

Wouter Dewulf Brussels Airport moet de regie terugpakken



Brussels Airport handelt vandaag opnieuw geen vertrekkende passagiersvluchten af, omdat een groot deel van het veiligheidspersoneel deelneemt aan de nationale staking. Het luchtverkeer valt al voor de achtste keer sinds begin 2025 stil door vakbondsacties die niet eens tegen de luchthaven zelf gericht zijn. Brussels Airport meldde dat de zeven stakingsdagen in 2025 samen goed waren voor 2.400 geschrapte vluchten en 275.000 reizigers minder. Dan spreken we niet meer over pech of overmacht, maar over een structureel continuïteitsprobleem. Dat is des te problematischer omdat Brussels Airport een relatief kleine speler is. Het moet opboksen tegen grote hubs als Amsterdam, Parijs, Frankfurt en Londen, en kan dus niet winnen op schaal. Het moet winnen op betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en comfort. Uit rankings blijkt echter dat het basisproduct beter kan. In de Skytrax Top 100 Airports 2025 komt Brussels Airport niet voor, terwijl de Parijse luchthaven Charles de Gaulle op 7 staat, Wenen op 15, Schiphol op 19 en Frankfurt op 37. Zulke rankings weerspiegelen wat passagiers ervaren: wachttijden, informatiekwaliteit, service, comfort en procesrust. Luchthavens die daarin tekortschieten, verliezen niet alleen reputatie, maar ook concurrentiekracht.

Monopolistisch model

De staking legt bovendien een dieper probleem bloot: Brussels Airport heeft zich te afhankelijk gemaakt van één speler. G4S verzorgt op Brussels Airport al jaren de passagiersscreening, remote screening en ruimbagagescreening. Het contract van G4S werd in 2024 voor minstens vijf jaar verlengd. Dat monopolistische model creëert efficiëntie zolang alles normaal draait, maar maakt de luchthaven operationeel kwetsbaar als die ene schakel onder druk komt. Zelfs de luchthaven van Charleroi zag zich vorig jaar genooddakt een openbare aanbesteding voor een extra securityprovider uit te schrijven om de wachtrijen te helpen beheersen. Brussels Airport moet uit die crisis dus vooral organisatie-inzicht halen: redundantie - kunnen terugvallen op al ternatieven - is een basisvoorwaarde voor een kritische nationale infrastructuur. Dat betekent dat de luchthaven veel meer het heft in eigen handen moet nemen. Op korte termijn zijn er minstens twee relatief eenvoudige pistes. Ofwel bouwt Brussels Airport vanuit zijn eigen pool veiligheidspersoneel een operationele noodcapaciteit uit die in uitzonderlijke omstandigheden tijdelijk kan worden ingezet voor de securityflow. Ofwel leidt het een tweede erkende screeningspartner op die snel kan opschalen als de continuïteit in gevaar komt. Als eerdere aanbestedingen door te sterke contractuele eisen de markt te smal hebben gemaakt, moeten die voorwaarden worden herbekeken. Een luchthaven van nationaal belang mag niet telkens opnieuw gegijzeld worden door één operationele flessenhals. Maar ook daarnaast zijn er te veel signalen van een gebrek aan robuustheid. Defecte roltrappen en loopbanden, liften die buiten dienst zijn, onnodige stress aan de security omdat laptops en vloeistoffen nog uit de tas moeten, lange wachttijden aan de bagageband, en het absurde beeld van meerdere vluchten op één carrousel terwijl andere bagagebanden leeg blijven. Het zijn allemaal tekenen van een systeem dat te vaak tekortschiet. Zeker nu Brussels Airport tegelijk nieuwe systemen voorbereidt voor het Europese Entry/Exit System (EES) is het des te belangrijker om de operationele discipline op te voeren in plaats van bijkomende kwetsbaarheid te creëren. De aandeelhouders van Brussels Airport hebben bewezen dat ze de financiën kunnen sturen. Nu moeten ze bewijzen dat ze ook de uitvoering kunnen

sturen. Niet alleen met mooie plannen, maar met korte rijen, werkende infrastructuur, een snelle en evenwichtige bagageafhandeling, een geloofwaardig digitaal stappenplan en vooral een luchthaven die niet om de paar weken platligt als één schakel uitvalt. Want een luchthaven bouwt haar reputatie elke ochtend opnieuw.

De auteur

Wouter Dewulf is professor luchtvaart economie aan de Universiteit Antwerpen.

De kwestie

Al voor de achtste keer sinds begin 2025 valt Brussels Airport stil door een vakbondsactie.

De conclusie

De luchthaven moet het hebben van betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en comfort. Daarom moet ze veiligheid anders aanpakken en de operatie robuuster maken.