaar afgewogen.

Het luchtvaartverdrag tussen Nederland en Saoedi Arabië dateert uit 1985 en is sindsdien op meerdere momenten aangepast en/of uitgebreid via schriftelijke overeenkomsten tussen mijn ministerie en de luchtvaartautoriteiten van Saoedi Arabië. Daarbij zijn geen «vijfde vrijheidsrechten» overeengekomen. Onder het verdrag gelden uitsluitend derde en vierde vrijheidsrechten hetgeen betekent dat door Nederland of Saoedi Arabië aangewezen luchtvaartmaatschappijen luchtvracht en passagiers mogen vervoeren tussen de grondgebieden van beide landen.

Bij bilaterale onderhandelingen en verdragen is de rol van de EU beperkt tot enkele gebieden die geheel of gedeeltelijk tot haar competentie horen. Het gaat daarbij onder meer om bepalingen inzake eigendom- en zeggenschap van de luchtvaartmaatschappijen die Nederland kan aanwijzen onder het verdrag, luchtvaartveiligheid en mededinging. In dat kader beoordeelt de EU hooguit of voldaan is aan de verplichting tot het opnemen van de in dat verband verplichte «EU-clausules» in een nieuw bilateraal verdrag. De Europese Commissie kan echter de lidstaten om een onderhandelingsmandaat vragen om over een EU-breed luchtvaartakkoord te onderhandelen. In dat geval maken verkeersrechten ook onderdeel uit van het onderhandelingsmandaat.

Vraag 6

Wat zijn de Nederlandse belangen in de luchtvracht die bescherming verdienen en waarom? Vliegt KLM Cargo ook bloemen tussen Afrika en Nederland? Zou zij een groter deel van deze vracht op zich kunnen nemen, of is dat een kwestie van bedrijfsvoering en (open) concurrentie? Welke luchtvaartmaatschappijen vliegen nog meer met bloemen (of kruiden en groenten)? Heeft u er hierbij weet van of dat via directe routes of via omwegen plaatsvindt? Maakt het veel uit voor de prijzen van bloemen als ze rechtstreeks of via een omweg komen?

Antwoord 6

Het is in het belang van de luchtvrachtsector in Nederland dat «full freighter» vrachtcapaciteit behouden blijft opdat een luchtvaartmaatschappij zoals de KLM zich als een «full service operator» kan blijven aanbieden. Daarnaast is het ook voor Schiphol van groot belang dat er naast de zgn. «belly freight» ook «full freighter» capaciteit van en naar de luchthaven aangeboden kan

worden omdat verladers en integrators een flexibele keuzemogelijkheid nodig hebben tussen beide.

Naast maatschappijen uit andere landen, is KLM Cargo een actieve aanbieder van capaciteit op de bloemenmarkt vanuit Afrika naar Nederland. Of KLM meer capaciteit zou willen of kunnen aanbieden is in eerste instantie een afweging van het bedrijf zelf. Het aantal maatschappijen dat bloemen vervoert tussen Afrika en Nederland varieert, maar KLM Cargo en Saudia Cargo spelen hierin een grote rol waarbij KLM Cargo het concurrentievoordeel heeft dat het rechtstreeks naar Amsterdam kan vliegen en daarmee een aantrekkelijker product kan aanbieden dan Saudia Cargo.

Vraag 7

Is het moeten omvliegen niet kwetsbaar? Want wat betekent het als een ander EU-land wel afspraken zou maken voor directe verbindingen tussen leveranciers en toegang tot de eindmarkt? Wat als partijen in een ander EU-land soortgelijke diensten als onze bloemenveilingen zouden kunnen gaan leveren? Of is de toegevoegde waarde door Nederlandse partijen in de florasector voldoende robuust? Hoe waarborgen we een goede logistieke aanvoer via luchtvracht, groei van omzet en behoud van banen?

Antwoord 7

Of omvliegen via het thuisland een significant effect heeft op de uiteindelijke marktwaarde van de bloemen is afhankelijk van vele factoren zoals o.a. de kostenstructuur van de betreffende luchtvaartmaatschappij en het effect van het omvliegen op de kwaliteit en houdbaarheid van de bloemen. Het staat elk EU-land vrij om zijn eigen bilaterale luchtvaartafspraken te maken waarin rechtstreeks vervoer tussen een ander land en het eigen land mogelijk gemaakt wordt. Daarnaast is het voor elk EU-land mogelijk om vijfde vrijheidsafspraken te maken met derde landen waarbij het voor de onder het verdrag aangewezen luchtvaartmaatschappijen mogelijk wordt om luchtvracht (bijvoorbeeld bestaand uit bloemen) in Nederland te laden of te lossen. Daarbij geldt dan wel de voorwaarde dat Nederland daarmee heeft ingestemd in haar luchtvaartpolitieke afspraken met de desbetreffende landen. Indien lading in het buitenland wordt gelost die bestemd is voor Nederland moet vervoer over de weg of via het water plaatsvinden naar de Nederlandse veilingen hetgeen de kwaliteit en houdbaarheid van producten zoals bloemen of groenten negatief beïnvloedt. Daarmee wordt een dergelijke logistieke constructie minder aantrekkelijk dan een rechtstreekse verbinding naar Amsterdam.

Op dit moment vindt dergelijk vervoer van bloemen al plaats via onder meer de luchthavens van Luik en Frankfurt. Ik heb geen aanwijzingen dat een ander EU-land van plan is de grote investeringen te doen om te kunnen concurreren met de Nederlandse (bloemen-) veiling.

Om de vereiste hoogkwalitatieve logistieke aanvoer via luchtvracht in Nederland te behouden, moet er voldoende capaciteit beschikbaar blijven op de Nederlandse luchthavens om bestaande vrachtstromen te behouden en/of nieuwe vracht te accommoderen.

Vraag 8

Welke ontwikkelingen ziet u verder die relevant zijn?

Antwoord 8

In de toekomst zou het internet via bijv. e-veilingen een grote verandering in de huidige logistieke keten tussen kweker en eindconsument kunnen betekenen.