



8 april 2024

## Het belang van luchtvracht voor Nederland

Jaarlijks wordt zo'n 1,5 miljoen ton hoogwaardige luchtvracht vervoerd via Schiphol. Ongeveer de helft daarvan wordt vervoerd in de laadruimte van passagiersvliegtuigen ('bellyvracht'), de andere helft in vrachtvliegtuigen. Vrachtvliegtuigen leveren de hoogste welvaartsbijdrage van alle vervoerssegmenten op Schiphol. Iedere vrachtlucht draagt zo'n € 27.000<sup>1</sup> bij aan de Nederlandse welvaart<sup>2</sup>.

De aanwezigheid van de modaliteit luchtvracht is belangrijk voor in Nederland gevestigde bedrijven met een internationale waardeketen. Op en rond Schiphol zijn dan ook veel verladers, airlines en expediteurs gevestigd die deze luchthaven als vrachthub gebruiken om producten wereldwijd te verzenden.

Daarnaast voorzien expresmaatschappijen als Fedex en DHL in vitale netwerkverbindingen voor de tijdskritische levering van o.m. componenten voor de industrie en farmaceutische en medische producten. Hun netwerk biedt daarnaast het MKB een platform om internationale handel te kunnen drijven.

Kortom, iedere dag voorziet luchtvracht in de aan- en afvoer van belangrijke hoeveelheden high tech goederen, medicijnen, healthcare producten en snel bederfelijke waar.

De luchtvrachthub-functie van Schiphol is goed voor zo'n 25 procent van de totale toegevoegde waarde van de luchthaven<sup>3</sup>. Vrachtvliegtuigen gebruiken de afgelopen jaren (maar) drie tot vier procent van het totaal aantal slots op Schiphol

## De Nederlandse luchtvracht staat onder druk

Deskundigen geven in een bijlage bij de Hoofdlijnenbrief van 24 juni 2022 van minister Harbers aan de Tweede Kamer aan dat een beperking van het aantal slots het segment vrachtvliegtuigen op Schiphol onevenredig hard zal raken<sup>4</sup>. Gesteld wordt dat het segment vrachtluchten het risico loopt om verdrukt te worden van de luchthaven. Vrachtluchten zijn namelijk extra gevoelig voor het verlies van slots, omdat ze relatief onregelmatig vliegen. Hierdoor kunnen ze moeilijker dan passagiersvluchten voldoen aan de zogenaamde 80%/20% regel (voor het behoud van het recht om slots uit te mogen voeren) uit de Europese slotverordening. Het gevolg is dat vrachtluchten (nu al) noodgedwongen uitwijken naar vliegvelden in het buitenland. Een recent rapport van het bureau Seabury onderstreept dit risico: een halvering (!) van het aantal vrachtvliegtuigen op Schiphol in 2030 met grote negatieve gevolgen voor de luchtvrachthub-functie<sup>5</sup>.

## Minder vrachtluchten, minder expediteurs: een neerwaartse spiraal

Als gevolg van het verdwijnen van vrachtluchten en vrachtmaatschappijen hebben verladers (producenten) en expediteurs op en om Schiphol minder keuze hoe en wanneer zij hun luchtvracht kunnen vervoeren. Dit kan ertoe leiden dat partijen vertrekken naar buitenlandse vliegvelden met voldoende capaciteit voor luchtvracht. Daarmee wordt dan minder volume en minder diverse vracht vervoerd via luchtvrachthub Schiphol en is er minder bellyvracht die in passagierstoestellen meegenomen kan worden. Intercontinentale passagiersvluchten worden hiermee minder rendabel en de netwerkqualiteit van Schiphol wordt geschaad. Zo tikt de ene dominosteen de andere om.

## Behoud de nacht voor vracht

De minister heeft aangegeven de komende maanden te gaan onderzoeken of een nachtsluiting uitvoerbaar is. Een aantal vrachtmaatschappijen, waaronder expresmaatschappijen levert diensten waarvoor geen alternatieve vervoerswijzen bestaan dan nachtluchten. In totaal gaat het hierbij slechts om een paar vluchten per nacht.

<sup>1</sup> Welvaartsbijdrage van vrachtluchten op Schiphol (SEO Economisch Onderzoek, 2019)

<sup>2</sup> Ter vergelijking: de jaarlijkse welvaartsbijdrage van een vlucht van een netwerkmaatschappij is ongeveer € 7.200, en de welvaartsbijdrage van een vlucht van een point-to-pointmaatschappij is € 16.000. (SEO Economische Onderzoek, 2019)

<sup>3</sup> Actualisatie economische betekenis Schiphol (Decisio, 2020) en Economische betekenis Schiphol (Decisio, 2015)

<sup>4</sup> Bron: Ministerie I&W, verslag van de bespreking van de analyse over het benodigde aantal vluchten voor een adequate bereikbaarheid met externe reviewers van CE Delft, Erasmus Universiteit Rotterdam en SEO Economisch Onderzoek (13 mei 2022)

<sup>5</sup> 440k ATM cap and potential air cargo implications (Seabury, March 2023)



Deze, vaak vitale diensten, worden met een nachtsluiting onmogelijk. Er loopt een impactanalyse, waardoor dit zeker niet het moment is daar onomkeerbare besluiten in te nemen. Bovendien, zoals de minister zelf ook al heeft aangegeven, moet voor beperkingen in de nacht sowieso een balanced approach procedure worden doorlopen.

### Durf keuzes te maken

In de Luchtvaartnota 2020-2050 van het ministerie van IenW wordt benadrukt dat het belangrijk is om een sterke vrachtsector op Schiphol te houden met het oog op het economisch belang en de relatie met het passagiersnetwerk. In de praktijk zien we dat nu misgaan. Er wordt op Europees niveau al jaren gesproken over modernisering van de Europese Slotregelgeving. Nederland zet daarbij in op duurzaamheid, netwerkqualiteit en het belang van luchtvracht. Die aanpassing laat echter te lang op zich wachten. Er moet daarom op korte termijn aandacht worden besteed aan specifieke aspecten van vrachtoperaties, zodat de vrachtindustrie flexibiliteit en zekerheid blijft behouden dat zij haar belangrijke functie kan blijven uitoefenen voor Nederland.

### Wat wij vragen

Hoewel het gevaar van het ondergraven van de luchtvrachtpositie van Schiphol en daarmee van Nederland breed wordt onderkend, wordt er tot op heden bij alle (krimp)plannen onvoldoende aandacht besteed aan alternatieve oplossingen voor het (extra) nadelig effect voor vrachtluchten. Wij vragen de Kamercommissie IenW daarom dit aspect specifiek te agenderen en bij alle voorstellen en besluiten rond Schiphol steeds expliciet de strategische rol van vracht te betrekken. Uiteraard zijn ondergetekenden graag bereid het gesprek hierover aan te gaan en benodigde informatie aan te leveren.

Met vriendelijke groet,

Air Cargo Netherlands  
Dutch Express Association  
Transport en Logistiek Nederland  
FENEX