

# Strategisch belang van vrachtluchten

# Strategisch belang van vrachtluchten



*Auteur: Mr. Frans Vreede*

***Nog steeds vinden juridisch stroperige discussies plaats over de toegang van full freighter (vracht)vliegtuigen op Schiphol. Door de aard van hun operaties krijgen deze veelal niet de benodigde slots. Met een beroep op de Europese slotverordening vinden met name de operators van point-to-point vakantievvluchten dat dit zo moet blijven.***

Het gaat hier nu even niet om de argumenten voor en tegen; daar is al het nodige over gezegd, en ook in eerdere publicaties in NT besproken en zijn de tegens weerlegd.

Waar het wél om gaat, is dat er een nieuwe geopolitieke realiteit in de wereld is. Oorlogen in Oekraïne en het Midden-Oosten, terrorisme in de Rode zee, een toenemend aantal natuurrampen, migranten- en vluchtelingenstromen. Grote hoeveelheden hulpgoederen zijn daarvoor nodig. Door de ontwikkelingen in Amerika bereidt Europa zich voor op het opvoeren van de eigen defensie waarbij de term oorlogseconomie

steeds luider klinkt. Dat heeft grote gevolgen, ook voor de logistiek.

Die staat nu al onder grote druk. De recente 61 miljard dollar voor Oekraïne van President Biden leidt tot spoed-transporten van zeer grote hoeveelheden militaire goederen, van Amerika naar Polen, en vandaar via verborgen netwerken naar Oekraïne. En ook daar komen de full freighters in beeld. Amerikaanse militaire transportvliegtuigen kunnen het bij lange na niet alleen aan, waardoor de hulp van full freighters wordt ingeroepen. Daardoor ontstaat een grote toename van het aantal vrachtoperaties, terwijl het aantal full freighters is beperkt tot ca. 2300 wereldwijd.

De geopolitiek ontwikkelingen tonen eens te meer aan hoe onmisbaar full freighters zijn in de internationale. Sterker, in het huidige tijdsgewricht zijn hun operaties van strategisch belang en moeten zo ook in juridisch opzicht worden gezien.

Dat brengt mee dat iedere op vrachtoperaties toegeruste luchthaven de vrachtvliegtuigen zoveel mogelijk moet faciliteren. En dat gebeurt ook.

Maar niet op Schiphol, hoewel daar – kant-en-klaar – een uitstekende infrastructuur voor de afhandeling van vrachtluchten klaarligt. Niettemin gaan de vakantievluchten vóór, en worden veel full freighters met een beroep op Europese regels van Schiphol geweerd.

Dat gaat echt niet langer. Wat er zij van de slotbezwaren, ze moeten per direct en op het hoogste niveau worden weggenomen. Het strategische belang van full freighters in een nieuwe geopolitieke realiteit rechtvaardigt dat zonder meer. Geef full freighters een juridische status aparte, inhoudende dat die operaties voorlopig buiten de slotregelgeving om op Schiphol worden toegestaan. En waar gaat het om: slechts 4 à 5 % van alle vluchten van en naar Schiphol, véél minder dan de vakantievluchten.

Uitblijven van onmiddellijke actie is naar mijn mening gelet

op de internationale crisissituatie niet verantwoord.