

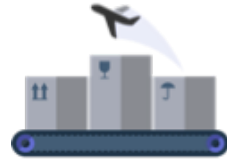
EXPEDITEUREN



TRUCKERS



AFHANDELAREN



AIRLINES/GSA'S



DIENSTVERLENERS



Nederland beschikt over een heel goed luchtvrachtnetwerk en een sterke luchtvrachtindustrie die ons veel oplevert

1,75 miljoen ton luchtvracht

Het overgrote deel van de luchtvracht, 1,75 miljoen ton per jaar, gaat via onze nationale mainport Schiphol. Van bloemen tot high tech. Veel bedrijven in de regio zijn van die aan- en afvoer afhankelijk.

25.000 arbeidsplaatsen

De sector staat voor 25.000 (direct en indirect) arbeidsplaatsen in de regio.

2,3 miljard euro toegevoegde waarde

De jaarlijkse totale toegevoegde waarde van de luchtvrachtsector is ruim 2,3 miljard euro.

40% / 60%

Van die luchtvracht gaat zo'n 40% in het bagageruim van passagiersvliegtuigen. 60% wordt vervoerd in vrachtvliegtuigen.

3,6%: relatief kleine footprint

In totaal starten en landen er op Schiphol jaarlijks zo'n 18.000 vrachtvliegtuigen: 50 per dag. Dat is nog géén 4% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol. Maar die 4% heeft wel een grote betekenis voor onze economie, werkgelegenheid en vestigingsklimaat.

Innovatieve community

De Nederlandse luchtvrachtlogistiek wordt wereldwijd geprezen om zijn innovatie, efficiëntie en integrale samenwerking tussen marktpartijen en overheid.

In de aanloop naar het opstellen en vaststellen van de Luchtvaartnota 2020-2050 wil Air Cargo Nederland namens haar achterban een aantal onderwerpen meegeven die volgens ons meegenomen zouden moeten worden in de overwegingen in deze belangrijke nota.

LUCHTVRACHT IS BELANGRIJK VOOR DE NEDERLANDSE ECONOMIE

Luchtvracht is niet alleen belangrijk voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid, maar ook voor de mainportfunctie van Schiphol en het intercontinentale netwerk van KLM. De aanwezigheid van een goed luchtvrachtnetwerk is daarnaast een belangrijke vestigingsfactor voor internationaal opererende sectoren en bedrijven in Nederland. Denk hierbij aan onze bloemensector en de hightech en farmaceutische industrie.

NEDERLANDSE LUCHTVRACHTLOGISTIEK WERELDWIJD GEPREZEN

De Nederlandse luchtvrachtlogistiek wordt wereldwijd geprezen om zijn innovatie, efficiëntie en integrale samenwerking tussen marktpartijen en overheid. Een deel van de luchtvrachtindustrie staat op dit moment echter onder druk door het tekort aan slots voor vrachtvliegtuigen op Schiphol. Het risico bestaat dat er steeds meer vrachtvluchten zullen moeten uitwijken. Dit zal voor een groot deel naar het buitenland zijn omdat er in Nederland nauwelijks andere capaciteit meer beschikbaar is. Bedrijven en banen zullen volgen...

POLITIEK MOET BALANS BEPALEN TUSSEN ECONOMIE EN DUURZAAMHEID

Hoe innovatief, efficiënt en belangrijk voor de economie ook: luchtvaart, en daarmee luchtvracht, leveren ook geluidsoverlast en emissies op. De luchtvaartsector werkt al jaren hard aan het terugdringen van die negatieve effecten. Het is aan de politiek om een goede balans te vinden tussen de verschillende belangen.

Belangrijk onderwerpen voor de Luchtvaartnota zijn:

DUURZAAMHEID

Nederland moet durven sturen op stillere en schonere vliegtuigen*. Wij vragen de minister van Infrastructuur en Waterstaat dit helder te benoemen in de luchtvaartnota en onderdeel te maken van een meerjarig ambitieus en realistisch gezamenlijk actieplan. Daarbij zijn vragen van belang als: welke groei wil je nog? En: hoe kun je sturen op duurzaamheid? Kunnen en willen we selectiviteitsbeginselen ontwikkelen gebaseerd op economische betekenis, netwerkqualiteit en uitstoot en geluid?

Recent overhandigde een groot aantal partijen – waaronder ACN – het rapport ‘Slim én duurzaam, meer kansen en 35% minder CO₂ in 2030 voor de Nederlandse luchtvaart’ aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat waar de duurzaamheidsambities van de luchtvaartsector in staan beschreven.

RUIMTE VOOR LUCHTVRACHT

Het tekort aan slots op Schiphol heeft de hele luchtvrachtsector sterk geraakt. Airlines kregen te maken met een probleem waar ze nooit eerder mee te maken heeft gehad: schaarste. De stringente regelgeving rond slots bleek in de praktijk vooral voor de full freighter airlines moeilijk na te leven. Een fors aantal vluchten week, en wijkt nog steeds, noodgedwongen uit naar andere (buitenlandse) vliegvelden.

Het tekort aan slots voor full freighter vormt een direct risico voor de werkgelegenheid op en rond Schiphol. Het tekort maakt daarnaast de operatie voor veel bedrijven die onderdeel zijn, of afhankelijk zijn, van de luchtvrachtketen een stuk complexer.

*Waarbij een belangrijk punt van aandacht: niet-home carriers kunnen er op kortere termijn voor kiezen om stillere en efficiëntere vliegtuigen in te zetten voor vluchten van en naar Nederland. Home carriers kunnen dit alleen in het tempo van vlootvervangning doen, omdat alle vliegtuigen gestationeerd zijn in Nederland (zie ook actieplan Slim en Duurzaam, p. 11).



Duidelijkheid over ruimte is heel belangrijk voor de luchtvrachtsector. Met name buitenlandse partijen voelen zich door de huidige onduidelijkheid rond het beschikbaar aantal slots niet gastvrij behandeld.

Wij vragen de minister in het proces rond de Luchtvaartnota te verkennen:

- Wat de (achter- en voorwaartse) economische effecten zijn van luchtvracht.
- Hoeveel groei van de luchtvracht reëel is voor Nederland.
- Wat vrachtmogelijkheden op andere NL-luchthavens zijn en wat dit in positieve en negatieve zin kan betekenen voor de NL luchtvrachtsector.
- Hoe schaarse capaciteit te benutten voor vervoer dat het meeste oplevert tegen een zo beperkt mogelijke belasting van het milieu (optimale benutting).
- Of het mogelijk en gewenst is om middels de Capaciteitsdeclaratie een vast percentage slots (4% /18.000) te reserveren voor vrachtvliegtuigen?

BEREIKBAARHEID

Mainport Schiphol kan alleen optimaal functioneren als de aan- en afvoer over de weg goed geregeld is. Het gaat hierbij niet alleen om de 'hoeveelheid asfalt'. Speciaal voor luchtvracht geldt dat door digitalisatie, ketenafspraken en goede en tijdige informatie-uitwisseling de transportefficiency (routeplanning, beladingsraad, wachttijden) te optimaliseren is. Partijen op en om Schiphol hebben eerder binnen innovatieve projecten successen weten te bereiken die het verkeerssysteem ontlastten en de hoeveelheid CO₂-uitstoot beperkten. Omdat het om grote en kostbare projecten betreft is het belangrijk dat de overheid 'vaste' beleidskeuzes maakt. Deze bieden de zekerheid die nodig is voor investeringen op het juiste niveau en in het juiste tempo.

COMPLIANCE

Er is een sterke groei van de wereldhandel zichtbaar met daaraan gekoppeld een sterke ontwikkeling van e-commerce. Gelijktijdig zien we een onrustiger geopolitieke situatie: van terreurdreiging tot landen die elkaar sancties opleggen.

Dit alles leidt tot een forse groei van wet- en regelgeving waar de luchtvracht mee te maken heeft. Wet- en regelgeving die per land kan verschillen en de bovendien steeds strikter wordt gehandhaafd. Kleine afwijkingen kunnen grote negatieve effecten hebben.

Wij verzoeken de minister het groeiende belang van compliance te benoemen in de luchtvaartnota en partijen te steunen bij het ontwikkelen van digitale hulpmiddelen en technieken die optimale naleving van regels mogelijk maken en tegelijk het logistieke proces zo optimaal mogelijk laten verlopen.

VEILIGHEID EN BEVEILIGING

Controle van luchtvracht op gevaarlijke goederen en verboden voorwerpen ligt in de handen van verschillende inspectiediensten en gecertificeerde ketenpartijen. Slimme systemen en uitwisselbaarheid van beschikbare informatie zijn van groot belang. Dit onderstreept het belang van digitalisatie.

DIGITALISATIE

Digitalisatie van informatie is belangrijk om processen in en om de luchtvracht te optimaliseren en zo de gevolgen van regeldruk te kunnen verkleinen. De sector is aardig op weg maar de digitalisatie van documenten is nog maar beperkt doorgevoerd. Een van de redenen hiervoor is dat overheden en landen verschillende eisen stellen. Voor een aantal processen en landen blijven papieren documenten verplicht.

Wij verzoeken de minister voortdurend (internationaal) aandacht te blijven voor het belang van digitalisering binnen de vrachtketen omdat dit van belang is van meerdere van de bovenstaande thema's.



ACHTERGRONDINFORMATIE

WAT WORDT ER DOOR DE LUCHT VERVOERD? EN HOE?

Jaarlijks wordt ruim 1,8 miljoen ton vracht door de lucht vervoerd van en naar Nederland. Ruim 1,75 miljoen ton hiervan gaat via de mainport Schiphol en een kleine 0,1 miljoen ton via vliegveld Maastricht. Ten opzichte van andere modaliteiten lijkt dit misschien niet veel, maar door de lucht worden producten met vaak heel specifieke eisen vervoerd: stukgoederen die vaak zeer schadegevoelig zijn, een hoge waarde vertegenwoordigen en slechts beperkt (economisch) houdbaar zijn.

SCHIPHOL: 40% IN BAGAGERUIM, 60% IN VRACHTVLIEGTUIGEN

Van die luchtvracht gaat zo'n 40% in het bagageruim (de 'belly') van passagiersvliegtuigen. Die vracht is voor luchtvaartmaatschappijen een belangrijke inkomstencomponent om vluchten en bestemmingen rendabel te kunnen houden. De overige 60% wordt vervoerd in vrachtvliegtuigen. In deze vrachtvliegtuigen gaat ook vracht die niet in passagiersvliegtuigen past zoals grote machines of niet mee mag zoals batterijen, medische isotopen en militair materieel.

LUCHTVRACHT: KLEINE 'FOOTPRINT', GROOT BELANG

In totaal starten en landen er op Schiphol jaarlijks zo'n 18.000 vrachtvliegtuigen: 50 per dag. Dat is nog géén 4% van het totaal aantal vliegbewegingen op Schiphol. Maar die 4% heeft wel een grote betekenis voor onze economie, werkgelegenheid en vestigingsklimaat. Luchtvracht levert Nederland per jaar een toegevoegde waarde op van ruim 2,3 miljard euro en daarbij nog eens 25.000 banen.

VERPLAATSING SCHAADT HET INTERNATIONALE NETWERK

Als 'cargo' verplaatst zou worden om Schiphol te ontlasten dan zou dat het internationale netwerk van Schiphol schaden. Een flink aantal vluchten zou niet meer rendabel zijn. Bovendien zijn veel luchtvracht(gerelateerde) bedrijven - ruim 400.000 m² aan warehouses - op of om Schiphol gevestigd juist vanwege de aanwezigheid van de luchthaven met haar internationale netwerk.



the voice of the Dutch air cargo industry