

Moet Brussels Airport wel nog groeien?

Terwijl Schiphol het aantal vluchten moet beperken om aan de stikstof en geluidsnormen te voldoen, wil Brussels Airport verder uitbreiden. Hoe realistisch is dat?

‘Gigantisch’, noemt Voka-woordvoerder Eric Laureys het belang van Brussels Airport. Na de haven van Antwerpen is de luchthaven in Zaventem de belangrijkste economische pool van het land, die voor de coronacrisis nog goed was voor 24.000 directe banen, becijferde het onderzoeksinstituut Hiva (KU Leuven) twee jaar geleden. In haar recentste studie over het economische belang van de Belgische luchtvaart, die al dateert van 2017, raamde de Nationale Bank de toegevoegde waarde van de luchthaven in dat jaar op meer dan 3,4 miljard euro, ofwel 1,4 procent van het Vlaamse bbp, met tussen 2013 en 2015 een jaarlijkse groei van 9,8 procent. ‘Als de economie groeit, groeit de luchthaven, en omgekeerd’, zegt Laureys.

Ook voor Brussel, met al zijn politieke instellingen, speelt de luchthaven een cruciale rol, vult luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen) aan. ‘De argumenten die de regering twee jaar geleden aanvoerde om Brussels Airlines te redden (*de grootste maatschappij in Zaventem, red.*), gelden nog meer voor de luchthaven. Genoeg studies tonen aan dat een grote luchthaven een positief effect heeft op de handelsstromen en aantrekkelijkheid van een land.’

Henk Cuypers, de voorzitter van Burgerforum Luchthavenregio, betwist het economische belang van de luchthaven evenmin. ‘Maar de groeiambities van de uitbater (*Brussels Airport Company (BAC), red.*) zijn niet meer te verzoenen met de milieu-impact en leefbaarheid voor de omwonenden’, zegt hij. BAC wil tegen 2032 een vijfde meer passagiers aantrekken en het vrachtvolume dat op de luchthaven passeert verdubbelen.

‘Normale groei’

De luchthavenuitbater, in 2019 nog goed voor 200 miljoen euro winst, heeft een ‘normale groeiambitie’, zegt een woordvoerder. In een luchtvaartmarkt die ook na corona zal blijven groeien, mag het niet verbazen dat BAC (voor 75 procent in handen van privé-investeerders) dat ook wil doen, zegt Dewulf. ‘Als Zaventem beperkt wordt, zal een deel van het verkeer uitwijken naar Amsterdam of Parijs.’

BAC maakt zich sterk dat die groei niet gepaard gaat met (veel) meer overlast. Een verhoging van het aantal passagiers zou ook met grotere vliegtuigen en een betere bezetting kunnen worden gerealiseerd, zei ceo Arnaud Feist onlangs. Waar het aantal passagiers in Zaventem tegenover 2019 met zo’n 22 procent moet groeien tegen 2032, zou het aantal vliegbewegingen ‘maar’ met 2,5 procent groeien, blijkt uit het MER-dossier, en door de hoogte van landingsrechten en tarieven te koppelen aan onder meer stikstofuitstoot, wil BAC zuinigere vliegtuigen aantrekken.

Maar de stikstofuitstoot van de luchthaven op de omliggende natuurgebieden is nu al te hoog, en in een groeiscenario zal die zelfs met grotere en nieuwere toestellen verder stijgen. Onder meer Bond Beter Leefmilieu en het Burgerforum pleiten daarom voor een beperking van het aantal vluchten, zoals in Nederland ook voor de luchthaven van Schiphol zal gelden. Om onder meer de stikstofnormen te kunnen halen, wordt het aantal vliegbewegingen op de Amsterdamse luchthaven vanaf november 2024 teruggeschroefd naar 440.000 per jaar, tegenover zo'n 500.000 nu. Om toch genoeg 'stikstofruimte' te hebben, heeft de luchthaven al de stikstofrechten van twaalf landbouwbedrijven opgekocht. Ook in andere luchthavens gelden steeds meer beperkingen, zoals in Frankfurt, waar geen nachtvluchten zijn. 'Maar Schiphol is de eerste die echt krimpt', zegt Dewulf.

In Zaventem zijn het vooral de vrachtvluchten – en de groeiplannen – die in het vizier komen. Het gaat vaker om oudere toestellen die ook meer 's nachts vliegen. Cargo kende tijdens corona een forse groei in Zaventem, maar is niet de belangrijkste activiteit.

Zeker voor de volledige vrachtvliegtuigen rijst de vraag of die niet beter naar de gespecialiseerde luchthaven van Luik uitwijken. Toch is het vervoer van cargo en passagiers niet van elkaar los te zien, merkt Dewulf op. 'Zodra je onder een bepaald vrachtvolume duikt, kunnen transportbedrijven hun infrastructuur in Zaventem afbouwen. Daardoor dreigt de luchthaven minder aantrekkelijk te worden voor vracht, die even vaak wordt vervoerd in de buik van passagiersvliegtuigen. En zonder vrachtafhandeling zal je geen langeafstandsvluchten, zoals naar Tokio of Singapore, aantrekken.'

Lees ook

28/06/2022

Voor Schiphol is the sky niet langer the limit

[Korneel Delbeke](#)

