

2019Z22233

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).

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?

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?

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?

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?

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?

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?

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?

Vraag 8

Welke ontwikkelingen ziet u verder die relevant zijn?