

31936 Luchtvaartbeleid

Nr. 1175 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 september 2024

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) het onderzoek *De betekenis van luchtvrachtvervoer voor Nederland* uitgevoerd en op 3 september jl. gepubliceerd.

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het KiM-onderzoek en de voorgenomen vervolgacties. Het KiM-onderzoek en de bijbehorende samenvatting zijn als bijlage meegestuurd. Met deze brief wordt ook invulling gegeven aan de motie Koerhuis c.s.¹ over de vrachtpool.

Belangrijkste uitkomsten van het KiM-onderzoek

- De overslag van luchtvracht op de Nederlandse luchthavens (93% op Schiphol en 7% op Maastricht) is in totale waarde vergelijkbaar met die van alle goederen die via de binnenvaart worden vervoerd.
- Hoewel de overslag van luchtvracht op de Nederlandse luchthavens sinds 2009 is toegenomen, is deze groei kleiner dan die in de EU als geheel. In 2022 lag de overslag van luchtvracht op Nederlandse luchthavens met 1,55 miljoen ton onder het niveau van 2008 met 1,62 miljoen ton. De overslag van luchtvracht in de gehele EU lag in 2022 27% boven het niveau van 2008.
- 64% van alle luchtvracht wordt via Schiphol vervoerd met vrachtluchten (vliegtuigen volledig bestemd voor vrachtvervoer, ook wel 'full freighters' genoemd) en 36% met passagiersvluchten ('belly-freight').
- In totaal droeg het luchtvrachtvervoer vanaf Schiphol in 2022 21-24% bij aan de totale broeikasgasemissies van alle uit Nederland vertrekkende vluchten (passagiers en vracht gezamenlijk). Luchtvrachtvervoer van en naar Schiphol is in de landing- en take-off-fase (LT0: tot een hoogte van 3.000 voet) goed voor 12,5% van wat de totale luchtvaart van en naar Nederland in de LT0-fase uitstoot aan CO₂, NO_x en SO₂.
- Luchtvrachtvervoer groeit de komende 20 jaar wereldwijd. Op Schiphol zou het aandeel luchtvracht met vrachtluchten kunnen afnemen als bij economische groei vliegmaatschappijen de voorkeur aan passagiersvluchten geven boven vrachtluchten. In dat geval

¹ Kamerstuk 31936, nr. 1008 MOTIE VAN HET LID KOERHUIS C.S. voorgesteld 21 december 2022

zal het aandeel van belly-freight toe kunnen nemen van 36% tot 50%. Wereldwijd gemeten is het aandeel al 50%.

- De rol van de luchthaven als luchtvrachthub komt de komende tijd mogelijk onder druk te staan als het aantal passagiersvluchten blijft stijgen en het aantal slots op Schiphol gelijk blijft of wordt verminderd.
- Als niet alle vraag naar vrachtluchten op Schiphol gefaciliteerd kan worden, dan zal een deel naar Maastricht kunnen worden verplaatst.
- Met Schiphol is Maastricht de enige Nederlandse luchthaven waar vrachtvervoer plaatsvindt. In 2022 werd 0,11 miljoen ton vracht op Maastricht overgeslagen (en 1,44 miljoen ton op Schiphol) en de luchthaven voorziet een groei van het luchtvrachtvervoer tot 0,21 miljoen ton in 2040.
- De verwachting is dat een groot deel, met name transferstromen, naar andere buitenlandse luchthavens zal verschuiven in de nabijheid van Schiphol met een straal van 400-900 km. Voor luchtvaartmaatschappijen die Schiphol bedienen met vracht- én passagiersvliegtuigen, betekent een verplaatsing naar Maastricht dat de luchtvrachtoperatie los komt te staan van het passagiersnetwerk (op Schiphol). Dit gaat ten koste van de efficiency.
- De vraag naar luchtvracht met een herkomst en bestemming buiten Nederland (transfer) is sterk afhankelijk van het luchtvrachtaanbod op Schiphol. Deze vraag neemt af als het aanbod afneemt. In het geval van een afname, nemen ook de economische (schaal-, scope- en netwerk) voordelen af. De hubfunctie van Schiphol op het gebied van vracht kan kleiner worden als een afname van de economische voordelen leidt tot minder vraag naar luchtvrachtvervoer van en naar Schiphol.
- Voor de import en export als gevolg van de handel, logistiek en productie in Nederland is luchtvracht van economische betekenis. De vraag is of deze activiteiten verdwijnen wanneer het luchtvrachtaanbod naar elders verschuift. Dat is pas aan de orde als bijvoorbeeld ook de fiscale omstandigheden veranderen, markten verschuiven, of faciliteiten verouderd raken.

IenW kan zich vinden in de uitkomsten met betrekking tot het belang van het luchtvrachtvervoer op Schiphol voor Nederland. Het onderzoek biedt een handvat voor verder dialoog met de luchtvrachtsector.

Vrachtpool

In december 2022 heeft de Kamer een motie² aangenomen om in gesprek met de vrachtsector te onderzoeken hoe een 'vrachtpool' opgezet kan worden.

² Kamerstuk 31936, nr. 1008 MOTIE VAN HET LID KOERHUIS C.S. voorgesteld 21 december 2022

Hierover zijn diverse constructieve gesprekken met de sector gevoerd.

Op vrijdag 19 juli jl. heeft IenW een voorstel ontvangen van Schiphol over het reserveren van de slots op Schiphol voor vrachtluchten (de zogenaamde vrachtpool). Ook heeft Schiphol het ministerie gevraagd om een juridische beoordeling. Aanleiding voor dit voorstel is een daling van het aantal slots waar de vrachtsector historische aanspraak op kan maken. Schiphol wil met dit voorstel een minimum volume voor vrachtoperaties bepalen om vrachtluchten op Schiphol te beschermen.

Uit de juridische beoordeling volgt dat het afschermen van toegang tot infrastructuur voor een bepaald type verkeer, zoals Schiphol voorstelt, niet in lijn is met de EU-slotverordening. Dat komt omdat de slotverordening als doel heeft om schaarse luchthaveninfrastructuur op een objectieve, neutrale en transparante manier te verdelen door een slotcoördinator. De schaarste op Schiphol wordt mede ingegeven door de afgesproken grens (ofwel een maximum) voor het aantal vliegtuigbewegingen handelsverkeer. Het op de voorgestelde wijze afschermen van die toegang voor een bepaald type handelsverkeer (door het vaststellen van een *minimale* omvang) is daardoor niet in lijn met de doelstellingen van de slotverordening en werkt discriminerend.

Nederland blijft zich bij de geplande herziening van de EU-slotverordening inzetten om dit wel mogelijk te maken, omdat we het belang van behoud van vrachtoperaties op Schiphol delen. In de tussentijd staat IenW open voor andere manieren om vrachtoperaties op Schiphol te behouden.

Met deze bovengenoemde toelichting op het ontvangen voorstel van een vrachtpool wordt de motie Koerhuis over de vrachtpool³ afgedaan.

Vervolgacties

De uitkomsten van het KiM-onderzoek worden gebruikt om in samenspraak met de luchtvrachtsector te bezien hoe de positie van luchtvrachtoperaties in Nederland verder kan worden versterkt.

IenW zoekt in overleg met de Europese Commissie naar oplossingen voor behoud van vrachtoperaties op gecoördineerde luchthavens. Daarnaast blijft het ministerie zich bij de geplande

³ Kamerstuk 31936, nr. 1008 MOTIE VAN HET LID KOERHUIS C.S. voorgesteld 21 december 2022

herziening van de slotverordening inzetten op meer nationale beleidsruimte. Dit onder meer met het oog op behoud van vrachtoperaties op gecoördineerde luchthavens.

De luchtvaartsector verkent in de tussentijd alternatieve oplossingen voor behoud van de luchtvrachtsector op Schiphol. Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen zoals het verbeteren van de voorlichting richting vrachtsector (zodat zij hun historische slots niet verliezen) en het opnemen van cargo als aanvullend criterium in de secundaire allocatiecriteria van de slotcoördinator (ACNL). IenW zal hen hierin steunen en waar nodig een bijdrage leveren.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener