

INHOUD LUCHTMONITOR

- 01 » EVOLUTIE VERVOER
- 02 » COMPETITIE LUCHTHAVEN
- 02 » COMPETITIE LUCHTVAART-
MAATSCHAPPIJEN
- 03 » OPERATIONELE WERKING
- 04 » KWALITEIT BRUSSELS
AIRPORT
- 05 » TRENDS
- 06 » TARIFICATIE BRUSSELS
AIRPORT COMPANY

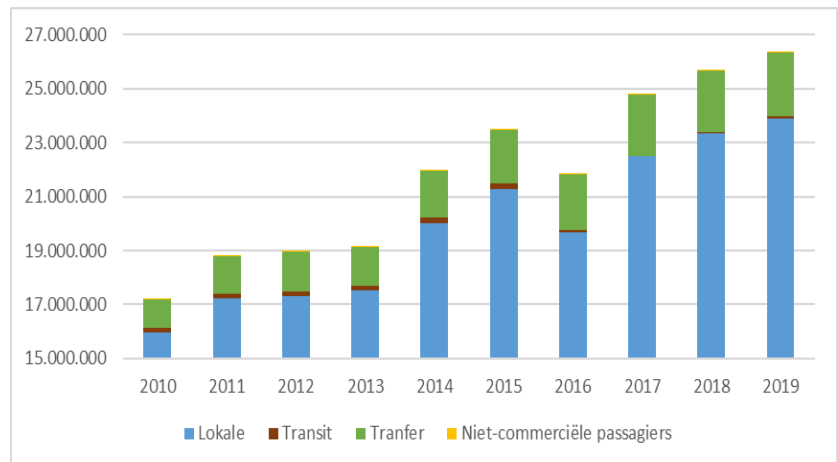


01 » EVOLUTIE VERVOER IN BRUSSELS AIRPORT

Passagiers per type

In 2019 werden ca. **26,4 miljoen passagiers** vervoerd via Brussels Airport. **Ca. 91%** van deze passagiers zijn **O&D**, terwijl bijna **9% transfer** passagiers zijn.

Sinds 2010 is het aantal passagiers met ca. **53%** gestegen. Daarbij is vooral het aandeel **transfer-passagiers** opvallend gestegen met **ca. 127%**. Het aantal lokale passagiers steeg met bijna 50%, terwijl transit passagiers een terugval kenden van ca. 59%.

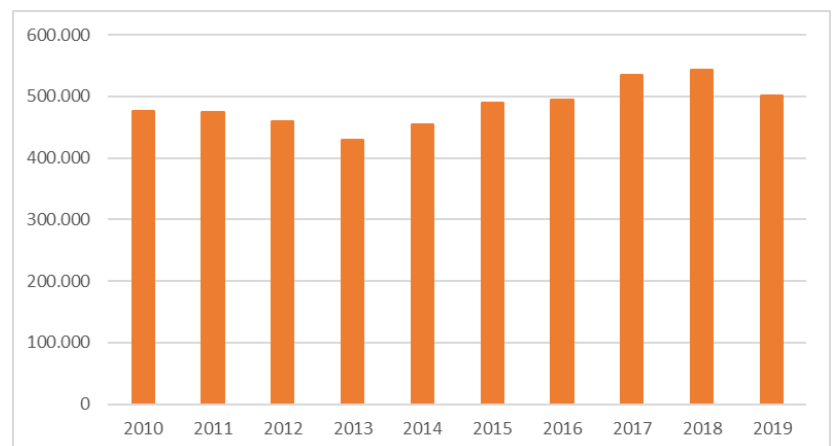


Vervoerde tonnages cargo

Via Brussels Airport werd in 2019 ca. **500.700 ton** cargo vervoerd (via de lucht). Dit is een daling van bijna 8% ten opzichte van 2018.

Ca. 27% van deze cargo wordt via "full freighters" vervoerd, 41% via "integrators" en 32% is "belly cargo".

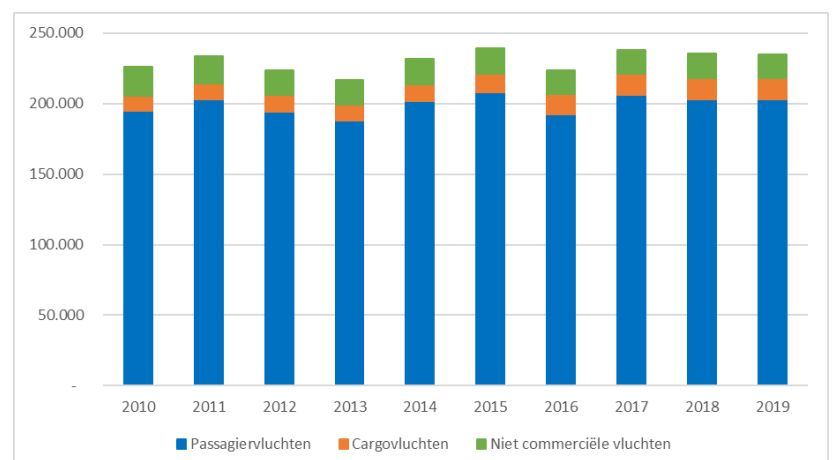
Voorals "full freighters" hebben een terugval gekend op Brussels Airport.



Aantal vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen is met 0,4% afgenomen in 2019 ten opzichte van 2018 tot **234.460**.

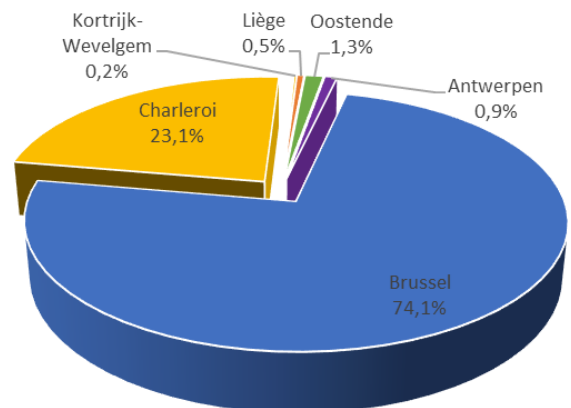
Het aantal passagiersvluchten – goed voor bijna 87% kent daarbij al enkele jaren een **neerwaartse trend** ten opzichte van het aantal passagiers. Dit is onder meer het gevolg van efficiëntieredenen (verhoogde seat-load factor) en de beperkte capaciteit van luchthavens in het algemeen.



02 » COMPETITIE LUCHTHAVENS - PASSAGIERS

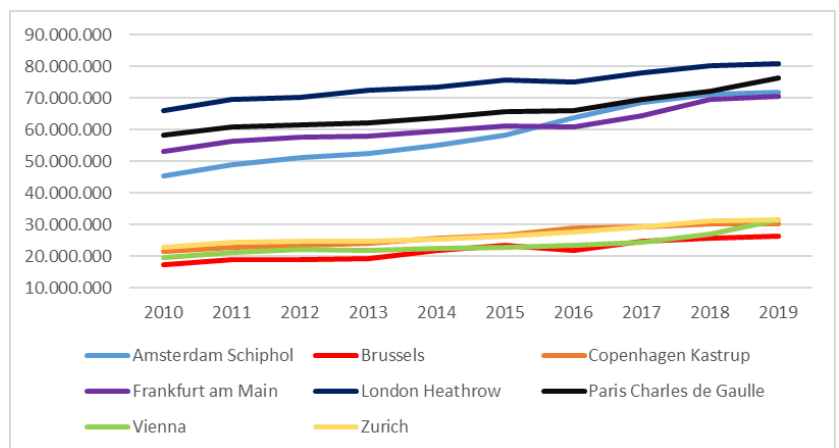
Passagiers in Belgische luchthavens

Brussels Airport is veruit de grootste luchthaven van België wat betreft het vervoer van passagiers (ca. 74%). Desondanks is **Charleroi** (met 23% van het marktaandeel) toch een belangrijke concurrent van Brussel, vooral wat betreft toeristische korte afstandsvluchten. Uiteraard bestaat er concurrentie in het low-cost segment. Desalniettemin is er ook een recente trend onder deze maatschappijen om hun aanwezigheid in primaire luchthavens uit te bouwen.



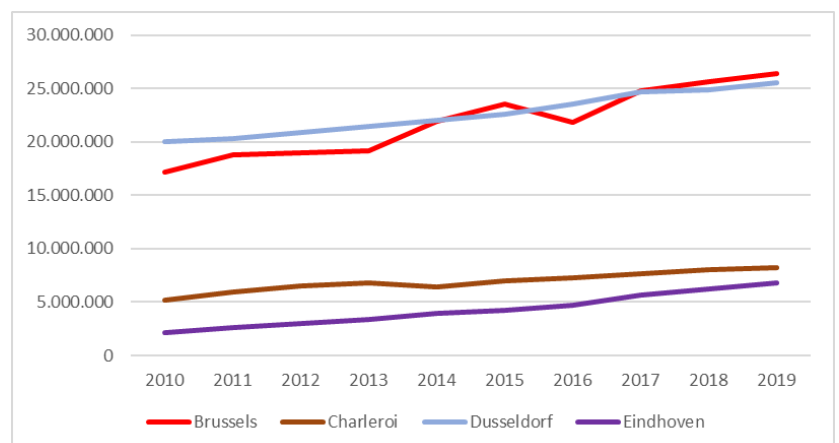
Evolutie passagiers referentie-luchthavens

Conform het omzettingsbesluit van 27 mei 2004 dient Brussels Airport vergeleken te worden met de referentieluchthavens (cf. figuur). Brussel blijft daarbij de “kleinste” luchthaven, zeker nadat de luchthaven van Wenen 2 jaar op rij een zeer grote groei gekend heeft.



Evolutie passagiers andere concurrerende luchthavens

Uiteraard is het ook nuttig om de prestaties van de luchthaven van Brussel te vergelijken met (andere) luchthavens die rechtstreeks met hun in concurrentie (kunnen) staan (cf. binnen *catchment area*). Naast **Charleroi**, ondervindt Brussel ook stevige concurrentie van **Eindhoven**, ondanks de veel kleinere capaciteit en lagere frequentie van vluchten. Tot slot zorgt ook de luchthaven van **Düsseldorf** (op 200 km van Brussel en met 25,5m passagiers) voor concurrentie. Düsseldorf Airport is een belangrijke hub voor de twee grootste luchtvaartmaatschappijen Lufthansa en Air Berlin. Gezien de overname van Brussels Airlines door Lufthansa kan dit de concurrentie in de toekomst nog verder aanwakkeren.

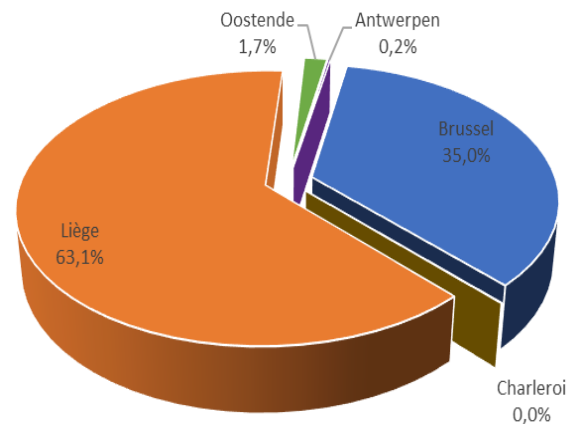


02 » COMPETITIE LUCHTHAVENS EN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN

Vervoerde cargo in Belgische luchthavens

Wat betreft het vervoer van vracht in België, is de luchthaven van Luik marktleider. Brussel heeft een **aandeel van 35%**. Air Cargo Belgium geeft daarbij wel aan dat Brussel en Luik eerder complementair zijn voor elkaar, in plaats van concurrentie.

Er moet vanuit het beleid dan ook eerder gezorgd worden dat België geen terrein verliest ten opzichte van de buurlanden, iets wat onder meer door de geluidsnormen de laatste jaren wel gebeurd is.

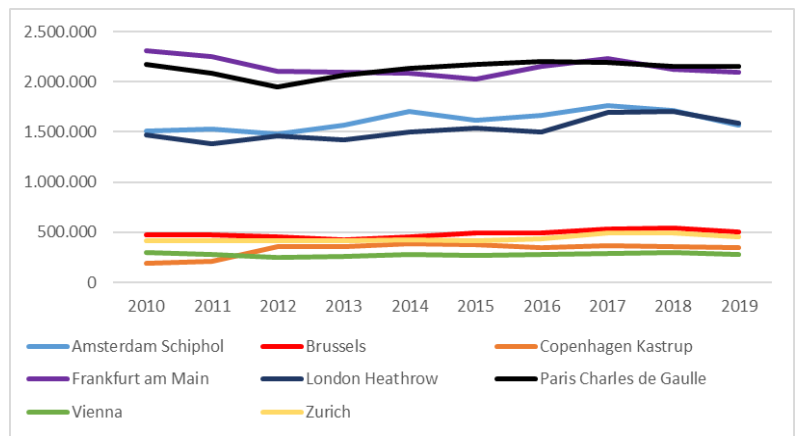


Ton cargo in referentieluchthavens

Ook qua vervoer van cargo, kennen de referentieluchthavens een gelijkaardig patroon. Brussel is daarbij de grootste van de “kleine” referentieluchthavens.

In vergelijking met de “grote” luchthavens, heeft Brussel een zeer hoog “nachttarief”.

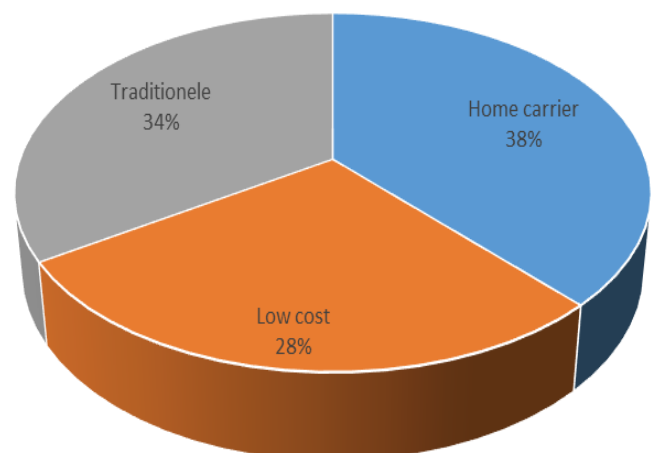
Omwille van capaciteitsproblemen, bestaat er een zeer grote wisselwerking tussen de luchthavens, vooral wat betreft cargo.



Marktaandeel luchtvaartmaatschappijen

De liberalisering en de éénwording van de Europese luchtvaartmarkt heeft de afgelopen decennia gezorgd voor meer concurrentie tussen de luchtvaartmaatschappijen. Daarbij hebben de low-cost maatschappijen de afgelopen jaren een steeds groter marktaandeel weten in te winnen, ook in de luchthaven van Brussel. Desondanks blijft het belang van de home carrier uiteraard cruciaal.

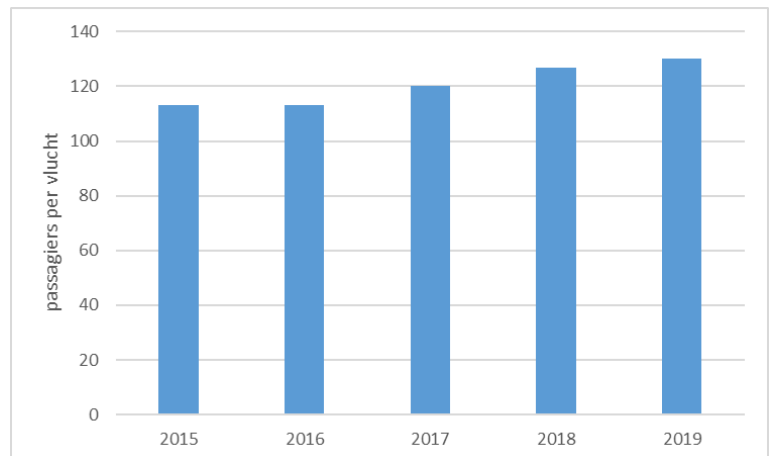
Uiteraard is het belangrijk om op te merken dat steeds meer maatschappijen hybride modellen hanteren.



03 » OPERATIONELE WERKING LUCHTHAVEN

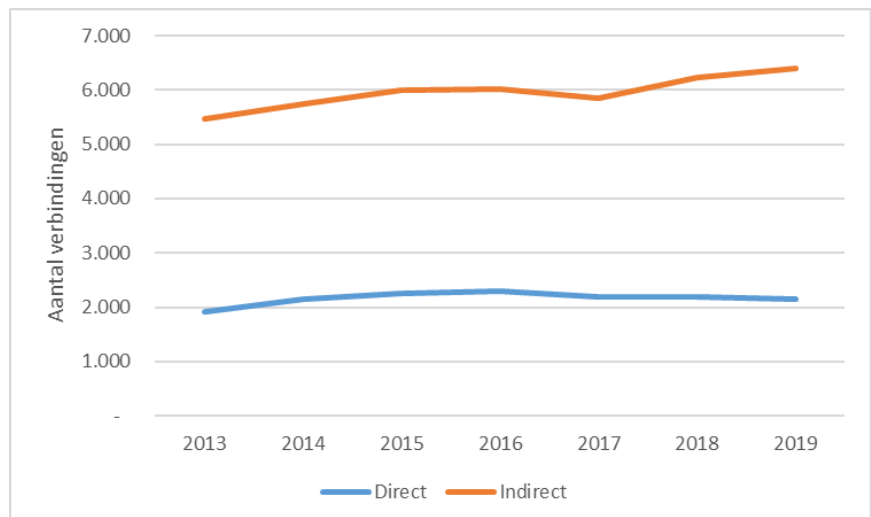
Evolutie aantal passagiers per vlucht

Zoals hierboven reeds aangegeven, is het aantal vliegtuigbewegingen in 2018 afgenomen en is het aantal bewegingen in verhouding tot het aantal passagiers al enkele jaren aan het dalen. Dit is een gevolg van enerzijds een **betere passagiers beladingsgraad** en anderzijds het **gebruik van grotere vliegtuigen**.



Connectiviteit Brussels Airport

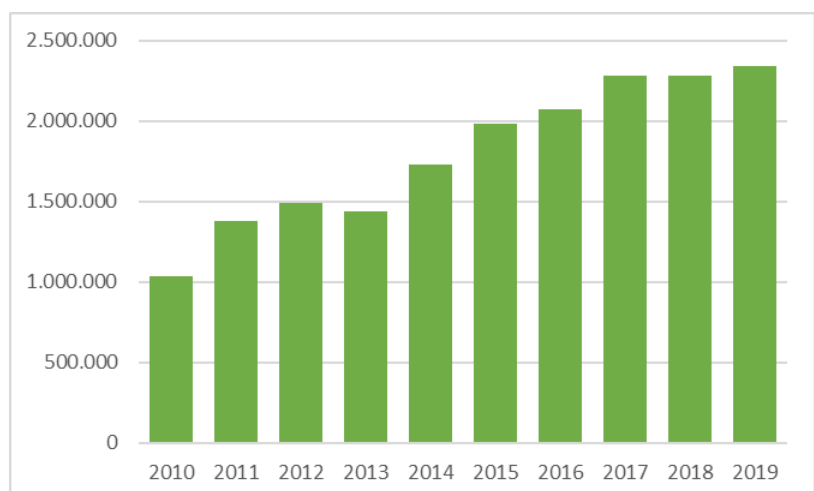
De connectiviteit van Brussels Airport is de afgelopen jaren sterk gestegen. De **directe connectiviteit** – gemeten in aantal rechtstreekse verbindingen, incl. frequenties – is sinds 2013 gestegen met bijna **12%**. De **indirecte connectiviteit** – gemeten als bestemmingen via connecterende vluchten (via hub luchthavens) – is gestegen met **ca. 16,8%** ten opzichte van 2013.



Evolutie transfer passagiers

Brussels Airport kende de laatste jaren een enorme groei in zijn aantal transferpassagiers (**+127% tov 2010**) en speelt als internationale hub dan ook steeds een belangrijkere rol.

Door de integratie van Brussels Airlines binnen Lufthansa, wordt Brussel (mogelijks) één van de belangrijkste hubs voor de Duitse groep.

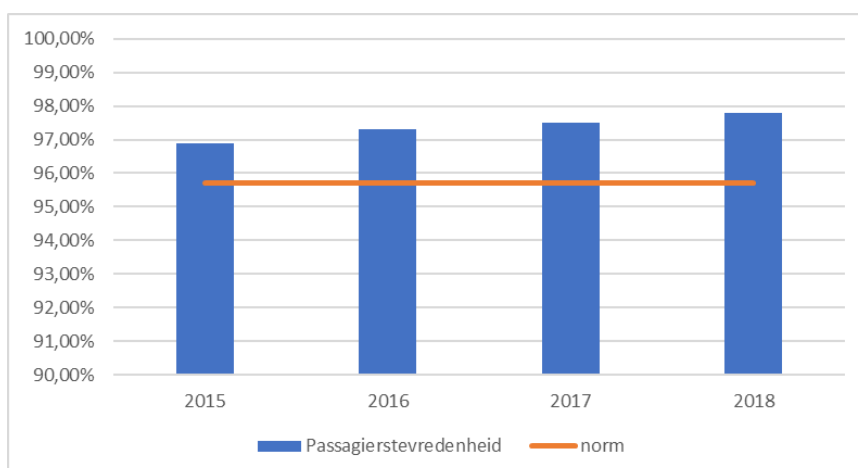


04 » KWALITEIT BRUSSELS AIRPORT

Tevredenheidsindicatoren

De luchthaven voert tevredenheidsonderzoeken uit via de internationaal erkende ASQ-methodologie (Airport Survey Quality). Via benchmarking wordt daarbij de passagiers-tevredenheid gemeten.

Brussels Airport kent een goede algemene tevredenheid, die bovendien in stijgende lijn is.



Hieronder de top 3 van best en slechts scorende tevredenheidsindicatoren 2018.

Top 3 - beste scores (tov target)	target	2018
Walking distances inside the terminal	73,9	85,6
Comfort of waiting areas/gate areas	86,9	91,4
Ease of navigating through the airport	91,1	95,6

Top 3 - slechtste scores (tov target)	target	2018
Waiting time in check-in queue/line - desk	91,9	90,2
Waiting time in check-in queue/line - self-service kiosk	94,1	94,1
Availability of washrooms/toilets	91,9	92,4

Objectieve beschikbaarheidsindicatoren

Brussels Airport hanteert een reeks van objectieve indicatoren die de beschikbaarheid van haar installaties en bepaalde diensten meet. Hieronder de top 3 van best en slechtst scorende indicatoren. Brussels Airport stelt steeds actieplannen op om de slecht scorende indicatoren in kwestie te verbeteren.

Top 3 - beste scores (tov norm)	norm	2018
In system time for originating baggage	< 0,25%	0,10%
transfer baggage	< 0,75%	0,14%
Lost property at screening	< 71%	64,46%
Marshaller on time performance	90%	98,21%

Top 3 - slechtste scores (tov norm)	norm	2018
Measurement of waiting time at fast lane security control	95,0%	64,0%
Customer availability of 400 Hz units	98,0%	92,2%
Customer availability of preconditioned air	98,0%	93,5%

04 » KWALITEIT BRUSSELS AIRPORT

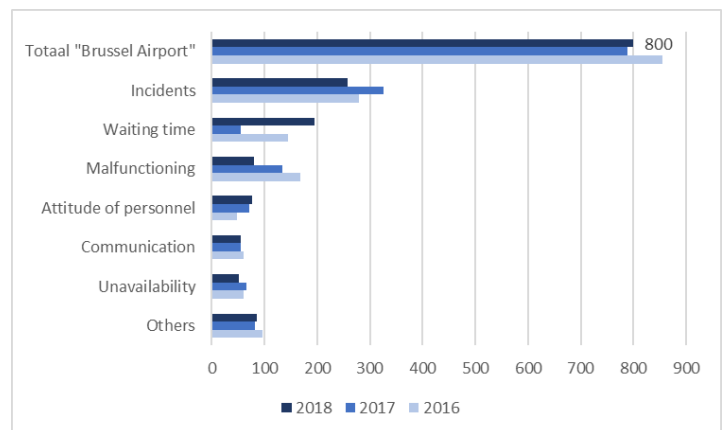
Klachtenafhandeling

In 2018 heeft Brussels Airport 1.656 klachten ontvangen, een stijging van 8% ten opzichte van 2017. Dit was te wijten aan meer passagiers, maar ook bv. verhoogde wachttijden en weercondities.

De klachten worden daarbij ingediend in 2 categorieën, nl. klachten onder de verantwoordelijkheid van Brussels Airport zelf en klachten onder verantwoordelijkheid van derde partijen (concessionarissen, luchtvaartmaatschappijen, afhandelaars, etc.).

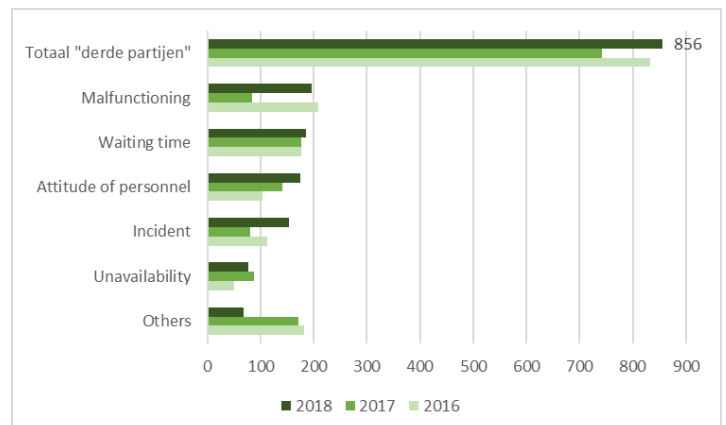
De klachten onder verantwoordelijkheid van Brussels Airport zelf zijn in 2018 met 2% gestegen.

De meeste klachten gaan daarbij (nog steeds) over incidenten, met name verloren of beschadigde bagage of eigendommen. Daarnaast is de wachttijd, met name aan *security*, in 2018 sterk toegenomen. De top 3 wordt vervolledigd door defecten, vooral aan de website/mobiele app en minder aan infrastructuur.



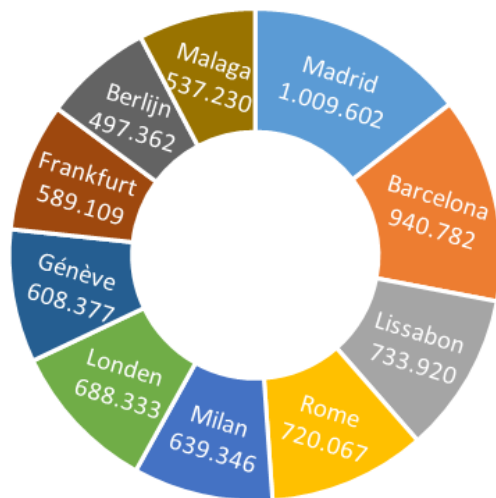
De klachten onder verantwoordelijkheid van derde partijen zijn in 2018 met 15% gestegen.

Klachten over defecten zijn daarbij verdubbeld. Het gaat daarbij onder meer over defecten aan parkeerticketmachines, websites of bagage-lockers. Klachten over wachttijden (bij douane, door vertragingen van vluchten of bv. aan de bagagebanden) staan op de tweede plaats. Tot slot wordt ook de attitude van het personeel (cf. douane, personeel luchtvaartmaatschappijen, politie, etc.) vaak als een struikelblok gezien.



05 » TRENDS BRUSSELS AIRPORT

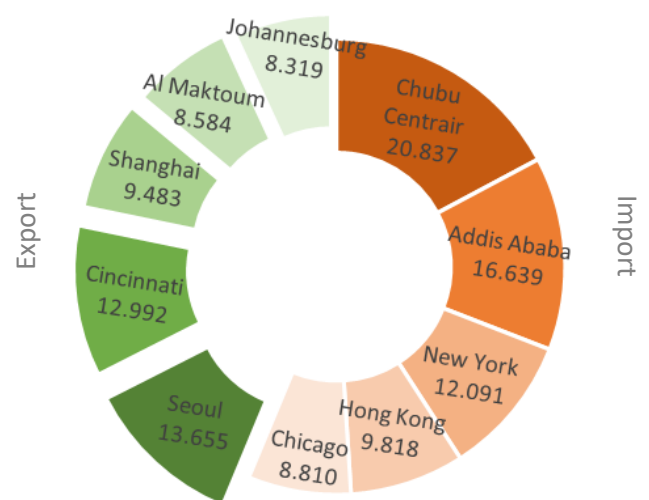
Top 10 bestemmingen passagiers



Spanje, Italië en Portugal staan als bestemmingen al enkele jaren aan de top wat betreft aantal passagiers en blijven groeien. Barcelona kent samen met Lissabon een groeicijfer van >80% tov 2013 en Madrid heeft – samen met Rome – een groeicijfer van >50%.

Buiten Europa is New York (met ca. 473.000 passagiers) de meest populaire bestemming, gevolgd door Dubai en Tel Aviv.

Top bestemmingen cargo import/export



De cargo afdeling van Brussels Airport heeft de laatste jaren een sterke evolutie gekend. In 2007 werd nog meer dan 700.000 ton vervoerd en kende sindsdien een verval met een dieptepunt in 2013. Sindsdien is er terug een lichte groei waar te nemen tot > 500.000 ton vandaag.

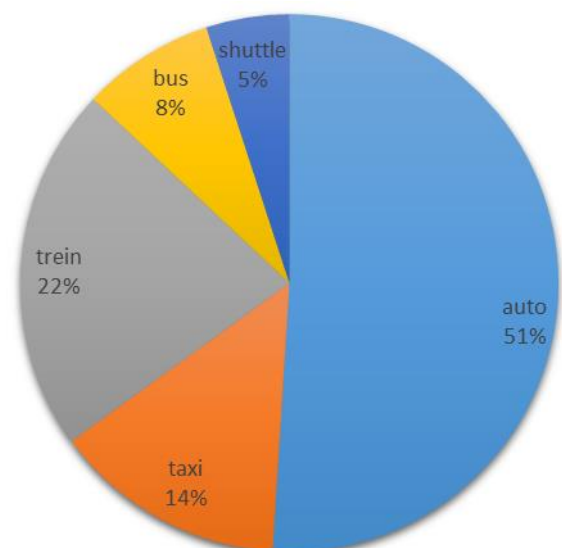
Een zelfde evolutie was ook waar te nemen in de oorsprong/bestemming.

In 2018 werd het meeste cargo ingevoerd van Chubu Centrair (Japan). Seoul (Zuid-Korea) was de topbestemming voor de export.

Transport van en naar de luchthaven

Brussels airport zet volop in op duurzaamheid en wil in dit kader ook de modal split verbeteren. Ze streeft daarbij naar een verbetering van de verhouding tussen privé en openbaar vervoer.

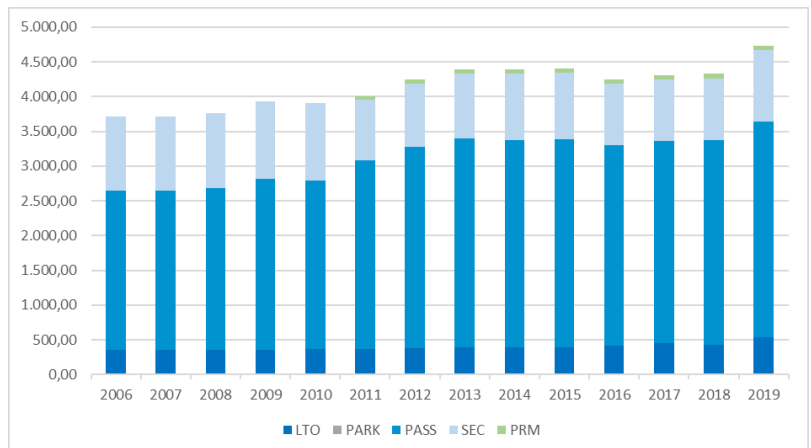
Op dit ogenblik komt nog altijd **meer dan de helft** van de passagiers met zijn **eigen wagen**. Slechts **30%** komt met het **openbaar vervoer**. Tegen 2040 wil Brussels Airport dit aandeel optrekken tot 50%.



06 » TARIFICATIE BRUSSELS AIRPORT COMPANY

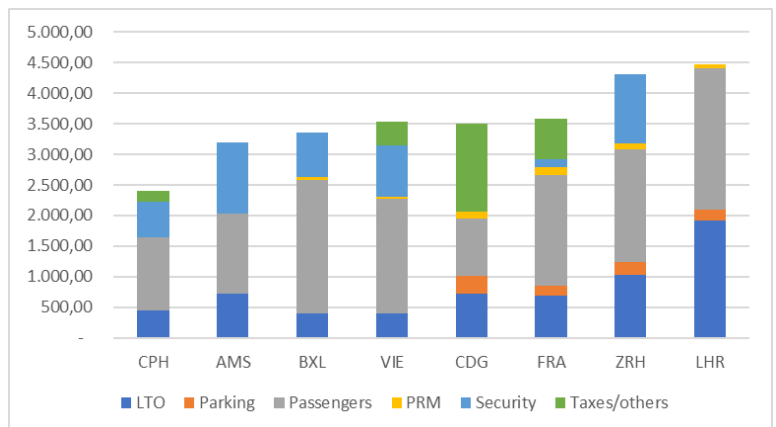
Evolutie tarieven Brussels Airport

De figuur geeft de evolutie weer van eenzelfde passagiersvlucht over de afgelopen gereguleerde periodes. Binnen een periode liggen de tarieven normaliter vast en zijn deze enkel afhankelijk van indexeringen en factoren. Echter, bij uitzonderlijke omstandigheden, zoals ten gevolge van de aanslagen van 2016 en andere opgelegde veiligheids- en beveiligingsmaatregelen, kunnen de tarieven wel aangepast worden. De gevolgen hiervan zijn te zien in 2019, waar de tarieven hieraan aangepast werden. Mede omwille van de beperkte duur waarop de kosten konden verhaald worden, is er in 2019 een relatief grote stijging te zien in de tarieven.



Evolutie tarieven referentieluchthavens

Uiteraard is het niet eenvoudig om luchthavens met elkaar te vergelijken, omwille van de zeer uiteenlopende tariefstructuren en incentive programma's. Afhankelijk van verschillende factoren (het uur, de parkeertijd, etc.), zal een ander beeld geschept worden. De figuur geeft een voorbeeld vlucht (A319 passagiersvlucht met 100 passagiers).



Brussel hanteert **gemiddelde tarieven**, waarbij een relatief **groot aandeel** van de gereguleerde tarieven naar de “**passenger charges**” gaat, terwijl de “LTO charges” relatief laag.

Aandeelhouders BAC

In 2019 wilde Macquarie – dat 48% van BAISA in handen had en bijgevolg ook een indirecte controle over BAC – haar aandelen verkopen. Overeenstemmend met de wettelijke bepalingen heeft BAC in mei 2019 verzocht om de vernieuwing van haar exploitatie-licentie, waarna de Dienst Regulering een gunstig advies heeft uitgebracht aan de Minister van Mobiliteit. In november 2019 heeft de Dienst Regulering via een beslissing de vernieuwing van de exploitatie-licentie van BAC ook bevestigd, waarna Macquarie zijn aandelen kon verkopen aan Solace.

