

## Update positie luchtvracht in Nederland

Ten behoeve van het commissiedebat Luchtvaart d.d. 7 oktober 2026

Geachte commissieleden,

*Allereerst willen we benadrukken dat we het waarderen dat het strategisch belang van luchtvracht steeds serieuzer wordt genomen door de Tweede Kamer. We zien dit onder meer terug in Kamermoties die oproepen tot het monitoren en beschermen van strategische luchtvrachtcapaciteit op onze nationale luchthaven Schiphol. De daadwerkelijke borging van dit belang in beleid is nu urgenter dan ooit. In de aanloop naar het commissiedebat Luchtvaart op 7 oktober sturen wij u daarom deze update van onze eerdere brief in aanloop naar het commissiedebat Luchtvaart op 19 mei 2026.*

### **Publieke en politieke debat gaan te veel over kwantiteit, te weinig over kwaliteit**

Het publieke en politieke debat over de toekomst van luchthaven Schiphol wordt al jaren sterk gedomineerd door discussies over kwantiteit. Aantallen vliegbewegingen fungeren als het meest zichtbare symbool in de zoektocht naar een werkbare balans. Hoewel deze cijfermatige focus het politieke debat misschien hanteerbaar maakt, versmalt het tegelijkertijd de complexe maatschappelijke afweging. Daarnaast brengt het veel onzekerheid voor de gebruikers van luchtvrachthub Schiphol. We praten eindeloos over krimp, grensverleggingen en nachtrestricties, maar we vergeten structureel te sturen op de kwalitatieve waarde van het netwerk.

### **Luchtvracht is een strategische asset voor airlines en voor de netwerkqualiteit van Schiphol**

Om de discussie goed te voeren, is het cruciaal te begrijpen hoe luchtvracht - als afgeleide vraag - in het economisch systeem verweven zit. Om te beginnen: luchtvracht levert de Royal Schiphol Group financieel weinig op: ongeveer 50 miljoen euro op een jaarlijkse omzet van ruim twee miljard euro. Tegelijkertijd is luchtvracht een cruciale factor voor de rentabiliteit van het intercontinentale (ICA) routenetwerk. Luchtvracht in het ruim van passagiersvliegtuigen (bellyvracht) levert airlines per intercontinentale vlucht evenveel omzet op als 20 tot 30 passagiers, tegen minimale meerkosten. Bij elkaar opgesteld ruim een miljard euro per jaar. De kracht en positie van luchtvrachthub Schiphol is daarmee medebepalend voor de levensvatbaarheid van onze intercontinentale passagiersverbindingen en houdt de kwaliteit van ons internationale netwerk in stand. Luchtvracht is daarmee geen bijproduct van de luchthaven, maar een essentiële strategische asset.

### **Internationale waardenketens en economische veerkracht**

Luchtvracht is nooit een doel op zich, maar een afgeleide vraag vanuit het Nederlandse bedrijfsleven. Het is onmisbaar voor bedrijven in Nederland met een internationale waardenketen. Dit wordt onomstotelijk bevestigd in de 'Eindrapportage Decisio inzake impact luchtvaart op economische veerkracht', die op 7 juli aan uw Kamer is gestuurd.

Dit rapport laat duidelijk zien dat de luchtvaart weliswaar een zeer klein percentage van het totale goederengewicht vervoert, maar verantwoordelijk is voor een disproportioneel groot deel van de economische export- en importwaarde.



Voor de strategische sectoren waarop het kabinet inzet, zoals de geavanceerde maakindustrie, life sciences & health, logistiek en voedsel, landbouw & tuinbouw, is de luchtvaart daarmee kritische succesfactor. Deze sectoren exporteren hoogwaardige en tijdkritische goederen, zoals chipmachines, essentiële reserveonderdelen voor de industrie, medische isotopen, farmaceutica en bederfelijke waar. Voor dit soort producten is de luchtvaart vaak de enige logische modaliteit. Een sterk en divers bestemmingennetwerk – met nadrukkelijk ook voldoende vrachtvliegtuigen – is voor deze bedrijven een randvoorwaardelijke vestigingsplaatsfactor en een pijler onder ons duurzaam verdienvermogen.

### **Strategische autonomie in een kwetsbare wereld**

Dit raakt direct aan een ander cruciaal thema: onze strategische autonomie. In een wereld die geopolitiek steeds onzekerder wordt en waarin handelsrestricties toenemen, ontstaan kwetsbare afhankelijkheden. Europa verliest daarbij als we niet oppassen technologisch terrein aan China en de Verenigde Staten. Het Decisio-rapport waarschuwt expliciet voor de sluipende afhankelijkheid van niet-Europese luchtvaartmaatschappijen, mede doordat zij in tegenstelling tot Europese maatschappijen niet hoeven om te vliegen rond het Russische luchtruim.

Om onze economische veiligheid te borgen, moeten we waken voor eenzijdige afhankelijkheden. Een van de belangrijkste lessen uit het rapport is dan ook de dringende aanbeveling om voldoende full-freightercapaciteit op eigen bodem te borgen en strategische afhankelijkheden in cruciale vrachtketens te voorkomen. Een stevige nationale luchtvrachthub garandeert de snelle aan- en afvoer van kritische goederen en minimaliseert onze afhankelijkheid van buitenlandse spelers.

### **Onzichtbaar, maar kwetsbaar ecosysteem**

Het luchtvrachtecosysteem op Schiphol is gevoelig en draait op de delicate balans tussen vrachtvliegtuigen (main deck capacity) en passagiersvliegtuigen (belly capacity). Sinds dit ecosysteem door capaciteitsrestricties en slotschaarste onder druk is komen te staan, zien we verdringingseffecten van luchtvracht. Omdat vrachtvliegtuigen financieel minder direct renderen voor de luchthaven dan intercontinentale passagiersvluchten, worden zij bij krimp als eerste geraakt. Luchtvaartmaatschappijen zetten uit commerciële overwegingen beperkte slots immers liever in voor passagiersvluchten.

Dit leidt tot een destructief keteneffect: de luchthaven onder het absolute minimum aan vrachtfrequenties duikt dan zullen logistieke stromen uitwijken naar concurrerende buitenlandse hubs. Hierdoor neemt niet alleen de hoogwaardige logistieke kennis in Nederland af, maar wordt ook het vullen van de bellycapaciteit bemoeilijkt, wat de intercontinentale hubfunctie fundamenteel ondermijnt.

### **Dreiging nachtsluiting als ondoordachte barrière**

Binnen dit al zorgwekkende scenario vormt een mogelijke nachtsluiting, of een verregaande inperking van de randen van de nacht, een ontoelaatbare risicofactor. Voor integrators als DHL en FedEx is toegankelijke nachtcapaciteit de essentiële ruggengraat van hun hoogwaardige logistieke expressdienstverlening aan het Nederlandse bedrijfsleven. Nachtsluiting plaatst Nederland als enige grote economie in Europa buitenspel.

### **Verduurzaming en innovatie: gezamenlijk aan de lat**

Onze weerstand tegen 'blinde' krimp betekent niet dat we weggijken van maatschappelijke opgaven. Het tegengaan van hinder en uitstoot is onderdeel van onze *license to operate*. We onderschrijven de inzet van stillere toestellen en de opschaling van Sustainable Aviation Fuels (SAF). Deze verduurzaming biedt bovendien de kans om de Nederlandse luchtvaart-maakindustrie en innovatiekracht verder te versterken. Voorwaarde is wel dat onnodige onzekerheden over capaciteit en kosten worden weggenomen om een concurrentienadeel binnen Europa te voorkomen.



### Conclusie: van kwantiteit naar strategische kwaliteit

De toekomst van onze nationale luchthaven mag niet langer worden gedicteerd door het botweg afstropen van vliegbewegingen. We moeten sturen op de kwaliteit van het netwerk en de luchtvaart afstemmen op de economische behoeften van onze strategische sectoren.

Wij roepen u op om de specifieke publieke en economische waarde van luchtvracht actief te borgen en expliciet als strategisch segment te erkennen in het luchtvaarbeleid. Luchtvracht is een onmisbare *asset* die het internationale concurrentievermogen van het Nederlandse bedrijfsleven, de netwerkqualiteit van onze airlines en de strategische autonomie van ons land overeind houdt. Laten we dit netwerk de kwalitatieve zorg bieden die het verdient.

Deze notitie is opgesteld door:

Air Cargo Netherlands

Folkstoneweg 12

1118 LM Schiphol

[info@acn.nl](mailto:info@acn.nl)

#### Decisio Rapportage 'Impact luchtvaart op economische veerkracht' (15 mei 2026) over de rol en het belang van luchtvracht

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2026D35935&did=2026D35935>

**Luchtvracht heeft disproportionele economische waarde:** hoewel de luchtvracht slechts een uiterst klein percentage van het fysieke goederengewicht vervoert, vertegenwoordigt deze vracht een disproportioneel groot deel van de totale economische export- en importwaarde van Nederland.

**Luchtvracht is kritische succesfactor voor strategische sectoren:** voor hoogwaardige groeisectoren (zoals de geavanceerde maakindustrie, life sciences & health, logistiek en voedsel, landbouw & tuinbouw) is een divers luchtvaartnetwerk, inclusief voldoende full-freighters, een randvoorwaardelijke vestigingsplaatsfactor. Zij zijn voor hun tijdkritische en hoogwaardige producten (zoals chipmachines en farmaceutica) direct afhankelijk van deze modaliteit.

**Gevaar van verdringing:** Capaciteitsschaarste verdringt vrachtluchten ten gunste van passagiersvluchten. Het rapport waarschuwt dat een vershraling van het vrachtnetwerk leidt tot een verschuiving van logistieke stromen naar buitenlandse mainports, wat de internationale concurrentiepositie aantast en de economische veerkracht van Nederland vermindert.

**Bescherming van strategische autonomie:** het rapport waarschuwt expliciet voor een sluipende, eenzijdige afhankelijkheid van niet-Europese luchtvaartmaatschappijen, mede doordat zij geopolitieke voordelen genieten zoals het vliegen door Russisch luchtruim. Om de economische veiligheid te borgen, is een van de kernaanbevelingen om voldoende capaciteit voor vrachtvliegtuigen (full-freighters) op eigen bodem te garanderen.

