

# Egis, de Franse uitbater van de Antwerpse en Oostendse luchthavens: een “babysitter” op zoek naar een businessmodel

**Egis, het Franse bedrijf dat de luchthavens van Antwerpen en Oostende uitbaat, zit in een doodlopend straatje, ondanks een dading met de Vlaamse overheid. “Egis heeft een vergissing gemaakt door hier de regionale luchthavens te willen uitbaten.”**

Veel hebben de luchthavens van Tahiti en die van Antwerpen niet met elkaar gemeen, maar toch één ding: beide worden uitgebaat door het Franse Egis. Dat bedrijf, een multinational met een omzet van meer dan twee miljard euro en 23.000 werknemers, is vooral actief in engineering en advies op het vlak van infrastructuur, maar baat ook kleinere luchthavens uit.

Zo is Egis sinds 2014 de commerciële uitbater van de luchthavens van Antwerpen en Oostende. Het was toen ook de enige geselecteerde kandidaat om die taak op zich te nemen. “Egis is een typisch Frans bedrijf, sterk hiërarchisch georganiseerd en zeer sterk gelinkt aan de lokale overheden”, zegt Wouter Dewulf, luchtvaarteconoom aan de Universiteit Antwerpen. Die samenwerking met lokale overheden is nodig om de uitbating rendabel te krijgen.

Egis betaalt voor de uitbating van Antwerpen en Oostende een concessievergoeding. Tussen 2014 en 2024 bedroeg die gecumuleerd 6,3 miljoen euro. Daartegenover staan nog veel meer subsidies, waarover in de Vlaamse regering een stevige discussie woedt. In totaal gaf de Vlaamse overheid in diezelfde periode 154,4 miljoen euro uit aan de luchthavens, blijkt uit cijfers van de Vlaamse administratie.

Een deel van dat bedrag betreft investeringen in luchthaveninfrastructuur die ten laste van de overheid valt, daarnaast ging er in tien jaar tijd 114 miljoen naar de uitbater om taken van veiligheid, beveiliging en brandweer op zich te nemen. Voor 2025 komt dat neer op 5 miljoen werkingssubsidies voor Antwerpen en een kleine 8 miljoen voor Oostende – die bedragen zouden de komende jaren lager moeten liggen. Egis zelf spreekt over “een aanzienlijke vermindering van de werkingsmiddelen”.

## Pappen en nathouden

Dat wil allerm minst zeggen dat de Franse uitbater de luchthavens heeft ‘uitgezogen’. Tot vorig jaar liet Antwerp City Airport een verlies optekenen dat opliep tot 2,3 miljoen euro, ondanks een werkingssubsidie van zo’n 5 miljoen euro. In 2025 werd er voor het eerst in vijf jaar een positief resultaat van 492.000 euro geboekt. Ook in Oostende werd een bescheiden winst gemaakt (78.000 euro), maar dat weegt niet op tegen de verliezen die in België zijn gemaakt. “Met de luchthavens van Antwerpen en Oostende heeft Egis een vergissing gemaakt”, zegt Dewulf. “Daar hebben ze nooit veel geld aan verdiend.”

Voor Dewulf had Egis altijd wat van “een babysitter”: het zorgt goed voor het kind, maar ook niet meer dan dat. Het bleef bij pappen en nathouden. Maar met de nieuwe ceo, Nathan De Valck, verandert dat. Kostenbesparingen leidden tot het eerste positieve bedrijfsresultaat in jaren, de toekomststrategie wordt meer en meer afgestemd op elektrische en hybride luchtvaart.

Ook de dading met de Vlaamse overheid, die woensdag per ongeluk werd verspreid door het kabinet van Vlaams minister van Mobiliteit Annick De Ridder (N-VA), kan worden gezien als een manier om met een schone lei te beginnen. Egis en de Vlaamse overheid laten in die dading hun wederzijdse claims tegen elkaar vallen.

### **Geen Boeing of Airbus**

Egis zegt nu verder te willen werken aan een “financieel duurzame toekomst” voor de luchthavens. Vraag is of het voor Antwerpen niet al te laat is. De luchthaven in Antwerpen is grotendeels afhankelijk van één klant, luchtvaartmaatschappij TUI Fly, en die kondigde onlangs aan dat ze haar laatste vliegtuig wegtrekt van de luchthaven. Daarmee verliest Antwerp City Airport vanaf maart volgend jaar meteen meer dan 90 procent van de 240.000 passagiers die het vorig jaar over de vloer kreeg.

Sinds de covidperiode kiezen luchtvaartmaatschappijen nog vaker exclusief voor toestellen van Boeing en Airbus. Dat dit type vliegtuigen niet kan landen in Deurne doordat de landingsbaan te kort is, vormt een extra obstakel. Tot nu toe is het onmogelijk gebleken om een alternatief aan te trekken. Het al wankel businessmodel van Egis ligt in Vlaanderen dus helemaal aan diggelen. Een nieuw zwaar verlies, boven op de 11 miljoen euro aan schulden die de luchthaven van Antwerpen nu al torst, dreigt. Alleen heeft Egis een concessie van 25 jaar afgesproken, tot 2039. Zoals uit de dading blijkt, engageert ook de Vlaamse overheid zich om tot dan subsidies uit te keren.

**Wim Winckelmans**