

SPECIAL

LUCHTHAVEN

100 JAAR

LUCHTHAVENGESCHIEDENIS

WAAR STAAN WE NU?

**GROEIEN AAN HET
EUROPESE GEMIDDELDE**

**VLUCHTSHEMA
OP WEG NAAR GROEI**



100 jaar

LUCHTHAVEN- GESCHIEDENIS

Hoewel de nationale luchthaven niet van in het begin in Zaventem lag, is de huidige luchthavenregio onmiskenbaar verbonden met de Belgische luchtvaartgeschiedenis.

Het ontstaan van onze nationale luchthaven hebben we te danken aan de Duitsers. Zij bouwden aan het begin van de Eerste Wereldoorlog in Haren enkele loodsen voor hun zepelins. Na het einde van de oorlog bleef het Belgische leger deze terreinen gebruiken en toen in 1923 Sabena opgericht werd, kreeg de burgerluchtvaart hier een plaats. Halverwege de jaren 30 gebruikten reeds enkele andere maatschappijen deze luchthaven, zoals KLM, Air France en het toenmalige Luft Hansa. In 1935 vertrok de eerste regelmatige lijndienst naar Congo.

De locatie in Haren werd al snel te klein. Dat vonden ook de Duitsers, die na de inval in 1940 een militair vliegveld bouwden in Melsbroek (Steenokkerzeel). Na de oorlog vormde de Belgische overheid deze militaire luchthaven om

tot een civiele luchthaven waardoor de activiteiten van Haren naar Melsbroek verhuisden.

Verhuis naar Zaventem wegens Expo '58

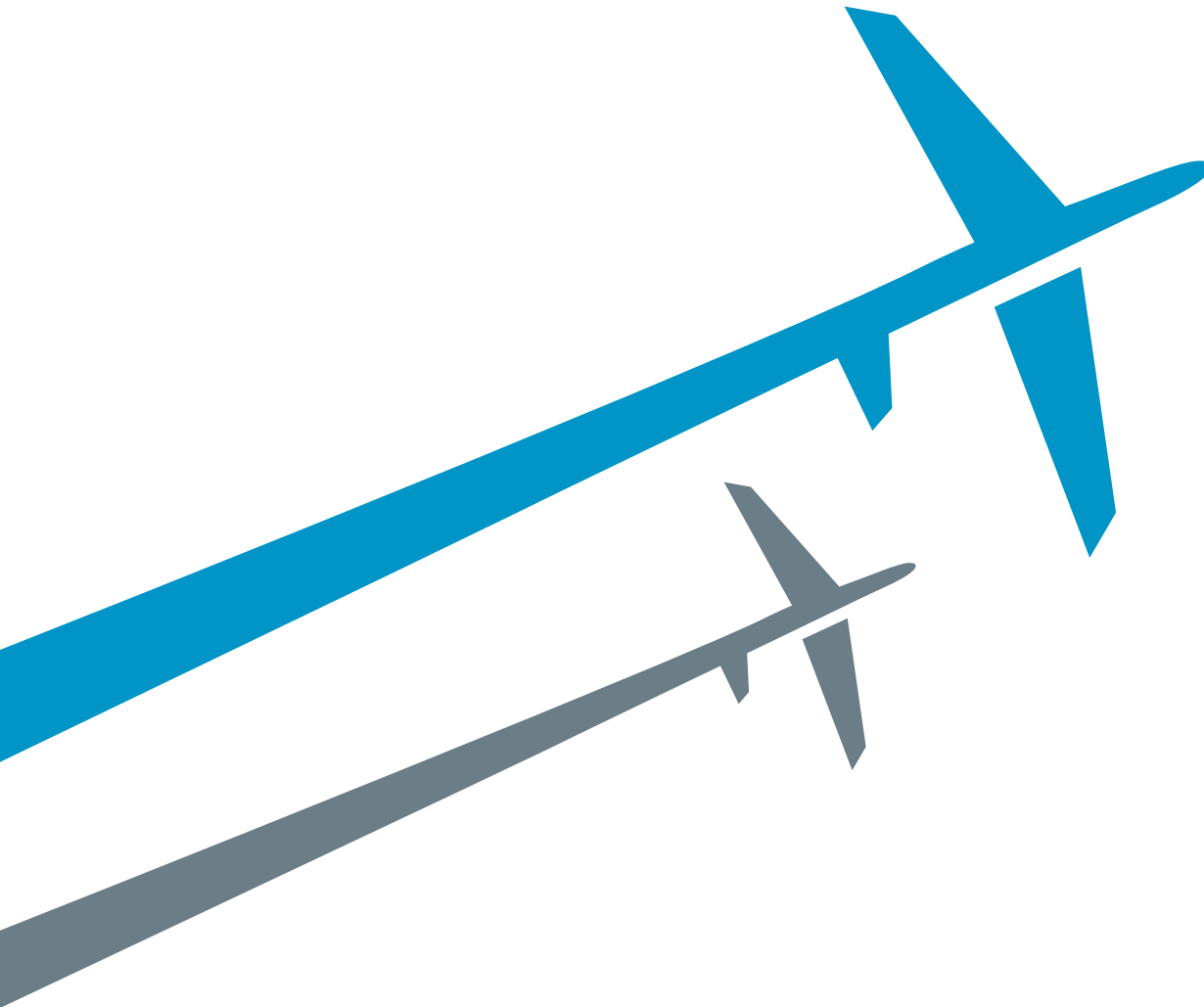
Het was naar aanleiding van de Wereldexpo van 1958 dat Zaventem uitgekozen werd als locatie voor de vestiging van een nieuw luchthavengebouw. Deze nieuwe luchthaven werd gebouwd om de grote massa bezoekers te kunnen ontvangen. De luchthaven in Melsbroek werd overgelaten aan de Belgische luchtmacht.

Doorheen de jaren groeide de luchthaven in Zaventem stelselmatig verder. Samen met de luchthaven groeide ook de omvang en het cargovolume van de vliegtuigen. Om deze groei te kunnen bijhouden, werd er een ronde pier gebouwd – de satelliet – waar nu het hoofdkantoor van Brussels Airport Company gevestigd is. In 1979 werd Brucargo in dienst genomen om al het vrachtverkeer in goede banen te leiden.



De luchthaven in Melsbroek op 10 april 1954, met een Sabena Convair 240.





Nieuwe luchthavengebouwen

Door de aanhoudende groei was er aan het einde van de 20ste eeuw nood aan nieuwe infrastructuur. Eerst werd een terminal gebouwd die aansloot op het gebouw van 1958 en een 650 meter lange pier B voor het niet-Schengenverkeer. Dit nieuwe complex werd ingehuldigd in 1994. In 2002 werd parallel aan pier B de nieuwe pier A voor het Schengenverkeer geopend. In datzelfde jaar werd de toenmalige beheerder van de luchthaven, de Belgian International Airport Company (BIAC), geprivatiseerd en omgedoopt tot Brussels Airport Company. Tot op vandaag heeft de Belgische staat nog steeds 25% + 1 aandeel in haar bezit.

De laatste grote infrastructurele wijziging was de bouw van de Connector, die pier A en pier B bovengronds met elkaar verbindt en die in 2015 in gebruik genomen werd. Dat jaar beleefde de nationale luchthaven met 23,5 miljoen passagiers ook haar absolute topjaar. In 2016 werd Brucargo voor de derde keer op rij uitgeroepen tot beste vrachtluchthaven van de wereld. Wat ooit in Haren begon op een oppervlakte van 25 m², is ongeveer honderd jaar later goed voor meer dan 1 km² aan logistieke activiteiten, de tweede grootste logistieke draaischijf van het land, na de haven van Antwerpen.

Sabena, DHL en de moeilijke jaren 2000

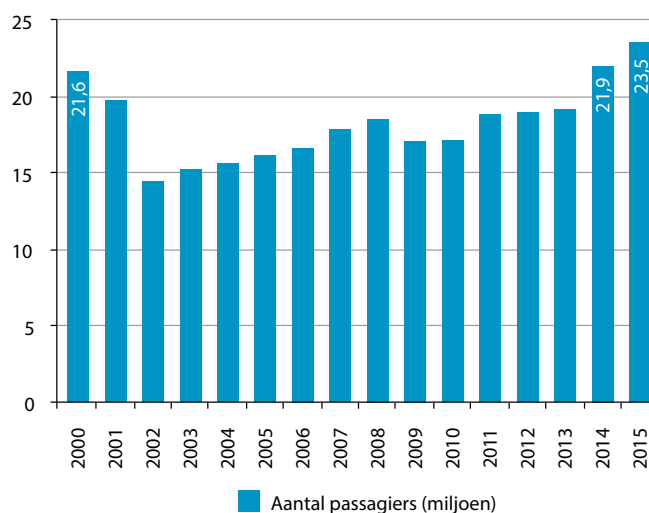
Op 11 september 2001 werd New York het slachtoffer van terroristische aanslagen, met een wereldwijde luchtvaartcrisis tot gevolg. Voor het reeds noodlijdende Sabena betekende deze crisis de doodsteek. Toen op 7 november 2001 het doek definitief viel over de Belgische luchtvaartmaatschappij, was dit het grootste faillissement uit de Belgische geschiedenis. De jobs van maar liefst 7.500 Sabena-werknemers en 4.500 werknemers bij verschillende dochterbedrijven stonden op de helling. Het Federaal Planbureau spreekt zelfs van 17.000 verloren jobs op macro-economisch vlak.

14 jaar door het dal

De effecten waren uiteraard ook voelbaar op de luchthaven. In 2000 ontving Brussels Airport nog een recordaantal van 21,6 miljoen passagiers. In 2001 waren het er minder dan 20 miljoen en in 2002 werd een dieptepunt bereikt met 14,4 miljoen passagiers.

In 2003 steeg het aantal passagiers terug uit boven de 15 miljoen. Daarna herstelde het aantal passagiers geleidelijk aan met een dip in 2009 en 2010 ten gevolge van de financiële crisis. Het zou echter duren tot 2014 voor de luchthaven opnieuw de kaap van 20 miljoen haalde. Met 21,9 miljoen passagiers in 2014 en een nieuw record van 23,5 miljoen in 2015, groeide de luchthaven met maar liefst 23% op 2 jaar tijd.

Evolutie passagierstrafiek



Bron: Brussels Airport Company (BAC)

De Vlaamse regering wilde met het Strategisch Actieplan voor de luchthavenregio de mobiliteit in de regio verbeteren, bedrijventerreinen ontwikkelen en vraag en aanbod op de arbeidsmarkt beter op elkaar afstemmen. Sinds 2004 is er al heel wat verbeterd, maar het werk is nog niet af.

DHL verhuist grotendeels naar Leipzig

In oktober 2004 raakte bekend dat het koeriersbedrijf DHL haar diensten op de nationale luchthaven zou verminderen, omdat haar Europees sorteercentrum werd uitgebreid in Leipzig. Uiteindelijk verhuisde 2/3^e van de activiteiten naar Leipzig in 2008, waardoor naar schatting zo'n 1.000 mensen hun baan verloren. Dat was minder dan voorspeld in 2004, maar toch genoeg voor de overheid om tot actie over te gaan.

Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling (START)

Als gevolg van de penibele situatie op en rond de luchthaven en op basis van reeds eerdere krachtlijnen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, lanceerde de Vlaamse regering in 2004 het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling (START) voor de luchthavenregio (Vilvoorde, Machelen, Zaventem, Zemst, Steenokkerzeel, Kortenberg, Kampenhout en Grimbergen).

Met dit strategisch actieplan wilde de Vlaamse regering de mobiliteit in de regio verbeteren, bedrijventerreinen ontwikkelen en vraag en aanbod op de arbeidsmarkt beter op elkaar afstemmen. Om dit te realiseren, zette de Vlaamse regering onder andere in op een betere toegankelijkheid en beter openbaar vervoer. Het op- en afrittencomplex van Machelen op de E19 kreeg een rechtstreekse verbinding met Brucargo en De Lijn breidde het aantal verbindingen met de luchthaven fors uit. Ook de federale regering investeerde in betere mobiliteit door middel van de Diabolo-spoorverbinding.

Met Brabantnet maakt de Vlaamse regering bovendien verder werk van hoogwaardige tramverbindingen naar en rond Brussel, waarbij ook de luchthaven aangedaan wordt. Daarnaast staat de herinrichting van de Brusselse ring op de planning én liggen er plannen om een tweede verbinding met de luchthaven te voorzien vanop de E40 Brussel – Leuven/Luik. (zie ook p. 17)

Bundeling van krachten en plannen

Begin 2016 besliste de Vlaamse regering om de werking van START en het VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) samen te brengen onder de 'Stand van de Rand'. Hoewel de projecten die hieronder vallen veel breder gaan dan enkel de START-projecten, is het wel de bedoeling om alles gecoördineerd te plannen en uit te voeren. De bereikbaarheid van de luchthaven speelt hierin een zeer belangrijke rol.

De feniks (SN) Brussels Airlines

Na het faillissement van Sabena werd de winstgevende dochtermaatschappij Delta Air Transport, dat zich vooral op regionale vluchten toelagde, overgenomen door SN Airholding, een groep van ongeveer 40 investeerders waaronder Étienne Davignon, Maurice Lippens, Brussels Airport en de Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel (GIMB). Deze investeerders wilden de connectiviteit van Brussel als Europese hoofdstad bewaren door ze met zo veel mogelijk steden te verbinden. Een tweede doel was om de zwaar getroffen luchtvaartsector nieuw leven in te blazen. De maatschappij kreeg de naam SN Brussels Airlines en had Brussels Airport als uitvalsbasis.

Alliantie met Virgin Express en intrede van Lufthansa

Eind 2004 kondigden SN Brussels Airlines en Virgin Express aan dat ze onder hetzelfde aandeelhouderschap geplaatst werden, maar wel afzonderlijk zouden blijven bestaan. Uiteindelijk volgde in 2007 toch de volledige eenmaking en gingen beide luchtvaartmaatschappijen verder onder Brussels Airlines.

In 2009 trad de Lufthansa Group toe tot het aandeelhouderschap. Zij verwierven 45% van de aandelen van de SN Airholding. Daardoor trad Brussels Airlines ook toe tot Star Alliance, een collectief van 28 luchtvaartmaatschappijen en een belangrijke stap voorwaarts in de connectiviteit van de luchthaven.



WAAR STAAN WE NU?

In 2015 brak Brussels Airport een nieuw record: ze kreeg bijna 23,5 miljoen passagiers over de vloer. Daarmee scoorde ze maar liefst 7% hoger dan het vorige recordjaar 2014. Deze sterke groei kan verklaard worden door het succesvolle nieuwe aanbod van Brussels Airlines én door de sterke groei van het low cost-segment. Vooral het aandeel transferpassagiers lag een heel pak hoger dan het jaar voordien, wat het belang van Brussels Airport als internationale hub aantoont.

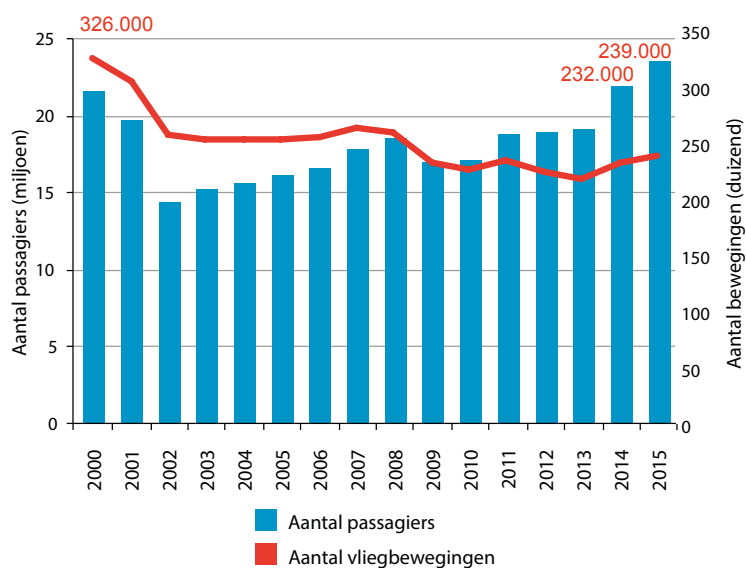
Van alle vliegtuigmaatschappijen op Brussels Airport blijft Brussels Airlines de grootste speler. Ze vervoerde in 2015 een recordaantal van meer dan 7,5 miljoen passagiers, wat bijna een derde is van alle passagiers die op de nationale luchthaven passeerden. Door deze enorme groei van passagiers – een surplus van 12,1% tegenover 2014 – boekte Brussels Airlines voor het eerst sinds 2010 opnieuw een nettowinst. Ryanair vervoerde in 2015 zo'n 7,6% van het aantal passagiers. Jetairfly zakte naar de derde plaats, gevolgd door easyJet en Lufthansa, hoewel ook deze luchtvaartmaatschappijen meer passagiers vervoerden.

Prof. Eddy Van de Voorde, transporteconoom UA: *"De komst van Ryanair naar Brussels Airport toont aan dat het een belangrijke luchthaven is om aanwezig op te zijn. Bovendien bracht Ryanair voornamelijk additionele passagiers en was er geen sprake van het gevreesde kannibalisme ten opzichte van de bestaande vliegtuigmaatschappijen."*

Meer passagiers met minder vliegbewegingen

Het totale aantal vliegbewegingen van en naar Brussels Airport lag in 2015 3,4% hoger dan in 2014. De oplettende lezer merkt op dat dit groeipercentage lager ligt dan dat van de passagiers, dat 7% bedroeg. Dit is te verklaren door de inzet van grotere toestellen door de vliegtuigmaatschappijen én de hogere bezettingsgraad per toestel. Het wordt nog indrukwekkender wanneer men ziet dat het recordaantal passagiers van 2015 gerealiseerd werd met 30% minder vliegbewegingen t.o.v. 2000. Het aantal nachtvluchten bleef in 2015 beperkt tot het wettelijk plafond van 16.000 vluchten per jaar.

Vliegbewegingen vs. aantal passagiers



Bron: BAC

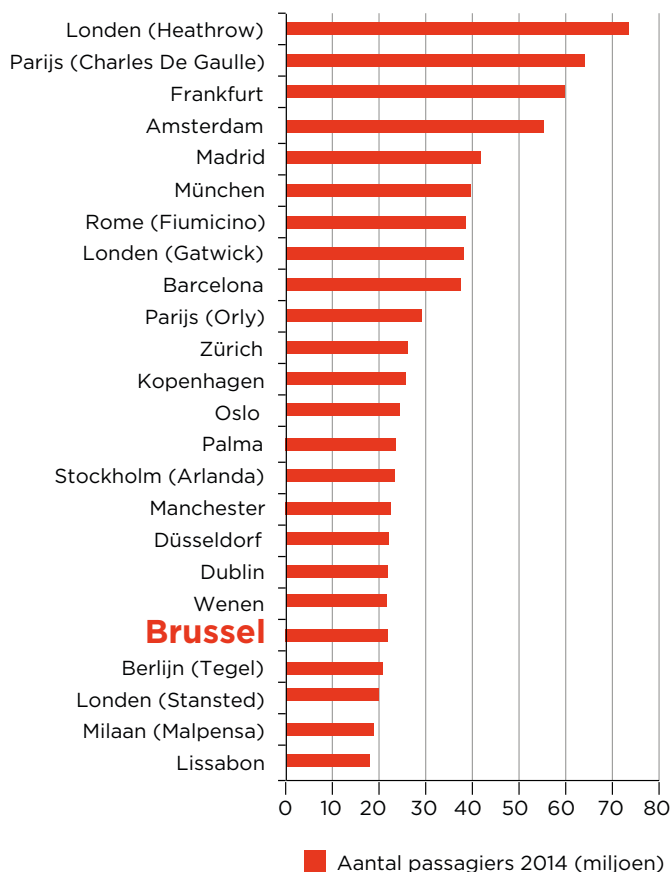
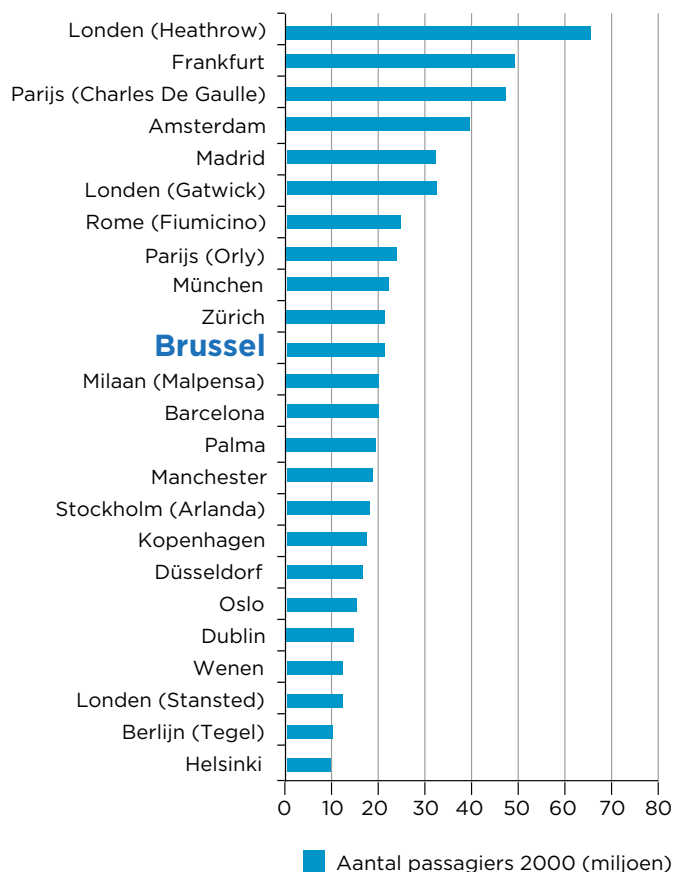
Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken: "Vlaanderen is de logistieke draaischijf van West-Europa en dat danken we in grote mate aan onze luchthavens, Brussels Airport voorop. Als Vlaams minister van Mobiliteit én als Vlaams-Brabander ben ik trots op de nationale luchthaven: een economische slagader voor ons land. Als Vlaams minister van Toerisme ben ik blij dat buitenlandse bezoekers onder andere via Brussels Airport arriveren in Vlaanderen. Deze luchthaven is een van onze beste visitekaartjes."

Brussels Airport groeit trager dan andere Europese luchthavens

De activiteit op de luchthaven is in 2014 en 2015 zeer sterk gestegen. Toch heeft Brussels Airport sinds 2000 terrein verloren ten opzichte van andere Europese luchthavens. Op vlak van aantal passagiers daalde Brussels Airport van de elfde plaats in 2000 naar plaats 18 in 2014. Qua vrachtvolume viel

Brussels Airport terug van een vijfde naar een elfde stek. Dit is deels te verklaren door een afname van het maximum aantal toegelaten nachtvluchten, maar ook het uitblijven van politieke engagementen om groei te faciliteren, is nefast gebleken. In Nederland trekt de overheid wel volop de kaart van Schiphol als dé nationale luchthaven, met aantoonbaar resultaat.

Luchtvaartpassagiers Europese luchthavens



Bron: BAC



Arnaud Feist, CEO Brussels Airport Company:
“Tedere luchtvaartmaatschappij die er was voor de
aanslagen is gebleven, ook de Amerikaanse. Dat is
een enorm teken van vertrouwen in de toekomst
van Brussels Airport.”

22 maart 2016

In februari 2016 klokte Brussels Airport af op meer dan 1,5 miljoen passagiers. Dat is 11% meer dan in dezelfde maand in 2015. Rooskleurige groeicijfers die volledig in lijn lagen met de verwachtingen. Als Brussels Airport die groei maandelijks had kunnen verderzetten, had het totale passagiersaantal in 2016 met 8% kunnen stijgen ten opzichte van 2015 en had de luchthaven de kaap van 25 miljoen passagiers kunnen ronden.

De vreselijke terreuraanslagen van 22 maart 2016 schudden de kaarten echter grondig door elkaar. Toch hebben de snelle heropstart van de luchthaven en de snelle terugkeer van alle vliegtuigmaatschappijen en passagiers aangetoond dat de luchthaven haar toekomstige groeiambities zeker niet moet wegstoppen. Zowel de ‘hubcarrier’ of thuismaatschappij Brussels Airlines als Brussels Airport zelf, hebben snel hun investeringsambities herbevestigd.

Na de aanslagen heeft Brussels Airport Company zelfs beslist om sommige bestaande plannen versneld uit te voeren, als signaal dat die zware klap niet het einde betekent van de luchthaven. Er ligt een plan klaar voor een investering van een miljard euro in de komende jaren. Met dat geld, dat bovendien privé-geld en geen overheidsgeld is, wordt onder andere versneld ingezet op het project ‘Terminal of the

Future’. Dit zal de terminal een hele nieuwe look & feel geven op maat van de huidige en toekomstige behoeftes van de passagiers. De uitrol was oorspronkelijk gepland voor 2020, maar zal dus eerder gebeuren.

Brussels Airlines lanceerde ook een reeks nieuwe zomerbestemmingen in Europa en legde daarnaast vluchten in naar het Canadese Toronto. In mei 2016 vervoerde luchtvaartmaatschappij Brussels Airlines al meer passagiers dan in mei 2015 en ook het vrachtvervoer stond in juni 2016 zo goed als op het niveau van voor de aanslagen. Vooral het aantal transferpassagiers haalde snel terug het groeiniveau van voor 22 maart, wat aantoont dat internationale reizigers het vertrouwen in Brussels Airport als overstapluchthaven nooit hebben verloren. Eind juli had Brussels Airport zelfs een absolute recorddag met meer dan 90.000 passagiers en klokte het af op de tweede beste julimaand ooit.

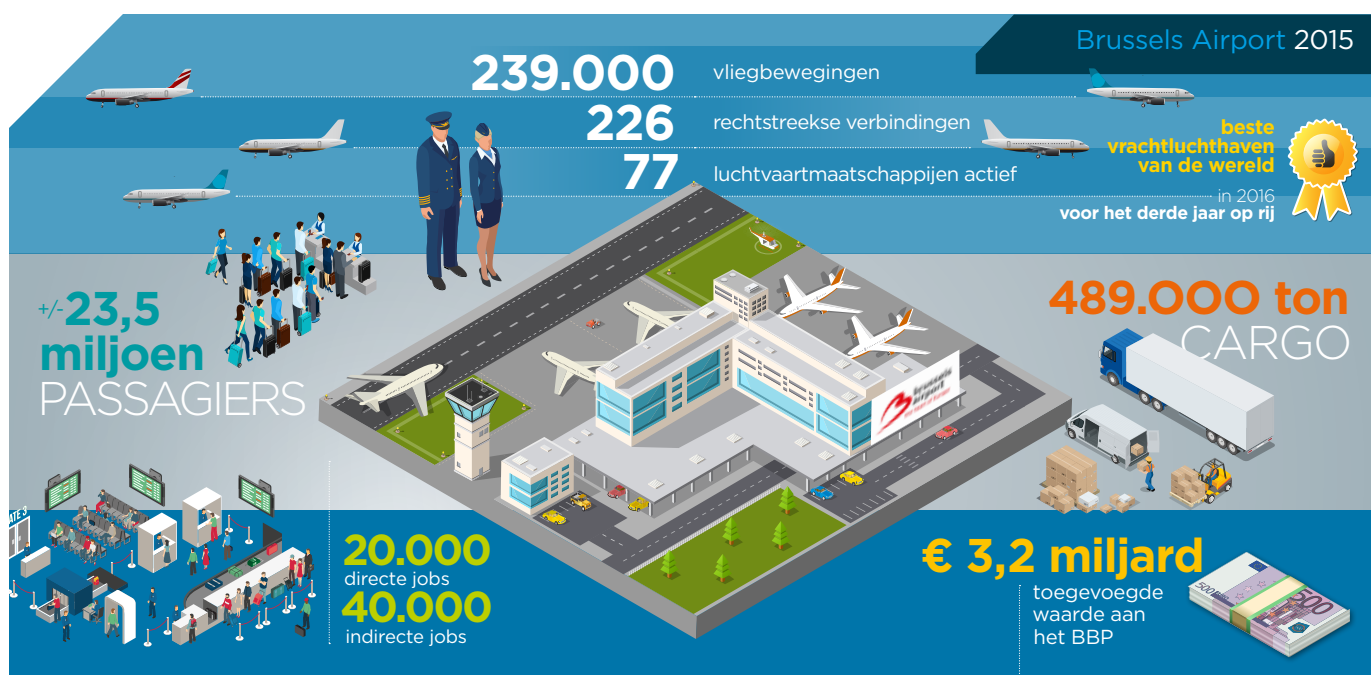




Foto: BAC

Cruciale motor voor Belgische economie en werkgelegenheid

De nabijheid van een hub met internationale langeafstandsbestemmingen en transfers, is een belangrijke troef voor internationale bedrijven om zich in Brussel te vestigen. Het vormt bovendien een basisvoorwaarde voor Brussel om haar rol als internationaal beslissingscentrum en Europees politiek centrum te blijven vervullen.

De moeilijke periode na 22 maart 2016 drukte iedereen nogmaals met de neus op de feiten: de nationale luchthaven is na de haven van Antwerpen de grootste economische motor van ons land. De tijdelijke sluiting en verminderde activiteit op de luchthaven had een immense weerslag op de hele Belgische economie. De Brusselse toeristische sector zag zwarte sneeuw. Maar de impact reikte veel verder dan de hoofdstad. Zelfs de Brugse horeca voelde de impact en door het drastisch verlaagde aantal zakenreizigers, beleefden ook tal van conferentie- en opleidingsfaciliteiten in heel het land een zware periode.

Deze enorme impact illustreert het zogenaamde 'katalytische effect' van de luchthaven. Dat effect is de toegevoegde waarde die gecreëerd wordt doordat de luchthaven fungeert als aantrekkingspool voor nieuwe ondernemingen en activiteiten. Dit effect is moeilijk rechtstreeks te meten, maar de wederzijdse afhankelijkheid tussen de luchthaven enerzijds en de horeca en het toerisme anderzijds, is duidelijk zichtbaar geworden.

Luchthavens zijn onmisbare intermodale knooppunten binnen logistieke, transport- en distributienetwerken. Het zijn groeipolen met een belangrijk effect op de werkgelegenheid en op de toegevoegde waarde van een land.

Koen Maerevoet, Partner KPMG België: *"Luchthavens hebben wereldwijd een grote impact op het BBP. Brussels Airport draagt met niet minder dan 1,8% bij aan het BBP van ons land."*

Brussels Airport is dus een zeer belangrijke katalysator en motor voor jobs, zowel op de luchthaven zelf als in de ruimere omgeving. De werkgelegenheid op de luchthaven heeft niet alleen in Brussel een positieve impact op de economische activiteiten, maar ook in Vlaanderen en Wallonië. Als 22 maart 2016 ons één ding heeft geleerd, dan is het dat wel.

Gebrek aan een juridisch kader en NIMBY-syndromen

De mooie cijfers willen niet zeggen dat alles rozengeur en maneschijn is voor de nationale luchthaven. Strenge Brusselse geluidsnormen, steeds wisselende vliegroutes en het permanente aanvechten ervan, zorgen voor grote onduidelijkheid. Een gebrek aan een coherente visie en kader op de toekomst van de luchthaven, vormt een grotere bedreiging dan men op het eerste zicht denkt.

Of misschien ook niet? Voor sommige actoren mag Brussels Airport gerust verdwijnen. Niet alleen actiegroepen maar ook politici uit de buurt bezondigen zich aan enkele denkfouten of NIMBY-nitis (not in my backyard). Ze denken dat het wegtrekken van de luchthaven beter zal zijn voor hun nachtrust. Zouden ze dan beter de slaap kunnen vatten in de wetenschap dat ze tienduizenden mensen, ook uit hun eigen omgeving of kiespubliek, op straat zetten?

Bovendien verschuiven jobs die verloren gaan in Zaventem niet automatisch naar andere delen of andere luchthavens van het land. Dat heeft de saga met Ethiopian Airlines in 2015 duidelijk aangetoond. Toen die vrachtmaatschappij onder lobydruk verdween uit Zaventem, verhuisde het niet alleen die activiteiten maar ook een deel van haar Luikse vluchten naar het nabijgelegen Maastricht.

Tot slot kunnen de andere Belgische luchthavens de rol van Brussels Airport niet geheel overnemen. Ze kunnen de internationale connectiviteit en uitstraling niet waarmaken en missen ook de noodzakelijke koppeling tussen passagiers en cargo.



GROEIEN AAN HET EUROPESE GEMIDDELDE

De nationale opportuniteiten van een goed draaiende internationale luchthaven zijn zeer groot. Als we daar ook in ons land de vruchten van willen plukken, moeten we eerst bepalen welke richting we uit willen met Brussels Airport. Hoe hoog leggen we de lat en welke randvoorwaarden zijn nodig om deze doelstellingen te bereiken? Hebben we goesting om te groeien? Het antwoord is volmondig: ja. Om de toekomst van Brussels Airport en al de bijhorende voordelen veilig te stellen, is een groei aan het Europese gemiddelde van 2 à 3% een noodzakelijk maar haalbaar doel.

De groeivoorspellingen voor luchtvaartpassagiers wereldwijd zijn rooskleurig. Met een schatting van 5% ligt deze voorspelling heel wat hoger dan de algemene groei die verwacht wordt voor de wereldeconomie. De grootste groei van luchtvaartpassagiers zit uiteraard in de groeiemarkten Azië, Afrika en het Midden-Oosten. De groeiverwachtingen van luchtvaartpassagiers

Verwachte jaarlijkse passagiersgroei 2014-2024

| | Afrika | Latijns-Amerika | Midden-Oosten | Europa | Noord-Amerika | Azië |
|-----------------|--------|-----------------|---------------|--------|---------------|-------|
| Azië | 7,10% | 7,20% | 7,20% | 5,10% | 4,40% | 6,20% |
| Noord-Amerika | 6,20% | 4,90% | 6,10% | 3,00% | 2,40% | |
| Europa | 4,70% | 5,00% | 5,40% | 3,30% | | |
| Midden-Oosten | 7,30% | - | 5,00% | | | |
| Latijns-Amerika | 8,10% | 6,60% | | | | |
| Afrika | 6,70% | | | | | |

Bron: Boeing

binnen Europa en tussen Europa en Noord-Amerika liggen iets lager, maar bedragen nog steeds 3% of meer.

Deze groeicijfers mogen niet verwonderen. Zowat alle economische trends wijzen er immers op dat er meer opportuniteiten voor luchtvaartactiviteiten zullen komen. De verdere globalisering en internationalisering van waardeketens van bedrijven vraagt om een snelle, flexibele en kostenefficiënte bereikbaarheid van de internationale markten. Ook de verdere verstedelijking, de bevolkingsgroei en de verwachte toename van de middenklasse zullen leiden tot een grotere trafiek tussen de wereldsteden. Dankzij de digitalisering wordt het steeds makkelijker om virtueel contact te leggen met mensen van over heel de wereld en die contacten later fysiek te ontmoeten, zowel in bedrijfsmatige als vrijetijdscontext. Brussel is in dit opzicht ideaal gelegen als internationale en Europese hoofdstad.

Een aanbod van efficiënt passagiers- en vrachttransport op de luchthaven is dus cruciaal om onze ondernemingen succesvol te laten concurreren in de sterke competitieve wereldmarkten. Bovendien zijn sterke economische poorten binnen snelle en flexibele supply chains essentieel om op logistiek vlak een prominente rol te blijven spelen. Want logistiek is en blijft een onmisbaar instrument voor onze Belgische industrie.

Meespelen in de Europese league

De groeicijfers tonen aan dat het niet overdreven ambitieus is om voor Brussels Airport een jaarlijkse groei van 2 tot 3% in passagiers en 5% in cargo na te streven in de komende 10 jaar. Dit komt overeen met 5 tot 8 miljoen extra passagiers en meer dan 300.000 ton bijkomend vrachtvervoer. Brussel is ideaal gelegen en heeft een catchment area (klantenpotentieel binnen een bepaalde geografische regio) die groter is dan luchthavens met een gelijkaardige grootte zoals Zürich, München of Wenen. Er wonen bijna 20 miljoen mensen op slechts 90 minuten verwijderd van Brussels Airport. Om dat potentieel te benutten, moet de bereikbaarheid van de



luchthaven wel gegarandeerd en zelfs verbeterd worden. Waar vroeger de zeehavens de centra waren voor economische ontwikkeling, is deze rol tegenwoordig steeds meer weggelegd voor luchthavens. Een recente studie van Intervistas toont aan dat het aantrekken van 10% meer luchtvaartactiviteiten leidt tot een toename van 0,5% van het BBP per capita.

Meest klantvriendelijke internationale luchthaven

Groeien aan 2 tot 3% volume per jaar komt overeen met het Europese gemiddelde. Dit betekent niet dat Brussel een tweede Schiphol, Charles De Gaulle, Heathrow of Frankfurt moet worden. Deze megaluchthavens kampen immers met serieuze capaciteitsproblemen waardoor de overstap-ervaring voor transferpassagiers vaak minder aangenaam wordt. Dergelijke megahubs werken op vele vlakken contra-productief omwille van hun omvang. Uit de cijfers van Airport Council International (ACI) voor de eerste jaarhelft van 2016 blijkt dat de groei van de grootste luchthavens afneemt, maar dat de kleinere luchthavens wel sterk groeien. Brussel heeft alles in huis om zich te profileren als een zeer aantrekkelijk internationaal alternatief voor deze megaluchthavens in onze buurlanden, zowel voor lokale als voor transferpassagiers.

De kracht zit in het samenspel tussen de verschillende types passagiers, producten en de bijhorende services. Als Brussels Airport in al deze aspecten blijft uitblinken, is het Europese groeigemiddelde voor passagiers en vracht haalbaar en kunnen we de connectiviteit en de economische groei van ons land verzekeren.

Die groei moet zowel van de passagiers- als van de cargozijde komen. Want hoe meer passagiers, hoe beter voor het cargo-volume en omgekeerd. Door de vracht aan boord van de passagiersvliegtuigen, worden de passagiersvluchten immers rendabel. Dat geldt zeker voor de intercontinentale vluchten (zie ook p. 20).

Aantrekkingskracht voor toerisme en bedrijvigheid

Het is positief dat de luchthaven een groeiritm van 2 tot 3% aankan als het juiste kader wordt aangereikt. Nog positiever is dat deze groei leidt tot bijkomende inkomsten voor toerisme, een verhoging van de internationale aantrekkingskracht van Brussel en – last but not least – tot 10.000 extra jobs voor hoog- en laaggeschoolde profielen, in de komende 10 jaar. Deze opportuniteiten mogen we niet negeren.

De nabijheid van een internationale luchthaven is een essentiële voorwaarde om die internationale centrumfunctie verder te kunnen uitspelen. Ons land kan het zich als kleine open economie, die dankzij omvangrijke buitenlandse investeringen in het verleden belangrijke groei-impulsen kreeg, niet permitteren om de luchthaven af te bouwen tot een kleinere regionale luchthaven. Een dergelijke strategie zou de internationalisering van onze eigen bedrijven bemoeilijken, buitenlands initiatief in België ontmoedigen en onze economische groei en welvaart ernstig in het gedrang brengen. Redenen genoeg dus om de groeimogelijkheden van Brussels Airport niet te belemmeren of de kelk van Europese trafiekgroei niet nog eens aan ons voorbij te laten gaan.



Koen Maerevoet, Partner KPMG België: “Een goede aansluiting op het wereldwijde luchtvaartnet kan economische groei en productiviteitsstijging genereren omdat het land een betere toegang krijgt tot andere markten, ondernemingen beter met elkaar verbindt en een grotere toegang verschaft tot de internationale kapitaalmarkten.”

Qua bestemmingen staat Brussels Airport dankzij een historisch gegroeide goede verbinding al sterk in het Afrikaanse continent. Maar verdere diversificatie van bestemmingen zal nodig zijn. Brussels Airport Company zet dan ook volop in op een groter aanbod voor Azië, Noord-Amerika en vooral Zuid-Amerika. Momenteel ontbreekt een rechtstreekse verbinding met Zuid-Amerika. Het verder versterken van de intercontinentale verbindingen vormt dan ook een prioriteit voor Brussels Airport.

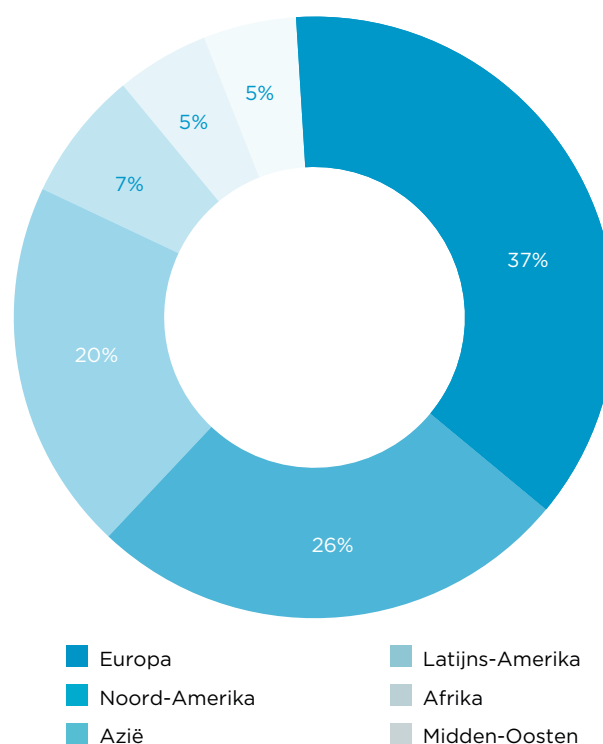
Connectiviteit, de levensader van een luchthaven

Het centrale element voor een toekomstgerichte luchthaven is connectiviteit. Dat is de mate waarin de luchthaven connecties kan aanbieden via de lucht- en de landzijde. De luchthaven fungeert als een internationale toegangspoort en ontmoetingsplaats waarbij intermodaliteit en toegankelijkheid centraal staan. Dankzij deze connectiviteit wordt een cluster van economische activiteiten en diensten gecreëerd. Dit betekent dat handel, toerisme, buitenlandse investeringen en productiviteit sterk gerelateerd zijn aan de graad van luchthavenconnectiviteit.

Vooraf bedrijven in de nabijheid van de luchthaven profiteren hiervan: de aanwezigheid van de internationale luchthaven geeft hen een voordeel ten opzichte van hun belangrijkste concurrenten. Een kwalitatief hoogwaardig luchtvaartnetwerk is voor veel bedrijven een belangrijke factor bij de keuze van hun vestigingsplaats en mede daardoor van belang voor de (regionaal-)economische ontwikkeling. Die economische ontwikkeling versterkt op haar beurt dan weer het belang van de luchthaven.

De Brusselse metropool kan zich enkel als internationaal centrum blijven ontwikkelen dankzij dit aanbod van connectiviteit, wat nogmaals het belang van Brussels Airport voor onze hoofdstad aantoon. Een internationaal centrum heeft immers zoveel mogelijk plaatsen nodig om mee te ‘connecteren’. Het airline marketing team van de luchthavenuitbater zet dan ook sterk in op het aantrekken van de luchtvaartmaatschappijen zodat het aantal te bereiken plaatsen vergroot en de connectiviteit voor passagiers en cargo toeneemt. Maar ook het politieke niveau moet deze strategie ondersteunen door een kader te creëren waarbij voldoende luchthavencapaciteit gegarandeerd wordt.

Connectiviteit via de lucht vanuit Europa



Bron: ACI EUROPE Airport Industry Connectivity Report 2016

Philippe Muyters, Vlaams minister van Werk en Economie: "Ik ben verheugd dat de samenwerking tussen VDAB en Actiris haar vruchten afwerpt, vooral omdat de regio dit echt kan gebruiken. Het Luchthavenhuis is enorm handig voor werkzoekenden die op deze manier alles inzake arbeidsmogelijkheden op de luchthaven op één enkele plaats kunnen vinden. Ook de samenwerking met de werkgevers, waaronder Voka, is een pluspunt."

Brussels Airport als hotspot van werkgelegenheid

Met 20.000 directe tewerkstellingsplaatsen bij 260 bedrijven, is Brussels Airport een belangrijke bron van werkgelegenheid in de ruime regio. In 2015 solliciteerden nog 19.410 kandidaten voor een van de 705 openstaande vacatures. Bijna een vijfde van de vacatures was voor een logistieke functie. De top 5 werd verder aangevuld door administratieve diensten, marketing & communicatie, sales en operations. Andere veelgevraagde profielen op Brussels Airport zijn ingenieurs of hr-medewerkers. Dat toont aan dat de luchthaven een breed gamma aan jobs creëert, zowel voor hoog- als laaggeschoolden. De aantrekkelijkheid van de luchthaven als tewerkstellingsplaats reikt dan ook veel verder dan haar directe omgeving.

Grootste private werkgever van Brusselaars

In 2013 kwamen 14,1% van de tewerkgestelden in de luchthavenregio uit Brussel. Specifiek op Brussels Airport komen naar schatting 3.000 werknemers uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De nationale luchthaven vormt hierdoor de grootste private werkgever voor Brusselaars. Samen met de 2.400 werknemers uit het Waalse Gewest, werken er zo'n 5.400 Brusselaars en Walen op de luchthaven. Dat is bijna de helft meer dan het aantal tewerkgestelden op de luchthavens van Luik en Charleroi samen.

Impact op indirecte jobs nog veel hoger

De luchthaven zorgt uiteraard niet alleen voor directe jobs. Via de vele toeleveranciers en andere dienstverleners worden er ook tal van indirecte jobs gecreëerd. De Nationale Bank van België schat dit aantal op 20.000. Ook een significant deel van deze jobs wordt uitgevoerd door Brusselaars en Walen. Vermoedelijk ligt de proportie voor indirecte jobs voor Brusselaars zelfs nog hoger, gezien de nabijheid van de hoofdstad ten opzichte van de luchthaven.

Tot slot is er ook nog de geïnduceerde of katalytische tewerkstelling. Dat zijn jobs die niet meteen aan de luchthaven gelinkt zijn, maar wel ontstaan door de aanwezigheid van de luchthaven. Door de verhoogde handel, buitenlandse investeringen, productiviteit en toeristische aantrekkelijkheid, ontstaat een verhoogde tewerkstellingsgraad, zoals bijvoorbeeld in de horeca.

Deze effecten worden volgens een conservatieve berekening geschat op 20.000 jobs. Opnieuw wordt een groot deel van deze jobs ingevuld door Brusselaars. Het katalytische effect van de luchthaven op de tewerkstelling bleek ook na de aanslagen van 22 maart 2016. Drie maanden later kampte de horeca nog steeds met een verlies van 25 tot 30%. In De Tijd (31/05/2016) zei Arnaud Feist, CEO Brussels Airport Company "De luchthaven was twaalf dagen dicht en je zag meteen de gevolgen voor Brussel. Er is een duidelijke economische link tussen Brussel en de luchthaven, en die link willen wij versterken."

VDAB, Actiris en FOREM slaan de handen in elkaar

Het grote potentieel aan jobs is ook de instanties voor arbeidsbemiddeling niet ontgaan. In plaats van vast te houden aan bestuurlijke grenzen, trekken zij voluit de kaart van tewerkstelling en samenwerking om de juiste profielen te vinden voor de vele jobs op de nationale luchthaven.

Daarom werd in 2013 het Luchthavenhuis of Brussels Airport House in het leven geroepen door Brussels Airport Company, POM Vlaams-Brabant, Voka – Kamer van Koophandel Vlaams-Brabant, De Lijn Vlaams-Brabant, de provincie Vlaams-Brabant, RESOC Halle-Vilvoorde en VDAB. Er is ook een nauwe samenwerking met de Brusselse en Waalse organisaties Actiris, BECI, MIVB, Forem, TEC en UWE.

Deze samenwerking biedt ondersteuning bij onder meer de ontwikkeling van de werknemers, vervoer van en naar de luchthaven en opleidingen en activiteiten op en rond Brussels Airport. Actiris bemiddelt actief voor de vacatures die het Luchthavenhuis binnenkrijgt. Om deze werking te optimaliseren, heeft Actiris inmiddels de nieuwe dienst Actiris Interregional opgericht. De VDAB van haar kant organiseert maandelijks infosessies over werken op de luchthaven die ook door Brusselaars gevolgd worden.

Katalysator voor nieuwe activiteiten in de Noordrand

De aantrekkelijkheid van Brussels Airport als werkgever straalt ook af op andere bedrijven. Twee van de vier grootste accountancy bureaus, KPMG en Deloitte, hebben een nieuw kantoor gebouwd op het luchthaventerrein, dicht bij de vertrekhal en het hoofdkantoor van Brussels Airport. Dat toont aan dat de luchthaven steeds meer gezien wordt als een brede bedrijvigheidszone.



Koen Maerevoet, Partner KPMG België: *“Wij verhuizen zelf naar de luchthaven omdat we als innovatieve dienstverlener maximaal willen inzetten op een stimulerende en inspirerende werkomgeving. De luchthaven biedt een unieke bereikbaarheid via het openbaar vervoer en connecties met letterlijk de rest van de wereld.”*

Die verhoogde aantrekkingskracht op vlak van werkgelegenheid zorgt voor uitdagingen op mobiliteitsvlak. De centrale ligging van Brussels Airport is een troef en er werd de voorbije jaren al stevig geïnvesteerd in een betere bereikbaarheid. Maar het werk is nog lang niet af.

Brussels Airport

STERKTES



- Grote catchment area voor passagiers en cargo
- Metropoolregio: sterke bestemmingsmarkt dankzij Europese hoofdstad (Europese Commissie, NATO)
- Sterke cargoluchthaven: topspeler inzake behandeling van temperatuurgevoelige vracht (pharma & fresh)
- Netwerk en kennis van Afrikaanse markt
- Mondiaal hubnetwerk creëert noodzakelijke connectiviteit en is belangrijke vestigingsvoorwaarde voor internationale bedrijven

ZWAKTES



- Versnipperd overheidsbeleid: belang van Brussels Airport weegt onvoldoende in politieke besluitvorming
- Bereikbaarheid onder druk:
 - Nood aan zuidelijke ontsluiting (tweede toegang via de weg)
 - Nood aan verdere uitbouw openbaar vervoer
- Afwezigheid van een goede grensoverschrijdende hogesnelheidstrein
- Mismatch op arbeidsmarkt

KANSEN



- Groeiende sector
- Verdere ontwikkeling van logistieke activiteiten in omgeving luchthaven
- Aantrekken nieuwe luchtvaartmaatschappijen en markten
- België als pilootland voor versnellen logistieke ketens (bv. Brucargo in the Cloud)
- Verdere uitbouw Brussels Airport tot intermodaal knooppunt
- Grote, jonge arbeidsreserve in Brusselse metropool

BEDREIGINGEN



- Ontbrekend wetgevend kader inzake vliegroutes creëert juridische onzekerheid
- NIMBY en immobilisme door politiek getouwtrek over verdeling lasten en lusten
- Concurrentiële omgeving zorgt voor druk op catchment area door nabije luchthavens
- Limiet van de piekcapaciteit in zicht
- Ruimtelijke ordening rond luchthaven: betere ontsluiting nodig van luchthaven, bedrijventerreinen, etc.



VLUCHTSHEMA OP WEG NAAR GROEI

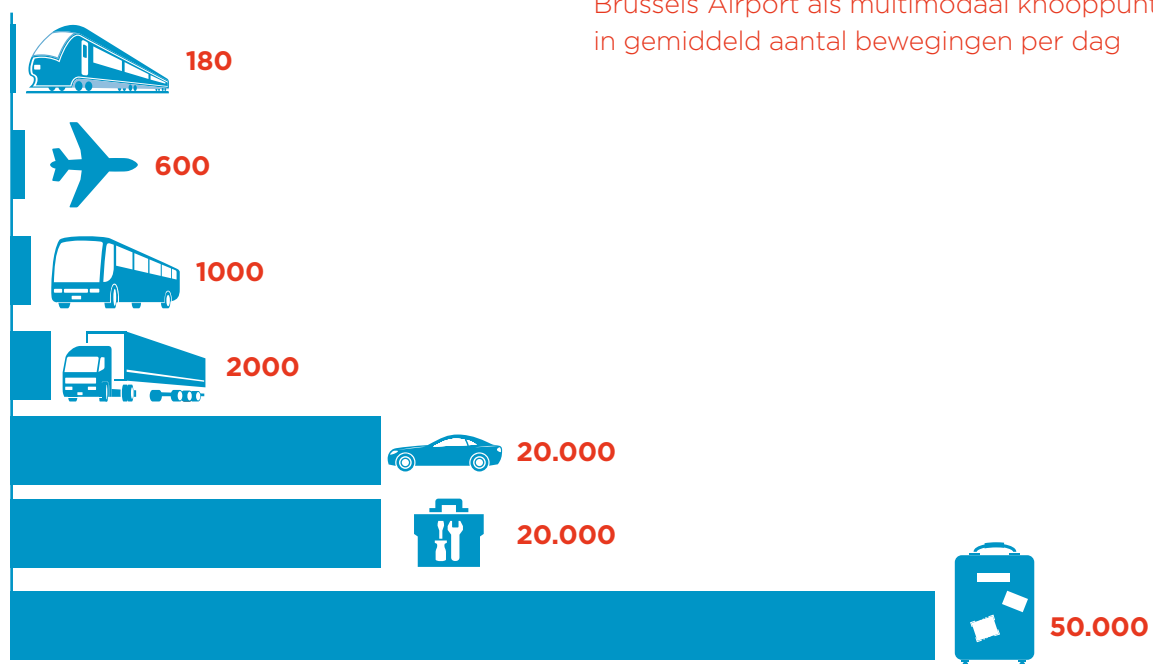
Als we kiezen voor duurzame toegevoegde waarde en jobs, moeten we voor Brussels Airport als internationale hub een passagiersgroei van 2 tot 3% en een groei van 5% voor cargo faciliteren. Om deze ambitie te realiseren, schuiven we vier voorwaarden naar voor die essentieel zijn voor de voorziene groei. De luchthaven moet bereikbaar blijven, de ruimtelijke en levenskwaliteit op en rond de luchthaven moet verbeteren en de vrachtluchthaven moet verder blijven innoveren. Maar bovenal is er een politiek gedragen visie nodig over de toekomst van de luchthaven.

Duurzame, multimodale bereikbaarheid

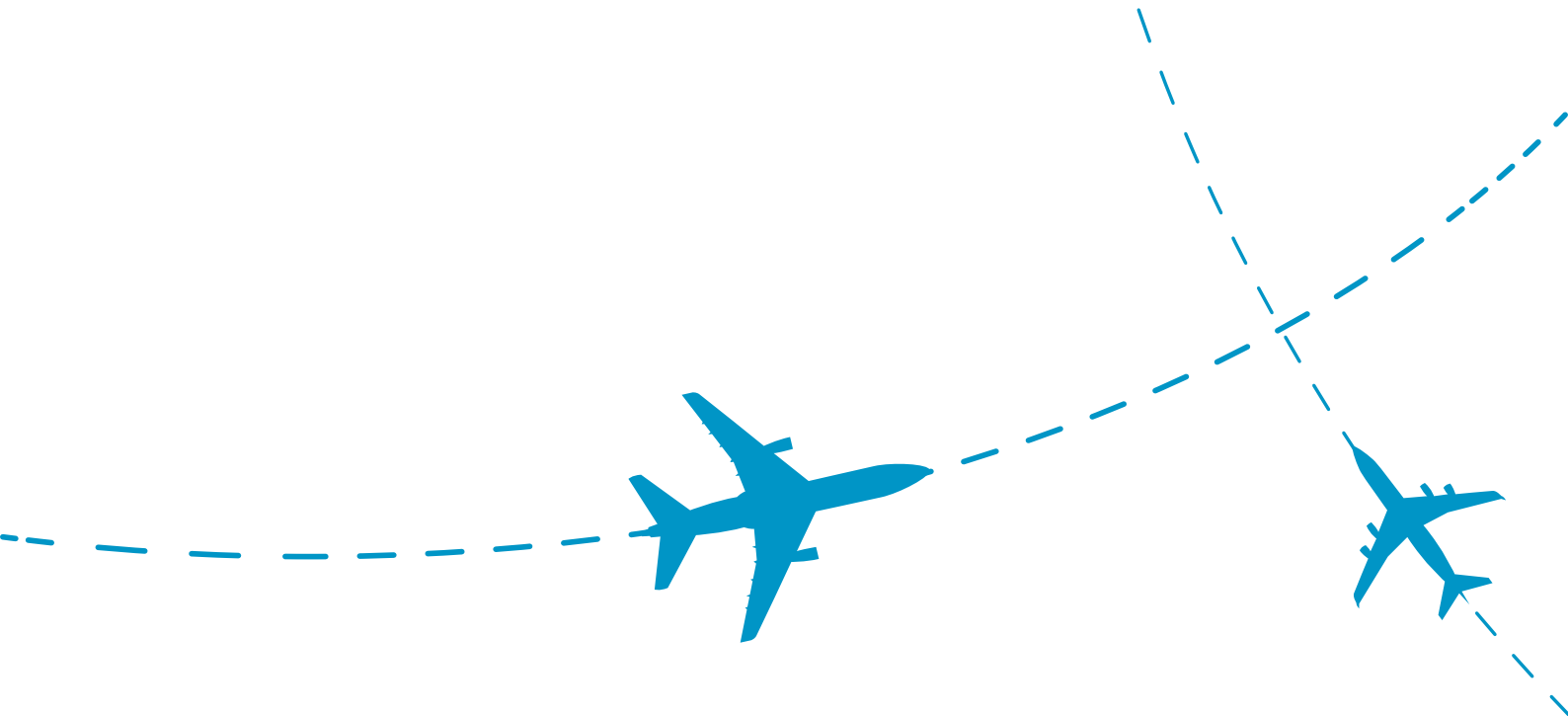
Een rijk luchtnetwerk en voldoende bestemmingen zijn noodzakelijk om de functie van luchtvaarthub waar te maken. Maar evenzeer moet die luchthaven aan landzijde voldoende bereikbaar zijn. Enkel een goed en aantrekkelijk vervoersaanbod via weg en spoor, kan Brussels Airport laten uitgroeien tot een echt multimodaal vervoersknooppunt. Zowel voor toeristen als voor internationale bedrijvigheid is een vlotte en betrouwbare bereikbaarheid van nationale en internationale bestemmingen cruciaal.

Ook als logistieke pool is de locatie van Brussels Airport voor verladers ideaal. De luchthaven wordt des te meer aantrekkelijk als er een netwerk aanwezig is waarbij alle systemen met elkaar geïntegreerd zijn en waar er een hoge frequentie in bestemmingen en aantal vluchten is. Anders kunnen verladers de dienstverlening naar hun klanten toe niet garanderen en trekken ze naar een andere luchthaven. Veel lading gaat vandaag immers mee als 'belly cargo' bij commerciële luchtvaartmaatschappijen of passagiersvluchten.

De ligging van Brussels Airport, vlakbij hartje Brussel, is een geweldige troef om de internationale centrumfunctie te vervullen. Hierdoor wordt het mogelijk om kantoor- en vergaderlocaties aan te bieden en internationaal georiënteerde bedrijven aan te trekken. Met frequente bus-, trein-, en tramverbindingen wordt Brussels Airport een belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer. Dit is niet alleen interessant voor mensen die het vliegtuig moeten nemen, maar vooral voor de duizenden mensen die dagelijks op en rond de luchthaven gaan werken.



Bron: BAC



De belangrijkste infrastructuurprojecten die van Brussels Airport een echte multimodale hub kunnen maken, zijn:

De optimalisatie van de Brusselse ring (R0)

Eén van de meest gekende probleemzones van ons land is de Brusselse ring. Vooral het noordelijke deel en de snelwegen naar de ring, E40, A12 en E19, hebben een vaste plaats in de file-overzichten. De enige toegang tot de luchthaven met de wagen verloopt via de Brusselse ring en de A201. Daarom is de geplande verbetering van de doorstroming op de Brusselse ring zeer belangrijk voor Brussels Airport.

De Vlaamse regering heeft beslist om het noordelijke deel van de Brusselse ring te vernieuwen met een parallelstructuur. Hierdoor wordt het doorgaand verkeer gescheiden van het lokaal verkeer.

De zuidelijke ontsluiting van de luchthaven

Het feit dat er maar één - bovendien sterk verzadigde - toegangsweg is, vormt een probleem voor Brussels Airport. Ook vanuit veiligheidsoverwegingen valt een tweede toegangsweg zeker te verdedigen. Een zuidelijke verbindingsweg tussen de luchthaven en de E40 Luik/Leuven is dus noodzakelijk. Dat zal bovendien ook een positieve impact hebben op het verkeer op de Brusselse ring. De mogelijkheden van zo'n zuidelijke ontsluiting zullen mee bekeken worden in het nog op te maken GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) over de afbakening van de luchthaven.

Brabantnet

Brabantnet is een plan voor drie tramlijnen naar en rond Brussel:

- Een sneltram van Willebroek naar Brussel langs de A12
- Een ringtram van Brussels Airport over Vilvoorde naar Jette
- Een luchthaventram van Brussel-Noord naar Brussels Airport

Deze drie tramlijnen wil De Lijn samen met de MIVB tegen 2020 realiseren. Ze moeten een aanvulling vormen op het bestaande treinnet van de NMBS en het tramnet van de MIVB. Door de tramlijnen samen met de MIVB te exploiteren, verhoogt het potentieel van het tramaanbod in Brussel substantieel. Met minimale investeringen kunnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB 30.000 extra tramreizigers per dag vervoeren.

In afwachting van de ringtram wil Vlaanderen al een trambus laten rijden. De ringtram verbindt toplocaties met elkaar zoals het UZ Brussel, het nationaal voetbalstadion, de Mediaaan en uiteraard Brussels Airport. De luchthaventram verbindt Brussels Airport met Brussel Noord en passeert onder meer via de NAVO, Da Vinci en Bordet.

Treinverbindingen en HST-station

In 1958 was de luchthaven pionier met het eerste treinstation onder de terminal. Om de luchthaven nog beter bereikbaar te maken en te laten aansluiten op het internationale treinnet, werd de Diabolo-verbinding aangelegd. Die opende in 2012 en zorgt momenteel voor een rechtstreekse treinverbinding vanuit meer dan 80 treinstations in België. Maar we missen de extra troef van een hogesnelheidstreinverbinding. In Europa is er een evolutie waarbij hogesnelheidstreinen korte vluchten binnen Europa steeds meer vervangen. Daarom is het enorm belangrijk dat de luchthaven een snelle treinverbinding heeft vanuit andere steden of luchthavens binnen Europa.



Inbedding in een kwalitatieve leefomgeving

De ingewikkelde bestuurlijke organisatie in ons land, met versnipperde bevoegdheden tussen de gewesten onderling en in relatie tot de federale overheid, is gekend. Het is dan ook een verademing om vast te stellen dat de Vlaamse en Brusselse administraties van ruimtelijke planning elkaar gevonden hebben om samen aan een visie voor de Noordrand te werken. Na een jaar intensief overleg met lokale besturen en het middenveld, waaronder Voka, gooiden ze in 2016 hun visie op tafel met het "proeve van programma van T.OP (territoriaal ontwikkelingsplan) Noordrand". Het document is nog niet af, maar vormt een voorzet waar de stakeholders verder mee aan de slag kunnen. Belangrijk voor de luchthaven in dit programma is de ontwikkeling van een 'Europese Boulevard' die de Europese wijk verbindt met de luchthaven, langsheen de Leopold III-laan en de A201. Deze as wordt multimodaal uitgebouwd, met een nieuwe tramlijn en fietswegen. Langs deze boulevard kunnen Europese hoofdkantoren, opleidingscentra en ontmoetingsplaatsen zich verder ontwikkelen.

De Europese Boulevard Zuidstation – EU – Navo – luchthaven

De A201/N22 is de weg die de luchthaven via Bordet en Josaphatpark verbindt met het Brusselse stadscentrum. Vandaag is dit een anonieme stadsautostrade omgeven door grootschalige, monofunctionele en auto-gerichte kantoorcomplexen, onderbenutte gebieden en open ruimtes. Het is een barrière die wijken en functies van elkaar scheidt.

Om de link tussen stad en luchthaven te versterken, wordt de tramverbinding die vandaag aan de NAVO-site stopt, doorgetrokken tot aan de luchthaven. Dit project, gevolgd door de uitbreiding van het metronet tot aan Bordet, moet de aanleiding zijn om de volledige as te herdenken en in te bedden in een versterkt stedelijk weefsel.

De herontwikkeling van deze as kan zo als hefboom dienen voor de creatie van een nieuw en specifiek stadsdeel, de 'Europese Boulevard', perfect gelegen voor internationale bedrijven en organisaties, goed bereikbaar met het openbaar vervoer en de fiets en met een zeer aangename publieke ruimte.

Het is de bedoeling de bestaande internationale kantoren en beslissingscentra te versterken en aan te vullen met een mix van gerelateerde internationale functies zoals specifieke woonmilieus, R&D en onderwijs. Bovendien kan deze identiteit de betrokken actoren langs deze as verenigen. Ze dragen allen bij aan de *branding* als 'Europese Boulevard'.

De ontwikkelingen rond de Europese Boulevard moeten gestructureerd worden op basis van knooppunten, zoals de luchthaven, Bordet en Josaphat. Reizigers die met het vliegtuig in Brussel aankomen, krijgen hierdoor op hun tocht naar de stad een positieve indruk van het internationale en stedelijke karakter van de hoofdstad van Europa. De as loopt door naar de Europese wijk en kan verder ontwikkeld worden tot aan die andere internationale toegangspoort van de Brusselse metropool: het Zuidstation.

Balans tussen economie en leefbaarheid

Levenskwaliteit voor omwonenden is erg belangrijk, maar de levensvatbaarheid van de luchthaven is dat ook. Er is geen enkele objectieve verklaring voor de huidige geluidshysterie, want vandaag zijn er minder vliegbewegingen, minder nachtvluchten en wordt er gevlogen met modernere en dus ook stillere vliegtuigen. Laat ons voor de keuze tussen levenskwaliteit en levensvatbaarheid een beroep doen op het gezond verstand. Scenario's die de levensvatbaarheid voor de komende generaties veilig stellen op vlak van tewerkstelling en toegevoegde waarde, moeten verzoenbaar kunnen zijn met levenskwaliteit.

Bovendien is er in de discussie over het concentreren of spreiden van vliegroutes ook een rol weggelegd voor de technologische component. De evolutie in navigatietechnologie zal een aantal zaken mogelijk maken, maar ook veranderen. Zo kan de hinder sterk afnemen bij een smallere vliegcorridor. Door gebruik te maken van satellietgebaseerde technologie in plaats van ILS (Instrument in Landingssysteem dat functioneert als een soort magneet op de landingsbaan die het vliegtuig "binnentrekt") kan de hinder sterk afnemen. De vraag is dan of je er voor kiest om minder mensen te hinderen maar wel op regelmatige basis dan wel voor een spreiding die nauwkeuriger bepaald kan worden waardoor er meer mensen hinder ondervinden, maar minder frequent.





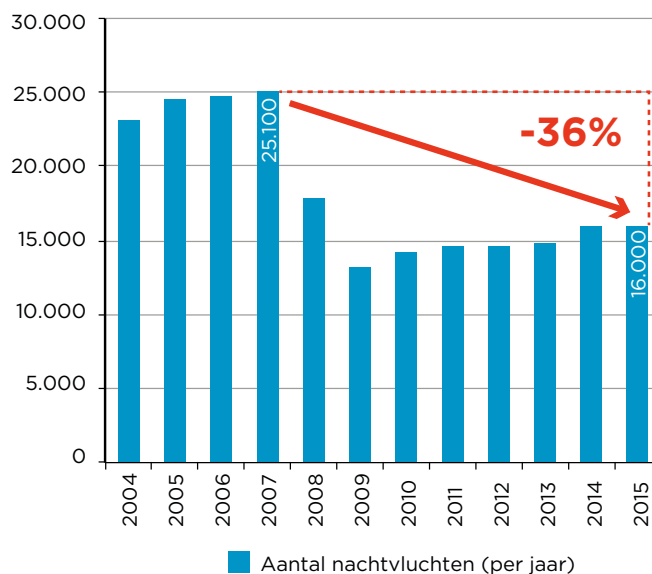
Arnaud Feist, CEO Brussels Airport Company: "Brussels Airport is hier al 60 jaar. Heel wat mensen erkennen dat en willen dat de luchthaven blijft, maar ze willen ook duidelijkheid over de werking van de luchthaven en de vliegroutes. Ook wij zijn vragende partij. Zonder duidelijk wetgevend kader is het moeilijk om beslissingen te nemen over langetermijninvesteringen."

Het antwoord op deze vraag moet er snel komen, want het is cruciaal voor de toekomst- en groeiscenario's van de luchthaven. Brussels Airport Company heeft vandaag een wettelijke verplichting om een minimumcapaciteit van 74 vliegbewegingen per uur te garanderen. Volgens de licentie van Brussels Airport Company (het KB dat de afspraken tussen de overheid en de luchthavenuitbater vastlegt) is de luchthaven zelfs verplicht om een plan voor te stellen om naar 80 vluchten per uur te gaan. Er bestaat bovendien geen wettelijke beperking op het aantal vliegbewegingen op de luchthaven, behalve de beperking van 16.000 nachtvluchten per jaar. Om de economische groei van het land en de connectiviteit te kunnen verzekeren, is het noodzakelijk dat Brussels Airport het verwachte Europese groeigemiddelde van 2 tot 3% in volumes per jaar kan evenaren.

De mythe van de nacht

Europa stelt het principe van de evenwichtige aanpak ('balanced approach') voorop dat enerzijds rekening houdt met de economische ontwikkeling van de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen en anderzijds met de impact op de omgeving. De afgelopen jaren is er door alle actoren op de luchthaven sterk ingezet op het verminderen van de impact op de omgeving. Het aandeel nachtelijke vliegbewegingen is tussen 2007 en 2015 met 36% afgenomen door het plafond te verlagen van 25.000 naar 16.000 nachtvluchten per jaar. Samen met een nieuwe generatie van stillere vliegtuigen heeft dit gezorgd voor een aanzienlijke reductie van de lawaaihinder.

Evolutie aantal nachtvluchten



Bron: BAC



Koen Gouweloose, Managing Director DHL Aviation NV:
“Met een investering van 114 miljoen euro in een gloed-nieuwe HUB (Q2 2017) bestendigt en versterkt BRU HUB zijn positie als vijfde belangrijkste hub binnen het internationale netwerk van DHL Express. Met de huidige groeicijfers moet dit tegen 2020 200 extra directe en 200 indirecte jobs scheppen.”

Toch lezen we in de krant regelmatig voorstellen van besturen of actiegroepen om de luchthavenactiviteiten te beknootten. Van een extra vermindering van het aantal nachtvluchten over een uitbreiding van de nachturen, het verbieden van routes boven het eigen grondgebied tot eerder hallucinante ideeën als het verplaatsen of zelfs sluiten van de luchthaven. Dit zijn misschien populaire uitspraken bij de eigen achterban, maar ze hebben catastrofale economische gevolgen waarbij tienduizenden jobs op de helling worden gezet. Om de economische activiteiten op de luchthaven te kunnen blijven garanderen, is precies het omgekeerde nodig: het verzekeren van het aantal noodzakelijke vliegbewegingen en van de duur van de huidige nachtperiode, die loopt van 23 tot 6 uur. Het ochtenduur (van 6 tot 7 uur) en het avonduur (van 22 tot 23 uur) zijn belangrijke piekuren. Zonder deze uren, zouden vele verbindingen onrendabel worden, waardoor deze verbindingen niet alleen 's nachts, maar ook overdag zouden verdwijnen. Een lijn die vandaag met 3 rotaties per 24 uur rendabel is, zou uit Brussel verdwijnen indien die moet terugvallen op slechts 2 rotaties. Het is dus niet van 3 naar 2, maar van 3 naar niets!

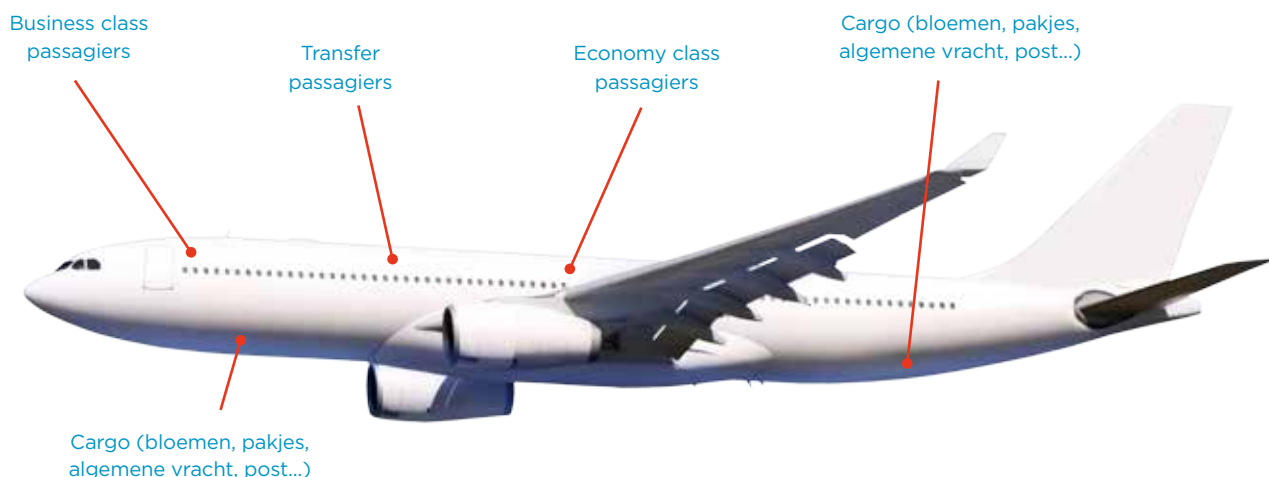
Een inperking van de nachtvluchten betekent ook de doodsteek voor de vrachtluchthaven Brucargo, goed voor 5.000 directe jobs, wat op zijn beurt dan weer een effect heeft op de passagiersvluchten. Elk passagiersvliegtuig vervoert immers

vracht en dat is cruciaal voor de winstgevendheid van de route. Ideeën om alle cargo-activiteiten op Zaventem af te stoten en zich als luchthaven te specialiseren in louter personenvervoer, zijn dan ook een illusie.

Vracht en passagiers, 2 handen op 1 'belly'

Brussels Airport moet een goede connectiviteit kunnen verzekeren om ons land een economische en internationale rol te laten spelen. Dit is alleen mogelijk wanneer de luchthaven alle marktsegmenten kan bedienen: zowel charters en low cost-maatschappijen als full service-maatschappijen. Maar even belangrijk is dat Brussels Airport zich zowel op passagiers als op vracht richt.

Luchtvaartmaatschappijen willen hun toestellen zo efficiënt mogelijk inzetten door zo veel mogelijk segmenten te bedienen aan boord van één toestel. Een passagierstoestel vervoert zowel passagiers als vracht, zowel transferpassagiers als passagiers met een rechtstreekse vlucht en zowel klanten met businessclass tickets als klanten met goedkopere tickets. Meer dan 30% van de vracht wordt vervoerd aan boord van passagierstoestellen ('belly cargo') en dat is absoluut noodzakelijk voor de rentabiliteit van passagiersvluchten. Op een langeafstandsvlucht gaat er gemiddeld 30 ton cargo mee, op een korteafstandsvlucht is dat ongeveer 3 ton.



Benny Smets, CEO Ninatrans: “Brucargo is een belangrijke draaischijf voor internationale handel en een cruciale motor voor economische groei. Niet alleen voor luchtvracht, maar ook voor wegtransport. Als transportfirma bieden we het hoofd aan talrijke uitdagingen in een continu veranderend economisch klimaat. De noodzaak om snel aan verschillende condities te kunnen voldoen, neemt steeds toe. Daarom moeten we snel en innovatief een antwoord kunnen bieden. Brucargo slaagt er in om tegemoet te komen aan die vragen door de intense samenwerking tussen alle betrokken stakeholders. Onze ervaring in wegtransport, met een specialisatie in luchtvracht, geeft ons de kans om deel uit te maken van het uitgebreide Brucargo-netwerk.”

Slechts 0,5 tot 1% van alle goederenvervoer wereldwijd is luchtvracht. Maar dit kleine percentage staat wel in voor zo’n 35% van de totale waarde van die goederenstromen. Het gaat dus om zeer hoogwaardige producten, zoals diamanten, farmaceutische producten, levende dieren, wisselstukken voor professionele machines, etc.

In 2016 werd Brussels Airport voor het derde jaar op rij uitgeroepen tot beste vrachtluchthaven ter wereld. Een titel waar we zeer trots op mogen zijn. Zeker als je weet dat de behandeling van luchtvracht enorm veel jobs creëert. Op Brussels Airport werd in 2015 bijna 489.000 ton gevlogen cargo behandeld, goed voor maar liefst 5.000 rechtstreekse en 10.000 onrechtstreekse jobs. Bovendien betekende dit een groei in volume van 7,8% tegenover 2014. De verschillende luchtvrachtsegmenten in Brussel zijn evenredig verdeeld: ongeveer 1/3 van de vracht wordt gevlogen met volvrachtvliegtuigen, 1/3 gaat mee met passagiersvliegtuigen en nog eens 1/3 betreft expressvracht. In 2015 werden 4 nieuwe full cargo luchtvaartmaatschappijen aangetrokken.

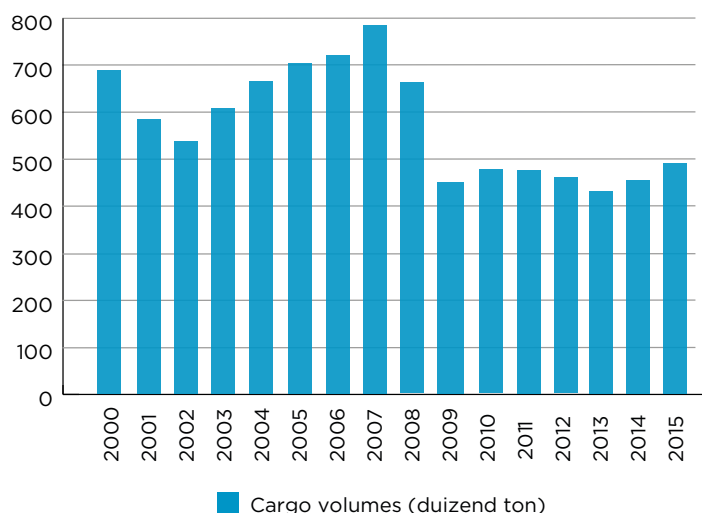
Arnaud Feist, CEO Brussels Airport Company: “Door de combinatie van volvracht, vracht aan boord van passagiers-toestellen en express diensten, hebben we voldoende kritische massa en zijn we aantrekkelijk voor alle onderdelen van de logistieke keten. Dankzij de combinatie van de drie vrachtsegmenten kunnen we ook extra diensten aanbieden en versterken alle segmenten elkaar. Alles samen werken zo’n 5.000 mensen op Brucargo. Haal je een segment weg, dan is er niet voldoende kritische massa meer, waardoor een aantal bedrijven uit de logistieke keten zullen verdwijnen, jobs verloren gaan en je een neerwaartse spiraal krijgt.”

De groei en de onderscheidingen van de voorbije jaren nemen niet weg dat de cargovolumes ver onder het niveau blijven van het topjaar 2007, toen er bijna 800.000 ton luchtvracht vervoerd werd. Als je de cargovolumes vergelijkt met de passagiersaantallen in dezelfde periode, valt op dat er ook voor luchtvracht een grote daling was tijdens de luchtvaartcrisis van 2001 en 2002. Het herstel ging wel sneller want in 2005 werd er al meer vracht vervoerd dan in 2000.

De sterke daling na 2007 komt grotendeels door de beperking op het aantal nachtvluchten, wat vooral gevolgen had voor de koeriersdiensten en volvrachtmaatschappijen. Daar kwam ook nog eens de financiële crisis bovenop in 2009 en 2010 en het vertrek of de verminderde activiteiten van verschillende (volvracht)maatschappijen zoals DHL, Cathay Pacific of Singapore Airlines. Ook de verminderde passagiersvluchten hadden een invloed op de luchtvracht.

Tijdens de crisisjaren kozen de luchtvaartmaatschappijen er voor om hun capaciteit af te bouwen of hubs te schrappen waar vrachtstromen niet of minder uniek waren. Daarop besloot Brussels Airport om hun cargo-cel verder uit te bouwen en duidelijk te kiezen voor innovatie, specialisatie en verschillende projecten in samenwerking met Voka, zoals Brucargo in the Cloud of Flanders Farma Hub. Brucargo onderscheidt zich specifiek van andere vrachtluchthavens als grootste toegangspoort van en naar het Afrikaanse continent en door de specialisatie in het vervoer van temperatuurgevoelige goederen, hoofdzakelijk farmaceutische en bederfbare goederen, zoals verse groenten, fruit, vis en vlees. De recente groei en de mooie prijzen tonen aan dat deze aanpak haar vruchten afwerpt.

Cargo volumes

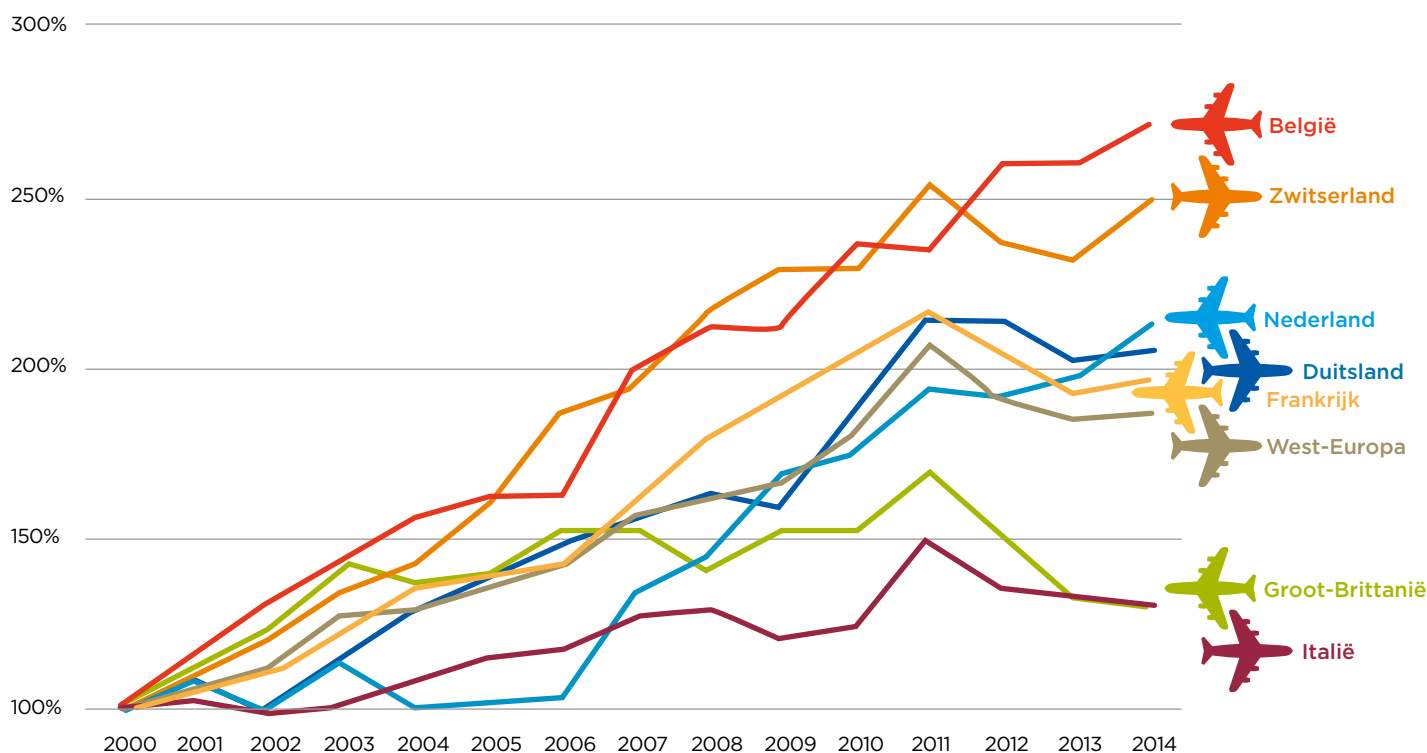


Bron: BAC



Eddy Weygaerts, Transportation Manager Pfizer: “Ons ELC (European Logistics Center) ligt vlak bij Brussels Airport en vormt letterlijk het tussenstuk tussen onze verschillende fabrieken en markten verspreid over de wereld. De Europese exportvracht wordt grotendeels via België behandeld omdat wij hier de beste kwaliteitsnormen kunnen halen. De inspanningen van Brucargo op vlak van farma worden zeer geapprecieerd. Uiteraard moeten alle schakels mee in het proces. We zien dat de IATA CEIV-certificatie zich verder uitbreidt. Diegenen die het certificaat hebben, zijn zeer bewust met farma bezig. Het samenwerkingsakkoord dat nu in de maak is tussen de cargoluchthaven van Brussel en van Miami is zeer interessant voor ons, want Miami is het transfercenter voor Zuid-Amerika. Zo’n samenwerking is redelijk uniek.”

Evolutie farma-luchtvracht in Europa



Bron: Seabury Data



Logistieke draaischijf van Europa

Brussels Airport moet zich verder kunnen ontwikkelen als een belangrijke draaischijf voor luchtvracht. Door haar bijzondere centrale ligging tussen alle belangrijke industriële centra en de snelle bereikbaarheid tot de grote Europese koopkracht-regio's, is Brussels Airport erg aantrekkelijk voor goederenstromen met korte levertijden en/of een hoge waarde. Naast een specialisatie in de behandeling van farmaceutische en bederfbare goederen, werkt Brucargo steeds nieuwe logistieke concepten uit om haar dienstverlening te verbeteren. Zo was Brussels Airport de allereerste airport community ter wereld die het IATA CEIV-certificaat behaalde voor de behandeling en het vervoer van farmaceutische goederen.

Het CEIV Pharma-label slaat op de volledige logistieke keten en garandeert dat de producten in de beste omstandigheden getransporteerd worden van het productiebedrijf tot in het vliegtuig. Dit label geldt als dé standaard voor de logistieke behandeling van farmaceutische producten. Vooral voor vaccins is de temperatuurcontrole tijdens het transport en de stockage essentieel.

Farma is big business in België. De grootste tien biofarma-bedrijven van de wereld hebben een (productie)vestiging in ons land en de Belgische export van farmaceutische producten bedraagt bijna 39 miljard euro. Daarmee staat ons land wereldwijd op de tweede plaats wat productie en handel van farmaceutische goederen betreft. Op vlak van luchtvrachtvolumes van farma staat België op de eerste plaats in Europa. In geen enkel ander Europees land stijgt de farmatrafiek via luchtvracht sneller dan in België: sinds 2000 is het bijna verdrievoudigd. Alleen Zwitserland komt in de buurt.

Door voldoende onderscheidende dienstverlening aan te bieden, kan de luchthaven zich nog aantrekkelijker positioneren en marktaandeel winnen. Dienstverlening rond een versnelde administratieve en douane-afhandeling is hiervan een voorbeeld. De strategische sectoren in België, zoals de farmaceutische of biotechnologische sector, dragen sterk bij

tot de creatie van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. België heeft er alle belang bij om deze sectoren nog sterker te verankeren. Dankzij geavanceerde logistieke concepten wordt het voor deze strategische sectoren interessanter om zich hier te vestigen omdat de bedrijven uit deze sectoren dan een logistiek kostenvoordeel ontwikkelen. De gateways, zoals de havens en de luchthavens, zijn voor een aantal van deze strategische sectoren een onmisbare schakel. Ze hebben behoefte aan geconditioneerd, beveiligd en snel transport.

De Brussels Airport Cargo gemeenschap werkt dan ook sinds een paar jaar nieuwe logistieke concepten uit, zoals de ontwikkeling van de zogenaamde Cool Dolly of APT (Airside Pharma Transport). Dit is de eerste professionele passief geconditioneerde dolly ter wereld die de gekoelde vracht tijdens de wachttijd op het tarmac op temperatuur houdt zonder een motor of andere energievoorzieningen. Die wachttijd is net de meest cruciale schakel in het geconditioneerd transport. In warmere landen wordt dit opgevangen door koelwagens in te schakelen die dan blijven draaien in afwachting van het verladen. Deze Cool Dolly is dus een veel beter en ecologisch alternatief dat ook de geluidshinder wegneemt.

Maar de wereld verandert snel, de wereldeconomie globaliseert verder, integrale supply chains – en daardoor ook integratoren – groeien snel, e-commerce blijft boomen, etc. Daarom moet ook de luchtvrachtsector zich snel aanpassen om een gepast antwoord te kunnen bieden op deze uitdagingen. Bij Brussels Airport slaagt men daarin. Meer zelfs, er werd een nieuwe organisatie opgericht waarbij alle spelers binnen de luchtvrachtgemeenschap samenwerken om de dienstverlening permanent te blijven verbeteren.



Prof. Eddy Van de Voorde, transporteconoom UA:
 “In Vlaanderen hebben we eigenlijk maar twee grote troeven: onze logistieke ligging en onze brains. Het spreekt dan ook voor zich dat we moeten inzetten op de ontwikkeling van onze economische poorten, de zeehavens en de luchthaven van Zaventem. Dit zijn economische motoren met enorme directe en indirecte effecten die je niet kan negeren. Daar kan je gewoon niet tegen zijn.”



Mede op initiatief van Voka werd eerst het Brucargo Strategic Committee opgericht dat in april 2016 werd geprofessionaliseerd in een nieuwe organisatie: Air Cargo Belgium (ACB). Air Cargo Belgium groepeerde bedrijven, stakeholders en organisaties op de vrachtzone van Brussels Airport en biedt een antwoord op de noodzakelijke geïntegreerde logistieke ketenbenadering. Brucargo reikt totaaloplossingen aan voor bedrijven en streeft ernaar het meest efficiënte en innovatieve logistieke luchtvrachtplatform te zijn.

Nood aan politiek draagvlak en een juridisch kader

De toegevoegde economische meerwaarde van 3,2 miljard euro en de hefboomfunctie voor 60.000 jobs zijn sprekende cijfers. Hoog tijd dus dat dit besef ook op politiek niveau voldoende doordringt. Enkel een rechtszeker kader voor vluchten op Brussels Airport verzekert de verdere ontwikkeling van het potentieel van de luchthaven, in een juiste balans met de leefbaarheid voor de omwonenden.

De luchthaven als strategische katalysator en attractiepool

Het economische belang van Brussels Airport is niet alleen gebaseerd op de directe en indirecte impact op de economische welvaart. Door haar aanwezigheid werkt de luchthaven ook als een magneet en ‘enabler’ van veel andere economische activiteiten. We zien duidelijk dat de aanwezigheid van een internationale luchthaven zeer belangrijk is als:

- Kritische factor in de vestigingsbeslissing van bepaalde bedrijven
- Ondersteuning van de export van nabijgelegen bedrijven door het verschaffen van passagiers- en vrachtverbindingen naar de voornaamste handelsgebieden
- Versterking van de competitiviteit van zowel de economie als alle aanwezige bedrijven, door het uitgebreid en efficiënt aanbod van passagiers- en vrachtdiensten
- Aantrekkingspool van toeristen naar het gebied, wat op die manier inkomsten en tewerkstelling genereert in de toeristische sector
- Katalysator voor de ontwikkeling van de Brusselse metro-pool als internationaal beslissingscentrum

Als we van Vlaanderen, Brussel en bij uitbreiding België een kennisgerichte economie willen maken, onze centrale ligging binnen het dichtstbevolkte gedeelte van West-Europa op logistiek vlak willen blijven uitspelen en de internationale functie van Brussel verder willen blijven uitbouwen, kan de rol van een sterke internationale luchthaven moeilijk overschat worden. Hoogwaardige kennisactiviteiten en de uitbouw van Europese logistieke centra vereisen immers een maximale multimodale bereikbaarheid. Luchthavens spelen hierin een sleutelrol. Voor onze politieke verantwoordelijken en verkozenen is er een belangrijke rol weggelegd om van deze kansen een succesverhaal te maken.



Arnaud Feist, CEO Brussels Airport Company:
“De boetes voor de overtreding van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maken de situatie kafkaïens. Een piloot volgt de route die hij of zij heeft gekregen van Belgocontrol, dus de federale overheid, maar riskeert een boete van het Brussels Gewest. Volgt de piloot de instructie van Belgocontrol niet om een boete te vermijden, dan riskeert de piloot zijn licentie te verliezen. De buitenlandse luchtvaartmaatschappijen moeten dan aan hun hoofdkwartier uitleggen dat ze regelmatig boetes krijgen omdat ze de regels naleven. Dat kan toch niet? Bovendien lopen er momenteel weer enkele rechtszaken die de onzekerheid voeden. Een Vliegwet moet het juridische kader bieden voor rechters om een uitspraak te kunnen doen, er moet wetgeving zijn om hun uitspraak aan te toetsen.”

Prioriteit nummer één: rechtszekerheid!

De blijvende rechtsonzekerheid over de geluidsnormen en exploitatiemogelijkheden van Brussels Airport hypothekeert de verdere ontwikkeling van de luchthaven. De milieustakingsvorderingen of rechtszaken tegen de vliegroutes creëren een onzekere situatie die potentiële investeerders afschrikt. Op de luchthaven is er een potentieel van minstens 10.000 bijkomende jobs in de komende 10 jaar. Maar als de noodzakelijke rechtszekerheid uitblijft, zijn de huidige 60.000 jobs bedreigd.

Daarom is er nood aan een stabiel wettelijk en operationeel kader dat de luchthaven toelaat zich verder te ontwikkelen. De vliegroutes moeten opgenomen worden in een vliegwet die het preferentieel baangebruik, de windnormen en de procedure voor eventuele routewijzigingen vastlegt met respect voor het evenwicht tussen leefbaarheid en economische groei. De vliegwet staat in het federaal Regeerakkoord 2014-2019 en ook de beleidsnota van minister Bellot (mei 2016) noemt het luchthavendossier een prioriteit en herhaalt de opmaak van de vliegwet. Zowel op het federale als gewestelijke niveau spreekt men over een globaal samenwerkingsakkoord en over een evenwichtig en duidelijk exploitatiekader voor de luchthaven, het beheer van het luchtruim en de milieu-impact. Daarnaast wordt er in de regeerakkoorden verwezen naar de luchthavenakkoorden uit 2008 en 2010.

Maar ondanks de positieve elementen die neergeschreven zijn in verschillende akkoorden, blijkt men er in de realiteit niet in te slagen om snelheid te maken met een stabiel politiek en juridisch kader. Dat is nochtans dringend nodig

om de toekomstige capaciteit op een veilige en voorspelbare manier te garanderen. De laatste 10 jaar zijn de voorwaarden waaronder vliegtuigen mogen opstijgen of landen op Brussels Airport steeds strenger geworden. Dit heeft de concurrentiehandicap met de omliggende luchthavens vergroot. Ook de onzekerheid over de exploitatiebeperkingen werkt zeer remmend: bepaalde kringen vragen naar een verlenging van de nachtperiode of het afsplitsen van cargo- en/of low cost-activiteiten. Voorstellen die onrealistisch zijn, zoals duidelijk werd op de voorgaande pagina's.

Ieder een deel van de koek

Minister-president Geert Bourgeois verwoordde het op de Voorjaarslunch 2016 van Voka Metropolitan als volgt: “On ne peut pas vouloir le beurre et l’argent du beurre”. Dit principe lijkt eenvoudig en zeer logisch, maar blijkt toch heel moeilijk om op papier te zetten. Helaas belanden we inzake luchthavenbeleid in België al gauw in een communautair discours waarbij objectieve data over lusten en lasten en inzichten in economische wetmatigheden inzake luchtvaart vaak achterwege blijven. Van Brussel is geweten dat ze werk maken van het uitdelen van geluidsboetes. Veel minder bekend is het feit dat Brussels Airport één van de grootste privé-werkgevers is voor Brusselaars, de vele indirecte en katalytische jobs buiten beschouwing gelaten. Juridische stabiliteit voor Brussels Airport betekent dus ook stabiliteit voor de duizenden jobs voor Brusselaars. Het is eigenlijk bijna niet in te denken dat het Brussels Gewest het belang van een goed ontwikkelde luchthaven voor haar inwoners en haar economie zou onderschatten. De internationale luchthaven en de hoofdstad werken immers als twee magneten op elkaar in.





CONCLUSIE

Voor we deze special afsluiten met de belangrijkste conclusies en maatregelen, geven we nog enkele vuistregels mee die parate kennis zou moeten worden van ons allemaal. Want ze weerleggen de waanideeën die gebruikt worden om het voortbestaan van Brussels Airport in twijfel te trekken.

- De duur van de nachtperiode verlengen, betekent de doodsteek voor veel luchtvaartmaatschappijen omdat dit het aantal rotaties per vliegtuig per 24 uur doet verminderen. Een lijn die met 3 rotaties per 24 uur rendabel is, zou integraal verdwijnen in plaats van terug te vallen op slechts 2 rotaties. $3 - 1 = 0$.
- Rendabele vluchten hebben alle segmenten van de markt nodig: passagiers, cargo en low cost-maatschappijen. Het opsplitsen of overhevelen van alle cargo naar Luik of alle low cost-activiteiten naar Charleroi is onmogelijk. Meer dan 30% van de vracht wordt vervoerd aan boord van passagierstoestellen en die is absoluut noodzakelijk voor hun rentabiliteit. De vele passagierstoestellen zijn dan weer nodig om voldoende afzetmarkten voor de luchtvracht te vinden. Wanneer je te hard morrelt aan een van die voorwaarden, dreigt alles als een kaartenhuisje in elkaar te storten.
- Wie de activiteiten van de luchthaven beknot, speelt met de werkgelegenheid van tienduizenden mensen. Het weghalen van alleen al de vrachtluchthaven Brucargo, zet minstens 5.000 banen op de helling. Dat zijn er 25% meer dan bij het Ford Genk-drama in 2011. Geen enkele politicus of actiegroep zou zich toen hebben durven uitlaten om de fabriek te sluiten. De vaudeville met Ethiopian Airlines in 2015 heeft bovendien aangetoond dat jobs die verdwijnen op Brussels Airport niet noodzakelijk verhuizen binnen België maar gemakkelijk naar het buitenland kunnen gaan en andere Belgische jobs in hun val meesleuren.

De luchthaven is van groot strategisch belang. Niet alleen voor Brussel of Vlaanderen, maar voor heel België. Ook op economisch vlak is de meerwaarde enorm: de luchthaven biedt tewerkstellingskansen voor mensen van alle opleidingsniveaus.

Met een toegevoegde waarde van 3,2 miljard euro zorgt Brussels Airport voor een belangrijke bijdrage aan het BBP. De luchthaven werkt bovendien als een magneet en 'enabler' van vele andere economische activiteiten. Denk maar aan de 20.000 directe en 40.000 indirecte jobs, bedrijven die zich specifiek op het luchthavendomein vestigen en de vele innovatieve toepassingen waardoor Brucargo in 2016 voor het derde jaar op rij werd uitgeroepen tot beste vrachtluchthaven ter wereld.

Luchthavens zijn door het aanbieden van efficiënt passagiers- en vrachttransport cruciaal voor ondernemingen om succesvol te kunnen concurreren in de sterke competitieve wereldmarkten. Brussels Airport is bovendien een cruciale hefboom voor de internationale connectiviteit en dus ontwikkeling van de Brusselse metropool. Om die competitiviteit, de economische groei en de connectiviteit van ons land te kunnen verzekeren, moet Brussels Airport kunnen groeien aan minimaal hetzelfde ritme als de verwachte Europese groei: 2 à 3% per jaar. De luchthaven kan deze groei realiseren met respect voor het Europese principe van de evenwichtige aanpak, door rekening te houden met zowel de economische ontwikkeling van de luchthaven en de betrokken spelers als met de impact op haar omgeving.

De piekcapaciteit van Brussels Airport moet hiervoor op termijn wellicht verhoogd worden. Maar aangezien de bezettingsgraad van vliegtuigen sterk toeneemt, zal het aantal vliegbewegingen niet in dezelfde mate moeten groeien als de hoeveelheid passagiers en vracht. Brussels Airport telde in 2014 en 2015 meer passagiers dan in 2000 (Sabena-topjaar), maar wel met 30% minder vliegbewegingen. Aangezien ook de vliegtuigen alsmaar stiller worden en het aantal nachtelijke vliegbewegingen zelfs met 36% is afgenomen ten opzichte van het jaar 2007, is ook de geluidshinder sterk verminderd.



Door jaarlijks te groeien aan het Europese gemiddelde van 2 à 3%, worden er de komende 10 jaar 10.000 extra jobs gecreëerd. Die bieden werkgelegenheid voor alle Belgen, ook ver buiten het Zaventemse grondgebied en voor steeds meer Brusselaars. In de periode 2008-2013, voor de oprichting van het Luchthavenhuis, steeg het aantal Brusselaars met een job in de luchthavenregio al met 1,9% tot 16.078.

Bovendien verhoogt de groei van de luchthaven de connectiviteit van ons land, wat dan weer een positieve impact heeft op het aantrekken van nieuwe investeringen, de export van onze bedrijven, het toerisme, de uitbouw van Vlaanderen en ons land als logistiek centrum en de Brusselse metropool als internationaal beslissingscentrum. Om bovenstaande redenen moeten de politici op de verschillende niveaus kiezen voor groei, dit uitdragen naar de bevolking en de juiste beslissingen nemen:

1

Zo snel mogelijk werk maken van een stabiel operationeel kader voor de verdere ontwikkeling van Brussels Airport. Een globaal akkoord tussen de federale overheid en de gewesten, samen met de goedkeuring van een vliegwet, biedt een rechtszeker kader voor vluchten op Brussels Airport en verzekert de verdere ontwikkeling van het potentieel van de luchthaven, in een juiste balans met de leefbaarheid voor de omwonenden.

2

De bereikbaarheid van de luchthaven garanderen door de mogelijkheid van een zuidelijke ontsluiting naar de luchthaven grondig te onderzoeken, het openbaar vervoersaanbod verder te verhogen en de Brusselse ring te optimaliseren.

3

Inzetten op de vorming van kwalitatieve arbeidskrachten en de afstemming van vraag en aanbod in de luchthavenregio, door samenwerking over de bestuursgrenzen heen.

4

De ruimtelijke kwaliteit op en rond de luchthaven verbeteren en de luchthavenomgeving ook ruimtelijk laten bijdragen aan de Europese en internationale uitstraling van Brussel.





voka Kamer van
Koophandel
Vlaams-Brabant

— Tiensevest 170 - 3000 Leuven
Medialaan 26 - 1800 Vilvoorde
ladres@voka.be
www.voka.be/vlaams-brabant