

## INHOUD MONITORING LUCHTHAVEN

01 » EVOLUTIE VAN HET VERVOER OP  
BRUSSELS AIRPORT

02 » HET PASSAGIERSVERVOER OP  
BRUSSELS AIRPORT

03 » DE CONCURRENTIE TUSSEN  
LUCHTHAVENS VOOR PASSAGIERS

04 » HET VRACHTVERVOER OP BRUSSELS  
AIRPORT

05 » DE CONCURRENTIE TUSSEN  
LUCHTHAVENS VOOR VRACHT

06 » KWALITEIT OP BRUSSELS AIRPORT

07 » DE LUCHTHAVENHEFFINGEN

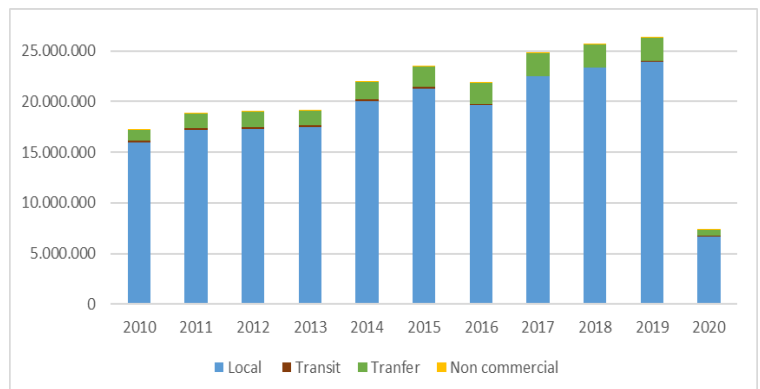


## 01 » EVOLUTIE VAN HET VERVOER OP BRUSSELS AIRPORT

### Passagiers per type

In 2020 bezochten **6,7 miljoen** passagiers Brussels Airport. De transferpassagiers vertegenwoordigden 8,5% van de passagiers, terwijl het percentage transitpassagiers 0,4% bedroeg.

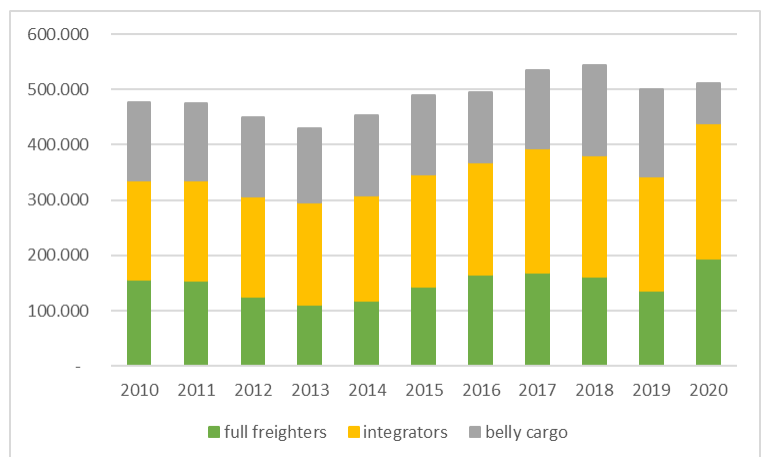
Het bezoek aan de luchthaven **nam een duik met 74,4%** ten opzichte van 2019. Deze daling is duidelijk te wijten aan de COVID-19-crisis.



### Cargo op Brussels Airport

Vanop Brussels Airport werden in 2020 **511.611 ton** goederen vervoerd. Dit betekent een stijging met 2,1% ten opzichte van 2019.

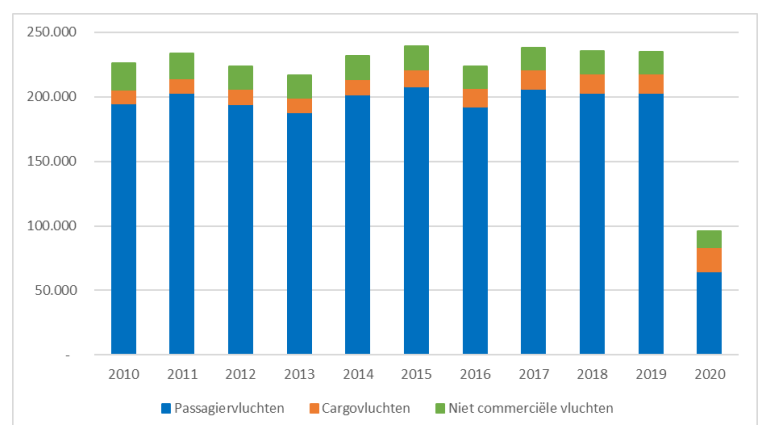
Ongeveer 38% van deze vracht werd in “*full freighters*” vervoerd, wat een stijging is van bijna 43% ten opzichte van 2019. Van dit volume was 48% *integrator cargo* (ook een stijging van 18,3%) en 14% *belly cargo* (vracht vervoerd in passagiersvliegtuigen), die door COVID met bijna 54% is gedaald ten opzichte van 2019.



### Aantal vliegtuigbewegingen

Het aantal vliegtuigbewegingen in 2020 bedroeg **95.813**, een **daling van 59,3%** ten opzichte van 2019.

Ten opzichte 2019 daalde het aantal **passagiersvluchten** van 201.149 naar 64.557. De bezettingsgraad **daalde met 26%** ten opzichte van het voorgaande jaar omdat de daling van het aantal passagiers nog groter was dan de daling van het aantal vluchten.

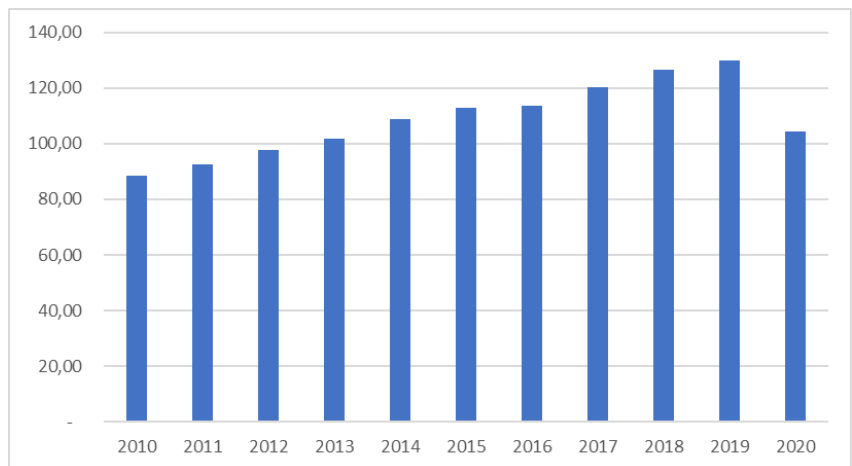


Het aantal **vrachtluchten** is daarentegen met bijna **30% gestegen**. De lichte toename van het vervoerde tonnage in combinatie met de sterke stijging van het aantal vrachtluchten heeft geleid tot een stijging van de gemiddelde kosten van de vervoerde volumes (met name door de stijging van de LTO-kosten).

## 02 » HET PASSAGIERSVERVOER OP BRUSSELS AIRPORT

### Aantal passagiers per vlucht

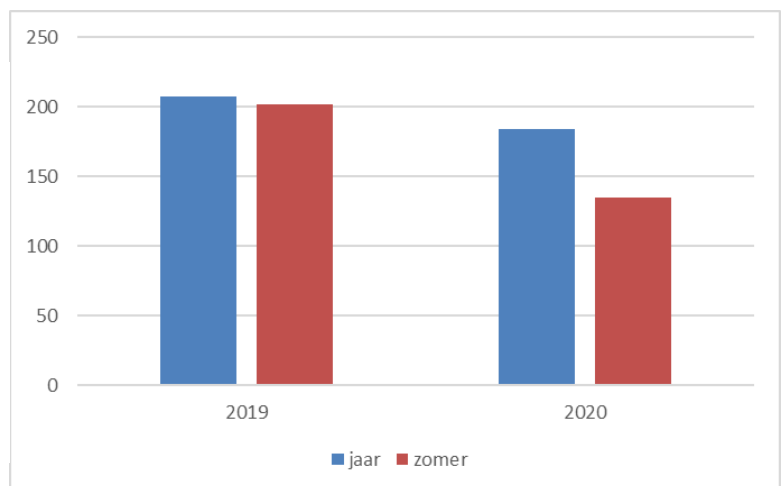
Aangezien het bezoekersaantal op de luchthaven - onder meer door reisbeperkingen - sterk is teruggelopen, terwijl het vluchtaanbod niet in dezelfde verhouding is gedaald, is ook het aantal passagiers per vlucht in 2020 afgenomen, van ruim 120 naar **104 passagiers**.



### Connectiviteit Brussels Airport

In 2020 is de directe connectiviteit van Brussels Airport met ongeveer 80% teruggelopen. De indirecte connectiviteit is nog sterker gedaald naar 90% en zelfs bijna 98% tussen april en juni 2020.

Ook het aantal **bestemmingen** is sterk **gedaald** van 207 **tot** amper **180**. Tijdens de zomermaanden liep het aantal bestemmingen zelfs met ongeveer 30% terug.



### Top 10 bestemmingen

Spanje is met voorsprong de meest populaire bestemming, gevolgd door Italië en Portugal, net zoals vorig jaar. Dit is des te opmerkelijker omdat de COVID-crisis in 2020 in deze landen bijzonder hevig toesloeg. Ondanks de crisis zijn de favoriete bestemmingen stabiel gebleven in vergelijking met de voorgaande jaren.

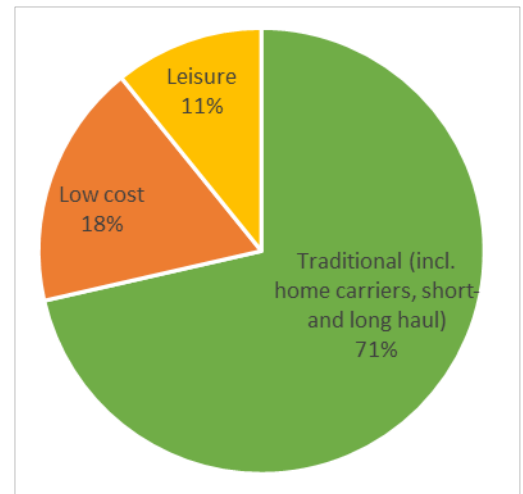
Buiten Europa is New York de meest populaire bestemming, gevolgd door Washington en Dubai. De Verenigde Staten blijven dus de favoriete intercontinentale bestemming.



## 02 » HET PASSAGIERSVERVOER OP BRUSSELS AIRPORT

### Marktaandeel luchtvaartmaatschappijen

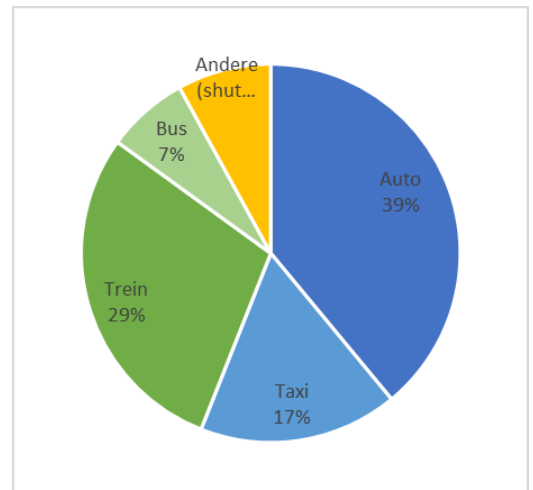
Met de opkomst van low cost-maatschappijen heeft een zekere liberalisering van het vervoer zich verder doorgezet. De traditionele maatschappijen behouden met voorsprong het grootste marktaandeel, maar het marktaandeel van de low cost-maatschappijen is licht gestegen naar 18% (cf. cijfers en categorisering van Brussels Airport). Het onderscheid tussen de categorieën is artificieel, aangezien de verschillen zich niet altijd duidelijk manifesteren in het commerciële aanbod van maatschappijen. Sommige *leisure*-luchtvaartmaatschappijen gedragen zich voor sommige van hun vluchten namelijk als *low-costs*, *terwijl* sommige traditionele luchtvaartmaatschappijen bv. ook vluchten tegen “*low cost*”-voorwaarden aanbieden.



### Toegankelijkheid Brussels Airport

Brussels Airport verklaart te willen bijdragen tot duurzame ontwikkeling en een verbetering van de modale verdeling.

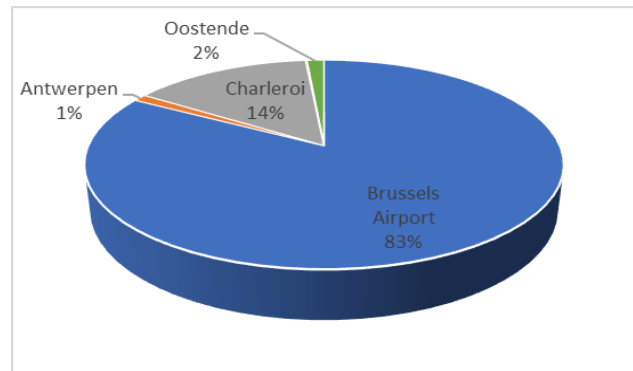
Momenteel komt **56%** van de mensen die naar de luchthaven komen of de luchthaven verlaten **met de auto** (eigen auto of taxi), wat vrij stabiel is in vergelijking met 2019. 36% van de passagiers maakt gebruik van het openbaar vervoer, wat ook in lijn ligt met 2019. Van deze 36% maakt **29%** gebruik van de **trein**.



## 03 » CONCURRENTIE TUSSEN LUCHTHAVENS VOOR PASSAGIERS

### Passagiers op Belgische luchthavens

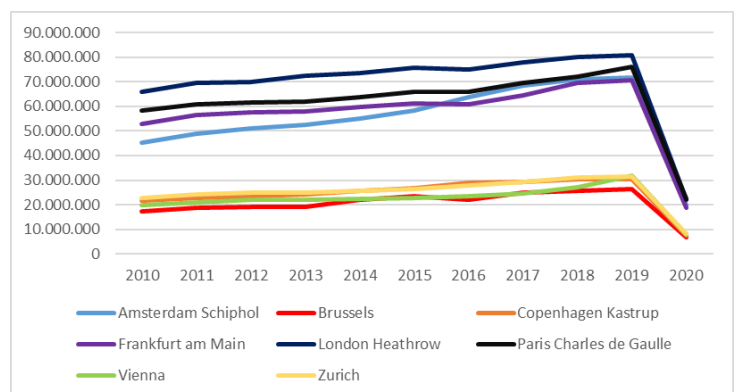
**Brussels Airport** heeft een marktaandeel van **83%** wat betreft het aantal passagiers in België. De luchthaven van Charleroi blijft een belangrijke concurrent, vooral voor low cost vluchten en korte afstandsvluchten (zie 14%). De andere luchthavens van het land (Antwerpen, Luik en Oostende) hebben een verwaarloosbaar marktaandeel.



De luchthaven van Charleroi kende in 2020 een sterkere daling van het aantal bezoekers dan de luchthaven van Brussel (-86% tegenover -74% voor Brussel). Wellicht is dit te verklaren door het grote verschil in bestemmingen die door de luchtvaartmaatschappijen die vanaf deze respectievelijke luchthavens opereren, worden bediend. In ieder geval zijn er tal van factoren die van invloed zijn geweest op het vermogen van de vervoerders om op de crisis in te spelen.

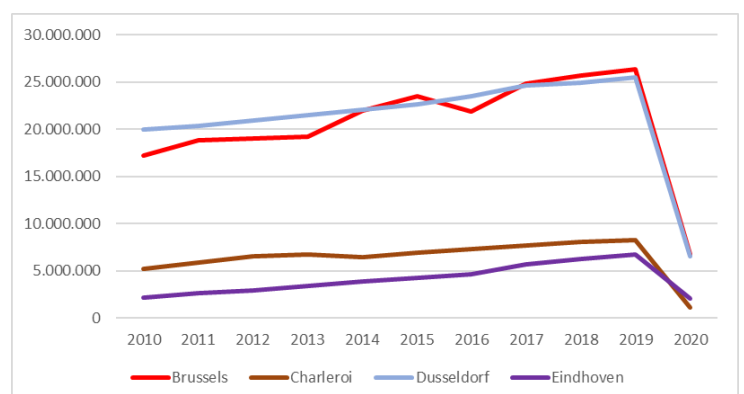
### Passagiers in referentieluchthavens

Veelzeggend is de vaststelling dat al deze luchthavens een vrij **vergelijkbare daling van ongeveer 73%** hebben gekend (ten opzichte van 2019). De omvang en het profiel van de luchthaven en van het land van de luchthaven lijken geen invloed te hebben op de omvang van de daling van het aantal bezoekers.



### Passagiers in de catchment area

Het is ook interessant om de prestaties van Brussels Airport te vergelijken met die van luchthavens die relatief dichtbij liggen en/of een vergelijkbaar profiel (*catchment area*) hebben. Naast Charleroi ondervindt Brussel concurrentie van Eindhoven. De luchthaven van Eindhoven is (met 69%) minder sterk gedaald dan die van Brussel.

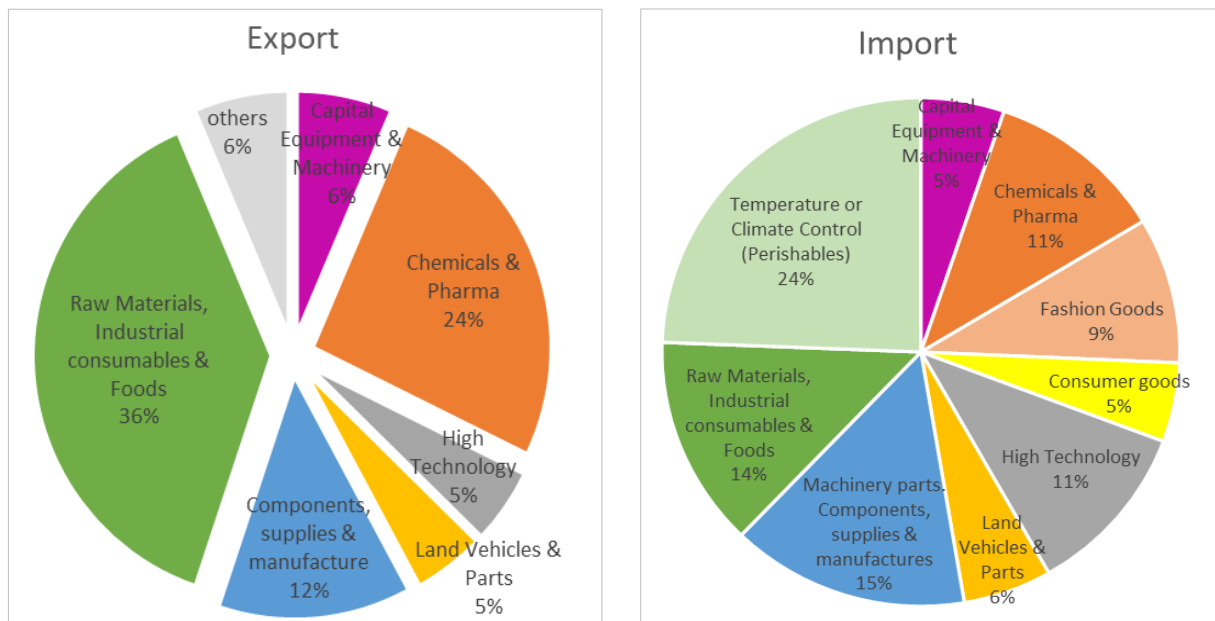


Voorts zijn de prestaties van Düsseldorf vergelijkbaar met die van Brussel. Düsseldorf is een hub voor Lufthansa en Air Berlin en een significante concurrent voor Brussels Airport.

## 04 » HET VRACHTVERVOER OP BRUSSELS AIRPORT

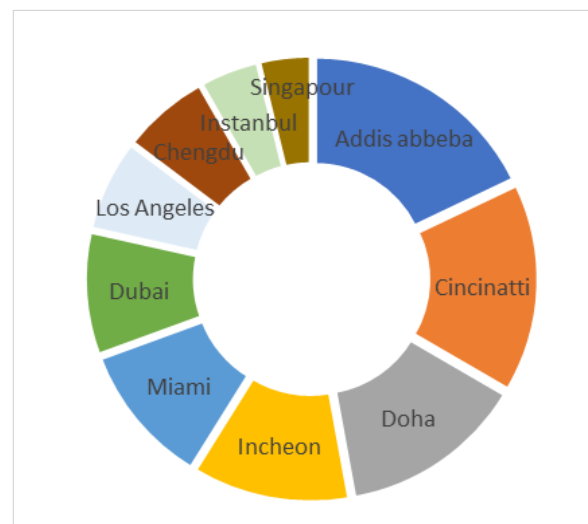
### Vrachttypes

Het soort goederen dat vanop Brussels Airport wordt vervoerd, heeft er waarschijnlijk toe bijgedragen dat de volumes vanop Brussels Airport ondanks de crisis licht zijn gestegen, in tegenstelling tot de referentieluchthavens. De volgende twee grafieken geven de verdeling voor de uitvoer en de invoer van vracht per type product weer. Er kan worden vastgesteld dat bouwproducten, grondstoffen en farmaceutische producten een belangrijk aandeel in de uitvoer hebben. Wat de invoer betreft, is het aandeel van bederfelijke producten, onderdelen van industriële machines en bouwmaterialen het grootst.



### Top 10 bestemmingen (import/export)

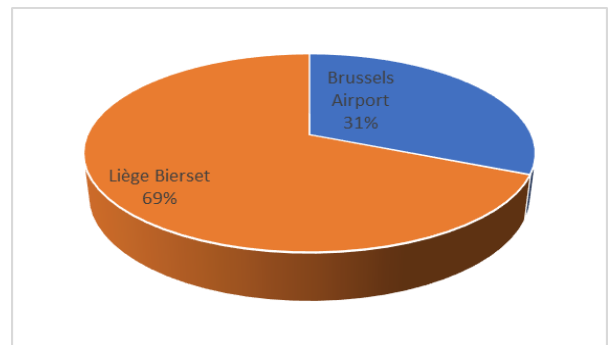
De vrachtdivisie van Brussels Airport is blijven groeien ondanks de COVID-crisis. Addis Abeba, Cincinatti en Doha zijn de bestemmingen die het grootste vrachtvolume genereren. We zien dat de eerste "Europese" bestemming (Istanbul) op de negende plaats staat en de tweede is Leipzig (13<sup>de</sup> plaats).



## 05 » CONCURRENTIE TUSSEN LUCHTHAVENS VOOR VRACHT

### Goederenvervoer in Belgische luchthavens

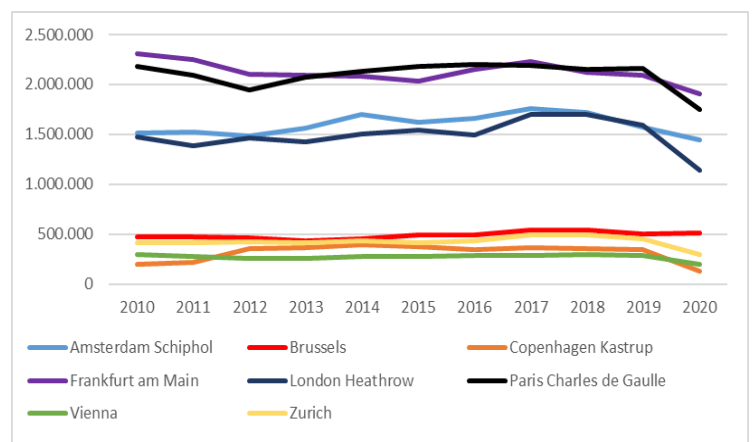
Wat de vervoerde vracht betreft, heeft de luchthaven van Luik in 2020 zijn leiderschapspositie geconsolideerd met een marktaandeel van bijna 69%. **Brussels Airport** heeft een aandeel van bijna **31%**, dalend ten opzichte van 2019. Luik kende een sterkere vooruitgang dan Brussel (**24% vs. 2%**).



### Cargo in referentieluchthavens

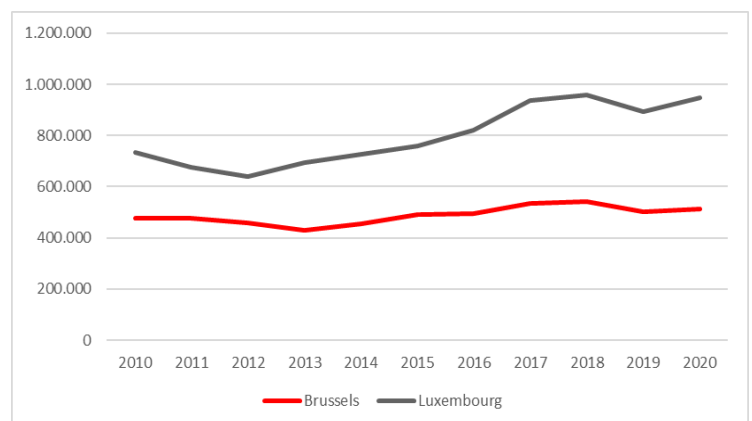
**Brussels Airport** onderscheidt zich van de referentieluchthavens als **enige** luchthaven die zijn **vrachtvolume** ten opzichte van 2019 heeft zien toenemen. Het is interessant vast te stellen dat de vraag naar vervoer van farmaceutische en e-commerceproducten is toegenomen. Dit verklaart waarschijnlijk deze stijging.

In het algemeen zijn de vrachtvolumes op de referentieluchthavens gedaald (met meer dan 30% voor Kopenhagen en Wenen en met meer dan 22% voor Londen Heathrow).



### Andere concurrenten van Brussels Airport

Van de referentieluchthavens zijn Paris Charles de Gaulle, Amsterdam Schiphol en vooral Frankfurt de meest geduchte concurrenten door hun geografische nabijheid, maar ook door de soorten goederen, zoals farmaceutische producten. Brussels Airport ondervindt ook concurrentie van **Luxembourg Airport**. In 2020 vervoerde de luchthaven **947.400 ton** vracht, een stijging met 6%.

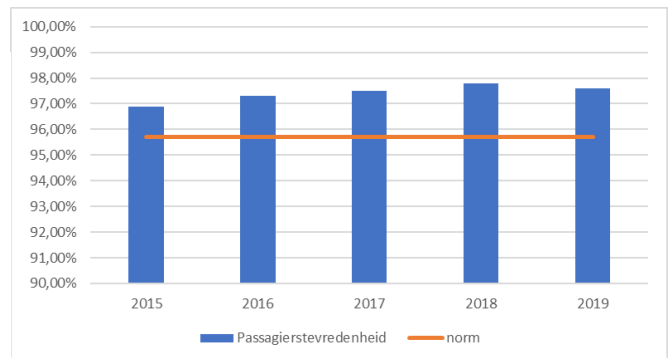


## 06 » KWALITEIT OP BRUSSELS AIRPORT

### Tevredenheidsindicatoren

De luchthaven voert haar tevredenheidsanalyse uit volgens een internationaal erkende methode, namelijk de Airport Survey Quality.

Met **97,6%** in 2019 is de tevredenheidsindicator van Brussels Airport vergelijkbaar met die van 2018, die op 97,8% stond.



Zoals uit onderstaande tabellen blijkt, is er ook een zekere **stabiliteit** te zien in de beste en slechtste tevredenheidsscores ten opzichte van 2018.

Top 3 - beste scores (tov target)	target	2019	2018
Walking distances inside the terminal	73,9	87,3	85,6
Clarity of the Brussels Airport Website	80	86,2	89
Ease of making connections with other flights	86,4	92	90,5

Top 3 - slechtste scores (tov target)	target	2019	2018
Cleanliness of washrooms/toilets	84,3	84,2	85
Waiting time in check-in queue/line - self-service kiosk	94,1	94,8	94,1
Cleanliness of airport terminal	95,8	96,9	97,3

### Beschikbaarheidsindicatoren

Brussels Airport heeft een reeks indicatoren ontwikkeld met betrekking tot de beschikbaarheid van faciliteiten en bepaalde diensten. De drie beste en drie slechtste resultaten zijn hieronder weergegeven. In het algemeen is er stabiliteit in de goede scores voor het bagagesysteem en de *marshmaller*. Deze stabiliteit komt eveneens tot uiting in de slechte scores (airconditioning, en beschikbaarheid van 400hz) ten opzichte van 2018. Dit zijn dezelfde indicatoren in de beste en de slechtste scores. Brussels Airport heeft een actieplan opgesteld om zijn minder goede prestaties op het vlak van beschikbaarheid en dienstverlening te verbeteren.

Top 3 - beste scores (tov norm)	norm	2019	2018
System originating baggage	< 0,25	0,1	0,1
transfer baggage	< 0,75	0,15	0,14
Marshaller on time performance	90,00%	98,5%	98,2%
Runway conformity	95,00%	100,0%	99,8%

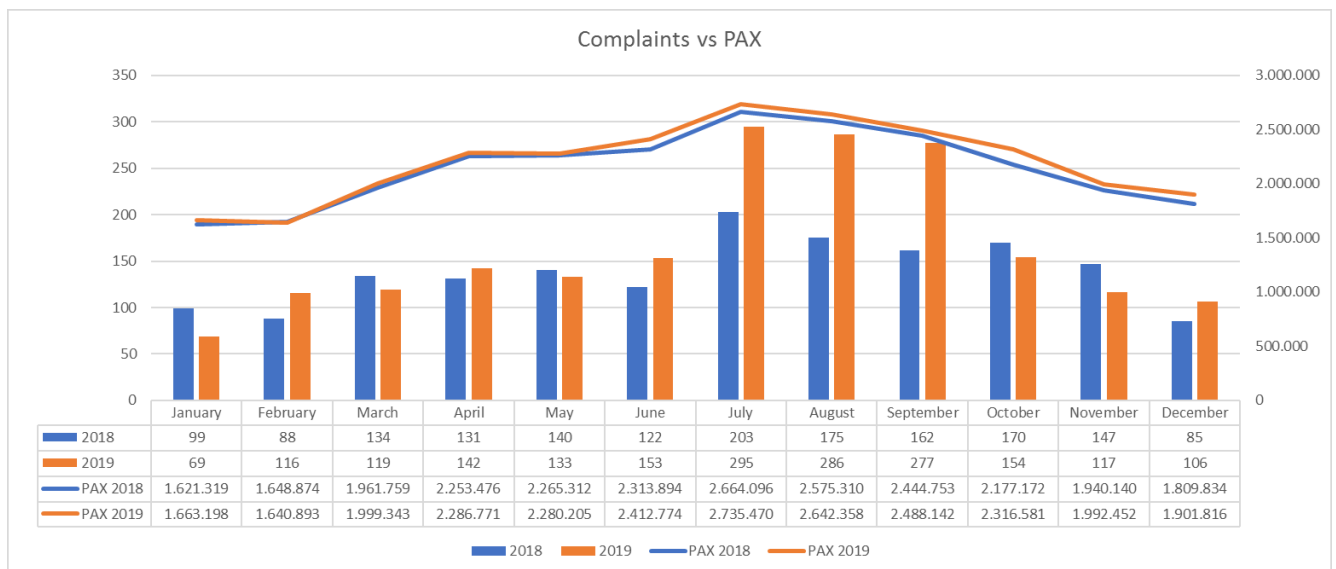
Top 3 - slechtste scores (tov norm)	norm	2019	2018
Availability pre conditioned air	98,0%	85,8%	93,5%
Customer availability 400 hz	98,0%	90,4%	92,2%
Dwelling time at check-in	70,0%	65,8%	64,3%



## 06 » KWALITEIT OP BRUSSELS AIRPORT

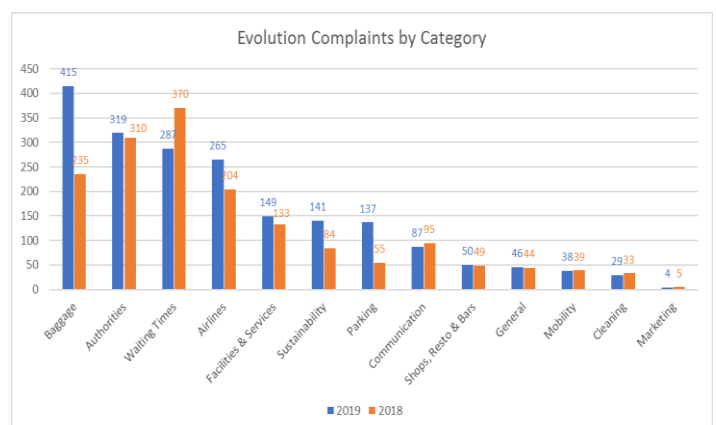
### Klachtenbehandeling

Het klachtenbeheersysteem van Brussels Airport maakt melding van **1.967 klachten** in 2019. Dit cijfer is met **19% gestegen** ten opzichte van 2018. Deze stijging wordt toegeschreven aan een reeks voorvallen zoals slechte weersomstandigheden, incidenten bij het sorteren van de bagage of problemen bij de grenscontrole tijdens de zomer. Klachten die rechtstreeks aan Brussels Airport kunnen worden toegeschreven, zouden 54% van het totale aantal klachten uitmaken. 46% van de klachten is aan derden toe te schrijven.



De klachten die rechtstreeks aan Brussels Airport worden gericht, zijn in 2019 aanzienlijk toegenomen (+32%). Klachten met betrekking tot derden zijn op hun beurt met bijna 6% gestegen.

Uit de grafiek blijkt een toename van het aantal klachten over bagage, waarvan het aantal bijna verdubbeld is, en in mindere mate van het aantal klachten over de parking. Klachten over autoriteiten zijn altijd de op één na meest voorkomende categorie klachten. Zoals uit de grafiek blijkt, is het niveau van de klachten in de andere categorieën betrekkelijk stabiel.



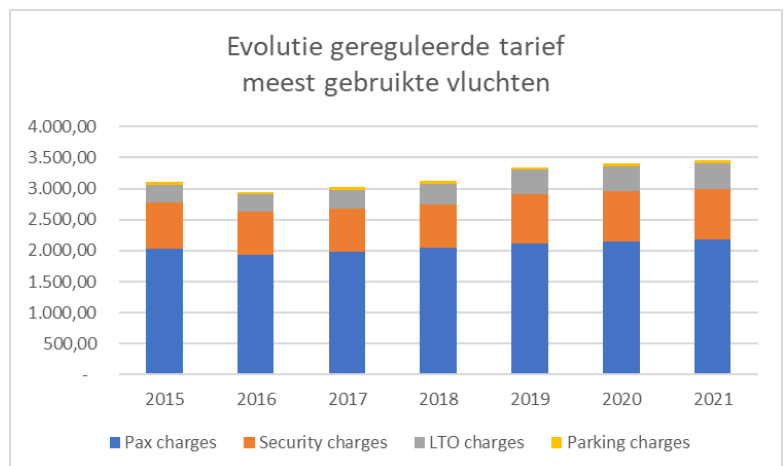
## 07 » DE LUCHTHAVENHEFFINGEN

### Gereguleerde tarieven Brussels Airport

De grafiek hiernaast geeft een overzicht van de ontwikkeling van de tarieven in de afgelopen jaren. Gedurende een gereguleerde periode evolueren de tarieven volgens een tariefformule die de indexerings- en een specifieke coëfficiënt omvat.

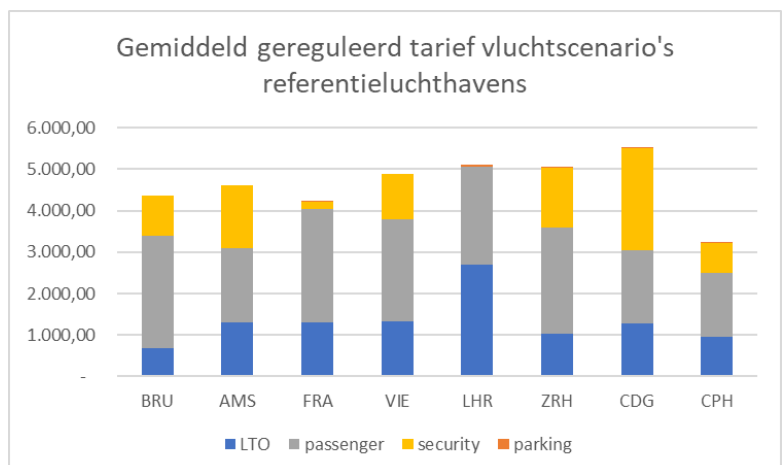
In 2020 was de stijging ingevolge de indexerings- en een specifieke coëfficiënt zeer gering. Naar aanleiding van de covidcrisis heeft de regulator een advies

uitgebracht waarin werd voorgesteld de reguleringsperiode te verlengen van 2021 tot 2023 en de specifieke coëfficiënt in 2020 uitzonderlijk niet toe te passen. De wetgever besloot het advies te volgen.



### Tarieven van de referentieluchthavens

Er is een grote ongelijkheid tussen de referentieluchthavens die men met Brussels Airport vergelijkt. Deze ongelijkheid komt zowel tot uiting in het tariefniveau als in de tariefstructuur, waarbij er geen sprake is van homogeniteit en de tariefmodellen erg verschillend zijn. Het tarief 'beveiliging' is bijvoorbeeld veel hoger in Parijs dan in Brussel of Londen en is bijzonder laag in Frankfurt. Bovendien is het aandeel van de LTO-heffingen lager in Brussel dan in de



andere luchthavens.

### Samenvattende tabel van de heffingen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de heffingen per passagier vanaf 2016. In het algemeen is er sinds 2016 een lichte stijging van de heffingen voor *originating*, transfer en parking. Deze ontwikkeling is met name toe te schrijven aan de indexerings- en een specifieke coëfficiënt. Vermeldenswaardig is ook dat de heffingen voor het busvervoer sinds 2016 zijn verdubbeld (er is gekozen voor een nieuwe dienstverlener die hogere prijzen hanteert die overeenkomen met een kwalitatievere dienstverlening). In 2019 zijn de beveiligingsheffingen per passagier gestegen. Deze toename is duidelijk het gevolg van de maatregelen die na de aanslagen in 2016 zijn genomen ter versterking van de veiligheid en beveiliging.

De LTO-heffingen zijn in 2019 ook aanzienlijk gestegen (als gevolg van de nieuwe beveiligingsmaatregelen, die ook in de LTO-tarieven worden doorgerekend).

april	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Pax charges</b>							
Originating	21,08	19,76	20,22	20,71	21,29	21,55	21,74
Transfer	10,81	10,14	10,37	10,64	10,93	11,07	11,17
Transit	0	0	0	0	0	0	0
Bussing	0	0,27	0,3	0,46	0,53	0,61	0,62
PRM	0,43	0,43	0,47	0,47	0,47	0,53	0,69
<b>Security charges</b>							
Originating	6,73	6,19	6,22	6,25	7,26	7,23	7,29
Transfer	6,73	6,19	6,22	6,25	7,26	7,23	7,29
Transit	6,73	6,19	6,22	6,25	7,26	7,23	7,29
<b>LTO charges</b>							
Unit fee pax	2,33	2,33	2,53	2,76	3,16	3,38	3,41
unit fee cargo	2,33	2,21	2,29	2,37	2,63	2,69	2,72
unit fee helicopters	15,08	14,3	14,81	15,36	16,91	17,33	17,49
<b>Parking charges</b>							
Pax	0,7	0,67	0,7	0,72	0,75	0,77	0,78
Cargo	0,2	0,19	0,2	0,2	0,21	0,22	0,22

De drie onderstaande grafieken illustreren deze ontwikkeling.

