

Wouter Dewulf en Geert Noels Overheid heeft nu unieke kans om Brussels Airport te verankeren



Brussels Airport is meer dan een commerciële onderneming. De luchthaven is strategische infrastructuur met een centrale rol in de Belgische economie, de internationale connectiviteit en de klimaattransitie. De federale overheid bezit via de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij (SFPIM) 25 procent van de aandelen in Brussels Airport Company en PMV (Vlaamse overheid) 1,8 procent. De overige 73 procent zijn in handen van private aandeelhouders, de meeste buitenlands. Nu het Canadese pensioenfonds Ontario Teachers' Pension Plan (OTPP) zijn belang van 29 procent van de aandelen en 39 procent van de stemrechten wil verkopen, biedt zich een uniek momentum aan. België zou, idealiter samen met Vlaanderen en eventueel Brussel, deze kans moeten grijpen om zijn participatie in Brussels Airport te verhogen. Vooral om strategische redenen, maar ook omdat het financieel een solide investering kan zijn.

Economische motor

De luchthaven is de tweede grootste economische motor van het land, goed voor tienduizenden directe en indirecte jobs. Ze is cruciaal voor de export, voor de farma- en technologiesector en voor het aantrekken van internationale bedrijven en instellingen. Daarnaast speelt Brussels Airport een belangrijke rol in logistiek, toerisme en diplomatie. Tegelijk vereist het beleid rond luchthavens weloverwogen langetermijnbeslissingen over infrastructuur, klimaatimpact, geluid en internationale luchtverbindingen. Dergelijke keuzes overstijgen vaak het louter financiële belang en vragen om een bredere maatschappelijke afweging. Vandaag ligt de koers van Brussels Airport hoofdzakelijk in handen van private aandeelhouders, die begrijpelijkerwijs focussen op rendement en dividenden. Dat is legitiem vanuit hun perspectief. Maar als publieke belangen zoals strategische connectiviteit, werkvoorwaarden, innovatie of omgeving minder prioriteit krijgen, ontstaat een onevenwicht. Een hogere overheidsparticipatie is dan ook noodzakelijk om die maatschappelijke en strategische doelstellingen structureel te verankeren in het beleid van de luchthaven. België wijkt hier af van het model in de meeste buurlanden. In alle grote Europese luchthavens heeft de overheid de controle: Schiphol is bijna 100 procent eigendom van de Nederlandse staat. De Franse overheid bezit ruim 50 procent van Groupe ADP (Charles de Gaulle, Orly). Ook Frankfurt, Keulen, Düsseldorf en Zürich, maar ook de luchthavens van Luik en Charleroi zijn grotendeels in handen van overheden. Zij beschouwen luchthavens terecht als kritieke infrastructuur, waarbij publieke belangen hand in hand moeten gaan met commerciële efficiëntie. De Belgische en Vlaamse overheden moeten dezelfde redenering volgen, zeker nu een substantiële participatie in Brussels Airport opnieuw beschikbaar is.

Voorwaarden voor succes

Een verhoogde publieke participatie heeft alleen zin als ze gedragen wordt door een duidelijke strategie en een heldere governance. Drie elementen zijn daarbij cruciaal. 1. Strategische visie België beschikt niet over een geïntegreerde en breed gedragen visie op de toekomst van de luchtvaart. Nochtans staat de sector voor grote uitdagingen: verduurzaming,

bepaalde connectiviteit vanuit België, consolidatie van de Europese luchtvaartsector en de opkomst van nieuwe hubs in het Midden-Oosten en Turkije. Tegelijk spelen gevoelige discussies over geluidsnormen, vergunningen en de rolverdeling tussen de gewesten. Dergelijke maatschappelijke en juridische spanningen tonen aan waarom publieke aandeelhouders een sterkere positie moeten innemen in het strategisch beheer van de luchthaven. 2. Governance Publiek aandeelhouderschap moet gepaard gaan met een sterke governance. Dat betekent: onafhankelijke bestuurders, heldere mandaten en langetermijnfocus. Geen politieke benoemingen, maar een professionele vertegenwoordiging die het publieke belang bewaakt en tegelijk het vertrouwen behoudt van de politiek, markt en investeerders. 3. Intergewestelijke betrokkenheid Brussels Airport ligt op Vlaams grondgebied, maar is in essentie ook de luchthaven van de hoofdstad. Het Brussels Gewest heeft vandaag geen formele betrokkenheid. Een gedeeld aandeelhouderschap tussen de federale staat, - Vlaanderen en Brussel zou niet alleen een sterk signaal van samenwerking zijn, maar ook bijdragen tot een betere - afstemming op het vlak van mobiliteit, tewerkstelling en ruimtelijke ordening. Wie de leiding moet nemen, Vlaanderen of België, is ondergeschikt aan het belang om deze opportuniteit niet te missen.

Gezonde belegging

Boven op het strategische argument is een participatie in Brussels Airport ook financieel verdedigbaar. De luchthaven herstelt sterk na de coronapandemie, genereert stabiele kasstromen en keert dividenden uit. Voor de bevolking betekent het dat duurzame dividenden terugvloeien naar de eigen regio, en niet naar het buitenland. De lusten en de lasten van de luchthaven zouden dan beter samenkomen. De verkoop van OTHP biedt een unieke kans voor de Belgische overheid om haar strategische positie te versterken. Door tijdig te handelen kan ze vermijden dat een nieuwe aandeelhouder met louter financiële motieven een disproportionele invloed uitoefent op een van de belangrijkste infrastructuren van het land.

De auteurs

Wouter Dewulf is professor luchtvaart economie aan de Universiteit Antwerpen. Geert Noels is econoom en stichter van - Econopolis.

De kwestie

Het Canadese OTHP wil zijn belang in Brussels Airport verkopen.

De conclusie

België moet, idealiter samen met Vlaanderen en eventueel Brussel, deze kans grijpen om zijn participatie in de luchthaven te verhogen.