



Strategische verkenning van de toekomst van Groningen Airport Eelde

Analyse van de markt voor passagiersluchtvaart en
vervoersvoorspelling

Ingediend op 18 maart 2016

Disclaimer

Dit rapport werd opgesteld voor de publieke aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV:

Provincie Drenthe (formele vertegenwoordiger van de collectieve aandeelhouders van Groningen Airport Eelde NV)

Postbus 122
9400 AC Assen
Nederland

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.

Lufthansa Consulting GmbH

FRA ZQ
Frankfurt luchthaven Center 1
Building B, 7 OG
Hugo-Eckener-Ring
60546 Frankfurt am Main
Duitsland

Registratie:
Plaatselijke rechtbank van
Frankfurt
Handelsregister HRB 101093

Algemeen directeur:
Dr. Andreas Jahnke

inhoud

1.	Inleiding en methodologie.....	4
2.	Huidige marktomgeving.....	6
3.	Verkeersanalyse.....	7
3.1	Routes naar zomervakantiebestemmingen.....	7
3.2	Citytriproutes.....	8
3.3	Hub-feederoutes.....	9
3.4	Overige routes.....	11
4.	Potentiële routeontwikkelingen.....	12
5.	Verkeersvoorspelling.....	13
6.	Strategische aanbeveling.....	15

1. Inleiding en methodologie

In het kader van deze studie werd Lufthansa Consulting gevraagd om een analyse van de passagiers- en vervoersvoorspellingen te maken als input voor de strategische toekomstverkenning voor Groningen Airport Eelde. Dit document vat de voornaamste bevindingen van de opdracht samen en is alleen volledig in combinatie met het gedetailleerde eindverslag door Lufthansa Consulting.

Om het potentiële passagiersvolume voor elke markt te ramen, wordt een vijfstappenbenadering toegepast. Ten eerste wordt het totale theoretische verkeerspotentieel berekend op basis van een evaluatie van de neiging om op regionaal niveau te reizen. De kloof tussen het totale theoretische verkeerspotentieel en het verkeer dat reeds in Groningen wordt verwerkt, stemt overeen met de lekkage van verkeer naar andere luchthavens. Een evaluatie van de relatieve aantrekkelijkheid van concurrerende luchthavens op basis van het aantal bestemmingen, vluchten en reistijd over de weg maakt de verspreiding van het lekkageverkeer naar de concurrerende luchthavens mogelijk. In een laatste stap wordt het potentieel per O&B (oorsprong en bestemming) berekend als de som van het lekkageverkeer naar de specifieke in aanmerking genomen bestemming.

In het route-evaluatieproces worden zes key performance indicators gebruikt om de geschiktheid van een bepaalde bestemming te beoordelen:

- De recente verkeersontwikkeling naar en vanuit de concurrerende luchthavens moet een stabiel, of groeiend patroon laten zien tijdens de laatste zes jaar.
- Dit verkeer moet een kritieke massa bereiken zodat de kans groot is dat elke bijkomende exploitant voldoende vraag aantrekt voor een positieve en stabiele ontwikkeling van de route.
- De historische ontwikkeling via het succesvol betreden en verlaten van de markt maakt de duurzaamheid van maatschappij-activiteit naar de in aanmerking genomen bestemmingen duidelijk.
- Vanuit de aanbodzijde werd de mate van concurrentie van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen beoordeeld, waardoor we een conclusie konden trekken over de mate van concentratie van leveranciers.
- De typologie van de huidige luchtvaartmaatschappij die de route exploiteert,

zal ons ook in staat stellen haar aantrekkelijkheid voor de komst van lagekostenmaatschappijen in de toekomst te peilen.

- Ten slotte vormt de geschiktheid van de route die in aanmerking wordt genomen voor één van de mogelijke toekomstige luchtvaartmaatschappijen die actief zijn in Groningen, de meest cruciale beslissingsfactor.

2. Huidige marktomgeving

Het concurrentiële landschap van Groningen bestaat uit vier hoofdspelers in Nederland (Amsterdam, Rotterdam, Maastricht, Eindhoven) en vier in Duitsland (Düsseldorf, Bremen, Munster, Weeze). De opening van Lelystad Airport zal de Nederlandse binnenlandse concurrentie in de marktsegmenten van lagekostenmaatschappijen en deels chartermaatschappijen vergroten. Terwijl de luchthaven van Groningen qua omvang en draagwijdte vergelijkbaar is met die van Maastricht, hinkt ze achterop bij de andere concurrenten die een grotere portefeuille van luchtvaartmaatschappijen en routes bieden.

Om het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde te bepalen, werd de reistijd met de auto van elk COROP-gebied in Nederland naar de luchthaven bepaald. De gemiddelde reistijd van alle gemeenten binnen een COROP-gebied werd berekend om deze afstand te identificeren. Zo werden tien COROP-gebieden, die gelegen zijn op minder dan 60 minuten rijden vanuit Groningen, geïdentificeerd als het primaire verzorgingsgebied. Potentiële passagiers van Overig Groningen en Noord-Drenthe kunnen de luchthaven zelfs binnen 30 minuten bereiken. Binnen 45 minuten rijden kunnen inwoners van Delfzijl en omgeving, Overig Groningen, Zuidoost-Friesland, Zuidoost-Drenthe en Zuidwest-Drenthe naar Groningen pendelen. Noord-Friesland, Zuidwest-Friesland en Noord-Overijssel liggen op minder dan 60 minuten rijden van Groningen.

Dat zijn in totaal meer dan 2 miljoen mensen met een BBP per hoofd van de bevolking van EUR 36,938 die in het primaire verzorgingsgebied van Groningen wonen. Uit een vergelijkbare analyse van de concurrenten blijkt dat geen enkele andere luchthaven een overlappend primair verzorgingsgebied heeft. Hoewel er twee secundaire verzorgingsgebieden (tot 120 minuten rijden) zowel ten westen als ten oosten van het primaire verzorgingsgebied kunnen worden gedefinieerd (tot 120 minuten rijden), zowel ten westen als ten oosten van het primaire verzorgingsgebied, valt het oostelijke secundaire verzorgingsgebied binnen Duits grondgebied. Er werd een conservatieve benadering toegepast gezien het sterke culturele marktgedrag van de Duitse markt om nationale maatschappijen en luchthavens te gebruiken. Dit gebied wordt dan ook niet beschouwd als een potentiële bron van verkeer voor de luchthaven van Groningen. 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 de luchthaven van Groningen zullen sijpelen.

De opening van Lelystad Airport in 2018 betekent dat een concurrent ongeveer 38% van het verzorgingsgebied van Groningen Airport Eelde zal betreden, wat potentiële gevolgen voor de luchthaven van Groningen met zich meebrengt, zoals meer concurrentie voor de aantrekking van lagekostenmaatschappijen, minder charterverkeer op basis van een terugtrekking van tussenlandingen en een algemene verschuiving van het charterverkeer, waarbij dit laatste mogelijk gecompenseerd wordt door andere luchtvaartmaatschappijen. Er wordt van uit gegaan dat het hub-feederverkeer onaangetast blijft, omdat Lelystad Airport zich er niet op toespitst.

Bijna zes procent van de bevolking van het verzorgingsgebied van Groningen is niet van Nederlandse afkomst, wat potentieel creëert voor etnisch verkeer. De luchthaven biedt reeds geplande diensten naar Gdansk (Polen) en Londen (Verenigd Koninkrijk). Dat zijn succesvolle routes door onder andere het etnisch verkeer. Naast de bevolking met Poolse en Britse wortels en met uitzondering van verre landen en kleinere minderheden, zijn er ook mensen van Duitse, Turkse en Marokkaanse afkomst. Alle bovenstaande bevindingen zijn gebaseerd op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

3. Verkeersanalyse

3.1 Routes naar zomervakantiebestemmingen

Routes naar zomervakantiebestemmingen nemen het leeuwendeel van het huidige verkeer in Groningen voor hun rekening. Zij worden gekenmerkt door een uitgesproken seizoensgebonden patroon met vraag- en toevoerpieken in de zomermaanden en beperkt of geen verkeer in de winter. Momenteel worden vluchten naar deze bestemmingen voornamelijk aangeboden via touroperators en geëxploiteerd door traditionele vakantiechartermaatschappijen. Typische bestaande routes vanuit Groningen zijn onder andere de Griekse eilanden, de Canarische eilanden en de Balearen en ook het Iberisch schiereiland.

Over het algemeen vertoont dit cluster een zeer stabiele ontwikkeling in termen van passagiersvolumes sinds 2010, met een totale toename van het verkeer naar en vanuit Groningen van ongeveer 10% gedurende de laatste zes jaar. Een vergelijkbare conclusie geldt voor de trend die op de concurrerende luchthavens kan worden waargenomen. Door groeipercentages van twee cijfers op jaarbasis is het aantal passagiers gestegen van 8,9 miljoen in 2010 naar 11,8 miljoen in

2015, zonder dat de concurrentie gedurende de desbetreffende periode de markt heeft verlaten.

Een screening op hoog niveau van het landschap van zomervakantiebestemmingen in Europa en Noord-Afrika leverde in totaal 99 luchthavens op met potentieel voor dit soort verkeer. Daarvan belandden er 32 op een shortlist om aan een nauwer onderzoek te worden onderworpen. Op het ogenblik van de studie wordt een aantal van deze routes aangeboden vanuit Groningen, onder andere Heraklion (Griekenland), Antalya (Turkije), Palma de Mallorca en Gran Canaria (Spanje). Deze bestemmingen laten sinds 2010 een stabiele ontwikkeling zien met potentieel voor verdere groei, wanneer we de volumes in Groningen vergelijken met die van de concurrentie.

In het kader van een expansie van de huidige routeportefeuille moeten twee punten ter sprake worden gebracht. Ten eerste werd een aantal populaire zomervakantiebestemmingen de afgelopen tijd zwaar getroffen door politieke onrust en instabiliteit, bijvoorbeeld Griekenland en Turkije, maar ook toeristische trekpleisters in Egypte (bijv. Sharm El Sheikh) en Tunesië (bijv. Djerba). Zij bieden een significant potentieel op middellange tot lange termijn en moeten dus opnieuw in overweging worden genomen zodra in deze regio's een politieke stabilisatie is bereikt.

Ten tweede komen uit de studie verscheidene bestemmingen naar voren die ideale opportuniteiten creëren voor de lancering van lagekostendiensten. Typische routes omvatten Spanje (Malaga, Alicante, Ibiza) en Italië (Catania, Bari), maar ook Marrakech, Malta en Split. In dit scenario zou een lagekostenmaatschappij Groningen kunnen verbinden vanuit sommige van haar standplaatsen. Als alternatief zou de luchtvaartmaatschappij Groningen kunnen kiezen als standplaats voor een vliegtuig, om deze steden twee of drie maal per week te bedienen en een relevant marktaandeel van de concurrentie af te snoepen.

3.2 Citytriproutes

De citytripbestemmingen verwijzen naar Europese steden met culturele, historische en architecturale trekpleisters waar toeristen meestal naartoe reizen voor een weekend tot zelfs een week. Ze worden voornamelijk bediend door lagekostenmaatschappijen en hebben in de meeste gevallen enige seizoensgebondenheid met vraagpieken die over het algemeen worden waargenomen in de zomermaanden.

Het citytripsegment dat de afgelopen zes jaar sporadisch werd ontwikkeld op de luchthaven van Groningen werd gekenmerkt door Vueling en Ryanair die de markt verlieten tussen 2012 en 2014. Momenteel wordt alleen Londen Southend, dat in 2014 door Stobart werd gelanceerd, vanuit Groningen bediend. De concurrerende luchthavens zijn er daarentegen wel in geslaagd een gestaag groeiende vraag naar luchtverkeer aan te trekken, wat een potentieel aantoont voor verdere groei voor de luchthaven van Groningen in dit marktsegment.

Binnen de route-evaluatie en de kwalitatieve beoordeling werden 36 luchthavens beschouwd als potentiële bestemmingen om vanuit Groningen te bedienen. 28 daarvan werden vooraf geselecteerd voor een grondige analyse.

De slotaanbeveling van Lufthansa Consulting richt zich op acht potentiële routes die drie ontwikkelingsscenario's van Groningen Airport Eelde vormen. Elk scenario stemt overeen met een specifieke strategie voor de ontplooiing van lagekostenmaatschappijen.

- Praag, Lissabon, Berlijn en Porto werden geïdentificeerd als een goede zet mocht Ryanair zijn diensten in Groningen hervatten.
- Boedapest en Boekarest stroken met de Oost-Europese regionale standplaatsen van Wizzair en passen bij de strategie van de luchtvaartmaatschappij om haar diensten richting Nederland te versterken.
- De steden Barcelona en Rome vertegenwoordigen sterke standplaatsen in het netwerk van Vueling en de lancering van deze diensten strookt met de recente expansiestrategie van de luchtvaartmaatschappij richting Nederland. Ze streeft er immers naar rechtstreekse concurrentie met Ryanair te vermijden in haar strategische keuze van nieuwe bestemmingen.

3.3 Hub-feederroutes

De studie benadrukt ook het belang van een hub-feederroute vanuit Groningen. Om een stabiele groei te stimuleren is het cruciaal een grote netwerkmaatschappij (of één van haar dochterondernemingen met een online-overeenkomst) ervan te overtuigen feedervluchten vanuit Groningen naar de respectieve hubluchthavens te lanceren. Dit zou leiden tot een significante stijging van mogelijke aansluitingen voor passagiers die hun reis beginnen in Groningen en een aanbod van langeafstandsdiensten naar bijv. Noord-Amerika of het Verre Oosten. De route-evaluatie van een hub-feederaansluiting vanuit Groningen

overweegt dan ook point-to-pointverkeer op de vlucht, inclusief alle netwerkeffecten in de hubluchthaven evenals potentiële vervolgaansluitingen in Groningen.

Over het algemeen wordt een hub feeder gekenmerkt door een hoog aantal frequenties. Daar het cruciaal is optimaal gebruik te maken van de uitgaande golven op de luchthaven van aansluiting moet de timing van de vluchten zorgvuldig worden bepaald. Gewoonlijk laat de bankstructuur van een grote hubluchthaven significant potentieel voor heenvluchten in de ochtenduren en in de vooravond zien, soms aangevuld met verdere golven na de middag. Door rekening te houden met de minimale aansluitingstijd op de respectieve luchthaven kan een schema worden ontwikkeld dat het aantal hits in de hub maximaliseert, waardoor het grootst mogelijke netwerkeffect wordt gegenereerd om het optimale dienstniveau aan te bieden.

Volgens de studie wordt aangeraden zich voornamelijk te richten op hub-feedervluchten van Groningen Airport Eelde naar Kopenhagen. Onderhandelingen met de desbetreffende maatschappijen zijn reeds aan de gang en er is een interline-overeenkomst met SAS ondertekend. De luchthaven van de Deense hoofdstad biedt een brede waaier aan bestemmingen in Europa, Noord-Afrika, het Midden-Oosten, Noord-Amerika en Zuid-Oost-Azië. Naast de hub in Kopenhagen exploiteert SAS aansluitende vluchten vanuit Stockholm en Oslo. Daar al deze steden niet alleen heel wat transferpassagiers genereren, maar ook een aanzienlijke plaatselijke point-to-pointvraag, moeten ze grondig worden beoordeeld als bijkomende strategische opties in de toekomst.

Naast Kopenhagen werden er enkele alternatieven geïdentificeerd. Zo biedt Turkish Airlines een interessante optie door zijn huidige snelle expansie met vluchten vanuit zijn hub in Istanbul naar Rotterdam, Amsterdam en 14 bestemmingen in Duitsland. Naast de extensieve plaatselijke vraag biedt Turkish Airlines het grootste netwerk wereldwijd, en verbindt het Istanbul met een ongeëvenaard aantal landen over heel de wereld. Op vergelijkbare wijze kan een hub-feederdienst naar de hub van Lufthansa in München gunstig zijn voor Groningen. Gesprekken die enkele jaren geleden werden begonnen, leverden echter niet het gewenste resultaat op. Lufthansa lanceerde diensten naar Rotterdam in 2013.

3.4 Overige routes

Bestemmingen die worden geclusterd als “overige” wijzen naar markten zonder duidelijk overheersend vraagkenmerk maar eerder een combinatie van meerdere doelen van reizen met vaak een opmerkelijk aandeel van etnisch verkeer.

De luchthaven van Groningen heeft onlangs diensten in dit marktcluster geïntroduceerd via de activiteit van Wizzair naar Gdansk in 2014 die sindsdien sterke prestaties heeft neergezet. Het verkeer op de concurrerende luchthavens is de afgelopen zes jaar gestaag toegenomen, wat duidt op potentieel voor verdere ontwikkeling. Deze markten hebben in de meeste gevallen een matig niveau van concurrentie.

Voor de route-evaluatie en de kwalitatieve beoordeling van potentiële nieuwe routes om vanuit Groningen te bedienen, werden er 85 luchthavens geïdentificeerd, waarvan er zeven vooraf werden geselecteerd voor een grondige analyse. De resterende 76 luchthavens hadden een totaal verkeersvolume afkomstig van de concurrentie van minder dan 200.000 passagiers in 2015 en werden daarom als onvoldoende beschouwd om potentieel te vertegenwoordigen voor de komst van een nieuwe operator.

De slotaanbeveling van Lufthansa Consulting omvat vier potentiële routes, waarvan er twee worden geëvalueerd als mogelijke vervangopties voor de huidige activiteit naar Gdansk.

- Overeenkomstig zijn expansiestrategie naar Nederland zou Wizzair kunnen overwegen Belgrado en Riga aan te sluiten op een tweede Nederlandse luchthaven en op die manier zijn bestemmingsportefeuille van zijn Oost-Europese regionale standplaatsen uit te breiden.
- Verder zouden Katowice of Warschau in Polen een goed alternatief kunnen vormen voor de activiteit van Wizzair naar Gdansk in geval er in de toekomst een dalende vraag op de route wordt waargenomen. Deze bestemmingen laten meer stabiliteit en potentieel zien in hun laatste verkeersontwikkelingen.

4. Potentiële routeontwikkelingen

Verder bouwend op de bevindingen van de vorige analyses worden er drie afzonderlijke routeontwikkelingen in aanmerking genomen. Deze scenario's worden zo ontworpen dat ze de individuele bedreigingen en opportuniteiten weerspiegelen waarmee Groningen te maken krijgt. Specifiek één ontwikkeling is toegespitst op de totstandbrenging van een hub-feederdienst, terwijl de anderen een potentiële komst van een lagekostenmaatschappij adresseren of alleen de nadruk leggen op traditionele charterroutes. In de volgende stap worden deze verschillende ontwikkelingen gebruikt als basis voor de verkeersvoorspellingsscenario's die een idee geven van de ontwikkeling van de passagiersvolumes in Groningen voor elk van bovengenoemde gevallen op middellange termijn.

De voornaamste onderliggende veronderstelling van **de eerste routeontwikkeling is de totstandbrenging van een hub-feederdienst** naar Kopenhagen. Door Groningen te gebruiken als een spaak van het netwerk wordt een significante hoeveelheid vraag gecreëerd, zowel door plaatselijke passagiers als door passagiers met een aansluiting. Verder wordt ervan uitgegaan dat alle andere routeclusters onveranderd blijven. Dat betekent dat geen enkele lagekostenmaatschappij diensten zal starten naar of vanuit Groningen en dat het vakantiechartersegment geen routes zal verliezen of winnen. Deze onaangeroerde routes zullen echter op natuurlijke wijze groeien door de ontwikkeling van sociaaleconomische indicatoren zoals bevolkingsgroei en evolutie van het BBP. De vraag naar de feedervluchten naar Kopenhagen, waarvan wordt verondersteld dat ze gelanceerd worden in 2017, zal toenemen over een periode van twee jaar en zijn volledige potentieel bereiken in 2019. Dit verkeer zal onaangestast blijven door de potentiële opening van de luchthaven van Lelystad medio 2018 omdat niet verwacht wordt dat LEY zal concurreren in het hub-feedersegment.

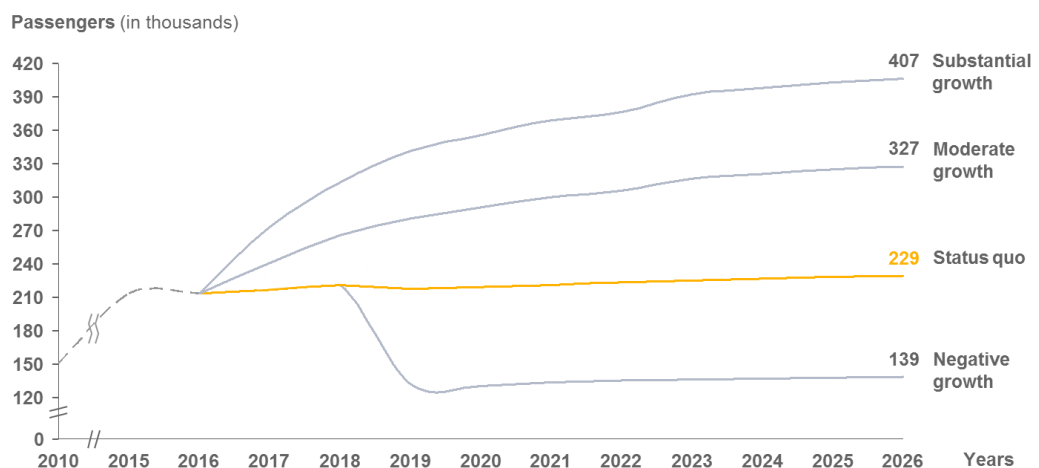
De **tweede routeontwikkeling voorziet komst van een lagekostenmaatschappij** naar Groningen, waarbij een aantal bijkomende bestemmingen worden gelanceerd. Door de markt zwaar te stimuleren, genereert de nieuwkomer een aanzienlijke hoeveelheid vraag, die zonder deze luchtvaartmaatschappij niet zou bestaan. Terwijl rekening wordt gehouden met dezelfde groei wordt er niet uitgegaan van hub-feederdiensten en van een expliciete expansie van de charteractiviteit. De opening van Lelystad zal echter een zware impact hebben op de activiteit van deze maatschappij in Groningen,

omdat lage ticketprijzen en verdere stimulansen de exploitant ertoe zou kunnen aanzetten om in plaats daarvan naar Lelystad te verhuizen.

Ten derde **legt het derde type van routeontwikkeling de nadruk op de exploitatie van traditionele charterroutes**. Uitgaande van de veronderstelling dat Transavia enkele routes in Groningen zal schrappen, zouden de leegtes die daardoor ontstaan, worden opgevuld door andere exploitanten zoals TUfly. Touroperators zouden bestaande routes verplaatsen naar andere luchtvaartmaatschappijen en daardoor zal er geen nadruk liggen op het uitbreiden van de huidige bestemmingsportefeuille. Dit leidt tot een stagnerende vraag.

5. Verkeersvoorspelling

De verkeersvoorspelling omvat een korte- tot middellangetermijnprognose voor de periode tot 2026. De verkeersvoorspelling op korte tot middellange termijn wordt rechtstreeks geëvalueerd op basis van de verschillende mogelijke routeontwikkelingen en het voorspelde effect van het operationeel worden van de luchthaven van Lelystad. In een eerste stap wordt een bottom-up-benadering toegepast om de passagiersvoorspelling volgens elk scenario te creëren. Om dat te doen, worden alle routes in een specifiek scenario en hun respectieve verkeersvolumes opgesomd. Daarbij wordt rekening gehouden met de marktgrootte, de lanceringsdatum en een opvoerfactor om het volledige potentieel in het derde jaar te bereiken. Het effect van het operationeel worden van de luchthaven van Lelystad wordt in aanmerking genomen met verscheidene verwachte effecten, afhankelijk van de scenario's:



- **Negatieve groei:** De voornaamste hypothesen zijn dat er door de luchthaven of haar aandeelhouders **geen bijkomende inspanningen** zullen worden geleverd voor de ontwikkeling van nieuwe routes en dat de **concurrentie van Lelystad** concreet vorm krijgt door een daling van alle gewone routes en verscheidene charterbestemmingen. Deze veronderstellingen leiden niet tot een potentieel voor groei bij de lagekostenmaatschappijen, noch tot de implementatie van hubconnectiviteit. Het zou ook de verschuiving betekenen van enkele charterroutes naar de concurrerende luchthavens. Dit zal leiden tot een daling van het verkeer met ongeveer 40% van het huidige volume. Toch zal er nog steeds een minimaal volume aan verkeer op de luchthaven overblijven
- **Status-quoscenario:** Net als in het vorige scenario worden er **geen bijkomende inspanningen** geleverd voor routeontwikkeling. Verwacht wordt dat de concurrentie van Lelystad voornamelijk toegespitst zal zijn op de lagekostenmarkt. Het risico dat Transavia een gedeelte van zijn activiteiten verplaatst naar Lelystad is zeer groot. Toch wordt verwacht dat andere luchtvaartmaatschappijen zoals TUfly en Corendon de leemte zullen opvullen die Transavia achterlaat. Dat is nu reeds te zien. Toch zal het aantal aangeboden bestemmingen niet worden uitgebreid. Daardoor zal het volume van het luchthavenverkeer bijna onveranderd blijven.
- **Matig groeiscenario:** Bijkomende investeringsinspanningen in de routeontwikkeling zullen concreet vorm krijgen met de implementatie van een **hub-feederaansluiting of van een lagekostenmaatschappij** die haar operatie op de luchthaven uitbreidt. In geval van een uitbreiding van de lagekostenactiviteit in GRQ wordt rekening gehouden met het Lelystad-effect. Voor de lagekostenroutes is de dreiging immers veel groter, daar van de luchthaven van Lelystad wordt verwacht dat ze dient als basis voor de lagekostenactiviteit en rechtstreeks de concurrentie zal aangaan met Groningen.
- **Substantieel groeiscenario:** In dit geval worden aanzienlijke inspanningen geleverd voor de ontwikkeling van routes. Dit scenario wordt ondersteund door de hypothese dat de luchthaven de volledige steun van haar aandeelhouders, de regio en andere plaatselijke entiteiten zal hebben. In dit geval zou de luchthaven de hub-feederaansluiting kunnen lanceren en één lagekostenmaatschappij kunnen aantrekken om verscheidene routes te lanceren. Verwacht wordt dat het effect van Lelystad een gedeeltelijk effect zal hebben en alleen op specifieke routes een echte impact zal hebben,

afhankelijk van de LKM die in GRQ actief zullen zijn. Los van welke LKM actief zullen zijn in GRQ t.o.v. LEY, moet er een echt incentiveprogramma worden uitgewerkt om dit verkeer te behouden.

Voor de verkeersvoorspelling op lange termijn werd een wiskundige benadering op hoog niveau gebruikt om het verkeersevolutie na 2026 te voorspellen op basis van de evolutie van bevolking en BBP in Nederland.

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 groeiscenario.

6. Strategische aanbeveling

Samengevat blijkt uit de voorliggende studie dat er een aantal strategische opties zijn voor de toekomst van Groningen Airport Eelde. Deze strategische aanbevelingen zijn gebaseerd op drie hoofdpijlers, namelijk hub-feederdiensten, lagekostenactiviteit en traditioneel vakantiecharterverkeer. Elk verkeerstype heeft zijn eigen specifieke kenmerken en vergt een bepaalde reeks volgende stappen om een geslaagde implementatie van de diensten te verzekeren.

Ten eerste moet de lancering van **hub-feedervluchten topprioriteit krijgen** in het strategisch actieplan van de luchthaven. Zoals eerder gezegd, zijn frequenties en timing van de vluchten cruciaal om optimaal gebruik te maken van de golven in de hub en om dit bedrijfsmodel met succes te exploiteren. Operationele overwegingen zijn echter niet de enige succesfactor. Daar een groot deel van de doelgroep van hub feeders bestaat uit zakenreizigers die op zoek zijn naar langeafstandsansluitingen, moet rekening worden gehouden met commerciële aspecten.

Concreet betekent dit dat een trouwe Flying Blue-deelnemer, die altijd vervoer over land naar Amsterdam zou nemen om een ononderbroken intercontinentale vlucht te nemen, waarschijnlijk zeer weigerachtig zal staan tegenover een verandering van dit reisgedrag. Dat is niet alleen het gevolg van gewoonte en luchthavenvoorzieningen in Amsterdam, maar ook van het

klantenbindingsprogramma bij Air France/KLM. De aansluiting van SAS via Kopenhagen zou een verandering betekenen naar Star Alliance en het frequent-flyerprogramma EuroBonus. Om een trouwe klant te doen overschakelen naar een ander programma zal een strikt bevorderend reisbeleid voor bedrijven in de regio Groningen nodig zijn, dat bepaalt dat vervoer vanuit Groningen altijd de voorkeursoptie moet zijn als het beschikbaar is. Het algemene succes van de hub-feederaansluiting zal dan ook een complementair beleid en engagement van de regio en plaatselijke instellingen vergen voor het gebruik van Groningen Airport Eelde omtrent de aansluiting via concurrerende luchthavens.

In het verlengde daarvan moet aan bepaalde voorwaarden worden voldaan voor de geslaagde introductie van **lage kostendiensten** 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 vanaf een luchthaven aan te bieden, die op haar beurt haar voordeel doet met het verkeer dat een bijkomende operator teweegbrengt. Een jaarlijks marketingbudget van € 500.000 per route wordt daarvoor aanbevolen. 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, zoals voor incentives en garanties van risicodekking.

Tot slot 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 exploitanten, omdat dit volatiele marktsegment voortdurend veranderingen ondergaat.