

De Morgen

De Morgen NEWSPAPER 17/06/2025

Brussels Airport - Financieel slim, maar is het ook verantwoord?



Vlaanderen is sinds vorige week de hoofdaandeelhouder van Brussels Airport. De Vlaamse regering noemt het een strategische keuze. Maar is het wel verantwoord dat er belastinggeld vloeit naar de luchtvaartsector, waar duurzaamheid niet meteen centraal staat?

1. Waarom heeft de Vlaamse regering deze beslissing genomen?

Tot voor kort was de luchthaven van Brussel voor de meerderheid in privéhanden met een minderheidsaandeel van 25 procent voor de federale overheid. Daar is nu dus verandering in gekomen. De Vlaamse regering heeft 39 procent aandelen van een Canadees pensioenfonds gekocht en wordt zo de hoofdaandeelhouder.

"Het was een mooie opportuniteit", zegt Ben Bruynseels, woordvoerder van Vlaams minister-president Matthias Diependaele (N-VA). "Het dossier heeft enige tijd op de regeringstafel gelegen, maar uiteindelijk hebben we unaniem beslist om dit te doen. De luchtvaartsector is een strategische sector, die voor Vlaanderen heel belangrijk is."

Ook in de buurlanden zijn de meeste luchthavens voor het grootste deel in handen van de overheid. "Brussel was een van de weinige uitzonderingen", zegt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). "Uit onderzoek dat wij hebben gedaan, blijkt dat de luchthaven direct en indirect 60.000 mensen tewerkstelt. Daarmee is het samen met de haven van Antwerpen

een belangrijke motor van de Vlaamse economie."

Het zorgde meteen voor communautair gekrakeel. Vooral vanuit Brussel klonken er bezorgde geluiden. "Het zou logischer zijn dat alle niveaus vertegenwoordigd zijn in de raad van bestuur", zegt Dewulf nog. "Dat is bijvoorbeeld ook zo voor de luchthaven van Amsterdam en Frankfurt, waar zelfs de stad medeaandeelhouder is."

Bruynseels weerlegt de kritiek. "Kijk, iedereen heeft de tijd gehad om het aanbod te bekijken. Wij hebben de opportuniteit benut en autonoom als Vlaanderen beslist. Het is niet zo dat we hier een geheime deal hebben gesloten. Bovendien zal het de PMV, de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen, zijn die met drie personen in de raad van bestuur zal zetelen, onafhankelijk van de Vlaamse regering."

2. Welke return mag de Vlaamse regering verwachten?

Brussels Airport is een zeer winstgevende onderneming. Uit de cijfers van de afgelopen jaren blijkt dat er jaarlijks om en bij de 200 miljoen euro winst wordt geboekt. Enkel tijdens de coronajaren werden er rode cijfers opgetekend. Er kon dan ook bijna altijd een mooi dividend worden uitgekeerd.

"Het is een hoog rendabel bedrijf met een positieve cashflow, waarbij ook de onderliggende activa in waarde zullen stijgen", zegt Dewulf. "Normaal gezien ben ik niet gewonnen voor het aandeelhouderschap van de overheid, maar hier gaat het toch over belangrijke infrastructuur, personen en goederen. Je zorgt voor een belangrijke strategische verankering."

N-VA is doorgaans een belangrijke pleitbezorger voor een kleine overheid en voor privé-initiatief. Staat deze investering - toch geen kerntaak van de Vlaamse overheid - hier niet lijnrecht tegenover?

Bruynseels: "Het was simpelweg een kans die we niet mochten laten schieten: investeren in een strategische sector en investeerders van buitenaf afhouden. We willen de twee ook strikt gescheiden houden, het aandeelhouderschap via PMV wordt niet vermengd met de regelgeving van de Vlaamse overheid. We zijn alles nog aan het bekijken, maar verwacht ook niet al te veel veranderingen. Het hoofddoel blijft om Brussels Airport te blijven runnen als een commercieel bedrijf."

Het zorgt er wel voor dat de schulden van Vlaanderen zullen toenemen. Bruynseels: "In dit geval staan er tegenover deze schuld wel strategische activa. Bovendien hebben we becijferd dat de dividendopbrengst vanaf 2028 hoger zal liggen dan de rentelasten. Dat houdt elkaar dus in evenwicht."

3. Is het verantwoord als regering in een vervuilende sector te investeren?

Vliegen is niet goed voor het milieu: er worden broeikasgassen uitgestoten, wat bijdraagt aan de opwarming van de aarde. En het zorgt voor licht- en geluidsvervuiling. Nu ook de Vlaamse regering zo hard inzet op leefbaarheid en duurzaamheid is het opmerkelijk dat er uitgerekend in een luchthaven geïnvesteerd wordt.

"Er is geen geld voor groene investeringen of voor waterbeleid, maar voor de luchthaven tovert de Vlaamse regering de miljarden plots tevoorschijn, zonder garantie dat dit geld zal opleveren", reageert Naomi Cambien, beleidsexpert mobiliteit van Bond Beter Leefmilieu. "De ministers kloppen zich hierbij op de borst dat ze de jobs zullen beschermen, maar over de enorme gezondheids- en klimaatimpact van de luchthaven horen we hen niet. Het is onbegrijpelijk dat ministers Depraetere en Gennez (beiden Vooruit), verantwoordelijk voor klimaat en gezondheid, hier zomaar in meegaan."

"Ik vind dit spijkers op laag water zoeken", reageert Dewulf. "Over de vliegroutes wordt beslist binnen de federale overheid. Bovendien zou de aanwezigheid van de Vlaamse overheid er net voor kunnen zorgen dat er meer aandacht is voor duurzaamheid en leefbaarheid. Bij private partijen staat enkel de winst en de groei voorop."

Bruynseels wil hier niet op ingaan. "Alles zit nog in een heel premature fase, Bovendien zijn het twee gescheiden dingen. Over de toekomstplannen moeten we ons sowieso nog bezinnen."

DIMITRI THIJSKENS