



Rapport

Concurrentiepositie luchthaven Zaventem versus luchthavens Charleroi en Luik

Brussel, 29 maart 2012

Advies: Rapport - Concurrentiepositie luchthaven Zaventem versus luchthavens Charleroi en Luik
Adviesvrager: Vlaamse Regering

Presentatie plenaire VLC: 09/02/2012
Schriftelijke procedure: 23/03/2012 – 29/03/2012

Brief aan de leden van de Vlaamse Regering

contactpersoon:
Alfons Roebben
aroebben@serv.be

ons kenmerk
VLC_BR_20120329_VR_Rapport_ardp

Brussel
29 maart 2012

Rapport **Concurrentiepositie luchthaven Zaventem versus luchthavens Charleroi en Luik**

Mijnheer/Mevrouw de minister,

In de schoot van de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) werd een Task Force opgericht om de concurrentiepositie te onderzoeken van de luchthaven van Zaventem ten opzichte van de luchthavens Charleroi en Luik.

De Task Force kwam 6 maal bijeen: 24 november 2011 – 13 december 2011 – 30 januari 2012 – 09 februari 2012 – 01 maart 2012 – 28 maart 2012.

Het voorliggend Rapport is de neerslag van deze werkzaamheden. Gelet op de actualiteit van de voorbije week werd het document versneld gefinaliseerd.

De inhoud werd een eerste maal voorgesteld op de plenaire vergadering van de Vlaamse Luchthavencommissie op 09 februari 2012. Wegens de versnelde werkwijze werd het Rapport in de laatste versie nog eens overgemaakt aan alle leden van de VLC op 28 maart 2012.

Wij zijn ervan overtuigd te mogen rekenen op uw belangstelling en steun voor dit Rapport.

Met bijzondere hoogachting,

Luc Van der Veken
Voorzitter

Bijlage: Rapport
Kopie: aan de leden van de Vlaamse Regering

Inhoud

Inleiding	5
1. Evolutie van de markt	5
1.1. Luchthaven Charleroi.....	5
1.2. Luchthaven Luik	7
1.3. Luchthavenontwikkelingsbeleid.....	7
2. Concurrentieverstorende elementen	8
2.1. Directe en indirecte overheidssubsidiëring.....	8
2.2. Verstoring van het competitiespeelveld in meerdere domeinen	10
2.3. Maatregelen inzake ruimtelijke ordening	11
2.4. Maatregelen inzake operationele beperkingen (o.m. geluid)	11
2.5. Arbeidsrecht, fiscale en sociale wetgeving voor het vliegend personeel	11
2.6. Bijkomende factoren die de kostenbasis voor de luchthaven van Zaventem verhogen t.o.v. de Waalse regionale luchthavens	12
3. Oneerlijke concurrentie heeft nefaste gevolgen voor de arbeidsmarkt	13
3.1. De 12 werken	13
4. Bijlage	15

Inleiding

Het Rapport dat voorligt, werd opgesteld door een Task Force in de schoot van de Vlaamse Luchthavencommissie (VLC).

De VLC is het platform voor structureel overleg en advies over het Vlaamse luchtvaart- en luchthavenbeleid. De VLC draagt bij tot de voorbereiding van het luchthavenbeleid in Vlaanderen vanuit een sociaal-economische invalshoek, rekening houdend met de draagkracht van de omliggende regio en de principes van geïntegreerde benadering.

De luchtvaartsector en vooral haar luchthavens en netwerkcarriers fungeren als economische poorten. Een recente studie van de Nationale Bank van België toont aan dat in 2009 de luchtvaartsector direct en indirect 80.300 voltijdse equivalenten (VTE) tewerkstelt (hetzij 2% van de binnenlandse werkgelegenheid in VTE). De luchtvaartsector creëert hierbij meer dan 6,1 miljard euro directe en indirecte toegevoegde waarde (hetzij 1,8 % van het Bruto Binnenlands Product van België). Vijfenzeventig percent van de directe toegevoegde waarde wordt op de luchthavens gegenereerd.

De luchthaven van Zaventem biedt Vlaanderen, Brussel en België een venster op de wereld. De luchthaven verbindt de Europese hoofdstad met vele regio's binnen de Europese Unie, en met de belangrijke steden in de wereld. Daarenboven trekken directe verbindingen op de luchthaven ook buitenlandse investeringen aan en maken ze internationaal (zaken)toerisme en handel mogelijk.

De uitdaging voor het beleid bestaat erin om deze economische groeipool te versterken. De VLC is zich ervan bewust dat dit geen eenvoudige opdracht is. Enkele recente observaties in de markt illustreren de moeilijkheidsgraad:

- “Brussels Airlines stevent af op recordverlies van 70 miljoen in 2011”
- (Belga persagentschap, donderdag 03 november 2011);
- In april 2008 verplaatste DHL haar belangrijkste hub van Brussel naar Leipzig;
- Op 7 juni 2009 werd Cargo B failliet verklaard.

Een vertekende concurrentiepositie tussen de verschillende grote luchthavens in België staat de groei van de luchtvaartactiviteit te Zaventem in de weg. Daarenboven wordt de kans om een duurzame toekomst voor de luchthaven uit te bouwen ook verhinderd door een gebrek aan een stabiel en rechtszeker exploitatiekader.

Met dit Rapport tracht de VLC verduidelijking te geven en een voorstel van actieplan over te maken aan de Vlaamse Regering om de huidige toestand te verbeteren.

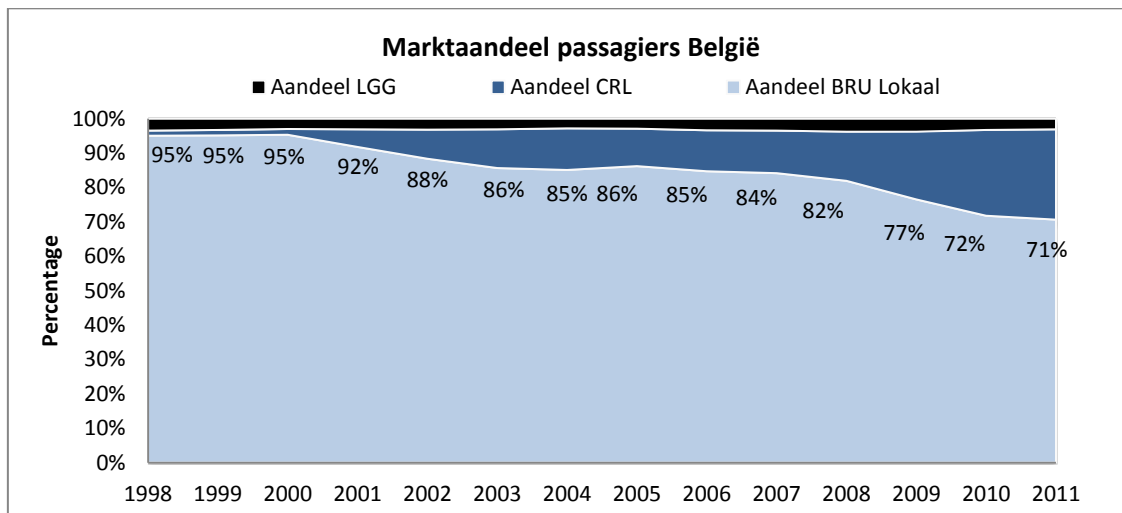
1. Evolutie van de markt

1.1. Luchthaven Charleroi

De regionale luchthaven te Charleroi is in het voorbije decennium gegroeid van een luchthaven met enkele honderdduizenden passagiers tot een luchthaven met 5,2 miljoen passagiers in 2010 en bijna zes miljoen passagiers in 2011. Er zijn 412 wekelijkse vluchten naar 78 bestemmingen, waarvan het grootste deel door Ryanair wordt uitge-

voerd (56 bestemmingen met 14 in Charleroi gebaseerde vliegtuigen). Naast Ryanair hebben ook Wizzair, Jetairfly en Jet4You vluchten vanuit Charleroi.

Figuur 1 toont de evolutie van het Charleroi- aandeel binnen het vliegverkeer van passagiers vertrekkende uit België (lokaal) voor de voorbije dertien jaar. Het verkeersaandeel van de luchthaven van Zaventem is de voorbije jaren gedaald van 95% naar 72%, in het voordeel van de luchthaven van Charleroi, en bevindt zich in een neerwaartse trend.



Figuur 1

Aangezien de luchthaven van Charleroi geen transferpassagiers beoogt, noch een lang afstandsnetwerk aanbiedt, is een vergelijking van de groeicijfers voor de Europese lokale markt meer aangewezen¹.

Figuur 2 hieronder, geeft de verdeling weer van Belgische passagiers met Europese bestemmingen, over de luchthavens van Zaventem en Charleroi. Het is duidelijk dat de groei van de Europese passagiersmarkt vanuit België, over een periode van vijf jaar, volledig naar Charleroi getrokken werd.

	Passagiers Zaventem	Passagiers Charleroi	Aandeel Charleroi
2006	12.3 miljoen	2.2 miljoen	15 %
2007	13.3 miljoen	2.4 miljoen	16 %
2008	13.4 miljoen	2.9 miljoen	18 %
2009	12.0 miljoen	3.9 miljoen	25 %
2010	11.8 miljoen	5.0 miljoen	30 %
2011	12.6 miljoen	5.9 miljoen	32 %

Figuur 2

¹ Figuur 1 toont de verdeling van alle O&D verkeer in België (zonder transferverkeer). Figuur 2 toont de evolutie van het aantal O&D passagiers met bestemming short haul Europa en Noord-Afrika, zonder lange afstand.

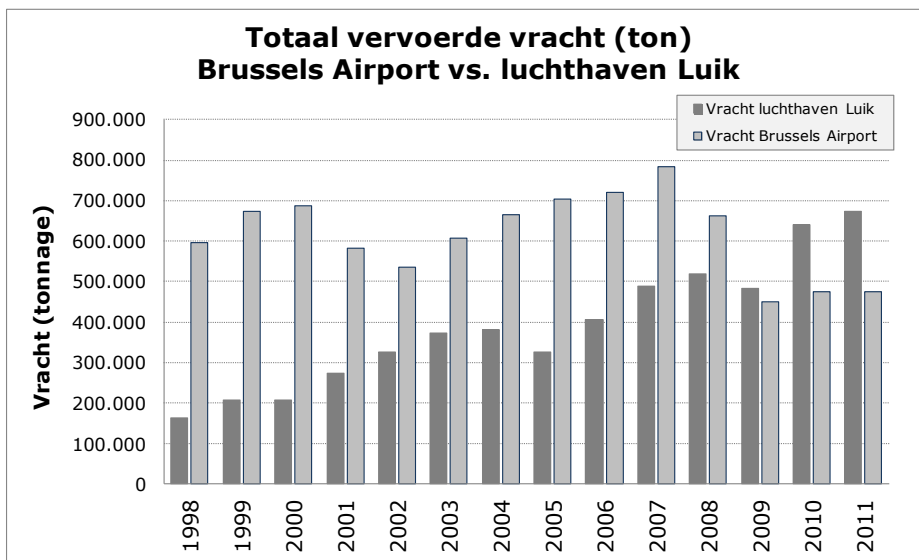
De ambitie van de luchthaven van Charleroi is om zich naast luchthaven voor lagekostenmaatschappijen ook te gaan positioneren als luchthaven voor charterverkeer (vakantievluchten o.a. via Jetairfly) en voor reguliere lijnvluchten.

1.2. Luchthaven Luik

Voor luchtvracht is de evolutie qua verkeersaandelen binnen België vergelijkbaar (

Figuur 3 hieronder). De voorbije dertien jaren is de hoeveelheid vervoerde vracht in Luik toegenomen: van 160 duizend ton in 1998 tot 674 duizend ton in 2011. De hoeveelheid vracht voor de luchthaven van Zaventem is in dezelfde periode gedaald van 600 duizend ton tot 480 duizend ton. Luik is hiermee de grootste vrachtluchthaven in België.

Opvallend is ook hier de veranderende positionering van de regionale luchthaven. De luchthaven van Luik startte als knooppunt voor integratoractiviteiten van TNT Airways. Ondertussen zijn er reguliere volvrachtmaatschappijen aangetrokken en worden regelmatig luchtvrachtondernemingen actief op de luchthaven van Zaventem benaderd om te verhuizen naar Luik.



Figuur 3

1.3. Luchthavenontwikkelingsbeleid

De Waalse overheid heeft een succesvol beleid ontwikkeld voor haar regionale luchthavens. De luchtvaartsector wordt naar voren geschoven als één van de speerpunten in het zogenoemde “Marshallplan”.

De toespraak van Waals minister André Antoine bij de twintigste verjaardag van de luchthaven te Luik illustreert dit sprekend:

« Il est vrai que les aéroports wallons, et celui de Liège en particulier, connaissent un succès qui détonne et parfois étonne dans le contexte morose de crise économique qui touche aujourd’hui le secteur aérien. Ce succès confirme tout simplement la pertinence de la Politique menée par la Région wallonne en la matière, suscitant parfois la jalousie au nord du pays !»

Het Waalse luchthavenbeleid blijft niet beperkt tot overheidssubsidiëring, doch ontwikkelt een geïntegreerd luchtvaart ondersteunend beleid rond sociaal- economische wetgeving, ruimtelijke ordening, milieu, enzovoort.

2. Concurrentieverstorende elementen

2.1. Directe en indirecte overheidssubsidiëring

De regionale luchthavens van Wallonië en haar gebruikers krijgen vanuit de Waalse overheid aanzienlijke financiële injecties die rechtstreeks gebruikt worden om “dumpingtarieven” te hanteren. Deze “dumpingtarieven” zijn de voornaamste oorzaak van een verstoorde concurrentiepositie tussen de Waalse luchthavens en de luchthaven van Zaventem.

Overheidssubsidies zijn toegelaten om in enkele welbepaalde gevallen tekorten bij te passen, of kosten te dragen, op luchthavens met een zeer beperkte hoeveelheid verkeer in passagiers of vracht. Zo past de Vlaamse overheid het financiële resultaat bij voor luchthavens zoals Oostende en Antwerpen. Eenmaal luchthavens uitgroeien tot grotere proportie (bijvoorbeeld: 6 miljoen passagiers in Charleroi of 674.000 ton in Luik) zouden deze subsidies moeten verminderen. Overheidssubsidies zouden in geen geval bedoeld mogen zijn om tarieven te implementeren die normale concurrentie onmogelijk maken. Zo worden op de Vlaamse luchthavens ondanks de subsidies concurrentiële tarieven gehanteerd, daar waar in Charleroi overheidssubsidies gebruikt worden om via dumpingtarieven het concurrentieel speelveld te blijven vertekenen.

Een berekening toont dat de overheidssubsidiëring te Charleroi resulteert in een subsidiebedrag van ongeveer 15,3 euro per vertrekkende passagier in 2009 en 11,7 euro per vertrekkende passagier in 2010. Ryanair, als voornaamste gebruiker van Charleroi, is de belangrijkste begunstigde van dit systeem.

Figuur 4² toont de evolutie van de directe overheidssubsidies voor de laatste 7 jaar luchthaven Charleroi.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Subsidies (€ mio)	14.3	14.3	16.0	16.1	26.1	30.2	30.3
Vertrekkende passagiers (000)	1.017	937	1.083	1.229	1.479	1.969	2.598
Subsidies per vertrekkende passagier (in €)	14.8	14.0	14.7	13.1	17.6	15.3	11.7

Figuur 4

Het belangrijkste effect van dit overheidsfinancieringssysteem is dat het passagierstarief op de luchthaven Charleroi extreem laag kan gehouden worden en vandaag nul euro bedraagt. Dit terwijl op de luchthaven van Zaventem, zonder directe overheids-

² Bron: financieel jaarverslag van BSCA

subsiëring een kostendeckend tarief van 20 euro per vertrekkende lokale passagier en 10,26 euro per vertrekkende transferpassagier gehanteerd wordt.

De veiligheidsvergoeding voor de passagiers op de luchthaven van Charleroi bedraagt vandaag ook nul euro, versus 6,39 euro per vertrekkende passagier op de luchthaven van Zaventem.

Als naar de totale vaste kosten per vertrekkende passagier wordt gekeken, dan komt dit neer op een verschil van 29 tot 30 euro.

Figuur 5 geeft een overzicht van de kosten per vertrekkende passagier³.

	Brussel per vertrekkende passagier	Charleroi per vertrekkende passagier	Charleroi (incl korting) ⁴
Landing/take off charge	€1,84	€2,20	€1,10
PCA/ 400Hz	€0,15	-	-
Parking	-	-	-
Cute fee	€0,42	-	-
GH fee	€0,70	-	-
BCAA	€0,18	-	-
Regulator fee	€0,01	-	-
Slot- coordination fee	€0,03	-	-
Terminal navigation (TNC)	€1,26	-	-
PRM	€0,38	€0,19	€0,19
Security charge	€6,39	-	-
passenger fee	€20,00	-	-
	€31,36	€2,39	€1,29

Figuur 5

Voor de luchthaven van Luik komt de subsidie neer op zo'n 40 euro per ton vracht.

³ Bij de berekening werden volgende assumpties gemaakt:

- Vliegtuig met meer dan 160 stoelen
- MTOW: 70 ton
- Aantal passagiers 151

⁴ Voor luchtvaartmaatschappijen met meer dan 200.000 passagiers, verleent Charleroi een korting van 50%.

2.2. Verstoring van het competitiepeelveld in meerdere domeinen

Naast directe financiële injecties wordt het competitief speelveld in meerdere domeinen verstoord:

- De kosten voor beveiliging worden voor de Luchthaven van Zaventem gedragen door de gebruikers. Het betreft een jaarlijkse kost van ongeveer 47 miljoen euro. In de regionale luchthavens te Charleroi en Luik draagt de overheid deze kosten.
- Ook een reeks veiligheidskosten zoals onder meer kosten voor brandweer worden op de Waalse luchthavens gefinancierd door de regionale overheid. Voor de luchthaven van Zaventem en de luchtvaartmaatschappijen betekent dit een kost van ongeveer 11 miljoen euro voor een korps van zo'n 120 brandweermannen.
- Er is een aanzienlijk verschil in aangerekende kosten voor "Air navigation".

De kosten voor de "Terminal and Navigation Charges" van Belgocontrol, voor het begeleiden van het landen en opstijgen van vliegtuigen worden noch in Charleroi, noch in Luik aan de gebruikers doorgerekend.

Op de luchthaven van Zaventem⁵ is dat echter wel het geval. Voor Brussels Airlines betekende dit vorig jaar een factuur van 7,3 miljoen euro, voor Jetairfly 1,4 miljoen euro en voor Thomas Cook net iets minder dan één miljoen euro. Ryanair betaalde vorig jaar opnieuw nul euro.

- De Waalse overheid ondersteunt en financiert een groot deel van de infrastructuur op de luchthavens Charleroi en Luik, wat voor de luchthaven van Zaventem niet geldt. Het totale investeringsbedrag van de Waalse overheid in de luchthaven van Charleroi tijdens de periode 2003-2009 wordt geschat op 206 miljoen euro en 280 miljoen euro voor de luchthaven van Luik.

Hieronder een lijst met voorbeelden van infrastructuurprojecten die door de overheid worden ondersteund en gefinancierd. Een deel van deze projecten is al gerealiseerd, een aantal staat nog in de stijgers:

- De bouw en uitbreiding van een nieuw terminalgebouw in Charleroi in 2008.
- De verdere uitbouw en uitbreiding van een terminalgebouw in Charleroi voorzien in 2013-2015.
- De installatie van een ILS- & radarsysteem te Charleroi in 2009.
- De verlenging van de landingsbaan in Charleroi.
- Een directe spoorverbinding met stopplaats aan het terminalgebouw in Charleroi. Wie in de luchthaven van Zaventem de trein neemt, zal meer dan 4 euro extra moeten betalen per enkele reis voor de financiering van de infrastructuur.
- Subsidiëring bij de bouw van logistieke gebouwen te Luik (capaciteit van meer dan 100 bedrijven).

⁵ Europese Verordening (EG)1191/2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1794/2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten (

2.3. Maatregelen inzake ruimtelijke ordening

De Waalse regionale overheid investeert al gedurende jaren in een ruimtelijk ordeningsbeleid rond haar regionale luchthavens. De luchthavens noch de luchtvaartmaatschappijen leveren een financiële bijdrage ondanks het 'vervuiler betaalt -principe'. Minstens zou een deel van de kosten mee betaald moeten worden door de economische actoren, doch dit uiteraard zowel rond Zaventem als rond alle regionale luchthavens in België, zodat deze maatregelen niet concurrentieverstorend werken.

Meer dan 500 miljoen euro is al geïnvesteerd in de onteigening en akoestische isolatie van woningen. Uitgebreide maatregelen inzake ruimtelijke ordening, passend in de toepassing van een ICAO 'balanced approach'⁶, bieden een hoge mate van planologische rechtszekerheid voor de ontwikkeling en de exploitatie van de Waalse luchthavens op lange termijn. Als belangrijk onderdeel van een stabiel operationeel kader is deze situatie erg aantrekkelijk voor potentiële investeerders.

Het ruimtelijk ordeningsbeleid rond de luchthaven van Zaventem is tot op vandaag, in vergelijking met het Waalse beleid, niet voldoende afgestemd op de specifieke noden van een ruimtelijk ordeningsbeleid rond luchthavens. Zo worden nog steeds nieuwe woningen vlakbij de luchthaven vergund. De VLC stelt voor om het beleid rond woningen, dat onvoldoende gecoördineerd is om een soortgelijk beleid te voeren als in Wallonië, meer instrumenten en middelen te bezorgen.

2.4. Maatregelen inzake operationele beperkingen (o.m. geluid)

De luchthaven van Luik is volledig operationeel, 24 uur per dag, er zijn geen nachtrustrestricties van toepassing waardoor onder meer specifieke vrachttoestellen, zoals Boeing 747, ongehinderd kunnen opereren. De luchthaven van Zaventem, daarentegen kreeg in het voorbije decennium, vanuit verschillende overheden (regionaal en federaal), steeds strengere beperkingen opgelegd.

De luchthaven van Charleroi 'lijkt' gesloten 's nachts, doch deze beperking is selectief en geldt niet voor 'home carriers'.

2.5. Arbeidsrecht, fiscale en sociale wetgeving voor het vliegend personeel

Dwingende bepalingen van het Belgische arbeidsrecht worden ten onrechte, niet toegepast op het vliegend personeel van Ryanair dat in België zijn thuisbasis heeft en dat vanuit Charleroi opereert.

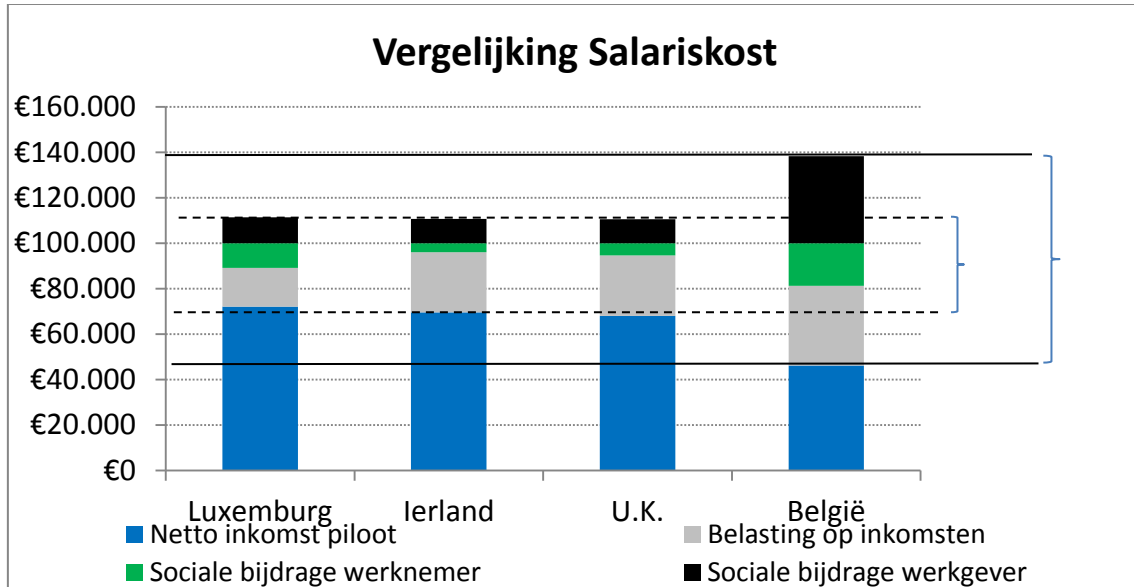
Ryanair misbruikt Europese regels om haar personeel onder Ierse contracten te engageren teneinde onterecht de dwingende bepalingen van het Belgische arbeidsrecht te ontwijken en hanteert zodanig laakbare praktijken ten overstaan van haar personeel (zoals blijkt uit recente getuigenissen van ex personeelsleden van Ryanair in de pers⁷).

⁶ Toepassing van de "balanced approach -principes" is geregeld door de richtlijn 2002/30/EG

⁷ Le Soir

Onder meer hierdoor is de loonkost voor vliegend personeel van Belgische luchtvaartmaatschappijen tot 60 percent duurder dan voor het Ierse Ryanair. Nochtans leven en werken de beide personeelsgroepen in en vanuit België.

Figuur 6 toont voor eenzelfde bruto verloning voor een piloot het verschil in totale financiële druk tussen België en drie andere landen. Het loonverschil zorgt voor een 60 percent hogere kostenbasis voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen, en vertekent op die manier hun concurrentiepositie. Dit is niet houdbaar en dient hoogdringend op Europees en op Belgisch vlak te worden aangepakt met behoud van de sociale rechten van het personeel op het Belgische niveau.



Figuur 6

2.6. Bijkomende factoren die de kostenbasis voor de luchthaven van Zaventem verhogen t.o.v. de Waalse regionale luchthavens

- Landingsbanen en taxiwegsystemen worden op de luchthaven van Zaventem ook door het militaire luchtverkeer gebruikt (luchthaven “Melsbroek”). De luchthavenexploitant krijgt van de militaire overheid geen vergoeding voor de gemaakte investeringen, noch een financiële bijdrage voor het onderhoud van de infrastructuur.
- De vertrekkende passagiers betalen op de Luchthaven van Zaventem 0,18 euro als bijdrage voor de werking van het Directoraat Generaal Luchtvaart. Dit komt neer op een totale bijdrage van 1,7 miljoen euro per jaar. Deze bijdrage aan de overheidswerking bestaat niet voor de regionale luchthavens.

3. Oneerlijke concurrentie heeft nefaste gevolgen voor de arbeidsmarkt

Zoals aangetoond in hoofdstuk 1 zorgt de vertekende concurrentiepositie binnen België voor een verschuiving van het verkeersaandeel van de luchthaven van Zaventem in het voordeel van de luchthaven van Charleroi. Een vaststelling is dat ten gevolge van deze verschuiving een aantal jobs zich verplaatst van Zaventem naar Charleroi, en dat daarenboven een aanzienlijk aantal jobs voor de Belgische economie helemaal verdwijnt.

Een studie van de Nationale Bank van België⁸ toont de directe en indirecte werkgelegenheid op de luchthavens in België.

Voor de luchthaven van Zaventem vermeldt de studie een directe werkgelegenheid (in 2009) van 17.900 jobs en een indirecte werkgelegenheid van 21.200 jobs.

De toegevoegde waarde van de luchthaven van Zaventem is 3,3 miljard euro.

In een luchthaven staat de werkgelegenheid in direct verband met de hoeveelheid vervoerde passagiers en vracht. In Zaventem is de directe werkgelegenheid per miljoen passagiers en per 100 ton vracht 830 jobs.

Voor de luchthaven van Charleroi vermeldt dezelfde studie een directe werkgelegenheid (in 2009) van 1.300 jobs. Omgerekend is dat per miljoen passagiers een directe werkgelegenheid van 330 jobs. Een aanzienlijk aandeel van deze jobs wordt gegenereerd door het bedrijf SABCA, dat geen directe activiteit levert voor de exploitatie van de luchthaven. Zonder SABCA daalt de directe werkgelegenheid tot 250 jobs per miljoen passagiers.

De toegevoegde waarde van de luchthaven van Charleroi is 198 miljoen euro.

Voor de luchthaven van Luik vermeldt de NBB-studie een directe werkgelegenheid van 2.500 jobs. Dit is een equivalent per miljoen passagiers en per 100 ton vracht van 480 jobs.

De toegevoegde waarde van de luchthaven van Luik is 461 miljoen euro.

Ook zien we bij een analoge vergelijking tussen een luchtvaartonderneming met Belgische AOC⁹, zoals Brussels Airlines, en een buitenlandse luchtvaartmaatschappij, dat de eerste drie tot vier keer zoveel tewerkstelling genereert dan een buitenlands bedrijf.

3.1. De 12 werken

De vertekende concurrentiepositie vormt op dit ogenblik de grootste economische bedreiging voor de Belgische luchtvaartmaatschappijen en verhindert de ontwikkeling van een duurzame toekomst voor de luchtvaart in België en Vlaanderen.

Deze vaststelling is voor de Vlaamse Luchthavencommissie het uitgangspunt om de Vlaamse Regering op te roepen om met een actieplan de vertekende concurrentieposi-

⁸ NBB – Economic Importance of Air transport and Airport Activities in Belgium – Report 2009 – December 2011 – Working paper No 218

⁹ Aircraft Operating Certificate = alle activiteiten van het bedrijf vallen onder Belgische wetgeving.

tie tussen de Waalse regionale luchthavens en de luchthaven van Zaventem aan te pakken.

De Vlaamse Luchthavencommissie stelt hierbij voor om de onderstaande 12 werken uit te voeren.

De eerste twee werken roepen op om de perceptie over de luchthaven van Zaventem te veranderen:

1. Erken de luchthaven van Zaventem als de 2^{de} belangrijkste economische motor voor Vlaanderen. Het Vlaamse luchthavenbeleid zou meer moeten zijn dan het beleid rond de luchthavens die rechtstreeks eigendom zijn van de Vlaamse overheid. De VLC vraagt dat het Vlaamse beleid zou uitgebreid worden met aandacht en kritische opvolging voor de gevolgen van de beslissingen van de Federale, de Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke Regering.
2. Herstel het economisch en reglementair level playing field voor de economische actoren in Zaventem via zowel ministeriële als Europese conferenties over mobiliteit. Beschouw hierbij de socio-economische actoren in de luchthaven als partners in een Vlaams economisch beleid.

Volgende vijf werken zijn topprioriteit:

3. Maak de loonkost voor vliegend personeel binnen Europa concurrentieel. Daarboven dient er gewaarborgd te worden dat voor het vliegend personeel van alle maatschappijen die gebaseerd zijn op Belgische luchthavens de dwingende bepalingen van de volledige Belgische arbeidswetgeving toegepast worden.
4. Herstel dringend het gelijke speelveld met Charleroi en Luik (level playing field). Zorg ervoor dat er geen verdere vertekening van het concurrentielandschap optreedt door o.a. het ruimtelijk orderingsbeleid en het mogelijks isolatieprogramma, te doen betalen door de economische actoren op Zaventem.
5. Integreer het spoorwegstation onder de luchthaven van Zaventem volledig in het binnenlandse (GEN en IC/IR), buitenlandse en HST- netwerk. Integreer de luchthaven van Zaventem ook in het plan "Vlaams-Brabant in Beweging" en het "START-busnetwerk" van De Lijn. Dit zowel in het belang van passagiers als werknemers.
6. Zorg dringend voor een rechtszeker en stabiel wetgevend en operationeel kader voor alle actoren op de luchthaven van Zaventem.
7. Bied de economische actoren op Zaventem een kader waarbij ze de investeringsenveloppe die bij de PMV geparkeerd is, kunnen gebruiken om noodzakelijke infrastructuurinvesteringen te doen. Stimuleer ook de Belgische luchtvaartmaatschappijen met basis in Vlaanderen tot het gebruik van opleiding en investeringssteun van de Vlaamse Regering.

Tot slot vijf werken die heel belangrijk zijn:

8. Werk inzake toeristisch beleid samen met de economische actoren actief op Zaventem.
9. Aanvaard het uitzonderingsregime niet waarbij commerciële luchtvaartmaatschappijen actief op puur commerciële luchthavens vrijgesteld zijn van betalen van luchtverkeersleidingsdiensten.

10. Ondersteun actief vanuit het Vlaams Gewest de luchthaven connectiviteit en de logistieke functies: o.a. “Logistics at BRUcargo”.
11. Eis een geharmoniseerde toepassing van Europese regelgeving voor alle economische actoren actief op Belgische luchthavens teneinde bijkomende concurrentieverstoreningen te voorkomen.
12. Aanvaard niet dat enkel de economische actoren actief op Zaventem moeten betalen voor de werking van het DGLV. Bijkomende kosten die enkel de gebruikers van Zaventem treffen zijn niet meer aanvaardbaar.

4. Bijlage

Verklarende woordenlijst

- PCA/ 400Hz: remuneratie voor het gebruik van elektriciteit (400Hz) en Pre-Conditioned Air (PCA) door het vliegtuig in het aanmeerstation.
- Cute fee: remuneratie voor het gebruik van infrastructuur en software zoals o.a. check inn – boarding – toegangscontrole - ... (Common Use Terminal Equipment).
- GH fee: remuneratie voor Ground Handling.
- BCAA: heffing voor The Belgian Civil Aviation Authority (Koninklijk besluit 20 Juni 2002).
- Regulator fee: heffing voor de activiteiten van de economische regulator van Brussels Airport (Koninklijk besluit 8 maart 2006).
- Slot- coordination fee: remuneratie voor de vzw Brussels Slot Coordination - de slotcoördinator van de luchthaven.
- Terminal navigation (TNC): heffing van Belgocontrol voor het begeleiden van vliegtuigen in de naderingsfase, landing en opstijgfase.
- PRM: remuneratie voor de assistentie aan passagiers met verminderde mobiliteit (Passengers with Reduced Mobility).
- Security charge: remuneratie voor de veiligheidsdiensten.