

# ‘Schiphol kan nog groeien met meer vracht in het ruim’

➔ Ondanks de groeistop is er ruimte voor vrachtvervoer

➔ Trend naar het zoeken van capaciteit in het ruim

➔ Meer ruimvervoer lukt niet met alle producten

Roger Cohen  
Amsterdam

Ondanks de groeistop op Schiphol is er nog ruimte voor groei van vrachtvervoer als maatschappijen meer vracht meenemen in het ruim van passagiersvliegtuigen. Dat betoogt Rico Luman, sectoreconoom transport en logistiek bij ING.

Verscheidende luchtvrachtvervoerders verhuisden het afgelopen jaar een deel van hun vluchten naar Luik, Brussel en Maastricht, omdat ze niet meer terechtkonden op Schiphol, dat tot 2020 niet kan groeien vanwege afspraken met omwonenden. Schiphol is een belangrijke bestemming voor onder meer bloemen en hoogwaardige elektronica zoals iPhones en geheugenchips. In het eerste kwartaal daalde de vrachtoverslag op Schiphol echter met 8% ten opzichte van een jaar eerder.

De luchtvrachtsector vreest dat Schiphol zijn positie als vooraanstaand overslagpunt voor luchtvracht dreigt kwijt te raken. Zo kan onzekerheid over de toekomst van de luchthaven ertoe leiden dat buitenlandse vrachtvervoerders en expediteurs hun aanwezigheid in Nederland verder verkleinen, waarschuwt brancheorganisatie ACN Cargo.

De pijn kan worden verzacht als vrachtvervoerders meer gaan versturen in het ruim (de ‘belly’, in luchtvaartjargon) van passagierstoestellen, zegt Luman van ING. Traditioneel wordt de meeste vracht ver-



‘Full freighters’ worden minder gebruikt voor vrachtvervoer.

FOTO: ISTOCK

voerd in zogeheten ‘full freighters’, vliegtuigen waarin alleen vracht vervoerd wordt. Verladingsgebruikers gebruiken deze toestellen graag: ze zijn flexibel in hun inzet en kunnen grote ladingen in één keer meenemen.

Hun aantal daalt echter enige tijd op Schiphol, onder meer doordat er minder start- en landingsplekken beschikbaar zijn voor vrachtluchten dan in eerdere jaren. Voorheen waren vrachtvliegtuigen goed voor zo’n 17.000-18.000 starts en landingen per jaar, in 2018 waren het er slechts 16.000, zo’n 3,5% van het totale aantal vluchten op Schiphol.

Om ervoor te zorgen dat de vrachtoverslag weer ruimte krijgt om te groeien moeten Schiphol en luchtvrachtexpediteurs onderzoeken hoe meer capaciteit in de belly’s kan worden gevonden, vindt Luman. Het is een trend die al gaande is, zegt ook Floris de Haan, senior onderzoeker aan de Erasmus Universiteit. ‘Steeds meer vracht vindt zijn weg via de voorheen onbenutte belly’s.’

Moderne toestellen zoals de Boeing B787 en Airbus A350 kunnen aanzienlijk meer vracht in hun ruim meenemen dan hun voorgangers. In een Boeing 777 kun-

nen niet alleen 300 tot 400 passagiers, er past ook nog eens 30 ton in het ruim. Ter vergelijking: in een Boeing 747-vrachtvliegtuig gaat 100 ton.

‘Vervoer in de belly zal niet voor alle producten werken’, erkent Luman. De chipmachines van ASML of gevaarlijke goederen zoals lithiumbatterijen moeten nog in een vrachtvliegtuig, net als levende havelen zoals paarden en panda’s. Producten in de sterk groeiende categorie e-commerce kunnen juist weer heel goed mee in een passagierstoestel.

Het afgelopen jaar kwam 44% van de vervoerde vracht op Schiphol mee in de belly’s van vliegtuigen. Vorig jaar stelde KLM al dat vracht belangrijk is voor het in stand houden van het internationale bestemmingsnetwerk op Schiphol. De maatschappij vervoert al veel vracht in de buik van passagierstoestellen en kan zo intercontinentale verbindingen rendabel krijgen die anders niet kunnen voortbestaan. De Haan: ‘De kostprijs per vervoerde kilogram is veel lager. De piloten vliegen toch al, dus je hebt eigenlijk vooral te maken met de geleidelijk stijgende brandstofkosten.’

**KLM stelde al eerder dat vracht in het ruim de intercontinentale passagiersvluchten rendabel maakt**