

De luchthaven Brussel nationaal: nieuwe uitdagingen

Economische impact voor de Belgische economie

Sleuwaegen, L. & De Backer, K. (2003). *Naar een nieuwe balans tussen economie en ecologie, Onderzoek naar de economische impact van de luchthaven Brussel voor de Belgische economie.*

De luchthaven Brussel staat voor belangrijke uitdagingen. Niet alleen kent de luchtvaart op dit ogenblik een ernstige inzinking, maar ook door het verdwijnen van Sabena als home carrier, is de rol van de luchthaven Brussel Nationaal drastisch veranderd. Meer dan ooit is er daarom nood aan een coherente en consistente visie op de betekenis van luchtvervoer en de luchthaven in het bijzonder. Deze studie heeft als doelstelling het belang van de luchthaven Brussel Nationaal voor de Belgische economie aan te tonen en enkele richtingen aan te geven voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

De luchthaven Brussel in internationaal perspectief

In de tweede helft van de jaren '90 kende de luchthaven Brussel een sterke expansie; jaar na jaar nam het passagiers- en vrachtverkeer sterker toe dan op andere Europese luchthavens. Verschillende ontwikkelingen in 2001 hebben echter een halt toegevoerd aan deze sterke groei van de luchthaven Brussel. In de eerste plaats waren er de gebeurtenissen van 11 september en de verslechterende economische conjunctuur die tot een daling van het luchtverkeer over de hele wereld geleid hebben.

Vooraf echter het verdwijnen van Sabena heeft geresulteerd in een zeer sterke daling van de com-

merciële activiteiten op de luchthaven Brussel. Sabena was immers de drijvende kracht achter de sterke ontwikkeling van de luchthaven Brussel in de tweede helft van de jaren negentig.

Door de recente ontwikkelingen is de luchthaven Brussel eind 2002 teruggevallen op het activiteitsniveau van de jaren 1996-1997. Brussel is afgeleden tot de staart van de groep luchthavens uit de zogenaamde tweede afdeling – middelgrote luchthavens binnen Europa.

Het aantal passagiers op de luchthaven Brussel daalde in 2002 tot 14,4 miljoen, liefst een derde minder passagiers in vergelijking met 2000. De daling is het grootst binnen het Europese passagiersverkeer, wat rechtstreeks verband houdt met het faillissement van Sabena dat van Brussel een hub had gemaakt voor regionaal verkeer binnen Europa.

Ook in het vrachtvervoer kende de luchthaven een sterke achteruitgang waardoor het vervoerde tonnage terugviel tot 537 000. Binnen dit vrachtvervoer is een belangrijke plaats weggelegd voor DHL die in 2002 verantwoordelijk was voor 60% van de vervoerde vracht op de luchthaven van Brussel.

De economische impact van de luchthaven Brussel voor de Belgische economie

De totale economische impact van de luchthaven Brussel wordt berekend als de som van:

- het *directe effect*: dit betreft de werkgelegenheid, toegevoegde waarde, belastingen en andere overheidsinkomsten die direct verband houden met de verschillende activiteiten op de luchthaven. Het betreft hier bijvoorbeeld de economische activiteiten gegenereerd door luchtvaartmaatschappijen, koerierdiensten, transporteurs, technisch onderhoud... op de luchthaven zelf uitgevoerd;
- het *indirecte effect*: dit betreft de werkgelegenheid en toegevoegde waarde gegenereerd binnen de Belgische economie in de ondernemingen en sectoren die toeleveren aan de ondernemingen op luchthaven zelf. Het betreft de economische activiteiten van de ondernemingen/sectoren stroomopwaarts in de bedrijfskolom, en worden overeenkomstig dikwijls de achterwaartse bindingen genoemd;
- het *afgeleide effect*: dit effect heeft betrekking op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde gegenereerd binnen andere sectoren (buiten de luchtvaart) via de besteding van de toegevoegde

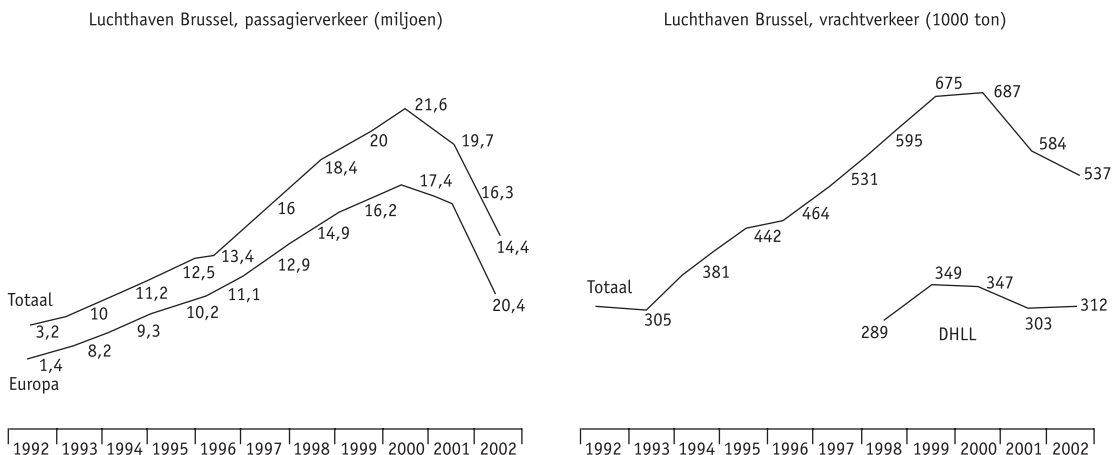
waarde (= inkomen voor werknemers en kapitaalverschaffers) gecreëerd op de luchthaven;

- het *katalytische effect*: dit omvat de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die binnen de Belgische economie gecreëerd wordt doordat de luchthaven Brussel fungeert als belangrijke aantrekkingspool voor nieuwe ondernemingen en activiteiten. Het betreft dus de voorwaartse bindingen vanuit onze eerdere studie en heeft betrekking op creatie en expansie van economische activiteiten ten gevolge van de aanwezigheid van de luchthaven.

Indien al deze geschatte effecten samengeteld worden, komt men tot een raming van de totale economische impact van de luchthaven Brussel voor de Belgische economie. De economische impact van de luchthaven Brussel werd in 2002 geraamd op een werkgelegenheid van 60 511 personen en een toegevoegde waarde van 3,884 miljard euro. Daarnaast zou de overheid nog directe inkomsten ten bedrage van 752 miljoen euro hebben.

Concreet betekent dit dus dat voor elke job op de luchthaven twee bijkomende jobs buiten de luchthaven tot stand komen. En dat bovendien 1,5% van het Belgische BBP toe te schrijven is aan de economische activiteiten op en rond de luchthaven Brussel.

Figuur 1.
Evolutie van de activiteiten op de luchthaven Brussel Nationaal.



Bron: BIAC.

De toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Brussel

Verschillende scenario's werden ontwikkeld om de economische impact van de luchthaven Brussel in de toekomst te bepalen. Daarvoor werd gebruik gemaakt van alternatieven die resulteerden in concrete voorspellingen voor passagiers- en vrachtverkeer en het corresponderend aantal vliegtuigbewegingen. Op basis van specifieke elasticiteiten die de gevoeligheid van de directe werkgelegenheid op de luchthaven relateren aan deze verschillende trafieken, werden vervolgens deze scenario's vertaald in concrete voorspellingen van de directe werkgelegenheid op de luchthaven Brussel. Overeenkomstig het basisscenario dat voorziet in een sterke concurrentie van de Europese luchthavens, een beperkt belang van SN Brussels Airlines als opvolger van Sabena, de laattijdige aansluiting van de luchthaven op het Hoge-Snelheidstrein-netwerk, en een gematigde groei in vrachtverkeer zou de directe werkgelegenheid groeien van 19 905 in 2002 tot 33 173 personen in 2020. Het meest optimistische scenario dat rekening houdt met een sterke positie van SN Brussels Airlines (of een andere home carrier) en een uitbreiding van de nachtvluchten tot 30 000 op jaar-

basis voorziet in een directe werkgelegenheid van 45 765 personen in 2020. Het meest pessimistische scenario echter waarbij de activiteiten van SN Brussels Airlines en DHL (niet langer een Europese hub-functie) tot een minimum herleid worden, stelt echter slechts een directe werkgelegenheid van 25 095 personen in 2020 voorop.

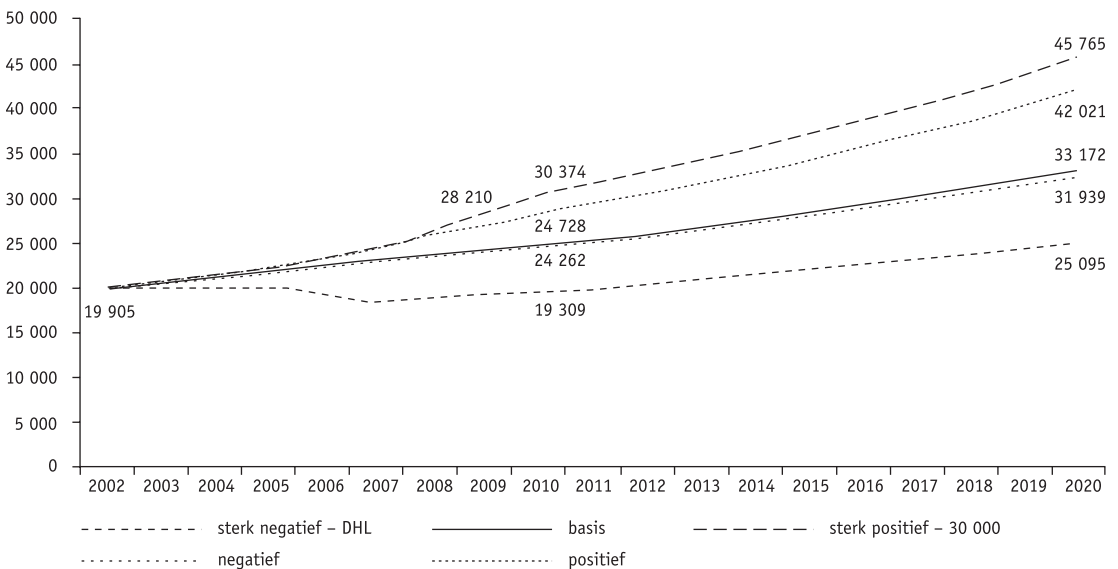
De luchthaven als strategische katalysator en attractiepool

Het economisch belang van de luchthaven is dus niet alleen gebaseerd op de economische welvaart die haar aanwezigheid genereert via directe en indirecte impact. De luchthaven werkt ook als een magneet en 'enabler' van vele andere economische activiteiten. Onderzoek heeft aangetoond dat de aanwezigheid van een grote 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;

Figuur 2.

Toekomstige ontwikkeling directe werkgelegenheid op de luchthaven Brussel Nationaal.



Bron: Eigen berekeningen.

- versteviging van de competitiviteit van zowel de economie als alle aanwezige bedrijven, door het uitgebreid en efficiënt aanbod van passagiers- en vrachtdiensten;
- aantrekking van toeristen naar het gebied, wat op die manier inkomsten en tewerkstelling genereert in de toeristische sector.

In de locatiekeuze van een onderneming kan de aanwezigheid van een grote internationale luchthaven een duidelijke meerwaarde verschaffen. Een regio met een grote internationale luchthaven heeft een competitief voordeel ten opzichte van andere locaties die over geen of kleinere luchthaven beschikken. De bereikbaarheid van het gebied wordt immers bepaald door het aanbod en de frequentie van lijnvluchten, vooral betreffende internationale bestemmingen. Voor een multinationale onderneming bijvoorbeeld zal de aanwezigheid van een internationale luchthaven de belangrijkste vestigingsfactor zijn. Door de aanwezigheid van multinationale ondernemingen (die zich in de buurt van de luchthaven vestigen) ontstaat er bovendien een ‘volg-de-leider’-effect waarbij concurrenten en gelijkaardige ondernemingen zich op dezelfde plaats willen vestigen. Het is dan ook niet te verwonderen dat bedrijven bij hun vestigingsbeslissing vooral kiezen voor die steden die over een grote internationale luchthaven beschikken.

Een onderzoek bij bedrijven gevestigd in de ruime regio rond Schiphol bracht aan het licht dat vooral de sectoren in tabel 1 afhankelijk zijn van de luchthaven.

Tabel 1.

Percentage bedrijven die luchthavenactiviteiten primair voor hun activiteiten noemen.

Transport en distributie	88%
Grote internationale organisaties en ondernemingen	72%
Hotels	75%
Dienstverlening naar bedrijven en financiële dienstverlening	46%
Kennisintensieve bedrijven	42%

Dit blijkt ook het geval te zijn op en rond de luchthaven van Brussel. De specialisatie in de lucht-

vaartgebonden activiteiten zoals transport en distributie, zakelijke dienstverlening en kennisintensieve activiteiten van de regio's Brussel en Halle-Vilvoorde is opvallend. Enkel in hotels en aanverwante activiteiten is de regio Vlaams Brabant niet gespecialiseerd. Dit heeft vooral te maken met de sterke aantrekking van grote steden zoals Brussel met een veelheid aan culturele en sociale activiteiten.

Nieuwe uitdagingen voor de luchthaven Brussel

De luchthaven Brussel staat voor belangrijke uitdagingen. Niet alleen kent de luchtvaart op dit ogenblik een dramatische inzinking, maar ook door het verdwijnen van Sabena als home carrier, is de rol van de luchthaven drastisch veranderd. Meer dan ooit is er daarom nood aan een coherente en consistente visie op de betekenis van luchtvervoer en de luchthaven in het bijzonder.

De toekomst houdt belangrijke kansen in. De meeste voorspellingen gaan immers in de richting van een structureel groeiritme van het passagiersverkeer van meer dan 4% voor de komende 20 jaar. Vracht ton-kilometers zullen toenemen aan een groeiritme van ongeveer 5,5%.

Het belang van luchthavens is nauwelijks te onderschatten: luchthavens zijn door het aanbieden van efficiënt passagiers- en vrachttransport cruciaal voor ondernemingen om succesvol te kunnen concurreren in sterke competitieve wereldmarkten. Indien we België economisch willen richten naar een kennisgevende economie en onze centrale ligging binnen het dichtstbevolkte gedeelte van West-Europa op logistiek vlak willen uitbouwen, kan de rol van een sterk ontwikkelde luchthaven moeilijk overschat worden. Hoogwaardige kennisactiviteiten en de uitbouw van Europese logistieke centra vereisen een maximale multi-modale bereikbaarheid waarbinnen luchthavens een sleutelrol spelen.

Door de ontwikkeling van luchthavens tot multi-modaal vervoersknooppunt wordt een snelle bereikbaarheid via weg, spoor en lucht gegarandeerd. De luchthaven wordt dan aantrekkelijk voor de vestiging van internationale bedrijvigheid. Voor

deze bedrijven is snelle bereikbaarheid van internationale en nationale herkomst/bestemmingen van zeer groot belang. De aantrekkingskracht van de luchthaven is sterk afhankelijk van de omvang en de vervoerskwaliteit van de luchthaven. Niet alleen het aangeboden lucht netwerk maar ook de beschikbaarheid van andere vervoersproducten waaronder bereikbaarheid per trein is voor de luchthavengedreven bedrijven van doorslaggevend belang.

België kan zich als kleine open economie waar dankzij omvangrijke buitenlandse investeringen in het verleden de economie belangrijke groei-impulsen gekregen heeft, moeilijk op een traject bege-

ven waarbinnen de luchthaven afgebouwd wordt 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 kunnen brengen.

Koen De Backer

Leo Sleuwaegen

Departement TEW – Steunpunt OOI

K.U.Leuven