

# Waarom Brussels Airport trager herstelt dan Charleroi



## Analyse Luchtvaart

**Terwijl de luchtvaart bijna is hersteld van de coronapandemie, blijft Brussels Airport achterophinken, met nog altijd 16 procent minder passagiers dan voor covid. “Voor de connectiviteit van het land is de achteruitgang van Zaventem een aderlating.”**

Zou de champagne al klaarstaan? Na vier donkere jaren, getekend door de coronapandemie, staat de wereldwijde luchtvaart op een zucht van het volledige herstel. In november (de laatst beschikbare cijfers) bereikte de vraag naar vliegtuigreizen (gemeten in omzet per passagier per kilometer) 99,1 procent van het niveau van recordjaar 2019, becijferde luchtvaartorganisatie Iata vorige week.

Dat gemiddelde verhult dat niet iedereen in de zwaar geteisterde sector op eenzelfde manier is hersteld. Brussels Airport verwelkomt nog steeds 16 procent minder passagiers dan voor covid, blijkt uit de jaarcijfers die de luchthavenuitbater vorige week heeft bekendgemaakt. Terwijl de luchthaven van Charleroi in 2022 al boven het niveau van 2019 zat, verwacht Zaventem pas in 2025 weer aan te knopen met het niveau van voor corona, blijkt uit de aanvraag van een nieuwe omgevingsvergunning, die er dit jaar moet komen. Voor 2023 zijn nog geen officiële cijfers, maar Ryanair - veruit de grootste maatschappij op Charleroi - verwelkomt er vandaag al 30 procent meer reizigers dan voor corona, zei topman Michael O'Leary deze week.

## Sabena

De groeiende concurrentie van Charleroi is slechts een van de redenen waarom Brussels Airport achterblijft. Terwijl Ryanair blijft uitbreiden in Charleroi, heeft de Ierse lowcostmaatschappij haar vliegtuigen weggehaald op Zaventem, omdat de kosten te hoog zouden zijn. Maar vooral de noodgedwongen krimp van Brussels Airlines, in het eerste coronajaar, heeft sporen nagelaten. De Lufthansa-dochter is de zogenoemde *home carrier* op Zaventem, en was er voor de pandemie nog goed voor zo'n 40 procent van de passagiers. Maar in de eerste twee weken van dit jaar voerde de maatschappij nog altijd 27 procent minder vluchten uit dan in 2019, tonen gegevens van luchtverkeersleider Eurocontrol.

De klap voor Brussels Airport is niet te vergelijken met het faillissement van Sabena, in 2001, maar verklaart mee waarom de nationale luchthaven steeds verder wegzakt op de lijst van drukst bezochte luchthavens in Europa: van plaats 10 in 2001 naar plaats 25 nu.

## Minder zakenreizen

De achteruitgang van Brussels Airport illustreert ook de grote verschuivingen die de coronacrisis de afgelopen jaren heeft tweegebracht. Terwijl het continentale of kortereafstandsvliegverkeer (vooral vrijetijdsreizen of bezoek aan vrienden en familie) al sinds april vorig jaar systematisch boven het niveau van 2019 zit, “blijft intercontinentaal reizen nog steeds 5,5 procent onder het niveau van voor de pandemie”, merkte lata-topman Willie Walsh vorige week nog op.

Samen met zakenreizen is het aanbod langeafstandsvluchten net wat Brussels Airport onderscheidt van andere, regionale luchthavens, zoals Charleroi. Dat net dat segment achterophinkt, bemoeilijkt dan ook het herstel in Zaventem, geeft ook luchthavenuitbater Brussels Airport Company (BAC) toe. Zeker reizen naar Azië zitten er nog onder het precrisisniveau - het Hongkongse Cathay Pacific is nog niet terug, en ook Thai Airways schrapte de vluchten naar Bangkok.

Ondertussen maakt de opkomst van onlinevergaderen en “het streven naar kostenbesparingen, efficiëntie en milieubewustzijn” bij bedrijven dat zakenreizen - vooral op kortere afstand - niet meteen terugkomen, zei BAC bij de voorstelling van de jaarcijfers.

## Private aandeelhouders

Met grote, internationale luchthavens (Schiphol in Amsterdam en Charles de Gaulle in Parijs) op maximum anderhalf uur sporen, blijft de wereld voor veel Belgen binnen handbereik. “Maar voor de directe connectiviteit van de hoofdstad en het land is de achteruitgang van Zaventem een aderlating”, merkt luchtvaarteconoom Wouter Dewulf (UA) op.

Of de aandeelhouders van de Brussels Airport Company (BAC) daarvan wakker liggen, is een andere vraag. In tegenstelling tot veel andere nationale luchthavens is Zaventem grotendeels (75 procent) in handen van private aandeelhouders, terwijl de federale overheid (via de investeringsmaatschappij Fpim) maar een kwart van de aandelen in handen heeft. Dat maakt het zakenmodel ook anders dan dat van Schiphol (voor 100 procent in handen van overheden) of Charles de Gaulle (waar de staat meer dan de helft van de aandelen controleert), merkt Dewulf op. Dat het consortium van private aandeelhouders (Baisa) meer belang hecht aan kasstroom en recurrente inkomsten dan de publieke rol van de luchthaven, is niet abnormaal. De uitbater focuste de afgelopen jaren onder meer sterk op vastgoedontwikkeling rond de luchthaven, en kon grote bedrijven als Microsoft en KPMG overtuigen zich er te vestigen.

## Twee jaar zonder voorzitter

Die strategie heeft gemaakt dat de luchthaven ook zonder veel overheidssteun rendabeler is dan veel concurrenten. Zeker in de jaren voor corona werden mooie winstcijfers geboekt (76,5 miljoen euro in 2019), en na de hoogoplopende verliezen in de crisisjaren, kon het bedrijf afgelopen jaar weer aanknopen met winst. Maar de haventaksen laten zakken om meer verkeer aan te trekken (van, bijvoorbeeld, Ryanair) wil de luchthaven niet doen.

Veel tegenwind vanuit de overheid krijgen de aandeelhouders daarbij ook niet. Doordat ze de voorzitter van de raad van bestuur mag benoemen, heeft ze nochtans een mooie hefboom om het evenwicht tussen het commerciële en publieke belang te bewaken. Maar sinds het afscheid van Marc Descheemaeker (N-VA), in 2021, laat de benoeming van nieuwe voorzitter al bijna drie jaar op zich wachten.