

Het 'European Airlift Centre' in Eindhoven

Antwoord op het tekort aan militair luchttransport?

ing. G.J.M. Boink – luitenant-kolonel van de Koninklijke Landmacht*

Inleiding

Op maandag 5 juli 2004 is in het bijzijn van een aantal Europese bevelhebbers van luchtmacht en vele andere militaire genodigden op de vliegbasis Eindhoven de vlag van de *European Airlift Coordination Cell* (EACC) verwisseld voor de vlag van het *European Airlift Centre* (EAC). Betekent deze naamsverandering nu slechts oude wijn in nieuwe zakken? Of gaat er daadwerkelijk een nieuwe wind waaien in Europa als het aankomt op het samenbinden van schaarse militaire luchttransportcapaciteit?

Dit artikel gaat in op de totstandkoming van deze nieuwe loot aan de Europese defensieboom. Na een kort historisch overzicht, waarbij ik de taakstelling en bereikte resultaten van de EACC behandel, zullen de belangrijkste veranderingen van de EAC ten opzichte van de EACC aan de orde komen. Tevens ga ik in op parallelle recente ontwikkelingen op het gebied van militair luchttransport die van invloed zijn op de verdere ontwikkeling van het EAC. Het geheel sluit af met een verwachting vanuit Nederlands perspectief ten aanzien van de verdere ontwikkeling van militaire mobiliteit in Europees verband.

* De auteur is 'Chief Logistics Branche' en 'Netherlands Senior National Representative' bij het 'European Airlift Centre' in Eindhoven.



Overdracht van de vlag aan de nieuwe directeur van het EAC

(Foto: Vliegbasis Eindhoven)

Een korte terugblik

Oprichting EACC

De NAVO-top in Washington in 1999, waar de NAVO haar 50-jarig bestaan vierde, was in feite het startpunt van de EACC. De lidstaten waren zich meer en meer bewust geworden van de tekorten op het gebied van militaire strategische transportcapaciteit, met name luchttransport en *Air-to-Air Refueling* (AAR, het in de lucht bijtanken van vliegtuigen). Derhalve werd als onderdeel van het *Defense Capabilities Initiative* (DCI), het concept van *shared and cooperative use* van strategische transportmiddelen geadopteerd.

Vlak hierna, in december 1999, werd in Helsinki tijdens de EU-top de *European Headline Goal* geformuleerd. De Europese ambitie om een snel inzetbare troepenmacht voor uitvoering van de geformuleerde Petersbergtaken (een breed spectrum aan taken, van conflictpreventie tot crisismanagement) gereed te stellen, had een grote impact op de hiervoor benodigde (strategische) transportmiddelen.

Het was dan ook een logisch vervolg op deze historische besluiten in Washington en Helsinki om een studie te laten uitvoeren naar de omvang van de tekorten op het gebied van



Op 5 juli 2004 is de EACC in het bijzijn van Europese bevelhebbers omgedoopt tot 'European Airlift Centre' (EAC)

(Foto: Vliegbasis Eindhoven)

strategisch luchttransport en AAR, alsmede naar de mogelijkheden en de te verwachten resultaten van een intensieve(re) samenwerking op het gebied van luchttransport en AAR in Europees verband.

Deze studie werd op initiatief van de lidstaten van de *European Air Group* (EAG, een samenwerkingsverband van zeven Europese luchtmachten, te weten België, Frankrijk, Duitsland, Italië, Nederland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk) eind 2000 uitgevoerd door de Staf van de EAG, gevestigd in High Wycombe (GB). Conclusie van de studie was dat er inderdaad een (groeiend) tekort is aan strategisch luchttransport en dat een betere benutting van de bestaande luchttransport- en AAR-capaciteit alleen mogelijk is door een intensievere (en actieve) samenwerking tussen de betrokken landen.

Aanbevolen werd om daarvoor een gezamenlijk coördinatiecentrum op te richten. Op 7 juni 2001 werd in Berlijn dan ook door de *EAG Steering Group* besloten tot de oprichting van de EACC. Al in september van hetzelfde jaar arriveerden de eerste medewerkers op de Nederlandse luchtmachtbasis Eindhoven om de implementatie van deze beslissing ter hand te nemen.

Met het inrichten van de (tijdelijke) EACC huisvesting op de vliegbasis, het ontwikkelen van procedures en het etableren van reguliere contacten met de diverse nationale luchttransport- en AAR-planningorganisaties werd een begin gemaakt.

De eerste resultaten van actieve coördinatie lieten niet lang op zich wachten. Op 28 februari 2002 kon de eerste directeur, de Franse kolonel Philippe Rutz, de EACC initieel operationeel ge-

reed melden. De EACC kon op 18 juni 2003, bij de opening van het door Nederland ter beschikking gestelde EACC-gebouw, volledig operationeel worden verklaard.

Uitruil van vliegtuigen

Om een succesvolle en ongecompliceerde uitruil van vliegtuigen te accommoderen, ontwikkelde de EAG Staf een instrument om tussen de zeven aangesloten landen onderling luchttransport en AAR-diensten uit te wisselen, zonder dat hiervoor in geld hoeft te worden afgerekend. Dit om gecompliceerde betalingen door een luchtmacht of ministerie van Defensie van het ene land aan het ministerie van Financiën van het andere land te vermijden. Dit instrument, beschreven in de *Air Transport, Air-to-Air Refueling and other Exchange of Services Technical Arrangement* (ATARES TA), werd op 8 februari 2001 van kracht.



Links: Directeur EACC en de directeur van het SCC (Captain Gunnar Borch RNON) openen gezamenlijk het nieuwe gebouw van EAC/SCC op Vliegbasis Eindhoven

Onder: Chairman EACC Steering Board, commodore (KLU) S. van Groningen, biedt plaquette aan namens Nederland aan de directeur EAC, kolonel P. Rutz, tijdens de opening van het nieuwe gebouw van de EACC, juni 2003

ATARES is in feite een rekening-courant systeem van de zeven aangesloten landen waarbij per land de geleverde diensten (vliegueren) worden verrekend met afgenomen diensten. De onderlinge 'munteentheid' is hierbij het *C-130 Equivalent Flying Hour* (EFH, het equivalent van een standaard C-130 vlieguur); alle vliegueren van andere vliegtuigtypes worden hiernaar vertaald.

Zo is bijvoorbeeld een KDC-10 vlieguur door de Nederlandse luchtmacht voor luchttransport 1.82 EFH waard, terwijl een vlieguur ten behoeve van AAR maar liefst 3.91 EFH bedraagt. Deze cijfers worden jaarlijks bijgesteld, waarbij ook andere parameters (onder meer het aantal C-130 EFH dat een land maximaal in het rood mag staan) voor het nieuwe jaar worden vastgesteld. De eindsaldi van het oude jaar zijn de beginsaldi van het nieuwe jaar.

In principe hoeft er dus, mits men binnen de vastgestelde marges is gebleven, nooit in geld te worden afgerekend. Het bijhouden van de ATARES-balans is een taak van de EACC/EAC.



Resultaten

Coördinatie van vliegueren

In de ruim twee jaar dat de EACC actief was, heeft de organisatie haar nut meer dan bewezen. Als gevolg van actieve coördinatie op het gebied van luchttransport en in mindere mate AAR, waarbij onbenutte restcapaciteit

(*spare capacity*) en onbenutte deeltrajecten (*empty legs*) van geplande vluchten alsnog werden benut of waar verschillende vluchten werden gecombineerd, is op jaarbasis vele honderden vliegueren bespaard.

Belangrijker nog dan de directe besparing in vliegueren (en dus geld), is

de winst in de zin van een grotere operationele *output* (vluchten en vliegingen) die met dezelfde capaciteit kan worden gegenereerd. Daarnaast werden frequent door de verschillende landen onderling taken van elkaar overgenomen. Hierbij vliegt bijvoorbeeld Frankrijk een missie voor Spanje, omdat een Spaans vliegtuig op korte termijn uitvalt of er domweg op dat moment in Spanje onvoldoende capaciteit is.

Dit zijn geen directe besparingen van vliegingen (er wordt hoe dan ook gevlogen) en dit wordt dan ook aangeduid als *operational benefits*. Op jaarbasis gaat het hierbij om duizenden vliegingen.

Om besparingen en *operational benefits* in geld uit te drukken is lastig. De vliegingkosten binnen de verschillende landen lopen (onder meer als gevolg van verschillen in tariefopbouw, verschillende onderhoudssystemen, leeftijd van de vliegtuigen) nogal uiteen. De kosten van een C-130 vlieging variëren hierdoor van zo'n 4.000 (België) tot meer dan 10.000 euro (Verenigd Koninkrijk).

Coördinatie van lading en vluchten

Naast bovengenoemde reactieve taak waarbij de EACC benaderd werd door organisaties van nationale luchttransportplanning die capaciteit ontbeerden of aan te bieden hadden, was de EACC ook pro-actief bezig. De transportplannen van de deelnemende landen werden overigens op vrijwillige basis aan de EACC verstrekt. Hiermee had de EACC de beschikking over een behoorlijk overzicht van vliegbewegingen en beschikbare (rest)capaciteit.

Met behulp hiervan en ondersteund door EPACS (*Electronic Planning and Coordination Software*, de centrale EACC-planningtool) deed de EACC voorstellen om lading en/of passagiers te *matchen* en vluchten te combineren. Doordat landen regelmatig vluchten voor elkaar uitvoeren, kan dure inhuur worden vermeden. Verrekening vindt ook hier plaats met behulp van ATARES. In totaal vlogen

De C-130 equivalent 'flying hour'-waarden voor de gebruikte vliegtuigtypes

| AIRCRAFT TYPE | EQUIVALENT FACTOR FOR 2004 |
|-----------------------------|----------------------------|
| C 130 | 1 |
| GERMAN C160 | 1.00 |
| GERMAN AIRBUS A 310 | 1.90 |
| GERMAN UH-1D HELI | 0.35 |
| BELGIAN AIRBUS A310 | 1.90 |
| BELGIAN EMBRAER 135 | 0.53 |
| BELGIAN EMBRAER 145 | 0.53 |
| BELGIAN FALCON 20 | 0.65 |
| BELGIAN FALCON 900 | 0.85 |
| BELGIAN SEA KING | 0.80 |
| SPANISH BOEING 707 | 2.82 |
| SPANISH CASA 235 | 0.51 |
| SPANISH CASA 295 | 0.60 |
| FRENCH AIRBUS A 310 | 1.90 |
| FRENCH DC8 72 | 2.00 |
| FRENCH C 160 | 1.00 |
| FRENCH CASA 235 | 0.45 |
| FRENCH N 262 | 0.30 |
| FRENCH SUPER PUMA | 0.75 |
| FRENCH PUMA | 0.55 |
| FRENCH C135 FR | 2.20 |
| ITALIAN G 222 | 1.05 |
| ITALIAN B 707 COMBI | 3.40 |
| ITALIAN P 180 | 0.28 |
| ITALIAN HH-3F (Helicopter) | 0.91 |
| ITALIAN AB 212 (Helicopter) | 0.58 |
| DUTCH KDC 10 | 2.20 / 4.33 (AAR) |
| DUTCH Gulfstream GIV | 1.03 |
| DUTCH Fokker 60 Utility | 0.36 / 0.38 (Medevac) |
| DUTCH Fokker 50 (pax/VIP) | 0.41 / 0.41 (VIP) |
| BRITISH VC 10 | 3.90 |
| BRITISH TRISTAR | 2.56 |
| BRITISH HS 125 | 0.47 |
| BRITISH Bae 146 | 0.55 |
| BRITISH C17 | 7.10 |



Een Hercules toestel C-130 werpt containers af met 'Meals ready to Eat', maart 2004 (Foto: U.S. Air Force, J.A. Rodriguez; collectie: IMG/KI)

de zeven landen van de EACC in dit kader jaarlijks zo'n 1500-1600 C-130 equivalent vliegtuigen (conservatieve schatting) voor elkaar.

Het European Airlift Centre (EAC)

Vrijwillige coördinatie

Bij de oprichting van de EACC zijn verschillende vormen van samenwerking en aansturing in overweging genomen, variërend van vrijwillige bilaterale ad hoc informatie-uitwisseling tot en met de vorming van een Europees luchttransportcommando (*Airlift Command*) of zelfs de vorming van een gezamenlijke Europese luchttransportpool onder centrale leiding naar het voorbeeld van het NAVO AWACS-model.

Zoals hiervoor beschreven, is in eerste instantie gekozen voor een EACC dat zich uitsluitend richt op vrijwillige coördinatie van luchttransport en AAR door een permanente staf. Al gedurende de opbouwfase van de EACC werd evenwel nagedacht over een uitbreiding van de operationeel gerichte coördinatie en plannings-

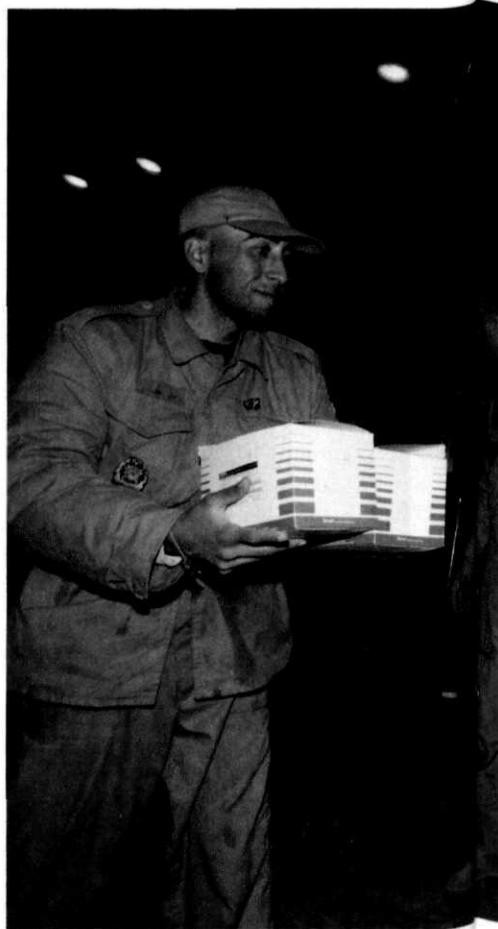
functie van de EACC, maar ook over een uitbreiding van de overige stafactiviteiten. Gedurende de laatste maanden van 2003 en de eerste maanden van 2004 heeft een studieteam gewerkt aan een nieuwe opzet van taken en verantwoordelijkheden.

In juni 2004 hebben de aangesloten landen ingestemd met de nieuwe opzet en werkwijze van wat met ingang van 1 juli 2004 het *European Airlift Centre* (EAC) ging heten. Het gaat hierbij primair om een uitbreiding van de planning- en coördinatieactiviteiten. Daar waar tot dan toe sprake was van vrijwillige (helaas vaak vertaald in vrijblijvende) coördinatie, beschikt het nieuwe EAC over een actieve planningsautoriteit. Hiermee komt het merendeel van de routinematige aanvragen voor luchttransport en de voor bepaalde operaties, oefeningen of grotere verplaatsingen bedoelde aanvragen voor luchttransport (globaal, dus alle niet-nationaal gevoelige vluchtopdrachten, *non-sensitive flights*) vanuit de verschillende nationale vervoersorganisaties (*Movement & Transportation Agencies*) rechtstreeks bij het EAC binnen.

Voor Nederland is deze aanvragende instantie de Defensie Verkeers- en Vervoersorganisatie (DVVO, één van de dienstencentra binnen het Commando Dienstencentra, CDC). Het EAC dient dan in nauwe samenwerking met de verschillende nationale luchttransportplanningscentra (voor Nederland het *Planning en Control Centre*, PCC, op de vliegbasis Eindhoven) een EAC-brede planning te ontwerpen.

Voordelen

Voor bijvoorbeeld een *Red Flag* oefening (een grote, internationale oefening van tactische luchtstrijdkrachten boven de woestijn van Nevada in de USA) zou een dergelijke planning er als volgt kunnen uitzien. Vracht wordt vervoerd met behulp van de Nederlandse KDC-10, die tijdens de transatlantische vlucht en als onderdeel van de oefening zelf



tevens zorgt voor AAR van deelnemende jachtvliegtuigen.

Het vervoer van deelnemend personeel vindt dan plaats door middel van Duitse, Franse of Belgische Airbus A310s, terwijl munitie en andere gevaarlijke stoffen met C130s uit verschillende landen zouden kunnen worden getransporteerd.

Na accordering door de betrokken nationale planningscentra wordt dan door het EAC een geconsolideerde luchttransportplanning uitgegeven, die door de betrokken planningscentra in gedetailleerde planning en *tasking* van de eigen luchttransporteenheden wordt omgezet. Voordeel van zo'n actieve planning is dat al in een vroeg stadium de beschikbare capaciteit zo efficiënt mogelijk wordt ingezet, daar waar het vroegere EACC pas in een laat stadium (als de natio-

nale planningen al werden gepubliceerd) suggesties kon doen voor optimalisering.

Een bijkomend voordeel op de langere termijn zou kunnen zijn dat landen in de wat verdere toekomst niet meer over een afgewogen combinatie van tactische en strategische luchttransportmiddelen voor zowel passagiers als vrachtvervoer hoeven te beschikken. Belangrijk is dan slechts dat de EAC-landen als geheel over een adequate combinatie van vliegtuigen beschikken, die dan vervolgens door het EAC zo doelmatig mogelijk wordt ingezet.

Afstemming is essentieel

Een verdere uitbreiding van activiteiten van het EAC betreft het op elkaar afstemmen van logistieke procedures, trainingen, operationele concepten en dergelijke voor de deelnemende lan-

den, allemaal ten dienste van luchttransport en AAR binnen de EAC-gelederen. Dit is vooral van belang met het oog op de komst van de opvolgers van verouderde vliegtuigtypes als de C160 Transall en verouderende versies van de C-130 Hercules.

Het is van het grootste belang om vanaf het prille begin alles zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen en gezamenlijke concepten, procedures en trainingen te ontwerpen. Hoewel dit natuurlijk gemakkelijker is voor een type vliegtuig als de Airbus A400M, dat nog moet binnenstromen, kunnen ook voor de bestaande praktijk standaardisatie van logistieke processen, uitrusting (*ground handling equipment*) en procedures, omgaan met munitie en overige gevaarlijke stoffen, leiden tot een effectievere inzet en een hogere efficiency.

Andere ontwikkelingen

Helsinki Force Catalogue

Op 19 november 2002 werd de EACC-capaciteit aangeboden aan de EU (*Helsinki Force Catalogue*) om te kunnen worden ingezet voor EU-geleide crisisbeheersingsoperaties. Een eerste inzet volgde al snel toen de EACC werd belast met de coördinatie van het strategische luchttransport van de EU-geleide operatie Artemis in de Democratische Republiek Congo.

Vanaf juli tot en met september 2003 werd door zorg van de EACC vraag en aanbod van luchtvracht en passagiers afgestemd op de door de deelnemende landen aangeboden luchttransportcapaciteit. Hiervoor had de EACC een liaisonofficier tewerkgesteld in het

Amerikaanse crew-leden en Iraanse militairen laden medicijnen uit ten behoeve van de slachtoffers van de aardbeving in Iran, december 2003

(Foto: USAF, S.M. Jenkins; collectie: IMG/KI)





Het toestel AN-124 wordt beladen (Bron: firma Antonov Oekraïne)

operationele hoofdkwartier voor Artemis in het ministerie van Defensie in Parijs, terwijl de coördinatieactiviteiten plaatsvonden bij de EACC in Eindhoven.

Niet alleen de EACC-leden, maar ook andere landen die aan operatie Artemis deelnamen (Griekenland, Zweden, Brazilië, Zuid-Afrika) werden hierbij bediend door de EACC.

Ondersteuning van NAVO-operaties

In navolging van het aanbieden van de EACC aan de EU, is de EACC op 23 mei 2003 ter ondersteuning aangeboden aan de NAVO. Hoewel dit aanbod door de NAVO welwillend in ontvangst werd genomen, ontstond er aanvankelijk enige vrees bij met name SHAPE (het militaire NAVO-hoofdkwartier in het Belgische Mons) dat er in de toekomst sprake zou kunnen zijn van duplicatie van activiteiten en capaciteiten.

Om dit te ondervangen zijn afspraken gemaakt over een adequate taakverdeling tussen het *Allied Movements Coordination Centre* (AMCC) van NAVO/SHAPE en de EACC. Dit heeft inmiddels geresulteerd in een overeenkomst (CSA, *Customer Supplier Agreement*), waarin is vastgelegd hoe de EACC de NAVO en dan met name SHAPE/AMCC kan ondersteunen tijdens operaties.

De taak van de EACC bestaat hier uit het optimaliseren van de utilisatie van militaire luchttransportcapaciteiten (het afstemmen van vraag en aanbod) die door de lidstaten ten behoeve van een operatie of oefening beschikbaar worden gesteld.

Inmiddels wordt deze service daadwerkelijk geleverd in de vorm van een vracht- en passagiersboekingsysteem ter ondersteuning van de ISAF-operatie in Afghanistan.

Interim oplossing

Omdat er de komende acht jaar (tot de komst van de Airbus A400M in een aantal landen) een tekort aan strategische luchttransportcapaciteit (vooral voor *outsized* en *oversized cargo*) binnen Europa blijft bestaan, nam een aantal NAVO-landen het initiatief tot een *Strategic Airlift Interim Solution* (SALIS). Dit is een direct resultaat van een initiatief dat is gelanceerd tijdens de NAVO-top in Praag (november 2002) in het kader van de *Prague Capabilities Commitment* (PCC).

De (NAVO-)werkgroep die hiervoor werd opgericht (de *High Level Group - HLG - on Strategic Airlift*) heeft inmiddels voortgang geboekt en heeft een concept-contract met een potentiële contractor uitgewerkt dat moet uitmonden in een gegarandeerde beschikbaarheid van zes AN 124-100 toestellen binnen zes dagen na afroep, voor de duur van 20 dagen en met

minimaal 800 vliegtuigen tegen een vooraf vastgestelde prijs voor de deelnemende landen.

Nu is het nog zo dat elk land regelmatig individueel overgaat tot charteren op de civiele markt, waarbij er geen garantie is voor tijdige beschikbaarheid, en de prijs afhankelijk is van de dan geldende marktsituatie. Contractmanager namens de deelnemende landen is de NAVO *Maintenance and Supply Agency* (NAMSA), terwijl het managen van deze interim capaciteit door een *Strategic Airlift Coordination Cell* (SALCC) binnen het EAC zal worden uitgevoerd. Het is de verwachting dat dit SALIS-voornemen begin 2005 zal worden geïmplementeerd.

Parallel hieraan is in Europees verband in het kader van het *European Capabilities Action Plan* (ECAP) een vergelijkbare oplossing gekozen. Onlangs zijn beide initiatieven (HLG en



Een Amerikaanse piloot vanuit een Nederlandse F-16 ondersteunt de grondtroepen in Afghanistan in het kader van operatie 'Enduring Freedom'

(Foto: USAF, A. Herritage; collectie: IMG/KL)



Een impressie van de enorme capaciteit van de Antonov-124 (Bron: firma Antonov Oekraïne)

de desbetreffende ECAP Project Groep) in elkaar geschoven om duplicatie te vermijden.

Coördinatie civiel luchttransport

Analoog aan het optimaliseren van de utilisatie van militaire luchttransportcapaciteit, ligt er ook nog een terrein braak waar het gaat om het optimaliseren van het gebruik van gecharterde civiele luchttransportcapaciteit. Vooral het (mede)gebruik van onbenutte restcapaciteit door andere landen biedt goede mogelijkheden.

Momenteel bekijkt men welke rol het EAC hierin zou kunnen spelen. Grootste obstakels zijn juridische voetangels als financiële verrekening en aansprakelijkheid in geval van schade.

Uitbreiding van het EAC

Inmiddels is ook de deur opengezet voor uitbreiding van het EAC met andere lidstaten. Noorwegen is onlangs toegetreden als geassocieerd participant. Ook landen als Turkije, Denemarken en de Tsjechische republiek hebben inmiddels serieuze belangstelling getoond.

Met Turkije wordt momenteel onderhandelingen gevoerd. Dit wil overigens niet altijd zeggen dat landen volledig lid kunnen worden, onder meer vanwege politieke overwegingen. Ook een intensieve operationele samenwerking als geassocieerd participant (*Associate Participant*), zoals in het geval van Noorwegen (dus zonder volledig lidmaatschap), behoort tot de mogelijkheden.

Deze mogelijkheid geldt niet alleen voor staten, maar ook voor internationale organisaties (NV, OVSE, et cetera). Daarnaast is het mogelijk voor landen of internationale organisaties om slechts voor een enkele operatie met het EAC samen te werken.

Ten slotte

Op de wat langere termijn, nadat het EAC is geconsolideerd, nieuwe landen zijn toegetreden en nieuwe samenwerkingsverbanden zijn aangegaan, moet serieus worden onderzocht of de totstandkoming van een multimodale multinationale *Movement & Transportation Agency* in de rede ligt. De voortekenen hiervoor lijken gunstig



Een KDC-10 toestel van de Koninklijke Luchtmacht tankt F-16's bij

(Foto: Vliegbasis Soesterberg, H. van Dijk; collectie: IMG/KL)



Toetreding van Noorwegen tot het EAC, Berlijn, 11 mei 2004

(Foto: EAC)

nu Frankrijk in de EU het idee heeft gelanceerd om de verschillende ECAP-projectgroepen rond strategisch vervoer samen te voegen, onder één noemer: *Deployability Global Approach*.

Dit initiatief biedt een kans om niet alleen de verschillende ECAP-projectgroepen op het gebied van transport te bundelen, maar ook het EAC en het eveneens op Eindhoven gevestigde *Sealift Coordination Centre* (SCC, een multinationaal militair samenwerkingsverband op het gebied van zee-

vervoer) in gezamenlijkheid verder te ontwikkelen.

De huidige collocatie van EAC en SCC zou de kiem kunnen zijn waaruit een dergelijk initiatief zich verder zou kunnen ontwikkelen.

Om de reeds ontwikkelde ideeën binnen de NAVO (*NATO Response Force, NRF*) en de EU (*Headline Goal 2010, Rapid Response Concept, EU Battle Groups Concept*) gericht te kunnen faciliteren is op korte termijn voldoende strategische transportcapaciteit vereist. Dit vraagt om een duidelijk aansturend en beherend element. Een combinatie van EAC en SCC, aangevuld met exponenten van andere vervoersmodaliteiten, zou hierin kunnen voorzien. Met andere woorden, de weg ligt open voor een multimodaal *joint en combined Movement & Transportation Centre* dat in staat is om in de toekomst nog meer dan nu de schaarse Europese luchttransport- en overige vervoerscapaciteit zo doeltreffend en doelmatig mogelijk in te zetten.