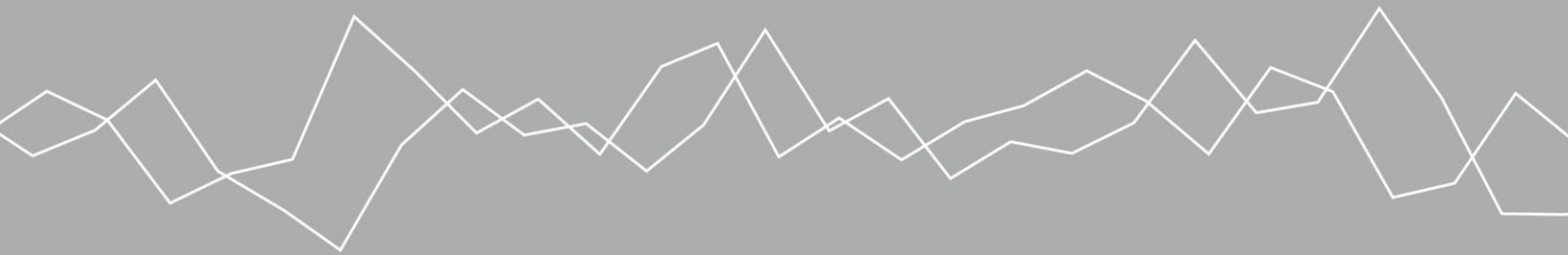


Beoordeling van het strategisch plan van Groningen Airport Eelde



Amsterdam, januari 2014
In opdracht van de Noordelijke Rekenkamer

Beoordeling van het strategisch plan van Groningen Airport Eelde

R. Lieshout



seo economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport nr. 2014-03

Managementsamenvatting

Groningen Airport Eelde (GAE) heeft onder de naam *Werelden Verbinden* een strategisch plan opgesteld voor de komende 10 jaar (Groningen Airport Eelde, 2013). De Noordelijke Rekenkamer heeft SEO Economisch Onderzoek gevraagd dit plan te beoordelen. Dit rapport bevat onze bevindingen.¹

Uitgangspositie

Het strategisch plan schetst allereerst de uitgangspositie, waarbij wordt opgemerkt dat de luchthaven groeit. Op pagina 17 blijkt echter dat voor 2013 een lichte krimp is voorzien. Recentelijk is ook duidelijk geworden dat de zomervluchten naar Milaan (Bergamo) en de transavia.com vluchten naar Malaga en Dalaman in 2014 verdwijnen. Als gevolg daarvan schatten wij in dat het aantal passagiersbewegingen in 2014 met ruim 14 procent daalt. Deze ontwikkelingen zijn niet meegenomen in het strategisch plan, omdat deze zich pas voordeden na publicatie. Hierdoor zijn de prognoses voor 2014 en latere jaren te rooskleurig. genoemde ontwikkelingen vertragen de passagiersontwikkeling naar schatting met minstens twee jaar. Dit dient in het achterhoofd te worden gehouden bij het lezen van het plan.

Volgens het strategisch plan is de luchthaven uitgegroeid tot “een belangrijk element in het regionaal vestigingsklimaat” en draagt het “bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland” (pagina 4). Het bedrijfsleven in de regio profiteert momenteel echter nauwelijks van de aanwezigheid van GAE, afgezien van de bedrijven op het luchthaventerrein zelf en hun toeleveranciers. Het bestemmingenaanbod van de luchthaven bestaat voornamelijk uit vakantiebestemmingen en is derhalve weinig interessant voor het bedrijfsleven. De luchthaven bouwt aan een database met daarin de vervoersbehoefte van bedrijven uit de regio (pagina 11). Deze database vormt een waardevol element in de marketing richting maatschappijen. Uit het strategisch plan wordt niet duidelijk hoe de zakelijke behoefte er momenteel uit ziet.

In kwantitatieve zin merkt GAE op dat er 300 banen direct en 150 indirect aan de luchthaven verbonden zijn (pagina 5). Op basis van geaccepteerde kengetallen komen wij niet verder dan 120 directe en 60 indirecte banen. Het aantal banen dat verbonden is aan de luchthaven is ook niet zozeer van belang. Waar het om gaat is in hoeverre deze banen de structurele werkloosheid verminderen. Wordt de totale werkloosheid niet verminderd door de banen die zijn toe te schrijven aan de luchthaven, dan is er slechts sprake van verdringing van arbeid. Het is onduidelijk in hoeverre de banen die aan GAE verbonden zijn de structurele werkloosheid verminderen.

Marktanalyse

InterVISTAS Consulting heeft in opdracht van GAE een uitgebreide marktanalyse verricht. De markt in het kerngebied (maximaal 1 uur reistijd) is relatief dun. Er wonen circa 1,5 miljoen

¹ In de tekst verwijzen wij regelmatig naar het strategisch plan. Daarbij geven we tussen haakjes aan op welke pagina van het plan de verwijzing betrekking heeft.

mensen die samen 2,3 miljoen passagiersbewegingen maken (pagina 10). Dit betekent dat het aantal retourreizen per inwoner circa 0,8 bedraagt. Dit is ongeveer de helft lager dan het landelijk gemiddelde.

InterVISTAS heeft de marktomvang ook uitgesplitst naar bestemming. In het strategisch plan worden de tien grootste Europese en intercontinentale markten genoemd (pagina 11). Helaas is er geen analyse gemaakt van het marktaandeel dat in elk van de markten kan worden behaald, zodat geen uitspraken kunnen worden gedaan over de levensvatbaarheid van directe vluchten naar deze markten. Op basis van een eigen analyse denken we dat een directe verbinding met Londen haalbaar is. Afhankelijk van het type vervoer, ligt een *low cost* of netwerkooperatie voor de hand. Omdat de marktomvang niet is uitgesplitst naar zakelijk en niet-zakelijk verkeer is geen uitspraak te doen over het meest voor de handliggende operatie. Bij verdere marktgroei kunnen Milaan, Madrid en Rome mogelijk ook (weer) rendabel door een *low cost carrier* vanaf GAE worden aangeboden. De marktvrage op de andere Europese routes lijkt in de nabije toekomst (tot 2023) onvoldoende groot voor een rendabele operatie. De in het ontwikkelingsplan genoemde intercontinentale markten zijn te klein voor een rendabele directe verbinding. We komen hier later op terug.

InterVISTAS Consulting heeft GAE vergeleken met 45 andere regionale luchthavens in West-Europa (pagina 13). Het aantal aangeboden stoelen afgezet tegen de bevolkingsomvang (binnen 60 minuten rijden) en het inkomen (Bruto Binnenlands product, BBP). De correlaties en de verklaarde varianties zijn zeer laag. Dit is te verklaren uit het feit dat de luchthavens in de benchmark sterk van elkaar verschillen. Op basis van de analyse mogen dan ook geen conclusies worden getrokken over het capaciteitspotentieel van GAE.

GAE concludeert op basis van de benchmarkanalyse dat het marktgebied van GAE sterk onderbediend is in termen van stoelcapaciteit (pagina 12). Wij beamen dat de stoelcapaciteit op GAE laag is gegeven de bevolkingsomvang en het inkomen. Dat wil echter niet zeggen dat het marktgebied van GAE onderbediend is. Vanwege de sterke concurrentie, van met name Schiphol, wordt het marktgebied vooral door andere luchthavens bediend. De nabijheid tot Schiphol beperkt tevens de potentie voor feeders. Daarnaast heeft de luchthaven geen binnenlandse ontsluitingsfunctie en slechts een zeer beperkte zakelijke en toeristische functie. Wanneer het marktgebied daadwerkelijk onderbediend zou zijn, zouden maatschappijen bij GAE in de rij moeten staan om operaties te starten. Hoogstens kan worden gesteld dat het marktgebied niet goed wordt bediend door luchthavens dichtbij de markt.

Prognose

De doelstellingen van GAE bestaan uit: (1) het realiseren van een feederverbinding en (2) enkele zakelijke verbindingen, (3) vergroting van het *low cost* aanbod en (4) behoud en mogelijk versterking van de marktpositie in het chartersegment (pagina 15). De doelstellingen vergen omvangrijke marketinginspanningen, vooral in het lijndienstsegment, maar worden desondanks door de luchthaven realistisch geacht. Op basis van de doelstellingen is dan ook een prognose opgesteld van het toekomstige aantal vluchten en passagiersbewegingen. Het is niet precies duidelijk hoe deze doorvertaling is gemaakt.

Feederverbinding(en)

Feeders naar de hubs Kopenhagen of München worden door GAE mogelijk geacht (pagina 17). Uit een analyse van dienstregelingen op beide hubs moet worden geconcludeerd dat dergelijke feeders slechts weinig aantrekkelijke intercontinentale verbindingen genereren. Daarnaast is de omvang van de intercontinentale markten beperkt. Bovendien worden deze markten al direct bediend door Schiphol waardoor GAE niet in staat zal zijn de volledige markt naar zich toe te trekken. Zowel in het geval van Kopenhagen als van München achten we de te verwachten vervoersvolumes (inclusief het lokale bestemmingsvervoer) te klein voor een rendabele dagrand verbinding.

Zakelijke point-to-point verbindingen

De luchthaven gaat uit van meerdere zakelijke point-to-point verbindingen (pagina 17). Verondersteld wordt dat het aantal passagiersbewegingen op lijndiensten toeneemt van nul in 2013 tot bijna 200.000 in 2023. Naar ons idee heeft alleen Londen voldoende potentie als zakelijke verbinding. In 2023 kan een lijndienst op Londen circa 100.000 passagiers verwachten. De door de luchthaven verwachte passagiersaantallen in dit segment lijken ons te hoog.

Low cost verbindingen

Ook in het *low cost* segment voorziet GAE forse groei. De luchthaven gaat er in het groeiscenario vanuit dat het aantal *low cost* passagiers zich in 2017 heeft verdubbeld (pagina 17). Deze aanname baseert de luchthaven op de historische ontwikkeling van Ryanair-capaciteit op een aantal luchthavens; deze zou in vijf jaar tijd meer dan verdubbeld zijn, waarbij de grootste groei zich voordoet in de eerste drie jaar (pagina 16). Het aantal Ryanair-vluchten op GAE is sinds de komst in 2012 echter alleen maar afgenomen. Ook voor 2014 wordt krimp voorzien, doordat Ryanair niet meer naar Milaan (Bergamo) vliegt. Om alsnog uit te komen op een verdubbeling in 2017, zal het aantal frequenties dus nog harder moeten groeien dan gemiddeld. Dit lijkt niet waarschijnlijk, zeker wanneer in ogenschouw wordt genomen dat Ryanair op zeer korte termijn nauwelijks capaciteit toevoegt aan het netwerk.

Met de veronderstelde komst van nóg een *low cost carrier* in 2017 verdubbelt het aantal passagiersbewegingen tot 2023 nogmaals en komt uit op ruim 230.000 per jaar (pagina 17). Op basis van eerdere modelexercities en recente ontwikkelingen waarbij Ryanair de vluchtfrequentie op GAE juist heeft teruggebracht, komen wij alleen onder zeer gunstige veronderstellingen tot circa 180.000 passagiersbewegingen in 2023.

Vakantiecharters

Volgens de luchthaven wordt tot 2016 gemiddeld iedere twee jaar een nieuwe charterbestemming toegevoegd. Na 2016 stabiliseert het segment (pagina 15). De veronderstelde ontwikkeling van het aantal charterpassagiers laat in de periode 2014-2016 een groei zien van nog 5,7 procent (pagina 17). Deze groei achten wij wel reëel. Rekening houdend met de recente ontwikkelingen waarbij transavia.com heeft aangekondigd een aantal charterverbindingen te schrappen en ArkeFly juist heeft aangegeven vanaf de zomer van 2014 vanaf GAE te gaan opereren, komen wij dan op een passagiersaantal van circa 145.000 in 2023. Het strategisch plan gaat uit van 167.000 passagiersbewegingen.

Daarmee komt de luchthaven in totaliteit op bijna 600.000 passagiersbewegingen in 2023. Onder zeer gunstige veronderstellingen achten wij 425.000 passagiersbewegingen haalbaar in dat jaar.

Onzekerheden

De toekomst van een kleine regionale luchthaven als GAE is, zeker in het huidige economische klimaat, zeer onzeker. Het strategisch plan noemt weliswaar enkele bedreigingen (pagina 2), maar laat niet zien hoe deze doorwerken in de vervoersontwikkeling en de financiële situatie van de luchthaven. De luchthaven en mogelijke investeerders zullen inzicht wensen in de onzekerheden waarmee de prognoses zijn omgeven. Daarom is het verstandig in de prognose en de financiële doorrekening daarvan met verschillende toekomstscenario's te werken.

Bepaalde veronderstellingen over aan te trekken maatschappijen en vluchten worden bovendien gepresenteerd als zekerheden. De geschetste ontwikkelingen en gedane veronderstellingen zijn echter allerminst zeker. Het ontwikkelingsplan wekt tevens de indruk dat groei alleen mogelijk is met omvangrijke marketinginspanningen. Dat zou betekenen dat de luchthaven de ontwikkeling volledig in eigen hand zou hebben en dat deze 'maakbaar' zou zijn. Dat is slechts ten dele waar. Luchthavens worden immers ook sterk beïnvloed door externe factoren, zoals concurrentie van andere luchthavens, overheidsbeleid en het economische klimaat.

Exploitatie

In de periode tot 2023 zijn aanzienlijke uitbreidingsinvesteringen gepland. Deze worden noodzakelijk geacht voor een verdere groei van het verkeer. De afschrijvingskosten nemen volgens de winst- en verliesrekening echter nauwelijks toe in de planperiode (pagina 27). Het lijkt alsof de afschrijvingskosten van de uitbreidingsinvesteringen niet zijn meegenomen. Dat lijkt te impliceren dat de luchthaven er vanuit gaat dat deze investeringen volledig door de aandeelhouders zullen worden gefinancierd.

Volgens de financiële onderbouwing is de luchthaven in staat om in 2017 een positief operationeel resultaat (EBITDA) te behalen bij circa 300.000 passagiers (pagina 27). Dat lijkt ons niet reëel. De meeste Europese regionale luchthavens behalen pas een positief operationeel resultaat vanaf 1,4 miljoen passagiers. Aangezien GAE ook inkomsten genereert uit andere activiteiten, zoals het lesverkeer en het medische verkeer, kan het wellicht ook met een kleiner aantal toe. Desondanks verwachten wij dat bij een groter aandeel van het *low cost* segment, zoals aangenomen in het strategisch plan, minstens 450.000 passagiersbewegingen nodig zijn voor een positief operationeel resultaat. Onder gunstige veronderstellingen voorzien wij dit aantal voor 2024. Mogelijk wordt het later als de inkomsten uit de havengelden tegenvallen of andere externe factoren de groei remmen of leiden tot hogere kosten (zie hoofdstuk 6). Dit betekent ook dat de investeringen pas op een later moment nodig zijn.

Op basis van een eerste MKBA, zou blijken dat de reistijdlaten van GAE voor de Noord-Nederlandse reiziger groter zijn dan de exploitatiekosten (pagina 32). Dit betreft echter een zeer globale MKBA, waarin niet alle effecten zijn meegenomen. Op basis daarvan mag dan ook niet worden geconcludeerd dat investeringen in de luchthaven vanuit maatschappelijk oogpunt rendabel zijn.

Risico's

Hiervoor gaven we aan dat het nodig is om de risico's inzichtelijk te maken en te verwerken in toekomstscenario's. De belangrijkste risico's bestaan naar onze mening ten eerste uit de ontwikkeling van Lelystad Airport. Lelystad is samen met Eindhoven aangewezen om het niet-mainportgebonden verkeer (*low cost* en charterverkeer) van Schiphol te accommoderen. Daarmee vormt Lelystad op termijn een serieuze bedreiging voor de belangrijkste marktsegmenten van GAE. Ryanair heeft al interesse getoond in Lelystad, vanwege de gunstige ligging nabij grote bevolkingscentra. Wanneer de maatschappij vanaf Lelystad gaat opereren is het de vraag wat er met het vluchtaanbod vanaf GAE gebeurt. Mogelijk verhuist het de hele operatie naar Lelystad. Andere maatschappijen die nu op GAE actief zijn, zouden hun operaties eveneens op Lelystad kunnen concentreren.

Een tweede risico betreft de capaciteitsontwikkeling van Ryanair. De maatschappij voegt de komende jaren slechts in beperkte mate extra capaciteit toe aan het netwerk. Daarmee lijkt een flinke uitbreiding, zoals verondersteld in het groeiscenario, minder waarschijnlijk. Momenteel wordt de beschikbare capaciteit op routes ingezet waar de winstgevendheid het hoogst is. Dat is ook de reden waarom Ryanair de vluchten naar Milaan (Bergamo) vanaf GAE heeft gestaakt (RTV Drenthe, 2013).

Tenslotte wijzen we op de financiële implicaties voor GAE van wijzigingen in de bekostigingssystematiek van de luchtverkeersleiding. Zoals het er naar uitziet, zullen luchtvaartmaatschappijen op GAE uiterlijk per 1 januari 2020 de volledige kosten van de luchtverkeersleiding gepresenteerd krijgen. De extra kosten voor de maatschappijen ramen wij op circa € 2 - 3 miljoen per jaar. Als gevolg van de nieuwe bekostigingssystematiek nemen de kosten op een luchthaven als Schiphol juist af. Om concurrerend te blijven, zal GAE de extra kosten op één of andere manier moeten compenseren, bijvoorbeeld door de havengelden voor de maatschappijen verder te verlagen. De financiële situatie van GAE zal hierdoor (aanzienlijk) verslechteren.

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting.....	i
1 Inleiding.....	1
2 Uitgangspositie.....	3
2.1 Ontwikkelingen in 2013 en 2014.....	3
2.2 Economische ontwikkeling en werkgelegenheid	3
3 Marktanalyse.....	5
3.1 Marktaandeel.....	5
3.2 Marktomvang.....	5
3.2.1 Europa.....	6
3.2.2 Intercontinentaal.....	7
3.3 Aanbodpotentie	7
4 Ambitie	9
4.1 Prognose	9
4.1.1 Lijndiensten	9
4.1.2 Low-cost verbindingen	11
4.1.3 Vakantiecharters.....	12
4.1.4 Niet-commercieel verkeer en vracht	13
4.2 Onzekerheden.....	13
4.3 Conclusie.....	13
5 Exploitatie.....	15
5.1 Bedrijfsopbrengsten.....	15
5.2 Bedrijfslasten.....	16
5.3 Operationeel resultaat.....	16
5.4 Investerings.....	17
6 Risico's.....	19
6.1 Ontwikkeling van Lelystad Airport.....	19
6.2 Capaciteitsontwikkeling Ryanair	20
6.3 Luchtverkeersleiding.....	21
Literatuur.....	23

1 Inleiding

In oktober 2013 presenteerde Groningen Airport Eelde (GAE) een nieuw strategisch plan, genaamd *Werelden Verbinden* (Groningen Airport Eelde, 2013). Het plan beschrijft de groeiambities van de luchthaven voor de komende 10 jaar. Groei is nodig om op termijn een positief operationeel resultaat te kunnen bereiken. De Noordelijke Rekenkamer heeft SEO Economisch Onderzoek gevraagd het strategisch plan te beoordelen. Dit rapport bevat onze bevindingen.

In de tekst verwijzen wij regelmatig naar het strategisch plan. Daarbij geven we tussen haakjes aan op welke pagina van het plan de verwijzing betrekking heeft.

2 Uitgangspositie

2.1 Ontwikkelingen in 2013 en 2014

Het strategisch plan schetst allereerst de uitgangspositie van Groningen Airport Eelde (GAE) (pagina 4). Hierin wordt opgemerkt dat de luchthaven groeit. Hoewel er in 2012 inderdaad sprake was van een sterke groei in het aantal passagiersbewegingen, daalt dit aantal volgens de prognose met ruim 4 procent tot 175.000 (pagina 17). Dit is voornamelijk te wijten aan het verdwijnen van de vluchten van Vueling naar Barcelona, de Ryanair-vluchten naar Marseille en de lijndienst naar Aberdeen.

In december 2013 werd bekend dat Ryanair naast de wintervluchten ook de zomervluchten naar Milaan (Bergamo) staakt. Als reden wordt een gebrek aan vliegtuigcapaciteit aangevoerd. De beschikbare capaciteit wordt ingezet op routes waar de winstgevendheid het hoogst is. Blijkbaar leverden de vluchten naar Milaan de luchtvaartmaatschappij onvoldoende op. Daarnaast heeft transavia.com aangegeven dat de vluchten naar Malaga en Dalaman in 2014 niet terugkeren in de dienstregeling. Dit zou te maken hebben met het faillissement van reisorganisatie OAD, waardoor het aantal boekingen is afgenomen (RTV Drenthe, 2013). Een positieve ontwikkeling is dat ArkeFly heeft aangekondigd in het zomerseizoen van 2014 twee keer per week vanaf GAE naar Antalya te gaan vliegen met een tussenstop op Rotterdam (Groningen Airport Eelde, 2014).

Op basis van deze ontwikkelingen schatten wij in dat het aantal *low cost* bewegingen in 2014 met circa 40 procent daalt en het aantal charterbewegingen met 4 procent. Dat betekent dat het passagiersvolume bij gelijk blijvende bezettingsgraden uitkomt rond de 150.000. Dit houdt een daling in van ruim 14 procent. Aangezien bovengenoemde ontwikkelingen zich voordeden na publicatie van het strategisch plan, zijn deze hierin niet verwerkt. Ryanair zal op zijn vroegst pas in 2015 weer vluchten toevoegen (RTV Drenthe, 2013). Wanneer we aannemen dat Ryanair daarna weer groeit op GAE en het in 2016 het frequentieniveau bereikt dat in het strategisch plan voor 2014 is voorzien, dan betekent dat dat de recente ontwikkelingen de groei van het *low cost* verkeer met minstens twee jaar hebben vertraagd. Om het verlies van 4 procent in het aantal charterbewegingen goed te maken is, uitgaande van de historische groeitrend, ook ongeveer twee jaar nodig.

2.2 Economische ontwikkeling en werkgelegenheid

Volgens het strategisch plan is de luchthaven uitgegroeid tot een belangrijk element in het regionaal vestigingsklimaat en draagt het bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland (pagina 4).

Het bedrijfsleven in de regio profiteert momenteel nog nauwelijks van de aanwezigheid van GAE, afgezien van de bedrijven op het luchthaventerrein zelf en hun toeleveranciers. Het bestemmingsaanbod van de luchthaven bestaat voornamelijk uit vakantiebestemmingen en is voor het bedrijfsleven weinig interessant. Met het wegvallen van de bestemmingen als Barcelona,

Milaan en Marseille zijn er afgezien van Barcelona (Girona) eigenlijk geen bestemmingen meer over die op veel zakelijk verkeer kunnen rekenen. Dit kan in de toekomst evenwel veranderen. Bedrijven in de regio hebben aangegeven graag meer van de luchthaven gebruik te willen maken. Daartoe zal het bestemmingenaanbod naar belangrijke zakencentra moeten worden uitgebreid. De luchthaven bouwt aan een database met daarin de vervoersbehoefte van bedrijven uit de regio (pagina 11). Deze database vormt een waardevol element in de marketing richting maatschappijen. Uit het strategisch plan wordt niet duidelijk hoe de zakelijke behoefte eruit ziet.

Voorts wordt in kwantitatieve zin nog opgemerkt dat 300 banen direct en 150 indirect aan de luchthaven verbonden zijn (pagina 5). Buck (2009) heeft in het verleden voor verschillende typen regionale luchthavens het aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers ingeschat. Voor een luchthaven als GAE, welke niet als basis dient voor een luchtvaartmaatschappij, maar waarop wel bredere economische activiteiten, zoals lesvluchten plaatsvinden, ligt het aantal directe arbeidsplaatsen volgens Buck tussen de 400 en 600 per miljoen passagiers per jaar. Wanneer we van de bovengrens uitgaan, zou dat bij het huidige passagiersvolume neerkomen op circa 120 directe arbeidsplaatsen.

Indirecte achterwaartse werkgelegenheid (toeleveranciers) zou tot 50 procent van het aantal directe arbeidsplaatsen bedragen. Het CPB heeft het meetellen van indirecte voorwaartse werkgelegenheid² afgewezen vanwege het risico op dubbeltellingen. Inclusief de indirecte arbeidsplaatsen komt de totale directe en indirecte werkgelegenheid van GAE op 180 arbeidsplaatsen. Het werkelijke aantal zou best wat hoger kunnen liggen, gegeven de grote hoeveelheid lesverkeer op de luchthaven, maar 450 arbeidsplaatsen zoals de luchthaven stelt lijkt ons aan de hoge kant.

Het absolute aantal banen dat verbonden is aan de luchthaven is overigens niet van belang. Waar het om gaat is in hoeverre het hier gaat om extra banen die de structurele werkloosheid verminderen. Wordt de werkloosheid niet verminderd door de banen dan is er slechts sprake van verdringing van arbeid in andere sectoren in de regio. Het is onduidelijk in hoeverre de banen die aan GAE verbonden zijn de structurele werkloosheid verminderen.

² Door de aanwezigheid van de luchthaven kan de aantrekkelijkheid van een regio als vestigingsplaats voor bedrijven en als toeristische bestemming worden vergroot. De extra werkgelegenheid die hiermee gepaard gaat wordt aangeduid als indirecte voorwaartse werkgelegenheid.

3 Marktanalyse

Groningen Airport Eelde (GAE) heeft een marktanalyse uit laten voeren door InterVISTAS Consulting, onderdeel van Royal Haskoning DHV. Allereerst is het marktgebied afgebakend en is het marktaandeel van GAE in het betreffende gebied bepaald. Vervolgens zijn de belangrijkste Europese en intercontinentale markten vanaf GAE in beeld gebracht. Tenslotte is een benchmark uitgevoerd met andere luchthavens om de aanbodpotentie van GAE in te kunnen schatten. We zullen deze onderdelen achtereenvolgens bespreken.

3.1 Marktaandeel

In het strategisch plan Werelden Verbinden, wordt het marktgebied afgebakend bij 1,5 uur (pagina 9). Dit gebied wordt onderscheiden in het kerngebied (tot maximaal 1 uur reistijd) en twee secundaire gebieden (tussen 1 en 1,5 uur reistijd) ten oosten (Noordwest-Duitsland) en westen van het kerngebied (westelijk Friesland, Noordoostpolder en Noordelijk Overijssel).

Uit de analyses van InterVISTAS blijkt dat GAE in het kerngebied een marktaandeel heeft van 4,1 procent. Schiphol is in het kerngebied de belangrijkste concurrent met een aandeel van ruim 70 procent. Daar lijkt in eerste instantie dus een wereld te winnen. Echter, er moet niet worden vergeten dat het netwerk van GAE relatief bescheiden is van omvang, waardoor een belangrijk deel van de markt vraag helemaal niet direct vanaf GAE kán worden bediend. Op basis van een eigen marktanalyse schatten we dat GAE een alternatief biedt voor circa 12 procent van het marktpotentieel (Lieshout et al., 2013). Met andere woorden, 12 procent van het potentieel heeft de mogelijkheid om vanaf GAE te vertrekken. Dat betekent dat GAE in het kerngebied een marktaandeel heeft van ruim 30 procent ($4,1/12$) in de markten die de luchthaven ook daadwerkelijk aanbiedt.

In de secundaire gebieden (tot 1,5 uur reistijd) is de concurrentie van andere luchthavens groter, wat resulteert in een kleiner marktaandeel voor GAE. In het oostelijk en westelijk secundair gebied heeft GAE een marktaandeel van respectievelijk 1,7 en 1,4 procent. In de secundaire gebieden heeft de luchthaven een marktaandeel van 12 tot 14 procent in de markten die daadwerkelijk worden aangeboden.

3.2 Marktomvang

De markt in het kerngebied is relatief dun. Er wonen circa 1,5 miljoen mensen die samen 2,3 miljoen passagiersbewegingen maken (pagina 10). Dit betekent dat het aantal retourreizen per inwoner circa 0,8 bedraagt.³ Dit is ongeveer de helft lager dan het landelijk gemiddelde.

³ $2,3 \text{ miljoen passagiersbewegingen} / 2 = 1,15 \text{ miljoen retourreizen}$. $1,15 \text{ miljoen retourreizen} / 1,5 \text{ miljoen inwoners} = 0,8 \text{ retourreizen per inwoner}$.

InterVISTAS heeft de marktomvang uitgesplitst naar bestemming. In het strategisch plan worden de grootste tien Europese en intercontinentale markten genoemd (pagina 11). Daar stopt de analyse echter. De levensvatbaarheid van directe verbindingen naar deze bestemmingen blijft helaas achterwege. In deze paragraaf zetten we uiteen welke routes wij op basis van de marktomvang en het concurrentieniveau (op termijn) rendabel achten.

3.2.1 Europa

Wanneer we naar de top-10 van Europese markten kijken, zien we dat de meeste passagiers tussen het kerngebied en Londen reizen (circa 210.000 passagiersbewegingen per jaar, ofwel circa 105.000 retourreizen). Tussen de secundaire gebieden (tot 1,5 uur reistijd) en Londen reizen jaarlijks nog eens 130.000 passagiers. Londen kent waarschijnlijk een relatief hoog aandeel zakelijke passagiers. Deze passagiers geven de voorkeur aan een dagelijkse dagrand verbinding: een vroege aankomst en vertrek vanaf GAE, gecombineerd met een late aankomst en vertrek vanaf GAE. Dit stelt zakenreizigers in staat om op één dag heen en weer te reizen.

Een *low cost carrier* als Ryanair heeft al snel 220.000 passagiersbewegingen per jaar nodig voor een rendabele dagrand verbinding.⁴ Daarvoor is het marktgebied (kerngebied + secundaire gebieden) van GAE te klein. Een dagelijkse vlucht vereist circa 110.000 passagiersbewegingen per jaar. Dat zou betekenen dat GAE in het totale marktgebied een aandeel moet halen van ruim 32 procent. Ook dat lijkt niet reëel, temeer daar bij een dagelijkse verbinding het zakelijke segment waarschijnlijk voor een deel uitwijkt naar luchthavens die wel een dagrand verbinding aanbieden, zoals Schiphol. Een driewekelijkse vlucht met een *low cost carrier* lijkt ons bij de genoemde marktomvang het meest reëel. Een dergelijke vlucht is vooral aantrekkelijk voor niet-zakelijke reizigers en draagt daarmee niet bij aan de aantrekkelijkheid van Noord-Nederland als vestigingsplaats voor bedrijven.

Netwerkmaatschappijen bedienen kleinere bestemmingen doorgaans met kleinere vliegtuigtypes en tegen lagere bezettingsgraden. Bij een 70-zitter met een bezettingsgraad van 75 procent zijn circa 75.000 passagiersbewegingen per jaar nodig voor een rendabele dagrand verbinding op werkdagen en een enkele vlucht in het weekend. Bij voldoende zakelijke passagiers zou dit haalbaar moeten kunnen zijn.⁵ Op een dergelijk korte afstand biedt een directe vlucht relatief veel tijdswinst; iets wat vooral door de zakelijke reiziger gewaardeerd wordt. Een dagrand verbinding biedt de zakenreiziger echter niet heel veel flexibiliteit; hij kan immers op slechts 1 moment vertrekken en aankomen op GAE. Ter illustratie, vanaf Schiphol vertrekken elke dag circa 50 vluchten naar Londen.

Afhankelijk van het type vervoer op de markt tussen het verzorgingsgebied en Londen, is een *low cost* of netwerkoperatie haalbaar. Het zou daarom verhelderend zijn geweest als in het strategisch plan de marktomvang was uitgesplitst in zakelijk en niet-zakelijk vervoer.

⁴ Uitgaande van een vliegtuiggrootte van 189 stoelen en een bezettingsgraad van 80 procent.

⁵ In 2004 heeft GAE een onderzoek laten doen naar de haalbaarheid van zakelijke lijndiensten vanaf de luchthaven. Uit statistische gegevens en een onderzoek onder Noordelijke bedrijven zou zijn gebleken dat er voldoende belangstelling is voor een dienst op Londen. Op basis van de statistische gegevens kon ook belangstelling worden verondersteld voor Barcelona en Leeds, maar dit kon niet worden bevestigd door de Noordelijke bedrijven (Alsem Marketingadvies, 2004).

Na Londen worden de meeste passagiers vervoerd tussen het verzorgingsgebied van GAE en Barcelona, Milaan, Madrid en Rome. Op deze routes vermoeden wij dat het niet-zakelijke segment de overhand heeft. Ryanair bedient momenteel tweewekelijks Barcelona (Girona). Eerder bediende Ryanair ook Milaan (Bergamo), maar is daar sinds het zomerseizoen van 2013 mee gestopt. Deze vluchten keren in 2014 niet terug. Het is niet onwaarschijnlijk dat Milaan, Madrid en Rome in de toekomst rendabel kunnen worden aangeboden vanaf GAE (Lieshout et al., 2013). De marktvrage op de andere Europese routes lijkt in de nabije toekomst (tot 2023) onvoldoende groot voor een rendabele operatie.

3.2.2 Intercontinentaal

Voor wat betreft bestemmingen buiten Europa, bestaat er vanuit het marktgebied de meeste vraag naar New York. Tussen het kerngebied en New York vinden 31.500 passagiersbewegingen per jaar plaats. Vanuit de secundaire marktgebieden komen daar nog eens circa 36.500 passagiersbewegingen bij. Intercontinentale verbindingen worden doorgaans uitgevoerd met minimaal een dagelijkse frequentie. Bij een vliegtuiggrootte van 250 stoelen en een bezettingsgraad van 85 procent, zijn circa 150.000 passagiersbewegingen per jaar nodig voor een rendabele exploitatie. Als point-to-point verbinding is de omvang van de markt van/naar New York dus bij lange na niet toereikend. Hetzelfde geldt voor de andere (dunnere) intercontinentale markten. Daarmee zijn alle intercontinentale markten te klein voor een rendabele directe verbinding.

De intercontinentale markten kunnen mogelijk wel rendabel worden bediend via een hubluchthaven. We komen hierop terug in het volgende hoofdstuk.

3.3 Aanbodpotentie

InterVISTAS Consulting heeft GAE vergeleken met 45 andere regionale luchthavens in West-Europa. In twee figuren (pagina 13) wordt het aantal aangeboden stoelen afgezet tegen de bevolkingsomvang (binnen 60 minuten rijden) en het inkomen (Bruto Binnenlands product, BBP). Aangezien bevolkingsomvang en het BBP bijna perfect gecorreleerd zijn, geven deze figuren hetzelfde beeld.

Van de 45 benchmark luchthavens, worden er 15 uitgelicht in een tabel (pagina 13). Het is niet duidelijk waarom voor die 15 is gekozen. De gemiddelde stoelcapaciteit per inwoner en per miljoen euro aan BBP hadden er wellicht anders uitgezien wanneer alle 45 luchthavens zouden zijn meegenomen. De gemiddelden over de 15 luchthavens zijn overigens ook onjuist berekend. Hetzelfde geldt voor het gemiddelde regionale BBP per inwoner en het totaal aantal vertrekkende stoelen.

De correlaties tussen het aantal aangeboden stoelen en de bevolkingsomvang en tussen het aantal aangeboden stoelen en het BBP zijn beiden zwak. De verklaarde varianties zijn eveneens zeer laag. Dat betekent dat er andere factoren zijn die het aantal aangeboden stoelen verklaren. Op basis van deze analyse kunnen dan ook geen conclusies worden getrokken over het capaciteitspotentieel van GAE.

In Bijlage A zijn de 15 luchthavens uit de benchmark nader beschouwd. Hieruit blijkt dat deze luchthavens niet allemaal vergelijkbaar zijn met GAE. De volgende factoren lijken voor een belangrijk deel te verklaren waarom GAE relatief weinig stoelcapaciteit aanbiedt ten opzichte van de luchthavens in de benchmark:

- **Concurrentie met omliggende luchthavens.** GAE ondervindt sterke concurrentie van omliggende luchthavens, waardoor het slechts een beperkt marktaandeel weet te behalen binnen het eigen verzorgingsgebied. Veel van de luchthavens uit de benchmark voelen veel minder concurrentie van omliggende luchthavens;
- **Nationale ontsluitingsfunctie.** Bepaalde luchthavens in de benchmark vervullen een belangrijke rol in het verbinden van afgelegen regio's met andere delen van het land. Dit leidt tot aanzienlijke binnenlandse vervoersstromen. GAE vervult een dergelijke rol niet;
- **Nabijheid van een hub.** GAE bevindt zich relatief dichtbij een belangrijke Europese hub, Schiphol. Dat maakt dat feederverbindingen concurreren met directe verbindingen via de hub. Veel van de luchthavens uit de benchmark bevinden zich verder van een hub en voelen deze concurrentie daarom niet. Op die luchthavens bestaat daardoor meer potentie voor feederverbindingen;
- **Toeristisch en/of zakelijk potentieel.** GAE verwerkt weinig inkomende toeristen en zakenreizigers. Dit in tegenstelling tot een aantal andere luchthavens uit de benchmark.

GAE concludeert op basis van de markt- en benchmarkanalyse dat het marktgebied van GAE sterk onderbediend is in termen van stoelcapaciteit (pagina 12). Wij beamen dat de stoelcapaciteit op GAE laag is gegeven de bevolkingsomvang en het inkomen. Dat wil echter niet zeggen dat het marktgebied van GAE onderbediend is. Vanwege de sterke concurrentie, van met name Schiphol, wordt het marktgebied vooral door andere luchthavens bediend. De nabijheid tot Schiphol beperkt tevens de potentie voor feeders. Daarnaast heeft de luchthaven geen binnenlandse ontsluitingsfunctie en slechts een beperkte zakelijke en toeristische functie. Doordat dergelijke factoren niet meegenomen zijn in de analyse, resulteert een lage verklaarde variantie. Het wordt aanbevolen deze factoren mee te nemen voordat iets gezegd wordt over de toekomstige potentie van de luchthaven.

Wanneer het marktgebied daadwerkelijk onderbediend zou zijn, zouden maatschappijen bij GAE in de rij moeten staan om operaties te starten. Hoogstens zou men kunnen stellen dat het marktgebied niet goed wordt bediend door luchthavens dichtbij de markt.

4 Ambitie

GAE dient te groeien wil het op termijn financieel gezond worden. In het strategisch plan worden vier doelstellingen genoemd die moeten zorgen voor groei (pagina 15):

1. Het aantrekken van een feederverbinding met één of meerdere grote Europese hubluchthavens;
2. Het realiseren van een aantal zakelijke point-to-point verbindingen;
3. Het vergroten van het aanbod van *low cost* verbindingen, die bij voorkeur het hele jaar worden uitgevoerd;
4. Het behouden en mogelijk versterken van de marktpositie in het vakantiechartersegment.

De luchthaven geeft aan dat de doelstellingen omvangrijke marketinginspanningen vergen, vooral in het lijndienstsegment. De doelstellingen worden echter door de luchthaven realistisch geacht. Op basis van de doelstellingen is een prognose opgesteld van het toekomstige aantal vluchten en passagiersbewegingen. Het is niet precies duidelijk hoe deze doorvertaling is gemaakt. In dit hoofdstuk wordt de prognose beoordeeld.

4.1 Prognose

De doelstellingen resulteren in een groeipad voor het verkeer en vervoer tot aan 2023. In paragraaf 2.1 werd aangegeven dat in de uitgangssituatie geen rekening is gehouden met recente ontwikkelingen. Daardoor is deze naar ons idee te rooskleurig weergegeven. Doordat de prognose voortborduurde op de uitgangssituatie zijn ook de prognoses te rooskleurig. Het weergegeven groeipad wordt hierdoor naar onze inschatting met minstens twee jaar vertraagd.

4.1.1 Lijndiensten

Feederverbinding(en)

GAE wil graag één of meerdere feederverbindingen met Europese hubs. Dit vergoot het aanbod van bestemmingen vanaf de luchthaven aanzienlijk en draagt zo bij aan de bereikbaarheid van Noord-Nederland en het vestigingsklimaat van de regio. Een feeder is een vlucht van een netwerkmaatschappij naar zijn hub, welke aldaar aansluit op de rest van het netwerk. Feedervluchten ‘voeden’ de hub als het ware met verkeer. De hubcarriers consolideren passagiers vanuit meerdere (kleinere) markten op hun hub en zorgen op die manier voor voldoende volume op hun intercontinentale vluchten.

Idealiter wordt de feeder meerdere keren per dag uitgevoerd om optimaal aan te sluiten bij de verschillende vertrekkende en aankomende vluchten op de hubluchthaven. Ook de geografische locatie van de hub ten opzichte van de herkomst- en bestemming is van belang. Bij voorkeur ligt de hub op de route tussen de herkomst en de eindbestemming, zodat de vliegtijd niet veel langer is dan die van een directe vlucht. In het algemeen geldt dat hoe korter de transfertijd op de hub en hoe korter de omvliegtijd, hoe aantrekkelijker het indirecte alternatief is voor de passagier. De

mindere aantrekkelijkheid van indirecte vluchten ten opzichte van directe vluchten wordt doorgaans (deels) gecompenseerd met lagere tarieven. Om voldoende opbrengsten te genereren zal een maatschappij daarom ook altijd een bepaald aandeel (lokaal) bestemmingsvervoer willen aantrekken.

Op korte afstanden zijn indirecte vluchten over het algemeen relatief onaantrekkelijk. Ten eerste vanwege het feit dat het omvliegen en het transfereren op een tussengelegen hub de totale reistijd relatief veel langer maakt. Ten tweede omdat deze vluchten een hoger kostenniveau kennen en daarmee niet tegen een concurrerende prijs in de markt kunnen worden gezet. Het hogere kostenniveau wordt veroorzaakt doordat het omvliegen en de extra start leiden tot een hoger brandstofverbruik en doordat een tussenstop leidt tot extra luchthavenbelastingen en –toeslagen.

Een feederverbinding met London Heathrow staat hoog op het verlanglijstje van GAE, maar een dergelijke verbinding ligt niet voor de hand, vanwege de schaarse slotcapaciteit op Heathrow. Feeders met Kopenhagen of München worden wel mogelijk geacht (pagina 17). Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de feeders ten eerste goed moeten aansluiten op de aankomende en vertrekkende vluchten op de hub, teneinde de overstaptijden te beperken. Worden de overstaptijden te lang dan is de indirecte vlucht in termen van reistijd niet aantrekkelijker dan een directe vlucht vanaf een concurrerende luchthaven. Bij voorkeur worden de feeders meerdere keren per dag uitgevoerd. Ten tweede zullen de feeders een bepaald aandeel bestemmingsvervoer moeten trekken. Wil de feeder ook voor zakelijk bestemmingsverkeer aantrekkelijk zijn, dan zal deze minimaal tweemaal daags, aan de randen van de dag, moeten worden uitgevoerd. Idealiter wordt een feeder nog vaker aangeboden, zodat de overstaptijden op de hub worden verkleind. Ten derde denken wij dat het lastig zal zijn om intra-Europese connecties concurrerend in de markt te zetten. Dergelijke connecties zijn over het algemeen weinig aantrekkelijk voor de reiziger vanwege een relatief lange reistijd veroorzaakt door het omvliegen en het transfereren en de hogere kosten.

In Bijlage B blijkt dat dagrand verbindingen naar Kopenhagen en München maar weinig aantrekkelijke overstapmogelijkheden naar intercontinentale bestemmingen opleveren. Een dagrand verbinding naar Kopenhagen levert aantrekkelijke verbindingen op naar New York Newark (EWR) en Singapore (SIN). Voor München gaat het om verbindingen naar Tokyo (HND), Shanghai (PVG) en Hong Kong (HKG). Daarnaast is de omvang van de intercontinentale markten beperkt. Bovendien worden deze markten al direct bediend door Schiphol waardoor GAE niet in staat zal zijn de volledige markt naar zich toe te trekken. Zowel in het geval van Kopenhagen als van München achten we de te verwachten vervoersvolumes (inclusief het lokale bestemmingsvervoer) te klein voor een rendabele dagrand verbinding.

Zakelijke point-to-point verbinding(en)

De luchthaven wil een aantal zakelijke point-to-point lijndiensten realiseren naar belangrijke economische kernen, vanwege de uitstralingseffecten naar de regionale economie. De luchthaven verwacht de eerste lijndienst naar een Europese top-10 bestemming in 2016. Dit zou een dagrand verbinding zijn op weekdagen. Een nieuwe route met een dagelijkse vlucht volgt in 2017 en een additionele dagrand verbinding wordt voor 2020 voorzien (pagina 17). Verondersteld wordt dat het aantal passagiersbewegingen op lijndiensten toeneemt van nul in 2013 tot bijna 200.000 in 2023.

Op basis van de beschikbare informatie is het moeilijk te zeggen welke markten in aanmerking komen voor een zakelijke lijndienst, omdat de marktvaart niet is uitgesplitst naar zakelijk en niet-zakelijk vervoer. Zoals eerder aangegeven behoort, bij voldoende zakelijk verkeer, een dagrand verbinding met Londen in 2016 tot de mogelijkheden. Het strategisch plan noemt Londen ook als mogelijke kandidaat (pagina 17). Uitgaande van een autonome marktgroei van 3,5 procent denken wij dat een lijndienst tussen Londen en GAE in 2023 circa 100.000 passagiersbewegingen mag verwachten. De overige markten, kennen in het komend decennium waarschijnlijk te weinig (zakelijk) verkeer voor een dagrand verbinding. De veronderstelde ontwikkeling tot 200.000 passagiersbewegingen in 2023 lijkt ons dan ook te hoog.

4.1.2 Low-cost verbindingen

Volgens de luchthaven kan het aantal passagiers in het *low-cost* segment op GAE nog fors groeien. De luchthaven realiseert zich terecht dat de marges in dit segment gering zijn en daarmee ook de mogelijkheden om het exploitatieresultaat van GAE te verbeteren. GAE heeft een analyse gemaakt van de gemiddelde vijfjaars capaciteitsgroei van Ryanair op 54 luchthavens in de periode 2004-2009. Uit de analyse volgt dat capaciteit in de beginperiode het sterkst toeneemt en na vijf jaar tijd gemiddeld genomen meer dan is verdubbeld (+129 procent). De grootste groei doet zich voor in de eerste drie jaar (pagina 16). Op basis van een eigen analyse op OAG-data⁶ komen we tot soortgelijke groeipatronen. Wanneer we alle frequentie-uitbreidingen, op luchthavens die tussen 2003 en 2007 aan het Ryanair netwerk zijn toegevoegd beschouwen, dan blijken de frequenties na vijf jaar gemiddeld ruim verdrievoudigd (+202 procent).

Desondanks mag niet zonder meer worden aangenomen dat de Ryanair-capaciteit verdubbelt. De capaciteitsontwikkelingen van Ryanair verschillen namelijk sterk tussen luchthavens. In relatief veel gevallen staakt Ryanair nog in het eerste of tweede jaar de vluchtuitoefening vanaf een nieuwe luchthaven. Ter illustratie, in 2003 startte Ryanair op 28 nieuwe luchthavens één of meerdere operaties. In hetzelfde jaar werden twee van die luchthavens alweer verlaten; in het jaar daarop nog eens zeven anderen, waaronder GAE. Ook op de luchthavens die aangehaakt bleven aan het Ryanair netwerk zijn de verschillen groot. Sommige luchthavens laten een zeer sterke frequentiegroei zien, terwijl andere luchthavens sinds het eerste jaar alleen maar zijn gekrompen in aantal Ryanair frequenties. Ook op GAE daalt het aantal Ryanair frequenties in 2014 ten opzichte van 2013. Ryanair houdt de opbrengsten van iedere operatie nauwlettend in de gaten. Voldoen deze niet aan een bepaald criterium, dan wordt de operatie onherroepelijk gestaakt.

GAE gaat er in het groeiscenario vanuit dat het bestaande *low cost* verkeer op de luchthaven circa 80 procent bedraagt van de berekende groei op de benchmark luchthavens. Dat komt neer op een groei van 103 procent (80 procent x 129 procent) in vijf jaar (pagina 16). Het is niet duidelijk waar die 80 procent op gebaseerd is. Uit de prognose van het aantal *low cost* passagiers (pagina 17) blijkt dat het *low cost* segment zich inderdaad na 5 jaar (2017) heeft verdubbeld. Zoals hierboven opgemerkt, manifesteert de grootste groei van Ryanair frequenties zich doorgaans in de eerste drie jaar. Het aantal Ryanair-vluchten op GAE is sinds de komst in 2012 echter alleen maar afgenomen. Om alsnog uit te komen op een verdubbeling in 2017, zal het aantal frequenties dus

⁶ Official Airlines Guide data. Deze dataset bevat de dienstregeling voor de luchtvaart. Voor iedere vertrekkende vlucht zijn de karakteristieken opgenomen, onder andere door welke maatschappij de vlucht wordt uitgevoerd, met welk type toestel en op welk tijdstip.

nog harder moeten groeien dan gemiddeld. Dit lijkt niet waarschijnlijk, zeker wanneer in ogenschouw wordt genomen dat Ryanair op zeer korte termijn nauwelijks capaciteit toevoegt aan het netwerk (zie ook paragraaf 6.2).

Volgens de prognose verdubbelt het aantal *low cost* passagiersbewegingen zich na 2017 tot 232.000 per jaar in 2023. Deze ontwikkeling houdt deels verband met de opmerking dat zich in 2017 een tweede *low cost carrier* meldt met initieel twee vluchten per week (pagina 16). Het is niet duidelijk of deze opmerking gebaseerd is op geslaagde gesprekken met een andere *low cost carrier* of dat het gewoon een wat stellig geformuleerde wens betreft.

Op basis van eerdere modelexercities en recente ontwikkelingen waarbij Ryanair de vluchtfrequentie op GAE juist heeft teruggebracht, komen wij alleen onder zeer gunstige veronderstellingen tot circa 180.000 passagiersbewegingen per jaar⁷.

4.1.3 Vakantiecharters

De luchthaven heeft de ambitie om de marktpositie in het vakantiechartersegment te behouden en waar mogelijk te versterken (pagina 15). Volgens de luchthaven wordt tot 2016 gemiddeld iedere twee jaar een nieuwe charterbestemming toegevoegd. Na 2016 stabiliseert het segment. Ook hiervoor geldt dat het onduidelijk is of deze opmerking gebaseerd is op toezeggingen door maatschappijen of dat het gewoon een wat stellig geformuleerde wens betreft.

Wanneer iedere twee jaar een extra wekelijkse vlucht wordt toegevoegd, betekent dat dat in 2016 maximaal 156 vluchten per jaar extra worden uitgevoerd.⁸ Dit komt overeen met een toename van bijna 28 procent. De veronderstelde ontwikkeling van het aantal charterpassagiers laat in de periode 2014-2016 een groei zien van nog 5,7 procent. Het is onwaarschijnlijk dat maatschappijen extra vluchten toevoegen in de mate zoals verondersteld door de luchthaven als het aantal passagiers maar zo beperkt groeit.

Na 2016 blijft het aantal charterpassagiers volgens het strategisch plan toenemen, terwijl het aantal vluchten stabiliseert. Dit is mogelijk doordat een deel van de capaciteit nog niet is benut. Zo kunnen de bezettingsgraden nog toenemen en kan het aandeel *split-operations* worden teruggebracht, waardoor het aantal transit passagiers daalt en het aantal lokale passagiers toeneemt.

De veronderstelde passagiersgroei van 2,8 procent per jaar tussen 2014 en 2016 achten wij wel reëel. Rekening houdend met de recente ontwikkelingen waarbij transavia.com heeft aangekondigd een aantal charterverbindingen te schrappen en ArkeFly juist heeft aangegeven vanaf de zomer van 2014 vanaf GAE te gaan opereren, komen wij dan op een passagiersaantal van circa 145.000 per jaar. Het strategisch plan komt op 167.000 passagiersbewegingen.

De beperkte passagiersgroei is niet verenigbaar met de veronderstelde ontwikkeling in het aantal vluchten tot aan 2016. We verwachten eerder dat de groei in het aantal vluchten achterblijft bij de

⁷ Er vanuit gaande dat Londen niet door een *low cost carrier* maar door een traditionele maatschappij wordt uitgevoerd (zie hierboven).

⁸ In 2012 vertrokken er vanaf GAE ruim 550 charters, die in totaal 60.000 vertrekkende passagiers vervoerden (exclusief transit).

groei in het aantal passagiers, omdat de bezettingsgraden nog omhoog kunnen en het aandeel *split-operations* nog kan dalen.

4.1.4 Niet-commercieel verkeer en vracht

Het strategisch plan gaat niet in op de ontwikkelingen in het niet-commerciële verkeer, terwijl het lesverkeer wel een belangrijke plek inneemt op GAE. Tussen 2010 en 2012 nam het aantal lesvluchten met ruim 17.500 per jaar af. Door de economische crisis zijn er meer piloten opgeleid dan waar de markt om vraagt. Daardoor is een overschot aan piloten ontstaan en is de baanzoekduur opgelopen van enkele maanden vóór de crisis tot 1,5 a 2 jaar nu (Volkskrant, 2012). Hierdoor is de arbeidsmarktpositie voor piloten verslechterd en worden er minder piloten opgeleid. De vraag naar piloten zal op termijn wel weer aantrekken, gezien de positieve vooruitzichten voor de luchtvaart op de middellange termijn. Een beperkte groei van het niet-commerciële verkeer lijkt ons dan ook reëel.

In eerdere bedrijfsplannen zag GAE een niet onbescheiden rol voor zichzelf weggelegd op de luchtvrachtmarkt. In het strategisch plan wordt met geen woord meer gerept over vracht. De luchthaven lijkt daarmee de vrachtambitie te laten varen. Wij denken dat dat verstandig is, aangezien het vrachtpotentieel voor GAE beperkt is.

4.2 Onzekerheden

De toekomst van een kleine regionale luchthaven als GAE is, zeker in het huidige economische klimaat, echter onzeker. Het strategisch plan noemt weliswaar enkele bedreigingen (pagina 2), maar laat niet zien hoe deze doorwerken in de vervoersontwikkeling en de financiële situatie van de luchthaven. De luchthaven en mogelijke investeerders zullen inzicht wensen in de onzekerheden waarmee de prognoses zijn omgeven. Daarom is het verstandig in de prognose en de financiële doorrekening daarvan met verschillende toekomstscenario's te werken. Bij voorkeur zouden wij weer een hoog, laag en realistisch scenario zien net als in het bedrijfsplan uit 2003. In hoofdstuk 6 gaan we nader in op bedreigingen die de financiële situatie van de luchthaven ernstig kunnen aantasten.

Bepaalde veronderstellingen over aan te trekken maatschappijen en vluchten worden bovendien gepresenteerd als zekerheden. De geschetste ontwikkelingen en gedane veronderstellingen zijn echter allerminst zeker. Het ontwikkelingsplan wekt tevens de indruk dat groei alleen mogelijk is met omvangrijke marketinginspanningen. Dat zou betekenen dat de luchthaven de ontwikkeling volledig in eigen hand zou hebben en dat deze 'maakbaar' zou zijn. Dat is slechts ten dele waar. Luchthavens worden immers ook sterk beïnvloed door externe factoren, zoals concurrentie van andere luchthavens, overheidsbeleid en het economische klimaat.

4.3 Conclusie

Wij achten een lijndienst met Londen mogelijk per 2016. Initieel met circa 65.000 passagiersbewegingen per jaar, toenemend tot 100.000 in 2023. Dat is de helft van wat de luchthaven voorspelt. Onder gunstige veronderstellingen komen wij tot circa 180.000

passagiersbewegingen per jaar in het *low cost segment* in 2023. Dat is minder dan de 230.000 bewegingen die de luchthaven voorziet. Dit verschil hangt waarschijnlijk samen met het feit dat wij de recente ontwikkelingen van Ryanair op de luchthaven hebben meegewogen. Om dezelfde reden komen we ook voor het chartersegment lager uit dan de luchthaven. We gaan voor dat segment uit van 145.000 passagiersbewegingen in 2023. In totaliteit komen wij daarmee op maximaal 425.000 passagiersbewegingen in 2023, tegenover bijna 600.000 in het strategisch plan.

De ontwikkelingen worden gepresenteerd als zekerheden, terwijl het allerm minst zeker is of deze zich wel zullen voordoen. Wij adviseren daarom om de risico's inzichtelijk te maken en te verwerken in verschillende toekomstscenario's.

5 Exploitatie

In dit hoofdstuk wordt de financiële onderbouwing van het strategisch plan beoordeeld.

5.1 Bedrijfsopbrengsten

De bedrijfsopbrengsten steunen voor het overgrote deel op de inkomsten uit havengelden. In 2023 bestaat meer dan 70 procent van de bedrijfsopbrengsten uit havengelden (pagina 25). Dit forse aandeel impliceert een grote afhankelijkheid van deze opbrengstenpost. Daarbij komt dat de opbrengsten uit havengelden met een zekere mate van onzekerheid omgeven zijn. De luchthaven wijst terecht op de inkoopmacht van de luchtvaartmaatschappijen met betrekking tot de hoogte van de havengelden. Deze inkoopmacht komt vooral aan de oppervlakte als een luchtvaartmaatschappij een substantieel aandeel van de vluchten op de luchthaven voor haar rekening neemt. Met name *low cost carriers* zijn vaak in staat om substantiële kortingen op de havengelden te bedingen. Het feit dat de havengelden per passagier op luchthavens met veel *low cost carrier*verkeer vaak lager liggen dan op andere luchthavens onderschrijft dit. Onder druk van concurrentie van *low cost carriers* proberen ook andere luchtvaartmaatschappijen gereduceerde tarieven te onderhandelen. De kans dat ze daarin slagen is uiteraard groter als er sprake is van een machtspositie. Het is aannemelijk dat gezien de beperkte hoeveelheid verkeer op GAE er in substantiële mate sprake is van een dergelijke machtspositie. Het openen van een nieuwe route betekent voor de luchthaven immers een relatief sterke toename van het aantal passagiers en, in het verlengde daarvan, van de bedrijfsopbrengsten. Dat maakt de luchthaven in grote mate afhankelijk van luchtvaartmaatschappijen.

Bovenstaande impliceert dat de ingeschatte bedrijfsopbrengsten uit havengelden sterk afhankelijk zijn van de resultaten van de onderhandelingen tussen de luchthaven en de betrokken luchtvaartmaatschappij(en). Het is daarom niet ondenkbaar dat de havengelden, ondanks dat de luchthaven rekening houdt met afnemende havengelden per passagier, lager uitvallen dan in de begroting is beschreven.

De consequentie daarvan is dat de luchthaven in toenemende mate haar toevlucht moet zoeken in zogenaamde *non-aeronautical* opbrengsten. Naarmate het aantal passagiers toeneemt, is een luchthaven vaak in staat om het aandeel van deze *non-aeronautical* opbrengsten (de luchthaven spreekt over commerciële opbrengsten) te vergroten en daarmee de afhankelijkheid van de havengelden te verkleinen. De commerciële opbrengsten zoals de luchthaven die schetst voor 2023 lijken plausibel voor het passagiersniveau dat is verondersteld.

In de toekomst ligt er vooral in de opbrengsten uit concessies (restaurants en winkels) een kans om de commerciële opbrengsten verder uit te breiden.

5.2 Bedrijfslasten

De personeelskosten vormen de belangrijkste bedrijfslast voor GAE. De luchthaven beschrijft dat er een productiviteitsverhoging kan worden behaald als gevolg van de toename van het aantal passagiers, waardoor de personeelskosten minder zwaar op het resultaat drukken. Dat ligt inderdaad voor de hand.

Voorts beschrijft de luchthaven de toename van de overige bedrijfskosten onder meer als het gevolg van een additioneel marketingbudget om (nieuwe) lijndiensten te promoten. Om de naamsbekendheid van de luchthaven te vergroten en het bestemmingsaanbod onder de aandacht te brengen, wordt het budget voor marketingdoeleinden met ingang van 2014 verhoogd met € 250.000 per jaar. Voor de promotie van nieuwe verbindingen en *incentives* voor luchtvaartmaatschappijen en risicodeling wordt in de planperiode nog eens € 1 miljoen gereserveerd (pagina 26).

In de periode tot 2023 zijn aanzienlijke uitbreidingsinvesteringen gepland. Deze worden noodzakelijk geacht voor een verdere groei van het verkeer. De afschrijvingskosten nemen volgens de winst- en verliesrekening echter nauwelijks toe in de planperiode (pagina 27). Het lijkt alsof alleen de afschrijvingskosten van de vervangingsinvesteringen in groot materieel zijn meegenomen en de afschrijvingskosten van de uitbreidingsinvesteringen niet. De teksten bij de balans en de kasstroom (pagina 28) en bij de financiering van de uitbreidingsinvesteringen (pagina 31) bevestigen dit beeld. Daarmee lijkt het erop dat de luchthaven er vanuit gaat dat deze investeringen volledig door de aandeelhouders zullen worden gefinancierd.

De afschrijvingskosten maken geen deel uit van het operationeel resultaat (*EBITDA*)⁹, maar kunnen wel degelijk een belangrijke invloed hebben op het resultaat van de luchthaven ná afschrijving, rente en belasting.

5.3 Operationeel resultaat

De luchthaven begroot een verbetering van het operationeel resultaat als gevolg van de groei van het aantal passagiers. Dat is aannemelijk aangezien het verkeersvolume een belangrijke voorspeller is van de winstgevendheid van een luchthaven. Met name omdat de personeelskosten (mede) door een productiviteitsgroei minder sterk toenemen dan de opbrengsten uit havengelden, is de luchthaven volgens de financiële onderbouwing in staat om in 2017 een positief operationeel resultaat (*EBITDA*) te behalen bij circa 300.000 passagiers (pagina 27). Dat lijkt ons niet reëel. De meeste Europese regionale luchthavens behalen pas een positief operationeel resultaat vanaf 1,4 miljoen passagiers (Lieshout et al., 2013). GAE zal mogelijk met een lager aantal passagiersbewegingen toekunnen, aangezien de luchthaven inkomsten genereert uit andere activiteiten, zoals het lesverkeer en het medische verkeer. Desondanks verwachten wij dat bij een sterke ontwikkeling van het *low cost* segment, zoals aangenomen in het strategisch plan, minstens 450.000 passagiersbewegingen nodig zijn voor een positief operationeel resultaat.

⁹ In de *EBITDA* (Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization) zijn afschrijvingskosten niet meegenomen. De *EBITDA* is echter wel een gangbare indicator voor het in beeld brengen van het operationeel resultaat.

Onder gunstige veronderstellingen voorzien wij dit aantal voor 2024. Mogelijk wordt het later als de inkomsten uit de havengelden tegenvallen of andere externe factoren de groei remmen of leiden tot hogere kosten (zie hoofdstuk 6). Dit betekent ook dat de investeringen pas op een later moment nodig zijn.

5.4 Investerings

Om de verdere groei van het verkeer te faciliteren en de luchthaven een kwaliteitsimpuls te geven, zijn er in de planperiode uitbreidingsinvesteringen gepland ter waarde van ruim € 17 miljoen. Daarnaast zijn vervangingsinvesteringen in groot materieel voorzien van € 1,35 miljoen. De uitbreidingsinvesteringen hebben betrekking op de uitbreiding van de terminal in 2016 (eerste fase), een nieuwe locatie voor de brandweer, eveneens in 2016 en de ontsluiting en herinrichting van het voorterrein in 2017 en 2019. Volgens de luchthaven zijn de investeringen in de terminal (eerste fase) en een nieuw onderkomen voor de brandweer nu al noodzakelijk. Verdere investeringen in de terminal (tweede fase) komen op de agenda bij groei van het aantal passagiers en vliegbewegingen. Dit zal volgens het strategisch plan aan het einde van de planperiode zijn (2022).

De capaciteit van een luchthaven dient te worden afgestemd op de piekbelasting. De investeringsopgave hangt dus samen met de ontwikkeling van de piekbelasting. Bij verdere groei, ligt het voor de hand dat een meer gelijkmatige spreiding van vluchten gedurende de dag en het jaar optreedt. Uit het strategisch plan is niet op te maken of daar rekening mee is gehouden.

Als de investeringen een cruciale voorwaarde zijn voor de realisatie van de passagiersgroei en die groei wordt ook daadwerkelijk gerealiseerd, dan worden de uitbreidingsinvesteringen vermoedelijk (snel) terug verdiend.

De vervangingsinvesteringen en de investeringen in marketing en business development worden gefinancierd uit de kasstroom en het eigen vermogen. Uit het strategisch plan blijkt dat de luchthaven de uitbreidingsinvesteringen op korte termijn niet zelf kan of wil financieren (pagina 32). Hiervoor wordt nadrukkelijk gekeken naar de aandeelhouders (regionale overheden) en de mogelijkheden die zij kunnen bieden vanuit de beschikbare middelen voor verbetering van de Noordelijke infrastructuur en stimulering van de economische ontwikkeling.

Op basis van een eerste MKBA, zou blijken dat de reistijdbaten van GAE voor de Noord-Nederlandse reiziger groter zijn dan de exploitatiekosten (pagina 32). Dit betreft echter een zeer globale MKBA, waarin niet alle effecten zijn meegenomen. Op basis daarvan mag dan ook niet worden geconcludeerd dat investeringen in de luchthaven vanuit maatschappelijk oogpunt rendabel zijn.

6 Risico's

Het strategisch plan schetst de ambities van de luchthaven, maar staat niet stil bij de ontwikkelingen die een risico vormen voor de luchthaven. Het verdient aanbeveling de risico's te identificeren en de invloed hiervan te verwerken in verschillende toekomstscenario's. Alleen dan ontstaat een realistisch beeld van het toekomstige verkeer en vervoer en de bijbehorende financiële implicaties. In dit hoofdstuk zetten we de belangrijkste (financiële) risico's op een rij.

6.1 Ontwikkeling van Lelystad Airport

Aan de Alderstafel is overeengekomen dat Schiphol tot 2020 kan doorgroeien tot 510.000 bewegingen (Alders, 2008). De capaciteitsvraag op dat moment wordt echter geraamd op 580.000 bewegingen. Het kabinetsbeleid is erop gericht hier ruimte voor te scheppen. Dit gebeurt door 70.000 bewegingen te accommoderen op de luchthavens van Eindhoven en Lelystad.¹⁰ Deze luchthavens zouden het niet-mainportgebonden verkeer moeten accommoderen. Dit is het verkeer dat geen relatie heeft tot de mainport/hub Schiphol, zoals het charter en *low cost* verkeer. Voor Eindhoven zijn inmiddels afspraken gemaakt voor 25.000 bewegingen. De opgave voor Lelystad bedraagt daardoor op termijn uit 45.000 bewegingen (Alders, 2012).

Op dit moment vinden er nog geen lijnvluchten plaats op Lelystad Airport. De luchthaven wordt voornamelijk gebruikt voor lesvluchten, rondvluchten, vliegtuighuur en speciale zakencharters. In het Aldersadvies over Lelystad is een gecontroleerde ontwikkeling voorzien naar 45.000 bewegingen in twee tranches; een eerste tranche van 25.000 bewegingen tot 2020 en een tweede tranche van nog eens 20.000 bewegingen (Tweede Kamer, 2013a). Enige tijd was onduidelijk of het luchtruim hiervoor voldoende ruimte bood. Dit blijkt nu wel het geval te zijn (Ministerie van I&M, 2012; Tweede Kamer, 2013a, 2013c).

De eigenaar van Lelystad Airport, de Schiphol Group heeft aangeven vertrouwen te hebben in een positieve business case bij de genoemde gecontroleerde ontwikkeling in twee tranches. Uit gesprekken met marktpartijen is gebleken dat er serieuze behoefte en interesse bestaat voor Lelystad Airport, mits aan een aantal randvoorwaarden (ten aanzien van baanlengte en capaciteit) wordt voldaan. Schiphol denkt hieraan te kunnen voldoen (Tweede Kamer, 2013a).

In het voorjaar wordt de business case ingediend bij de aanvraag voor het luchthavenbesluit. Staatssecretaris Mansveld neemt vervolgens een besluit over de toekomst van Lelystad. Bij een positief besluit wil Schiphol op korte termijn verder met de ontwikkeling van Lelystad. Dat houdt onder andere de instelling van luchtverkeersleiding in, een verlenging van de huidige asfaltbaan en de ontwikkeling van faciliteiten om grotere toestellen (van het type Boeing 737 en Airbus A320) en circa 2 miljoen passagiers te verwerken (Omroep Flevoland, 2012). In een interview

¹⁰ Eindhoven en Lelystad bleken op basis van een kosteneffectiviteitsonderzoek het meest geschikt om de 70.000 bewegingen te accommoderen. Lelystad scoorde vooral hoog vanwege het werkgelegenheidsperspectief, de nabijheid van het marktgebied van Schiphol en het beperkte hindereffect op de omgeving. Luchthavens als Enschede, Maastricht en Groningen bleken minder opportuun, vanwege hogere maatschappelijke kosten in het voor- en natransport (Decisio, 2009).

met het Financieel Dagblad liet de staatssecretaris ook al weten dat in 2014 belangrijke stappen worden gezet om de luchthaven te ontwikkelen (Financieel Dagblad, 2013).

De ontwikkeling van Lelystad raakt de kern van GAE's marktsegmenten: het vakantiechartervervoer en de *low-cost carriers*. Ryanair heeft bijvoorbeeld een voorkeur voor (goedkope) regionale luchthavens dicht bij grote bevolkingscentra. In dat opzicht is Lelystad Airport gunstiger gelegen dan GAE. Ook andere *low cost carriers* en chartermaatschappijen kunnen vanaf Lelystad gaan opereren. Dat zal een kannibaliserend effect hebben op het vervoer vanaf GAE. In het meest ongunstige geval wordt ook een aantal chartervluchten van GAE naar Lelystad verplaatst. Aan de andere kant, kan het vertrek van Ryanair een andere *low cost carrier* juist doen besluiten vanaf GAE te gaan opereren. Deze *low cost carrier* zal dan wel de concurrentie aan moeten gaan met voornamelijk Ryanair op Lelystad.

Kortom, Lelystad vormt op termijn een serieuze bedreiging voor de belangrijkste marktsegmenten van GAE. Deze bedreigingen dienen in de verkeers- en vervoersprognoses worden opgenomen.

Twente Airport

De voormalige vliegbasis Twente bij Enschede wordt vanaf 2016 een luchthaven voor burgerluchtvaart. Eerder dit jaar tekende het consortium Reggeborgh en Aviapartner daarvoor een overeenkomst met en Area Development Twente (ADT). De luchthaven denkt in 2030 tussen de 930.000 en 2,2 miljoen passagiers te kunnen verwerken. ArkeFly en Ryanair zouden al interesse hebben getoond om vanaf de luchthaven te gaan vliegen (Luchtvaartnieuws, 2013).

Het zal nog moeten blijken hoe succesvol de luchthaven zal worden. Op basis van de huidige markt en de geldende concurrentieverhoudingen kwam Veldhuis (2010) slechts tot een marktpotentieel van 300.000 tot 500.000 passagiersbewegingen per jaar. Daarmee zal Twente een minder belangrijke concurrent worden voor GAE dan Lelystad.

6.2 Capaciteitsontwikkeling Ryanair

Op basis van de gemiddelde capaciteitsontwikkeling van Ryanair op andere luchthavens, gaat de luchthaven er vanuit dat het aantal *low cost* passagiers tot 2017 verdubbelt (pagina 17).

Ryanair beschikte in november 2013 over 298 Boeing 737-800 toestellen met 189 stoelen. Eerder dit jaar heeft de maatschappij wel een order geplaatst voor 175 nieuwe toestellen, waarvan 75 zullen dienen als vervanging van oude toestellen. Op termijn voegt Ryanair dus 100 nieuwe toestellen aan de vloot toe. De meeste toestellen worden pas in 2017 en 2018 geleverd (Reuters, 2013). Dit betekent dat er in de komende jaren slechts in beperkte mate extra capaciteit beschikbaar komt voor de verdere ontwikkeling van het netwerk.

Momenteel wordt de beschikbare capaciteit op routes ingezet waar de winstgevendheid het hoogst is. Dat is ook de reden waarom Ryanair de vluchten naar Milaan (Bergamo) vanaf GAE

heeft gestaakt (RTV Drenthe, 2013). Blijkbaar kan de maatschappij de vliegtuigen elders beter vullen.

6.3 Luchtverkeersleiding

De luchtverkeersleiding op GAE is niet kostendekkend. Tot 2008 werd het verschil goed gemaakt door subsidie van het Rijk. Sinds 2008 is de “*One Group of Airports*” (OGA) bekostigingssystematiek van kracht waarbij alle kosten voor luchtverkeersleiding in Nederland, dus ook die voor regionale luchthavens, worden betaald uit een gezamenlijk budget, dat voor 100 procent wordt gedekt uit heffingen op luchtvaart die gebruik maakt van Nederlandse luchthavens. In de praktijk komt het er op neer dat de kosten van luchtverkeersleiding voor regionale luchthavens grotendeels worden betaald uit de heffingen op vliegverkeer dat gebruik maakt van Schiphol.

Van de zijde van luchtvaartmaatschappijen die op Schiphol vliegen komt tegen deze vorm van kruissubsidiëring steeds meer verzet, omdat zij opdraaien voor de kosten van regionale luchthavens, hetgeen ze beschouwen als oneerlijke concurrentie.

Sinds 2012 is Europese regelgeving van kracht waarbij “*full cost recovery*” op basis van kruissubsidiëring” zal worden vervangen door “*determined costing*”, waarbij elke luchthaven voor 100 procent in de kosten voor zijn eigen luchtverkeersleiding moet bijdragen. Omdat het onmiddellijk loslaten van de OGA-systematiek zou leiden tot een forse stijging van de tarieven, dan wel tot een substantieel exploitatietekort op de regionale luchthavens, is een overgangperiode ingesteld. Uiterlijk op 1 januari 2020 moet OGA zijn vervangen door een nieuwe bekostigingssystematiek en luchtverkeersdienstverlening, passend bij de behoeften van de individuele luchthavens (Tweede Kamer, 2013b).

In de huidige situatie speelt de luchthaven geen (directe) rol bij het bepalen van het niveau van luchtverkeersdienstverlening. In de nieuwe situatie kunnen luchthavens arrangementen afsluiten met de luchtverkeersleiding, om op die manier kosten te besparen. Het is op dit moment niet duidelijk hoe die arrangementen eruit gaan zien. Daarom kunnen de financiële consequenties van de nieuwe situatie op de exploitatie van de regionale luchthavens nog niet exact worden ingeschat.

Een luchthaven met weinig commercieel verkeer, zoals GAE profiteert momenteel relatief sterk van de OGA-systematiek. Het loslaten van de systematiek zal dan ook tot een flinke stijging van de kosten leiden voor de luchtvaartmaatschappijen. Afhankelijk van het uiteindelijke arrangement, schatten wij de extra kosten voorlopig in op € 2 - 3 miljoen per jaar. De kosten op een luchthaven als Schiphol zullen dalen. Om concurrerend te blijven, zal een regionale luchthaven als GAE de extra kosten op één of andere manier moeten compenseren, bijvoorbeeld door de havengelden voor de maatschappijen verder te verlagen. De financiële situatie van GAE zal hierdoor (aanzienlijk) verslechteren.

Literatuur

Alders, H. (2008). Alders advies.

Alders, H. (2012). Advies Lelystad Airport. 30 maart 2012.

Alsem Marketingadvies (2004). De haalbaarheid van zakelijke lijndiensten vanaf Groningen Airport Eelde, November 2004. In opdracht van Groningen Airport Eelde N.V.

Buck Consultants International (2009). Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V., November 2009. In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Decisio (2009). Follow up van Aldersadvies: Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van verschillende spreidingsalternatieven. Januari 2009.

Financieel Dagblad (2013). Een wereldspeler als KLM moet concurrentie kunnen hebben. 18 december 2013.

Groningen Airport Eelde (2013). Werelden Verbinden. Oktober 2013.

Groningen Airport Eelde (2014). Website: <http://www.groningenairport.nl/voor-reizigers/vluchtschemas/>. 14 januari 2014.

Lieshout, R., Zuidberg, J., Veldhuis, J. (2013). Een rendabele exploitatie van Groningen Airport Eelde op de lange baan. In opdracht van de Noordelijke Rekenkamer.

Luchtvaartnieuws (2013). Twente Airport wordt in 2016 burgerluchthaven. 28 mei 2013.

Omroep Flevoland (2012). Kamer twijfelt aan ontwikkeling Lelystad Airport. 19 december 2012.

Reuters (2013). Ryanair lifts Boeing with \$16 billion 737 order. 19 maart 2013.

RTV Drenthe (2013). Transavia en Ryanair schrappen vluchten vanaf Eelde. 16 december 2013.

Tweede Kamer (2013a). Vergaderjaar 2012-2013, 31 936, nr. 156. Den Haag, 4 juli 2013.

Tweede Kamer (2013b). Vergaderjaar 2012-2013, 31 936, nr. 158. Den Haag, 5 juli 2013.

Tweede Kamer (2013c). Vergaderjaar 2012-2013, 31 936, nr. 166. Den Haag, 10 december 2013.

Veldhuis, J. (2010). The Passenger Potential of Twente Airport. In opdracht van de Vereniging Omwonenden Luchthaven Twente.

Volkskrant (2012). 'Alles wat ik verdiende, ging naar de bank'. 24 januari 2012.

Bijlage A Benchmarkluchthavens nader beschouwd

Italië

De luchthaven van Brindisi blijkt relatief veel stoelen aan te bieden per inwoner en per miljoen euro BBP. De luchthaven van Brindisi is in meerdere opzichten echter onvergelijkbaar met GAE. Ten eerste heeft de luchthaven een heel andere functie dan GAE. Brindisi bevindt zich, net als Triest, in een afgelegen gebied in Italië. De primaire functie van beide luchthavens bestaat eruit deze gebieden te ontsluiten met de rest van Italië. Uit gegevens van Eurostat blijkt ook dat de luchthaven vooral binnenlands verkeer verwerkt. Ten tweede is Brindisi ver verwijderd van een hubluchthaven. Rome Fiumicino is de dichtstbijzijnde hub van enige statuur, maar bevindt zich op ruim 5 uur rijden. GAE ligt wat dat betreft veel dichterbij Schiphol, dat ook nog eens een uitgebreider netwerk biedt en daarmee dus sterker 'trekt' aan de markt van GAE dan dat Rome dat doet aan de markt rondom Brindisi. De luchthaven van Brindisi ondervindt daarmee veel minder concurrentie van de dichtstbijzijnde hub dan GAE. Het ontbreken van een nabijgelegen hub biedt perspectief voor feederlijnen. Alitalia heeft een feeder tussen Brindisi en diens hub in Rome, waarmee de regio ook internationaal en intercontinentaal wordt ontsloten. Triest is met feeders aangehaakt op Rome en op München. Tenslotte zijn beide regio's aantrekkelijkere bestemmingen voor inkomend toerisme dan Noord-Nederland.

Frankrijk

De Franse luchthavens Pau en Brest zijn om vergelijkbare redenen niet vergelijkbaar met GAE. Beide luchthavens bevinden zich in uithoeken van Frankrijk en verwerken vooral binnenlands verkeer. Door de afwezigheid van nabijgelegen hubs vindt er veel (feeder)verkeer plaats op Parijs.

Engeland

De luchthaven van Aberdeen biedt de meeste stoelen aan in relatie tot het aantal inwoners en het inkomensniveau. Ook deze luchthaven is om meerdere redenen niet goed vergelijkbaar met GAE. Ten eerste verwerkt de luchthaven veel inkomende zakenreizigers werkzaam in de olie- en gasindustrie. Op de luchthaven wordt overgestapt op helikopters naar boorplatformen in de Noordzee. Ten tweede kent de luchthaven weinig concurrentie van andere luchthavens. Edinburgh en Glasgow bevinden zich op meer dan twee uur rijden. Ook is er geen hubluchthaven in de buurt met een omvangrijk netwerk. Dit biedt ruimte voor feederlijnen met de belangrijke Europese hubs, waaronder Londen Heathrow, Frankfurt en Amsterdam.

Humberside verwerkt eveneens vooral zakenreizigers uit de energiesector. Ook op Humberside wordt overgestapt op helikopters naar boorplatformen in de Noordzee.

Duitsland

De Duitse benchmark luchthavens Bremen, Leipzig en Dresden liggen allen redelijk decentraal wat ook hier zorgt voor een aanzienlijke binnenlandse vraag. De grote afstand tot de belangrijkste hubs, zorgt ervoor dat er voldoende markt is voor feeders naar: Frankfurt, München of

Düsseldorf; eventueel nog aangevuld met feederlijnen naar buitenlandse hubs. Münster-Osnabrück is van de Duitse luchthavens nog het meest vergelijkbaar met GAE. Niet alleen met betrekking tot de omvang van de markt en het inkomen, maar ook wat betreft het type verkeer; veel vakantieverkeer en een beperkte *low cost* operatie.

Oostenrijk

Salzburg is niet vergelijkbaar, omdat het veel inkomende toeristen (wintersporters) verwerkt. Graz en Klagenfurt bevinden zich ver van een grote hub, wat de feederlijnen op Frankfurt, München en Wenen verklaart.

Overige luchthavens

Andere luchthavens lijken ook niet goed vergelijkbaar met GAE. Zo bevindt Eindhoven zich in een dichtbevolkt gebied met een hoger BBP per inwoner. Wanneer we Eindhoven uit de analyse halen neemt de samenhang tussen het aantal aangeboden stoelen en de bevolkingsomvang nog verder af (correlatie = 0,004). Valladolid verwerkt vooral binnenlands vakantieverkeer naar Barcelona, de zuidkust en de Canarische eilanden.

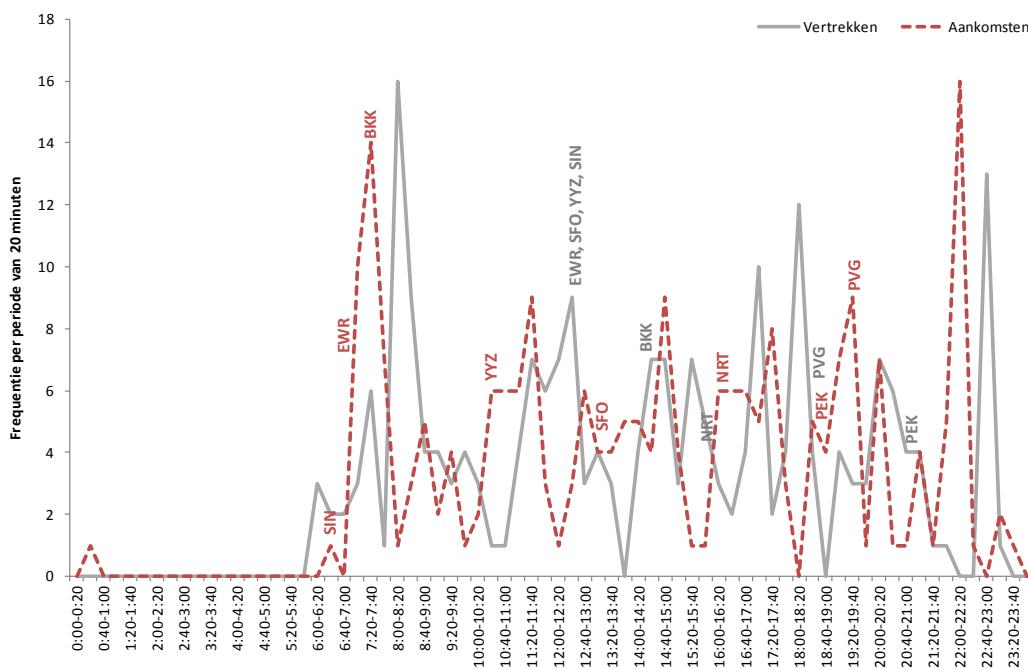
Bijlage B Feeders naar Kopenhagen en München

Kopenhagen

De hubcarrier Scandinavian Airlines en zijn partners uit de STAR-alliantie bieden vanaf Kopenhagen meerdere intercontinentale bestemmingen aan waar relatief veel vraag naar is vanuit het marktgebied van GAE. Dit zijn bestemmingen als New York, Bangkok, Tel Aviv, Beijing, Singapore, Toronto, San Francisco, Tokyo en Shanghai.

Deze bestemmingen worden ook direct aangeboden vanaf Schiphol. Wil men vanaf GAE een concurrerend overstapalternatief via Kopenhagen aan kunnen bieden voor reizigers uit Noord-Nederland, dan zal de totale reistijd in ieder geval niet langer moeten zijn dan de reistijd van een reis vanaf Schiphol (inclusief voorttransporttijd). Dat houdt in dat de aankomende feedervluchten uit GAE goed moeten aansluiten op de vertrekkende vluchten vanaf Kopenhagen en vice versa. Bovendien dient op Kopenhagen de vertrekkende feedervlucht naar GAE opgevolgd te worden door een aankomende vlucht circa 2 uur later, omdat Scandinavian Airlines hun toestellen efficiënt zal willen inzetten.

Figuur A.1 Piekpatroon van Scandinavian Airlines en STAR-alliantie partners op Kopenhagen Airport, 15 mei 2014



Bron: OAG, bewerking: SEO

Bovenstaande figuur geeft het aantal vluchten weer per tijdsperiode van 20 minuten op een willekeurige weekday in mei. Daaruit blijkt dat er een aantal piekmomenten in termen van

aankomsten en vertrekken is te onderscheiden op de luchthaven. Voor de relevante intercontinentale vluchten is aangegeven wanneer deze aankomen (in rood) en vertrekken (in grijs).¹¹ Deze vertrekken en aankomsten blijken verspreid te zijn over de dag, met uitzondering van de vertrekkende vluchten naar New York Newark (EWR), San Francisco (SFO), Toronto (YYZ) en Singapore (SIN) tussen 12:20-12:40u.

Bij een dagrand verbinding zal de feeder in de ochtend idealiter rond 8:30u uit Kopenhagen vertrekken naar GAE. Deze sluit dan aan op de aankomende intercontinentale vluchten uit Singapore, New York Newark en Bangkok. Deze vlucht is vervolgens rond 10:30u weer terug in Kopenhagen, maar sluit daar dan niet ideaal aan op de vertrekken naar New York Newark (EWR), San Francisco (SFO), Toronto (YYZ) en Singapore (SIN) tussen 12:20-12:40u. De feeder in de avond kan vanaf Kopenhagen vertrekken rond 20:00, zodat een aansluiting mogelijk is met de aankomsten uit Peking en Shanghai. Deze vlucht is terug op Kopenhagen rond 22:00, maar dat is te laat om een aansluiting te realiseren met de vertrekkende vluchten naar Peking en Shanghai. Kortom, een dagrand verbinding met Kopenhagen leidt alleen tot overstapmogelijkheden naar de intercontinentale bestemmingen New York Newark (EWR) en Singapore (SIN).

Het kleinste type toestel waarover Scandinavian Airlines beschikt is de Bombardier CRJ900 NextGen met 88 stoelen. Met dat toestel zijn jaarlijks circa 95.000 passagiers nodig voor een dagrand verbinding. Het strategisch plan geeft aan dat de lokale markt tussen het marktgebied en Kopenhagen circa 40.500 passagiers (20.250 retourpassagiers) per jaar bedraagt. Hiervan kan tweedagelijkse feeder een belangrijk deel naar zich toe trekken. Omdat de avondvlucht geen extra overstapmogelijkheden genereert, kan deze buiten beschouwing blijven. In dat geval zijn er slechts 47.500 passagiers nodig voor een rendabele verbinding. De verbinding wordt hierdoor wel minder aantrekkelijk voor de zakelijke passagier, aangezien deze dan niet meer in één dag op en neer kan vliegen naar Kopenhagen.

New York is volgens het strategisch plan de belangrijkste intercontinentale bestemming voor reizigers uit het primaire marktgebied. In 2012 reisden 31.600 passagiers (15.800 retourpassagiers) tussen het marktgebied en New York. Voor Singapore bedroeg dat aantal 9.900. Een dagelijkse feeder tussen GAE en Kopenhagen zal hier slechts een fractie van naar zich toe trekken. De directe vluchten vanaf Schiphol, zijn de belangrijkste concurrenten. Deze directe vluchten zijn in termen van totale reistijd minstens zo aantrekkelijk als de indirecte opties via Kopenhagen. Bovendien is de keus aan vluchten vanaf Schiphol groter. Dagelijks vertrekken er vijf vluchten per dag naar New York en twee naar Singapore. Tenslotte zijn er nog intra-Europese overstapmogelijkheden mogelijk via Kopenhagen. Eerder gaven we al aan dat het lastig zal zijn om deze concurrerend in de markt te zetten.

Hoewel met een dagrand verbinding een belangrijk deel van het bestemmingsverkeer tussen het primaire marktgebied en Kopenhagen kan worden aangetrokken, levert een dergelijke verbinding maar weinig aantrekkelijke overstapmogelijkheden op via Kopenhagen. Het aantal transferpassagiers op de feedervluchten zal daarmee beperkt zijn. Wij denken dan ook niet dat een feeder op Kopenhagen op korte termijn rendabel zal kunnen zijn. Wanneer zowel de

¹¹ Alleen de intercontinentale bestemmingen die minstens 5 keer per week worden aangeboden en waar voldoende vraag naar is vanuit het primaire marktgebied van GAE zijn in de analyse betrokken.

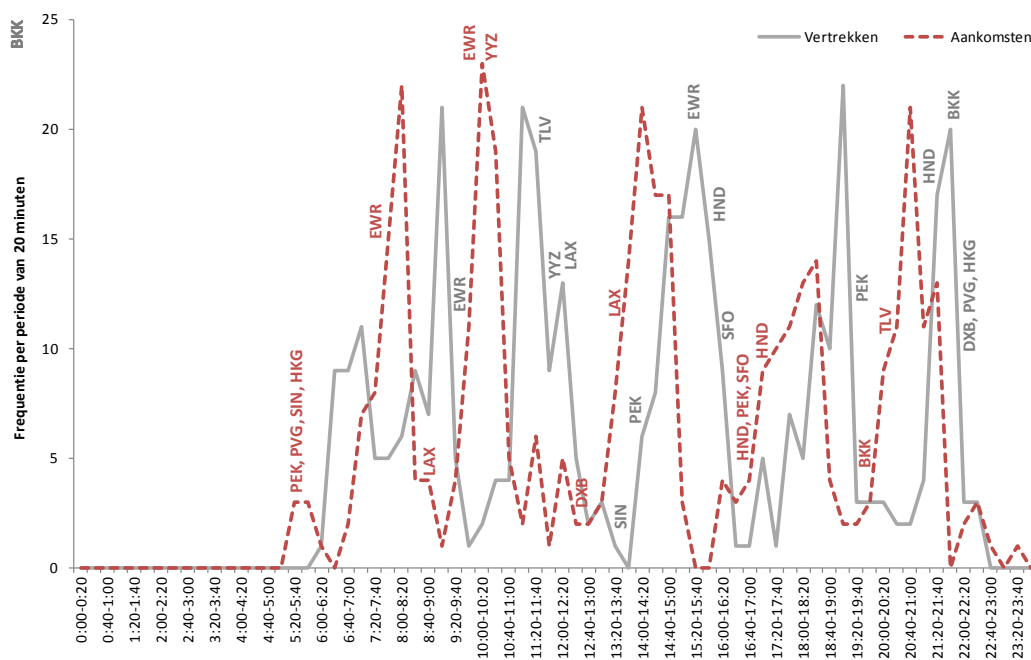
bestemmingsmarkt als het aantal aantrekkelijke verbindingen via Kopenhagen toenemen, kan hier in de toekomst verandering in komen.

München

Vanaf München bieden de hubcarrier Lufthansa en zijn partners uit de STAR-alliantie dezelfde belangrijke intercontinentale bestemmingen aan als vanaf Kopenhagen, maar München voegt daar nog Dubai, Hong Kong en Los Angeles aan toe.

Onderstaande figuur laat zien dat het piekpatroon op München sterker is dan op Kopenhagen. Een ochtendfeeder die om 6:15u vertrekt van München richting GAE, sluit aan op de aankomende vluchten in de vroege ochtend uit Peking (PEK), Shanghai (PVG), Singapore (SIN) en Hong Kong (HKG). De feeder kan om 8:30u weer terug zijn in München, maar sluit daar op slechts één vertrekkende intercontinentale vlucht aan, te weten de vlucht naar New York Newark (EWR) van 9:30u. De avondfeeder vertrekt bij voorkeur om 18:00u uit München, zodat deze aansluit op de aankomende vluchten uit Tokyo (HND), Peking (PEK) en San Francisco (SFO). Deze vlucht zal rond 20:15u weer terug zijn op München en sluit daar aan op de vertrekkende vluchten naar Tokyo (HND), Bangkok (BKK), Dubai (DXB), Shanghai (PVG) en Hong Kong (HKG). Dit betekent dat er overstapmogelijkheden ontstaan naar de intercontinentale bestemmingen Tokyo (HND), Shanghai (PVG) en Hong Kong (HKG).

Figuur A.2 Piekpatroon van Lufthansa en STAR-alliantie partners op München Airport, 15 mei 2014



Bron: OAG, bewerking: SEO

Het kleinste type toestel waarover Lufthansa Cityline beschikt is de Bombardier CRJ700 met 70 stoelen. Met dat toestel zijn jaarlijks circa 75.000 passagiers nodig voor een dagrand verbinding. Het strategisch plan biedt geen uitsluitel over de lokale markt tussen het primaire marktgebied en München. Een tweedagelijkse feeder kan een belangrijk deel van het bestemmingsverkeer naar zich toe trekken.

Van de drie genoemde intercontinentale bestemmingen komt alleen Hong Kong voor in de top-10; volgens het strategisch plan reizen jaarlijks 10.200 passagiers (5.100 retourpassagiers) tussen het primaire marktgebied en Hong Kong. Tokyo en Shanghai kennen lagere aantallen, maar deze zijn niet bekend. Een tweedagelijkse feeder tussen GAE en München zal hier slechts een fractie van naar zich toe trekken. De directe vluchten vanaf Schiphol, zijn de belangrijkste concurrenten. Deze directe vluchten zijn in termen van totale reistijd minstens zo aantrekkelijk als de indirecte opties via Kopenhagen. Bovendien is de keus aan vluchten vanaf Schiphol groter.

Net als voor Kopenhagen geldt dat een dagrand verbinding zorgt voor slechts een beperkt aantal aantrekkelijke overstapmogelijkheden via München. Daarbij komt dat de bestemmingsmarkt ook nog kleiner is dan die naar Kopenhagen. Een feeder op München achten wij daarom op korte termijn ook niet rendabel. Hiervoor is groei nodig van de bestemmingsmarkt en van het aantal aantrekkelijke aansluitingen op München.



seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 . 1018 WB Amsterdam . T (+31) 20 525 16 30 . F (+31) 20 525 16 86 . www.seo.nl