

'Cargomaatschappijen mogen verhuizen, als de cargo maar blijft'



De Standaard* - 15 Dec. 2016
Pagina 8

* De Standaard/Limburg, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/West-Vlaanderen

Niet iedereen denkt dat het verdwijnen van twee vrachtluchtvaartmaatschappijen op Zaventem banen zal kosten.

brussel Paniek op Zaventem gisteren. Twee vrachtluchtvaartmaatschappijen, Yangtze River Express en Saudia Cargo, ruilen Brussels Airport voor Schiphol en Frankfurt. De oorzaak ligt bij de strenge Brusselse geluidsnormen. Al kondigde Saudia Cargo haar vertrek wel al aan in mei. Nog drie andere maatschappijen zouden over een vertrek nadenken. Hun lawaaierige Boeing 747 cargovliegtuigen kunnen onmogelijk onder de norm blijven, met forse boetes tot gevolg. Volgens directeur Geert Keirens van Air Cargo Belgium, de organisatie die de vrachtbedrijven op Brucargo groepeerd, zou het vertrek alles samen meer dan 3.000 jobs bedreigen.

Professor Eddy Van de Voorde, transporteconoom aan de Universiteit Antwerpen, denkt dat het zo'n vaart niet zal lopen. 'Cargomaatschappijen zijn footloose', zegt hij. 'Die kunnen op eender welk moment van luchthaven veranderen. Belangrijker dan het komen en gaan van maatschappijen is de cargo zelf.'

Vandaag is Brussel een belangrijke exporthub voor onder meer farmaproducten en zogenaamde 'perishables': producten die snel vergaan, zoals groenten en fruit. Op Brussels Airport werd er zelfs een speciale loods voor gebouwd. 'Brussels Airlines moet er gewoon voor zorgen dat dat soort cargo verankerd blijft.'

'Natuurlijk is het vertrek van twee maatschappijen nooit een goede zaak. En de geluidsnormen zullen de oorzaak zijn. Maar dat is een accident de parcours, geen drama.' Volgens Van de Voorde is het komen en gaan van cargomaatschappijen een natuurlijke gang van zaken en zullen er wel andere spelers in het gat springen.

Geert Keirens is daar nog niet zo zeker van. 'Cargo kan heel goed met vrachtwagens naar Amsterdam of Parijs worden gebracht en van daaruit vliegen', zegt hij. 'Als de geluidsnormen zo streng zijn dat het niet meer mogelijk is vanuit Brussel te vliegen, zullen ze naar andere luchthavens trekken. En dan verdwijnt de productie hier misschien ook.'

Volgens Keirens wordt 125.000 van de 450.000 ton cargo per jaar met luidruchtige 747's gevlogen.

Onverantwoorde normen

Over de impact kan worden gediscussieerd, maar over één ding staan alle neuzen in dezelfde richting: de Brusselse geluidsnormen zijn onverantwoord.

'Ik begrijp dat de sector de alarmklok luidt, want dit is er echt over', zegt Van de Voorde. 'Brussel fnuikt hiermee trouwens de tewerkstellingskansen van de eigen inwoners. Want net in de cargo wordt veel laaggeschoold personeel tewerkgesteld, van wie drie vierde uit Brussel komt.'

Overigens zullen ook de passagiersmaatschappijen de nieuwe geluidsnormen voelen. 'Ook veel gebruikte vliegtuigen van Thomas Cook en TUI zullen over die limieten gaan', zegt Anke Fransen van Brussels Airport. 'Ook zij zullen beboet worden.' (kle)

Copyright © 2016 Corelio. Alle rechten voorbehouden