

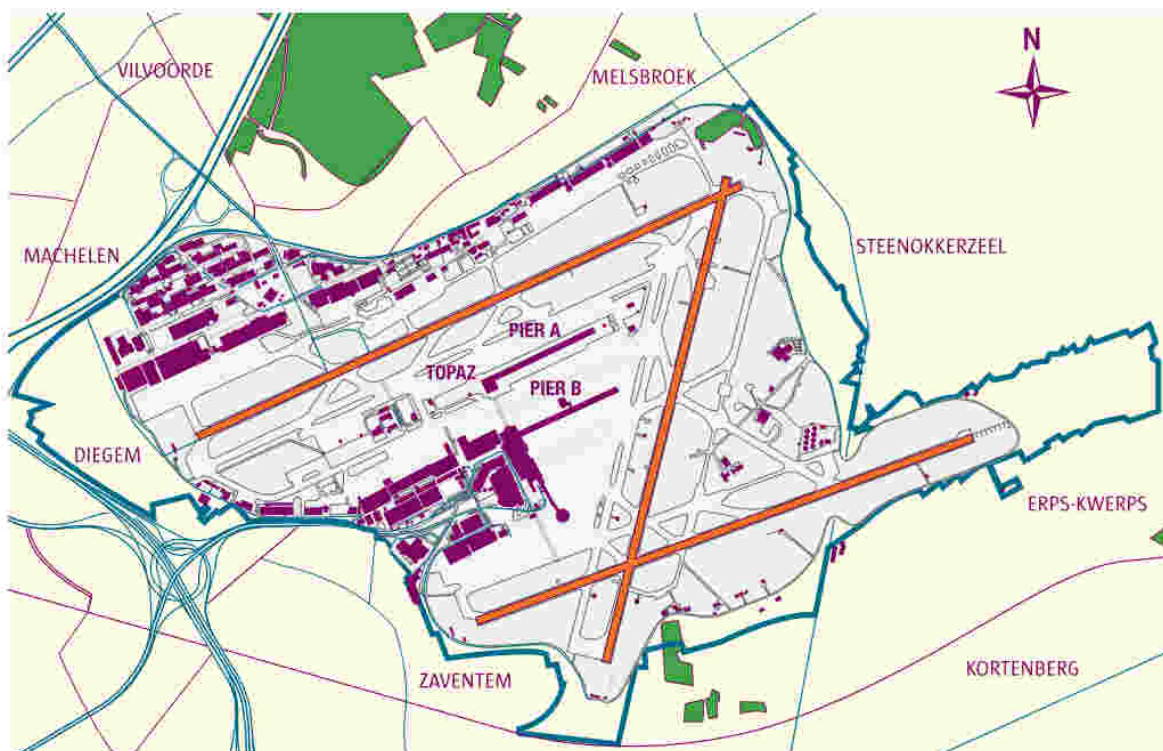
Situatie-analyse luchthaven Brussel-Nationaal

Ondersteuning Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. 8 juli 2013

Luchthaven Zaventem (vracht)

Op de zone van de nationale luchthaven te Zaventem is Brucargo het vrachtgebied van Brussels Airport gelegen. Naast de Vlaamse zeehavens vormt Brussels Airport een belangrijke gateway voor Vlaanderen. De totale oppervlakte van de site is ongeveer 130 ha totale site, waarvan 95.000 m² vrachtopslag en kantoor. De luchthaven staat in voor 1% van het BNP en vormt zo de tweede economische groeipool, naast de haven van Antwerpen. De toegevoegde waarde, door de Nationale Bank berekend, bedraagt 3,3 miljard EURO per jaar (volledige luchthaven).

Map of Brussels Airport



De tewerkstelling blijft in de periode 2004 tot 2010 redelijk stabiel (van 19.513 in 2004 tot 19.871 in 2010). De totale tewerkstelling schommelt gedurende heel deze periode tussen 19.000 tot 21.000 mensen (recordjaar 2007 met 20.962 tewerkgestelden)¹. Geografische verdeling (zie bijlage) toont

¹ Het milieurapport van Brussels Airport (2011) stelt dat er naast de ongeveer 20.000 rechtstreeks tewerkgestelden, nog eens 40.000 onrechtstreekse jobs zijn.

dat bijna de helft van de tewerkstelling zich situeert in de zone 'terminal', met nog eens een kwart in de zone 'cargo'. Tewerkstelling in cargo is wel stijgend.

Brucargo heeft een centrale locatie in Europa als distributiecentrum. Brucargo wijst op het belang van de locatie voor 'hoofdkantoren' van verschillende operatoren². Brucargo presenteert de site als een hoogkwalitatieve infrastructuur met een dienstverlening volgens hoordwaardige processen. Brucargo herkent een snelle groei in lange vluchten ('long haul flights'), wat resulteerde in bijkomende directe verbindingen in het netwerk van Brucargo (34 long hauls). Er worden vanop site meer dan 100 bestemmingen wereldwijd bediend, er zijn meer dan 75 luchtvaartmaatschappijen actief. Kenmerkend op vlak van distributie is de opslag, behandeling en vervoer van hoogwaardige en tijdsgevoelige producten. De nabijheid van Antwerpen geeft een kenmerkende niche markt van diamant. Andere nichekenmerken zijn wereldwijde export en import van farmaceutische producten; bederfbare producten en automotive.

Op Brucargo zijn onder meer gevestigd:

- de *vrachtafhandelaars* zoals Aviapartner, Flightcare, WFS (Worldwide Flight Services), Swissport en Skylink. Gezamenlijk vormen zij de eerste linie van het vrachtareaal, waar de verbinding tussen airside en landside voor vracht gemaakt wordt. Afhandelaars ontvangen vracht van zogenaamde expediteurs / forwarders, bouwen vliegtuigplaten (stapelmiddel) op en laden/lossen het vliegtuig, breken de vliegtuigplaten af en dragen vracht over aan de forwarder / expediteur.
- de *expediteurs*³ zijn in de tweede linie van Brucargo gevestigd. Dit betekent dat zij geen directe toegang tot de airside hebben.
- daarnaast zijn de toezichhoudende overheidsdiensten zoals de douane en het FAVV (Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen) hier gevestigd.

De internationale koerierdienst DHL vestigde hier in 1985 zijn Europese hub, in 2002 goed voor 60% van het vrachtvervoer. In de nasleep van discussies over de nachtvluchten besliste DHL in oktober 2004 Brussel als Europese hub te verlaten vanaf 2008.

² Op een luchthaven spreekt men vooral van operatoren die afhandelaars of expediteurs zijn. Een bagage-afhandelaar zorgt op de luchthaven voor de afhandeling van de bagage in een vliegtuig. Een Vracht-afhandelaar zorgt voor de afhandeling van vracht in een vliegtuig.

³ Zie als voorbeelden van deze expediteurs de ledenlijst van de Belgian Freight Forwarding Association (<http://www.conexbe.be/MembershipList.aspx>).

Passagiers

De passagiersvluchten zijn sinds recordjaar 2000 (281.600 vluchten) afgenomen tot 202.700 vluchten in 2011. Dieptepunt was 2010 met 194.500 vluchten. Maar in 2012 werd een nieuw dieptepunt vastgesteld met 194.368 vluchten en de trend voor 2013 is eveneens dalend⁴. Gemiddeld werden over 13 jaar (1999-2011) 222.000 vluchten per jaar genoteerd. Het aandeel passagiersvluchten in totale bewegingen is bijna 87% (2011).

Naast de commerciële vluchten zijn er ook nog de zogenaamde 'general aviation, zakenvluchten en overige' (= niet-commercieel, excl militair⁵). Dit aantal schommelt rond 12.000-18.000 per jaar. Aandeel: 5,8% (2011).

Naar aantal passagiers is het beeld enigszins anders. Men noteert een stijging van 17,2 miljoen passagiers in 2010 tot 18,8 miljoen passagiers in 2011, tot bijna 19 miljoen passagiers in 2012. Trend voor 2013 (gegevens tot mei beschikbaar) geven een stagnatie tot lichte stijging in het aantal passagiers⁶. Recordjaar was 2000 met 21,6 miljoen passagiers. Dieptepunt was 2002 met 14,4 miljoen passagiers. Sinds 2002 geleidelijke stijging van het aantal passagiers

Luchtvrachtvolumes

Met het cargovolume van 660.000 ton stond Brussels Airport in 2007 volgens de rangschikking van de Airports Council International (ACI) op de 30e plaats in de wereldranglijst, of de zesde plaats van Europese luchthavens (na de luchthavens van Frankfurt, Parijs, Amsterdam, London en Luxemburg). De vrachtluchthaven heeft deze positie het afgelopen decennium moeten prijs geven, want vooral de laatste jaren is de vrachttrafiek sterk gezakt.

Na het recordjaar van 2007 (met 783.727 ton) werd in 2008 op Brussels Airport een daling van 15 % in verhandelde volumes genoteerd, een trend die zich ook in 2009 doorzette (-32%). 2009 was het dieptepunt van de afgelopen jaren, met 449.132 ton. Hoewel er in 2010 een kentering was werd in het daaropvolgende jaar wederom een lichte daling vastgesteld van 476.135 ton in 2010 tot 475.124 ton in 2011. In 2012 opnieuw daling tot 459.265 ton, de dalende trend lijkt zich zeer duidelijk verder te zetten in 2013⁷.

⁴ Zie voetnoot 1

⁵ Militaire vluchten: schommelt rond 5.500 tot 7.600 vluchten per jaar. Aandeel: 2,5% (2011)

⁶ Zie voetnoot 1

⁷ Zie voetnoot 1. De daling voor de eerste vijf maanden van 2013 is aanzienlijk (-13%) ten opzichte van de eerste vijf maanden van 2012. Als de trend zich verder zet, is dit een nieuw dieptepunt sedert 2000.

Brussels Airport blijft achter ten opzichte van andere luchthavens in de nabije internationale omgeving. Sedert 2009 is trouwens de luchthaven van Liège-Bierset de belangrijkste vrachtluchthaven in België.

Deze daling drukt zich ook uit in de statistieken van de goederenvluchten. Goederenvervoer is drastisch afgenomen sedert het recordjaar 2007 (24.700 vluchten) tot 11.700 vluchten in 2011. In 2012 waren er 11.400 vluchten, de trend voor 2013 is dalend⁸. Dieptepunt: 2010 met 10.800 vluchten. Tot 2007 waren er ca. 20.000-25.000 vluchten, sinds 2009 schommelt dit rond 10.000-12.000 vluchten. Aandeel goederenvluchten in totale bewegingen is 5% (2011).

Initiatieven tot verdere ontwikkeling

De Airport operator "The Brussels Airport Company (BAC)" ontwikkelde een masterplan voor de verdere ontwikkeling van de cargo zone. De zone voor de vrachtluchthaven is in uitbreiding (Brucargo-West). De investeringen omvatten onder meer de bouw van drie grote vrachtgebouwen; een vernieuwing van het centrale kantoorgebouw 'Brucargo 706'; het renoveren of vervangen van de 30 jaar oude gebouwen in de zone "Brucargo 2010" tot moderne vrachtloodsen; en de bouw van twee grote afhandelingsgebouwen nabij Brucargo West.

Binnen het programma Supply Chain Security wordt Brucargo uitgebouwd tot een beveiligde logistieke poort (Secured Gateway project). De Brucargo-zone dan ook omheind en wordt zo een zone met gecontroleerde toegang.

Het **START-initiatief** (STrategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio) werd door de Vlaamse Regering gelanceerd op 29 oktober 2004 en in de loop van 2005 verfijnd. Aan de basis ligt de vaststelling dat de tewerkstelling in de luchthavenregio van Brussels Airport in Zaventem en aangrenzende gemeenten trager toenam dan in de rest van Vlaams-Brabant. Door de luchtvaartcrisis van 2001 (drastische terugloop luchtvaartverkeer na 11 september 2001, faillissement Sabena) en bijkomend de verplaatsing van de belangrijkste Europese hub van DHL van Zaventem naar Leipzig, was de tewerkstelling eerst gedaald maar nadien was ook de reconversie en heroplevering aan een te traag tempo.

Het initiatief is gericht op het creëren van nieuwe activiteiten en nieuwe tewerkstelling, op verbetering van de mobiliteit, op de uitbouw van de luchthaven én op verbetering van de leefomgeving.

Het START-initiatief actieplan kent een aantal componenten:

⁸ Zie voetnoot 1

- de ontwikkeling van bedrijventerreinen, met name een uitbreiding van Brucargo met de bijkomende infrastructuur van Brucargo-West, maar ook dossiers in Meise-Westrode en Kortenberg en de herontwikkeling van de oude terreinen in Vilvoorde-Machelen.
- infrastructuurwerken wegvervoer met een betere weginfrastructuur rond Brucargo, en een betere aansluiting middels een viaduct van Brucargo met afrit 12 Vilvoorde/Brucargo van de A1/E19, een betere uitbouw van het complex van afrit 12 met nieuwe uit- en toeritten langs de noordzijde van het complex en herinrichting, en een fietsbrug voor volledig van het drukke vrachtvervoer gescheiden fietsverkeer.
- infrastructuurwerken aan het Noorden en Noordoosten van de Brusselse Ring (R0) om door verbreding en ontdubbeling vlotter verkeer te bekomen naast een betere scheiding van lokaal en doorgaand verkeer
- een vervoerplan om het aandeel van openbaar vervoer te laten groeien van 18 naar 40% met
 - een groot aantal nieuwe (10) of aangepaste (3) buslijnen van De Lijn naar het luchthavengebied van Zaventem
 - infrastructuurwerken treinvervoer door Infrabel en een PPS: het Diabolo-project

Bronnen

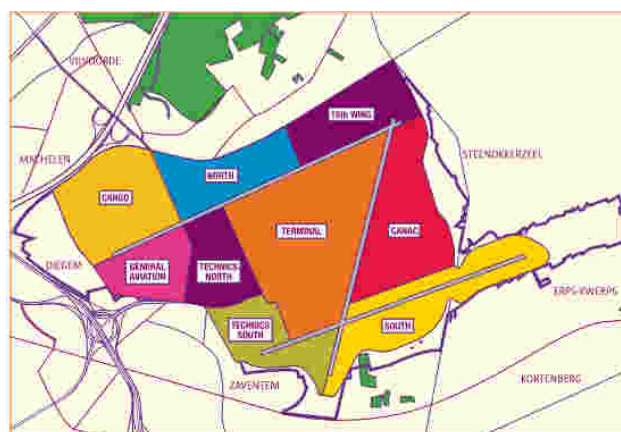
- [https://vilwss.admiraldynamics.com/VIL%20bibliotheek/Publicaties%20\(Gratis\)/Jaarverslagen/Jaarverslag%202009.pdf](https://vilwss.admiraldynamics.com/VIL%20bibliotheek/Publicaties%20(Gratis)/Jaarverslagen/Jaarverslag%202009.pdf)
- [http://www.brusselsairport.be/nl/cf/res/pdf/cargo/en/securedgatewa2011\)](http://www.brusselsairport.be/nl/cf/res/pdf/cargo/en/securedgatewa2011)
- <http://www.brusselsairport.be/nl/cf/res/pdf/cargo/en/cargobrox>
- http://www.beci.be/nl/press_corner/hotnews/hotnews_van_de_leden_van_beci/dhl_bouwt_nieuw_logistiek_centrum_op_brussels_airport/
- Rapporten Brutrens 2010 en Brutrens 2011 op <http://www.brusselsairport.be/nl/corporate/statistics/>
- Milieurapport 2011 van de Brussels Airport Company op <http://www.brusselsairport.be/nl/milieu>

Bijlagen

Gegevens over tewerkstelling uit het rapport Brutrends 2010⁹

Per type of activity	2009	2010	Top 10 - Number of staff	
Belgocontrol	739	716	1	Brussels Airlines
Aircraft fuelling	73	71	2	Flightcare
Airlines	3 392	3 502	3	Aviapartner Belgium
Car rental, taxis, parking, train	628	644	4	Belgian Air Force 15 ^e wing Luchttransport
Catering	653	650	5	Securitas Transport Aviation Security
Computer technology	10	10	6	DHL Aviation
Currency exchange & banks	16	23	7	Sabena technics
Customs	268	258	8	The Brussels Airport Company
Express courier	2 841	2 486	9	Belgocontrol
Food & beverage	495	500	10	Fedex Express
Freight forwarders	1 358	1 573		
General Sales Agents	62	61		
Government agencies (incl.CAA)	23	22		
Handling	3 010	3 195		
Hotel	148	146		
Mail & remail	354	395		
Maintenance	1 755	1 532		
Military	982	1 000		
Others	337	378		
Security	1 539	1 471		
Shopping	477	459		
The Brussels Airport Company	732	722		
Tourism	49	28		
Trucking	32	27		
Total	19 973	19 871		

Per area	2009	2010
15th Wing	983	1 001
Canac	811	803
Cargo	4 119	4 372
General Aviation	168	226
North	967	1 071
South	2	0
Technics North	2 119	1 695
Technics South	1 193	1 185
Terminal	9 611	9 518
Total	19 973	19 871



Total number of companies surveyed: 273

Note: 160 of the 273 companies answered the survey. For the companies that did not reply we used the last available employee figures.

⁹ Dit is het laatste rapport dat deze gegevens bevat. Het rapport Brutrends 2011 vermeldt deze niet meer.

Gegevens over het vrachtverkeer volgens Brussels Airport (o.a. Brutrends 2010 en 2011)

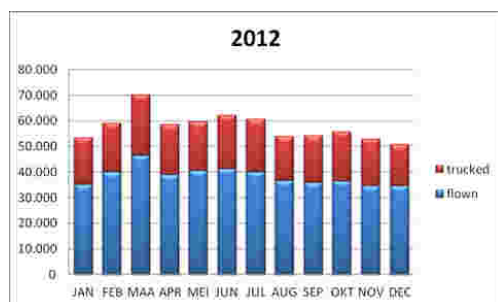
In het goederenvervoer is maart de drukste maand met bijna 44.000 ton in 2010. Rustigste maanden zijn januari, februari en augustus (tussen 36.000-37.500 ton). Piekdag was 13/10 met 1.839 ton, rustigste dag was 29/08 met 520 ton.

Gegevens naar herkomst/bestemming:

- Slechts 23,9% Europa, waarvan 22,4% EU en 1,5% niet EU. Het overgrote deel (76,1%) heeft een overzeese bestemming
- Buiten Europa: Azië & Pacific: 30,8%, Noord-Amerika: 18%, Midden-Oosten: 15,4%, Afrika: 11,4%, Centraal- en Zuid-Amerika: 0,5%
- Top 5 Europese goederenbestemmingen naar tonnage: Leipzig, Milaan, East Midlands, London, Vitoria
- Top 5 niet-Europese goederenbestemmingen naar tonnage: Seoul, Riyadh, Singapore, Lagos, New York.
- Er zijn 17 Europese goederenbestemmingen, 3 Afrikaanse, 9 Aziatische, 6 bestemmingen in het Midden-Oosten en 8 Noord-Amerikaanse. Er zijn 13 goederenmaatschappijen.(2011)

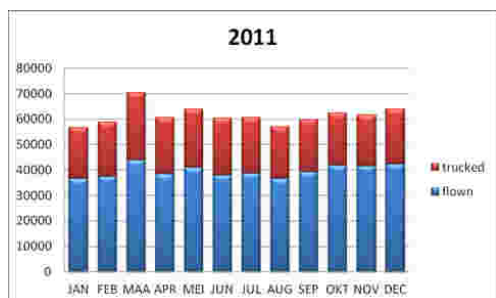
In de hieronder gepresenteerde grafieken wordt een onderscheid gemaakt tussen de herkomst/bestemming van de goederen (per vliegtuig of over land)¹⁰.

2012

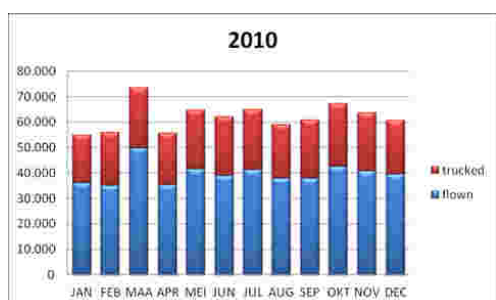


2011

¹⁰ Luchtvracht is voor de luchthavens een vracht onder zogenaamde "air waybill" (een vrachtbrief bij luchttransport). Deze vracht kan zowel gevlogen als getrucked worden. Een zending met bestemming Hong Kong kan ofwel in Brussel op een vlucht geladen worden, ofwel in Brussel op een truck naar Amsterdam waar ze op een vlucht naar Hong Kong geladen wordt. In beide gevallen worden ze beschouwd als luchtvracht. In het eerste geval "flown" in het andere geval "trucked" vanuit het standpunt van Brussel. Vrucht die niet onder air waybill vertrekt vanuit Brussel maar bv onder baantransport (douanetechnisch) komt in geen van beide statistieken voor.



2010



Gegevens over het passagiersverkeer volgens Brussels Airport (o.a. Brutrends 2010 en 2011)

Naar herkomst/bestemming van de commerciële vluchten (214.403 commerciële vluchten in 2011 = passagiers + goederenvervoer) zijn volgende gegevens te noteren:

- 84,1 % binnen Europa, waarvan bijna 72% EU en 12% niet-EU. Onderscheid passagiers/goederen: passagiers: 73% EU passagiersvluchten, goederen vluchten: 56% EU
- Afrika: 6,8%, Noord-Amerika: 4,2%, Midden-Oosten: 2,5%, Azië en Pacific: 2,2%, Centraal- en Zuid-Amerika: 0,3%
- Evolutie: niet-EU schommelt steeds tussen 53.000 en 61.000 vluchten voorbij 11 jaar. In 2011 60.000 niet-EU-vluchten. Het zijn dus vooral de EU vluchten die in die periode zijn afgenomen.
- Top 5 Europese passagiersbestemmingen: Milaan, London, Frankfurt, Geneve, Kopenhagen
- Top 5 niet-Europese passagiersbestemmingen: New York, Tel Aviv, Casablanca, Chicago, Djerba.
- Top 5 Europese goederenbestemmingen: Leipzig, Milaan, East Midlands, London, Helsinki
- Top 5 niet-Europese goederenbestemmingen: Seoul, Riyadh, Lagos, Casablanca, Singapore

De drukste maand is juli met ruim 2 miljoen passagiers.

Naar herkomst en bestemming van de passagiers:

- bijna 76% Europa (164 bestemmingen binnen Europa), waarvan 62% EU en 13,7% niet EU. Overzees heeft dus een aandeel van ruim 24%.
- Buiten Europa (67 bestemmingen): Afrika: 10,4%, Noord-Amerika: 7,6%, Azië & Pacific: 2,7%, Midden-Oosten: 2,6%, Centraal- en Zuid-Amerika: 0,9%

- Het aantal passagiers dat naar een niet-EU bestemming vliegt, kent sinds 2002 een gestage opgang (van 4,1 miljoen in 2002 tot 7,1 miljoen in 2011 – dit is 0,6 miljoen meer dan in het recordjaar 2000). Binnen de EU is er meer schommeling (tussen 10,4 en 12,2 miljoen passagiers, en blijft lager dan recordjaar 2000 met 15,1 miljoen passagiers)
- Top 5 Europese bestemmingen naar aantal passagiers: Madrid, London, Rome, Geneve, Barcelona
- Top 5 niet-Europese bestemmingen naar aantal passagiers: New York, Casablanca, Chicago, Tel Aviv, Washington.