

## Zienswijze Luchtvaartnota 2020 – 2050

evofenedex, Air Cargo Netherlands en TLN/Fenex zijn het ministerie erkentelijk voor het vele werk dat met het opstellen van deze ontwerp-Luchtvaartnota is verzet en de aandacht die aan de positie van luchtvracht wordt gegeven. De nota erkent het maatschappelijke en economische belang van luchtvracht voor Nederland duidelijk. Dit vraagt om een stevige verankering in het luchtvaartbeleid: *'Ruimte voor Luchtvracht'*.

Want (internationale) handel en productie zijn belangrijke pijlers van de Nederlandse economie. Via het logistieke systeem vinden Nederlandse producten hun weg over de wereld. Luchtvracht is een essentieel onderdeel van die logistieke keten, met name gericht op hoogwaardige producten die snel over lange afstanden moeten worden vervoerd. Een toekomstgerichte, duurzame en krachtige luchtvrachtoperatie is daarmee belangrijk voor Nederland om haar positie verder te kunnen versterken in de productie, distributie en logistiek voor belangrijke sectoren als bijvoorbeeld de farmaceutische industrie, de elektrotechnische-industrie en de sierteelt.

Om deze *'Ruimte voor Luchtvracht'* te bereiken en te verankeren stellen wij voor om een uitvoeringsagenda met heldere acties aan de luchtvaartnota toe te voegen. Wij zien daarbij voor de luchtvracht negen punten die om actie en/of aandacht vragen:

### 1) Zorg voor voldoende ruimte voor vrachtvliegtuigen

De Luchtvaartnota 2020-2050 stelt duidelijk dat vluchten met meer economische waarde voorrang moeten krijgen. Vrachtvliegtuigen hebben een grote aantoonbare (economische) waarde voor:

- de netwerkqualiteit van de luchthaven;
- de logistieke functie van de luchthaven (voor o.a. medicijnen, medische hulpmiddelen, groenten en fruit, bloemen, elektrische machines en apparaten, e-commerce);
- het vestigingsklimaat voor (internationale) bedrijven.

Plm. 25% van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Nederlandse luchtvaart is luchtvracht gerelateerd, waarbij ongeveer 50% van de luchtvracht wordt vervoerd in vrachtvliegtuigen en 50% in de belly van passagiersvliegtuigen. De toegevoegde waarde van luchtvracht is relatief hoog als je het afzet tegen het beperkte beslag dat luchtvracht legt op de schaarse (slot)capaciteit (plm. 3%).

Tegelijk waarschuwt de nota duidelijk dat de positie van vrachtvluchten de laatste jaren is verzwakt als gevolg van de slotschaarste op de luchthaven Schiphol. En ook in de genoemde voorkeursstrategie komt de luchtvrachtfunctie onder druk te staan door een tekort aan slots.

Slotschaarste leidde de afgelopen jaren tot het vertrek van airlines en hoogwaardige logistieke activiteiten naar het buitenland. Bovendien remt de onzekerheid over de beschikbaarheid van slots op Schiphol voor luchtvracht de investeringsbereidheid van bedrijven in duurzaamheid en innovatie. Dit alles vraagt om bescherming en aanvullend specifiek beleid voor luchtvracht.

*Actie: Werk versneld met de sector concrete oplossingsrichtingen uit om voldoende ruimte te creëren voor vrachtvliegtuigen omdat ze een specifiek belang hebben voor Nederland. Een reservering van ruimte voor vrachtvliegtuigen lijkt daarbij een zeer efficiënt middel. Dit vraagt aanpassing van de Europese Slotverordening.*

## 2) Eis nationale beleidsruimte in Europese Slotverordening

Een belangrijke oplossingsrichting is het creëren van nationale beleidsruimte in de stringente Europese Slotverordening om zo allocatie van slots voor vrachtvliegtuigen mogelijk te maken. Een belangrijk argument hierbij is dat er in Nederland – in tegenstelling tot veel andere landen – buiten Schiphol geen volwaardige alternatieven zijn voor luchtvracht. Een tekort aan slots voor luchtvracht op Schiphol schaadt daarmee de Nederlandse economie maar ook het milieu: luchtvracht moet extra kilometers over de weg maken om op de plaats van bestemming te komen.

*Actie: zet in het lopende proces van vernieuwing van de Europese slotverordening goed beargumenteerd in op nationale beleidsruimte voor het alloceren van slots. Hiermee wordt invulling gegeven aan de recente motie van Dijkstra cs.<sup>1</sup>*

## 3) Neem specifieke belang luchtvracht mee in Beleidskader Netwerkkwaliteit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft tijdens het notaoverleg Luchtvaart en corona van 18 juni 2020 duidelijk aangegeven het aantal vrachtluchten te willen beschermen omdat ze belangrijk zijn voor de economie en dit punt mee te nemen in de ontwikkeling van het *beleidskader netwerkkwaliteit*. De huidige definitie van netwerkkwaliteit<sup>2</sup> is echter gericht op het functioneren van het passagiersverkeer waarbij *vaste frequentie* en *year round* belangrijk zijn. Voor luchtvracht zijn deze parameters geen goede ‘maat’ voor netwerkkwaliteit, met als risico dat het op te stellen *beleidskader netwerkkwaliteit* de positie van vrachtluchten op Schiphol in gevaar brengt. Vrachtluchten moeten vanuit het bijzondere belang voor onze economie juist vraaggestuurd en flexibel kunnen werken.

*Actie: ontwikkel specifieke netwerkkwaliteitparameters die het belang van netwerkkwaliteit voor de vrachtoperatie onderschrijven en voeg die toe aan het op te stellen beleidskader netwerkkwaliteit.*

## 4) Optimaliseer Schiphol Local Rule II

In mei 2019 werd de Schiphol Local Rule II goedgekeurd door de minister. Hiermee ontstond er een herverdelingssysteem waarbij niet gevlogen slots, door bijvoorbeeld annulering, opnieuw konden worden uitgegeven. Hierbij wordt in beperkte mate voorrang gegeven aan vrachtluchten. Een verdere optimalisatie van de Local Rule II kan er voor zorgen dat slots nog sneller en efficiënter ingezet kunnen worden.

*Actie: zet versneld in op optimalisatie en aanvulling van de Local Rule II zo lang de Europese slotverordening nog niet aangepast is.*

## 5) Onderzoek belasting op vrachtluchten

De Wet Belasting op Luchtvaart wordt in de planMER bij de Luchtvaartnota benoemd als bedreiging voor luchtvracht in Nederland. In die wet staat een forse nationale heffing op vrachtluchten opgenomen, waarbij in veel gevallen vrachtluchten méér gaan betalen aan belasting dan aan luchthavengelden.

Nederland dreigt het enige land in de Europese Unie te worden met een heffing op vrachtluchten. Vrachtluchten zullen hierdoor verplaatsen naar o.a. België en Duitsland. Voor Maastricht Aachen Airport is dit ‘weglekeffect’ een directe bedreiging voor het voortbestaan waardoor 2000 banen bedreigd worden. Het weglekken van luchtvracht over de grenzen heeft bovendien een negatief

---

<sup>1</sup> Motie Dijkstra cs. 31936-760

<sup>2</sup> Volgens SEO wordt netwerkkwaliteit uitgedrukt in termen van connectiviteit. Het gaat hierbij om directe connectiviteit, indirecte connectiviteit en hub-connectiviteit.

milieueffect: extra vervoer van luchtvracht over de weg. Nu al zien we dat luchtvracht die van Schiphol moet uitwijken naar bijvoorbeeld Luik, Brussel of Oostende vervolgens per vrachtwagen naar Schiphol wordt vervoerd (plm. 10 vrachtwagens per vliegtuig)

Staatssecretaris Vijlbrief van Financiën heeft op verzoek van de Tweede Kamer aanvullend onderzoek aangekondigd naar het zogenaamde weglekeffect van vrachtluchten door de heffing.

*Actie: de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Economische Zaken en Klimaat moeten er bij het ministerie van Financiën voor pleiten deze heffing niet in te voeren als uit onderzoek blijkt dat het leidt tot het weglekken van vrachtluchten naar buurlanden en daarmee aantoonbaar nadelige effecten heeft voor de Nederlandse economie, werkgelegenheid en het milieu.*

#### 6) Verduurzaming van de luchtvrachtoperatie

Er gebeurt al veel op dit vlak, maar ook de komende jaren heeft luchtvracht een belangrijke bijdrage te leveren aan verdere verduurzaming van de luchtvaart. Er is een duidelijke ambitie neergelegd in het 'Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart' en de luchtvaartsector heeft zelf een ambitieuze visie gedeeld via het actieprogramma 'Slim en Duurzaam'. De verenigingen zijn bij beide initiatieven aangehaakt. De inzet van evofenedex, ACN en TLN/Fenex is daarbij om van Nederland de meest duurzame luchtvrachtoperatie van Europa te maken. Specifiek zetten de verenigingen zich in voor het zoveel mogelijk elektrificeren en optimaliseren van de grondafhandeling. Er zouden eisen kunnen worden gesteld aan de bouw van nieuwe loodsen ten aanzien van laag energieverbruik en het geschikt maken van daken voor zonnepanelen, maar ook kunnen aan- en afvoerprocessen van vracht over de weg verder geoptimaliseerd worden met gebruik van data. Daarnaast moet worden onderzocht op welke wijze vrachtluchten een bijdrage kunnen leveren aan het gebruik van duurzame kerosine en hoe een bijmengverplichting voor deze vluchten kan worden vormgegeven op Schiphol en Maastricht Aachen Airport.

*Actie: volg het ingezette pad op het gebied van verduurzaming. Voldoende zekerheid en ruimte voor luchtvracht in Nederland zijn daarbij essentiële voorwaarden voor bedrijven om toekomstgericht te kunnen investeren in verduurzaming van hun operatie.*

#### 7) Onderzoek complementariteit Schiphol en Maastricht Aachen Airport

Schiphol en Maastricht Aachen Airport (MAA) zijn de enige twee luchtvrachthavens in Nederland. Schiphol is vele malen groter dan MAA en de twee luchthavens zijn niet met elkaar te vergelijken. Toch zijn het ook concurrenten van elkaar, waarbij vluchten uitwijken naar MAA wanneer er geen ruimte op Schiphol is en weer terugkeren op het moment dat er op Schiphol weer slots beschikbaar zijn.

Dit maakt de vrachtoperatie op MAA grillig en onzeker. Ook de beperkingen die MAA kent maakt het moeilijk om te concurreren met andere luchthavens in de regio, zoals Luik. Zo heeft MAA een nachtsluiting, strenge geluidscontouren en een ingekorte landingsbaan. Niettemin is MAA wel aantrekkelijk door de goede afhandeling en snelle inspecties. MAA heeft de mogelijkheid om zich op deelsectoren nog sterker te ontwikkelen, zoals het vervoer van levende dieren en specialistische vracht zoals grote machines en onderdelen. Daarvoor moet echter een aantal van de bestaande beperkingen worden opgelost.

*Actie: vraag Schiphol en MAA in beeld te brengen hoe zij op het gebied van vrachtluchten complementair kunnen opereren ten behoeve van de Nederlandse economie en wat daar voor nodig is. Ook moeten de praktische gevolgen van de Schiphol Local Rule II voor Maastricht Aachen Airport (MAA) onderzocht worden.*

## **Ruimte voor Luchtvracht**

### 8) Overlast door vrachtvliegtuigen vraagt aandacht en onderzoek

Vrachtluchten zijn vaak zwaarder beladen dan passagiersvliegtuigen en dit leidt relatief vaak tot klachten. Een aantal vrachtluchten in de nacht is noodzakelijk omdat zij een schakel vormen in een fijnmazig mondiaal logistiek systeem waarbij productie en transport zo op elkaar zijn afgestemd dat er geen ander alternatief is dan een nachtlucht, zoals bijvoorbeeld de bloemenveiling.

*Actie: onderzoek de mogelijkheden voor vertrek en aankomst van vrachtvliegtuigen op specifieke momenten en via aanvliegeroutes die tot minder ervaren overlast voor de omgeving leiden. Dit onderzoek kan ook bijdragen aan de optimalisering van de Schiphol Local Rule II.*

### 9) Single European Sky versneld implementeren

Luchtvaartmaatschappijen, belangenbehartigers, NGO's en milieuverenigingen zijn allemaal vóór inwerkingtreding van Single European Sky (SES). Dit leidt tot een besparing van 10% van de uitstoot van vliegverkeer, verhoogt de veiligheid en verlaagt kosten voor gebruikers van het Europese luchtruim. Het is de Europese burger niet uit te leggen waarom het Europese luchtruim nog zo versnipperd wordt beheerd. Dit schaadt het imago van de luchtvaart.

*Actie: Nederland moet de aanjager worden in de EU voor het zo spoedig mogelijk implementeren van SES, ook in het kader van de EU Green Deal.*