



Lufthansa Consulting

Your Business Runway



Strategische verkenning van de toekomst van Groningen Airport Eelde

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en vervoersvoorspelling

Groningen, 18 maart 2016



Lufthansa Consulting

Your Business Runway

Inleiding

Lufthansa Consulting heeft een 'analyse van de markt voor passagiersluchtvaart' gemaakt op basis van een combinatie van deskresearch, een uitgebreide analyse van de beschikbare marktgegevens, jaren ervaring met marktanalyse-onderwerpen en een cross-check van ontwerpresultaten met relevante marktdeskundigen in een 'markttest' op 10 maart 2016.

Dit eindverslag gaat samen met een managementsamenvatting en is pas volledig in combinatie met een mondelinge presentatie waarin de onderliggende gedetailleerde analyse uitgelegd staat. Gelieve op te merken dat een glossarium van de afkortingen die in heel de studie worden gebruikt, te vinden is in de bijlage bij deze presentatie.

Het rapport werd opgesteld voor het exclusieve gebruik van:

Provincie Drenthe (die formeel de collectieve aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV vertegenwoordigde)

Postbus 122
9400 AC Assen
Nederland

Lufthansa Consulting GmbH
Frankfurt Airport Center 1
Hugo-Eckener-Ring
60546 Frankfurt am Main, Duitsland

Registratie:
Plaatselijke rechtbank van Frankfurt am Main
Handelsregister HRB 101093

Algemeen directeur: Dr. Andreas Jahnke

Onze achtergrond maakt ons anders



Onafhankelijke dochteronderneming voor managementconsultancy binnen de Lufthansa Group

Omdat wij deel uitmaken van de Lufthansa Aviation Group, één van de grootste luchtvaartmaatschappijen ter wereld en oprichter van het Star Alliance-netwerk, beschikken wij over een grondige kennis van de luchtvaart.



Kennis van de luchtvaart, gecombineerd met uitgebreide methodologische expertise

Lufthansa Consulting combineert operationele ervaring met methodologische vaardigheden om concepten te ontwikkelen en te implementeren die werken.



Wereldwijde ervaring

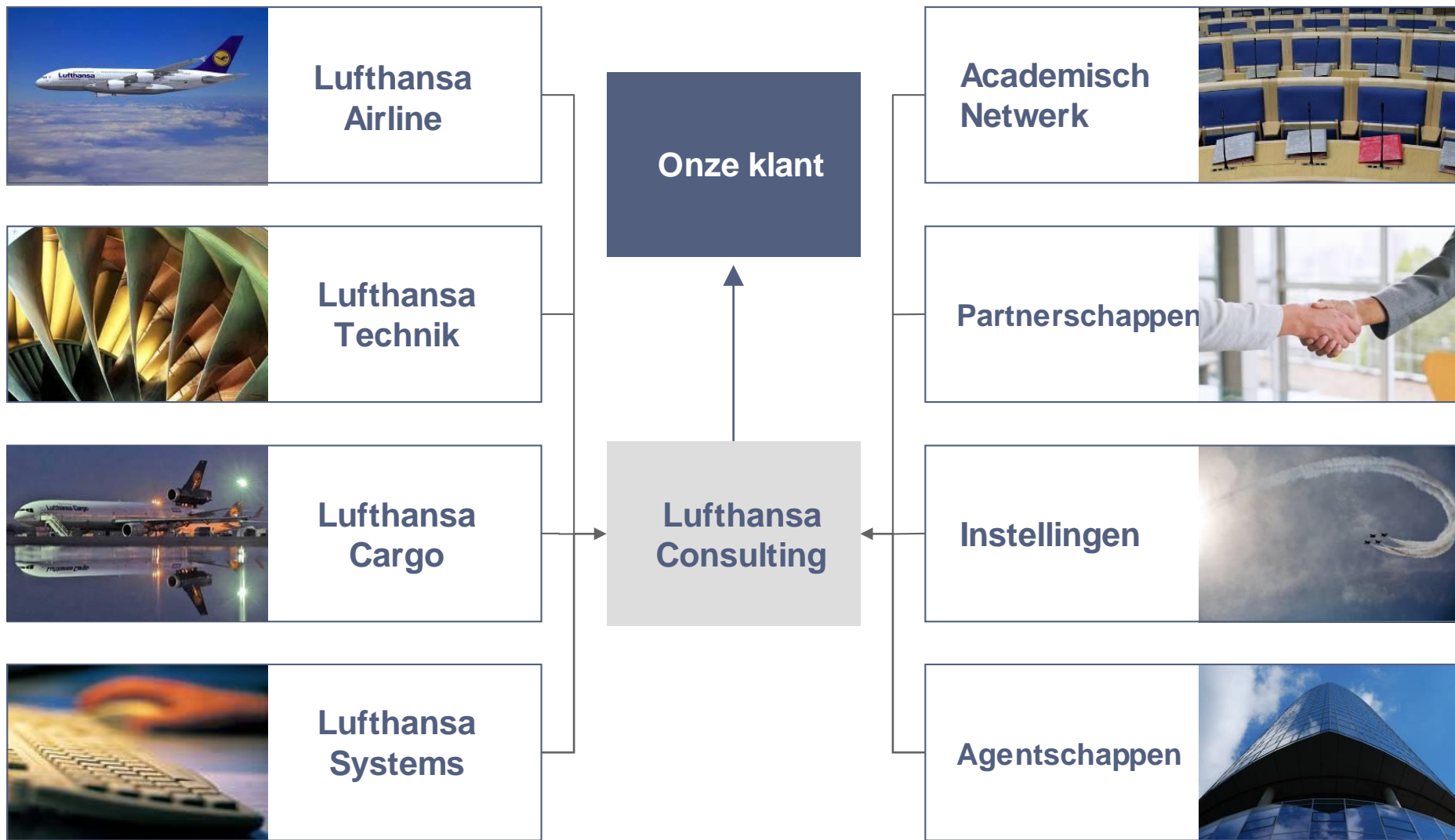
Sinds 1988 werden er meer dan 2.000 projecten met succes afgewerkt voor klanten over de hele wereld.



Multiculturele organisatie

Bij ons werken consultants uit heel wat verschillende landen en culturen. Dankzij hen kunnen wij de taal en cultuur van onze klanten beter begrijpen.

Onze achtergrond maakt ons anders



Inhoud

1. Huidige marktomgeving
 1. Nederland & Groningen
 2. Verzorgingsgebied
 3. Concurrentie
 4. Geslaagde regionale luchthavenstrategieën

2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Resultaten van routes

3. Strategie en voorspelling
 1. Scenario's
 2. Verkeersvoorspelling
 3. Strategie en conclusies

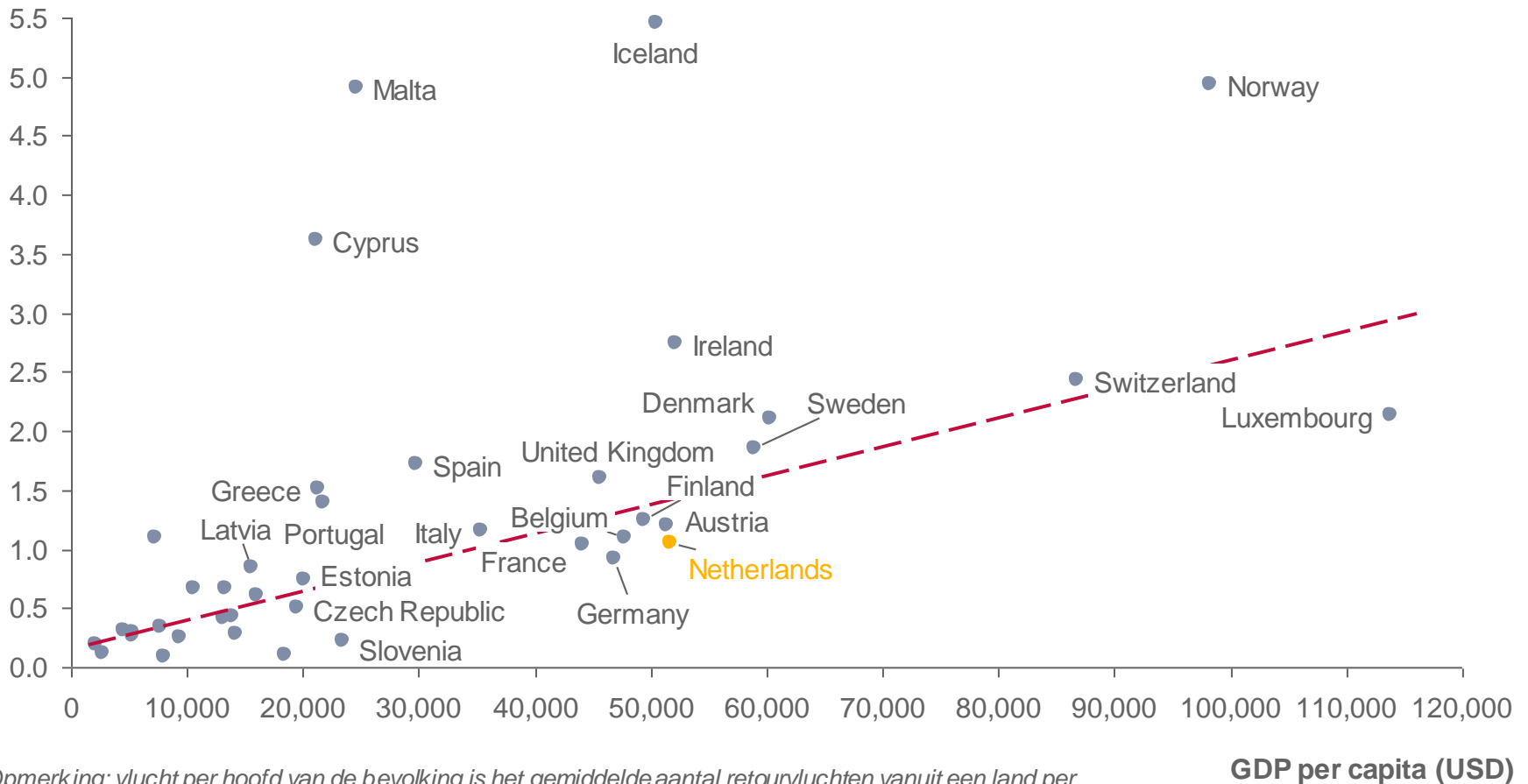
Inhoud

1. **Huidige marktomgeving**
 1. **Nederland & Groningen**
 2. Verzorgingsgebied
 3. Concurrentie
 4. Geslaagde regionale luchthavenstrategieën
2. Verkeersanalyse
3. Strategie en voorspelling

Door zijn uitzonderlijk goede connectiviteit over land worden er in Nederland iets minder reizen per hoofd van de bevolking gemaakt vergeleken met de trend in de EU.

BBP per hoofd van de bevolking t.o.v. vlucht per hoofd van de bevolking in Europese landen

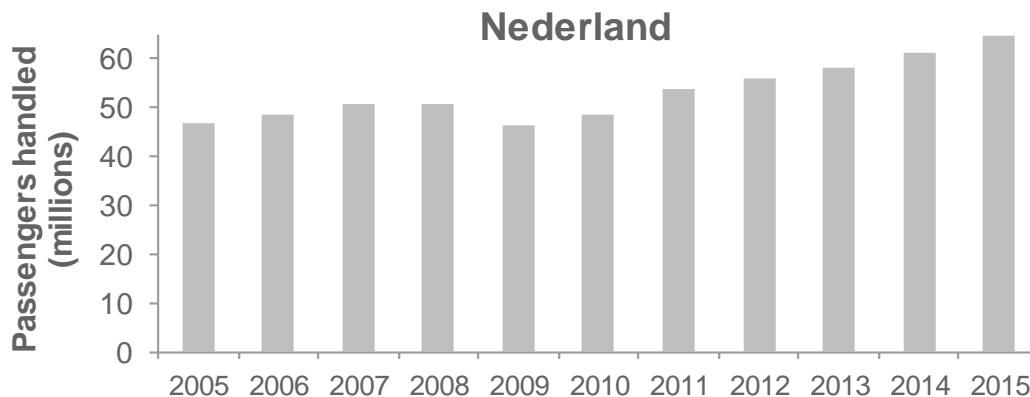
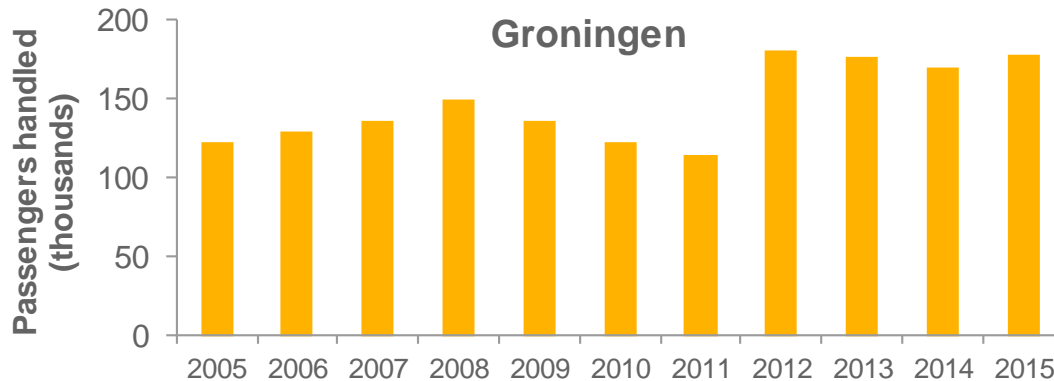
Vlucht per hoofd van de bevolking (retourvlucht)



Opmerking: vlucht per hoofd van de bevolking is het gemiddelde aantal retourvluchten vanuit een land per jaar gedeeld door de bevolking

Bron: Onderzoek van Lufthansa Consulting 2015

De toename van het luchtverkeer in Nederland wordt voornamelijk gestuurd door Amsterdam, terwijl het marktaandeel van Groningen mettertijd is gedaald.



- Van 2005 tot 2015 is het aantal passagiers in GRQ gestegen van een smalle basis naar 200.000 passagiers (met uitzondering van transitpassagiers)
- De verkeersontwikkeling heeft een paar zwakke periodes gekend, waardoor het totale verkeer onder de verwachtingen presteerde
- In tegenstelling tot concurrenten als EIN, NRN en BRE zijn lagekostenmaatschappijen er niet in geslaagd consequent te opereren in GRQ
- Verscheidene voorbeelden belichten de moeilijkheden waarmee luchtvaartmaatschappijen te maken krijgen wanneer ze activiteit vanuit GRQ lanceren
 - **BM**: naar ABZ, stopgezet in 2013
 - **FR**: naar PMI en GRO, stopgezet in 2015
 - **A3**: naar CFU, stopgezet in 2015
- Naast twee geplande routes is het luchthavenverkeer afhankelijk van toeristenstromen richting buitenland – een verkeerssegment dat zeer gevoelig is voor de Europese economische situatie

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

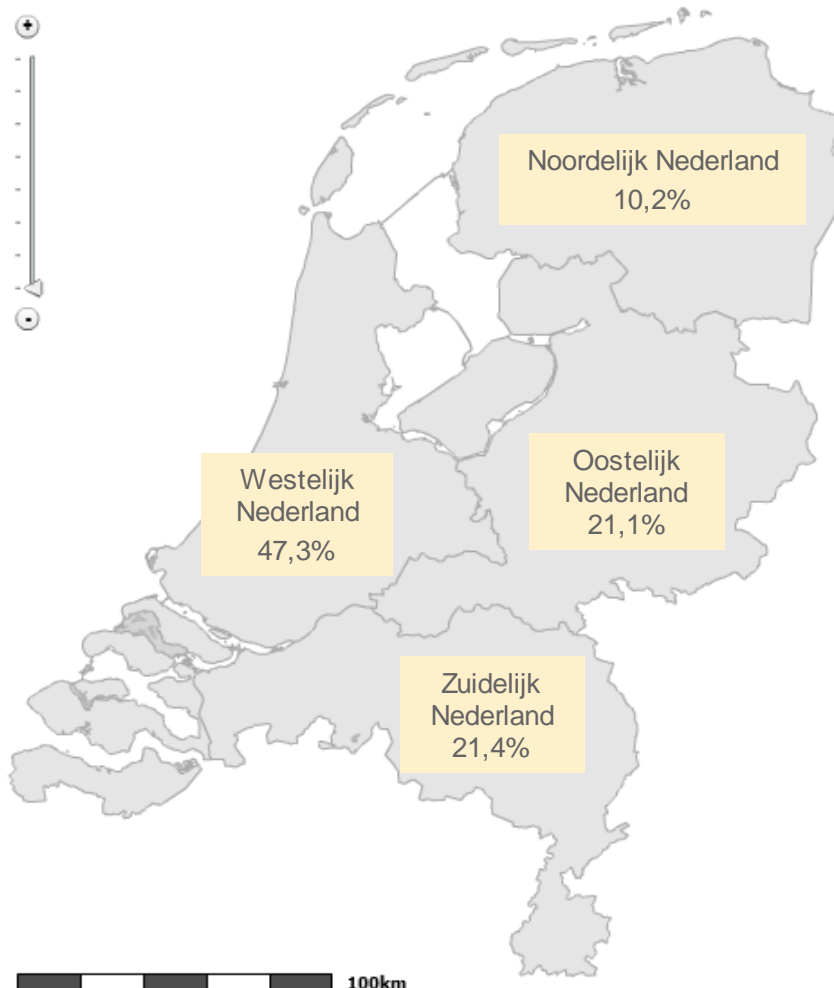
Opmerking: Gegevens kunnen verschillen van verkeersstatistiek van GRQ

Inhoud

1. Huidige marktomgeving
 1. Nederland & Groningen
 - 2. Verzorgingsgebied**
 3. Concurrentie
 4. Geslaagde regionale luchthavenstrategieën
2. Verkeersanalyse
3. Strategie en voorspelling

Volgens Statistiek Nederland woont in Noordelijk Nederland slechts 10% van de Nederlandse bevolking

Verspreiding van de Nederlandse bevolking per regio



Gedetailleerde gegevens

- In 2013 had Nederland een bevolking van 16,8 miljoen inwoners
- De regio Noord-Nederland is dunbevolkt
- Hij bestaat uit de provincies
 - Groningen met ongeveer 583.000 inwoners,
 - Drenthe met ongeveer 489.000 inwoners en
 - Friesland met ongeveer 646.000 inwoners

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen Gegevens van 2013

Groningen Airport Eelde heeft een verzorgingsgebied op minder dan 60 minuten met de auto van meer dan twee miljoen mensen

Verzorgingsgebied GRQ



Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	575.319	1.278.974	2.078.780
BBP (€m)	33.661	52.407	76.766
BBP per hoofd van de bevolking	58.508*	40.976	36.928

*Zonder de mijnbouwsector wordt het BBP per hoofd van de bevolking geschat op meer dan 30.000

- **Op minder dan 30 minuten rijden** kunnen potentiële passagiers Groningen Airport Eelde bereiken vanuit:
 - Overig Groningen
 - Noord-Drenthe
- **Op minder dan 45 minuten rijden** kunnen potentiële passagiers Groningen Airport Eelde bereiken vanuit:
 - Delfzijl en omgeving
 - Overig Groningen
 - Zuidoost-Friesland
 - Zuidoost-Drenthe
 - Zuidwest-Drenthe
- **Op minder dan 60 minuten rijden** kunnen potentiële passagiers Groningen Airport Eelde bereiken vanuit:
 - Noord-Friesland
 - Zuidwest-Friesland
 - Noord-Overijssel

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Binnen Nederland heeft de luchthaven van Maastricht Aken een verzorgingsgebied van bijna twee miljoen mensen

Verzorgingsgebied van MST



Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	839.489	839.489	1.868.332
BBP (€m)	26.287	26.287	67.952
BBP per hoofd van de bevolking	31.313	31.313	36.370

- **Op minder dan 30 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Maastricht Aken bereiken vanuit:
 - Midden-Limburg
 - Zuid-Limburg
- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Maastricht Aken bereiken vanuit:
 - Noord-Limburg
 - Zuidoost-Noord-Brabant

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Binnen Nederland heeft de luchthaven van Eindhoven een verzorgingsgebied van meer dan vier miljoen mensen.

Verzorgingsgebied van EIN



Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	748.326	2.329.633	4.350.359
BBP (€m)	32.429	86.996	158.612
BBP per hoofd van de bevolking	43.335	37.343	36.460

- **Op minder dan 30 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Eindhoven bereiken vanuit:
 - Zuidoost-Noord-Brabant
- **Op minder dan 45 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Eindhoven bereiken vanuit:
 - Midden-Noord-Brabant
 - Noordoost-Noord-Brabant
 - Midden-Limburg
 - Zuidwest-Gelderland
- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Eindhoven bereiken vanuit:
 - West-Noord-Brabant
 - Noord-Limburg
 - Zuidoost-Zuid-Holland
 - Arnhem/Nijmegen

Amsterdam Schiphol heeft een verzorgingsgebied van meer dan acht miljoen mensen

Verzorgingsgebied van AMS



Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	3.379.732	5.383.321	8.209.042
BBP (€m)	160.115	242.286	343.449
BBP per hoofd van de bevolking	47.375	45.007	41.838

- **Op minder dan 30 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Amsterdam Schiphol bereiken vanuit:
 - IJmond
 - Agglomeratie Haarlem
 - Zaanstreek
 - Groot-Amsterdam
 - Het Gooi en Vechtstreek
 - Agglomeratie Leiden en Bollenstreek
 - Agglomeratie 's-Gravenhage
- **Op minder dan 45 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Amsterdam Schiphol bereiken vanuit:
 - Utrecht
 - Alkmaar en omgeving
 - Delft en Westland
 - Oost-Zuid-Holland
- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers Amsterdam Schiphol bereiken vanuit:
 - Flevoland
 - Zuidwest-Gelderland
 - Kop van Noord-Holland
 - Groot-Rijnmond
 - Zuidoost-Zuid-Holland

Binnen Nederland heeft de luchthaven van Rotterdam een verzorgingsgebied van meer dan acht miljoen mensen

Verzorgingsgebied van RTM



Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	246.9801	3.577.032	8.291.480
BBP (€m)	10.1185	13.7698	35,4473
BBP per hoofd van de bevolking	40.969	38495	42751

- **Op minder dan 30 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Rotterdam bereiken vanuit:
 - Agglomeratie 's-Gravenhage
 - Delft en Westland
 - Groot-Rijnmond
- **Op minder dan 45 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Rotterdam bereiken vanuit:
 - Agglomeratie Leiden en Bollenstreek
 - Oost-Zuid-Holland
 - Zuidoost-Zuid-Holland
- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Rotterdam bereiken vanuit:
 - Zuidwest-Gelderland
 - Utrecht
 - IJmond
 - Agglomeratie Haarlem
 - Zaanstreek
 - Groot-Amsterdam
 - Het Gooi en Vechtstreek
 - West-Noord-Brabant
 - Midden-Noord-Brabant

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Binnen Nederland heeft de luchthaven van Weeze een verzorgingsgebied van 1,6 miljoen mensen

Verzorgingsgebied van NRN in Nederland



Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	Op minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	0	280.517	1.643.001
BBP (€m)	0	9.236	58.686
BBP per hoofd van de bevolking	0	32.925	35.719

- **Op minder dan 45 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Weeze bereiken vanuit:
 - Noord-Limburg
- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Weeze bereiken vanuit:
 - Arnhem/Nijmegen
 - Noordoost-Noord-Brabant

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Binnen Nederland heeft de luchthaven van Düsseldorf een verzorgingsgebied van 0,5 miljoen mensen

Verzorgingsgebied van DUS in Nederland



Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Op minder dan 45 minuten met de auto	Op minder dan 60 minuten met de auto
Bevolking	0	0	515.852
BBP (€m)	0	0	16.277
BBP per hoofd van de bevolking	0	0	31.554

- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Düsseldorf bereiken vanuit:
 - Midden-Limburg

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Bijna 800.000 Nederlanders wonen op minder dan 120 minuten rijden van de luchthaven van Bremen.

Verzorgingsgebied van BRE in Nederland



Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Minder dan 45 minuten met de auto	...	Minder dan 120 minuten met de auto
Bevolking	0	0		772.221
BBP (€m)	0	0		37.880
BBP per hoofd van de bevolking	0	0		49.053

- **Op minder dan 120 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Bremen bereiken vanuit:
 - Oost-Groningen
 - Delfzijl en omgeving
 - Overig Groningen
 - Noord-Drenthe

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Bijna 800.000 Nederlanders wonen op minder dan 90 minuten rijden van de luchthaven van Munster Osnabrück.

Verzorgingsgebied van FMO in Nederland



Gedetailleerde gegevens

	Minder dan 30 minuten met de auto	Op minder dan 45 minuten met de auto	***	Op minder dan 90 minuten met de auto
Bevolking		0	0	795.787
BBP (€m)		0	0	23.362
BBP per hoofd van de bevolking				
	0	0		29.357

- **Op minder dan 90 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers de luchthaven van Munster Osnabrück bereiken vanuit:
 - Zuidoost-Drenthe
 - Twente

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

De potentiële overlapping van de verzorgingsgebieden van Groningen Airport Eelde en de luchthaven van Lelystad wordt bevolkt door ongeveer 800.000 mensen

Overlappende verzorgingsgebieden LEY en GRQ



Gedetailleerde gegevens

	Binnen ongeveer 60 minuten met de auto van zowel GRQ als LEY
Bevolking	804.182
BBP (€m)	24.554
BBP per hoofd van de bevolking	30.533

- De bevolking die in overlappende verzorgingsgebieden woont, is gelijk aan ongeveer 38,7% van de totale bevolking die binnen het verzorgingsgebied van GRQ woont, op minder dan 60 minuten rijden
- **Op minder dan 60 minuten** rijden kunnen potentiële passagiers zowel Groningen Airport Eelde als Lelystad bereiken vanuit:
 - Zuidoost-Friesland
 - Zuidwest-Friesland
 - Noord-Overijssel
 - Zuidwest-Drenthe

Opmerking: Het verzorgingsgebied van een COROP-gebied wordt bepaald door de gemiddelde reistijd vanuit de gemeenten van het COROP-gebied, aangepast voor uitschieters.

Bron: Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013, Google Maps

Conclusies over de verzorgingsgebieden

- Op minder dan 60 minuten met de auto van Groningen Airport Eelde is er geen overlappend verzorgingsgebied van een concurrent dat > 2m mensen vertegenwoordigt die binnen dit gebied wonen. Dit is vergelijkbaar met de verzorgingsgebieden van de luchthavens van Maastricht/Aken en Weeze
- Amsterdam, Eindhoven en Rotterdam hebben toegang tot naar verhouding veel grotere verzorgingsgebieden binnen bovengenoemde straal van 60 minuten met de auto
- De Duitse luchthavens Düsseldorf, Bremen en Münster Osnabrück bedienen naar verhouding kleinere verzorgingsgebieden binnen Nederland
- In de onmiddellijke nabijheid van Groningen Airport Eelde is het BBP per hoofd van de bevolking zeer hoog, zoals blijkt uit de officiële statistiek, omdat daarin de mijnbouwsector is opgenomen. Zonder deze sector leunt het BBP per hoofd van de bevolking echter aan tegen het gemiddelde van Nederland
- Hoewel er secundaire verzorgingsgebieden (tot 120 minuten rijden) zowel ten westen als ten oosten van het primaire verzorgingsgebied kunnen worden gedefinieerd, werd er een conservatieve benadering toegepast, met uitzondering van deze gebieden, om de volgende redenen:
 - Het oostelijke secundaire verzorgingsgebied ligt op Duits grondgebied. Gezien het sterke culturele marktgedrag van de Duitse markt om nationale maatschappijen en luchthavens te gebruiken, wordt dit gebied niet beschouwd als waarschijnlijke potentiële bron van verkeer voor GRQ
 - Het westelijke secundaire verzorgingsgebied gaat rechtstreeks de concurrentie aan met het primaire verzorgingsgebied van Amsterdam en het toekomstige verzorgingsgebied van Lelystad, waardoor het niet waarschijnlijk is dat er grotere volumes vanuit deze gebieden naar GRQ sijpelen
- Het primaire verzorgingsgebied van GRQ is dunbevolkt, wat de vraag naar luchtvervoer beperkt
- De groeivoorspelling voor de Nederlandse bevolking belooft geen significante verandering van deze bevolkingsdichtheid

Inhoud

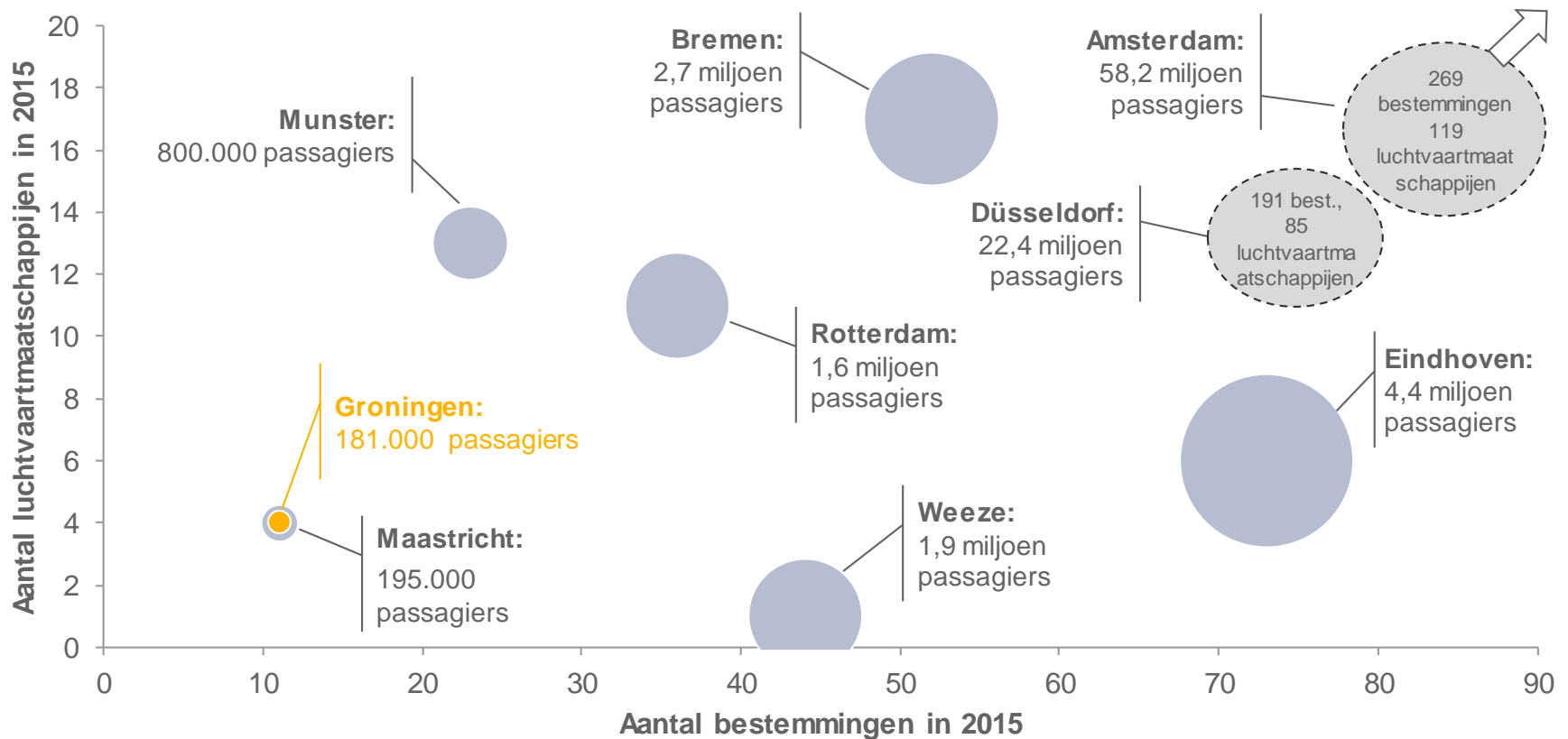
1. Huidige marktomgeving
 1. Nederland & Groningen
 2. Verzorgingsgebied
 - 3. Concurrentie**
 4. Geslaagde regionale luchthavenstrategieën

2. Verkeersanalyse

3. Strategie en voorspelling

De luchthaven van Groningen hinkt achterop bij de concurrentie in het Nederlandse en Duitse luchthavenlandschap, zowel qua verkeersvolume als qua aangeboden bestemmingen

Dekking van de concurrerende luchthavens in NL en DE



Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal passagiers in beide richtingen op elke luchthaven in 2015. Transitpassagiers worden niet meegeteld.

Bron: AirportIS, Statistiek Nederland – CBS, het nationale instituut voor de statistiek van Duitsland (Destatis)

grootte van bellen
proportioneel met
passagiersverkeer in 2015

Volgens recente persberichten is de luchthaven van Lelystad dringend nodig om Amsterdam en Eindhoven, als “overloopvliegveld” van de hoofdstedelijke luchthaven, te ontlasten

Eenmaal operationeel zal de luchthaven van Lelystad een grote bedreiging vormen voor Groningen

Schiphol moet uitwijken

Lelystad en Eindhoven hard nodig als overloopvliegveld

De Telegraaf 23 Dec 2015

Van een onzer verslaggevers

AMSTERDAM Schipholtopman Jos Nijhuis verwacht volgend jaar de grens van 60 miljoen passagiers veruit te doorbreken. Volgens de Omgevingsraad koerst de luchthaven dan af op 470.000 starts en landingen, waarvan 31.000 in de nacht. Juist over dat lawaai klagen omwonenden.

„Daarom is het hard nodig dat we in 2018 ook Lelystad Airport in gebruik nemen als extra polderbaan. De verbouwing is aanbesteed en zal eind 2016 beginnen”, aldus een woordvoester van Schiphol. Eindhoven, dat als ‘overloopvliegveld’ van Amsterdam dient, mikt in 2016 op 4,6 miljoen passagiers.

vertrekken, maar ook bijvoorbeeld van schaarser. „De bedoel veel mogelijk naar Lelystad en Eindhoven”, aldus de toekomstvisie van Schiphol op termijn ten minste op 600.000 vluchtpoorten gebruik moet worden gemaakt. Het Centraal Planbureau heeft het hoofd te bieden.

Het Centraal Planbureau heeft het hoofd te bieden. Het Centraal Planbureau heeft het hoofd te bieden.

Bron: “De Telegraaf”, 12/23/2015

Opmerkingen

- Momenteel is LEY een algemene luchtvaartvoorziening die voor 100% eigendom is van de Schiphol Group
- Investering van EUR 90 miljoen om de capaciteit op te trekken naar 3,7 miljoen passagiers p.a.
- Goedkeuring van de regering om Lelystad te ontwikkelen en Eindhoven uit te breiden in juni 2014
- Gefinancierd door Schiphol Group, overheidsfinanciering voor verbeteringen van de bereikbaarheid over land
- Het plan maakt deel uit van de Alderstafel voor de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland
- Twee mogelijke scenario's: (a) standplaats voor Ryanair of (b) verhuizing van Transavia vanuit Schiphol
- Verwachte opening tegen medio 2018

De ontwikkeling van de luchthaven van Lelystad is belangrijk voor de **groei van Mainport Schiphol**. Door deze investering zal Schiphol **een concurrentiële internationale mainport blijven** in een concurrentiële regio. – *Jos Nijhuis, CEO van de Schiphol Group*

Opening vakantieluchthaven

753 dagen 8 uren 58 minuten

Bron: www.lelystadairport.nl, opgeroepen op 03/08/2016



Bron: www.schiphol.nl, opgeroepen op 03/08/2016

- Uit onderzoek blijkt dat consumenten, door concurrentiële ticketprijzen en aantrekkelijk bestemmingen, belangstelling hebben voor het nemen van vakantievluchten vanuit LEY
- Financiële stimulansen, lage luchthavenbelastingen en uitstekende voorzieningen zullen van LEY waarschijnlijk een aantrekkelijk alternatief maken voor luchtvaartmaatschappijen
- Schiphol Group verwacht dat luchtvaartmaatschappijen belangstelling zullen hebben voor het ontwikkelen van LEY door de groei van de luchtvaart en investeringen in vliegtuigen

Mogelijke gevolgen voor de luchthaven van Groningen in verband met de opening van de luchthaven van Lelystad in 2018

Algemeen



- De luchthaven van Lelystad verlicht de luchthavens van Amsterdam en Eindhoven door voornamelijk LKM en het vakantieverkeer over te nemen
- Overlappende verzorgingsgebieden met GRQ met ongeveer 38,7% van de totale bevolking die binnen het verzorgingsgebied van GRQ woont
- Geen bijkomende concurrentie betreffende hub-feederactiviteit die wordt verondersteld voor de luchthaven van Groningen, daar de luchthaven van Lelystad zich niet op dit segment toespist

Vakantie en LKM



- Grotere concurrentie op basis van lage ticketprijzen mogelijk op de luchthaven van Lelystad
- LEY vangt verkeer van LKM op en heeft daardoor een impact op het potentieel van LKM in GRQ om dienst te doen als bron van verkeerstoename op basis van vraagstimulering via marktaanwezigheid in GRQ
- Prijsreactie of incentiveprogramma van de kant van GRQ vereist om verlies van LKM-verkeer te vermijden

Charter



- Terugtrekking van tussenlandingen in Groningen Airport Eelde
- Risico dat de grootste maatschappij van GRQ Transavia verkeer naar de luchthaven van Lelystad verplaatst
- Stabiele marktvooruitzichten die leiden tot de veronderstelling dat potentieel verloren verkeer van Transavia waarschijnlijk zal worden vervangen door andere chartermaatschappijen

Inhoud

1. Huidige marktomgeving
 1. Nederland & Groningen
 2. Verzorgingsgebied
 3. Concurrentie
 4. **Geslaagde regionale luchthavenstrategieën**
2. Verkeersanalyse
3. Strategie en voorspelling

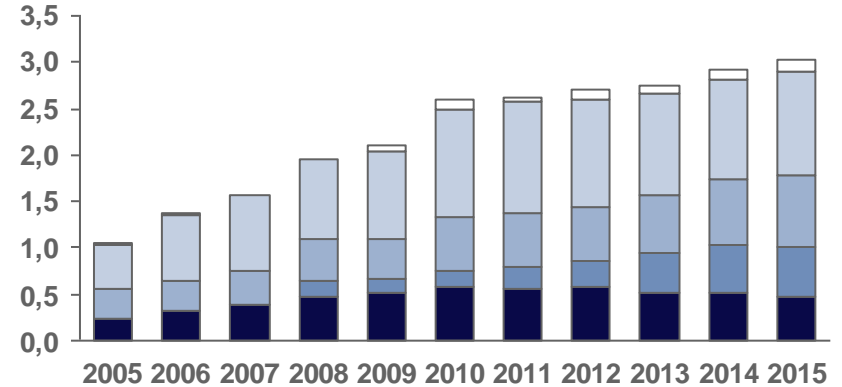
Om de strategie van vergelijkbare Europese regionale luchthavens met positieve verkeersontwikkeling te begrijpen, is het noodzakelijk om de positionering van GRQ te beoordelen

Kaart van Europese regionale luchthavens*



Verkeersevolutie van regionale luchthavens

Passagiersontwikkeling volgens cluster van 2005 tot 2015



Business Hub Long haul
City break Leisure summer Others

Opmerkingen

Tot slot werden negen luchthavens geselecteerd die aan alle onderstaande criteria voldoen:

- 160.000 < verkeer (2015) < 750.000
- Verkeerstoe name sinds 2005 > 0
- Het verkeer in 2005 is vergelijkbaar met het huidige verkeer in GRQ.

Het verkeer wordt voornamelijk gestuurd door de citytripmarkten, gevolgd door zomervakantie en hubs. Het zuiver zakelijke verkeer is zeer beperkt (3%).

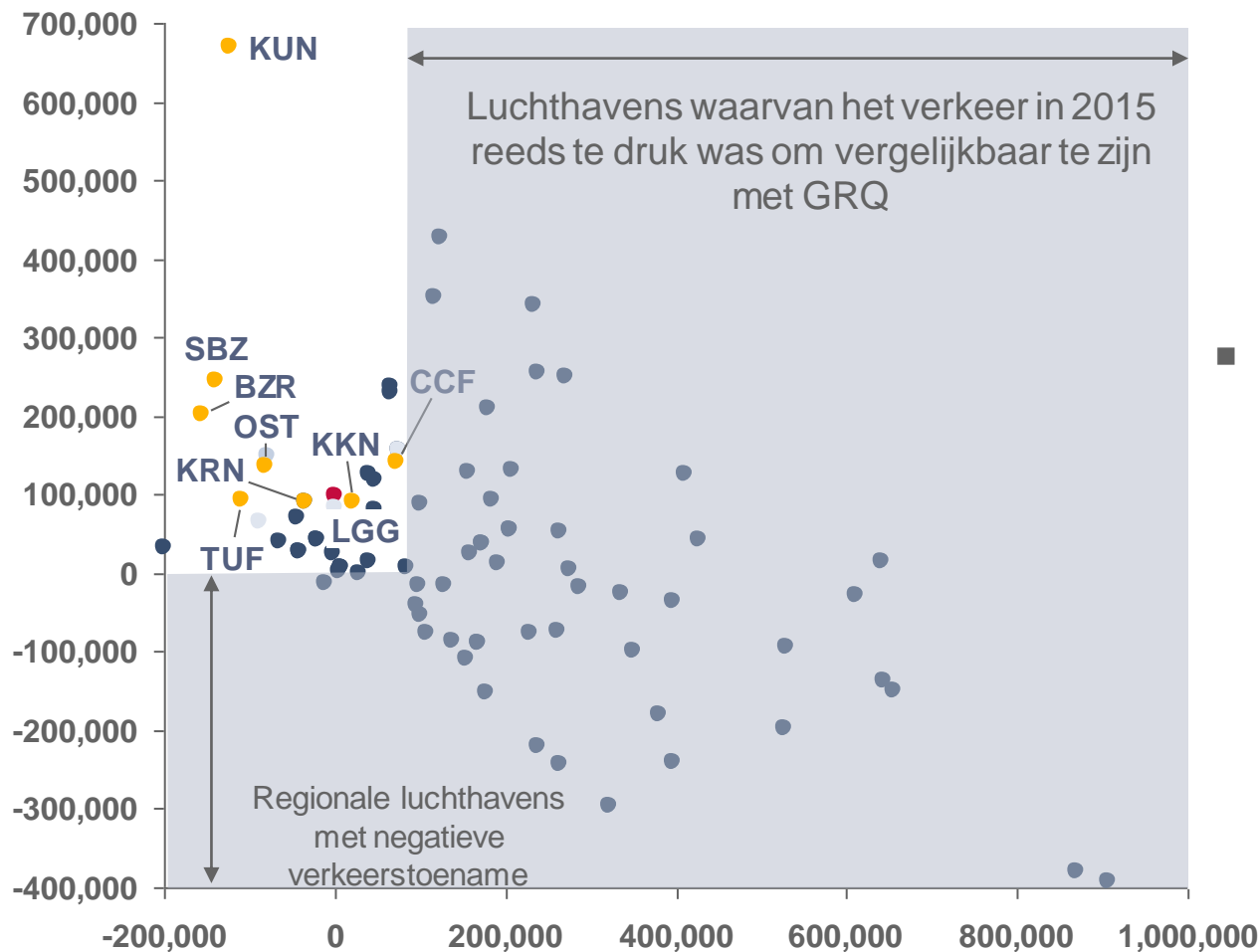
* Regionale luchthavens met meer dan 160.000 pass. en minder dan 750.000 pass. in 2015

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal passagiers in twee richtingen p.a.

Bron: AirportIS, Flightglobal

De selectie van luchthavens werd doorgevoerd volgens hun groei sinds 2005 en hun verkeersvolume in 2005 vergeleken met Groningen momenteel

Verkeerstoename sinds 2005



- Er zijn negen luchthavens geselecteerd die aan beide criteria voldoen:

- Verkeerstoename sinds 2005 > 0
- Verkeer van 2005 vergelijkbaar met het huidige verkeer in GRQ

- Lijst van luchthavencodes:

- KUN Kaunas, Litouwen
- SBZ Sibiu, Roemenië
- BZR Béziers, Frankrijk
- OST Oostende-Brugge, België
- KRN Kiruna, Zweden
- TUF Tours, Frankrijk
- LGG Luik, België
- KKN Kirkenes, Noorwegen
- CCF Carcassonne, Frankrijk

2005 traffic vs GRQ 2015 traffic

Resultaten: De positieve verkeersevolutie van de in aanmerking gekomen regionale luchthavens kan worden gegroepeerd in vier strategische positioneringskenmerken

Positionering als hub feeder voor luchthavens

Voornaamste verkeer stemt overeen met feederverkeer naar een hub, gebracht door een sterke netwerkmaatschappij.

Sibiu (SBZ), Roemenië: 40% van het dat door Lufthansa naar MUC wordt gebracht
Kiruna (KRN), Zweden: 95% van verkeer dat door SAS naar ARN

Kirkenes (KKN), Noorwegen wordt gebracht: 55% van het verkeer wordt aangevoerd door Norwegian en SAS

Sterke aanwezigheid van chartermaatschappijen

Meer dan 85% van het verkeer wordt uitgevoerd door charterluchtvaartmaatschappijen.

Oostende (OST), België: 100% van het verkeer wordt uitgevoerd door Jetairfly

Luik (LGG), België: 85% wordt uitgevoerd door Jetairfly of Thomas Cook

Sterke aanwezigheid van lagekostenmaatschappijen

Het verkeer wordt voornamelijk aangevoerd door een lagekostenmaatschappij, die de hoofdverantwoordelijke is voor de verkeersontwikkeling van de luchthaven.

Kaunas (KUN), Litouwen
Carcassone (CCF), Frankrijk
Béziers (BZR), Frankrijk
Tours (TUF), Frankrijk

➔ **Alleen FR exploiteert**

Historische en economische banden van het land

De ontwikkeling van routes loopt gelijk met de historische en economische banden van het land

Sibiu (SBZ): 70% van het verkeer naar/vanuit Duitsland (VFR en zaken)

Op alle in aanmerking genomen luchthavens zijn citytrips de voornaamste marktcluster met 37% van het verkeer, gevolgd door hubs (26%) en zomervakanties (18%). Het zakenverkeer blijft zeer beperkt op slechts 4% van het verkeer.

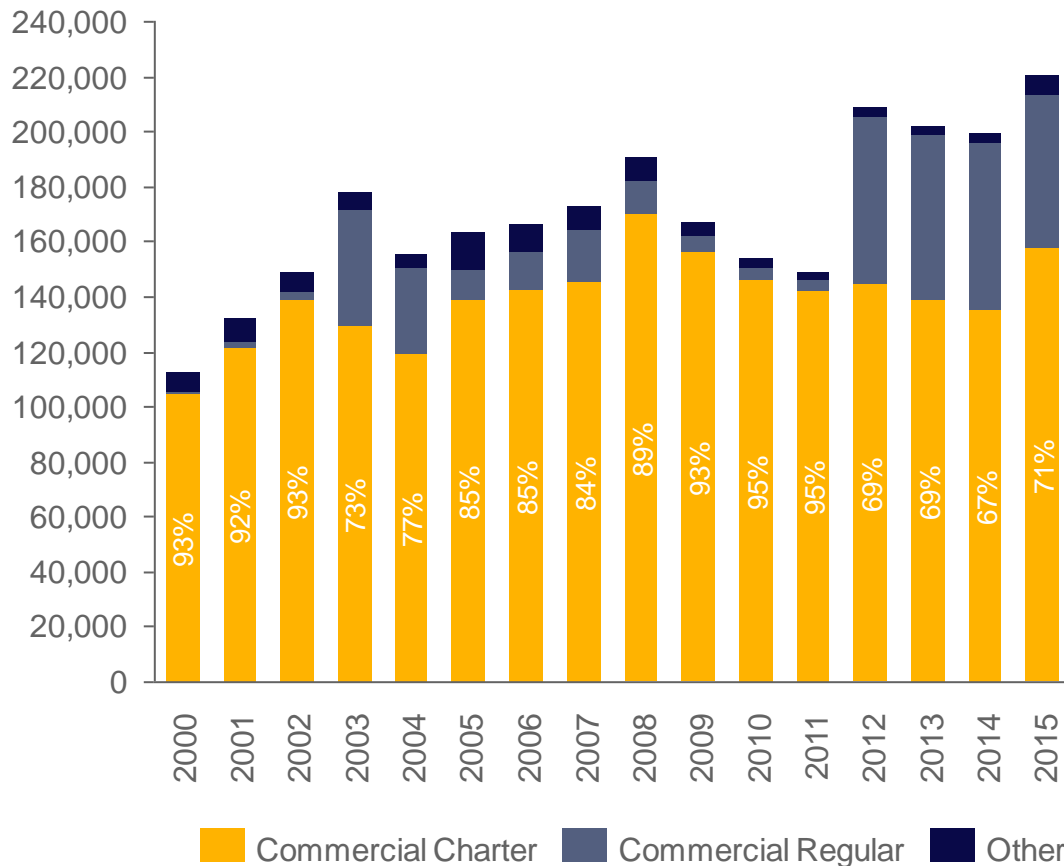
Inhoud

1. Huidige marktomgeving
- 2. Verkeersanalyse**
 - 1. Huidige situatie**
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 5. Routeanalyse
3. Strategie en voorspelling

Het leeuwendeel van het verkeer op de luchthaven van Groningen is afkomstig van de chartervluchten, die sinds 2012 worden aangevuld met gewoon verkeer

Passagiersvolumes volgens segment in Groningen (gegevens voor 2000-2015)

Segmentatie van het luchthavenverkeer (passagiersevolutie)



De volgende segmenten werden in detail geïdentificeerd en geanalyseerd:

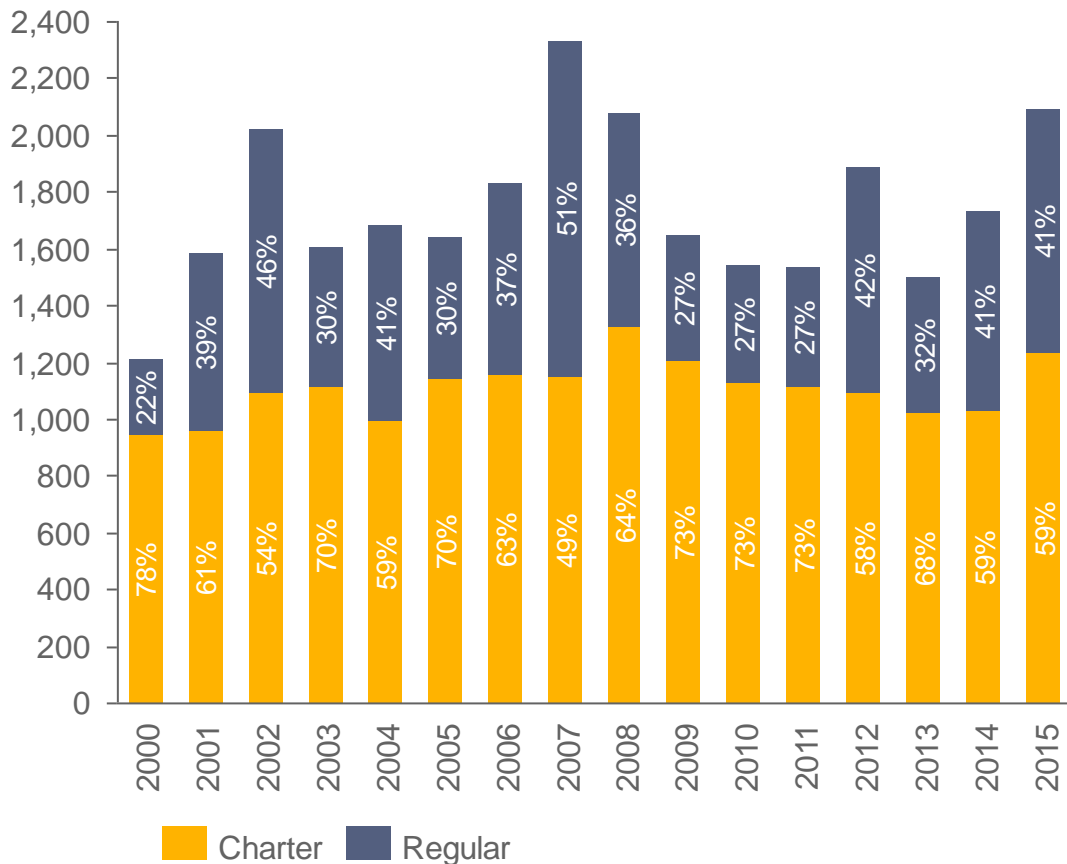
- Chartervluchten
 - Stabiele markt sinds begin van de jaren 2000 in de luchthaven GRQ met beperkte groei
 - Potentiële risico's dankzij nieuwe strategie van hoofdklant Transavia
 - Krimpende algemene activiteit van touroperators op Europees niveau
- Gewone vluchten
 - Verscheidene routes met succes gelanceerd in het verleden
 - Slechts weinig routes waren actief gedurende meer dan 3 tot 4 jaar van exploitatie
 - Moeilijkheden om de klanten te binden

Bron: Verkeersgegevens luchthaven GRQ, Lufthansa Consulting

Gewone vluchten vormen een hoger percentage van de luchthavenbewegingen ten gevolge van de kleinere vliegtuigtypes die worden gebruikt bij geplande vluchten (ATRs)

Charter- en gewone vluchten in Groningen (gegevens voor 2000-2015)

Ontwikkeling van commerciële ATM volgens in de luchthaven van GRQ



De volgende segmenten werden in detail geïdentificeerd en geanalyseerd:

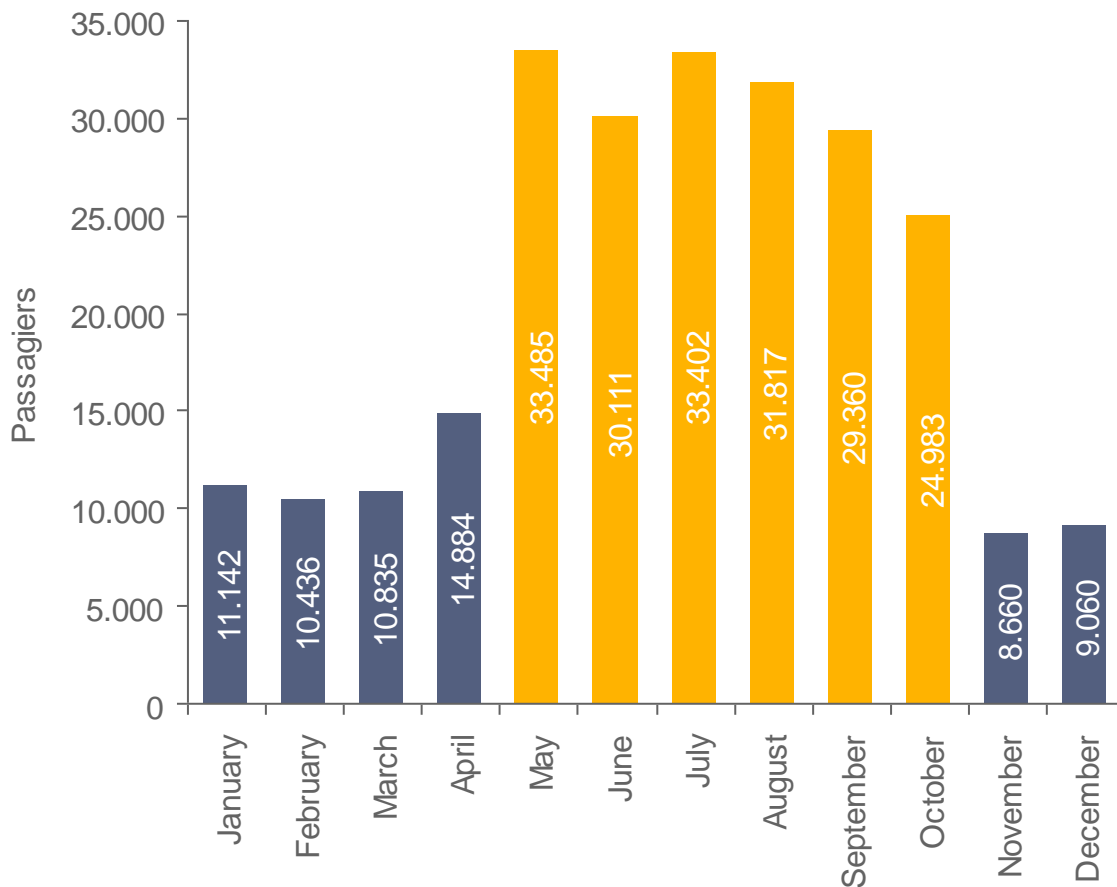
- **Chartervluchten**
 - Het volume van de activiteit is de afgelopen 10 jaar relatief constant geweest
 - De meerderheid van de chartervluchten maakt gebruik van Boeing 737-800-vliegtuigen met een gemiddelde capaciteit van 184 zetels
- **Gewone vluchten**
 - De voorkeursuitrusting voor de gewone vluchten varieerde volgens de luchtvaartmaatschappij die de route bediende
 - BMI maakte tussen 2004 en 2012 zeer veel gebruik van Embraer E135 en E145
 - Vueling en Wizzair gebruikten Airbus A320 voor hun routes, terwijl Ryanair met 737 vloog
 - Stobart gebruikt momenteel ATR AT75 met een capaciteit van 72 zetels voor zijn gewone vluchten

Bron: Verkeersgegevens luchthaven GRQ, Lufthansa Consulting

De luchthaven van Groningen heeft duidelijk seizoensgebonden verkeer, met het zomerseizoen dat loopt van mei tot oktober en goed is voor meer dan 70% van het totale verkeer

Seizoensgebondenheidspatroon in Groningen (gegevens voor 2015)

Seizoensgebondenheid is een realiteit op de luchthaven van Groningen



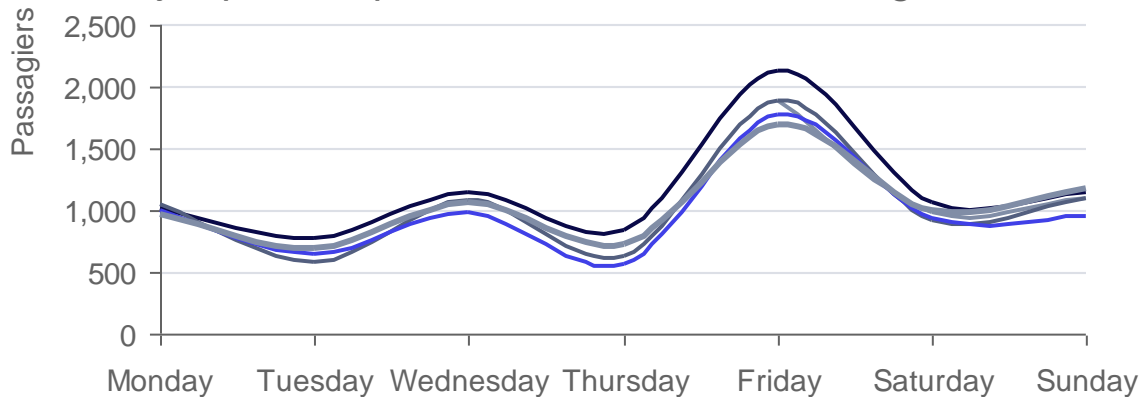
2015	Aantal passagiers per jaar	Percentage van jaarlijks verkeer
Januari	11.142	4%
Februari	10.436	4%
Maart	10.835	4%
April	14.884	6%
Mei	33.485	13%
Juni	30.111	12%
Juli	33.402	13%
Augustus	31.817	13%
September	29.360	12%
Oktober	24.983	10%
November	8.660	3%
December	9.060	4%

Bron: Verkeersgegevens luchthaven GRQ, Lufthansa Consulting

Vrijdagen waren de topdagen van de week in 2015, met als piekperiode van activiteit tussen 15:00 en 16:30 uur

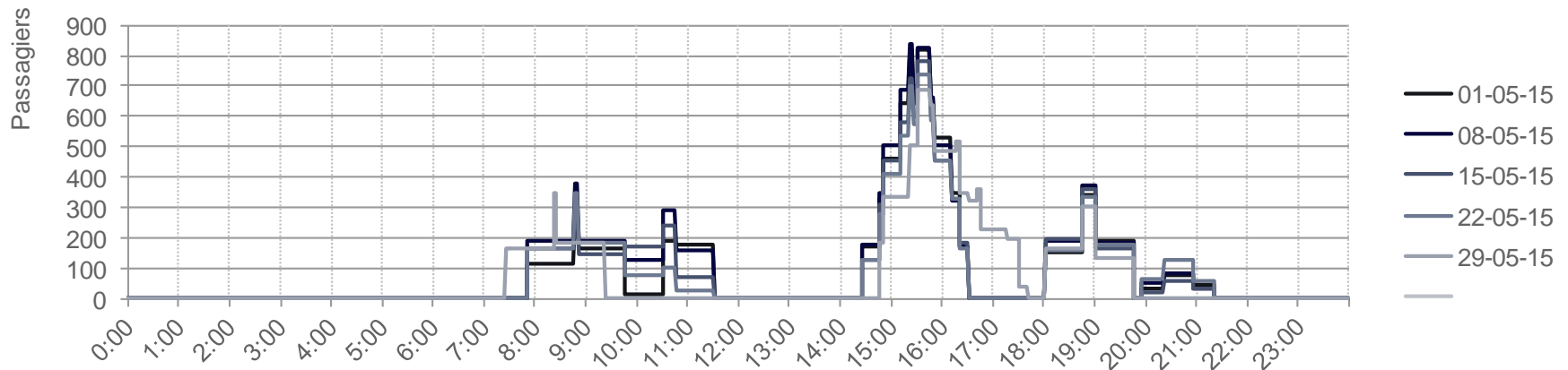
Wekelijks en dagelijks seizoensgebondenheidspatroon in Groningen (gegevens voor 2015)

Wekelijks profiel op de luchthaven van Groningen



- Uit de analyse van de vier weken van de piekdag blijkt dat vrijdag de piekdag van de week is
- Als we het profiel van de dag van de vijf vrijdagen van 2015 bekijken is de exploitatie vergelijkbaar met een uitgesproken piek na de middag en weinig of geen activiteit tijdens de rest van de dag

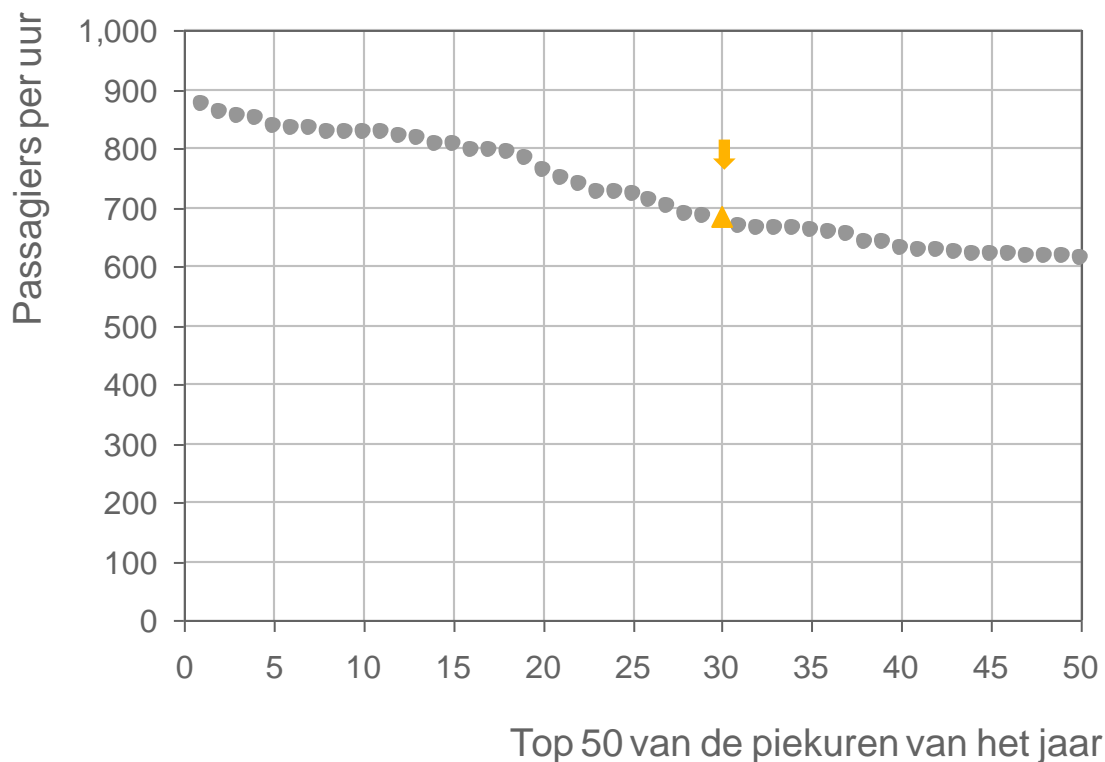
Dagelijks profiel op de luchthaven van Groningen



Tijdens het 30^{ste} piekuur van 2015 waren er 684 passagiers op een uur.

Piekvolumes in Groningen (gegevens voor 2015)

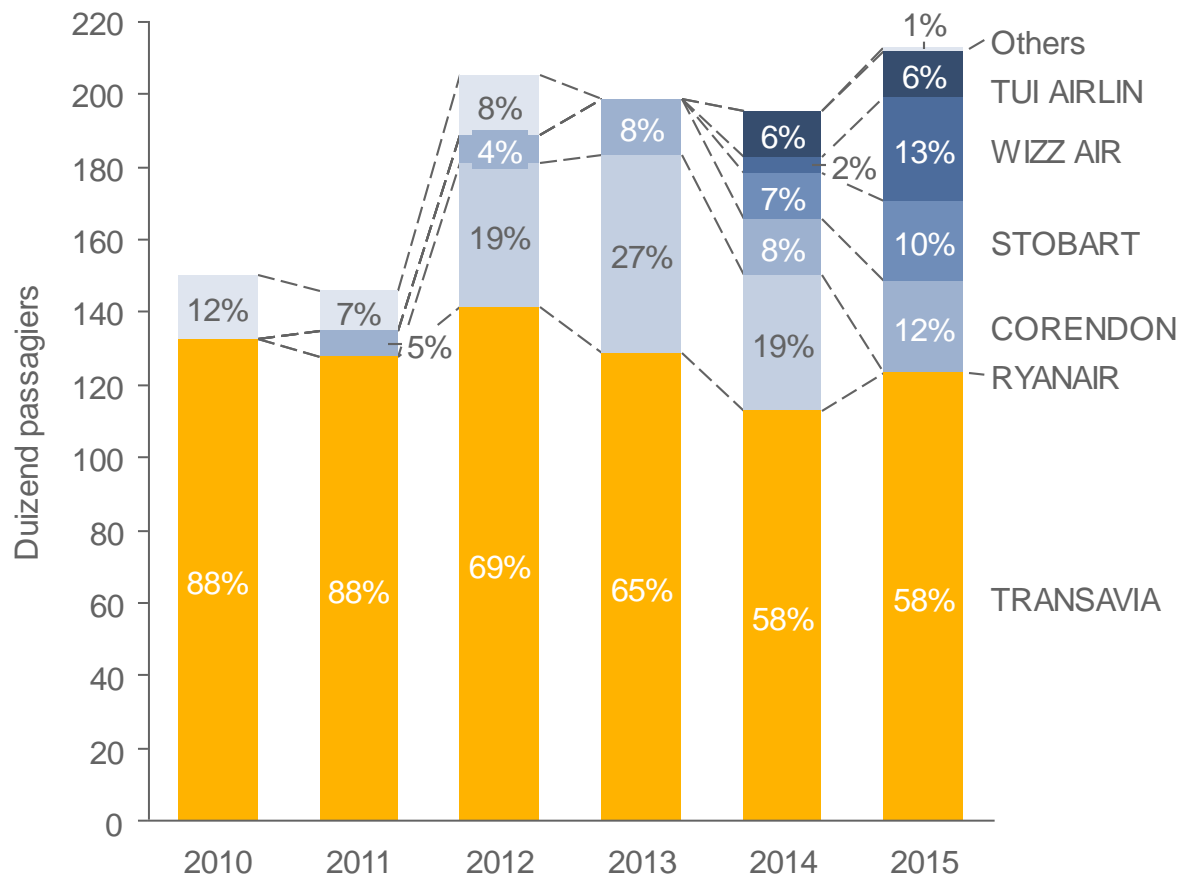
- De luchthavenvoorzieningen moeten zo ontworpen zijn dat ze het grootste deel van de jaarlijkse pieken op het gewenste serviceniveau aankunnen.
- Het ontwerp uur moet zo gekozen zijn dat het het grootste deel van het verkeer van de luchthaven kan opvangen. Gewoonlijk wordt daarvoor het 30ste piekuur van het jaar genomen



Volgorde	Pass.	Begin dag	Begin uur	Cumulatief %
1	876	28-08-15	15:30	100,00%
2	861	24-07-15	15:30	99,65%
3	853	26-06-15	15:20	99,30%
4	852	31-07-15	15:20	98,96%
5	836	03-07-15	15:30	98,61%
6	835	08-05-15	15:20	98,28%
7	833	19-06-15	15:30	97,94%
8	828	14-08-15	15:20	97,60%
9	828	18-09-15	15:30	97,27%
10	826	17-07-15	15:30	96,94%
11	826	07-08-15	15:20	96,60%
12	822	11-09-15	15:20	96,27%
13	818	01-05-15	15:30	95,94%
14	808	21-08-15	15:20	95,61%
15	807	25-09-15	15:20	95,28%
16	797	04-09-15	15:30	94,96%
17	797	16-10-15	15:30	94,64%
18	792	12-06-15	15:30	94,32%
19	782	15-05-15	15:30	94,00%
20	764	02-10-15	15:20	93,68%
21	750	09-10-15	15:20	93,38%
22	739	22-05-15	15:30	93,07%
23	727	24-04-15	15:30	92,78%
24	727	03-10-15	15:10	92,48%
25	723	25-07-15	15:10	92,19%
26	712	23-10-15	15:20	91,90%
27	701	21-02-15	16:40	91,61%
28	688	29-05-15	15:30	91,33%
29	686	09-05-15	15:10	91,05%
30	684	26-09-15	15:10	90,78%

GRQ heeft zijn portefeuille van luchtvaartmaatschappijen gediversifieerd en zijn afhankelijkheid van Transavia afgebouwd. Toch is HV nog steeds de grootste operator op GRQ

Topluchtvaartmaatschappijen volgens aandeel van het passagiersverkeer op de luchthaven van Groningen



- Het marktaandeel van Transavia (HV) is gedaald sinds 2010, maar het is de grootste maatschappij gebleven
- Wizzair startte in 2014 en is nu al de op één na grootste op de luchthaven.
- Corendon blijft groeien sinds het in 2011 op GRQ begon
- Ryanair startte in 2012 maar stopte in 2014
- Stobart en TUI startten hun activiteiten in 2014 en groeiden in 2015
- Andere luchtvaartmaatschappijen die de afgelopen vijf jaar actief waren op de luchthaven zijn Vueling (2012), BMI (2011-2013) en Aegean (2015)

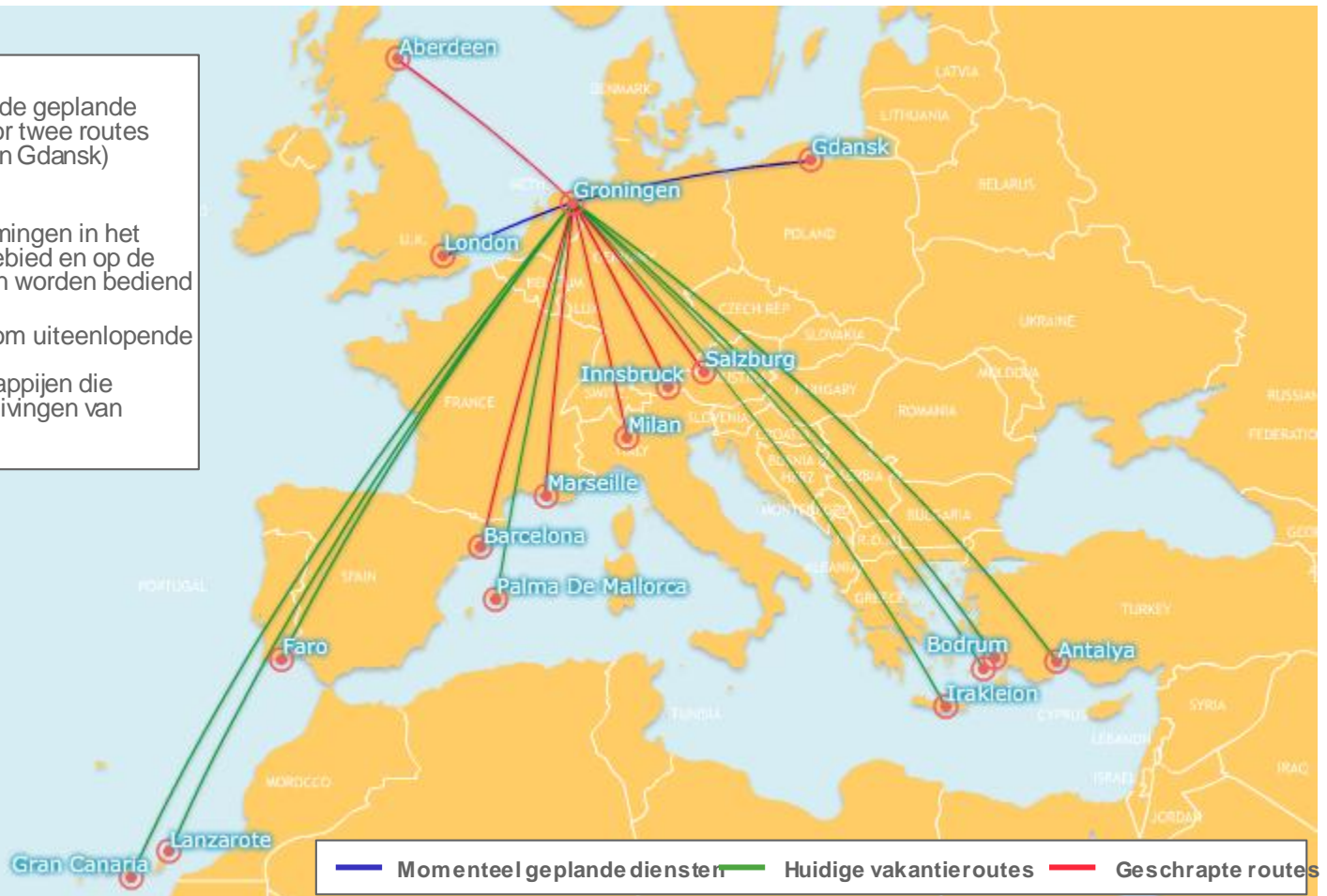
Bron: Verkeersgegevens luchthaven GRQ, Lufthansa Consulting

Op de volledige routekaart van de luchthaven van Groningen staan sinds 2010 15 historische bestemmingen met diverse verkeerseigenschappen

Portefeuille van bestemmingen vanuit GRQ (vroegere en huidige routes)

Opmerkingen

- Momenteel worden de geplande diensten slechts voor twee routes (Londen Southend en Gdansk) aangeboden
- Acht zomerbestemmingen in het Middellandse Zeegebied en op de Canarische eilanden worden bediend
- Zes routes werden om uiteenlopende redenen geschrapt (luchtvaartmaatschappijen die weggingen, verschuivingen van capaciteiten enz.)



Bron: Flightglobal

Een diepgaande analyse van Skyscanner-gegevens die beschikbaar zijn voor Groningen laat de potentiële vraag voor verscheidene bestemmingen binnen Europa zien

Visualisatie van de bevindingen van de Skyscanner-analyse (gegevens voor 2015)



#1: Barcelona



#2: Milaan



#3: Rome



#4: Berlijn



#5: Boedapest






Opmerkingen

- Uit de originele gegevens blijkt hoe vaak een bepaalde vlucht (bijv. GRQ-LIS) online werd opgezocht
- Bestaande gewone routes, d.w.z. Londen en Gdansk, zijn van de analyse uitgesloten
- Wat vragen betreft staan de vluchten naar Barcelona bovenaan, gevolgd door Milaan en Rome
- Er zijn vragen over alle grote Europese steden en vakantiebestemmingen
- Er worden zelfs inlichtingen ingewonnen over Noord-Amerikaanse langeafstandsroutes (NYC, SFO) en IJsland
- Alle geïdentificeerde steden van deze analyse werden geëvalueerd als potentiële routes van GRQ

Opmerking: Bijkomende steden niet op de kaart getoond: REK, NYC en SFO. LON en GDN worden reeds bediend als gewone routes

Bron: Great Circle Mapper, Skyscanner

Algemene analyse van markttrends en ontwikkelingen op de Europese markt voor luchtvervoer

<p>Algemene markt</p> 	<ul style="list-style-type: none">■ 2015 bleek een positief jaar te zijn voor de Europese maatschappijen.■ Gunstige ontwikkeling van de brandstofprijzen■ Sterke vraag, vooral tijdens de zomer■ Collectieve winst van \$6,9 miljard voor Europese maatschappijen in 2015■ De intra-Europese capaciteit steeg met 5,7% gedurende heel het jaar 2015
<p>Lagekostenmaatschappij</p> 	<ul style="list-style-type: none">■ De ontwikkeling van LKM in Europa blijft sterkt en neemt het grootste deel van de gestegen intra-Europese capaciteit voor zijn rekening■ Het aantal passagiers van Transavia Airlines in 2015 was +4,6% t.o.v. 2014■ Aantal passagiers Ryanair 2015 +10,8% t.o.v. 2014■ Aantal passagiers Wizzair 2015 +18,4% t.o.v. 2014
<p>Charter</p> 	<ul style="list-style-type: none">■ LKM, uitgezonderd Ryanair, tonen een steeds grotere belangstelling voor charteractiviteiten, waardoor het onderscheid tussen traditionele chartermaatschappijen en LKM vervaagt. Verscheidene maatschappijen exploiteren hun eigen touroperatorafdelingen, zoals:<ul style="list-style-type: none">■ Norwegian Holidays■ Wizz Tours■ EasyJet Holidays■ De charteractiviteit blijft een populair model voor de traditionele netwerkmaatschappij, d.w.z. SunExpress (joint venture LH en TK): het aantal passagiers is gestegen met 18% in de eerste helft van 2015

Bron: Flightglobal: Airline Market Review 2015, Airlines Business 2015, Airline Business Special Report Low-Cost & Leisure Carriers 2015

Inhoud

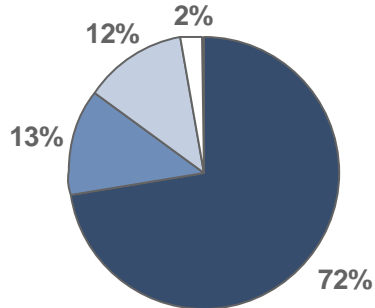
1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 - 2. Marktclusters**
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 5. Routeanalyse
3. Strategie en voorspelling

Om het huidige en potentiële toekomstige verkeer vanuit Groningen te evalueren werden de bestemmingen geclusterd volgens hun voornaamste eigenschappen

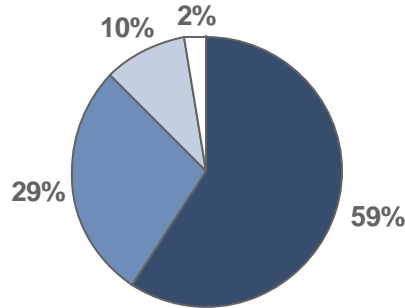
Zomervakantie	<ul style="list-style-type: none"> Bestemmingen met afzonderlijk seizoensgebonden patroon Typisch charterverkeer tijdens de zomervakantie Voornamelijk geëxploiteerd door touroperators 	Illustratieve bestemmingen: Canarische eilanden, Balearen, Griekse eilanden en Turkije	
Wintervakantie	<ul style="list-style-type: none"> Bestemmingen met afzonderlijk seizoensgebonden patroon Vraag piekt in de wintermaanden Typische ski- en wintersportoorde 	Illustratieve bestemmingen: Salzburg, Innsbruck en skioorden in de Franse of Zwitserse Alpen	
City-trip	<ul style="list-style-type: none"> Weekenduitstapjes naar populaire steden Vraagpieken voornamelijk in de zomermaanden Voornamelijk bediend door lagekostenmaatschappijen 	Illustratieve bestemmingen: Barcelona, Milaan en Londen (doorgaans de lagekostenluchthavens)	
Zaken	<ul style="list-style-type: none"> Bestemmingen met veel zakelijk verkeer Meestal hoofdstedelijke gebieden met grote bedrijven Banden met sectoren als olie en gas enz. 	Illustratieve bestemmingen: Aberdeen, Londen en Rome (meestal naar de hub-/stadsluchthavens)	
Hub	<ul style="list-style-type: none"> Typische feederoutes naar grote hubluchthavens Onlineovereenkomst met hubluchtvaartmaatschappij nodig Nadruk op aansluitende vluchten (lange afstand enz.) 	Illustratieve bestemmingen: Kopenhagen, Stockholm, Oslo, Istanbul en München	
Lange afstand	<ul style="list-style-type: none"> Mammoetbestemmingen voorbij de EU-grenzen Vluchten geëxploiteerd door grootschalige hubluchtvaartmaatschappij Potentiële voor O&B vraag vanuit Groningen 	Illustratieve bestemmingen: New York, Bangkok en andere in Noord- en Zuid-Amerika en het Verre Oosten	
Overige	<ul style="list-style-type: none"> Bestemmingen zonder duidelijke eigenschappen Combinatie van alle vraagtypes Meestal kleinere luchthavens met beperkt verkeer 	Illustratieve bestemmingen: Nuremberg, Cluj-Napoca, Stavanger en Newcastle	

In 2015 bood Groningen de grote meerderheid van zijn stoelen aan in zomervakantiesector, gevolgd door citytriproutes en andere bestemmingen.

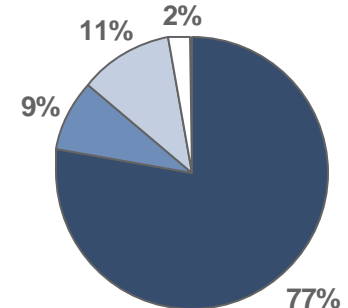
Aandeel zetels



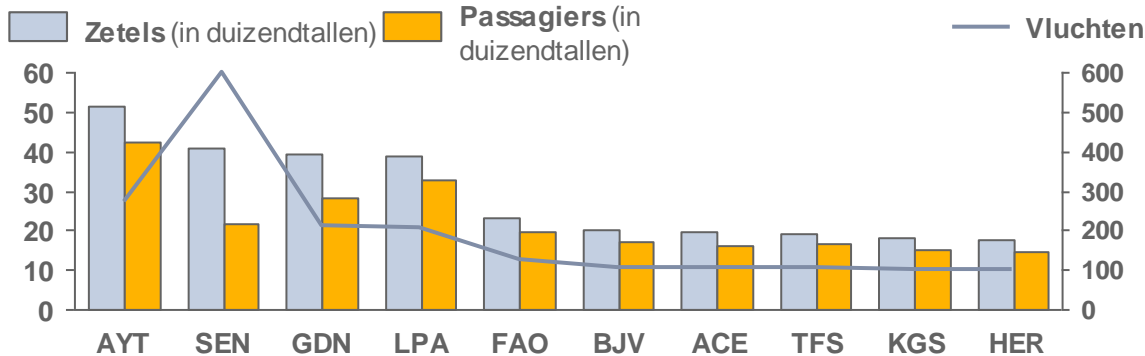
Aandeel vluchten



Aandeel passagiers



Top 10 van de bestemmingen*



* Op het stuk van het totale aantal aangeboden zetels

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale tweerichtingsverkeer naar/vanuit GRQ

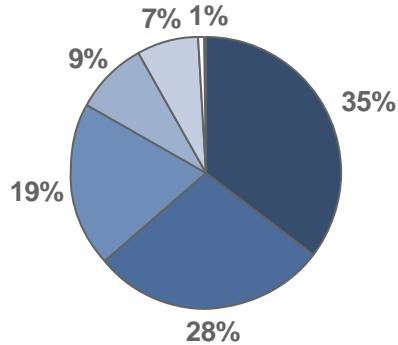
Bron: Verkeersgegevens van de luchthaven van Groningen, AirportIS

Opmerkingen

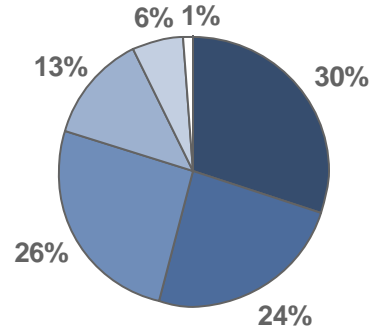
- Meer dan 70% van de zetels en passagiers in de zomervakantiesector
- Aandeel vluchten groter voor citytriproutes door hoger aantal frequenties
- Wintervakantieroutes bijna verwaarloosbaar, stopgezet in 2016

Vergelijkbare Nederlandse en Duitse regionale luchthavens bieden ook de meeste stoelen aan in de zomervakantiecluster, maar andere routetypes zijn veel meer aanwezig

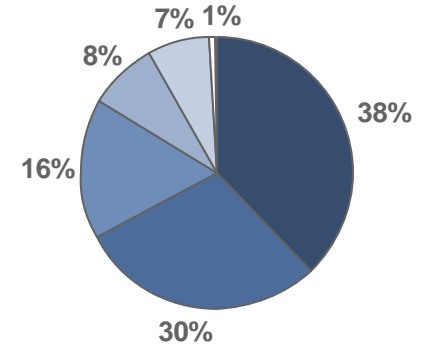
Aandeel zetels



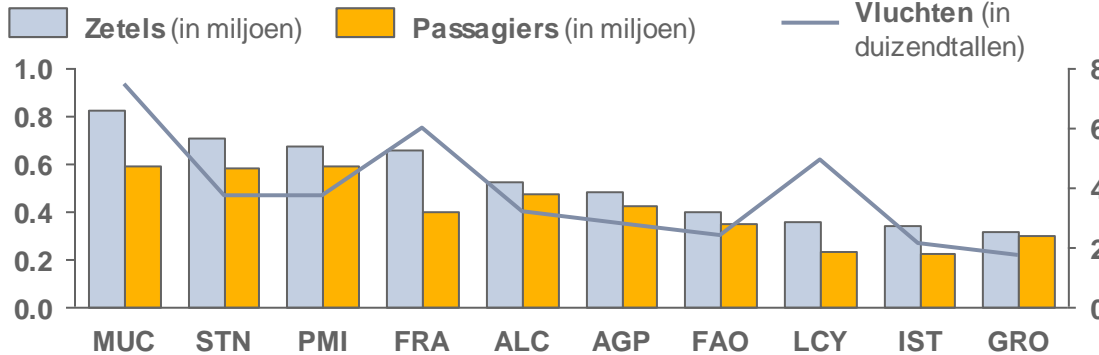
Aandeel vluchten



Aandeel passagiers



Top 10 van de bestemmingen*



* Op het stuk van het totale aantal aangeboden zetels

Opmerking: Cijfers weerspiegelen totaal verkeer in twee richtingen naar/vanuit RTM, EIN, MST, BRE, FMO en NRN

Bron: Verkeersgegevens van de luchthaven van Groningen, AirportIS

Opmerkingen

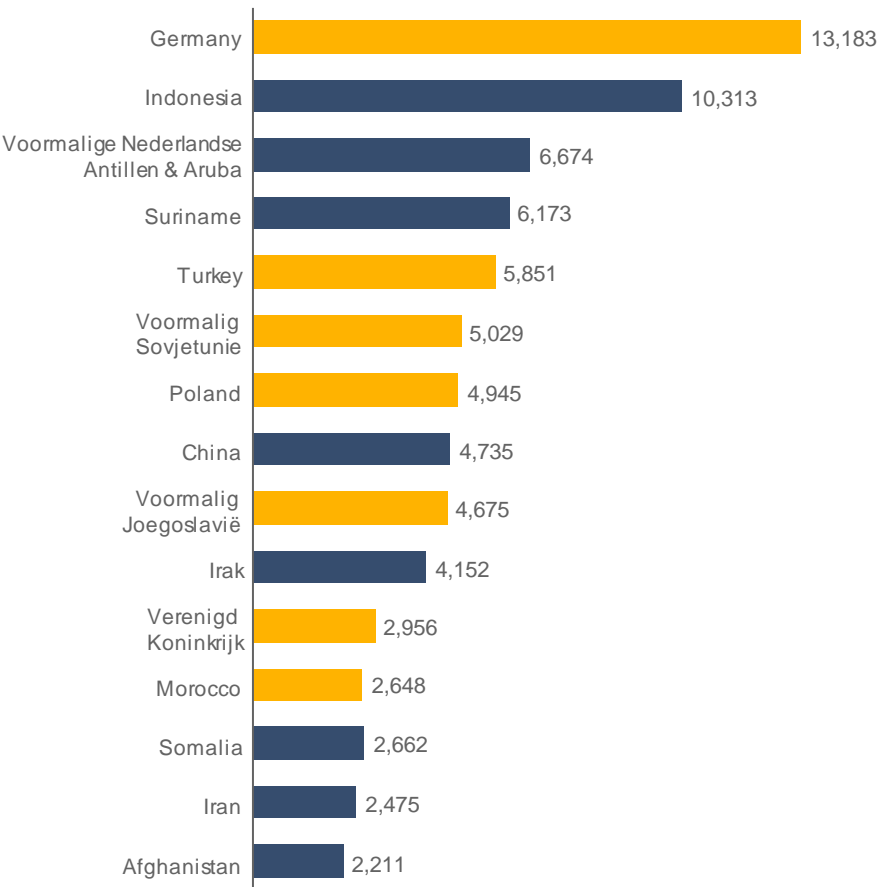
- Meer dan een derde van de zetels in de zomervakantiecluster
- Hoger aandeel van citytrip en hub en ook andere routes
- München, Stansted en Palma de Mallorca toproutes in 2015

Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 - 3. Andere marktopportunities**
 4. Methodologie
 5. Routeanalyse
3. Strategie en voorspelling

Etnisch verkeer – bijna zes procent van de bevolking van het verzorgingsgebied van GRQ is niet van Nederlandse afkomst, wat potentieel creëert voor etnisch verkeer

De afkomst van de niet-Nederlandse bevolking in het verzorgingsgebied van GRQ



Opmerkingen

- Hoewel Duitsland de eerste etnische groep is qua volume maakt de nabijheid tussen de twee landen vervoer over land mogelijk, wat het potentieel voor luchtverkeer beperkt
- Etnische afkomsten waarvoor langeafstandsbestemmingen nodig zouden zijn, worden uitgesloten als potentiële routes van GRQ (in het blauw aangegeven)
- In het verzorgingsgebied van GRQ wonen bijna 5.000 mensen met Poolse wortels en 3.000 mensen uit het VK
- Groningen Airport Eelde biedt reeds geplande diensten aan naar Gdansk in Polen en naar Londen in het Verenigd Koninkrijk – routes die, naast andere factoren, succesvol zijn dankzij het etnisch verkeer
- Met uitzondering van langeafstandsbestemmingen zouden andere routes naar etnische bestemmingen voldoende vraag hebben voor geplande diensten. Die kunnen in de volgende landen zijn:
 - Turkije
 - Marokko
 - Voormalige Sovjetunie
 - Voormalige Joegoslavische landen

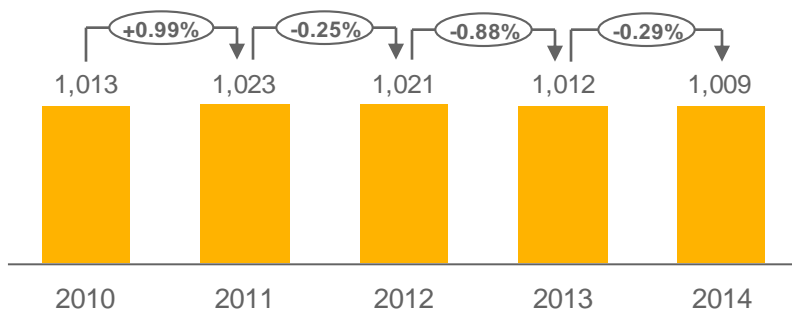
Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

Zakelijk verkeer – GRQ toont beperkte aantallen in vergelijking met de rest van Nederland, wat leidt tot een geringe vraag naar een zuivere zakenroute

Grootste Nederlandse bedrijven in 2015 volgens Fortune 500

Score	Bedrijf	Hoofdzetel	Omzet (\$ miljard)	Winst (\$ miljard) ^S	Aantal werknemers
1	Koninklijke Nederlandse Shell	Den Haag	431,3	14,9	94.000
2	Trafigura	Amsterdam	127,6	1,0	5.326
3	ING Groep	Amsterdam	80,0	1,3	68.431
4	AirbusGroup	Leiden	80,5	3,1	138.622
5	LouisDreyfusCom.	Rotterdam	64,7	0,7	17.615
6	Aegon	Den Haag	61,5	1,0	28.602
7	LyondellBasell Ind.	Rotterdam	45,6	4,2	13.100
8	Royal Ahold	Zaandam	43,5	0,8	126.000
9	Achmea	Zeist	35,5	0,02	16.556
10	Royal Philips	Amsterdam	30,9	0,55	113.678
11	Rabobank	Utrecht	29,9	0,82	48.254
12	GasTerra	Groningen	25,9	0,05	179
13	Heineken	Amsterdam	25,7	1,0	76.136

Werkende mensen in het verzorgingsgebied van GRQ (in duizendtallen)



Opmerkingen

- Vergelijken met de rest van Nederland is de zakelijke omgeving in het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde relatief beperkt wat de aanwezigheid van grote bedrijven en instellingen betreft
- In 2015 stonden er in Fortune 500 13 Nederlandse bedrijven, waarvan alleen GasTerra in de buurt van GRQ gevestigd is
- Dit bedrijf gaat prat op hoge inkomsten. Het heeft echter een klein aantal werknemers die de vraag naar luchtverkeer zouden kunnen genereren
- Ongeveer twaalf procent van de totale werkende bevolking in Nederland woont in het verzorgingsgebied van GRQ (2014), maar het aantal werknemers in deze regio daalt sinds 2011
- De top 5 van bestemmingen met potentieel voor zakelijk verkeer van het verzorgingsgebied van GRQ zijn:
 - Londen
 - Parijs
 - München
 - Milaan
 - Kopenhagen

Bron: Fortune Magazine (2015), Statistiek Nederland, Den Haag/Heerlen gegevens van 2013

Binnenkomend toerisme – Als ze goed in de markt worden gezet, hebben verschillende factoren het potentieel om het toerisme naar de provincies Groningen, Drenthe en Friesland te stimuleren

Stad Groningen

- Universiteitsstad met ca. 50.000 studenten, internationale reputatie
- Kanalen van Groningen, boottochtjes en “Kunst onder de brug”
- Museum van Groningen, het opvallendste gebouw van Nederland
- Borgen van Groningen, vroegere buitenverblijven van de plaatselijke adel
- Godshuizen en binnenpleinen, oude verpleeghuizen uit de Middeleeuwen



Noordelijk Nederland

- Toenemend aantal werelderfgoedsites zoals de Waddeneilanden
- Leeuwarden zal in 2018 Europese Cultuurhoofdstad zijn
- Nationaal Park Lauwersmeer, ideaal voor wandelaars, fietsers en watersporters
- Bourtange, een oud middeleeuws fort uit de 16de eeuw
- Terpen, kunstmatige heuvels met oude kerken, omgeven door velden



Speciale evenementen

- DelfSail 2016, een openbaar gratis zeilevenement (in 2009: 850.000 bezoekers)
- MotoGP-races in Assen, British Superbikes en TruckStar Festival
- Ijsschaatsen in Thialf
- Internationaal dartstoernooi in Assen (spelers van 20 landen)
- Eurosonic (jaarlijks), groot muzikfestival in het noorden van Nederland
- Bod provincies Groningen/Drenthe voor WK wegwielrennen in 2020
- Verscheidene internationale tentoonstellingen in Groningen, Assen en Leeuwarden

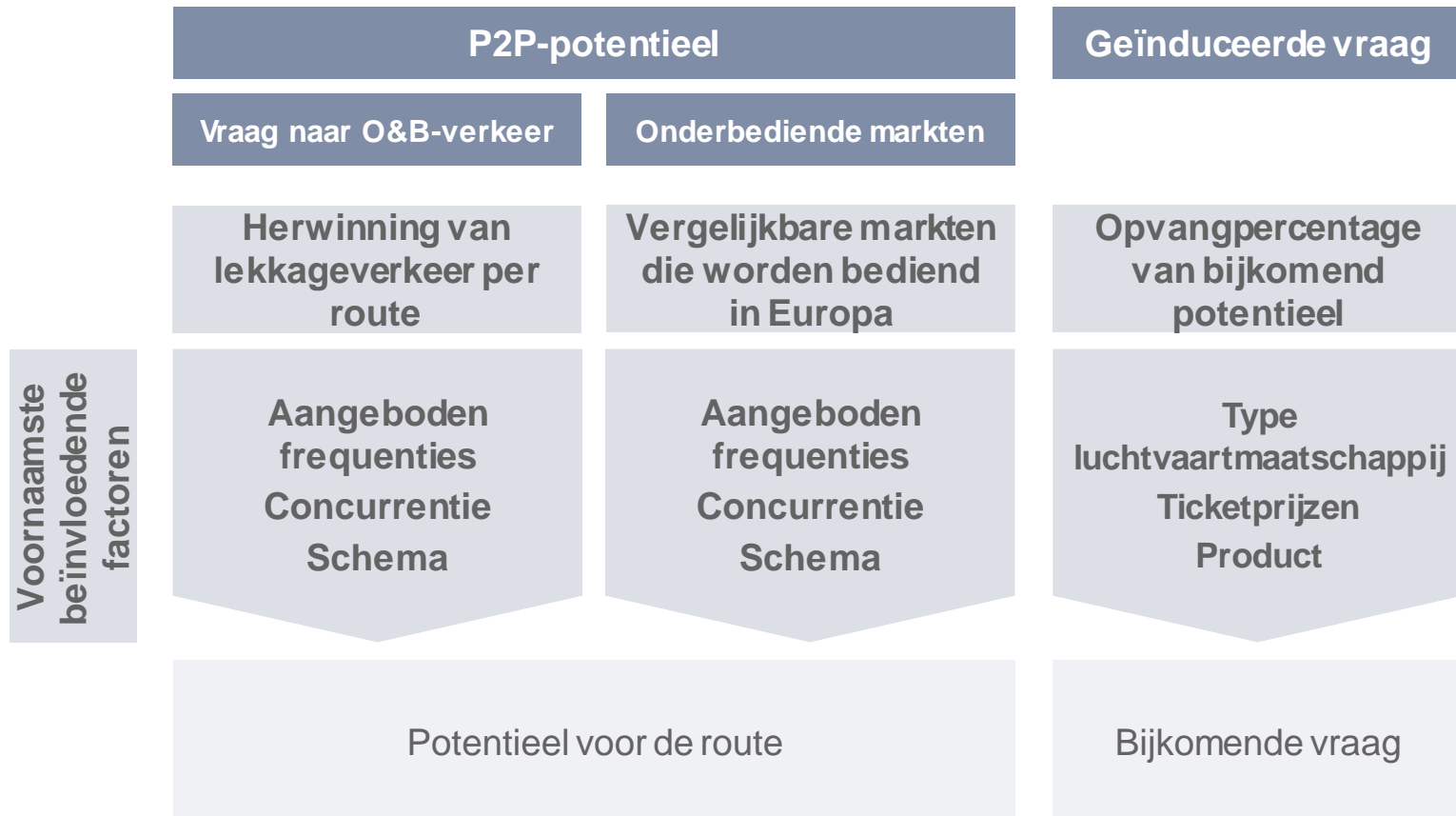


Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. **Methodologie**
 5. Routeanalyse
3. Strategie en voorspelling

Het P2P-volume wordt geraamd op basis van het terugwinnen van de lekkage en het stimulatiepercentage van het restpotentieel dat wordt afgeleid van de benchmark

Methodologie om P2P (point-to-point) -potentieel af te leiden



Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

De O&B-vraag naar niet bediende markten van GRQ kan worden geraamd in een vijfstappenbenadering, waarbij rekening wordt gehouden met het aanbod van concurrerende luchthavens

Methodologie om de O&B-groottes voor niet bediende markten van GRQ te ramen

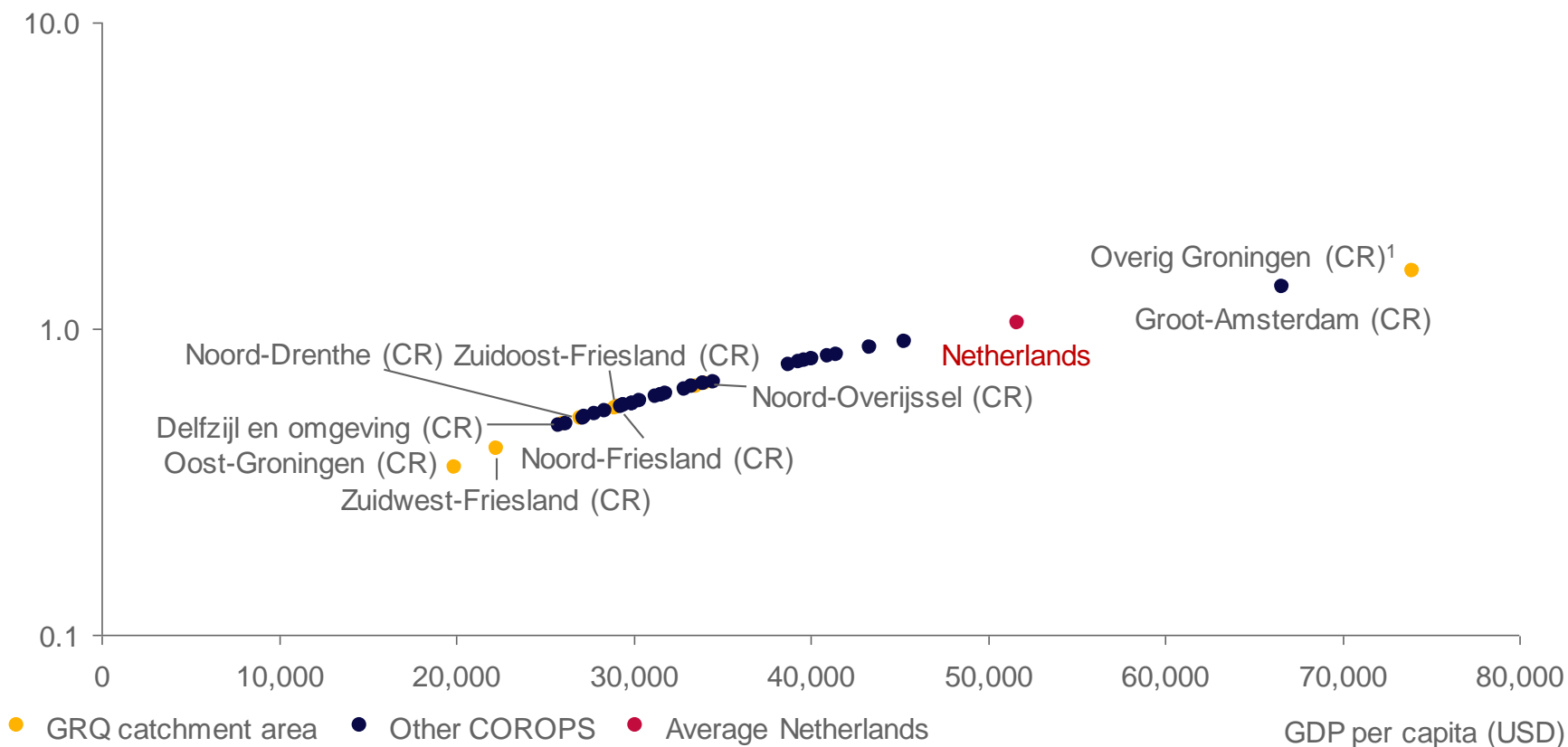


Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

De totale bevolking in het verzorgingsgebied van GRQ zou samen een potentieel jaarlijks verkeer van meer dan 3 miljoen passagiers hebben

BBP per hoofd van de bevolking t.o.v. vlucht per hoofd van de bevolking

Reis per hoofd van de bevolking (retourvluchtverkeer / bevolking)



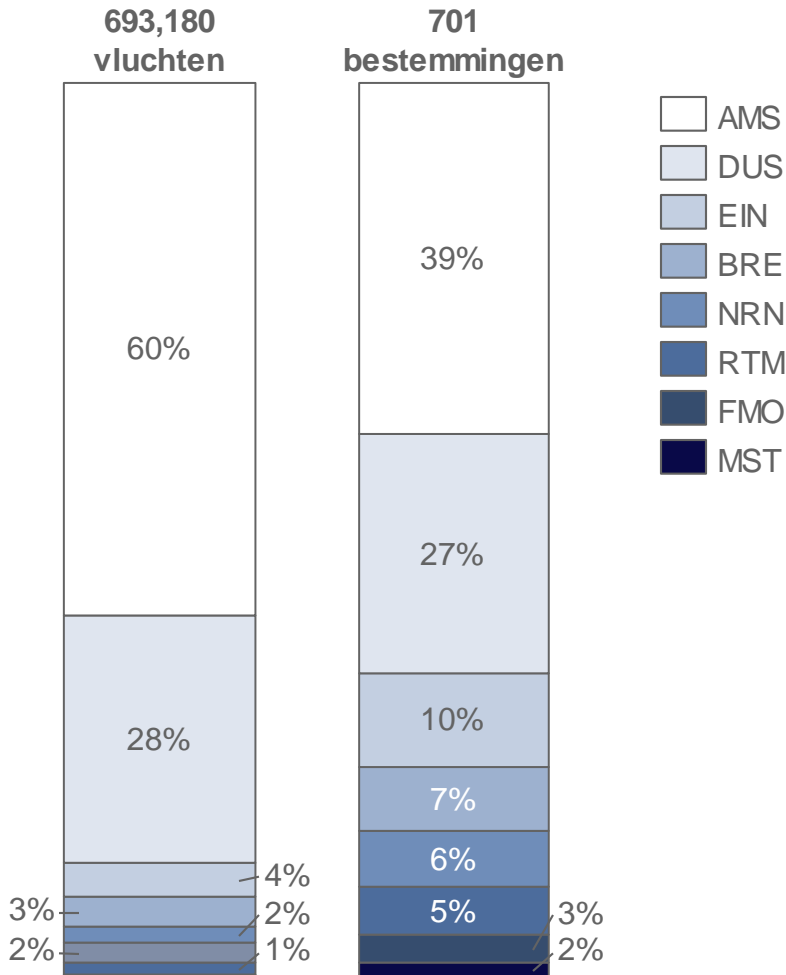
Note 1: In de onmiddellijke nabijheid van Groningen Airport Eelde is het BBP per hoofd van de bevolking zeer hoog, zoals blijkt uit de officiële statistiek, omdat daarin de mijnbouwsector is opgenomen. Zonder deze sector leunt het BBP per hoofd van de bevolking echter aan bij het gemiddelde van Nederland

Note 2: Retourvlucht per hoofd van de bevolking is het gemiddelde aantal vluchten (passagiers in beide richtingen) vanuit een regio per jaar gedeeld door de bevolking

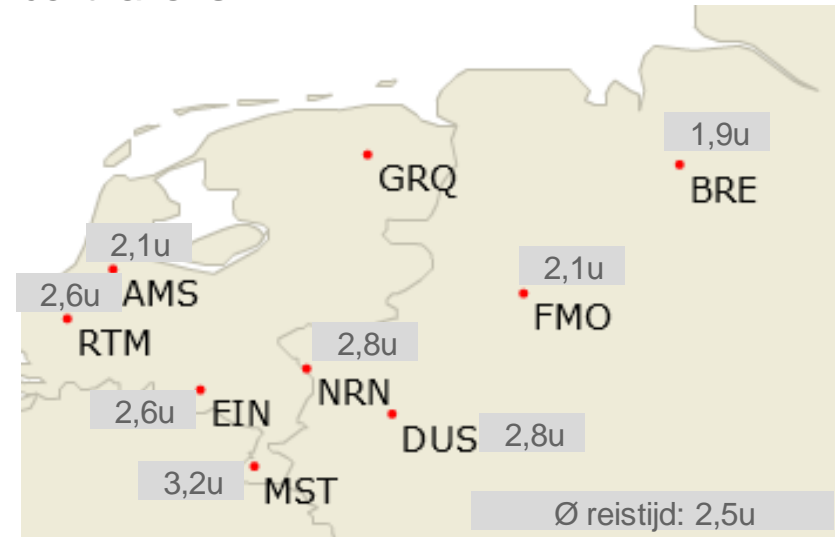
Bron: Lufthansa Consulting research

Na het identificeren van het totale theoretische verkeerspotentieel en lekkage naar andere luchthavens wordt de relatieve aantrekkelijkheid van concurrerende luchthavens geanalyseerd

Marktaanbod van concurrerende luchthavens



Reistijd van GRQ naar concurrerende luchthavens

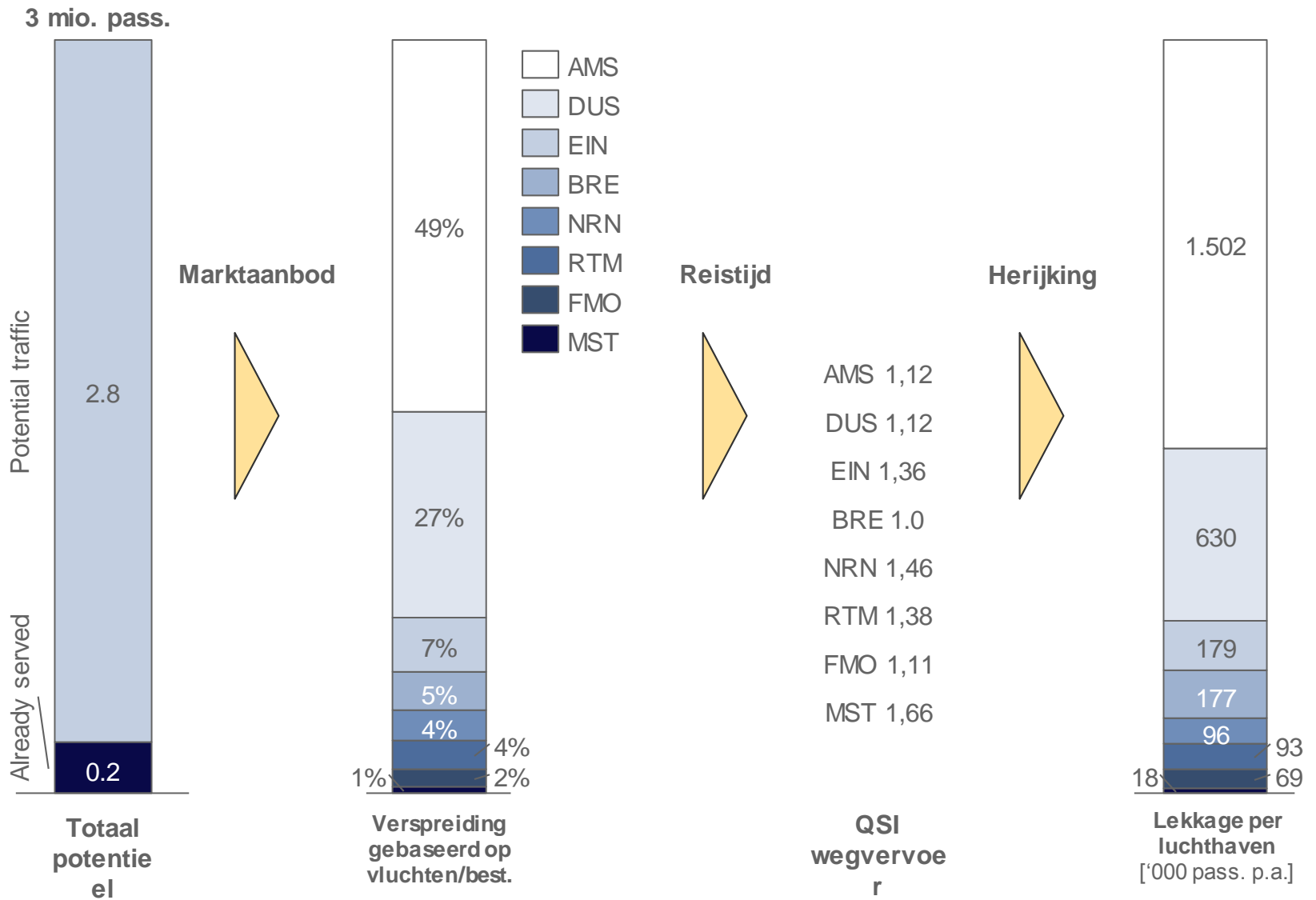


Bepaling van een relatieve QSI-factor voor elke luchthaven op basis van wegvervoer

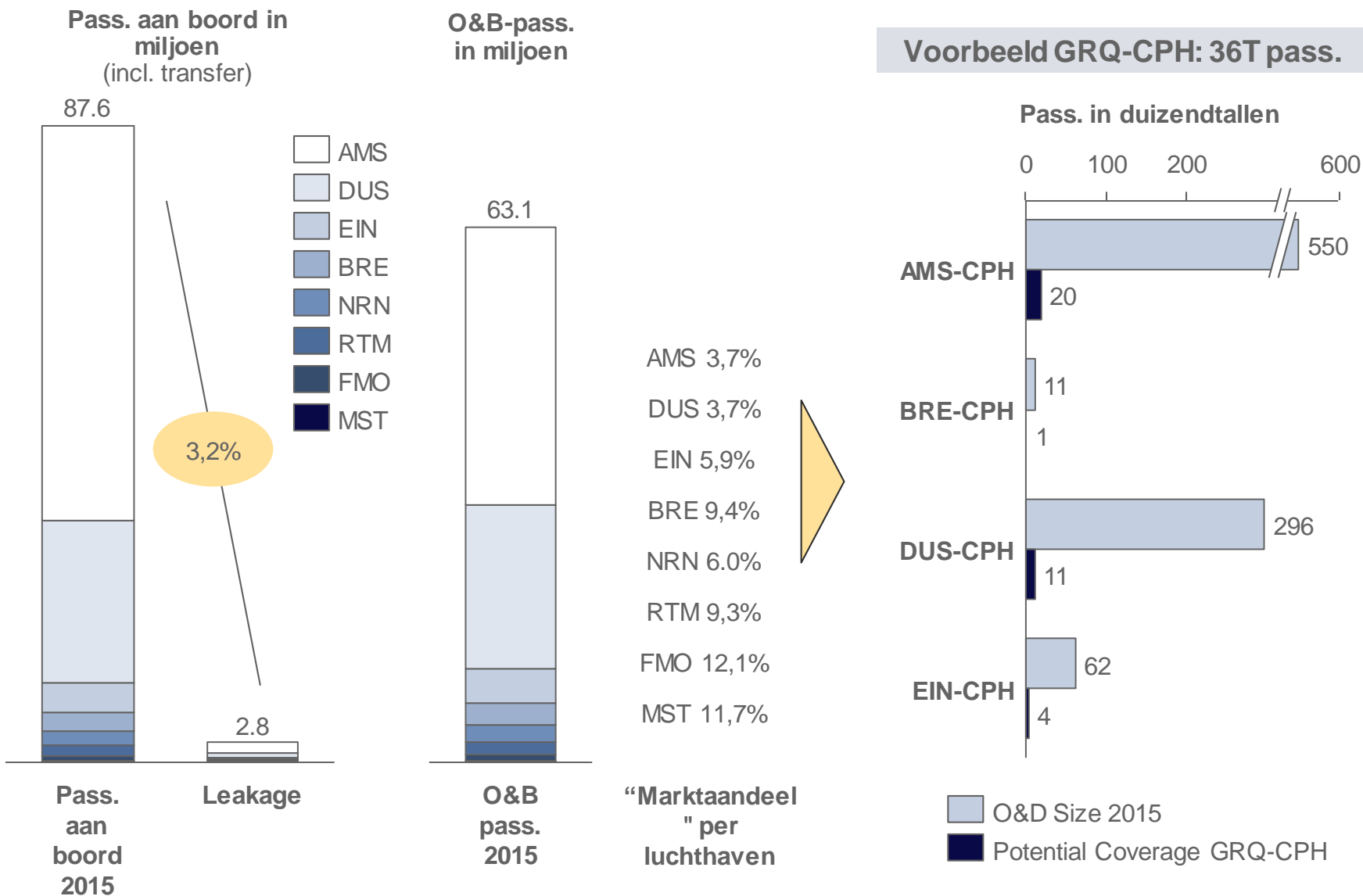
Dest	AMS	DUS	EIN	BRE	NRN	RTM	FMO	MST
QSI-score	1,12	1,47	1,36	1,00	1,46	1,38	1,11	1,66

Bron: Airport IS, Google Maps

Het verkeer wordt vervolgens verspreid volgens het capaciteitsaandeel en de bestemmingsportefeuille van de concurrentie, waarbij rekening wordt gehouden met de reistijd over de weg

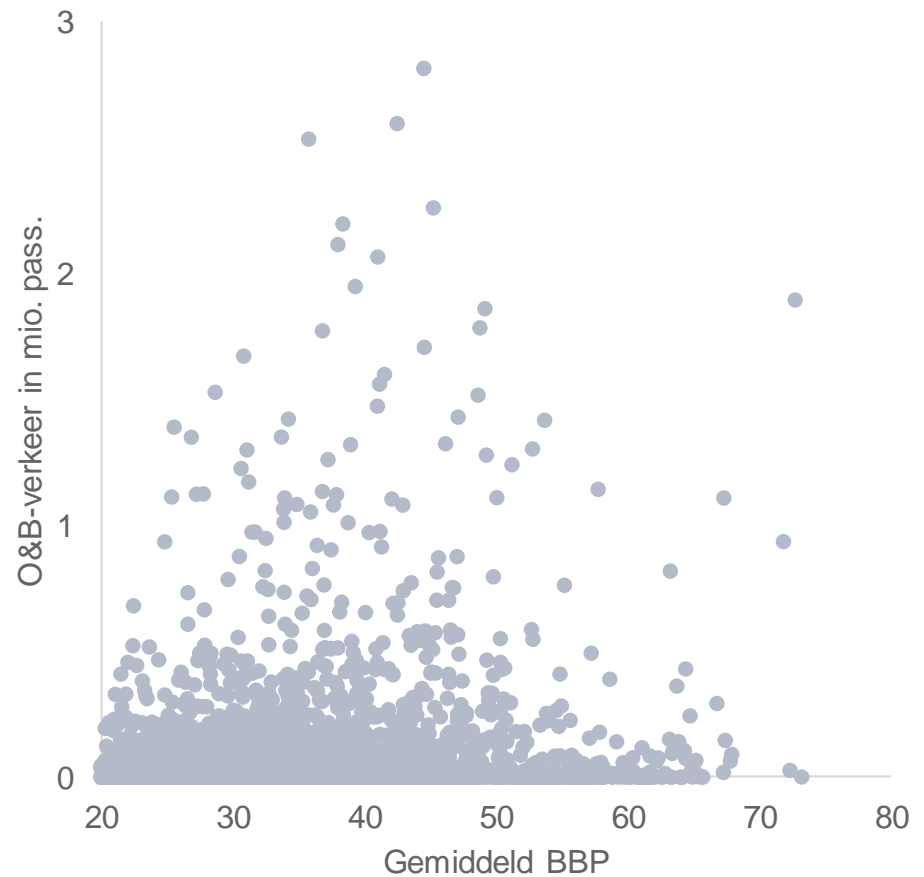
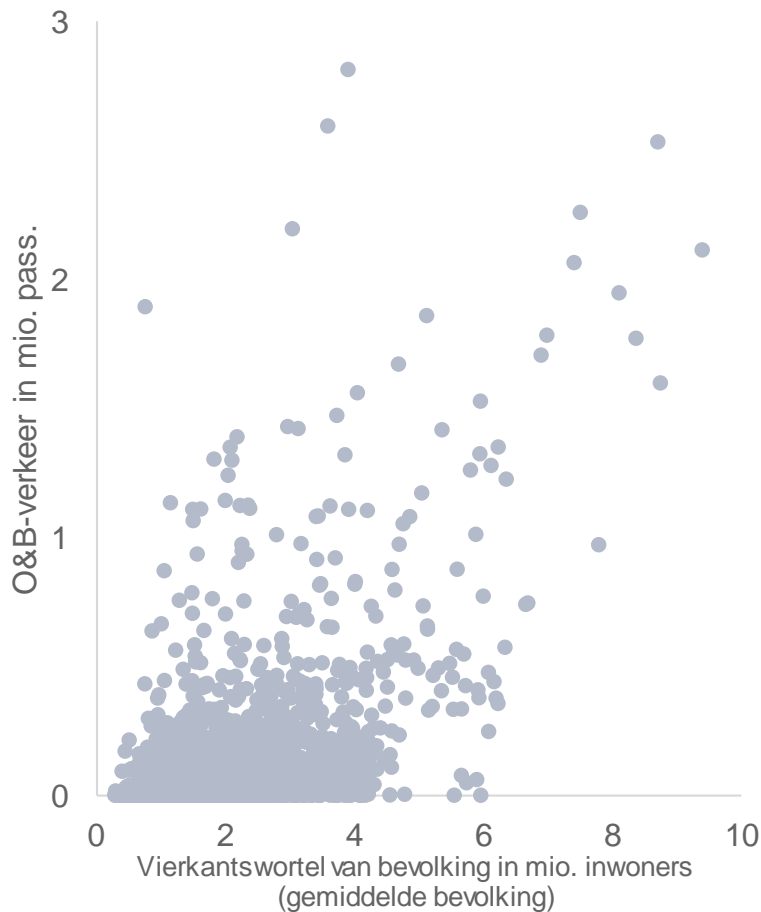


Ten slotte wordt, om de O&B-groottes per bestemming voor GRQ te bepalen, de verspreiding van het lekkageverkeer bepaald in verhouding tot het totale bestaande verkeer



Voor onderbediende markten in de O&B-analyse wordt het maximale routepotentieel genomen van de benchmark met andere vergelijkbare Europese routes

Regressieanalyse op basis van O&B-verkeer in 2015 met BBP en bevolking



Opmerking: Omvat O&B-verkeer tussen 203 bestemmingen in Europa (max. verkeer 3 mio. / max. bev. Ø 10 mio. / min. BBP Ø 20T, max. BBP Ø 80T)
Bron: Airport IS voor O&B-verkeer, Eurostat voor BBP en bevolkingsgrootte op basis van hoofdstedelijke gebieden (beschikbare meest actuele waarde gebruikt)

Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 5. **Routeanalyse**
3. Strategie en voorspelling

Vanuit bijna 400 potentiële bestemmingen vanuit Groningen werden in totaal 86 routes naar 30 landen aan een nauwgezet onderzoek onderworpen

Lijst van bestemmingen, in detail geanalyseerd (in alfabetische volgorde)

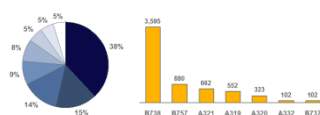
- Aberdeen, Schotland (ABZ)
- Alicante, Spanje (ALC)
- Agadir, Marokko (AGA)
- Antalya, Turkije (AYT)
- Athens, Griekenland (ATH)
- Barcelona, Spanje (BCN)
- Bari, Italië (BRI)
- Bazel, Zwitserland (BSL)
- Belgrado, Servië (BEG)
- Bergamo, Italië (BGY)
- Berlijn, Duitsland (SXF, TXL)
- Billund, Denmark (BLL)
- Birmingham, VK (BHX)
- Bodrum, Turkije (BJV)
- Bologna, Italië (BLQ)
- Bordeaux, Frankrijk (BOD)
- Bristol, VK (BRS)
- Boekarest, Roemenië (OTP)
- Boedapest, Hungary (BUD)
- Catania, Italië (CTA)
- Kopenhagen, Denmark (CPH)
- Corfu, Griekenland (CFU)
- Dalaman, Turkije (DLM)
- Djerba, Tunesië (DJE)
- Dublin, Ierland (DUB)
- Edinburgh, Schotland (EDI)
- Enfidha, Tunesië (NBE)
- Faro, Portugal (FAO)
- Frankfurt, Duitsland (FRA)
- Friedrichshafen, Duitsland (FDH)
- Fuerteventura, Spanje (FUE)
- Gdansk, Polen (GDN)
- Genève, Zwitserland (GVA)
- Girona, Spanje (GRO)
- Glasgow, Schotland (GLA)
- Göteborg, Zweden (GOT)
- Gran Canaria, Spanje (LPA)
- Graz, Oostenrijk (GRZ)
- Helsinki, Finland (HEL)
- Heraklion, Griekenland (HER)
- Hurghada, Egypte (HRG)
- Ibiza, Spanje (IBZ)
- Innsbruck, Oostenrijk (INN)
- Istanbul, Turkije (IST)
- Izmir, Turkije (ADB)
- Katowice, Polen (KTW)
- Kos, Griekenland (KGS)
- Krakow, Polen (KRK)
- Lanzarote, Spanje (ACE)
- Linz, Oostenrijk (LNZ)
- Lissabon, Portugal (LIS)
- Londen, VK (alle luchthavens)
- Madrid, Spanje (MAD)
- Malaga, Spanje (AGP)
- Malta, Malta (MLA)
- Manchester, VK (MAN)
- Marrakech, Marokko (RAK)
- Marseille, Frankrijk (MRS)
- Milaan, Italië (LIN, MXP)
- Moskou, Rusland (SVO)
- München, Duitsland (MUC)
- Nice, Frankrijk (NCE)
- Oslo, Noorwegen (OSL)
- Mallorca, Spanje (PMI)
- Parijs, Frankrijk (CDG)
- Pisa, Italië (PSA)
- Porto, Portugal (OPO)
- Praag, Tsjechische Republiek (PRG)
- Rhodos, Griekenland (RHO)
- Riga, Letland (RIX)
- Rome, Italië (CIA, FCO)
- Salzburg, Oostenrijk (SZG)
- Sharm El Sheikh, Egypte (SSH)
- Sofia, Bulgarije (SOF)
- Southend, VK (SEN)
- Split, Kroatië (SPU)
- Stockholm, Zweden (ARN)
- Tanger, Marokko (TNG)
- Tenerife, Spanje (TFS)
- Thessaloniki, Griekenland (SKG)
- Valencia, Spanje (VLC)
- Venetië, Italië (VCE)
- Wenen, Oostenrijk (VIE)
- Vilnius, Litouwen (VNO)
- Warschau, Polen (WAW)
- Zurich, Zwitserland (ZRH)

In de loop van de analyse werd rekening gehouden met een aantal KPI's om de op de shortlist geplaatste routes te analyseren die aan een nauw onderzoek werden onderworpen

Overzicht van de bepalende KPI's

- Historische evolutie op de luchthaven van Groningen**
 Ontwikkeling van passagiersvolume van 2010 tot 2015
- Verkeerspatroon van de dienst in Groningen**
 Seizoensgebondenheid van vluchten, zetels, vraag en beladingsfactor
- Historische evolutie bij de concurrentie**
 Ontwikkeling van passagiersvolume van 2010 tot 2015
- Verkeerspatroon van de dienst bij de concurrentie**
 Seizoensgebondenheid van vluchten, zetels, vraag en beladingsfactor
- Luchtvaartmaatschappijen en vliegtuigtypes die de route exploiteren**
 Overzicht van exploitanten en uitrusting die in 2015 werden ingezet
- Potentieel verkeer op de route vanuit Groningen**
 Uitvoering van marktgroottemodel om vraag te ramen
- Potentiële luchtvaartmaatschappijen die de route vanuit GRQ kunnen bedienen**
 Differentiatie volgens eigenschappen van de route

Voorbeeldroute: GRQ – AYT



- Gestage en significante groei van 2010 tot 2014
- Route bediend van maart tot november 2015
- Passagiersvolume verdubbeld tijdens laatste 6 jaar
- Gemiddelde zetelbezettingsfactor van 82% gedurende heel het jaar 2015
- XQ, DE en AB nemen meer dan 65% van de markt voor hun rekening

Sterke marktgroei, maar ook sterke concurrentie
 Potentiële marktgrootte: 42.000 – 52.000 (2015: 42.290)

Traditionele touroperatorbestemming in de zomer
 Geëxploiteerd op basis van volle charter door bijv. Transavia

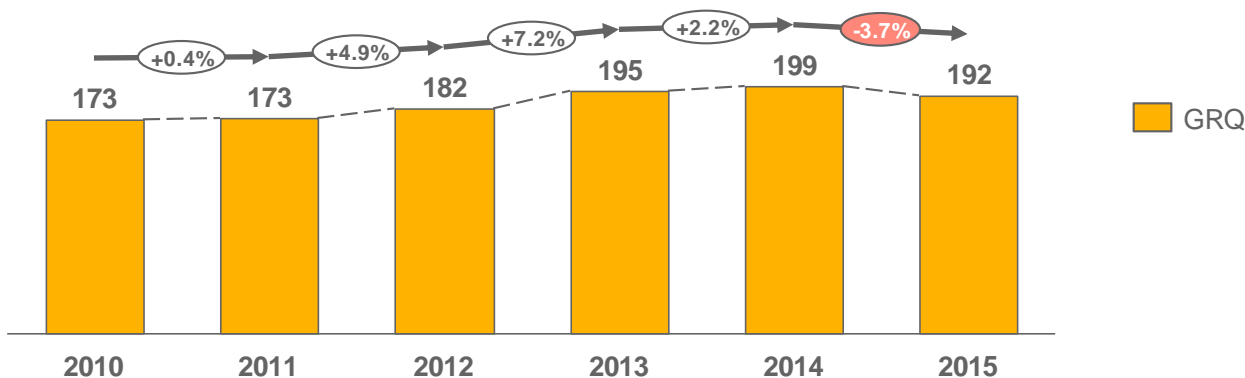
Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 - 5. Routeanalyse**
 - 1. Zomervakantiecluster**
 2. Wintervakantiecluster
 3. Citytripcluster
 4. Zakencluster
 5. Hub feeder
 6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

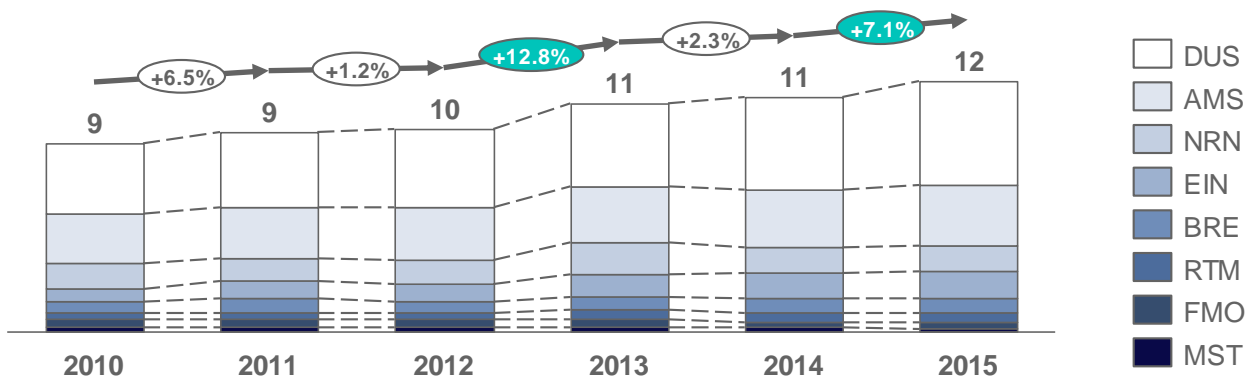
Na positieve jaren daalden de volumes op de zomervakantieroutes in Groningen in 2015, terwijl de vraag bij de concurrentie voortdurend toenam

Zomervakantieroutes – Ontwikkeling van passagiersvolume

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



Passagiersontwikkeling (in miljoen) van 2010 tot 2015 in concurrerende luchthavens



Opmerkingen

- Over het algemeen positieve trend van passagiersaantal in Groningen, stijging met ca. 10% van 2010 tot 2015
- Lichte daling in 2015 mogelijk te wijten aan verschuiving van capaciteit
- Volumegroei voor de concurrentie voornamelijk gestuurd door Düsseldorf en Amsterdam
- Stabiel marktsegment, geen exits van concurrerende luchthavens in 2010-2015


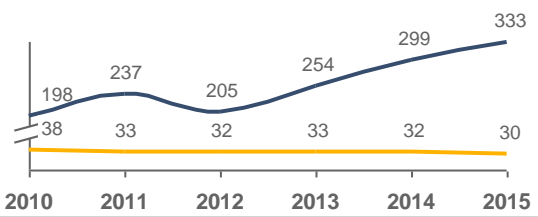


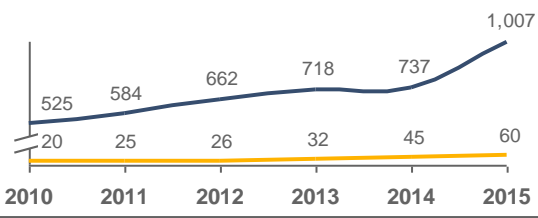


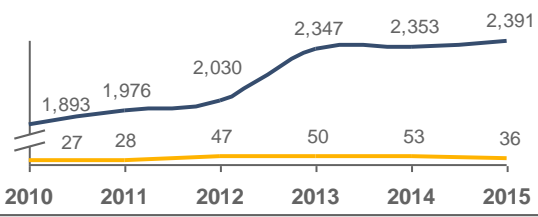


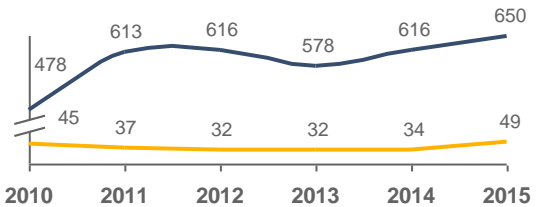

Hoofdmarkt en geldmachine voor Groningen, veelbelovende vooruitzichten

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

De huidige bestemmingen kunnen worden gesegmenteerd volgens hun eigenschappen – eerst en vooral bieden Spanje en Portugal specifieke groei-opportunities


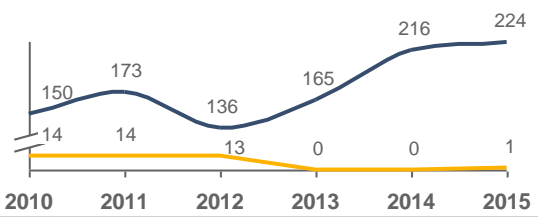


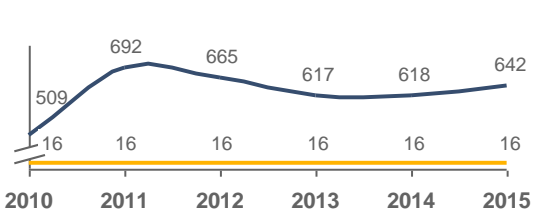


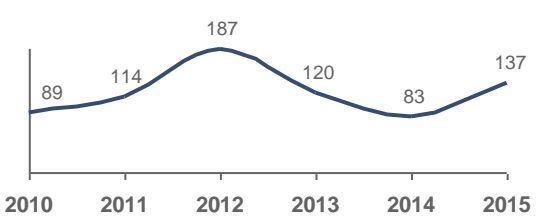


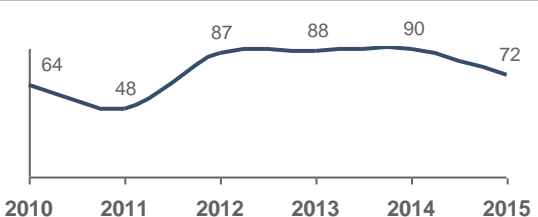

Zomervakantieroutes (bediend vanuit Groningen in 2015) – groei-opties

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbeveling
 <p>Griekse eilanden</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heraklion (HER) – politieke stabilisatie afwachten Significant groeipotentieel op middellange/lange termijn ▪ Kos (KGS) – politieke stabilisatie afwachten Geschrapd in 2016, hervatting verwacht op korte termijn 
 <p>Turkije</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Antalya (AYT) – politieke stabilisatie afwachten Significant groeipotentieel op middellange/lange termijn ▪ Bodrum (BJV) – politieke stabilisatie afwachten Matig groeipotentieel op middellange/lange termijn 
 <p>Spanje en Portugal</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faro (FAO) – winterdienst toevoegen op touroperatorbasis Matige groeipercentages, zeer gefragmenteerde markt ▪ Mallorca (PMI) – verkeersvolume van 2014 recupereren Zeer stabiele markt, maar ook sterke concurrentie 
 <p>Canarisch eilanden</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lanzarote (ACE) – opvoeren naar tweewekelijkse dienst Stabiele marktgroei, matige concurrentie ▪ Gran Canaria (LPA) – huidige activiteit verder zetten Wankelende verkeersvolumes, eerder gefragmenteerde markt 

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS, verkeersstatistiek van GRQ

Griekse en Canarische eilanden bieden verder aantrekkelijke vakantiebestemmingen – Egypte en Tunesië zouden lucratieve opportuniteiten kunnen bieden op lange termijn


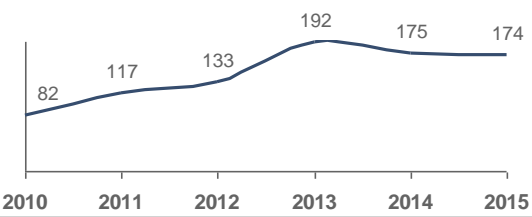





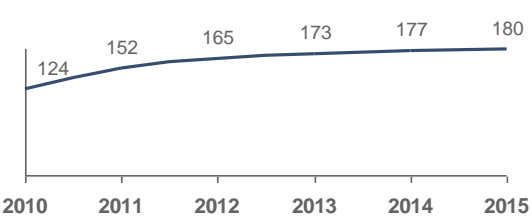


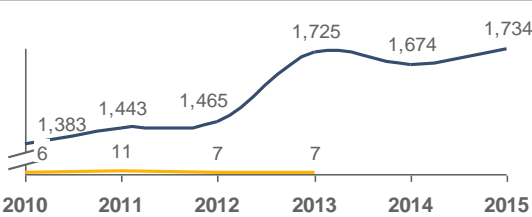

Zomervakantieroutes (deels bediend vanuit Groningen in 2015) – groei-opties

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbeveling
 <p>Griekse eilanden</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corfu (CFU) & Rhodos (RHO) – politieke stabilisatie afwachten <p>Marktgroei van bijna 50% tussen 2010 en 2015 Gefragmenteerde markt, groot aantal luchtvaartmaatschappijen die elkaar beconcurreren Diensten aangeboden vanuit alle luchthavens behalve Maastricht in 2015</p> 
 <p>Canarisch eilanden</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen (alleen TFS)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fuerteventura (FUE) & Tenerife (TFS) – toevoegen van winterdiensten <p>Stijging van volume met circa 25% van 2010 tot 2015 Air Berlin, Ryanair en Condor domineren de markt Diensten het hele jaar rond dankzij gunstige klimaatomstandigheden</p> 
 <p>Egypte</p>	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sharm El Sheikh (SSH) & Hurghada (HRG) – langetermijnoptie <p>Wankelende passagiersvolumes de afgelopen zes jaar Recente toename van de vraag wordt gestuurd door diensten naar Hurghada Potentiële bestemming in verre toekomst na stabilisatie</p> 
 <p>Tunesië</p>	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enfidha (NBE) & Djerba (DJE) – langetermijnoptie <p>Marktherstel na daling van volume in 2011 Tunisair, Nouvelair, Condor en Air Berlin domineren Potentiële bestemming in de verre toekomst na stabilisatie</p> 

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS

Een grondige marktanalyse brengt bijkomende niet bediende routes aan het licht, die ideale opportuniteiten zouden kunnen bieden voor de invoering van lagekostendiensten (I)


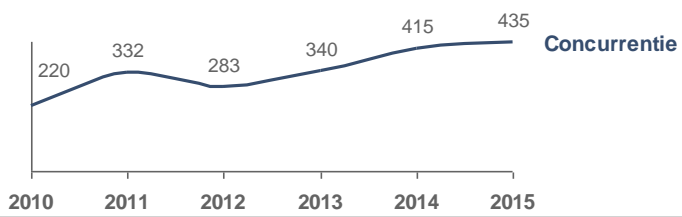


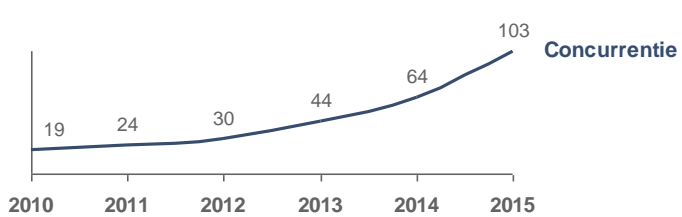

Zomervakantieroutes (niet bediend vanuit Groningen in 2015) – groei-opties

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbeveling														
Marokko 	 <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling Marokko (in duizendtallen)</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>82</td></tr> <tr><td>2011</td><td>117</td></tr> <tr><td>2012</td><td>133</td></tr> <tr><td>2013</td><td>192</td></tr> <tr><td>2014</td><td>175</td></tr> <tr><td>2015</td><td>174</td></tr> </tbody> </table>	Jaar	Passagiers	2010	82	2011	117	2012	133	2013	192	2014	175	2015	174	<p>▪ Marrakech (RAK) – lancering van lagekostenactiviteit</p> <p>Passagiersvolume verdubbeld in omvang van 2010 tot 2013. Transavia en Air Berlin nemen 90% van de markt voor hun rekening Etnische banden met Marokko naast vakantieverkeer</p> 
Jaar	Passagiers															
2010	82															
2011	117															
2012	133															
2013	192															
2014	175															
2015	174															
Italië 	 <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling Italië (in duizendtallen)</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>126</td></tr> <tr><td>2011</td><td>162</td></tr> <tr><td>2012</td><td>156</td></tr> <tr><td>2013</td><td>151</td></tr> <tr><td>2014</td><td>310</td></tr> <tr><td>2015</td><td>309</td></tr> </tbody> </table>	Jaar	Passagiers	2010	126	2011	162	2012	156	2013	151	2014	310	2015	309	<p>▪ Catania (CTA) & Bari (BRI) – lancering van lagekostenactiviteit</p> <p>Verdubbeling van passagiersvolume van 2013 tot 2014. Ryanair, Transavia en Air Berlin zijn dominerende maatschappijen In 2015 diensten vanuit DUS, AMS, EIN, NRN en MST</p> 
Jaar	Passagiers															
2010	126															
2011	162															
2012	156															
2013	151															
2014	310															
2015	309															
Malta 	 <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling Malta (in duizendtallen)</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>124</td></tr> <tr><td>2011</td><td>152</td></tr> <tr><td>2012</td><td>165</td></tr> <tr><td>2013</td><td>173</td></tr> <tr><td>2014</td><td>177</td></tr> <tr><td>2015</td><td>180</td></tr> </tbody> </table>	Jaar	Passagiers	2010	124	2011	152	2012	165	2013	173	2014	177	2015	180	<p>▪ Malta (MLA) – lancering van lagekostenactiviteit</p> <p>Volumestijging met bijna 50% tijdens de laatste zes jaar. Air Malta dominante maatschappij, potentieel om verkeer aan te snoepen Ontwikkeling van reputatie als aantrekkelijke vakantiebestemming</p> 
Jaar	Passagiers															
2010	124															
2011	152															
2012	165															
2013	173															
2014	177															
2015	180															
Spanje 	 <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling Spanje (in duizendtallen)</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2010</td><td>1,383</td></tr> <tr><td>2011</td><td>1,443</td></tr> <tr><td>2012</td><td>1,465</td></tr> <tr><td>2013</td><td>1,725</td></tr> <tr><td>2014</td><td>1,674</td></tr> <tr><td>2015</td><td>1,734</td></tr> </tbody> </table> <p>Groningen (alleen AGP): 6 (2010), 7 (2011-2015)</p>	Jaar	Passagiers	2010	1,383	2011	1,443	2012	1,465	2013	1,725	2014	1,674	2015	1,734	<p>▪ Malaga (AGP) & Alicante (ALC) – lancering van lagekostenactiviteit</p> <p>Geweldig potentieel, stijging van 25% tijdens de laatste zes jaar. Vluchten naar Malaga vanuit Groningen stopgezet na 2013 Gefragmenteerde markt, gedomineerd door Transavia en Ryanair</p> 
Jaar	Passagiers															
2010	1,383															
2011	1,443															
2012	1,465															
2013	1,725															
2014	1,674															
2015	1,734															

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS, verkeersstatistiek van GRQ

Een grondige marktanalyse brengt bijkomende niet bediende routes aan het licht, die ideale opportuniteiten zouden kunnen bieden voor de invoering van lagekostendiensten (II)

Zomervakantieroutes (niet bediend vanuit Groningen in 2015) – groei-opties

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbeveling														
Balearen 	 <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) - Balearen</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers (duizendtallen)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>332</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>283</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>340</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>415</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>435</td> </tr> </tbody> </table>	Jaar	Passagiers (duizendtallen)	2010	220	2011	332	2012	283	2013	340	2014	415	2015	435	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ibiza (IBZ) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Passagiersvolume verdubbeld tijdens de laatste zes jaar Gefragmenteerde markt, groot aantal elkaar beconcurrerende luchtvaartmaatschappijen Diverse reismotieven (weekendje weg, zomervakantie)</p> 
Jaar	Passagiers (duizendtallen)															
2010	220															
2011	332															
2012	283															
2013	340															
2014	415															
2015	435															
Kroatië 	 <table border="1"> <caption>Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) - Kroatië</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Passagiers (duizendtallen)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>44</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>64</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>103</td> </tr> </tbody> </table>	Jaar	Passagiers (duizendtallen)	2010	19	2011	24	2012	30	2013	44	2014	64	2015	103	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Split (SPU) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Stijging van zo goed als nul naar passagiersaantal met zes Seizoensgebonden vluchten van easyJet, Transavia en Germanwings Stimulatie van de boomende toerismeregio door lagekostenmaatschappijen</p> 
Jaar	Passagiers (duizendtallen)															
2010	19															
2011	24															
2012	30															
2013	44															
2014	64															
2015	103															

Conclusie

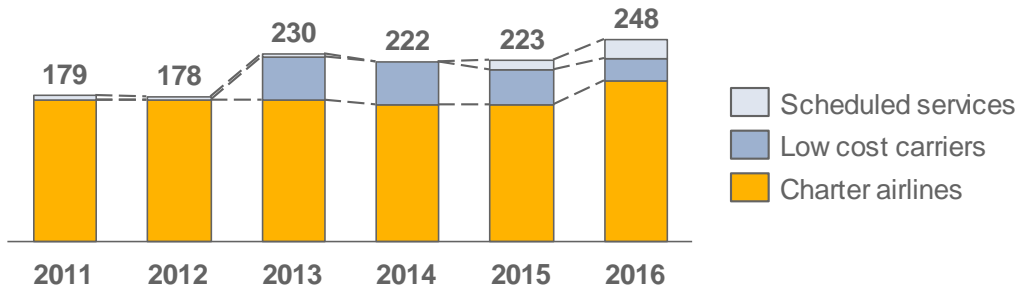
- Aantal interessante bijkomende **zomervakantiebestemmingen** in Europa en Noord-Afrika die momenteel niet bediend worden vanuit Groningen, maar vanuit sommige van de concurrerende luchthavens in NL en DE
- Groningen zou kunnen dienen als **standplaats voor typische routes van lagekostenmaatschappijen**, zodat de steden twee of drie maal per week kunnen worden bediend om een relevant marktaandeel van de concurrentie voor zijn rekening te nemen
- De lagekostenmaatschappijen zouden zelfs kunnen **samenwerken met touroperators**, die zich zouden engageren voor het kopen van een bepaald aandeel van de zetels van de luchtvaartmaatschappijen om ze te verkopen als onderdeel van pakketreizen naar de bestemmingen

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS

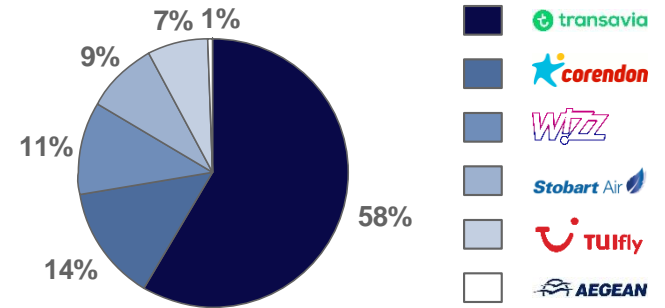
Als het strategische vertrekpunt van Groningen moet een frequente en proactieve uitwisseling met de cruciale touroperators voortdurend worden gestimuleerd

Ontwikkeling van het charterverkeersegment t.o.v. geplande en lagekostendiensten

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)



Passagiersaandelen in 2015



Conclusie

- Vakantieverkeer dat wordt aangeboden via traditionele touroperators vormt de **hoofdmoot** van de luchthaven van Groningen, met een **passagiersaandeel van bijna 80%** in 2015
- Het is essentieel een **intense communicatie met** de meest relevante touroperators in de regio te behouden om **het verkeersvolume op de huidige niveaus te behouden**

Geplande diensten: Stobart Air, BMI, Aegean Airlines / **Lagekostenmaatschappijen:** Ryanair, Wizz Air, Vueling / **Chartermaatschappijen:** Transavia, TUIfly, Corendon Airlines, Sky Airlines / **Opmerking:** Met insignificante passagiersvolumes werd geen rekening gehouden

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ

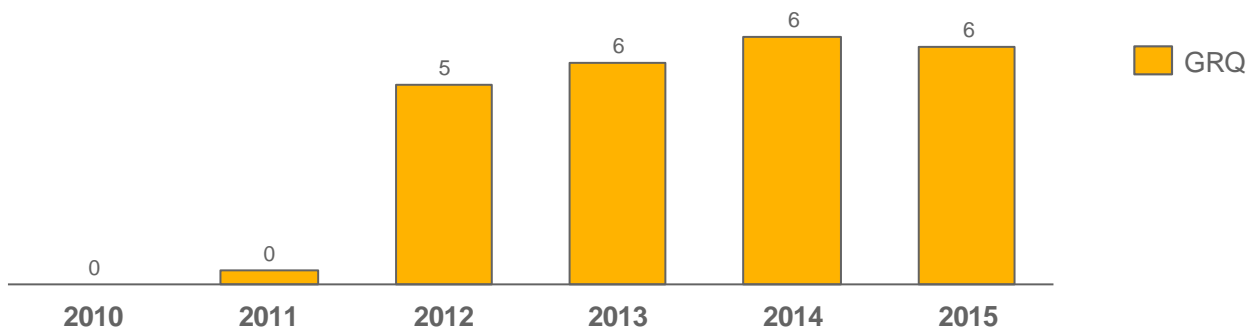
Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 - 5. Routeanalyse**
 1. Zomervakantiecluster
 - 2. Wintervakantiecluster**
 3. Citytripcluster
 4. Zakencluster
 5. Hub feeder
 6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

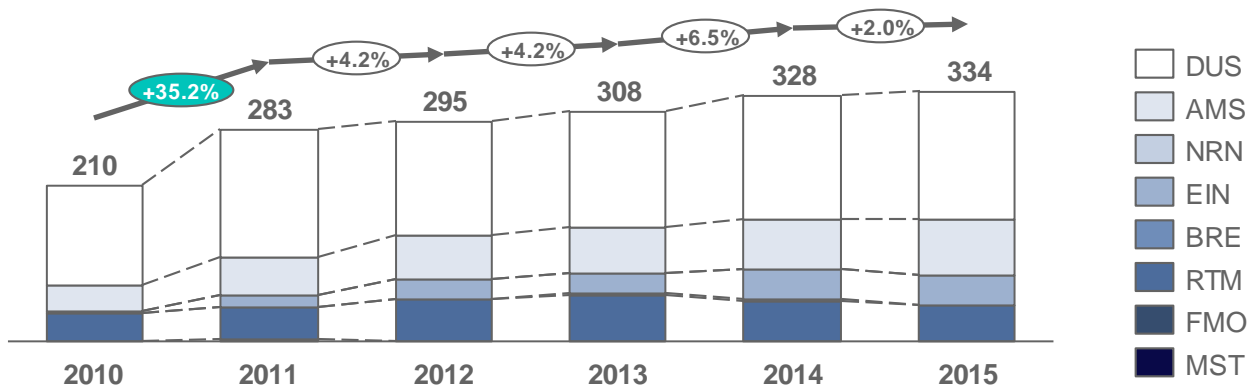
Hoewel de concurrentie de verkeersvolumes voortdurend heeft vergroot, waren de wintervakantieroutes geen succes in GRQ

Wintervakantieroutes – Ontwikkeling van passagiersvolume

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in concurrerende luchthavens



Opmerkingen

- Over het algemeen positieve trend van passagiersaantal in Groningen tot 2014
- Lichte daling in 2015 en stopzetting van activiteit in 2016
- Over het algemeen volumegroei voor de concurrentie met Amsterdam als marktleider
- Stabiel marktsegment, met de laatste jaren concurrerende luchthavens die weggingen


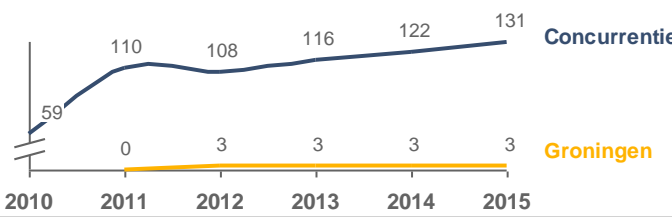


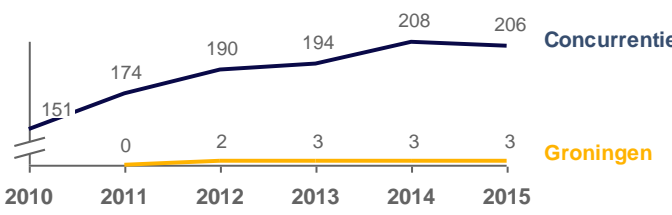

- Zeer beperkt potentieel**
- Opnieuw lanceren van routes indien er reservecapaciteit beschikbaar is om seizoensgebonden zomer routes aan te vullen**

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

De routes Innsbruck en Salzburg zijn nog steeds groeiende markten voor de concurrentie maar vertegenwoordigen geen duidelijke opportuniteit voor GRQ

Wintervakantieroutes (bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – Opportunistische opties

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbevelingen en marktpotentieel*
Innsbruck 		<ul style="list-style-type: none"> Innsbruck (INN) – hervatten indien beschikbare capaciteit <p>Stabiel passagiersvolume met lichte daling in 2015 en stopzetting van activiteit in 2016 Extreem seizoensgebondenheidseffect en concurrentie maar gestage groeipercentages</p> 
Salzburg 		<ul style="list-style-type: none"> Salzburg (SZG) – hervatten indien beschikbare capaciteit <p>Stabiel aantal passagiers met marginale daling in 2015 en stopzetting van activiteit in 2016 Beladingsfactoren verbeteren ook sinds de inhuldiging van de route, hoog seizoensgebondenheidseffect</p> 

Conclusie

- Als wintervakantiebestemmingen werden de activiteiten van Innsbruck en Salzburg, geëxploiteerd door Transavia, stopgezet in 2016. Deze routes zouden kunnen worden hervat als er reservecapaciteit is om het zeer beperkte volume van deze markt van GRQ op te vangen
- Bijkomende wintervakantiebestemmingen in de buurt van de Alpen, zoals Bazel, Genève, Graz, Bern en Grenoble werden onderzocht. Door de geringe vraag naar luchtverkeer en de afwezigheid van duidelijke patronen voor wintervakantie-seizoensgebondenheid in die routes kon er in dit cluster echter geen verder potentieel worden geïdentificeerd

* Totaal aantal passagiers in twee richtingen p.a.; Bron: Ramingen van LH Consulting, AirportIS, verkeersgegevens GRQ

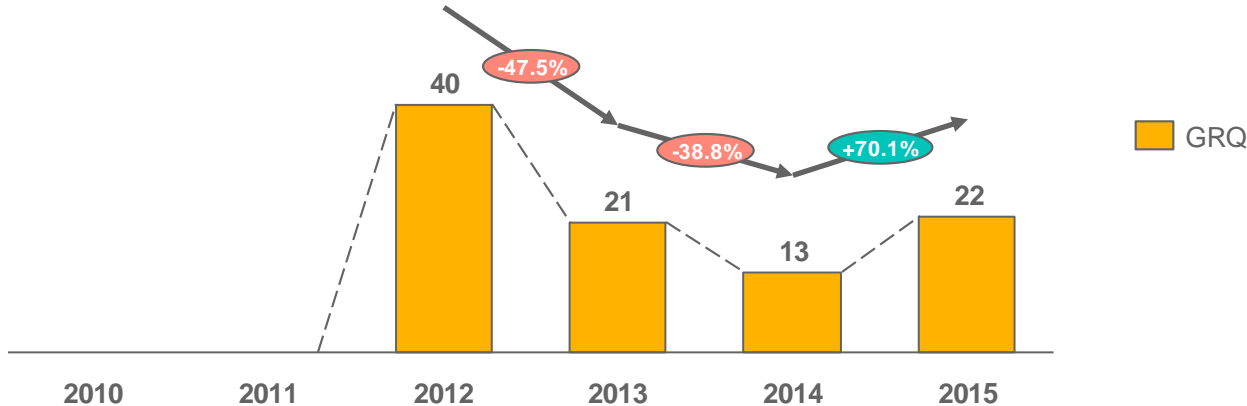
Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 - 5. Routeanalyse**
 1. Zomervakantiecluster
 2. Wintervakantiecluster
 - 3. Citytripcluster**
 4. Zakencluster
 5. Hub feeder
 6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

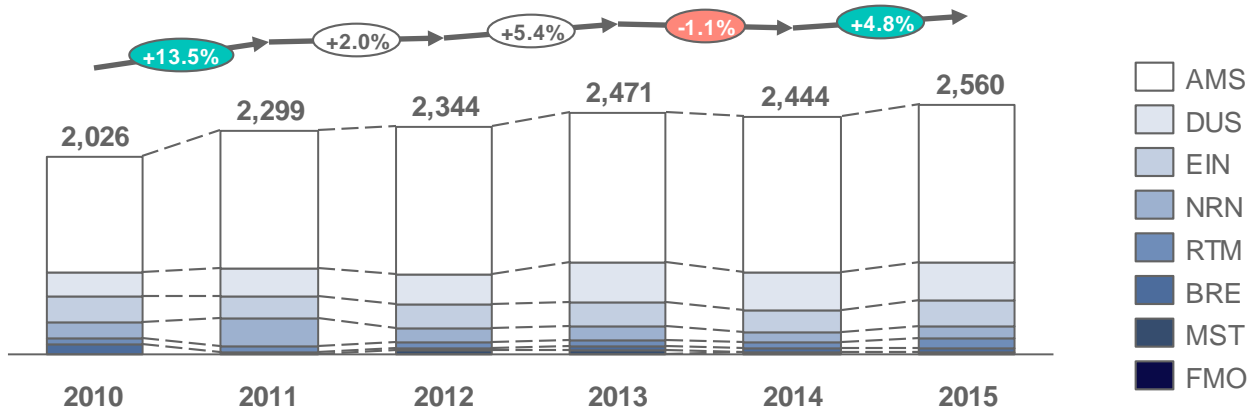
In tegenstelling tot zijn concurrenten presteert Groningen zwak in het citytripsegment, wat het potentieel voor verdere groei-opportunities in de verf zet

Citytrips – Ontwikkeling van passagiersvolume

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in concurrerende luchthavens



Opmerkingen

- Over het algemeen instabiele verkeerstrend in Groningen
- Voor 2012 werden er geen citytripbestemmingen bediend
- Volumegroei voor de concurrentie voornamelijk gestuurd door Amsterdam, Düsseldorf en Rotterdam
- Munster heeft deze marktcluster recent betreden (2015)
- Maastricht heeft zich uit dit soort routes teruggetrokken en Bremen heeft zijn expansie in 2015 beperkt


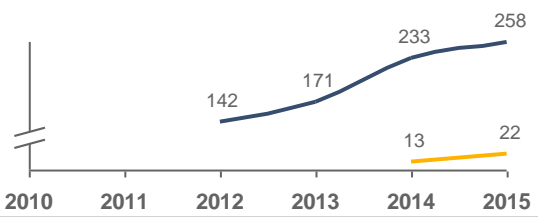


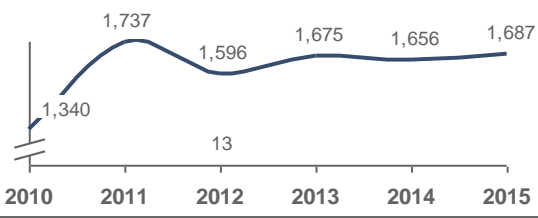


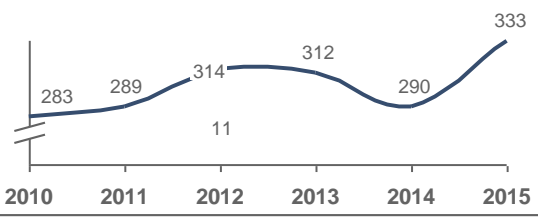


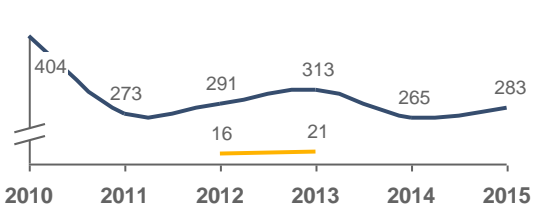

- Potentieel voor verdere groei van Groningen in dit segment**

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

Groningen heeft de afgelopen jaren slechts vier bestemmingen geëxploiteerd in de citytripcluster, en drie van de routes was slechts één of twee jaar actief


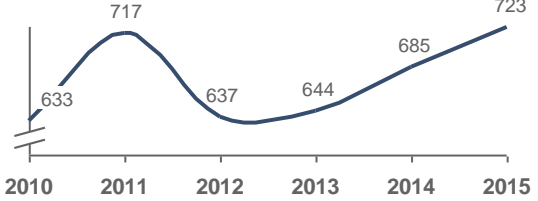


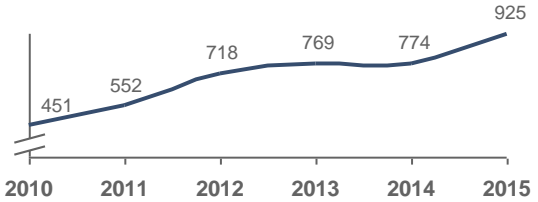


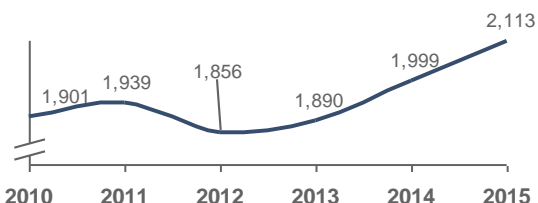


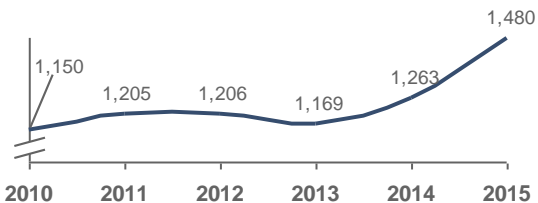

Citytriproutes (bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbevelingen
 <p>Londen Southend</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Londen Southend (SEN) – Continue verbetering van het schema/product <p>Stobart heeft onlangs activiteit gelanceerd maar beladingsfactoren blijven onvoldoende om rendabiliteit vol te houden. Werkt nu aan verbetering van de dienst om beter tegemoet te komen aan de zakelijke behoeften. Onderzoeken van potentieel om STN te exploiteren.</p> 
 <p>Barcelona</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Barcelona (BCN) – potentieel in hervatting activiteit <p>Sterke groei opgetekend op de markt en groot potentieel. Vueling heeft in 2012 reeds geëxploiteerd met onvoldoende beladingen maar in moeilijke concurrentie-omgeving.</p> 
 <p>Marseille</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Marseille (MRS) – activiteit niet hervatten <p>Sterke marktgroei, echter voornamelijk gestuurd door [ontwikkeling van Amsterdam en recente komst van Düsseldorf]. Resterende luchthavens hebben daling van het verkeer gekend of schrappen de route.</p> 
 <p>Bergamo</p>	 <p>Concurrentie</p> <p>Groningen</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bergamo (BGY) – activiteit niet hervatten <p>Belangrijke daling van de markt, barrières van komst met [ontwikkeling van Amsterdam en recente komst van Düsseldorf].</p> 

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS

Een analyse van de niet aangeboorde citytripmarkten benadrukt potentieel voor verdere verkeersontwikkeling via de inzet van lagekostendiensten (I)

Citytriproutes (niet bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbevelingen
Praag 	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> Praag (PRG) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Groeiende markt +14% sinds 2010, over het algemeen groot potentieel Een beetje concurrentie maar niet te fel Standplaats voor lagekostenmaatschappijen Risico: verkeersontwikkeling gekenmerkt door enkele lagekostenmaatschappijen die de route schrappen</p> 
Lissabon 	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> Lissabon (LIS) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Recente markt met enorme groei +105% gestuurd door recente komst van EIN/BRE die de vraag stimuleren en de ontwikkeling van activiteit vanuit AMS/DUS Recentere belangstelling van lagekostenmaatschappijen om NL te koppelen aan LIS: 2012 U2 (AMS), 2014 FR (EIN, BRE), 2012 HV (EIN)</p> 
Berlijn 	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> Berlijn (SXF) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Gestaag groeiende markt +11% maar zeer scherpe concurrentie Aantrekkelijke citytripbestemming met meer dan 2 mio passagiers vervoerd in 2015 Sterke standplaats voor lagekostenmaatschappijen</p> 
Rome 	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> Rome (FCO) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Grote, gestaag groeiende markt +28,7% sinds 2010 groei gestuurd door alle concurrerende luchthavens die momenteel diensten aanbieden Sterke standplaats voor lagekostenmaatschappijen</p> 


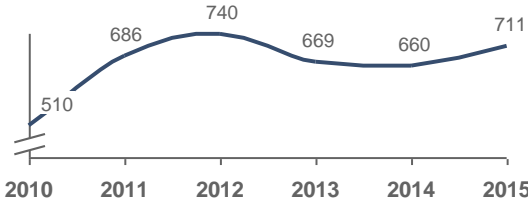







Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS

Een analyse van de niet aangeboorde citytripmarkten benadrukt potentieel voor verdere verkeersontwikkeling via de inzet van lagekostendiensten (II)

Citytriproutes (niet bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)

Aanbevelingen

Boedapest	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbevelingen
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Boedapest (BUD) – lancering van lagekostenactiviteit Positieve verkeersontwikkelingen sinds 2010 (+40%) Recente geschiedenis van nieuw komers op de luchthaven (RTM en MST) en de geïnduceerde verkeersstimulatie brengt verder groeipotentieel aan het licht Meer dan 700.000 passagiers in 2015 vervoerd tussen Nederland en BUD en dat maakt van de luchthaven een aantrekkelijke poort Sterke standplaats voor lagekostenmaatschappijen 
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Porto (OPO) – lancering van lagekostenactiviteit Gestaag groeiende markt sinds 2010 (+90%) Groei gestuurd door alle concurrerende luchthavens die de bedienen Matig niveau van concurrentie Aantrekkelijke citytripbestemming voor lagekostenmaatschappijen 
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Boekarest (OTP) – lancering van lagekostenactiviteit Gestaag groeiende markt sinds 2010 (+44%) Bijna 500.000 passagiers in 2015 vlogen tussen Nederland OTP Matig niveau van concurrentie Sterke standplaats voor lagekostenmaatschappijen 

Conclusie

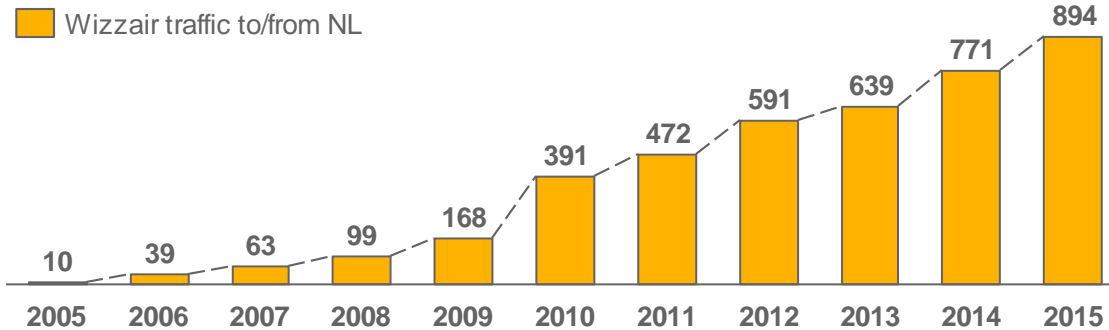
- Er is een aantal interessante bijkomende **citytripbestemmingen** in Europa die momenteel niet bediend worden vanuit Groningen, maar vanuit sommige van de concurrerende luchthavens in NL en DE
- Deze bestemmingen vertegenwoordigen aantrekkelijke poorten met sterk marktpotentieel waarnaar Groningen activiteit zou kunnen ontwikkelen door de inzet van lagekostenmaatschappijen

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS



Wizzair heeft onlangs belangstelling getoond voor de Nederlandse markt; de uitbouw van zijn netwerk vanuit een derde luchthaven kan een goede zet zijn binnen zijn uitbreidingsplannen

Passagiersontwikkeling van Wizzair (in duizendtallen) van 2005 tot 2015 in Nederland



Regionale standplaatsen van W6 die in aanmerking zijn genomen



Opmerkingen

- De ontwikkeling van de activiteit van Wizzair naar/vanuit Nederland is recent daar het verkeer sinds 2010 een snelle evolutie heeft gekend.
- Een derde luchthaven in Nederland aan zijn portefeuille toevoegen kan een goede zet zijn in zijn expansiestrategie.
- Het is tijd dat Groningen gesprekken aanknoopt met de luchtvaartmaatschappij, vooral omdat W6 belangstelling lijkt te hebben voor een plaatsje op de luchthaven van Maastricht.

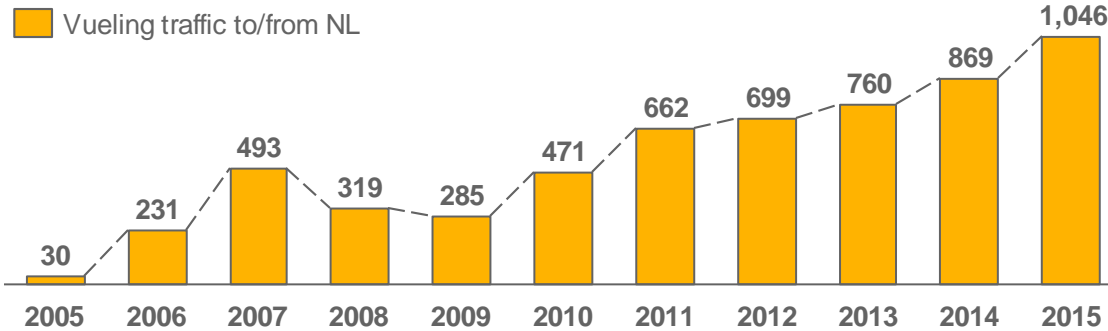
- **Regionale standplaatsen van W6 en zijn verkeerspotentieel naar/vanuit Groningen worden beschouwd als onderdeel van de toekomstplannen voor de luchthaven.**

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

Vueling heeft onlangs zijn diensten naar Nederland sterk opgevoerd en zou zijn activiteit naar GRQ vanuit sommige van zijn Europese standplaatsen kunnen hervatten

Passagiersontwikkeling van Vueling (in duizendtallen) van 2005 tot 2015 in Nederland



Regionale standplaatsen van Vueling die in aanmerking zijn genomen



Opmerkingen

- De activiteit van Vueling naar/vanuit Nederland heeft recent een sterke groei laten zien sinds 2009.
- Vueling zou de activiteit naar GRQ kunnen hervatten als onderdeel van zijn expansiestrategie in Nederland.

- **De Europese standplaatsen van Vueling en zijn verkeerspotentieel naar/vanuit Groningen worden beschouwd als onderdeel van de toekomstplannen voor de luchthaven.**

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, Airport/IS

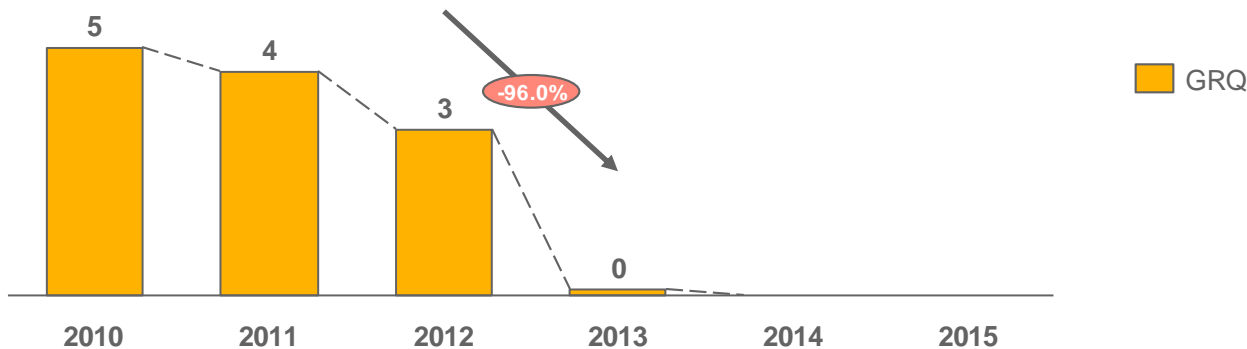
Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 - 5. Routeanalyse**
 1. Zomervakantiecluster
 2. Wintervakantiecluster
 3. Citytripcluster
 - 4. Zakenccluster**
 5. Hub feeder
 6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

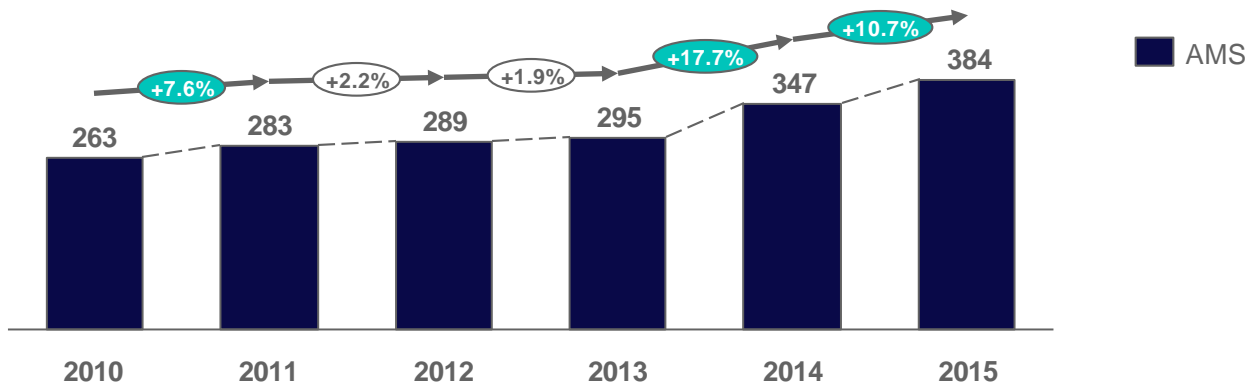
Als een eerdere zakenroute die vanuit Groningen werd geëxploiteerd heeft ABZ magere resultaten laten zien alvorens te worden stopgezet, terwijl AMS een stabiele groei verzekert

Zakenroutes – Ontwikkeling van passagiersvolume

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in concurrerende luchthavens



Opmerkingen

- Aberdeen werd geëxploiteerd door BMI. Zwakke vraag in de oliesector leidde tot capaciteitsverminderingen; ten slotte zette BMI zijn activiteit stop in 2013
- De toevoer naar ABZ is nu geconcentreerd in Amsterdam en wordt geëxploiteerd door één enkele luchtvaartmaatschappij, die het hele verkeer in 2015 voor haar rekening nam

- Gezien de prestaties van Groningen in het verleden en de hoge mate van toevoerconcentratie op de Aberdeenroute wordt het risico om ze te heropenen als hoog ingeschat

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS

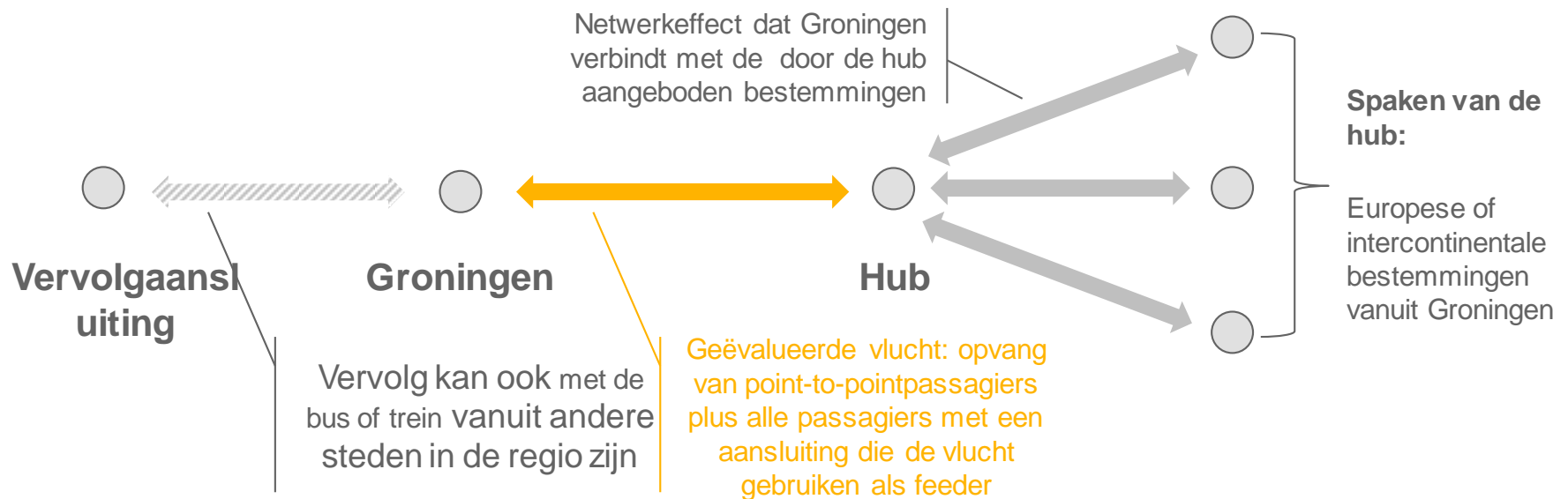
Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 - 5. Routeanalyse**
 1. Zomervakantiecluster
 2. Wintervakantiecluster
 3. Citytripcluster
 4. Zakencluster
 - 5. Hub feeder**
 6. Overige bestemmingen
3. Strategie en voorspelling

In de diepgaande routeanalyse die werd uitgevoerd werd rekening gehouden met zowel point-to-pointmarkten als potentiële aansluitingen buiten de hubs

Hubroutes – Methodologie en benadering

- De route-evaluatie overweegt **point-to-pointverkeer** op de vlucht, inclusief alle **netwerkeffecten in de hubluchthaven** en ook potentiële **vervolgaansluitingen in Groningen**



Voorbeeld



Leeuwarden



Groningen



Kopenhagen



New York


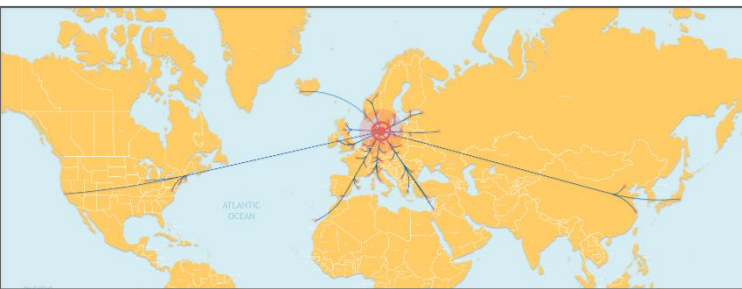

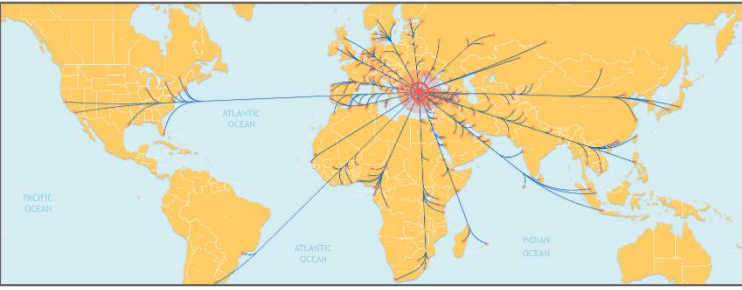


Bron: Lufthansa Consulting

Hubaansluitingen zouden een andere belangrijke pijler kunnen zijn voor de toekomst van de luchthaven – het is aan te raden in eerste instantie de nadruk te leggen op onderhandelingen met SAS

Hubroutes (niet bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties

Route netwerk naar/vanuit hub (vanaf maart 2016)

Aanbeveling

<p>Scandinavië</p> <p>1. prioriteit</p> 		<p>SAS hub-feederdiensten naar Copenhagen</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Onderhandelingen met Nextjet reeds goed gevorderd▪ Daarnaast ook potentieel voor vluchten naar Stockholm/Oslo▪ Interline-overeenkomst met SAS reeds ondertekend▪ Beperkte aansluitingen naar Noord-Amerika en het Verre Oosten
<p>Turkije</p> <p>2. prioriteit</p> 		<p>Feederdiensten van Turkish Airlines naar Istanbul</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Sluit strategisch goed aan bij snelle expansieplannen van hubmaatschappij▪ Reeds diensten naar AMS, RTM en 14 Duitse steden▪ Eerder lange sector met lengte van meer dan 2.000 km▪ Aansluitingen naar grootste netwerk van luchtvaartmaatschappijen wereldwijd
<p>Duitsland</p> <p>3. prioriteit</p> 		<p>Hub-feederdiensten van Lufthansa naar München</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Gesprekken met Lufthansa zijn enkele jaren geleden gestart▪ Lancering van vluchten van München naar Rotterdam in 2013▪ Door gebrek aan vraag wordt route nu geëxploiteerd door BM▪ Uitgebreide globale routeportefeuille vanuit hub in München

Bron: Lufthansa Consulting, Flightglobal

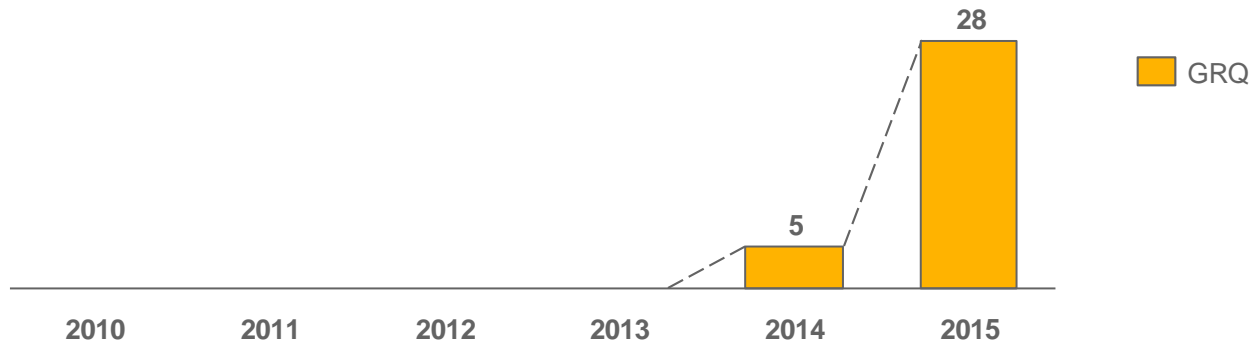
Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
 1. Huidige situatie
 2. Marktclusters
 3. Andere marktopportunities
 4. Methodologie
 - 5. Routeanalyse**
 1. Zomervakantiecluster
 2. Wintervakantiecluster
 3. Citytripcluster
 4. Zakencluster
 5. Hub feeder
 - 6. Overige bestemmingen**
3. Strategie en voorspelling

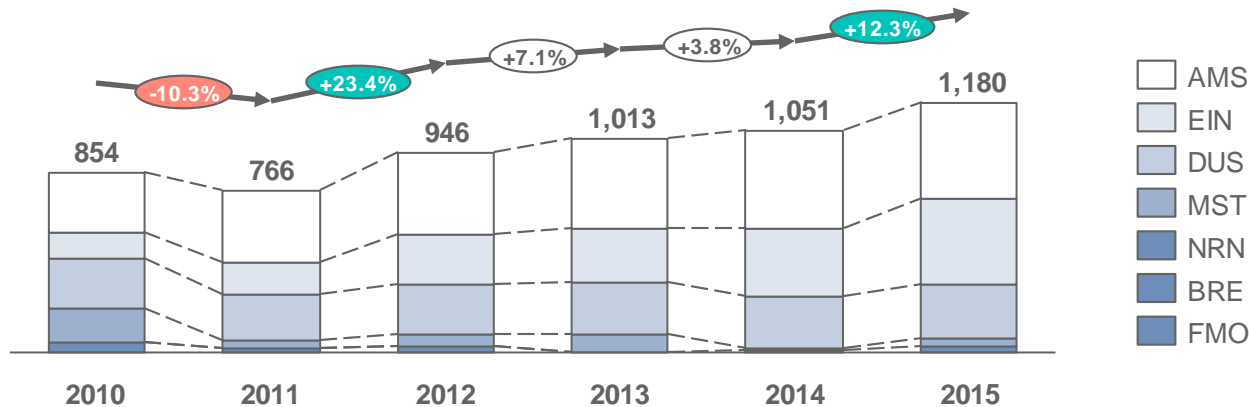
Groningen heeft onlangs Gdansk gelanceerd met bewezen geslaagde resultaten en verdere ontwikkelingsopportunities in Polen

“Overige” routes – Ontwikkeling van passagiersvolume

Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in Groningen



Passagiersontwikkeling (in duizendtallen) van 2010 tot 2015 in concurrerende luchthavens



Opmerkingen


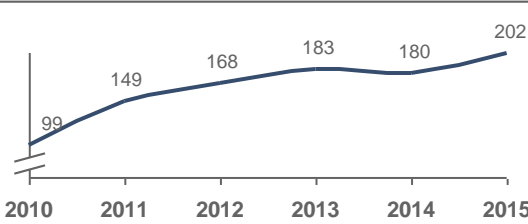


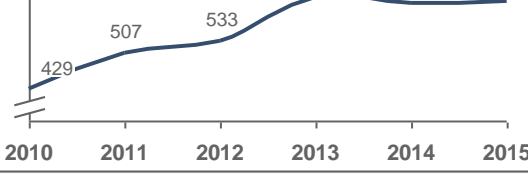




- Gdansk gelanceerd in 2014 met Wizzair die in zijn tweede jaar van activiteit een beladingsfactor van 73,4% behield
- Over het algemeen is de markt in Polen gestaag gegroeid
- De activiteit in Gdansk zou verder moeten worden uitgebouwd
- Als we kijken naar het algemene potentieel dat door de Poolse markt wordt geboden, zou het scenario waarbij W6 naar een andere luchthaven in Polen verhuist, in overweging moeten worden genomen

Opmerking: Cijfers weerspiegelen zowel inkomende als uitgaande passagiers naar en vanuit GRQ resp. de concurrerende luchthavens

Bron: Verkeersstatistiek van GRQ, AirportIS * Omvat alle luchthavens in Polen

Om nieuwe markten aan te boren kan Groningen diensten ontwikkelen op regionale standplaatsen van lagekostenmaatschappijen die positieve verkeersontwikkelingen in het verleden laten zien

"Andere" routes (bediend vanuit Groningen tussen 2010 en 2015) – groei-opties

	Passagiersontwikkeling (in duizendtallen)	Aanbevelingen
 <p>Belgrado</p>	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> Belgrado (BEG) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Exponentiële verkeersontwikkelingen +102% sinds 2010 Groei gestimuleerd door alle concurrerende luchthavens die deze route bedienen Beperkt niveau van concurrentie</p> 
 <p>Warschau</p>	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> Warschau (WAW) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Sterke verkeersontwikkelingen +44% sinds 2010 Groei gestimuleerd door alle concurrerende luchthavens die deze route bedienen. Matige niveau van concurrentie</p> 
 <p>Riga</p>	 <p>Concurrentie</p>	<ul style="list-style-type: none"> Riga (RIX) – lancering van lagekostenactiviteit <p>Sterke verkeersontwikkelingen +45% sinds 2010 Beperkt niveau van concurrentie</p> 



- Aantal interessante bijkomende steden van **de cluster „Overige“** in Europa die momenteel niet worden bediend vanuit Groningen, maar vanuit enkele van de concurrerende luchthavens in NL en DE
- Die stemmen overeen met regionale standplaatsen van lagekostenmaatschappijen met sterk marktpotentieel waarnaar Groningen diensten zou kunnen ontwikkelen

Opmerking: Cijfers weerspiegelen het totale aantal segmentpassagiers in twee richtingen p.a.; Bron: AirportIS

Hoewel de andere clusters grondig werden geanalyseerd werd er onvoldoende potentieel gevonden om de opportuniteit voor de lancering van bijkomende routes te rechtvaardigen

Wintervakantiecluster



- De vraag in dit segment wordt als onvoldoende beschouwd om potentieel voor de lancering van nieuwe routes te vertegenwoordigen
- De vorige diensten naar Innsbruck en Salzburg zouden kunnen worden hervat als er reservecapaciteit is om het beperkte volume van deze markt van GRQ op te vangen

Langeafstandscluster



- Er is een laag potentieel voorzien in rechtstreekse langeafstandsactiviteit van GRQ
- De analyse van vergelijkbare Europese regionale luchthavens leidt tot vergelijkbare conclusies waaruit een lage marktpenetratie in dit marktsegment blijkt

Zakencluster



- De zakelijke omgeving in het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde werd als onvoldoende beschouwd om het potentieel voor een zuiver door zaken gestuurde route te lanceren
- De analyse van vergelijkbare Europese regionale luchthavens liet een lage penetratie in dit marktsegment zien (minder dan 4% van het verkeer van de regionale luchthavens is afkomstig van zuivere zakenroutes)

Inhoud

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
3. **Strategie en voorspelling**
 1. **Scenario's**
 2. Verkeersvoorspelling
 3. Strategie en conclusies

De verkeersvoorspelling wordt beïnvloed door drie belangrijke factoren, die strategische beslissingen combineren met zowel marktgedrag als sociaaleconomische trends

Kortetermijnscenario's (tot 2021)

Routebeslissingen



- Concrete beslissingen over **routes die zullen worden gelanceerd tussen 2016 en 2020**, afhankelijk van het respectieve scenario
- Inachtneming van **opvoerfactor**, omdat de markt tijd nodig heeft om te reageren op nieuwe diensten (70% van de vraag in jaar 1 enz.)
- Bestaande routes **zullen niet worden geschrapt**, tenzij de stopzetting van de activiteit reeds in het schema gepubliceerd is (bijv. INN, SZG)

Lelystad-effect



- Modulering van de effecten die worden teweeggebracht met de routebeslissingen door **de vraag vanuit Groningen te verschuiven naar Lelystad**
- Vergelijkbare toepassing van een **opvoerfactor**, waarbij het passagiersvolume geleidelijk in Groningen wordt afgebouwd
- Afhankelijk van de concurrentiële die Lelystad waarschijnlijk zal vormen **kunnen verschillende scenario's worden gemodelleerd**

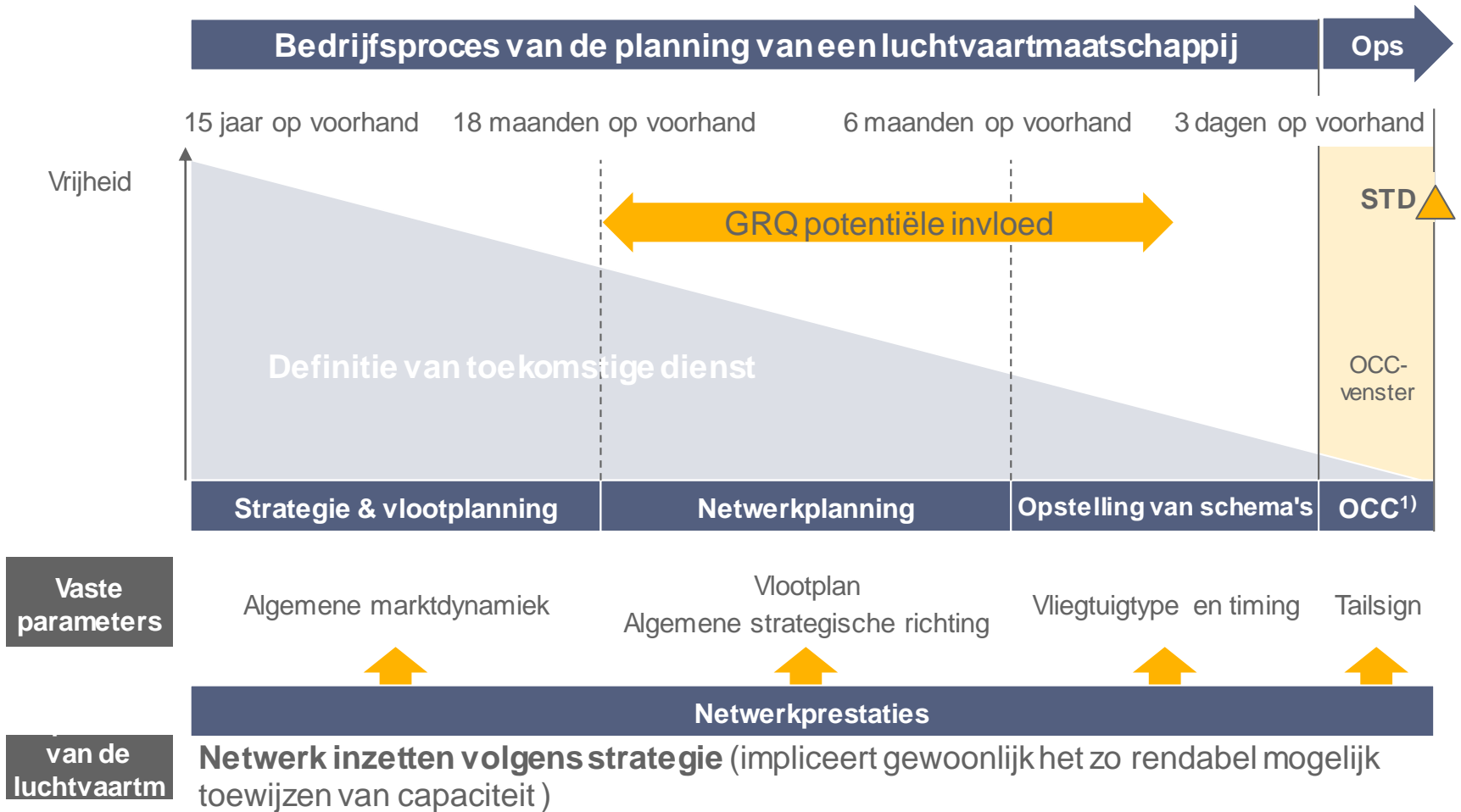
Lange termijn (vanaf 2021)

Sociaaleconomische indicatoren



- Voor de langetermijnvoorspelling van de different scenario's wordt een reeks **sociaaleconomische indicatoren** beoordeeld
- Terwijl niet alle parameters statistisch significant blijken te zijn, **zijn bevolking en BBP de voornaamste factoren**
- Als een rijp en ontwikkeld land vertoont Nederland **geen buitengewone positieve trends** in de toekomst

Het proces van de planning van een netwerk van luchtvaartmaatschappijen is cruciaal om het potentieel van route-implementatie naar behoren te evalueren



1) OCC = operationeel Control Center

Bron: Lufthansa Consulting

Om een beeld te schetsen van de bronnen van verkeerstoename op de luchthaven van Groningen worden er drie verschillende routeontwikkelingen gedefinieerd

Hub-feederaansluiting



- Feederdiensten naar grote hubs (bijv. CPH) worden vastgelegd
- Er wordt een significante bijkomende vraag gecreëerd via aansluitingen
- Geen impact van LEY in dit routetype



- **Belangrijk groeiscenario voor GRQ**, dat vraag doet toenemen
- **Voorkeursoptie: Aansluiting met CPH** moet worden geïmplementeerd met interline-overeenkomsten

Vakantie- en lagekostenroutes



- Een aantal nieuwe bestemmingen wordt gelanceerd, voornamelijk onder impuls van LKM
- Stimulering van de markt genereert aanzienlijke bijkomende vraag
- De opening van LEY zal een impact hebben op sommige van deze routes afhankelijk van de LKM die gevestigd zijn in LEY vs. LKM die actief zijn in GRQ



- **Significante toename van de vraag** door de marktaanwezigheid van LKM
- Gezien de ontwikkeling van GRQ in het verleden **is het mogelijk dat er nieuwe LKM komen**
- Meest waarschijnlijk op citytriproutes naar zuidelijke/oostelijke Europese steden

Traditionele charterroutes



- Voornaamste verkeersvolumes op de luchthaven op charterroutes blijven, waarbij enkele luchtvaartmaatschappijen hun activiteit stopzetten om te verhuizen naar LEY of andere luchthavens
- Touroperators kunnen routes verschuiven naar andere luchtvaartmaatschappijen (nieuwkomers op de markt)
- Slechts geringe “natuurlijke” groei, geen bijkomende nieuwe bestemmingen enz.



- **Stagnerende vraag** in GRQ
- Latent risico op **dalende vraag**
- Hoogstwaarschijnlijk zullen de veranderingen op de markt leiden tot een verschuiving van de activiteit van Transavia naar andere chartermaatschappijen zoals TUI of Corendon

Er moet aan een reeks voorwaarden worden voldaan om de geselecteerde routes met succes te ontwikkelen

Hub feeder



- Onderhandelingen met hub-feedermaatschappij zijn topprioriteit in strategisch actieplan van de luchthaven
- Frequenties en timings zijn cruciaal om optimaal gebruik te maken van de golven in de hub
- Totstandbrenging van sterk engagement van bedrijven in de regio
- Vervoer vanuit de luchthaven van Groningen geselecteerd als voorkeursoptie indien beschikbaar
- Geld om risicogarantie en marketing te dekken.

Lagekostendiensten







- Nadruk op lagekostenactiviteit naar Groningen
- Engagement voor significante geldinvesteringen op voorhand
- Lage luchthavenbelastingen, efficiënte infrastructuur- en marketingcampagnes
- Verstrekking van voldoende geld om noodzakelijke raamvoorwaarden te bieden
 - Speciaal uitgetrokken budget voor incentives en de dekking van de risicogarantie
 - Geraamd jaarlijks budget van € 500.000 voor marketingondersteuning per route

Charterroutes



- Beperkte groei-opportunities, maar vaste bron van inkomsten
- Voortdurende vergemakkelijking van proactieve uitwisseling met touroperators
- Nauw contact met meest invloedrijke exploitanten essentieel
- Volatiel marktsegment dat voortdurend veranderingen ondergaat

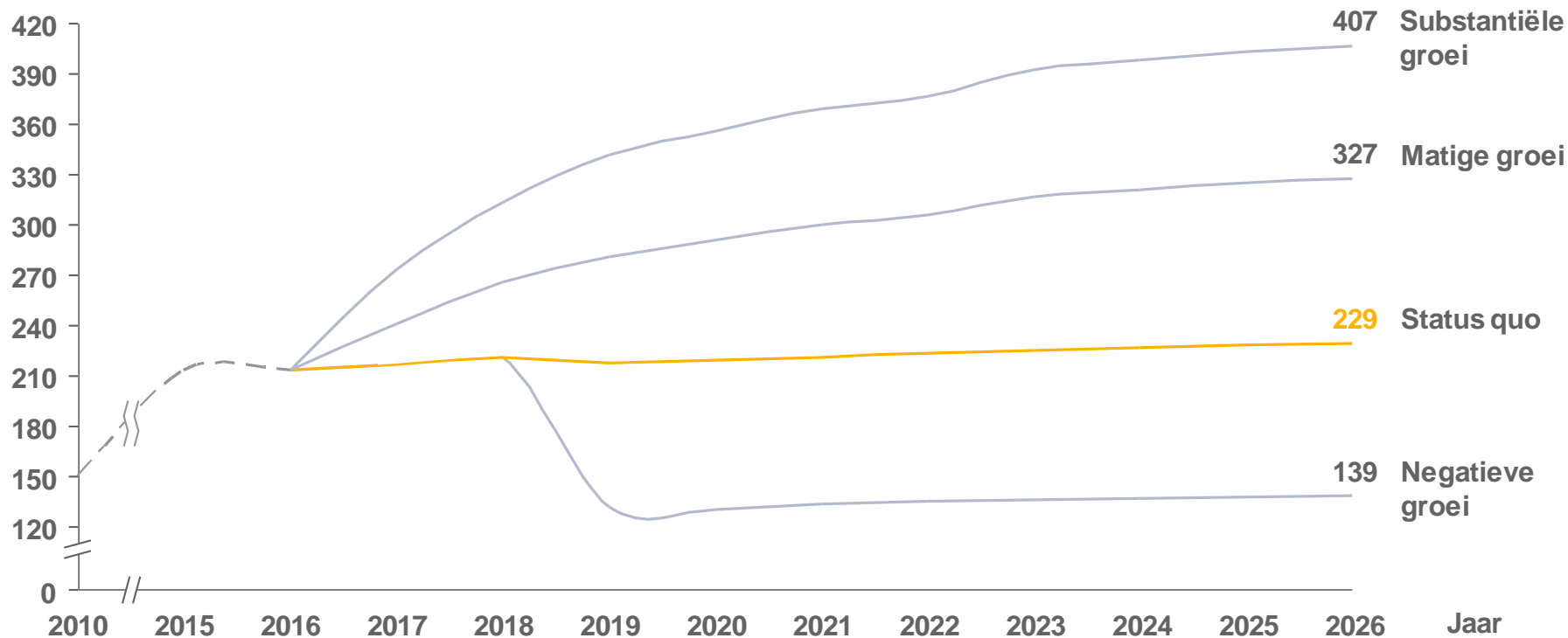
Er worden drie verschillende scenario's uitgewerkt voor de verkeersvoorspelling van de luchthaven van Groningen die de beschreven routeontwikkelingen combineren

Negatieve groei	Status quo	Matige groei	Substantiële groei
 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Er zullen geen inspanningen worden geleverd door de luchthaven of haar aandeelhouders ▪ De concurrentie van Lelystad wordt concreet door een daling van alle gewone routes ▪ Verschuiving van enkele charterroutes naar de concurrentie ▪ Geen potentieel voor groei bij lagekostenmaatschappijen ▪ Geen implementatie van hubconnectiviteit ▪ De natuurlijke groei volstaat niet om de afgeschafte routes op te vangen ▪ Toch zal er nog steeds een minimaal volume aan verkeer op de luchthaven overblijven 	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Er zullen geen inspanningen worden geleverd door de luchthaven of haar aandeelhouders ▪ De meeste charterroutes blijven, en sommige luchtvaartmaatschappijen zetten hun activiteiten stop ▪ Touroperators kunnen routes verschuiven naar andere luchtvaartmaatschappijen (nieuwkomers op de markt) ▪ De verkeersvoorspelling zal haar natuurlijke trend aanhouden met alleen charters en zeer weinig gewone routes ▪ Risico om gewone routes te verliezen en daardoor de zichtbaarheid en reputatie van de luchthaven als aansluitpunt van de regio te verkleinen 	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Matige inspanning en investering in marketingactiviteiten ▪ Deze investering kan in twee verschillende richtingen worden gestuurd: Hubconnectiviteit van LKM-activiteit ▪ Het voorkeursalternatief zou een hubaansluiting zijn die wordt gezien als het belangrijkste groeiscenario voor GRQ ▪ Door de hubaansluiting zal de regio kunnen worden aangesloten op langeafstandsmarkten ▪ Als er een LKM wordt aangetrokken, zou er een aantal nieuwe citytripbestemmingen worden gelanceerd 	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ De luchthaven zal de volledige steun van haar aandeelhouders, de regio en andere plaatselijke entiteiten hebben ▪ Hogere investeringsvolumes in marketing- en routeontwikkelingen ▪ Implementeren van activiteiten van luchtvaartmaatschappijmanager bij luchthaventaken voor een beter gebruik van de maatschappijcapaciteit in GRQ ▪ Ontwikkeling van de hubaansluiting, de komst van een LKM op de luchthaven en positieve ontwikkeling van chartervluchten ▪ Exponentiële stijging van de vraag om de kritieke massa van de luchthaven te overschrijden (>400.000 pass.)

Afhankelijk van het betreden van de markt van de respectieve maatschappijen kunnen verschillende groeiscenario's worden gemodelleerd voor de passagiersvoorspelling op korte termijn

Passagiersvoorspelling Groningen (tot 2026) – Verschillende scenario's

Passagiers (in duizendtallen)



- Lufthansa Consulting is van mening dat als er voldoende middelen worden uitgetrokken voor de routeontwikkeling van de luchthaven, de meest plausibele evolutie van de verkeersvolumes van GRQ zal overeenstemmen met het matige groeiscenario
- Zonder veranderingen in inspanningen voor de routeontwikkeling zullen de voorspelde volumes rond het status-quoscenario zitten, met neiging naar het negatieve scenario

Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

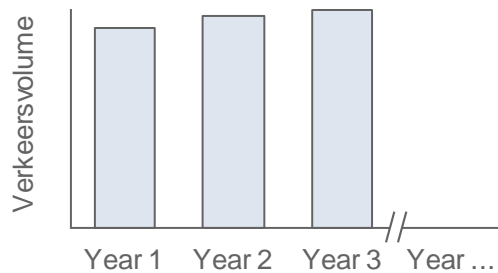
Agenda

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
3. **Strategie en voorspelling**
 1. Scenario's
 2. **Verkeersvoorspelling**
 3. Strategie en conclusies

Sociaaleconomische indicatoren worden beoordeeld voor de langetermijnvoorspelling die de omvang van de potentiële evolutie van het verkeer bepaalt

Voorspellingsmethodologie op basis van sociaaleconomische indicatoren

Stap 1: Historische verkeersanalyse



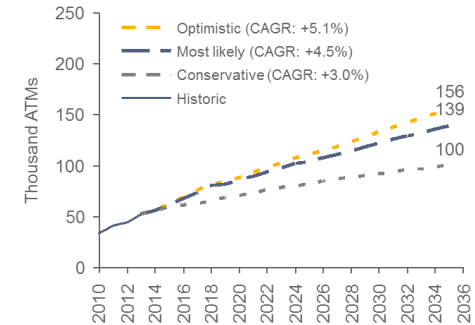
- De historische verkeersontwikkeling wordt geanalyseerd met betrekking tot de evolutie van sociaaleconomische indicatoren
- Meegaan in de marktdynamiek en in vraagmotoren en -patronen

Stap 2: Correlatie



- Methodologie, hypothese en veronderstellingen
- Opstelling en ijking van luchtverkeersvoorspellingsmodel

Stap 3: Jaarlijkse voorspellingen



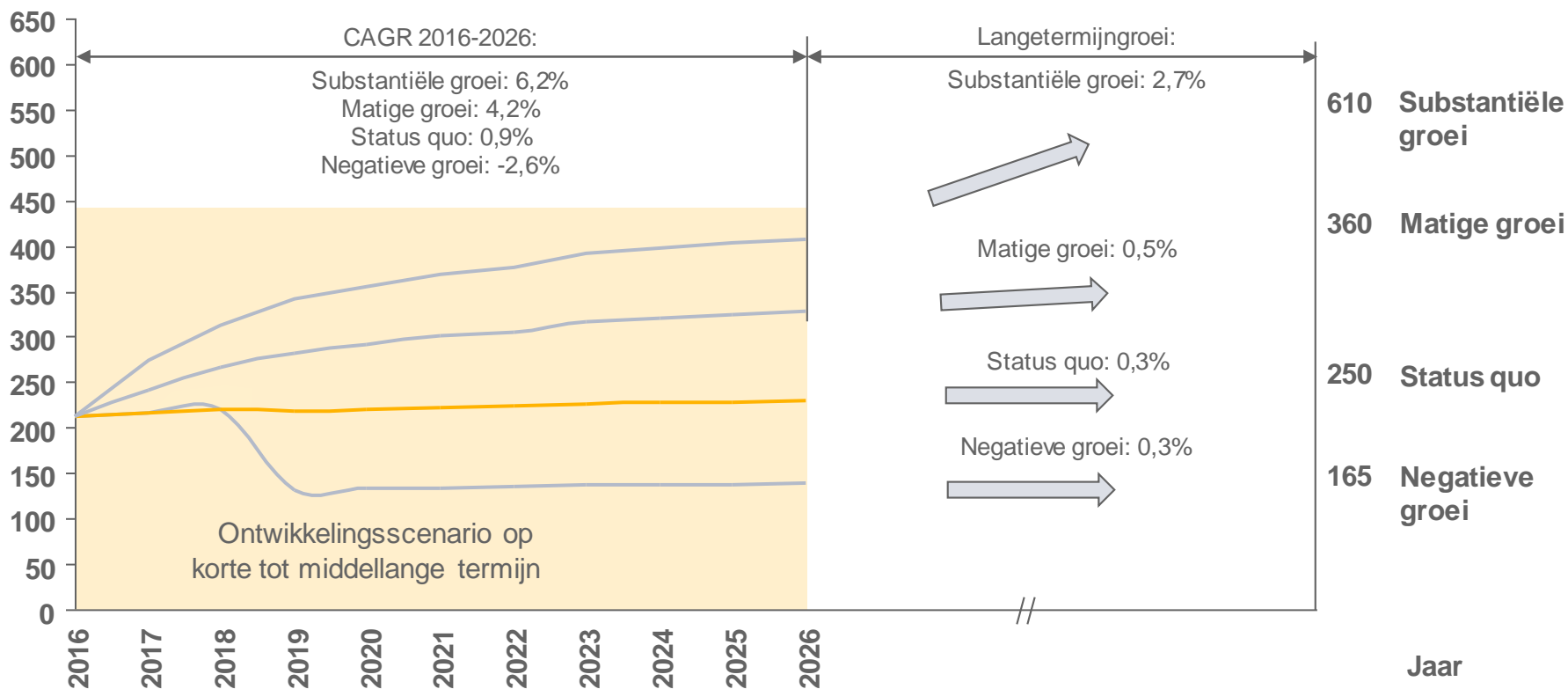
- Aanvankelijke resultaten van verkeerspotentieel
- Scenario-opbouw en modellering
- Controle van bovenste en onderste potentieel

Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Door zuiver econometrische factoren toe te passen kan de evolutie van de luchthaven gaan van stagnering naar drie maal het huidige verkeersvolumes

Langetermijnvoorspelling van passagiers in Groningen – Verschillende scenario's

Passagiers (in duizendtallen)



Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Agenda

1. Huidige marktomgeving
2. Verkeersanalyse
- 3. Strategie en voorspelling**
 1. Scenario's
 2. Verkeersvoorspelling
 - 3. Strategie en conclusies**

Om een succesvolle luchthaven te worden heeft Groningen substantiële steun nodig voor marketingactiviteiten om nieuwe routes te openen en te ontwikkelen

- De strategische aanbevelingen zijn gebaseerd op drie **hoofdpijlers, namelijk hub-feederdiensten, lagekostenactiviteit en traditioneel vakantiecharterverkeer**
- Ten eerste moet de lancering van **hub-feedervluchten** topprioriteit krijgen in het strategisch actieplan van de luchthaven. Frequenties en timing van de vluchten zijn cruciaal om optimaal gebruik te maken van de golven in de hub en om dit bedrijfsmodel met succes te exploiteren. Het algemene succes van de hub-feederaansluiting zal een **complementair beleid en engagement van de regio en plaatselijke instellingen** vergen voor het gebruik van de luchthaven van GRQ in plaats van concurrerende luchthavens
- Ondanks een lage bevolkingsdichtheid heeft Groningen Airport Eelde toegang tot een relatief autonoom verzorgingsgebied met een totaal bevolkingsvolume van meer dan 2 miljoen op minder dan 60 minuten rijden. De totale connectiviteit van de regio zou enorm worden verbeterd door de luchthaven aan te sluiten op een hub
- In het verlengde daarvan moet aan bepaalde voorwaarden worden voldaan voor de geslaagde introductie van **lagekostendiensten** in Groningen. Uit ervaring blijkt dat luchthavens aanzienlijke investeringen moeten doen om lagekostenmaatschappijen aan te trekken. Door lage luchthaven- en passagiersbelastingen aan te bieden en met efficiënte infrastructuur- en marketingcampagnes worden deze luchtvaartmaatschappijen gestimuleerd om diensten vanuit een luchthaven aan te bieden, die op haar beurt haar voordeel doet met het verkeer dat een bijkomende operator teweegbrengt. Ook in het geval van Groningen moet ervoor gezorgd worden dat er **voldoende geld en engagement beschikbaar is om de noodzakelijke raamvoorwaarden te scheppen voor lagekostendiensten**
- Uit de analyse van de huidige marktsituatie blijkt dat het luchthavenmanagement het maximum heeft gehaald uit zijn beperkte middelen. Met bijkomende middelen zou er dus meer potentieel kunnen worden gecommercialiseerd

Bron: Analyse van Lufthansa Consulting

Om een succesvolle luchthaven te worden heeft Groningen substantiële steun nodig voor marketingactiviteiten om nieuwe routes te openen en te ontwikkelen

- De opening van Lelystad Airport in 2018 zal leiden tot meer concurrentie in substantiële delen het verzorgingsgebied van Groningen, inclusief een neerwaartse ontwikkeling van vergoedingen die aan luchtvaartmaatschappijen zullen worden gerekend. Desondanks valt te verwachten dat Lelystad Airport de concurrentie zal aangaan met de luchthaven van Groningen, voornamelijk in het LKM-segment, waardoor het voor de luchthaven van Groningen moeilijk maar niet onmogelijk wordt om LKM-diensten aan te trekken, vooral in combinatie met het opzetten van diensten naar niet bediende citytripbestemmingen in Zuid- en Oost-Europa.
- **Daar de opening van Lelystad Airport medio 2018 wordt verwacht, is er snelle actie nodig om de kans die zich nu voordoet, te benutten.**
- Wat het **vakantieverkeer** betreft, moet de luchthaven van Groningen **de proactieve en frequente uitwisseling met de touroperators blijven stimuleren**, zoals ze in het verleden reeds heeft gedaan. Voor de ontwikkeling van de charterroutes is het essentieel nauwer in contact te staan met de meest invloedrijke operators, omdat dit volatiele marktsegment voortdurend veranderingen ondergaat.
- Inkomend toerisme laat onderbediend potentieel zien, waarvoor steun van alle relevante regionale stakeholders nodig is op het stuk van internationale marketing. Toch valt niet te verwachten dat het één van de voornaamste drijvende krachten achter de verkeersevolutie op de luchthaven zal zijn.
- Tot slot is er, naast de inspanning in de ontwikkeling van nieuwe routes en de consolidatie van bestaande, noodzakelijk **het bewustzijn en de zichtbaarheid van de luchthaven in de regio te vergroten**. De promotie van de luchthaven bij zakenreizigers, instellingen, andere plaatselijke instanties en de algemene bevolking van de regio is cruciaal voor het succes ervan op lange termijn.

Glossarium van gebruikte afkortingen (in alfabetische volgorde)

- A3: Aegan luchtvaartmaatschappijen
- AB: Air Berlin
- ABZ: Luchthaven van Aberdeen
- AMS: Luchthaven van Amsterdam Schiphol
- ARN: Luchthaven van Stockholm-Arlanda
- AYT: Luchthaven van Antalya
- BM: BMI
- BRE: Luchthaven van Bremen
- BUD: Luchthaven van Boedapest
- CAGR: Compound annual growth rate (totaal jaarlijks groeipercentage)
- cca: circa
- CFU: Luchthaven van Corfu
- CPH: Luchthaven van Kopenhagen
- DE: Condor
- DE: Duitsland
- Best. : Bestemming
- DUS: Luchthaven van Düsseldorf
- EIN: Luchthaven van Eindhoven
- FR: Ryanair
- BBP: Bruto Binnenlands Product (BBP)
- GRO: Luchthaven van Girona-Costa Brava
- GRQ: Luchthaven van Groningen
- HV: Transavia
- INN: Luchthaven van Innsbruck
- KPI's: Key Performance Indicators
- LKM(en): Lagekostenmaatschappij(en)
- LEY: Lelystad Airport
- LIS: Luchthaven van Lissabon
- Mio. : Miljoen
- MST: Luchthaven van Maastricht
- MUC: Luchthaven van München
- NL: Nederland
- NRN: Luchthaven van Weeze
- NYC: New York City
- OTP: Luchthaven van Boekarest
- O&B: Oorsprong en bestemming
- Pax: Passagiers
- PMI: Luchthaven van Palma de Mallorca
- RTM: Rotterdam
- SFO: San Francisco
- STN: Luchthaven van Stansted
- SZG: Luchthaven van Salzburg
- U2: EasyJet
- VFR: Visiting Friends and Relatives (vrienden en familie bezoeken)
- W6: Wizzair
- XQ: Sun Express

Contactpersonen

Dr. Andreas Kraus **Associate Partner Europe**

Lufthansa Consulting GmbH
Frankfurt Airport Center 1 (FAC 1)
Building B, 7th Floor
Hugo-Eckener-Ring

60546 Frankfurt/M.
Duitsland

Tel.: +49 (0) 173 541 2438
Fax: +49 (0) 69 696 20830

E-mail: Andreas.Kraus@LHConsulting.com

www.LHConsulting.com

Luis Cid-Fuentes **Senior Consultant** **projectmanager**

Lufthansa Consulting GmbH
Frankfurt Airport Center 1 (FAC 1)
Building B, 7de verdieping
Hugo-Eckener-Ring

60546 Frankfurt/M.
Duitsland

Tel.: +49 (0) 221 826 81 05
Fax: +49 (0) 151 589 405 21

E-mail: Luis.Cid-Fuentes@LHConsulting.com

www.LHConsulting.com