

Branche vreest voor positie Schiphol als vrachtknooppunt

Roger Cohen
Amsterdam

Als de overheid niet snel ingrijpt, verliest Schiphol zijn positie als vooraanstaand overslagpunt voor de luchtvracht. Als buitenlandse maatschappijen verkoop- en marketingafdelingen verhuizen naar het buitenland, gaan er hoogwaardige banen verloren.

Hiervoor waarschuwt de branchevereniging van de Nederlandse luchtvracht, Air Cargo Netherlands (ACN). 'Wij maken ons ongerust over de toekomst van vracht op Schiphol', zegt directeur Maarten van As, in gesprek met het FD. 'Er dreigt een neerwaartse spiraal.'

De luchtvrachtsector waarschuwt al langer voor de gevolgen van de krapte op Schiphol, dat tot 2020 niet meer kan groeien vanwege afspraken met omwonenden. Verschillende luchtvrachtvervoerders verhuisden het afgelopen jaar al een deel van hun vluchten naar Luik, Brussel en Maastricht. Zij konden niet meer terecht op Schiphol, dat een belangrijke bestemming is voor onder meer bloemen en elektronica als iPhones en geheugenchips.

Onzekerheid over de toekomst van de luchthaven kan ertoe leiden dat buitenlandse vrachtvervoerders en expediteurs hun aanwezigheid in Nederland verder verkleinen, stelt ACN. 'Er is al veel handel verdwenen, maar er komt een moment dat buitenlandse maatschappijen ook sales- en marketingafdelingen

naar het buitenland verhuizen. Dan worden we een soort bijkantoor en blijven we achter met laagwaardige arbeid, dan wordt er hier alleen nog maar met dozen geschoven', stelt Van As. 'Daarmee wordt Nederland ook minder interessant als vestigingsplaats voor bedrijven met een wereldwijde aanvoerketen', zegt Floris de Haan van de Erasmus Universiteit

Vandaag verschijnt voor het eerst een Luchtvrachtmonitor, een onderzoek naar de economische waarde van luchtvracht. De monitor is gemaakt door onderzoekers aan de Erasmus Universiteit, in opdracht van ACN. Uit het onderzoek blijkt dat het aantal mensen werkzaam in luchtvracht in 2017 steeg, maar dat hun toevoeging aan het bruto nationaal product kleiner was dan in 2015. Dit was onder meer te wijten aan verlies van hoogwaardige banen bij KLM Cargo en Martinair, waar enkele honderden arbeidsplaatsen verdwenen.

In 2017 was de luchtvracht goed voor 25.000 arbeidsplaatsen en een toegevoegde waarde van €2,15 mrd, blijkt uit de monitor. Dat onderstreept het belang van luchtvracht op Schiphol, dat in 2015 goed was voor zo'n 114.000 banen en een toegevoegde waarde van €9 mrd.

ACN wil dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de prominente rol van luchtvracht onderschrijft in de Luchtvaartnota die eind dit jaar verschijnt. Daarin zal de overheid aangeven wat de komende jaren de prioriteiten zijn in de luchtvaart. 'In de vorige nota stond bijna niets over vracht', zegt Van As.

De schaarste op Schiphol heeft met name geleid tot een daling van het aantal full freighters, vliegtuigen waarin alleen vracht vervoerd wordt. Voorheen waren deze vliegtuigen goed voor zo'n 17.000-18.000 starts en landingen per jaar, in 2018 waren dat er 16.000, zo'n 3,5% van het totaal. 'Dat is niet veel, aangezien vracht goed is voor ongeveer 20% van de totale toegevoegde waarde van Schiphol', zegt Van As.

Vracht is ook belangrijk voor het in stand houden van het internationale bestemmingsnetwerk op Schiphol, waarschuwt KLM vorig jaar. De maatschappij vervoert veel vracht in de buik van passagierstoestellen en kan zo intercontinentale verbindingen rendabel krijgen die anders niet kunnen voortbestaan. Ongeveer de helft van de vracht op Schiphol wordt vervoerd in de buik van passagierstoestellen.

Afgelopen jaar verhuisden meerdere maatschappijen al vluchten naar Luik, Brussel en Maastricht

Brancheorganisatie ACN waarschuwt dat ook hoogwaardige banen verplaatst zullen worden