

Overheid overweegt stuurknuppel weer in handen te nemen bij Brussels Airport: “Haven van Antwerpen laten we toch ook niet over aan een privéspeler”



Nu de grootste privéaandeelhouder zijn belang in de luchthaven van Zaventem wil verkopen, overwegen de federale en Vlaamse overheid opnieuw een meerderheid te verwerven. “De haven van Antwerpen zouden we toch ook nooit aan een privéspeler overlaten?”

Zowel de federale als de Vlaamse overheid overweegt om haar aandelenpakket in Brussels Airport fors uit te breiden, nu de grootste private aandeelhouder (het Canadese pensioenfonds OTPP) zijn belang wil verkopen, heeft *De Tijd* bericht en werd door de federale overheid bevestigd aan onze redactie. Vorige week lag het dossier op tafel in het overleg tussen verschillende federale kabinetten.

OTPP bezit 29 procent van de luchthaven in Zaventem, terwijl de federale overheid via haar investeringsarm SFPIM een belang van 25 procent plus één aandeel heeft. Als Vlaanderen en België het pakket van OTPP overnemen, kunnen de overheden opnieuw een meerderheid van de nationale luchthaven in handen krijgen, nadat de federale overheid in 2004 – in nasleep van het faillissement van Sabena – haar meerderheidsbelang heeft verkocht en de nationale luchthaven grotendeels werd geprivatiseerd.

De Australische investeringsgroep Macquarie was volgens *De Tijd* lang kandidaat om de aandelen van OTPP over te nemen, maar de onderhandelingen lijken af te springen over het prijskaartje dat tussen de 2,5 à 3 miljard euro zou bedragen. De onzekere geopolitieke situatie schrikt de Australiërs af, zegt een bron.

Gezien de huidige hogere rentes én het plafond van 240.000 jaarlijkse vliegbewegingen dat Vlaanderen de luchthaven van Zaventem heeft opgelegd in de milieuvergunning, zou die prijs inderdaad “aan de hoge kant” zijn, denkt ook luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UAntwerpen). België zit ook krap bij kas, maar tegen een verminderde prijs zou dit een “unieke kans” kunnen zijn om als overheid weer meer zeggenschap te krijgen in een strategische infrastructuur en cruciale poot van de economie.

Groeimotor

Dat vindt ook Hans Elsen, die als vakbondssecretaris bij ACV Puls, de luchthaven van nabij volgt. Na de haven van Antwerpen is Brussels Airport de belangrijkste groeimotor van ons land – goed voor zo’n 65.000 directe en indirecte banen. “Niemand zou eraan denken om het beheer van de haven in Antwerpen volledig aan een privébedrijf toe te vertrouwen, maar bij de luchthaven is dat wel het geval. Het is een aberratie, want de luchthavens van Schiphol, Frankfurt of Parijs zijn allemaal grotendeels in handen van de overheid.”

Nochtans runt het privébedrijf de luchthaven van Zaventem met “succes”, schreef voormalig bestuursvoorzitter Marc Descheemaeker (N-VA) vorig jaar in zijn boek *Dood spoor*. In 2023, de laatst gepubliceerde cijfers, draaide de uitbater van de Zaventemse luchthaven meer dan 700 miljoen euro omzet en boekte een operationele winst van 172 miljoen euro. Bij de verkoop in 2004 werd de luchthaven op 1 miljard euro gewaardeerd, terwijl dat vandaag zo’n 7 miljard euro zou zijn.

Maar aan de andere kant rijst de vraag of de focus voor de privéaandeelhouders niet te eenzijdig op winstgevendheid ligt, terwijl de luchthaven ook een breder belang heeft voor ons land (en vooral Vlaanderen), als logistiek knooppunt, waar export bijna 85 procent van het bbp vertegenwoordigt. “Alle strategische keuzes beginnen bij de luchthaven”, zegt Elsen. “Als je die wil sturen, moet je daar aan de knoppen zitten.” De luchthaven kondigde midden april nog een grote investering van 500 miljoen euro aan. Die gaan onder meer naar een nieuw hotel of een nieuwe parking, terwijl “de bagageband nog van 25 jaar geleden dateert”, zegt Elsen. *(Een vernieuwing van de banden staat gepland vanaf volgend jaar, red.)* *

Ook de federale ombudsman voor de luchthaven, Philippe Touwaide, hekelt de investeringsplannen, omdat ze volgens hem geen “milieudoelen” bevatten (er zijn er wel vastgelegd in de omgevingsvergunning, die vorig jaar werd toegekend). Bovendien, vindt Touwaide, moet een luchthavenuitbater zich niet bezighouden met de bouw van kantoren op de luchthaven. Onder meer advieskantoor KPMG en Microsoft hebben er een vestiging.

Hoge taksen

Die vastgoedontwikkeling maakt mee dat Brussels Airport een van de meer rendabele luchthavens in Europa is geworden. Maar tegelijk zakt de luchthaven al jarenlang verder weg op de ranking van drukst bezochte luchthavens door luchthavenkoepel ACI. Onder anderen Ryanair-baas Michael O’Leary verwijt uitbater Brussels Airport Company dat het met hoge haventaksen de groei afremt. De Ierse lowcostvlieger doekte er zijn basis op.

Dat de overheid mee aan de knoppen zit in bijvoorbeeld de luchthavens van Schiphol, Zürich of Luik (in handen van het Waalse Gewest) maakt volgens Elsen dat er meer structureel kan worden nagedacht over een luchthavenbeleid, waarbij ook de overlast voor omwonenden beter wordt beperkt. In Zürich bijvoorbeeld wordt een deel van de winsten gebruikt om gronden rond de luchthaven op te kopen als ze vrij komen of huizen te isoleren. Bij Brussels Airport daarentegen, heeft de uitbater “sinds 2003 nog steeds niet bijgedragen aan het isolatiefonds” en blijven meer investeringen in bijvoorbeeld geluidsmuren achterwege, merkt Ombudsman Touwaide op. “Dat brengt ook weinig op voor de uitbater”, beaamt Dewulf.

Op het moment dat de regering van Bart De Wever (N-VA) overheidsparticipaties wil afbouwen, groeit de overtuiging bij een deel van de regering dat de luchthaven van groot strategisch belang is. Maar de Belgische staatsstructuur maakt een instap niet makkelijker. Hoewel Zaventem in Vlaanderen ligt, is Brussels Airport de enige luchthaven die niet regionaal, maar federaal wordt aangestuurd.

Stiefmoederlijk behandeld

“Zaventem wordt nu stiefmoederlijk behandeld”, zegt Elsen. Tekenend daarvoor is het feit dat de luchthaven al sinds 2021 zonder voorzitter zit, die in het verleden door de overheid werd voorgedragen. Het belang van Zaventem is voor Vlaanderen veel groter dan voor Wallonië, dat zowel bij passagiersvervoer (Charleroi) als goederentransport (Luik) zelf wil blijven. De MR ziet ook geen reden om in Zaventem het overheidsbelang uit te breiden, zei de partij aan *De Tijd*.

De N-VA lanceerde bij monde van Theo Francken eerder al het wetsvoorstel om van Brussels Airport een regionale bevoegdheid te maken. Vlaanderen heeft momenteel, via investeringsfonds PMV, een belang van 1 à 2 procent in de luchthaven. Door dat uit te breiden met de aandelen van OTPP of het federale belang over te nemen, zou het zijn invloed kunnen vergroten. Maar de financiële slagkracht van PMV is beperkt. Om de helft van OTPP's belang te kopen zou ongeveer 1,3 miljard euro nodig zijn: dat is zowat 70 procent van het vermogen dat PMV onder beheer heeft. Het kabinet van minister-president Matthias Diependaele (N-VA) wenst voorlopig ook niet te reageren.

Korneel Delbeke