



MARKT MONITORING BRUSSELS AIRPORT – CIJFERS 2022

- 01 » EVOLUTIE VAN HET VERVOER OP BRUSSELS AIRPORT**
- 02 » PASSAGIERSVERVOER OP BRUSSELS AIRPORT – KPI's & trends**
- 03 » CONCURRENTIE TUSSEN LUCHTHAVENS VOOR PASSAGIERS**
- 04 » GOEDERENVERVOER OP BRUSSELS AIRPORT**
- 05 » CONCURRENTIE TUSSEN LUCHTHAVENS VOOR VRACHT**
- 06 » KWALITEIT BIJ BRUSSELS AIRPORT**
- 07 » TARIEVEN VAN BRUSSELS AIRPORT**

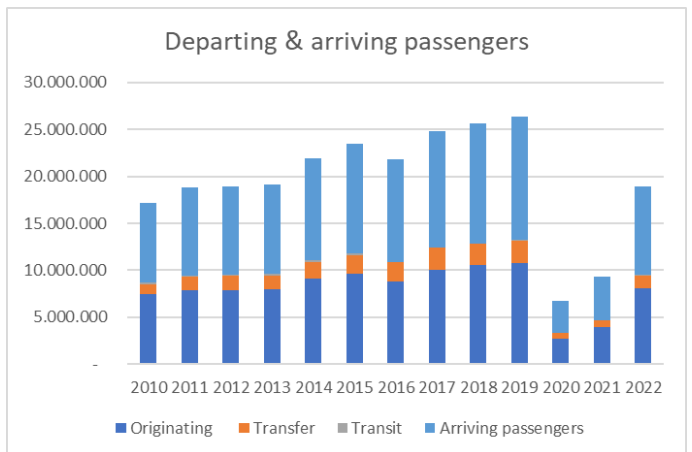
01 » EVOLUTIE VAN HET VERVOER OP BRUSSELS AIRPORT

Passagiers per type

In 2022 steeg het aantal passagiers naar **18.930.698**. Dit is een stijging met **102%** ten opzichte van 2021, maar nog steeds een daling van **28%** ten opzichte van 2019.

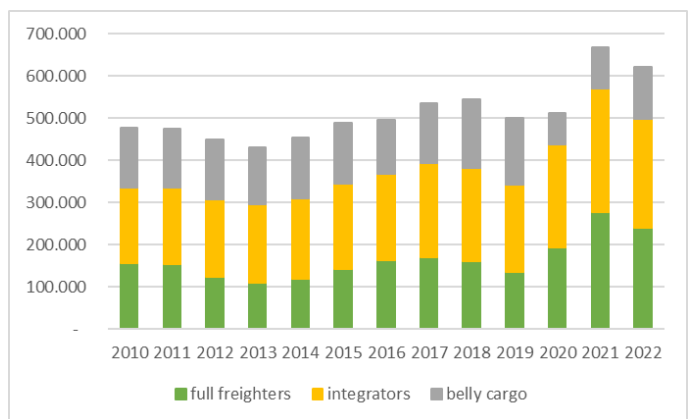
Dit herstel ten opzichte van 2021 is significant en bleef gedurende het hele jaar versnellen. Voor 2023 wordt voor de eerste drie kwartalen een toename met 20% ten opzichte van 2022 vastgesteld.

In 2022 was 15% van de vertrekkende passagiers in transfer en 0,6% in transit¹.



Vracht per type vervoerder

De vrachtactiviteit kende een lichte terugval in 2022 na een sterke stijging te hebben gekend in 2021. In 2022 werd er **621.482 ton** van of naar Brussels Airport vervoerd. Dit betekent een **daling met 7%** ten opzichte van 2021. Maar dit cijfer is met 24% gestegen ten opzichte van 2019. Globaal genomen zien we een stijgende trend sinds 2014. Voor 2023 zien we een daling met 4,7% voor de eerste drie kwartalen.

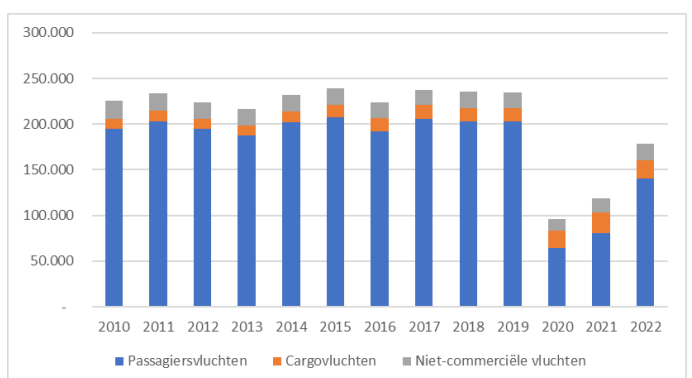


39% van het volume werd vervoerd in "full freighters"², 41% via "integrators" en 20% via "belly cargo"³. We bemerken een relatieve stijging van deze laatste post.

Aantal vliegtuigbewegingen

In 2022 waren er **178.930 vliegtuigbewegingen op Brussels Airport**. Dit cijfer is met **51% gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar**. Het is echter nog steeds 24% lager ten opzichte van 2019.

Het aantal passagiersbewegingen komt op 140.365 (een stijging van 73% ten opzichte van 2021, maar nog altijd een daling van 31% ten opzichte van 2019).



Het aantal vrachtbewegingen bedroeg 20.340 (-10% ten opzichte van 2021 en +39% ten opzichte van 2019).

¹ Passagiers die landen tussen het vertrekpunt en de eindbestemming van hun reis en die aan boord gaan van een aansluitende vlucht met hetzelfde vluchtnummer worden transitpassagiers genoemd. Transferpassagiers zijn diegenen die komende van een tussenlanding wachten op een andere vlucht om hun reis naar hun eindbestemming voort te zetten.

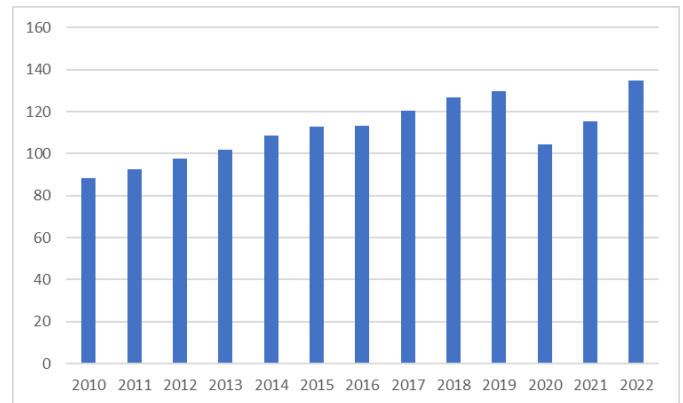
² Vluchten met uitsluitend vracht.

³ Passagiersvluchten gecombineerd met vracht.

02 » PASSAGIERSVERVOER OP BRUSSELS AIRPORT – KPI's & trends

Aantal passagiers per vlucht

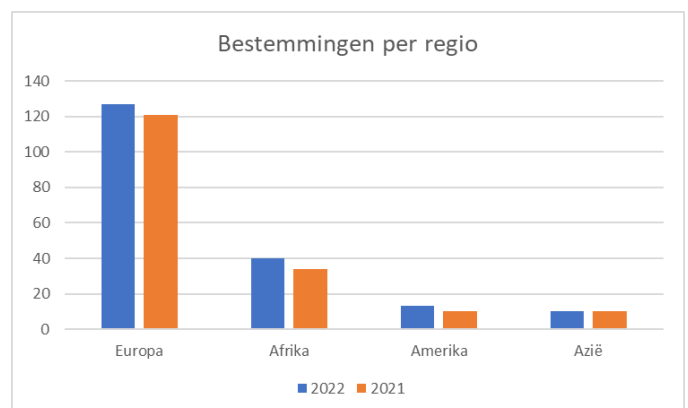
Het gemiddelde aantal passagiers per vlucht bedraagt 134,87, **een stijging met 17%** ten opzichte van 2021, en eveneens een stijging met 4% ten opzichte van 2019. Er moet worden opgemerkt dat de luchtvaartmaatschappijen nieuwe grotere vliegtuigen met een hogere bezettingsgraad in gebruik hebben genomen.



Aantal bestemmingen

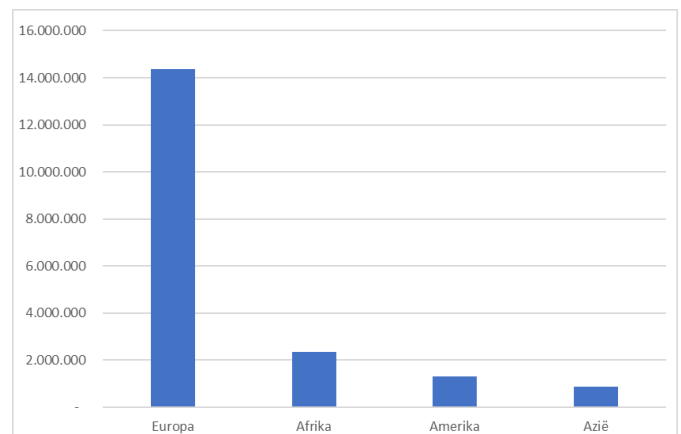
In 2022 bediende Brussels Airport **190 bestemmingen**. Dit zijn er 15 meer dan in 2021.

We zien een stijging van de bestemmingen naar Europa en naar Afrika, een stabilisatie naar Azië en een lichte daling naar het Amerikaanse continent.



Passagiers per continent

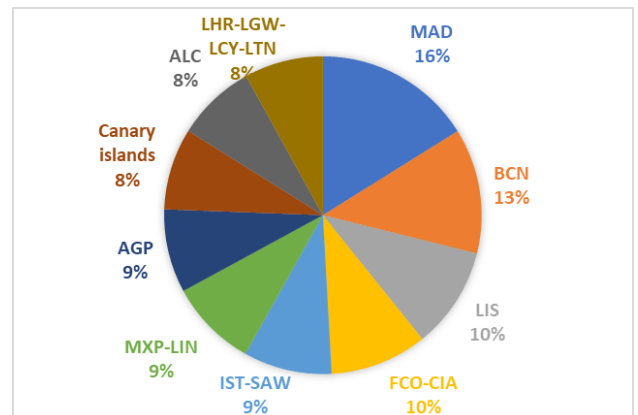
Wat de eindbestemming betreft, vertegenwoordigen de passagiers die **naar Europa** reizen meer dan **76%** van de passagiers die de luchthaven van Brussel-Nationaal aandoen tegenover 66% in 2021. Er is een aanzienlijk aantal passagiers met als bestemming Afrika (2,3 miljoen passagiers tegenover 1,3 miljoen in 2021). Iets minder dan 900.000 passagiers hebben Azië als bestemming en bijna 1,3 miljoen passagiers het Amerikaanse continent tegenover 300.000 in 2021.



02 » PASSAGIERSVERVOER OP BRUSSELS AIRPORT – KPI's & trends

Top 10 bestemmingen

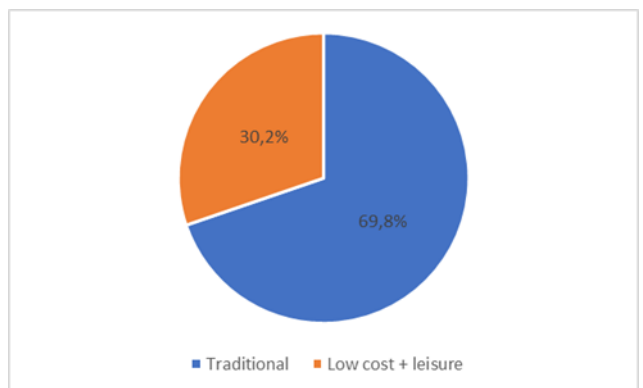
Er is geen opmerkelijke wijziging in de rangschikking van de meest bezochte bestemmingen ten opzichte van 2021. De top 3 van de meest bezochte bestemmingen blijft ongewijzigd: met name Madrid, Barcelona en Lissabon.



Marktaandeel per type luchtvaartmaatschappij

De zogenaamde “traditionele” luchtvaartmaatschappijen (andere dan *lowcost*- en *leisure*-maatschappijen) vertegenwoordigen bijna 70% van de markt. Deze zogenaamde traditionele maatschappijen zien hun marktaandeel met 2% stijgen ten opzichte van 2021.

Lowcost- & *leisure*-maatschappijen (cf. chartervluchten) vertegenwoordigen een aanzienlijk marktaandeel van bijna een derde. Ten opzichte van vorig jaar zien de *lowcost*- en *leisure*-maatschappijen (Ryanair, Easy jet, TUI, ...) hun marktaandeel lichtjes dalen van 32 naar 30%. Het gaat om een herstel van het evenwicht dat onder meer is toe te schrijven aan een ietwat laattijdig herstel van de zogenaamde traditionele luchtvaartmaatschappijen dat ten volle tot uiting kwam tijdens het jaar 2022 en aan een daling van het Ryanairverkeer.

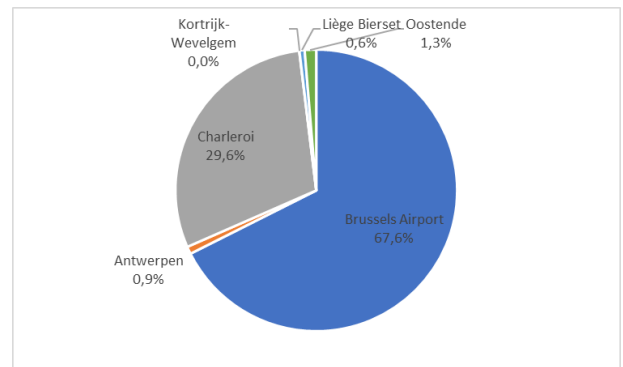


03 » CONCURRENTIE TUSSEN LUCHTHAVENS VOOR PASSAGIERS

Passagiers op de Belgische luchthavens

Vóór de crisis had Brussels Airport een **marktaandeel** van 74%. In 2022 bedroeg het marktaandeel van Brussels Airport **67,6%**, een daling met 1% ten opzichte van 2021. Charleroi heeft zijn marktaandeel verhoogd van 23,1% in 2019 naar bijna 30%.

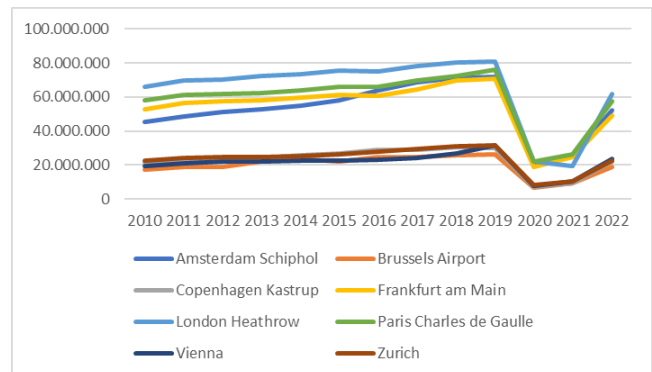
Het herstel van Charleroi na de crisis is meer uitgesproken dan dat van Brussels Airport. Charleroi heeft zijn bezoekersaantallen van 2019 al herwonnen en zelfs overtroffen. Hieruit blijkt dat, ondanks het herstel van de traditionele luchtvaartmaatschappijen op Brussels Airport, de lowcost- / leisuresector een krachtige groeivector blijft voor de luchtvaartsector, in een context waarin de heffingen in Charleroi bijzonder laag zijn.



Passagiers op de referentieluchthavens

In 2022 heeft Brussels Airport een stijging gekend van 102% ten opzichte van 2021, wat minder is dan het gemiddelde van de referentieluchthavens dat op 129% ligt. Brussels Airport zit echter nog steeds 28% lager ten opzichte van 2019, wat gelijk is aan het gemiddelde voor de referentieluchthavens (-27%). Terwijl BAC in 2021 al meer passagiers had dan de referentieluchthavens, maken deze laatste in 2022 een inhaalslag.

We zien ook een spectaculair herstel op London Heathrow (+218%). Het gaat hier om een inhaalslag na de slechte prestaties in 2021, toen London Heathrow passagiers bleef verliezen. London Heathrow buiten beschouwing gelaten, kenden de referentieluchthavens een groei met 116%.

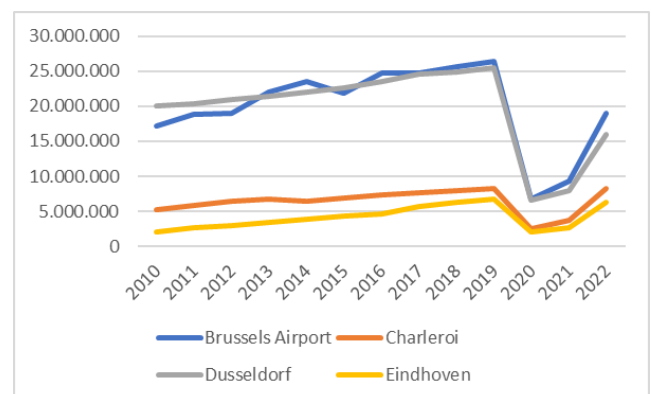


Passagiers op de luchthavens van de catchment area

Luchthavens met een vergelijkbaar profiel als Brussels Airport, die geografisch dicht bij Brussels Airport liggen (*catchment area*) kenden een duidelijk sterkere groei dan die van Brussels Airport in 2022, ten opzichte van 2021 (115% tegenover 102%). Enkel Düsseldorf kent een groei die vergelijkbaar is met die van Brussels Airport.

Ten opzichte van 2019 blijven de bezoekersaantallen van deze luchthavens gemiddeld achterophinken met 18% (tegenover 28% voor Brussels Airport).

In deze zone zien we dat kleine luchthavens - die vaak door lowcost- / leisureoperators worden gebruikt - zich sneller herstellen dan middelgrote en grote luchthavens (waar we - gemiddeld - een terugval van 3% tot 33% zien).

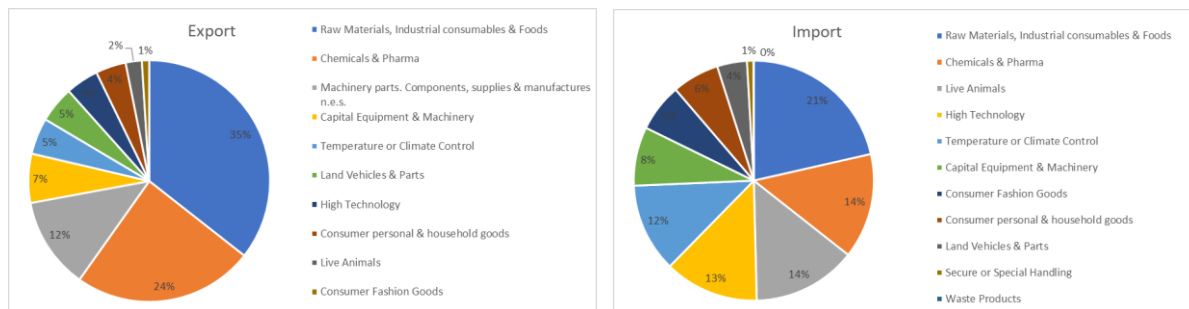


04 » GOEDERENVERVOER OP BRUSSELS AIRPORT

Types goederen

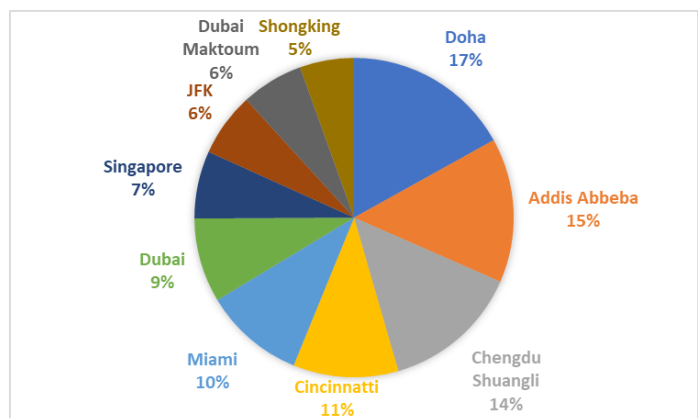
De goederen die vanaf Brussels Airport worden uitgevoerd, zijn net zoals de voorgaande jaren grotendeels grondstoffen en producten uit de farmaceutische industrie.

Wat de import betreft, is het soort goederen dat wordt ingevoerd gediversifieerder. De belangrijkste categorieën zijn: grondstoffen, chemische en farmaceutische producten en levende dieren. Deze laatste drie categorieën zijn goed voor 49% van de geïmporteerde producten.



Top 10 bestemmingen

Er zijn significante wijzigingen in de top tien van bestemmingen, die zich uitsluitend buiten Europa concentreren, in tegenstelling tot vorig jaar toen Istanbul nog in de rangschikking stond. Het is opmerkelijk om vast te stellen dat er 3 luchthavens van de Emiraten (tegenover 2 vorig jaar) en twee Chinese luchthavens (tegenover 1 vorig jaar) in de top 10 van bestemmingen staan.

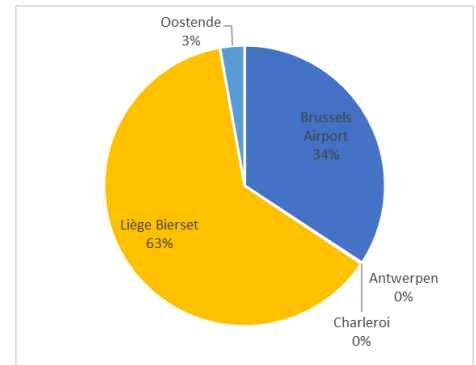


05 » CONCURRENTIE TUSSEN LUCHTHAVENS VOOR VRACHT

Vracht op de Belgische luchthavens

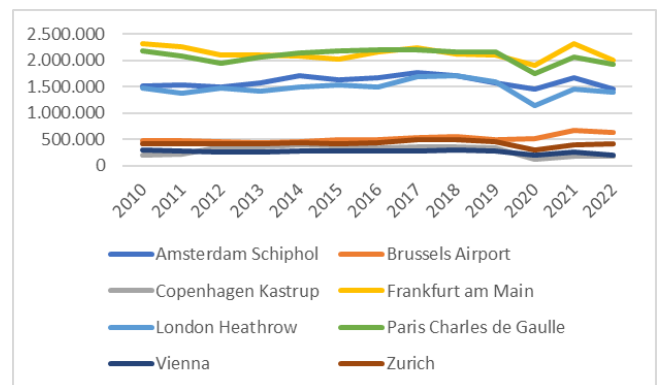
Het vrachtvolume dat vanuit Belgische luchthavens wordt vervoerd, daalde in 2022 met 15%, na een uitzonderlijk jaar in 2021. Deze daling is onder meer toe te schrijven aan de dalende volumes geëxporteerde of geïmporteerde vaccins na het einde van de covidcrisis. Deze daling situeert zich waarschijnlijk in een macro-economische context waarin zowel de uitvoer als de invoer in 2022 met bijna 35 miljard euro zijn gestegen. Deze volumedaling is daarom eerder toe te schrijven aan sectorale of operationele factoren.

Het **marktaandeel** van Brussels Airport is daarbij wel gestegen en bedraagt **34%** in 2022. Het marktaandeel van Luik is gedaald tot 63%. Het aandeel van Oostende blijft stabiel op 3%, terwijl het aandeel van Antwerpen en Charleroi verwaarloosbaar is.



Vracht op de referentieluchthavens

Met uitzondering van Kopenhagen en Zürich hebben vrijwel alle referentieluchthavens een daling gekend ten opzichte van 2021: Frankfurt (-13% en -4% ten opzichte van 2019), Amsterdam (-13 % en -8% ten opzichte van 2019). Zowel ten opzichte van 2019 als 2021 laat Brussels Airport een aanzienlijk gunstigere evolutie zien dan de "kleinere" referentieluchthavens zoals Wenen en Kopenhagen. Als we de evolutie van Brussels Airport vergelijken met die van de "grote" referentieluchthavens, dan daalt Brussels Airport op een relatief vergelijkbare wijze ten opzichte van deze luchthavens ten opzichte van 2021. Brussels Airport noteert een hoger volume dan in 2019 (+24%) in tegenstelling tot alle andere grote luchthavens(-11%).



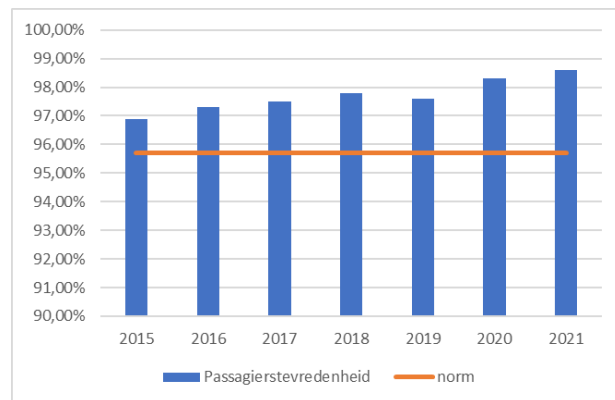
06 » KWALITEIT BIJ BRUSSELS AIRPORT

Indicatoren voor de tevredenheid van passagiers

De tevredenheid van de passagiers bereikt 98,6% in 2021. De tevredenheid is toegenomen ten opzichte van 2020. Globaal gezien neemt de tevredenheid al meerdere jaren op rij toe.

Van alle indicatoren die de tevredenheid van de passagiers meten, is er slechts één waarvan de tevredenheid onder de norm ligt: de indicator met betrekking tot de duidelijkheid van de website van

de luchthaven (67,1% tegenover 65% in 2020 en een norm van 80%). Alle andere indicatoren overtreffen de doelstellingen. Niet alle indicatoren konden echter worden gemeten in 2021, zoals die van de beschikbaarheid en kwaliteit van de vervoersmiddelen voor passagiers binnen de luchthaven, de verplaatsingsafstanden binnen de luchthaven, het gemak van aansluitingen op andere vluchten, enz. Brussels Airport rechtvaardigt het ontbreken van deze meting door de omstandigheden in verband met de covidcrisis, die volgens Brussels Airport de resultaten hadden kunnen vertekenen of beïnvloeden.



Top 3 - best scores (compared to target)	target	2021	2020	2019
Comfort of waiting areas/gate areas	86,9	94,6	91,4	90,3
Ease of navigating through the airport	91,1	97,8	96,0	96,0
Cleanliness of washrooms/toilets	84,3	90,3	86,7	84,2

Top 3 - worst scores (compared to target)	target	2021	2020	2019
Clarity of the Brussels Airport Website	80	67,1	65	86,2
Waiting time in check-in queue/line - desk	91,9	92,3	94,7	90,4
Cleanliness of airport terminal	95,8	98	97,6	96,9

Objectieve meetindicatoren (beschikbaarheden 12 maanden)

Tien objectieve indicatoren op een totaal van 17 gemeten indicatoren lagen boven de normen. De tabellen hieronder tonen de drie beste en drie slechtste prestatie-indicatoren.

Top 3 - best scores (compared to target)	target	2021	2020	2019
Marshaller on time performance	90,0%	98,7%	98,8%	98,5%
Docking satisfaction of dockable passenger aircraft	80,0%	97,8%	87,1%	84,1%
Availability of FOD program	95,0%	100,0%	100,0%	99,8%

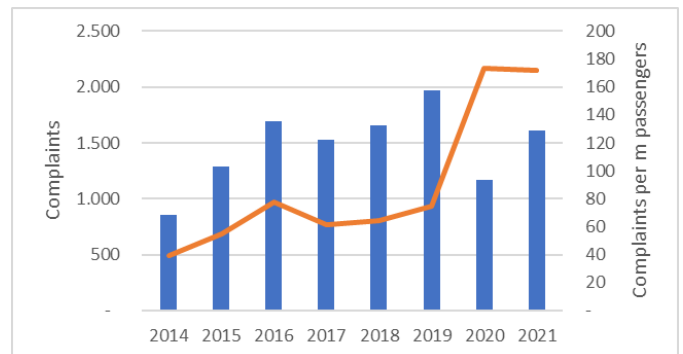
Top 3 - worst scores (compared to target)	target	2021	2020	2019
Customer availability of preconditioned Air	98,0%	85,8%	85,8%	85,8%
Customer availability of 400 Hz units	98,0%	90,4%	90,4%	90,4%
Availability of inbound baggage transportation system	99,0%	93,8%	93,8%	95,4%

06 » KWALITEIT BIJ BRUSSELS AIRPORT

Klachtenbehandeling

Het aantal klachten bedroeg 1.612 in 2021, een stijging van 38% ten opzichte van 2020. Ten opzichte van het passagiersaantal is er een licht dalende trend.

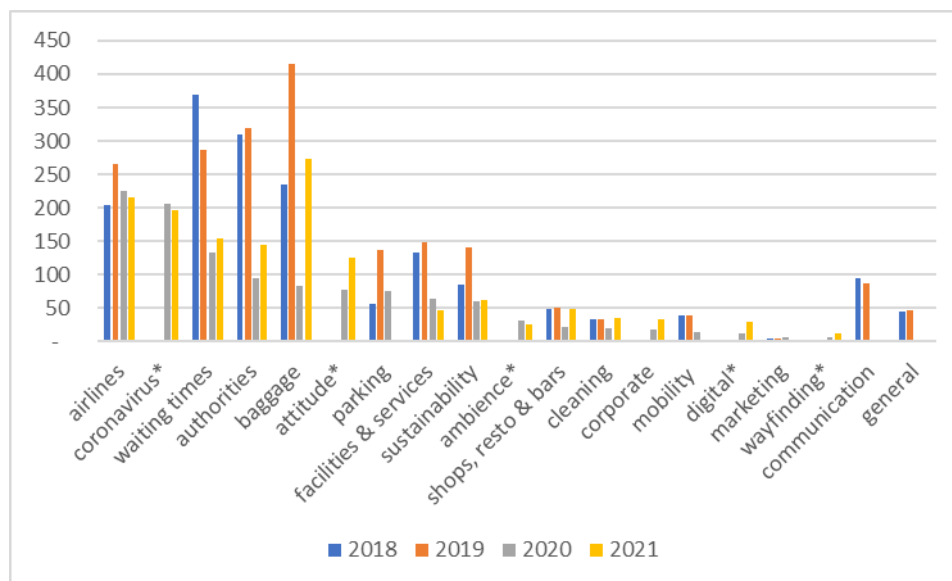
Dit relatief hoge aantal klachten in 2020 en 2021 wordt - hoofdzakelijk - verklaard door de lange wachttijden bij de veiligheids- en grenscontroles in verband met de covidmaatregelen.



Klachten per categorie

In 2021 was 60% van de klachten rechtstreeks aan BAC gericht (tegenover 51% in 2020) en 40% (tegenover 49% in 2020) aan derden.

Een groot deel van de klachten was toe te schrijven aan bagageproblemen of bestemd voor de luchtvaartmaatschappijen (annulering, terugbetaling, kwesties betreffende vluchten). Er zijn ook nog bijna 200 klachten over de covidregels.

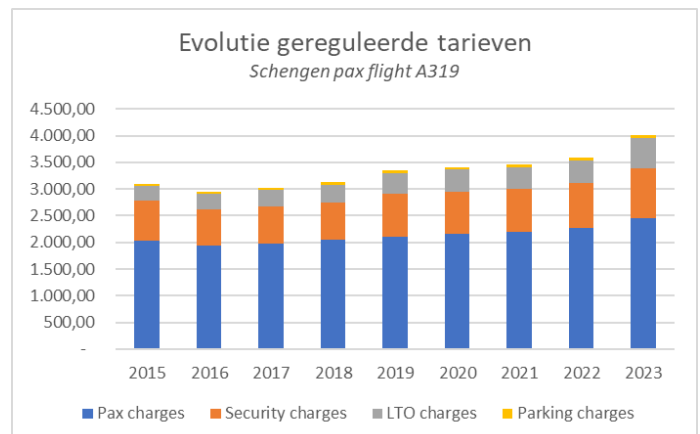


07 » TARIEVEN VAN BRUSSELS AIRPORT

Gereguleerde tarieven op Brussels Airport

De tabel hiernaast toont de evolutie van de verschillende gereguleerde heffingen (voor het meest genomen vluchttype, met name een Airbus A319 binnen de Schengenruimte).

In de nieuwe structuur, die in 2023 van kracht is geworden, kennen de tarieven een aanzienlijke stijging met bijna 11,7%. Deze is voornamelijk toe te schrijven aan de indexering. De evolutie ervan hangt af van bepaalde factoren zoals het gebruikte type vliegtuig, de periode, de bestemming, enz. Er wordt hier nog geen rekening gehouden met bepaalde stimulansen van de exploitant die kunnen bijdragen tot een verlaging van de heffingen.



Gereguleerde tarieven op de referentieluchthavens

De tarieven van Brussels Airport liggen nog in lijn met het gemiddelde van de referentieluchthavens. In de nieuwe tariefstructuur blijven de passagiersheffingen op Brussels Airport hoger dan op de meeste referentieluchthavens. Daartegenover staat dat de heffingen voor de beveiliging lager liggen dan op de meeste andere referentieluchthavens. Er moet worden opgemerkt dat in de komende jaren de prijsstructuur op Brussels Airport een verlaging van de passagiersheffingen voorziet die zal worden gecompenseerd door een verhoging van de LTO-heffingen.

