

Voorlopige agenda van de commissie Werk en Inkomen van 8 oktober 2014

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Werk en Inkomen

Datum: woensdag 8 oktober 2014
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: Mw. S. Klein Schaarsberg
Griffier: mevr. A. Weiland t.(050) 367 7678

Opening

[Bijlage - 2014-10-08 uitnodigingsbrief W&I \(pdf\)](#)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Afspraken en planning

[Bijlage - Besluitenlijst 10 september 2014 \(pdf\)](#)

[Bijlage - IM lijst W&I oktober 2014, afgehandeld \(pdf\)](#)

[Bijlage - IM lijst W&I oktober 2014, niet afgehandeld \(pdf\)](#)

[Bijlage - LTA W&I oktober 2014 \(pdf\)](#)

A4. Conformstukken

A5. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

B1. Levendige stad ook op zondagen

(Raadsvoorstel 19-9-2014)

[Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen \(pdf\)](#)

[Ingekomen stukken - Nr. 05 Overig ingekomen stuk raad 24 september, Zondagsrust - NL vereniging tot bevordering van de Zondagsrust en de Zondagsheiliging \(pdf\)](#)

[Lijst ingekomen stukken - Koopzondag \(pdf\)](#)

B2. Het Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

(Collegebrief 14-8-2014)

[Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde \(pdf\)](#)

commissie Werk en Inkomen - woensdag 8 oktober 2014

- B3.** Beleidsplan en Uitvoeringsplan vernieuwing sociaal domein 2014/2015/ Verordening WMO 2015 / Verordening Jeugd 2015
(Raadsvoorstel 18-9-2014)
Raadsvoorstel - Beleidsplan en Uitvoeringsplan vernieuwing Sociaal domein 2014-2015 WMO verordening 2015 verordening Jeugd 2015 bestand te groot voor inclusie
Bijlage - Brief aankondiging verandering in de huishoudelijke hulp (pdf)
Ingekomen stukken - Nr. 54 Overig ingekomen stuk raad, Brief aan B&W en alle raadsfracties m.b.t. Aanvulling op de richtinggevende discussie Vernieuwing Sociaal Domein - raadsfractie SP Groningen (pdf)
Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP) (pdf)
Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg (pdf)
Ingekomen stukken - Reactie Adviesorganen De vernieuwing van het Sociaal Domein (pdf)
Bijlage - MEMO rijksbezuinigingen VSD 02102014 (pdf)

C Huishoudelijk deel

- C1.** Ingekomen stukken
Ingekomen stukken (pdf)
- C2.** Vaststelling verslag 10 september 2014 en verslag van de extra bijeenkomst VSD 24 september 2014
Verslag 10 september 2014 (pdf)
20140924 verslag Extra bijeenkomst VSD cies WenI en OenW (pdf)

Sluiting

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspreekrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale inspreektijd per vergadering is maximaal een kwartier. Insprekers dienen zich minimaal 24 uur voor de vergadering aan te melden bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

U kunt deze vergadering live volgen via www.gemeenteraad.groningen.nl

Bijlage - 2014-10-08 uitnodigingsbrief W&I

Raadscommissie Werk en Inkomen
Telefoon 050-367 7678
annemarieke.weiland@groningen.nl

Onderwerp Uitnodiging vergadering raadscommissie Werk en Inkomen d.d. 8 oktober 2014

Datum 24 september 2014 bijlage(n) div.

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, mevr. Suzanne Klein Schaarsberg, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Werk en Inkomen op woensdag **8 oktober 2014 van 20.00 tot 22.30 uur in de Oude raadzaal.**

- *Voor agendapunt B.3 zijn tevens de leden van de raadscommissie Onderwijs en Welzijn uitgenodigd*

Planning en afspraken

Graag maak ik u attent op de geactualiseerde LTA - en IM lijst met voorgestelde aanpassingen.

Afhankelijk van uw goedkeuring worden de voorgestelde aanpassingen na de raadsvergadering definitief aangepast.

Tevens is de besluitenlijst van 10 september 2014 toegevoegd.

Conform

n.v.t.

Inhoudelijk

B.1 Levendige stad ook op zondagen

(Raadsvoorstel 19-9-2014)

De binnengekomen brief van de Vereniging Zondagsrust kunt u betrekken bij dit agendapunt. (hangt aan agenda achter de code)

B.2 Het Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

(Collegebrief 14-8-2014)

B.3 Beleidsplan en Uitvoeringsplan vernieuwing sociaal domein 2014/2015/

Verordening WMO 2015 / Verordening Jeugd 2015

(Raadsvoorstel 18-9-2014)

Het beleidsplan en de verordeningen liggen voor ter vaststelling door de raad.

De verordeningen en het uitvoeringsplan zijn allen gebaseerd op het beleidsplan.

Het uitvoeringsplan is de bevoegdheid van het college. Bij een eventueel voorstel wijziging (amendement) van het beleidsplan dient te worden bekeken in hoeverre dit ook een wijziging (amendement) betekent voor de verordeningen die ter vaststelling voorliggen.

Van de raadsfractie van de SP heeft u een aanvulling op de richtinggevende discussie Vernieuwing Sociaal Domein ontvangen, die u natuurlijk bij dit agendapunt kunt betrekken. Deze is bij dit punt aan de agenda gehangen.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Annemarieke Weiland,
Raadsadviseur Werk en Inkomen

Bijlage - Besluitenlijst 10 september 2014

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING WERK EN INKOMEN

Datum: 10 september 2014
Plaats: Oude Raadzaal
Tijd: 16.30-19.00 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD VAN 24 SEPTEMBER 2014

CONFORM

Conceptbegroting 2015 gemeenschappelijke regeling bedrijvenpark Rengers
(Raadsvoorstel 12 juni 2014)

1-MINUUTINTERVENTIE

Economische Agenda 2015-2019
(Raadsvoorstel 3 juli 2014)

Op verzoek van de PvdD en de PvdA

DISCUSSIE

Vaststelling Visie Werklocaties "Rode Loper" en de "Beleidsnotitie Westpoort"
(Raadsvoorstel 14-08-2014)

2. TOEZEGGINGEN

Mededelingen

Wethouder Gijsbertsen zegt toe om de evaluatie van het kindpakket al deze week naar de raad te sturen

Rondvraag

Wethouder Gijsbertsen zegt de raad toe dat het college binnen enkele dagen een collegebrief zal sturen over de uitvoering van de motie "Topinkomens zorg". Dit in relatie tot de bekendmaking van minister Plasterk, dat in subsidie voorwaarden mogen worden gesteld aan de hoogte van het inkomen van bestuurders. En tevens in relatie tot de collegebrief "mandatering inkoop regionale zaken jeugdzorg" waarin staat dat de contracten voor 1 november 2014 moeten zijn afgesloten voor een periode van 3 jaar.

Wethouder van Keulen zegt toe de raad op de hoogte te stellen van de uitkomst van het gesprek met de ING/RABO over de geldautomaat Hoogkerk, zodra hierover meer bekend is.

Invoering Participatiewet

Wethouder Gijsbertsen neemt de beantwoording van de vragen, die nog open staan mee in de nota in november.

3. AFSPRAKEN EN PLANNING

N.a.v. de mededeling van wethouder van Keulen kan het punt 2104-44 m.b.t. deregulering terrassen beleid van de LTA worden afgevoerd.
Verder zijn de voorgestelde wijzigingen zijn akkoord.

4. VERSLAGEN

Het verslag van 11 juni 2014 is ongewijzigd vastgesteld.

Bijlage - Besluitenlijst 10 september 2014

5. AFSPRAKEN

De PvdD stemt ermee in om in relatie tot de landelijke ontwikkelingen en de onduidelijkheden daarover het initiatiefvoorstel Prohef te parkeren en te betrekken in de brede discussie die nog gaat worden gevoerd.

I.v.m. de tijd wordt het raadsvoorstel; Vaststelling Visie Werklocaties "Rode Loper" en de "Beleidsnotitie Westpoort" met meenemen van de bijdrage van de inspreker en de reactie van de wethouder daarop verder besproken in de raad van 24 september a.s.

Op verzoek van meerdere partijen wordt voor de commissie van oktober de collegebrief van 14-8-2014 betreffende "Het Strategisch Plan Groningen Airport Eelde" geagendeerd.

Bijlage - IM lijst W&I oktober 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Dicium	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2012-63	11 SP, GL, CU, Stadspartij	Onkostenvergoeding vrijwilligerswerk	1. uiterlijk in het eerste kwartaal van 2013 alternatieven voor deze onkostenvergoeding ter besluitvorming aan de raad voor te leggen; 2. tot die tijd de huidige onkostenvergoeding in stand te laten.	W&I	Raadsvoorstel wijziging veror. WWB december Toezegging in Raad 26-6-13	Afgehandeld	motie	College zal onkostenvergoeding voor vrijwilligers als voorwaarde stellen bij subsidiebesprekingen met instellingen	
2012-65	11 D66, VVD, S&S	Cofinancieringsfonds	1. inzage in de huidige stand van het cofinancieringsfonds te verstrekken; 2. toe te lichten hoe het college denkt om te gaan met de te verwachten komende aanvragen.	W&I	zie motiebrief 30/11; F&V 12/12 wil motie laten staan, cbrf 6-6-13	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	
2013-23	6 PvdA	Meer inzet en waardering voor vrijwilligerswerk	1. te zorgen voor een standaardwerkwijze waarbij bij nieuwe aanmeldingen in de Wvb mensen meteen in contact worden gebracht met vrijwilligersorganisaties, bijvoorbeeld als onderdeel van de intake of door een loket vrijwilligerswerk bij de dienst Sozawe, etc; 2. ook alle bestaande bijstandsgerechtigden die niet direct benadrukt zijn actief in kennis te stellen van de mogelijkheden om vrijwilligerswerk te doen, en; 3. dit als onderdeel op te nemen in de Nota vrijwilligerswerk.	W&I	Betrekken bij brede nota maatschappelijke participatie Uiterlijk jan. 2014 naar Raad (Cbrf.10-07-'13), Cbrf. 28-11-13, Nota maatsch. Participatie	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbrief	
2013-25	6 PvdA, D66, VVD, CDA, PvdD en S&S	Haal meer uit wigtoed	1. de mogelijkheden te onderzoeken voor een wigtoedregeling bestaande uit tweedehands goederen, waarbij ook een uitbreiding van het aantal voorzieningen, zoals computers, wordt betrokken; 2. te onderzoeken of hieraan een reparatieservice kan worden gekoppeld zoals bedoeld in de zesde overweging.	W&I	Oktober 2013 eerste onderzoeksresultaten verwacht (Cbrf.10-07-'13), Cbrf. 29-11-13	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbrief	
2013-26	6 PvdA, CDA, D66 en S&S	Ook in crisistijd met G-kracht vooruit	1. alternatieven te onderzoeken die minder of niet poundfoolish zijn, onder meer in het economisch beleid; 2. dit overzicht met mogelijke alternatieven te verstrekken voor 15 oktober 2013 zodat de gemeenteraad hierover een oordeel kan vormen voor de begrotingsbehandeling.	W&I	Afweegbare middelen binnen het progr.Econ. en Werkgelegenheid worden in kaart gebracht vóór 15 okt-'13 (Cbrf. 10-07-'13)	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbrief	

verzoekt het college:

Bijlage - IM lijst W&I oktober 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2013-37		6 S&S, CU, CDA, VVD en GL	Invulling cofinancieringsfonds	<p>1. om de raad bij de behandeling van de begroting meer inzicht te geven in de voeding van het cofinancieringsfonds en een overzicht aan te leveren van de activiteiten en programma's die in de toekomst zijn aangewezen op het cofinancieringsfonds;</p> <p>2. hierbij tevens aan te geven hoe het cofinancieringsfonds aantrekkelijk gemaakt wordt voor partners.</p>	W&I	Motiebrief 10/7/13: bij begroting 2014 uitvoeriger info over opzet en beoogde werking van fonds. (Cbrf. 6-6-13)	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbrief	
2013-42		6 GL, SP, Stadsparij, CU en PvdD	Onkostenvergoeding in participatienota	<p>1. in gesprek te gaan met in ieder geval de instellingen waar de huidige gebruikers van de regeling als vrijwilliger werkzaam zijn met als doel de onkosten door de instellingen vergoed te krijgen;</p> <p>2. in de binnenkort op te stellen nota maatschappelijke participatie nadrukkelijk ook aandacht te besteden aan het vrijwilligersbeleid en de vergoeding van onkosten van vrijwilligers door instellingen.</p>	W&I	rv. 24-1-14	Afgehandeld	motie	Onkostenvergoeding vrijwilligerswerk	
2013-79		11 GL, CU	Oormerken rijks gelden Armoedebeleid en Schuldhulpverlening	* de middelen die het Rijk vanaf 2014 beschikbaar stelt voor het armoedebeleid ook werkelijk als zodanig te oormerken.	W&I	RV 7-2-2014 RV 6-6-14	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2014 en Belastingtarieven 2014	Gijsbertsen
2013-84		12 SP en PvdA	Realiseren breed aanbod via webshop en rapportage vóór 15 februari	met huidige aanbieders van kortingen contact op te nemen teneinde een in de toekomst zo'n breed mogelijk aanbod van kortingen via de webshop te realiseren en de raad hierover uiterlijk 15 februari 2014 te rapporteren	W&I	cbrf. 4-2-2014	afgehandeld	motie	Omvormen van Stadspas naar webshop en kindpakket	
2014-2		1 SP, GL, CU, Stadsparij	Schrappen introductieperiode	de introductie van een zoekperiode van vier weken voor bijstandsgerechtigden van 27 jaar en ouder met ingang van 1 januari 2014 uit de uitwerking (Re-) visie Zicht op werk en participatie in Stad/Dienstverlening/Werk & Participatie te schrappen	W&I	Cbrf. 4-2-2014 verzoek uitgevoerd	afgehandeld	motie	Dienstverlening Werk & Participatie	
2014-11		2 D66, CDA, VVD	Perspectief in het armoedebeleid	om bij de constructieve voorstellen voor het bestrijden en voorkomen van armoede ook te komen met voorstellen die vallen onder het deelprogramma werk (G-kracht) en het deelprogramma jeugd en onderwijs.	W&I	RV 7-2-2014 RV 6-6-14	Afgehandeld	motie	Inzet extra middelen armoedebeleid	Gijsbertsen
2014-31		6 PvdA, D66, GL	Een leven lang leren	1. onderzoek te doen naar de mogelijkheden om bij de invoering van de Participatiewet de scholingsstoelag in te zetten; 2. de raad hierover in de keuzenota over de Participatiewet te rapporteren.	W&I	motiebrief 9-7-14, indiv. Studietoelag in notitie Invoering participatiewet 2-7-14	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat	Gijsbertsen
2014-35		6 GL, PvdA	Elk kind jeugdzorg	te waarborgen dat in Groningen ieder kind dat jeugdzorg nodig heeft, jeugdzorg moet kunnen krijgen en ontvangt (i.v.m. de nieuwe jeugdwet waarbij kinderen zonder documenten worden uitgesloten van de jeugdzorg)	W&I	Motiebrief 9-7-14 komt verordening okt 2014	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat	Schroor
2014-46		6 CU, Stadsparij	Onderzoek gevolgen landelijk beleid ouderen	de gevolgen van het gedecentraliseerde beleid voor ouderen in Groningen in kaart te brengen op het gebied van de WMO, huisvesting, avbz-maatregelen, huishoudelijke hulp en/of een stapeling van al deze maatregelen en bij het aanbieden van de begroting 2015 de raad hierover te informeren.	W&I	Motiebrief 9-7-14 mee als actiepunt in uitv.plan VSD okt'14	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat	Schroor/van der Schaaf

In groen is verzoek aan griffie

Bijlage - IM lijst W&I oktober 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte-feuille houder
2013-61	11 VVD, PvdA, D66	Weten waar de kwaliteiten liggen	verzoekt het college:	W&I	<p>* in het eerste kwartaal van 2014 met een plan van aanpak te komen om de gemeente en werkgevers de mogelijkheid te bieden het arbeidsproces van de stad op ieder moment van de dag digitaal op te kunnen vragen, waarbij de validiteit van de data geborgd is doordat de gemeente de curriculum vitae's van de klanten inzake werk en opleiding telkens actualiseert indien daartoe aanleiding is.</p> <p>er voor te zorgen dat er tijdens de 2014 editie van "Let's Gro" ruimte is om de eerste gesprekken met ondernemers en stadjes op het gebied van extra zondagse activiteiten te voeren.</p>	<p>motie</p> <p>Gemeente-begroting 2014 en Belasting-taneven 2014</p>	<p>Gijsbertsen</p>		
2014-23	6 D66, VVD, S&S	Zondagse Dialoog		W&I	<p>Motiebrief 9-7-14. Bij Let's Gro nov. '14 of evt. eerdere mogelijk-</p>	<p>motie</p> <p>Voorjaarsdebat</p>	<p>v. Keulen</p>		
2014-26	6 D66, VVD, PvdA en GL	Werkgevers-convenant	<p>1. snel te komen tot een convenant waarin met werkgevers tot afspraken wordt gekomen conform de basis in het coalitieakkoord;</p> <p>2. een tijdsplan te geven met betrekking tot de totstandkoming van dit convenant en te bereiken doelen in bepaalde fasen;</p> <p>3. voorrang over de totstandkoming van dit convenant binnen drie maanden aan de raad te rapporteren.</p>	W&I	<p>Motiebrief 9-7-14 komt info. voortgang bij convenant ondernemend Groningen sept '14 RV 3-7-2014. planning okt.2014</p>	<p>motie</p> <p>Voorjaarsdebat</p>	<p>v. Keulen</p>		
2014-32	6 PvdA, GL, CU, S&S	Decentralisaties en Healthy Ageing	<p>nadrukkelijk aandacht te besteden aan de werkgelegenheidsaspecten van de decentralisaties door in gesprek met ROC-instellingen, de partners in het Akkoord van Groningen, de zorginstellingen en de partijen betrokken bij de sociale wijkteams te bezien hoe in de nieuwe realiteit van zorg en welzijn kansen gecreëerd kunnen worden - ook in het nieuw op te stellen economisch programma - voor de huidige en toekomstige generaties studenten in zowel MBO, HBO als universiteit.</p>	W&I	<p>Motiebrief 9-7-14 komt rapportage voortgang voorjaar 2015.</p>	<p>motie</p> <p>Voorjaarsdebat</p>	<p>Schroor</p>		
2014-33	6 PvdA, GL	Einde aan de 110%-grens in armoedebeleid	<p>1. onderzoek te doen naar de mogelijkheden om te variëren met de inkomens-grenzen bij verschillende minimeerregelingen binnen het armoedebeleid;</p> <p>2. hierbij te betrekken maatschappelijke effecten, kosten en baten;</p> <p>3. de raad hierover in de keuzenota over de Participatiewet te rapporteren.</p>	W&I	<p>Motiebrief 9-7-14 armoedebeleid dec.2014</p>	<p>motie</p> <p>Voorjaarsdebat</p>	<p>Gijsbertsen</p>		
2014-41	6 VVD, D66, S&S, CU	Innovatie in het sociaal domein	<p>concreet de verbinding te maken tussen de uitdagingen in het sociale domein, de in Groningen beschikbare capaciteit van kennis en innovatiekracht en de ervaring van professionals, kennisinstellingen en betrokkenen.</p>	W&I	<p>Motiebrief 9-7-14 brief voorjaar 2015</p>	<p>motie</p> <p>Voorjaarsdebat</p>	<p>Schroor</p>		
2014-47	6 CU	Meer kansen voor langdurig werkzoekenden	<p>te onderzoeken in hoeverre de programma's van de ROC's een bijdrage kunnen leveren aan het scholen van langdurig werkzoekenden om zo hun kansen op werk te vergroten en de raad hierover uiterlijk bij de behandeling van de begroting 2015 te rapporteren.</p>	W&I	<p>Motiebrief 9-7-14 brief 4e kw. '14 reg. educatieplan</p>	<p>motie</p> <p>Voorjaarsdebat</p>	<p>van der Schaaf</p>		
2014-68	9 SP, CU, PvdA	Inzet werkzoekende bouwvakkers in aardbevingsgebied	<p>1. om in overleg te gaan met de NAM, de Provincie, Bouwend Nederland, woningcorporaties en gemeenten en andere relevante partijen om te bereiken dat werkzoekende bouwvakkers uit stad en Provincie betaald aan de slag kunnen bij de projecten voor het restaureren en bestendig maken van huizen in het aardbevingsgebied;</p> <p>2. om de relevante partijen te bewegen Groninger MBO onderwijsinstellingen nog intensiever te betrekken bij de aardbevingsproblematiek zodat zij hun kennis en kunde (praktische innovaties) kunnen aanwenden om methoden te ontwikkelen voor het aardbevingsbestendig bouwen in stad en Provincie;</p> <p>3. om de raad te informeren over de voortgang in deze.</p>	W&I	<p>motie</p> <p>Economische Agenda 2015-2019</p>	<p>motie</p> <p>Voorjaarsdebat</p>	<p>v. der Schaaf</p>		

Bijlage - IM lijst W&I oktober 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn d	Indieners	Titel	Dictum	Cie	Geplandte afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2014- 70	11	PvdD	Groen advies	De supervisor de opdracht te geven ondernemers te informeren en adviseren over de mogelijkheden van duurzaam bouwen, waarbij onder andere subsidiemogelijkheden en lokale producenten worden benoemd.	W&I			motie	de Vaststelling Visie Werklocaties Rode Loper en beleidsnotitie Westpoort	

Bijlage - LTA W&I oktober 2014

Lange Termijn Agenda per 25-09-2014

J

maand/ kwartaal	nummer	die	onderwerp	vorm document	opmerkingen
PM	2014-227	W&I	Resultaat gesprek met de ING/RABO over de geldautomaat Hoogkerk		v. Keulen toezegging 10-9-2014
10-dec-14	2014-184	W&I	Nieuw kader uitvoering armoedebeleid		Gijsbertsen rv. 6-6-14
4e kw 14	2014-106	W&I	Rapportage Regionaal actieplan Jeugdwerkloosheid	brief	van der Schaaf toezegging 11-12-13
8-okt-15	2014-163	W&I	Bij evt. verruiming van beleid koopzondagen worden gevolgen voor Stadsbeheer betrokken		toezegging in collegebrief 'afhandeling rekeningcommissies' 27/5/14 Raadsvoorstel 19-9- 2014 afvoeren
8-okt-14	2014-208	W&I	Vastgoedmonitor (onderrekenen convenant met ondernemers) * Beleidsplan Vernieuwing Sociaal Domein * Uitvoeringsnota * Overzicht van de planning	brief	v. Keulen Cbrf. 19-9-2014 afvoeren
8-okt-14	2014-183	W&I	Resultaten Pilot + Plan van aanpak motie 'weten waar de kansen liggen'		Schroor cbrf. 28-5-14 (geprek uitv.plan VSD), rv. 9-5-14 (AWBZ) Raadsvoorstel 18-9-2014 afvoeren
19-nov-14	2014-139	W&I			Cbrf. 8-9-2014.
19-nov-14	2014-209	W&I	Beleidsnotitie invoering Participatiewet	voorstel	Gijsbertsen
10-dec-14	2014-207	W&I	Verruiming koopzondagen	voorstel	Gijsbertsen v. Keulen Raadsvoorstel 19-9-2014 afvoeren
10-dec-14	2014-211	W&I	Uitvoeringsprogramma economische agenda	brief	v. Keulen
1e kw 15	2014-210	W&I	Verordeningen i.c. Participatiewet	voorstel	Gijsbertsen
1e kw 15	2014-64	W&I	1ste monitor armoedeonderzoek	brief	Gijsbertsen cie. W&I 11-6-14
2e kw 15	2014-244	W&I	Evaluatie regionaal actieplan Jeugdwerkloosheid	brief	v.der Schaaf
2e kw 15	2013-196	W&I	Uitgewerkte visie Sontweggebied		okt/nov 2013. cbrf. 7-10-13 brief volgt. Cbrf. 20-12- 13. cbrf. 22-5-14, LTA-gesprek.
2e kw 16	2014-42	W&I	Stand v. zaken en evaluatie detailhandelvisie 'Oog voor nieuwe detailhandel'		v. Keulen cbrf. 20-2-2014

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepunt in commissie

1/1

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen



Raadsvoorstel

Onderwerp **De levendige stad, ook op zondagen**

Registratienr. 4609389 Steller/telnr. J. / Bijlagen 3

Classificatie	Openbaar
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)
Portefeuillehouder	Van Keulen Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. alle winkels de mogelijkheid te geven op zon- en feestdagen open te gaan tussen 12.00 en 22.00 uur, met uitzondering van 4 mei na 19.00 uur, Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en Eerste Kerstdag;
- II. de verordening tot wijziging van de Verordening Winkeltijden Groningen 2009 vast te stellen;
- III. de extra kosten in 2014 voor toezicht en handhaving ad. € 5.000,- ten laste te brengen van het Rekeningresultaat 2014. Hierdoor vindt geen integrale afweging plaats van het Rekeningresultaat 2014 en is sprake van voorbeslag;
- IV. de beperkte extra kosten in 2014 voor reiniging, afval en openstelling toiletten Grote Markt ad. maximaal € 1.500,- te dekken binnen de reguliere budgetten BORG en Afvalstoffenheffing;
- V. de kosten in 2015 voor toezicht en handhaving ad. € 45.000,- incidenteel te dekken uit de intensiveringsmiddelen Economie. Hiermee wordt een voorbeslag gelegd op de begroting 2015;
- VI. de kosten voor reiniging, afval en openstelling toiletten Grote Markt ad. € 64.000,- per jaar met ingang van 2015 structureel te dekken binnen de reguliere budgetten BORG en Afvalstoffenheffing;
- VII. de inzet van toezicht/handhaving in 2015 te evalueren, mede in relatie tot de inzet van Veiligheidszorg Noord, op basis daarvan bij Gemeentebegroting 2016 een voorstel en de structurele dekking te doen;
- VIII. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronisch gemeentebled;
- IX. dit besluit in werking te laten treden op 1 december 2014.

Samenvatting

Ons college wil dat Groningen ook op zondagen een levendige plek is om te verblijven en te winkelen. Levendigheid en gezellige drukte hangen onder andere samen met wat er in de stad te doen is. Daarmee neemt de aantrekkingskracht toe voor Stadgers, bezoekers, studenten en bedrijven. Dat is belangrijk voor de economische positie van de stad. Naast meer evenementen en activiteiten van ondernemers op zondagen, stellen wij nu voor alle winkels in de gemeente met ingang van 1 december 2014 de mogelijkheid te geven iedere zondag en de meeste feestdagen open te zijn met als maximaal toegestane openingstijden van 12.00 tot 22.00 uur. Net als op andere dagen vindt ons college het van belang dat winkeliers onderling afspreken en duidelijk communiceren op welke tijden zij open zijn.

B&W-besluit d.d.: 16-09-2014

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

De levendige stad, ook op zondagen

Aanleiding en doel

In het coalitieakkoord heeft ons college het volgende aangegeven over levendigheid op zondagen: "Wij willen dat Groningen ook op zondag een aantrekkelijke en levendige plek is om te verblijven en te winkelen. Samen met ondernemers organiseren we een aansprekend aanbod aan activiteiten. Dat geldt ook voor wijkwinkelcentra waar we met ondernemers(verenigingen) werken aan uitnodigende activiteiten als deze voorzien in een behoefte. In deze dialoog bieden wij de ruimte aan ondernemers om open te zijn op zondag." Dit voorstel aan uw raad is een uitwerking van deze koers.

Kader

- Coalitieakkoord "Voor de verandering 2014-2018", Hoofdstuk 1 Werken;
- Landelijke Winkeltijdenwet;
- Verordening Winkeltijden Groningen 2009;
- Marktreglement Groningen 2010, Marktverordening 2010;
- Economische Agenda 2020: Convenant Ondernemend Groningen, Akkoord van Groningen 3.0, economisch meerjarenprogramma G-kwadraat 2015-2019;
- Strategisch Evenementenbeleid;
- De Rode Loper; visie werklocaties.

Argumenten en afwegingen

Levendigheid betekent aantrekkingskracht

Groningen is een bruisende, levendige stad waar van alles te beleven valt. De Stadlers waarderen dat zeer. Het bezoek van onze eigen inwoners aan de stad is dan ook flink toegenomen. Levendigheid leidt daarnaast tot meer bezoekers van elders die langer verblijven en die meer geld uitgeven. Een levendige stad heeft bovendien aantrekkingskracht op studenten en bedrijven. Daarmee draagt een levendige stad bij aan het leefklimaat, de economische vitaliteit van de stad en aan de werkgelegenheid. Het is dus van belang de levendigheid van onze mooie stad verder te vergroten.

Gewoon lekker genieten

Er is een aantal mogelijkheden om "Groningen" nog beter te vermarkten en er meer uit te halen dan tot nu toe. Want we willen meer mensen trekken die er zin in hebben om onze stad te bezoeken en hier willen verblijven. Een stad die gastvrijheid uitstraalt, die goed bereikbaar is en waar iets te beleven valt. Dat laatste is zeker van belang met het oog op de verdere groei van het recreatieve bezoek. Men wil in deze tijden iets te doen hebben, de stad beleven met een mix van winkelen, recreëren, verblijven, met een aansprekend aanbod aan horeca en cultuur en vermaakt worden. Kortom: gewoon lekker genieten. In je eentje, met zijn tweeën, als gezin, familie, studie- of vriendengroep of met grotere groepen.

Met een aansprekend activiteiten aanbod willen wij mensen verleiden op zondag naar de stad te komen die dat anders niet zouden doen. In het bijzonder denken wij daarbij aan de Duitse consument die graag naar Groningen komt als de winkels in Duitsland gesloten zijn en aan (jonge) gezinnen. Gericht marketing is daarbij onmisbaar, bijvoorbeeld met korte campagnes in Duitse media over de zondagopening in Groningen. Overigens bereiden wij op initiatief van Marketing Groningen en samen met een aantal (ook Duitse) partners een voorstel voor om de budgetten voor de binnenstadcampagne en de -programming te combineren en te verruimen met een Interreg-bijdrage. Zo kunnen we de winkelkernen aan beide zijden van de grens versterken.

Belevingsbehoefte op zondagen faciliteren

Om de belevingsbehoefte van de moderne consument te faciliteren werken wij samen met het bedrijfsleven en andere partners aan een gevarieerd aanbod aan evenementen en activiteiten. Dat is zelfs noodzaak. Voor hun voortbestaan moeten de winkelgebieden in deze tijden immers meer bieden dan alleen artikelen. Alles draait daarbij om beleving. Er moet iets te doen zijn en de bezoeker wil daarbij graag verrast worden. Daarom werken wij samen met onze partners aan een uitnodigend aanbod aan winkels, horeca, markt, evenementen, gastvrijheidsacties en verrassende nieuwe (winkel/horeca-)concepten. Daarbij hebben wij, overigens tot blijdschap van het bedrijfsleven, afgesproken dat de gemeente vooral verantwoordelijk is voor de structuur c.q. sturing en dat de ondernemers aan zet zijn voor de

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

programmering. Na ons collegebesluit zijn ondernemers concrete voorstellen voor de programmering gaan uitwerken. Het uitgangspunt waarbij het bedrijfsleven en de gemeente fundamenteel anders met elkaar samenwerken is overigens ook uitgewerkt in het Strategisch Evenementenbeleid en in de Economische Agenda 2015-2019, bestaand uit het Convenant Ondernemend Groningen, Het Akkoord van Groningen 3.0 en het economisch programma G-kwadraat 2015-2019.

Even een sfeerbeeld schetsen

Hoe ziet zo'n zondag eruit in de beleving van ons college? Als je de stad bezoekt op zondag, dan zul je zien dat de meeste winkels in het kernwinkelgebied vanaf 12.00 uur open gaan en de gezellige drukte langzaam aan op gang komt. De winkeliers in de bijzondere straten zijn vooral open op de speciale dagen waarop hun winkelstraat of -gebied extra vermarkt wordt. Als daar behoefte aan is, kunnen winkeliers in de wijken hun deuren ook openen en activiteiten organiseren. Winkeliers werken daarnaast steeds meer samen om hun eigen winkelgebied aantrekkelijk te maken. Als gemeente stimuleren wij pilots op dat terrein. Iedere zondag is ergens in de stad wel iets te beleven aan activiteiten, (sport)evenementen, lezingen, exposities, culturele activiteiten, speciale thema's en markten zoals antiek en curiosa, boeken en misschien ook wel de versmarkt. Wij hopen dat Academie Minerva en de culturele instellingen in onze stad unieke bijdragen kunnen leveren op het gebied van beeldende kunst, interactieve media, vormgeving en populatuur. En zo zien wij ook graag dat de horeca meewerkt aan de gastvrijheidsacties met een verrassend aanbod.

Instrument winkeltijden

Winkelopening is een van de instrumenten die wij hebben om levendigheid te creëren op zondagen. Voordat wij daar voorstellen voor doen, geven we de huidige mogelijkheden weer voor winkelopening op zondagen. In 2012 en 2013 heeft uw raad besloten de koopzondagenregeling in Groningen uit te breiden¹. Die besluiten hebben geleid tot de huidige mogelijkheden voor de zondagopening van winkels:

Koopzondagen en koopfeestdagen

- alle winkels in Groningen mogen in totaal op 16 zon- en feestdagen geopend zijn;
- elke eerste zondag van de maand is het koopzondag. Daarnaast heeft de gemeente afspraken met het bedrijfsleven gemaakt over vier extra koopzondagen tijdens de maand december en vier andere data voor de meubel-, keuken- en autobranche;
- net als door de week mogen de winkels geopend zijn tussen 06.00 en 22.00 uur. De meeste winkeliers hebben met elkaar afgesproken dezelfde openingstijden te hanteren. Zo zijn de meeste winkeliers in de binnenstad op de koopzondagen open tussen 12.00 en 17.00 uur;
- winkeliers zijn niet verplicht mee te doen aan de koopzondagen.

Levensmiddelenwinkels

Alle winkels die in hoofdzaak of uitsluitend levensmiddelen verkopen mogen op zondagen en feestdagen (uitgezonderd Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en Eerste Kerstdag) open zijn tussen 12.00 en 17.00 uur. Onder levensmiddelenwinkels vallen alle supermarkten in de gemeente en alle speciaalzaken in verswaren. Dat zijn bijvoorbeeld viswinkels, bonbonwinkels, reformzaken en bakkers. De vaste standplaatsen mogen ook elke zondag open zijn, maar alleen als zij snacks en/of alcoholvrije dranken verkopen.

Zondagavondwinkels

De gemeente verleent maximaal 12 ontheffingen waarmee levensmiddelenwinkels alle zondagen en feestdagen geopend mochten zijn tussen 16.00 en 24.00 uur. Naar aanleiding van het amendement dat uw raad op 27 november 2013 heeft aangenomen, mogen de zondagavondwinkels al om 12.00 uur open gaan.

¹ Het aantal algemene koopzondagen is verhoogd van 12 naar 16 (besluit 20 juni 2012). Bovendien hebben levensmiddelenwinkels de mogelijkheid gekregen iedere zondag open te gaan tussen 12.00 en 17.00 uur (besluit 27 februari 2013).

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

Voorstellen winkelopening op zondagen

Ons college wil nu graag mogelijk maken dat elke winkelier (inclusief de levensmiddelenwinkels) in de gemeente zijn/haar deuren op zon- en feestdagen kan openen met als maximaal toegestane openingstijden: van 12.00 tot 22.00 uur.

We kiezen voor 1 december 2014 als ingangsdatum, omdat met name de meubelbranche heeft aangegeven behoefte te hebben aan extra koopmomenten in de feestmaand. Daaraan willen wij graag meewerken.

Vanuit het principe van "level playing field", waarbij alle spelers op het veld spelen volgens dezelfde regels, beperken we de openstelling niet tot de binnenstad. We willen de winkelopening ook mogelijk maken voor winkeliers buiten de binnenstad. Of zij daarvan gebruik willen maken, is aan hen. Ook de perifere grootschalige detailhandel (o.a. tuincentra en bouwmarkten) heeft sterk behoefte aan de openstelling.

Uit verschillende onderzoeken en bijeenkomsten is gebleken dat een meerderheid van de kleine detaillisten tegenstander is van verdere verruiming van de winkelopening. En toch stelt ons college u nu voor om alle winkeliers de mogelijkheid te geven elke zon- en feestdag open te gaan. De Groningen City Club (GCC) heeft in een brief (bijlage) aangegeven dat 58 procent van haar achterban voorstander is van uitbreiding van het aantal koopzondagen. De ondernemers zijn volgens de GCC van mening dat de discussie moet gaan over vrij ondernemerschap in plaats van wel of niet open zijn op zondagen. Binnen de kaders van de landelijke Winkeltijdenwet en de gemeentelijke winkeltijdenverordening, is elke ondernemer nu al vrij in de eigen overwegingen en keuzes om de eigen openings- en sluitingstijden te bepalen. Voor de zondagopenstelling zou hetzelfde principe moeten gelden, vindt de GCC.

Met de voorgestelde openingstijden (12.00-22.00 uur) sluiten wij aan bij de toegestane openingstijden op alle andere dagen (06.00-22.00 uur), maar met behoud van de zondagochtendrust. Met de verplichte winkelsluiting op zondagochtend komt ons college graag tegemoet aan de bezwaren van onze religieuze inwoners en die van anderen die hechten aan de zondagsrust. In de praktijk maken winkeliers onderling afspraken over de tijden waarop zij open zijn. Dat vinden wij ook van belang voor de zon- en feestdagen.

Nadere uitwerking

Met het mogelijk maken van winkelopening op zon- en feestdagen is een aantal aspecten gemoeid, zoals: wat willen we precies met de feestdagen, hoe regelen we de winkelopening in combinatie met grote evenementen en hoe houden we de stad veilig en schoon? Over deze en andere aspecten geven wij hieronder onze mening.

Dodenherdenking en feestdagen: Ons college hecht er zeer aan dat alle winkels op 4 mei uiterlijk om 19.00 uur sluiten. Mensen kunnen dan op tijd thuis zijn voor de Dodenherdenking. Ook is ons college van mening dat de winkels gedurende de hele dag gesloten moeten zijn op de volgende feestdagen: Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en Eerste Kerstdag. Hoewel wij winkelsluiting op deze dagen wenselijk vinden, geldt de verplichte winkelsluiting niet voor de avond-/nachtwinkels. Zij mogen deze dagen en op 4 mei geopend zijn tussen 12.00 en 24.00 uur. Alle andere winkels niet.

Eén regeling voor avond- en zondagavondwinkels: Er zijn nu twee verschillende regelingen voor avondwinkels en zondagavondwinkels. Ons college wil deze twee aparte regelingen nu terugbrengen tot één ontheffing, zodat voor iedereen duidelijk is welke winkel wanneer open mag zijn. Daartoe worden de avond- en/of zondagavondontheffingen omgezet in één algemene ontheffing voor nachtwinkels.

Avondwinkels hebben nu een ontheffing van het verbod op winkelopening van maandag t/m zaterdag tussen 22.00 en 06.00 uur. De ontheffingen zijn niet gebonden aan een specifiek assortiment; in de praktijk zijn het uitsluitend food-winkels. Wij verlenen op dit moment maximaal 12 ontheffingen.

Zondagavondwinkels hebben nu een ontheffing van het verbod op winkelopening tijdens zon- en feestdagen tussen 12.00 en 24.00 uur. De ontheffingen zijn gelimiteerd tot het assortiment levensmiddelen en tot winkels met een vloeroppervlakte van maximaal 500 m². Wij verlenen op dit moment maximaal 12 ontheffingen.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

Een algemene ontheffing voor nachtwinkels ziet er wat ons betreft als volgt uit:

1. winkels met een nachtontheffing mogen elke dag van de week gedurende 24 uur geopend zijn, met uitzondering van de zondagen tussen 06.00 en 12.00 uur;
2. de ontheffingen worden uitsluitend verleend aan levensmiddelenwinkels met een vloeroppervlakte van maximaal 500 m²;
3. zoals de wet ons toestaat, gaan wij maximaal 13 ontheffingen verlenen;
4. er mag geen sterke drank worden verkocht;
5. we laten de voorkeurseis los ten aanzien van assortiment (voorheen: volwaardige maaltijdverstrekking);
6. komt er een plaats vrij, dan passen we de voorkeurseis van geografische spreiding toe. Mocht dat niet leiden tot invulling, dan zullen wij de vrijgekomen ontheffing voor een plek elders in de stad verloten onder gegadigden die wij via adverteerders zullen werven;
7. nieuw is de invoering van een gebruiksverplichting: als de winkel met een nachtontheffing deze gedurende zes maanden niet heeft gebruikt, dan kan de gemeente deze laten vervallen.

Betaald parkeren op zondagen: momenteel hoeven bewoners en bezoekers niet te betalen voor het straatparkeren op zondagen, behalve in De Linie. Er komen wel steeds meer klachten binnen over parkeeroverlast op de koopzondagen, vooral in Binnenstad-Oost en het Ebbingekwartier. De parkeeroverlast zou kunnen toenemen als winkeliers hun deuren elke zondag openen. Daarom gaan wij besluitvorming over het verruimen van het parkeerregime naar de zondagen nu voorbereiden. Daarbij betrekken wij bijvoorbeeld ook de benodigde extra inzet voor parkeercontrole, financiële consequenties en dekking.

Warenmarkt op zondagen: in de huidige situatie staan er hooguit 14 marktkramen in non-food artikelen en snacks op maximaal 12 à 14 zondagmiddagen op de Grote Markt. De Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH) heeft in een eerste reactie op ons voornemen tot verdere verruiming van de koopzondagen en -feestdagen aangegeven dat de ambulante handel graag onderdeel wil uitmaken van de levendige stad op zondagen. Dat juichen wij toe en gaan dan ook graag met de CVAH in gesprek over de omvang van de markt, branchering, locatie, samenloop met evenementen en de kosten voor bijvoorbeeld reiniging, afval en marktmeesters.

Vaste standplaatsen op zondagen: standhouders van een vaste standplaats mogen op dit moment elke zondag open zijn, maar alleen als zij snacks en alcoholvrije dranken verkopen. Wij stellen nu voor dat alle standhouders van vaste standplaatsen in de hele gemeente open mogen op zondagen, dus bijvoorbeeld ook zij die bloemen verkopen. Ten aanzien van evenementen willen wij de regeling voortzetten waarin de evenementenorganisator afstemming moet zoeken met de vaste standplaatshouders over het gezamenlijk gebruik van de openbare ruimte.

Winkelopening in combinatie met grote evenementen: ons college vindt winkelopening op zondagen niet altijd wenselijk in combinatie met grote evenementen. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer winkelstraten deel uitmaken van het parcours. De veiligheid staat voor ons voorop, zowel van bezoekers als van deelnemers. Daarom nemen wij de mogelijkheid op in het strategisch evenementenbeleid om winkels in bepaalde winkelstraten te sluiten gedurende bepaalde uren van een groot evenement. Tot nu toe is de 4Mij het enige evenement op de Jaarkalender Grote Evenementen waarbij daarvan sprake is. De gemeente zal zich inspannen om de belemmeringen te beperken tot de strikt noodzakelijke. Wij dringen aan op goede communicatie met de winkeliers in kwestie.

Reiniging en toiletvoorziening Grote Markt: in de huidige situatie leegt Stadsbeheer elke zondagochtend de zwerfafvalbakken en reinigt de meest vervuilde plekken in de kern van de binnenstad. Op de koopzondagen vindt aan het begin van de avond nog eenzelfde beperkte schoonmaakactie plaats. De toiletvoorziening op de Grote Markt is geopend tijdens de koopzondagen. Bij uitbreiding van de koopzondagen en -feestdagen willen wij de extra schoonmaakactie in de vooravond continueren. Elke maandag is er dan weer een volledige en grondige reiniging. Ook willen wij de toiletvoorziening elke zondag openen. We gaan komende periode actief monitoren of de ingezette maatregelen toereikend zijn. Over de meerkosten verwijzen wij naar de paragraaf "Financiële consequenties".

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

Toezicht en handhaving: in de huidige situatie is er geen toezicht en handhaving op de koopzondagen. Er zijn weinig tot geen klachten en de klachten die wij ontvangen, hebben voornamelijk betrekking op parkeeroverlast. Toch vinden wij het van belang om bijzonder opsporingsambtenaren te gaan inzetten, zeker bij stapeling van activiteiten/evenementen. Over de meerkosten verwijzen wij naar de paragraaf "Financiële consequenties".

Inzet politie: de politie verwacht meer mensen en meer drukte als de winkels elke zondag open gaan en er meer activiteiten worden georganiseerd. Dat is immers ook precies de bedoeling. Evengoed geeft de politie aan op dit moment niet goed te kunnen inschatten wat dat precies betekent voor de noodzakelijke inzet en eventuele verschuiving van capaciteit. Komend jaar wil de politie daarom in afstemming met andere partners extra alert zijn, vooral bij grotere evenementen, bij stapeling van activiteiten en/of bij voetbalwedstrijden.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Onze ideeën voor het creëren van meer levendigheid op zondagen zijn tot stand gekomen in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven. Wij hebben de bedrijven- en winkeliersverenigingen vroegtijdig bij onze plannen betrokken, net als de Koninklijke Horeca Nederland en Marketing Groningen.

De Groningen City Club (GCC) heeft in een brief (bijlage) aangegeven dat 58 procent van haar achterban voorstander is van uitbreiding van het aantal koopzondagen. In diezelfde brief zijn de plannen uitgewerkt voor het vermarkten van de verschillende deelgebieden van de binnenstad. Ook ontstaan er volgens de GCC minimaal 250 nieuwe arbeidsplaatsen door de zondagopening. Het grootwinkelbedrijf is bereid zeker 25 mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in dienst te nemen. Via het opzetten van een flexibele arbeidspool kunnen nog eens extra betaalde banen ontstaan.

Vanzelfsprekend heeft ons college ook oog voor de winkeliers in de wijken en de wijkwinkelcentra. Tijdens een bezoek aan de grootste winkelcentra is/wordt gesproken over de zondagopening, over het belang daar gezamenlijk afspraken over te maken en ook activiteiten in de wijken te organiseren als daar behoefte aan is. Tijdens Let's Gro op 21/22 november 2014 zal de GCC het voortouw nemen bij een brainstorm- c.q. inspiratiesessie over het organiseren van acties en activiteiten.

Wij zijn in gesprek met de Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel (CVAH) over onder andere de zondagmarkten. En desgevraagd hebben wij de Vereniging tot bevordering van de Zondagsrust en de Zondagsheiliging geïnformeerd over de besluitvormingsprocedure.

Financiële consequenties

Winkelopening op zondagen heeft ook financiële consequenties. Het gaat daarbij om kosten als gevolg van extra inzet op het gebied van reiniging, afval, openstelling toiletvoorziening Grote Markt, toezicht en handhaving, deels nog in 2014, in 2015 en in de periode daarna.

Bij eventuele extra marktdagen maken wij afspraken met de Centrale Vereniging voor de Ambulante Handel over de kosten voor bijvoorbeeld reiniging, afval en marktmeesters. Kostendekkendheid is hierbij ons uitgangspunt.

Kosten in 2014

- op de reguliere koopzondagen is nu al inzet voor reiniging en afval en zijn de toiletten op de Grote Markt geopend. De beperkte meerkosten door deze nieuwe regeling ter hoogte van maximaal € 1.500,- kunnen worden opgevangen binnen de bestaande begroting, budgetten BORG en Afvalstoffenheffing;
- er is nu geen inzet voor toezicht en handhaving op koopzondagen en -feestdagen. De meerkosten voor inzet tijdens de maand december bedragen circa € 5.000,-. De kosten komen ten laste van het Rekeningresultaat 2014. Hierdoor vindt geen integrale afweging plaats van het Rekeningresultaat 2014 en is sprake van voorbeslag.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

Kosten in 2015

- minimale extra inzet voor reiniging en afval op zon- en feestdagen kost circa € 44.000,- per jaar extra. Deze kosten kunnen met ingang van 2015 structureel worden opgevangen binnen de reguliere budgetten BORG en Afvalstoffenheffing. Wanneer er evenementen of extra activiteiten worden georganiseerd in de openbare ruimte, dan is de normale werkwijze van toepassing waarbij de organisator de kosten van schoonmaak voor zijn rekening neemt. De meerkosten voor de openstelling van de toiletvoorziening op de Grote Markt bedragen circa € 20.000,-. Deze meerkosten kunnen met ingang van 2015 structureel worden opgevangen binnen de bestaande begroting, ten laste van het budget BORG;
- de kosten voor toezicht en handhaving ter hoogte van € 45.000,- worden in 2015 incidenteel gefinancierd uit de intensiveringsmiddelen Economie. Hiermee wordt een voorbeslag gelegd op de begroting 2015 (besluitvorming over de inzet van intensiveringsbudgetten). Dit bedrag is nog exclusief de inzet voor parkeercontrole. De inzet ten behoeve van parkeercontrole wordt meegenomen bij de komende besluitvorming over de verruiming van betaald parkeren naar de zondagen.

Kosten in 2016 en verder

- We gaan de inzet van toezicht en handhaving in 2015 evalueren, dit mede in relatie tot de inzet van Veiligheidszorg Noord. Op basis van de bevindingen zal ons college bij de Gemeentebegroting 2016 voorstellen doen inclusief structurele dekking.

Vervolg

Als u instemt met onze voorstellen, dan zal uw besluit bekend worden gemaakt door plaatsing in het elektronisch gemeenteblad. Uw besluit treedt dan niet een dag na publicatie in werking, maar op 1 december 2014. Dat geeft de winkeliers ruimte om onderling af te spreken op welke tijden zij open zijn en om hun personeelsplanning aan te passen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



de secretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

BIJLAGE

-ontwerp-

VERORDENING TOT WIJZIGING VAN DE VERORDENING WINKELTIJDEN GRONINGEN 2009

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN,
(GR 14.);

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van Groningen d.d.
16 september 2014;

Gelet op de Winkeltijdenwet en artikel 149 van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de Verordening tot wijziging van de Verordening winkeltijden Groningen 2009.

Artikel I Wijziging verordening

de Verordening winkeltijden Groningen 2009 wordt als volgt gewijzigd:

- A. Aan artikel 1 een definitie toe te voegen:
'Sterke drank: Sterke drank zoals bedoeld in artikel 1 van de Drank- en Horecawet;'
- B. Artikel 4 de aanhef 'Levensmiddelenwinkels op zondag' wordt vervangen door 'zondagopenstelling'
in lid 1 wordt na 'artikel 2 eerste lid' 'tussen 12.00 en 22.00 uur' ingevoegd;
'voor zover zij betrekking hebben op de zon- en feestdagen' vervalt;
na 'uitgezonderd' wordt '4 mei na 19.00 uur' ingevoegd;
sub a en sub b komen te vervallen;

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
<p>Artikel 4 Levensmiddelenwinkels op zondag</p> <p>1. De verboden, bedoeld in artikel 2, eerste lid van de wet gelden niet, <u>voor zover zij betrekking hebben op de zon- en feestdagen</u>, uitgezonderd Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en Eerste Kerstdag: <u>a. voor levensmiddelenwinkels tussen 12.00 en 17.00 uur;</u> <u>b. voor overige winkels op 16 per jaar door de raad aan te wijzen dagen.</u></p> <p>2. Het college kan deze bepaling buiten toepassing verklaren voor een winkel die, door zijn openstelling, de woon- en leefsituatie of de openbare orde in de omgeving op ontoelaatbare wijze nadelig beïnvloedt.</p>	<p>Artikel zondagopenstelling</p> <p>1. De verboden, bedoeld in artikel 2, eerste lid onder a en b van de wet gelden niet, tussen 12.00 en 22.00 uur, uitgezonderd 4 mei na 19.00 uur, Eerste Paasdag, Eerste Pinksterdag en Eerste Kerstdag;</p> <p>2. Het college kan deze bepaling buiten toepassing verklaren voor een winkel die, door zijn openstelling, de woon- en leefsituatie of de openbare orde in de omgeving op ontoelaatbare wijze nadelig beïnvloedt.</p>

- C. Artikel 5 te vervangen door een nieuw artikel 5 Nachtwinkels
1. Het college kan op aanvraag ontheffing verlenen van de verboden genoemd in artikel 2, eerste lid van de Wet.
 2. Het college kan voor ten hoogste 13 levensmiddelenwinkels ontheffing verlenen.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

3. De ontheffing kan worden geweigerd indien de woon- en leefsituatie of de openbare orde in de omgeving van het bedrijf op ontoelaatbare wijze nadelig wordt beïnvloed door de openstelling van dat bedrijf.
 4. De ontheffing wordt geweigerd als een winkel een bruto vloeroppervlak van meer dan 500 m² heeft.
 5. Aan de ontheffing worden de volgende voorschriften verbonden:
 - a. op zondag dient de winkel tussen 06:00 en 12:00 uur gesloten te zijn;
 - b. er mag geen sterke drank als bedoeld in artikel 1, eerste lid van de Drank- en Horecawet worden verkocht.
 6. In afwijking van het derde lid kan het college een tijdelijke ontheffing verlenen voor ten hoogste drie dagen bij bijzondere gelegenheden.
- D. Artikel 7 wordt vervangen door een nieuw artikel;
Artikel 7 Vervallen van de vergunning
Lid 1 indien gedurende 6 maanden geen gebruik wordt gemaakt van de ontheffing vervalt deze ongebruikt.
Lid2 het college kan de vorige termijn verlengen Behoudens bijzondere toestemming van het college vervalt de ontheffing.
- E. en artikel 8
te laten vervallen

Artikel II. Overgangsrecht

- A. Alle ontheffingen voor avond- en of zondagavondvergunningen worden omgezet in een algemene avondontheffing in de zin van artikel 5 (nieuw), behoudens de ontheffing verleend aan Jumbo Boumaboulevard 525 zoals verleend op 1 juli 2008 onder kenmerk 200803803, deze blijft gebonden aan de oude voorwaarden en vervalt drie jaar na inwerkingtreding van deze regeling.

Artikel III Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op 1 december 2014.

Aldus besloten in de raadsvergadering van .

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

dr. R.L. (Ruud) Vreeman.

Gemeentebld van Groningen

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

BIJLAGE



Gemeente Groningen
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
Grote Markt 1
9712 HN GRONINGEN

Postbus 363
9700 AJ Groningen

Telefoon (050) 313 37 11
Fax (050) 318 41 84

info@groningen.net
www.groningencyclub.nl

ABN AMRO Bank Nederland N.V.
42.44.04.869
IBAN: NL80ABNA0424404869
BIC: ABNANL2A
Btwnr. 8061.87.608.B01
KvK 40026458

Datum Groningen, 5 september 2014
Kenmerk U/14124
Betreft koopzondagen 2014 en verder

Geacht College,

Het Collegeakkoord 2014-2018 'Voor de Verandering' stelt als één van haar doelstellingen:
"Wij willen dat Groningen ook op zondag een aantrekkelijke en levendige plek is om te verblijven en te winkelen. Samen met ondernemers organiseren we een aansprekend aanbod aan activiteiten. Dat geldt ook voor wijkwinkelcentra waar we met ondernemers (verenigingen) werken aan uitnodigende activiteiten als deze voorzien in een behoefte. In deze dialoog bieden wij ruimte aan ondernemers om open te zijn op zondag."

Wij zijn verheugd met bovengenoemde passage in het collegeakkoord. Dit geeft ons als ondernemers de ruimte en de mogelijkheid om een lang gekoesterde wens in vervulling te laten gaan. Zoals u bekend hebben wij najaar 2013 uw College en de gemeenteraad ook verzocht om een algehele winkelopenstelling. Helaas bleek dat op dat moment politiek een lastig dilemma. In samenwerking met uw College zijn wij bezig een visie op de binnenstad te ontwikkelen. Daarom zijn wij verheugd dat de scheiding van sturing, primaat van College en gemeenteraad, en programmering, primaat van de gebruikers van de binnenstad, ook op deze wijze goed tot uitdrukking komt. Ondernemers zijn primair aan zet om het programma voor de binnenstad te ontwikkelen, de gemeente Groningen faciliteert en ondersteunt. Voor ons een **zeer gewenste situatie**.

In het overleg tussen u en ons bestuur op 26 juni jl. hebt u ons verzocht het onderwerp 'Koopzondagen' nader uit te werken. Uw handschoenen pakken wij graag en voortvarend op om nog per najaar 2014 uitbreiding van het aantal koopzondagen naar elke zondag te realiseren.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen



Beleving als katalysator

Stad en ommeland. Deze twee-eenheid wordt al eeuwenlang voor en in Groningen gehanteerd. Stad is het centrum waar bedrijvigheid zich concentreert, waar stadgers, ommelanders en mensen van verder weg komen om te verkopen en te kopen, omdat daar de mensenmassa en het aanbod groter en diverser is. Stad staat symbool voor levendigheid, is de plek waar altijd wat te beleven is, waar de consument wil vertoeven en daarmee besteden en waar ondernemers een goede boterham kunnen verdienen.

Stad krijgt echter in toenemende mate concurrentie doordat afstanden er, in tegenstelling tot decennia en eeuwen terug, niet meer toe doen. De consument is mobieler. Waar voor een noordeling een bezoek aan pakweg Zwolle een eeuw geleden een hele onderneming was die minstens een dag in beslag nam, is dit nu hooguit twee uur rijden. Nog makkelijker heeft hij het met internet. Vanuit huis kan de consument elk willekeurig artikel vergelijken, aanschaffen en terugsturen, zonder een fysieke winkel te betreden.

Fysieke detailhandel, en daarmee ook andere branches, kan alleen blijven bestaan als zij meer biedt dan producten. Beleving van Stad en met name van de binnenstad is essentieel. Beleving ontstaat doordat er op een bepaalde plaats wat gebeurt. Winkels en horeca zijn open en bieden een keur aan producten en diensten, er is markt of vindt een evenement plaats, bezoekers worden verrast. En dat elke dag van de week, dus ook op elke zondag.

De consument bepaalt

Wij hebben bij vele kennispartijen ons oor te luister gelegd om zowel het algemene landelijke beeld als het meer lokale beeld van consumentenwensen en ondernemersbewegingen in beeld te krijgen. O.a. Hoofdbedrijfschap Detailhandel, Koninklijke Horeca Nederland afdeling Groningen, MKB Nederland Noord en Raad Nederlandse Detailhandel hebben het ondernemersklimaat en de houding van de consument geduid en tendensen met bijbehorende mogelijke oplossingen aangegeven.

Horeca is al zeven dagen in de week open. Zij signaleren heel duidelijk dat consumenten, en zeker toeristen, op zondagen die nu geen koopzondag zijn in de binnenstad nergens terecht kunnen, waardoor zij elders heengaan om te beleven en te besteden. Hanzehogeschool Groningen en NDC mediagroep hebben onderzoek onder consumenten verricht en regelmatig verschijnen er publicaties over zowel diepgravende als algemene onderzoeken naar consumentengedrag met als grootste gemene delers toename van internetaankopen en winkelen dat steeds meer als een uitje wordt beschouwd (het zogenaamde funshoppen).

Specifiek voor Groningen geldt dat de grote aantallen jongeren en Duitsers het straatbeeld sterk bepalen. Mede daardoor is Groningen een stad met internationale allure. Studenten aan zowel HBO en RUG als MBO zorgen voor een levendige binnenstad. Die studenten willen ook in het weekend een stad waar wat te doen is.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen



De Duitse consument komt naar Groningen o.a. omdat zij hier een aanbod vinden dat ze elders niet aantreffen, Groningen relatief dichtbij is en winkels open zijn op tijden waarop ze in Duitsland gesloten zijn. Door te zorgen voor een goede mix van cultuur, detailhandel, horeca, enz. waardoor elke dag van het jaar funshoppen mogelijk is, is Groningen nog beter te vermarkten bij de consument met toenemende bezoekersstromen tot gevolg.

Uit alles blijkt dat de consument die niet terecht kan in een fysieke winkel (omdat die op dat moment gesloten is) steeds vaker uitwijkt naar een andere aankoopmogelijkheid, waaronder internet of een gemeente waar winkels wel open zijn. Internetaankopen worden vooral op zondagmiddag gedaan, omdat de consument dan de tijd heeft om een aankoop te doen. En het gebruik van internet zal steeds verder toenemen. Tel daarbij op dat de detailhandel nog steeds grote moeite heeft om het vol te houden in dit economisch tij, wat feitelijk de nieuwe economische realiteit is geworden. Luisteren naar de consument is daarom essentieel. Binnensteden die zich zeven dagen per week onderscheiden in winkelen als vorm van vermaak zullen overleven, naast internet. Het gaat om het realiseren van de juiste mix van clicks en bricks.

Vrij ondernemerschap

Een tweede vaak gebruikt (tegen)argument is dat alle kleine(re) detaillisten tegen ruimere openstelling zijn. Uit gesprekken die GCC in het afgelopen jaar heeft gevoerd met ondernemers (wel en niet verenigd in straatverenigingen) in o.a. A-Straat, Brugstraat, Damsterkwartier, Herestraat, Oosterstraat, Oude Kijk in 't Jatstraat, Stoeldraaierstraat, Vismarkt, Westerhaven en Zwanestraat, blijkt dat de discussie over de zondagopenstelling moet gaan over vrij ondernemerschap i.p.v. over wel of niet open zijn op zondagen. Ondernemers, bij voorkeur in het collectief van de respectievelijke winkelstraat, willen zelf kunnen bepalen wanneer zij wel of niet open zijn. In de winkelstraten wordt waar wenselijk een evenement gekoppeld aan een koopzondag.

GCC stelt haar beleid vast mede aan de hand van de mening van haar leden en in het bijzonder het Algemeen Bestuur. Dit zijn ondernemers die de GCC-leden binnen een specifieke straat of gebied vertegenwoordigen. Koopzondagen zullen een heet hangijzer blijven, waarover ondernemers (en binnen de gemeente politieke partijen) soms fundamenteel van mening verschillen. Dat laat onverlet dat elk lid van het Algemeen Bestuur heeft aangegeven voor of tegen uitbreiding van de koopzondagen te zijn. Dat vertaalt naar een telling van de aangesloten leden per straat of gebied maakt dat 58% van de GCC-achterban voor uitbreiding van het aantal koopzondagen is.

Winkeltijdenwet en gemeentelijke regeling zon- en feestdagen

In de discussie rondom de zondagwinkelopenstelling is een regelmatig gebruikt argument dat deze openstelling nadelig is voor kleine(re) detaillisten. De rijkswinkeltijdenwet biedt al jaren detaillisten de mogelijkheid hun winkel open te hebben van maandag t/m zaterdag van 8.00 uur tot 22.00 uur. Voor zon- en feestdagen geldt een aparte gemeentelijke regeling.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen



Het merendeel van de (kleinere) winkeliers opent de winkel om 10.00 uur en sluit om 18.00 uur, terwijl een ander deel langer open is, variërend van vroeger starten (tussen 8.00 en 10.00 uur) tot later sluiten (tussen 18.00 en 22.00 uur). Geen enkele detaillist maakt hier fundamenteel bezwaar tegen, niemand geeft aan dat door deze situatie omzet 'weglekt' naar het grootwinkelbedrijf. Elke ondernemer is volledig vrij in de eigen overwegingen en keuzes om de eigen openings- en sluitingstijden te bepalen, zolang deze binnen de rijkswinkeltijdenwet en de gemeentelijke regeling passen. Voor de zondagopenstelling zou hetzelfde principe moeten gelden.

Promotie koopzondagen

Om de consument te attenderen op openingstijden is herkenbaarheid van belang. Koopmomenten die op onregelmatige momenten plaatsvinden zijn lastig te vermarkten. Mensen onthouden afwijkingen slecht. Onregelmatigheden vragen daarom extra veel marketinginspanning. Voorkeur heeft daarom het promoten van de binnenstad via het adagium 'elke zondag koopzondag'. Dat maakt Groningen voor de noordelijke regio (Drenthe, Friesland, Groningen en Duitsland) een belangrijke bestemming voor de weekendbesteding.

Deelgebieden binnenstad nadrukkelijk vermarkten

Om elke dag van de week beleving te realiseren zijn wij voor uitbreiding van het aantal koopzondagen naar elke zondag van het jaar. Daarbij verliezen wij niet uit het oog dat de binnenstad bestaat uit grote en kleine ondernemingen. Beiden zijn voor de consument belangrijk en samen zorgen ze voor een bedrijvige, levendige binnenstad. De een kan niet zonder de ander. Koopzondagen zijn zonder twijfel makkelijker te realiseren voor een grotere onderneming dan voor een kleine zelfstandige, zeker als die laatste geen enkele personeelondersteuning heeft. Wij realiseren ons dat terdege en beseffen dat juist deze kleine zelfstandige extra ondersteuning verdient om aan te kunnen haken op de koopzondagen, zodat ook die zijn boterham in de binnenstad kan blijven verdienen. Daarom leggen wij in de promotie de nadruk op de 'speciaal' winkelstraten.

In het kernwinkelgebied zullen naar onze verwachting de meeste detaillisten zijn geopend op een koopzondag, terwijl in de 'speciaal' winkelstraten dit (in eerste instantie) minder vaak het geval zal zijn. Via gerichte marketingacties, in samenwerking met o.a. Marketing Groningen en NDC mediagroep, wordt de consument nadrukkelijk op deze bijzondere winkelstraten met de veelal kleinere en/of zelfstandige ondernemingen gewezen, bijvoorbeeld elke tweede zondag van de maand koopzondag in duurzaam Binnenstad Oost of elke vierde zondag van de maand welkom in hip Grote Kromme Elleboog, Oude Kijk in 't Jatstraat en Zwanestraat. Elk gebied heeft een herkenbaar en consistent ondernemersbeeld, wat uitstekend kan worden vermarkt richting consument. De consument weet daardoor dat in het kernwinkelgebied vrijwel alle winkels elke zondag open zijn en weet ook welke andere straten (alleen) op een specifieke zondag open zijn. Voor met name kleinere ondernemers verdwijnt daarmee ook een bepaalde (gevoelde) druk om alle zondagen open te gaan. Zij kunnen ervoor kiezen alleen open te zijn op de speciale zondagen waarop hun straat / gebied extra vermarkt wordt. Uiteraard zijn en blijven zij ook in deze situatie vrij om te kiezen meer of minder open te zijn.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen



Aan koopzondagen in de speciale winkelgebieden worden waar nodig en gewenst activiteiten en evenementen gekoppeld. De organisatie ligt in handen van GCC en/of ondernemers in de desbetreffende straten of van derden die hun evenement in dit gebied houden. De evenementenkalender opgesteld door het Evenementen Management Groningen van de gemeente Groningen geeft een goed beeld van wat er op dit moment al aan activiteiten gepland staan op o.a. koopzondagen in 2014, door diverse partijen georganiseerd. Daarnaast heeft GCC een aantal activiteiten achter de hand, om de verschillende gebieden extra te promoten. Denk aan gastvrijheidsacties waardoor de consument zich letterlijk welkom voelt in (een deel van) de binnenstad. Enkele voorbeelden van deze activiteiten zijn ter illustratie in een aparte bijlage toegevoegd.

Voor het vermarkten van (deelgebieden van) de binnenstad heeft GCC een jaarbudget van circa € 40.000 beschikbaar. Door cofinanciering via het gemeentelijk cofinancieringsfonds zou er een totaalbudget van in ieder geval € 65.000 beschikbaar kunnen zijn. Voor wat betreft de cofinanciering is dit vanzelfsprekend onder voorbehoud van het College. De GCC-leden hebben zich eind 2013 positief uitgesproken over de beschikbaarstelling van een substantieel budget voor het jaar 2014 om daarmee de zogenaamde extra koopmomenten te promoten.

Participatiewet

De Rijksoverheid heeft een wetsvoorstel ingediend waarbij per 2025 100.000 van de nieuw gegenereerde werkgelegenheid in de niet-overheidssector wordt ingevuld door mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Vertaald naar concrete stappen voor de detailhandel betekent dit dat per 1 januari 2015 het totale personeelsbestand van het grootwinkelbedrijf voor minimaal 5% bestaat uit personen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Het grootwinkelbedrijf kan eerder en beter aan deze rijksdoelstelling beantwoorden als de openingstijden voor de detailhandel worden verruimd. Het grootwinkelbedrijf is bij uitbreiding van de koopzondagen overigens bereid tot een extra inspanning van nog eens 5%, boven op de al vereiste 5%.

Uit een zeer conservatieve becijfering (op macroniveau en getoetst bij een zestal grootwinkelbedrijven in de binnenstad) kunnen bij uitbreiding van de koopzondagen naar elke koopzondag minimaal 250 nieuwe arbeidsplaatsen ontstaan. Met de vrijwillige 10% norm betekent dit dat er zeker 25 personen met een 'afstand tot de arbeidsmarkt' in dienst kunnen komen. Voor alle duidelijkheid, na een gedegen werk- en leertraject kunnen genoemde medewerkers tegen de geldende cao-normen voor de detailhandel in dienst worden genomen.

Flexibele arbeidspool

Naast het inzetten van extra mensen bij grootwinkelbedrijven kunnen nog eens extra volwaardig betaalde banen ontstaan door een flexibele pool van getrainde medewerkers op te zetten die de kleine(re) detaillist desgewenst kan ontzorgen. Zelfstandige ondernemingen zijn vaak speciaalzaken, met een smal en diep assortiment waarbij de ondernemer eerder adviseur dan verkoper is. Daarom is kennis van de producten, materialen en branches essentieel. Om de pool te laten slagen is een goede opleiding en inwerk- / leerperiode een vereiste. De kosten van opleiding en leer- / inwerkkosten worden bij voorkeur gefinancierd via lopende trajecten (zoals Leerhok Binn'nstad) of via een bijdrage uit de landelijke stimuleringsbijdrage van 1,6 miljoen euro voor de aanpak van de jeugdwerkloosheid voor de regio Groningen-Assen.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen



De pool wordt opgezet voor de kleine detaillist die geen personeel kan en/of wil aannemen, wel wil meedoen aan koopzondagen en soms ook een vrije dag wil nemen. De daaraan deelnemende medewerkers komen in dienst van een detachings- en/of uitzendbureau, uiteraard met volledige naleving van de geldende cao-voorwaarden voor de detailhandel. Zij krijgen een gedegen opleiding als verkoopmedewerker en worden vanuit de pool ingezet bij verschillende ondernemingen i.p.v. bij steeds dezelfde. Het grootwinkelbedrijf is bereid om hen gedegen in te laten werken via hun bedrijven, voordat deze medewerkers de kleinere detaillist gaan ondersteunen.

Uitbreiding van de koopzondagen dient zo spoedig mogelijk te starten. Wij gaan voor een start per najaar 2014, aangezien dit de periode in het jaar is waarin de consument het meeste besteedt. Opstarten in een dergelijke periode is daarmee goed voor consument, detailhandel en bekendheid van openingstijden.

Met deze verdergaande invulling gaan wij er vanuit de discussie rondom koopzondagen op het politieke vlak af te kunnen ronden. Uiteraard zijn wij te allen tijde bereid hierover verder met u van gedachten te wisselen om zo spoedig mogelijk tot invoering te komen.

Met vriendelijke groet,

Groningen City Club

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Eric Bos', is written over a horizontal line. The signature is fluid and cursive, with a large loop at the beginning and a long tail extending downwards and to the left.

Eric Bos
Vicevoorzitter / Economische Zaken en Detailhandel

Bijlage: De gastvrije binnenstad, oktober – december 2014

C.c.: Hoofdbedrijfschap Detailhandel
Koninklijke Horeca Nederland afdeling Groningen
Marketing Groningen
MKB Nederland Noord
Raad Nederlandse Detailhandel

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

BIJLAGE

Pottebakkersrijge 13 Fax 050-311 08 42
Postbus 41171 info@zieommezijde.nl
9701 CD Groningen www.zieommezijde.nl
Tel. 050-318 73 88

De gastvrije Stad.

Oktober- December 2014

Op verzoek van de GCC heeft ZieOmmeZijde nagedacht over aantal acties in de stad waar de gastvrijheid van Groningen wordt geaccentueerd. Wij opteren voor eenvoudige, maar opvallende acties die mensen enerzijds op het verkeerde been zet maar die anderzijds ook onmiddellijk geassocieerd wordt met gastvrijheid.

De binnenstad is vaker tot de huiskamer van de stad gedoopt. Een huiskamer waar de bezoekers meer dan welkom zijn. Hoe willen wij dat nu tot uitdrukking brengen.

TEHATRALE – GASTVRIJE GEZELSCHAPPEN

De butlers

In 2012 hebben we het door ons bedachte concept ' de butlers' ingezet, het winkelend publiek reageerde toen erg enthousiast op deze actie van de gastvrijestad.

de brigade bestond uit 21 butlers die allemaal een zilveren dienblad droegen. Op die dienbladen lagen plakjes Groninger koek die zij namens GCC en Marketing Groningen aan bezoekers aanboden.

Wat echter ook heel goed werkte, was dat de butlers paraplu's van de gastvrije stad droegen en bij regen de bezoekers droog van de ene naar de andere winkel brachten.

De paraplu versterkte het theatrale beeld van de butlers, die niet geïsoleerd werkten maar steeds in groepen op verschillende plekken in de stad.



Piccolo's

Een andere variant zouden piccolo's kunnen zijn. Die met karretjes de stad in trekken om mensen te helpen hun zware tassen te vervoeren, naar de parkeergarage, bus of fiets.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

De Hartelijke dames

Het kleine hartelijke gebaar is onbetaalbaar.

Zes dames trekken de stad door, en geven de bezoekers kleine complimenten. Of ze staan even stil om ter plekke een prachtig (op maat gemaakt) liedje voor te dragen. Onze ervaring is dat de dames een lach brengen op ieders gezicht.

Daarnaast maken ze eenieder die ze tegen komen lid van de Vereeniging ter Bevordering van de Hartelijkheid onder de Menschen. Men ontvangt een klein rood hartenstickertje en een brandmerk op de ziel, want vanaf dat moment is men voor eeuwig verhartelijk! Een concept wat werkt.



Wandelend loketjes

Het idee van Zieommezijde is om voor verschillende acties rijdende loketjes in te zetten.

Natuurlijk kunnen toeristen er terecht voor informatie, maar juist ook de bezoekers aan de stad kunnen er bijvoorbeeld een waardebon ophalen voor verschillende winkels.

Of we kunnen ze inzetten als verwijzers, wanneer we graag een actie route door de stad willen maken.

Natuurlijk allemaal met een knipoog.



Koren in de binnenstad

Eerder hebben diverse koren hun repertoire aan het winkelend publiek ten gehore gebracht.

In de Herestraat, Westerhaven, Vismarkt en Poelestraat waren kleine plekken, (al dan niet een beetje versterkt) gecreëerd waar de koren een aantal keren optraden. Juist door de diversiteit in repertoire, grootte en type koren, waren veel mensen blij verrast. Deze actie had het gewenste effect rond kerst.

NB. Een dergelijke actie's kunnen, zonder al te hoge extra kosten een aantal zondagen worden herhaald.

Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

'THEMA' - ZONDAGEN

Say cheese

Bezoekers van de binnenstad kunnen in verschillende settings en plekken op de foto. De bedoeling is dat ze 'spontaan' tegen foto plekken aanlopen, waar ze of met het hele gezin of individueel op de foto kunnen.

Onder het motto gelukkig hebben wij de foto's nog, zijn deze foto's via een link op de website van gastvrij Groningen te downloaden. Een beproefde manier om de bezoekers aan te moedigen om de website te laten bezoeken.

In overleg met de GCC en ondernemers willen wij een aantal opstellingen vormgeven met hun producten. Bezoekers kunnen daar een positie kiezen en gefotografeerd worden.

Extra acties.

- Voor kinderen is er de mogelijkheid om een bijzondere make-over te krijgen. Mooi geschminkt en uitgedost gaan zij dan op de foto.
- Knuffel op grootte hoogte, de knuffel wordt de lucht in gehesen, en er wordt een panoramafoto van de stad met de knuffel gemaakt



Place du Tertre

Net als bij de say cheese actie, lijkt het ons een mooi beeld om in zoveel mogelijk straten in de stad schilders, portrettekenaars en silhouetknippers te hebben, zodat het voor het publiek niet alleen mooi is om naar dit (Franse) tafereel te kijken, maar ook een eigen portret of karikatuur laten maken.

Naast deze kunstenaars is het altijd spectaculair om op een centrale plek een straattekenaar aan het werk te zien.



Raadsvoorstel - De Levendige stad ook op zondagen

Binnenstad verzorgd

In de donkere maanden kunnen bezoekers best een beetje verzorging gebruiken. Wij denken er aan om op diverse plekken 'verzorgende activiteiten' te plaatsen. knipoog.

Rijdende opfris plekken, een plek om even in de spiegel te kijken, handen te wassen en een geurtje op te doen, vergezelt met een gezellig muziekje, van vespaudio.

Voetenbadterras, lekker relaxen midden op de markt, met een krantje en een lekker warm voetenbad

Shorum, de mobile barbier. (kan natuurlijk ook in overleg met een van de lokale ondernemers) een plek verboden voor vrouwen, maar waar de man eens even stevig onder handen word genomen.

Knuffel hoek, een plek waar kinderen hun knuffel mee naar toe kunnen nemen, en die grondig wordt gesopt en gedroogd. (eventueel kunnen de kinderen met hun knuffel op de foto)

Verhalen verteller, bezoekers kunnen onderuit gezakt, in zitzakken met een kleedje, via een koptelefoon luisteren naar een verhaal dat wordt voorgelezen door een bekende Groninger



Levende standbeelden – Toonbeeld

Levende standbeelden hebben een enorme aantrekkingskracht op Jong en oud. Onze gedachte is verschillende standbeelden voor deze zondag te vragen. Levensechte creaties van realistische figuren te zien, maar ook tot de verbeelding sprekende ontwerpen, maar wel moeten ze allemaal gastvrijheid uitstralen.

NB. Ook bij deze beelden kunnen we weer een aantal fotograven laten rondlopen. De Foto's zijn te downloaden op de website. Gastvrijestad.nl



4

Ingekomen stukken - Nr. 05 Overig ingekomen stuk raad 24 september, . . .



Nederlandse Vereniging tot bevordering van de Zondagsrust en de Zondagsheiliging

Goedgekeurd bij Kon. Besluit van 28 september 1955 no. 29

ADM. EN CORR.-ADRES:
FRED. V.D. PALTSHOF 15
3911 LA RHENEN
TELEFOON (0317) 614398
TELEFAX (0317) 616044
EMAIL info@verenigingzondagsrust.nl
ING NL98 INGB 0000 8786 28

College van B&W en de leden van de
gemeenteraad der gemeente Groningen
Postbus 20001
9700 PB GRONINGEN

Rhenen, 30 juni 2014

Geacht College van B & W en leden van de Raad,

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 19 maart jl. zijn thans in alle gemeenten in ons land de coalitiebesprekingen afgerond en de colleges van B & W gevormd. Naar aanleiding daarvan achten wij het als bestuur van bovengenoemde vereniging –met inmiddels ruim 27.000 leden- het een goede zaak om ons door middel van dit schrijven tot u te wenden.

Allereerst willen wij u Gods zegen toewensen bij de uitoefening van uw bijzonder ambt waar u zich thans (weer) voor geplaatst ziet. Het is een groot voorrecht een gemeente te mogen besturen, maar daarnaast ook een grote verantwoordelijkheid. Het is met name de zondagsrust en de zondagsheiliging welke ons zeer ter harte gaan. Moge het zijn uit liefde tot het gebod van de God van hemel en aarde dat wij u willen wijzen op het heilzame dat voor ons allen is gelegen in een Bijbelse invulling van de zondag, de dag des Heeren.

Het is zeer te betreuren dat er in veel plaatsen steeds minder respect is voor dit gedeelte van de tien geboden des Heeren. Op velerlei wijze wordt thans de zondag ontheiligd door sport en spel en andere activiteiten, zoals de zgn. koopzondagen. Wij behoeven slechts in herinnering te brengen de wetswijziging van 1 juli 2013 inzake de winkeltijden c.q. de openstelling van winkels op zondag, waarbij dit werd gedelegeerd naar de gemeenten. Alles geheel in strijd met het vierde gebod van de Wet des Heeren waarin ons wordt voorgehouden: “Gedenk den sabbatdag, dat gij dien heiligt.” Het stemt ons tot droefheid dat bij velen van ons volk Gods Woord onbekend is geworden. Wij hopen echter dat dit bij u nog anders is.

Wat zou het bijzonder zegenrijk zijn als u als bestuurders van de gemeente Groningen alles in het werk zou stellen om de zondag te eerbiedigen.

Wilt u met ons over een en ander van gedachten wisselen in commissie/raadsvergadering of anderszins, dan zijn wij daartoe uiteraard bereid.

Inmiddels verblijven wij, in afwachting van uw reactie, namens het bestuur van de Nederlandse Vereniging tot bevordering van de Zondagsrust en de Zondagsheiliging,

Hoogachtend

D. Exalto, secretaris

GRIFFIE	
reg.nr.	4504096
ingek.	- 4 JUL 2014
class.	- 2.07.51
te beh. door:	gk
kopie gez. aan:	▽

K.v.K. Utrecht nr. 40120153

Lijst ingekomen stukken - Koopzondag

[Nr. 14 a Koopzondag - dhr. Tredgett](#)

[Nr. 14 b Koopzondagen - Mw. Naaijer](#) 60.1Kb

[Nr. 14 c Koopzondag - Dhr. Groothuis](#) 37.3Kb

[Nr. 14 d Koopzondagen - dhr. Woldringh](#) 70.0Kb

[Nr. 14 e Koopzondagen - dhr. Hazenberg](#) 42.1Kb

[Bijlage bij 14 e. CPB rapport 2009 koopzondagen](#) 367.4Kb

[Nr. 14 f Overweging bij de discussie rondom uitbreiding zondagsopening - dhr. Albering](#) 41.0Kb

[Nr. 14 g Koopzondagen - Mw. Bron](#) 22.8Kb

[Nr. 14 h Koopzondagen - Fam. Buursema](#) 38

[Nr. 14 i Zondagopenstelling - mw. Buning](#) 38.4Kb

[Nr. 14 j Discussie Koopzondag - dhr. van der Tuin](#) 34.0Kb

[Nr. 14 k Koopzondag - dhr. de Koning](#) 54.0Kb

[Nr. 14 l Koopzondag - dhr. Heikoop](#) 48.6Kb

[Nr. 14 m Pro Koopzondag - dhr. Steur](#) 116.1Kb

[Nr. 14 n Koopzondag - mw. Zijlstra](#) 52.1Kb

[Nr. 14 o Koopzondagen - dhr. Oudman](#) 47.3Kb

[Nr. 14 p Koopzondagen - dhr. Havinga](#) 47.4Kb

[Nr. 14 q Koopzondagen - dhr. van der Velde](#)

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Onderwerp Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

Steller Erwin Vening

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 84 42 Bijlage(n) div

Ons kenmerk 4499584

Datum 14 AUG 2014 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Afgelopen maart hebben wij u geïnformeerd over het proces rond het Strategisch Plan van Groningen Airport Eelde (brief dd. 17 april jl.) en u de relevante stukken ter informatie toegezonden. Zoals aangegeven hebben wij als college toen nog geen formeel standpunt ingenomen gezien de recente raadsverkiezingen en de daarop volgende demissionaire periode. Wel is gemeld dat we dit op korte termijn alsnog willen doen en ook voorgesteld om dit standpunt met uw raad te delen en bespreken. Eerder is ook vanuit de gemeenteraad het verzoek gekomen om het Strategisch Plan van GAE te bespreken in de raad.

Op 10 juni jl. hebben wij de plannen rond Groningen Airport Eelde besproken en ons standpunt hierover ingenomen. Dit ook ter voorbereiding op de bespreking hierover in de Aandeelhoudersvergadering van 13 juni. Hieronder treft u ons standpunt aan en is het voorstel om deze in de eerstvolgende raadsvergadering met u te bespreken.

Standpunt gemeente Groningen inzake het Strategisch Plan GAE

Op basis van de bespreking van het Strategisch Plan en de aanvullende onderzoeken komen wij tot onderstaand standpunt. Daarbij gaan we ook in op de verzoeken die door de Raad van Commissarissen bij ons zijn neergelegd. Dit standpunt is in lijn met de afspraken in het coalitieakkoord en is tevens afgestemd met de andere aandeelhouders.

- Wij onderschrijven het belang van de luchthaven als versterking van het vestigingsklimaat voor bedrijven in de brede regio en de stad Groningen;
- Wij kunnen instemmen met het Strategisch Plan en de verwoorde ambities en groei-strategie;
- Wij kunnen instemmen met de extra investeringen in marketing en routedevelopment vanuit het eigen vermogen van de NV;
- Wij zijn van mening dat de luchthaven in principe zichzelf financieel moet kunnen bedruipen. Totdat GAE de prognoses van reizigersaantallen en omzet waarmaakt

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Bladzijde 2
Onderwerp Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

- investeren wij niet in het vliegveld. Wij zijn dus voorlopig niet bereid zorg te dragen voor de gevraagde investeringen in de terminal of brandweerkazerne;
- Wij bieden wel ruimte voor een bescheiden bijdrage (eenmalig 60.000 euro) aan het Route Development Fonds, onder de voorwaarde dat ook de andere aandeelhouders en het bedrijfsleven hierin participeren;

In deze brief treft u een verdere toelichting op kader en proces evenals een samenvatting van het Strategisch Plan en de aanvullende onderzoeken. De stukken zelf zijn terug te vinden als bijlagen bij onze brief van 17 april (kenmerk 4323255).

Kader en proces

Gemeente Groningen is aandeelhouder (26%) van de NV Groningen Airport Eelde (GAE) samen met de twee provincies en Assen en Tynaarlo. Op basis van een overeenkomst met het Rijk (2001) hebben de aandeelhouders voor de periode van 10 jaar de luchthaven financieel ondersteund met een jaarlijkse bijdrage (kapitaalstorting) van circa 1 miljoen euro. Deze bijdrage is in 2012 voor het laatst geleverd. De baanverlenging is, op kosten van het Rijk, gerealiseerd in 2013.

Op 31 oktober jl. is het Strategisch Plan 2013-2023 "Groningen Airport Eelde, Werelden verbinden" gepresenteerd door de directie van Groningen Airport Eelde (GAE). Het bestuur van de luchthaven verwoordt hierin de visie, ambitie en strategie met betrekking tot de positie van de luchthaven in Noord-Nederland, het realiseren van een groei van het aantal passagiers- en vliegbewegingen en de ontwikkeling van het luchthaventerrein.

In de begeleidende brief aan de aandeelhouders (dd. 25 oktober 2013) wordt door de Raad van Commissarissen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voorgesteld om:

- In te stemmen met de in het plan verwoorde ambitie en groeistrategie met inbegrip van de randvoorwaarden op het gebied van liquiditeit en solvabiliteit;
- In te stemmen met een additioneel marketingbudget van € 250.000 per jaar en een bijdrage van € 1 miljoen voor een routeontwikkelingsfonds verdeeld over 4 jaar vanuit het eigen vermogen van de vennootschap;
- Zorg te dragen voor een additionele bijdrage aan een routeontwikkelings-fonds van € 1 miljoen en financiering van korte termijn investeringen in verbetering en beperkte uitbreiding van de passagiersterminal en een nieuw onderkomen voor de luchthavenbrandweer, ten bedrage van in totaal € 7,5 miljoen.

In het verlengde van dit Strategisch Plan is opdracht vanuit de provincies Groningen en Drenthe verstrekt voor een MKBA (Ecorys) en een Sensitiviteitsanalyse op het businessplan (EY). Dit ook in antwoord op het rapport van de Noordelijke Rekenkamer dat afgelopen november is verschenen. Uit de MKBA blijkt duidelijk het belang van de luchthaven voor Noord-Nederland. Gedeputeerde Staten van beide provincies hebben begin april ingestemd met het Strategisch Plan en ook een

Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Bladzijde 3
Onderwerp Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

standpunt ingenomen over de vragen die voorliggen. Begin mei heeft het onderwerp op de agenda van de beide Provinciale Staten gestaan. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er bij de provincies brede steun is voor de luchthaven en dat men een positief-kritische houding aanneemt ten aanzien van het Strategisch Plan. Ook is men akkoord met de extra bijdragen vanuit de exploitatie in marketing en routedevelopment. Wel geven zij aan voorlopig nog niet in te willen gaan op concrete investeringsverzoeken, deze ook nog onvoldoende onderbouwd vinden en eerst groei te willen zien. Een mogelijke bijdrage aan het Routedevelopmentfonds is door de Provincie Groningen wel open gelaten.

In reactie hierop is door de directie van GAE een brief verstuurd (dd. 6 mei) richting beide provincies (en in afschrift naar ons) waarin positief gereageerd wordt op de steun voor de plannen, maar waarin ook opgeroepen wordt mee te werken aan investeringen in de brandweer. Men geeft aan dat de noodzaak hiervoor wel degelijk aanwezig is en ook deels samenhangt met de plannen van het UMCG voor de traumaheli. Men herhaalt dan ook het verzoek om zorg te dragen voor externe financiering voor deze investeringen en verwijst ook naar de door EY onderschreven conclusie dat hier weinig ruimte voor is vanuit het eigen vermogen. Deze punten zijn ook aan de orde geweest in de aandeelhoudersvergadering van 13 juni jl.. Afgesproken is dat de directie en RvC komen met een uitgewerkt en nieuw voorstel met betrekking tot de brandweer.

Strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden'

Met de realisatie van de baanverlenging in 2013 is een belangrijke voorwaarde gerealiseerd voor verdere groei van het luchtverkeer op GAE. De wijze waarop die groei tot stand dient te komen is door het bestuur van GAE NV verwoord in het strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden'. De luchthaven ontwikkelt zich volgens dit plan tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland met een structureel positief bedrijfsresultaat. Het plan bestrijkt de periode 2013-2023 en voorziet een sterke groei in het aantal vlieg- en passagiersbewegingen. Het bestuur van GAE koerst daarbij vooral op een verdere groei in het low cost segment en de ontwikkeling van lijndiensten. Dit leidt in 2017 tot een positieve EBITDA en in 2020 tot een positief resultaat (EBT). Om die groei te bewerkstelligen worden er door GAE extra middelen vrijgemaakt voor de ontwikkeling van marketingactiviteiten. Daarnaast zijn er gefaseerd uitbreidingsinvesteringen begroot van in totaal € 17 miljoen.

Maatschappelijke kosten-baten analyse

Als onderdeel van onze beoordeling van het strategisch plan is ECORYS verzocht om een maatschappelijke kosten-baten analyse (mkba) uit te voeren naar het maatschappelijk rendement van GAE voor Noord-Nederland in het licht van de investeringsvraag die op korte termijn voorligt. Uit de MKBA blijkt dat sluiting van de luchthaven zal leiden tot een fors netto welvaartsverlies voor Noord-Nederland onder meer door verlies van werkgelegenheid en productiviteitsverlies door reistijdnadelen. Zij onderstreept daarmee het maatschappelijk belang van de luchthaven voor een

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Bladzijde 4
Onderwerp Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

positieve welvaartsontwikkeling binnen Noord-Nederland. Van de investeringen kan vooral de bijdrage aan een routeontwikkelingsfonds een fors positief effect op de welvaart sorteren, waarbij de exacte causaliteit diffuus is.

Sensitiviteitsanalyse

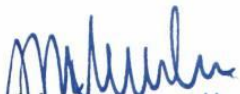
Tevens is EY gevraagd om het strategisch plan van GAE te beoordelen op basis van een sensitiviteitsanalyse. Het gaat hier om het inzichtelijk maken van de aannames ter onderbouwing van het strategisch plan, het beoordelen van de wijze waarop groeiprognozes financieel zijn vertaald, het beoordelen van de vermogenspositie en financieringsbehoefte, en het inventariseren en beoordelen van externe risicofactoren. Uit deze analyse blijkt dat de ontwikkeling van het verkeer op GAE is omgeven met veel onzekerheid op basis van externe factoren. EY noemt de groeiprognozes derhalve ambitieus en acht het risico groot dat de groeiambities niet of slechts gedeeltelijk worden gerealiseerd. Op basis van het plan kunnen negatieve exploitatieresultaten t/m 2019 gedekt worden uit de eigen middelen. Wanneer daarna het omslagpunt niet zou zijn bereikt, zal een bijdrage van de aandeelhouders nodig zijn om de luchthaven in stand te houden. Aanvullend geeft EY weer dat er op basis van de prognoses weinig ruimte is voor financiering van investeringen vanuit het eigen vermogen van de vennootschap. Externe financiering is noodzakelijk, waarbij een nadere onderbouwing van de noodzaak en timing is gewenst.

Tot slot


Met de gerealiseerde baanverlenging en het Strategisch Plan is het nu aan de directie van Groningen Airport Eelde om de ambities om te zetten in groei van vliegbewegingen en passagiers. Uiteraard zijn we bereid om de luchthaven in dit proces te ondersteunen, binnen de kaders van ons standpunt zoals we dat hebben verwoord. We doen dit ook vanuit het besef dat Groningen Airport Eelde een belangrijke factor is voor de Groningse en noordelijke economie en samenleving.

Wij gaan er vanuit dat we met deze brief onze visie en standpunt ten aanzien van de luchthaven en het Strategisch Plan helder hebben verwoord. Graag gaan we met u hierover in gesprek.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



de secretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

BIJLAGE I

Aan Provinciale Staten

Datum :
Briefnummer : 2014-13.361/14/A.11, ECP
Zaaknummer : 511221
Behandeld door : Postma R.
Telefoonnummer : (050) 316 4701
E-mail : r.postma@provinciegroningen.nl
Bijlagen : 4
Onderwerp : Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Geachte dames en heren,

1. Samenvatting

Op 31 oktober 2013 heeft de directie van de luchthaven haar strategisch plan 2013-2023 "*Groningen Airport Eelde - Werelden verbinden*" gepresenteerd en openbaar gemaakt. Aan de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde wordt gevraagd in te stemmen met de ambitie en groeistrategie en zorg te dragen voor de financiering in een routeontwikkelingsfonds, investeringen in verbetering en uitbreiding van de passagiersterminal en een nieuwe onderkomen van de luchthavenbrandweer. In deze brief geven wij onze visie en standpunten met betrekking tot het strategisch plan en de gevraagde investeringen weer.

2. Doel en wettelijke grondslag

Op de toezeggingenlijst van de commissie Mobiliteit & Energie onder punt 2 is opgenomen dat wij u een update van het businessplan van Groningen Airport Eelde zullen sturen. De toezegging dateert uit 2010 en om diverse redenen, waarvan de belangrijkste de vertraging van de uitspraak inzake de baanverlenging is, heeft het businessplan op zich laten wachten. Uiteindelijk is eind oktober 2013 het businessplan door ons ontvangen en door de directie van Groningen Airport Eelde openbaar gemaakt. De Statenleden zijn voor de presentatie van het strategisch plan door GAE uitgenodigd.

De totstandkoming en vaststelling van het strategisch plan is een uiteindelijke verantwoordelijkheid van de directie en Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde en hoeft formeel niet door aandeelhouders te worden goedgekeurd. In de begeleidende brief van de Raad van Commissarissen van 25 oktober 2013 wordt wel een uitspraak gevraagd over met name financiële bijdragen waar de aandeelhouders voor moeten zorgdragen. Het strategisch plan en de brief van de Raad van Commissarissen hebben wij als bijlage 1 en 2 voor u bijgevoegd.

Bij de bepaling van ons standpunt hebben wij, zoals toegezegd in onze brief van 11 december 2013 (briefnummer 2013-53.727/50/A.10,ECP), de conclusies en aanbevelingen betrokken uit het onderzoek van de Noordelijke Rekenkamer (NRK) naar de 'Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde in de periode 2004 – 2012'. Daarnaast hebben wij conform het advies van de NRK, een maatschappelijke kosten-batenanalyse laten opstellen door ECORYS en het

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

strategisch plan extern laten beoordelen door Ernst & Young (EY). De rapportages hebben wij voor u bijgevoegd bij deze brief als bijlage 3 en 4.

3. Procesbeschrijving en planning

Deze brief is tot stand gekomen in samenwerking en afstemming met de provincie Drenthe. Ons standpunt ten aanzien van het strategisch plan van GAE hebben wij bestuurlijk afgestemd met de gemeentelijke aandeelhouders. Ook zij hebben een positieve grondhouding ten opzichte van de ontwikkeling van de luchthaven en kunnen zich bestuurlijk vinden in de ambitie van Groningen Airport Eelde om een verdere groei van het luchtverkeer mogelijk te maken. Vanwege de gemeenteraadsverkiezingen en de daarop volgende demissionaire periode willen de betrokken gemeenten nu echter nog geen formeel standpunt innemen ten aanzien van het strategisch plan. De gesprekken met de gemeenten zullen de komende periode dan ook worden gecontinueerd ter voorbereiding op besluitvorming van de colleges van B&W en ter voorbereiding van de bespreking in de aandeelhoudersvergadering. Na behandeling van deze brief in Provinciale Staten zullen wij zo snel mogelijk aan de directie en Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde onze visie en standpunten kenbaar maken.

4. Begroting

Dit onderwerp valt onder het thema Mobiliteit en Infrastructuur van het programma Bereikbaar Groningen.

5. Inspraak/participatie

Niet van toepassing

6. Nadere toelichting

Op 25 oktober 2013 heeft het bestuur van Groningen Airport Eelde (GAE) NV het door haar vastgestelde strategisch plan 2013-2023 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden' aangeboden aan de aandeelhouders van de vennootschap. In dit plan beschrijft het bestuur haar visie, ambitie en strategie met betrekking tot de positie van de luchthaven in Noord-Nederland, het realiseren van een groei van het aantal passagiers- en vliegbewegingen en de ontwikkeling van het luchthaventerrein.

In de begeleidende brief aan de aandeelhouders wordt door de Raad van Commissarissen aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voorgesteld om:

- In te stemmen met de in het plan verwoorde ambitie en groeiestrategie met inbegrip van de randvoorwaarden op het gebied van liquiditeit en solvabiliteit;
- In te stemmen met een additioneel marketingbudget van € 250.000 per jaar en een bijdrage van € 1 miljoen voor een routeontwikkelingsfonds verdeeld over 4 jaar vanuit het eigen vermogen van de vennootschap;
- Zorg te dragen voor een additionele bijdrage aan een routeontwikkelingsfonds van € 1 miljoen en financiering van korte termijn investeringen in verbetering en beperkte uitbreiding van de passagiersterminal en een nieuw onderkomen voor de luchthavenbrandweer, ten bedrage van in totaal € 7,5 miljoen.

Wij vinden het van belang dat ons standpunt ten aanzien van dit voorstel is gebaseerd op een helder gezichtspunt met betrekking tot maatschappelijk belang van de luchthaven voor Noord-Nederland en onze rol als aandeelhouder van GAE NV. In deze brief hebben wij dat gezichtspunt uitgewerkt en als basis genomen voor de beoordeling van het strategisch plan en het daaraan gekoppelde voorstel voor besluitvorming in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Maatschappelijk belang van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland
GAE is van grote maatschappelijke betekenis voor het noorden. De luchthaven vormt een 'essentiële infrastructurele basisvoorziening' die bijdraagt aan de internationale economische en sociaal-maatschappelijke bereikbaarheid van Noord-Nederland. Zij vormt daarmee een onderdeel van het totaalpakket aan keuzes in mobiliteit voor inwoners en bedrijven. Daarnaast fungeert de luchthaven als katalysator voor het regionale vestigingsklimaat en levert zij een belangrijke bijdrage aan de regionale werkgelegenheid. Ten slotte vervult de luchthaven ook een duidelijke maatschappelijke functie door het faciliteren van medische vluchten en het belangrijkste opleidingscentrum voor verkeersvliegers van Nederland. Daarmee is GAE niet alleen van regionale maar ook van nationale betekenis.

Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde NV
Om de publieke belangen die samenhangen met de ontwikkeling van de luchthaven te borgen, nemen wij sinds 1955 deel in de naamloze vennootschap Groningen Airport Eelde. Vanuit onze rol als aandeelhouder sturen wij op een doelmatige bedrijfsvoering en het versterken van het sociaal-maatschappelijk en economisch rendement van de luchthaven voor Noord-Nederland. Wij maken daarbij een zorgvuldige afweging tussen onze publieke belangen en het private belang gericht op de continuïteit van de onderneming. Daarnaast sturen wij op hoofdlijnen en houden wij ons in principe niet bezig met operationele zaken. Deze rol 'op afstand' vindt zijn basis in het vennootschapsrecht en is nader vertaald in de Statuten van GAE NV.

Strategisch plan Groningen Airport Eelde
Met de realisatie van de baanverlenging in 2013 is een belangrijke voorwaarde gerealiseerd voor verdere groei van het luchtverkeer op GAE. De wijze waarop die groei tot stand dient te komen is door het bestuur van GAE NV verwoord in het strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden'. De luchthaven ontwikkelt zich volgens dit plan tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland met een structureel positief bedrijfsresultaat. Het plan bestrijkt de periode 2013-2023 en voorziet een sterke groei in het aantal vlieg- en passagiersbewegingen. Het bestuur van GAE koerst daarbij vooral op een verdere groei in het low cost segment en de ontwikkeling van lijndiensten. Dit leidt in 2017 tot een positieve EBITDA en in 2020 tot een positief resultaat (EBT). Om die groei te bewerkstelligen worden er door GAE extra middelen vrijgemaakt voor de ontwikkeling van marketingactiviteiten. Daarnaast zijn er gefaseerd uitbreidingsinvesteringen begroot van in totaal € 17 miljoen.

Maatschappelijke kosten-baten analyse
Als onderdeel van onze beoordeling van het strategisch plan hebben wij ECORYS verzocht om een maatschappelijke kosten-baten analyse (mkba) uit te voeren naar het maatschappelijk rendement van GAE voor Noord-Nederland in het licht van de investeringsvraag die op korte termijn voorligt. Uit de MKBA blijkt dat sluiting van de luchthaven zal leiden tot een fors netto welvaartsverlies voor Noord-Nederland onder meer door verlies van werkgelegenheid en productiviteitsverlies door reistijdnadelen. Zij onderstreept daarmee het maatschappelijk belang van de luchthaven voor een positieve welvaartsontwikkeling binnen Noord-Nederland. Van de investeringen kan vooral de bijdrage aan een routeontwikkelingsfonds een fors positief effect op de welvaart sorteren, waarbij de exacte causaliteit diffuus is.

Sensitiviteitsanalyse
Tevens hebben wij aan EY gevraagd om het strategisch plan van GAE te beoordelen op basis van een sensitiviteitsanalyse. Het gaat hier om het inzichtelijk maken van de aannames ter onderbouwing van het strategisch plan, het beoordelen van de wijze waarop groeiprognoses financieel zijn vertaald, het beoordelen van de vermogenspositie en financieringsbehoefte, en het

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

inventariseren en beoordelen van externe risicofactoren. Uit deze analyse blijkt dat de ontwikkeling van het verkeer op GAE is omgeven met veel onzekerheid op basis van externe factoren. EY noemt de groeiprognoses derhalve ambitieus en acht het risico groot dat de groeiambities niet of slechts gedeeltelijk worden gerealiseerd. Op basis van het plan kunnen negatieve exploitatieresultaten t/m 2019 gedekt worden uit de eigen middelen. Wanneer daarna het omslagpunt niet zou zijn bereikt, zal een bijdrage van de aandeelhouders nodig zijn om de luchthaven in stand te houden. Aanvullend geeft EY weer dat er op basis van de prognoses weinig ruimte is voor financiering van investeringen vanuit het eigen vermogen van de vennootschap. Externe financiering is noodzakelijk, waarbij een nadere onderbouwing van de noodzaak en timing is gewenst.

Standpunten hoofdlijnen strategisch plan

Op grond van de resultaten van de uitgevoerde analyses nemen wij een positief-kritische houding in ten aanzien van de in het strategisch plan en de daarin verwoorde visie, ambitie en groeiestrategie met inbegrip van de randvoorwaarden op het gebied van liquiditeit en solvabiliteit. De in 2013 gerealiseerde baanverlenging hebben wij altijd gezien als een belangrijke randvoorwaarde voor toekomstige groei van het passagiersverkeer op de luchthaven. Wij zijn van mening dat het nu allereerst aan het bestuur van GAE NV is om de marktpotentie die zij beschrijft om te zetten in een aantoonbare groei van het aantal vlieg- en passagiersbewegingen. Het investeringsvolume dient daarbij zoveel mogelijk modulair mee te groeien met de verkeersontwikkeling op de luchthaven.

Wij herkennen ons in het streven van het bestuur van GAE NV om de toegevoegde waarde van de luchthaven voor Noord-Nederland in sociaal-maatschappelijk en economisch opzicht te versterken. Daarbij past een strategie waarin op korte termijn de focus wordt gelegd op het ontwikkelen van het marktpotentieel en uitbreiding van aanbod van vluchten en bestemmingen in plaats van het reduceren van kosten. Op langere termijn blijft evenwel een kostendekkende exploitatie een belangrijk streven. Dit kan echter alleen worden bereikt door nu te investeren in acquisitie en marketing om in samenwerking met andere noordelijke partners nieuwe verbindingen te ontwikkelen, waarbij vooral de lijnverbindingen van groot belang zijn. Deze lijndiensten vormen volgens EY de kritische succesfactor om de groeiambitie in combinatie met een positief bedrijfsresultaat te kunnen realiseren. Daarnaast omarmen wij het doel van GAE om de luchthaven verder te verduurzamen.

Om de groei van de luchthaven te bevorderen, willen wij ons in noordelijk verband in samenwerking met het bestuur van GAE NV inzetten voor versterking van de positie van GAE binnen het nationale systeem van luchthavens en de verbinding met Amsterdam Airport Schiphol. Daarbij dienen naast de andere aandeelhouders, ook nadrukkelijk de provincie Fryslân, de noordelijke (kennis)instellingen en het noordelijk bedrijfsleven te worden betrokken. Aanvullend hierop zijn wij bereid in samenwerking met het bestuur van GAE NV te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om vanuit Europese, nationale en regionale fondsen te investeren in de luchthaven.

Standpunt voorgestelde investeringen

Het bestuur van GAE NV verzoekt de Algemene Vergadering van Aandeelhouders om in te stemmen met een aantal investeringen voor de korte termijn. Het gaat dan om een investering in verbetering en uitbreiding van de passagiersterminal, nieuwbouw van de brandweerkazerne en investeringen in marketing in combinatie met een fonds voor de routeontwikkeling van lijndiensten.

Verbetering en uitbreiding passagiersterminal

Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Het bestuur van GAE NV geeft aan dat de huidige passagiersterminal reeds bij het huidige passagiersniveau niet voldoet tijdens piekmomenten, waardoor uitbreiding noodzakelijk is. Ook zal bij een verdere groei van het aantal vluchten en reizigers de druk op de bestaande faciliteiten toenemen, waardoor er knelpunten ontstaan bij de reizigersafhandeling. Overeenkomstig de conclusies op dit punt van ECORYS en EY, zijn wij van mening dat de noodzaak voor deze investering onvoldoende is onderbouwd.

Nieuwbouw brandweerkazerne

Nieuwbouw van de brandweer is volgens het bestuur van GAE NV noodzakelijk omdat de huidige voorziening zwaar gedateerd is. Bovendien is door de baanverlenging het risico op het niet halen van de aanrijtijd van 3 minuten in geval van een calamiteit op de luchthaven vergroot. Het structureel niet halen van deze wettelijke norm kan tot mogelijke implicaties met betrekking tot de regelgeving leiden. Daarnaast kan een besparing op de bouw- en exploitatiekosten van de brandweerkazerne worden gerealiseerd door deze te koppelen aan de gewenste nieuwbouw van faciliteiten voor het Mobiel Medisch Team (traumaheli) van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). Wij erkennen dat deze combinatie synergievoordelen kan opleveren in termen van een efficiëntere exploitatie, een effectievere operatie van de luchthavenbrandweer en een verdere reductie van het veiligheidsrisico. Evenwel blijkt uit de analyse van ECORYS dat er op dit moment geen aanwijzing is dat de norm van 3 minuten structureel niet zal worden gehaald. Derhalve is de noodzaak om op korte termijn te investeren in een nieuwe brandweerkazerne naar onze mening onvoldoende aangetoond.

Investering in marketing en routeontwikkeling voor lijndiensten

In ons algemene oordeel hebben wij reeds het belang benadrukt van het investeren in marketing en acquisitie. Wij kunnen ons dan ook vinden in het voorstel om jaarlijks additioneel € 250.000 vrij te maken voor additionele marketinginspanningen binnen de exploitatiebegroting. Daarnaast zijn wij bereid na te denken over de mogelijkheden voor financiële ondersteuning van het opzetten van een routeontwikkelingsfonds van waaruit het ontwikkelen van lijndiensten op GAE kan worden ondersteund. Wij stellen hierbij de voorwaarde dat hiervoor door het bestuur van GAE NV een plan wordt ontwikkeld dat kan rekenen op het draagvlak en commitment van noordelijke instellingen en bedrijven. Aanvullend zijn wij bereid om te onderzoeken op welke wijze wij vanuit ons regionaal economisch beleid synergie-effecten kunnen creëren met de inspanningen van GAE.

Wij vertrouwen erop onze visie op het maatschappelijk belang van GAE, onze rol als aandeelhouder en ons standpunt ten aanzien van het strategisch plan op een heldere wijze uiteen te hebben gezet. Graag gaan wij hierover met u in gesprek.

7. Geheimhouding

Niet van toepassing

8. Afsluiting

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

, voorzitter.

, secretaris.

Bijlagen:

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – Werelden Verbinden'	Rapport
2	Brief Raad van Commissarissen d.d. 25 oktober 2013	Brief
3	Rapport ECORYS 'MKBA Groningen Airport Eelde d.d. 19 maart 2014	Rapport
4	Rapport Ernst&Young 'Analyse businessplan Groningen Airport Eelde d.d. 13 februari 2014.	Rapport



Groningen Airport Eelde, Verbonden met Noord-Nederland

**GRONINGEN
AIRPORT EELDE**

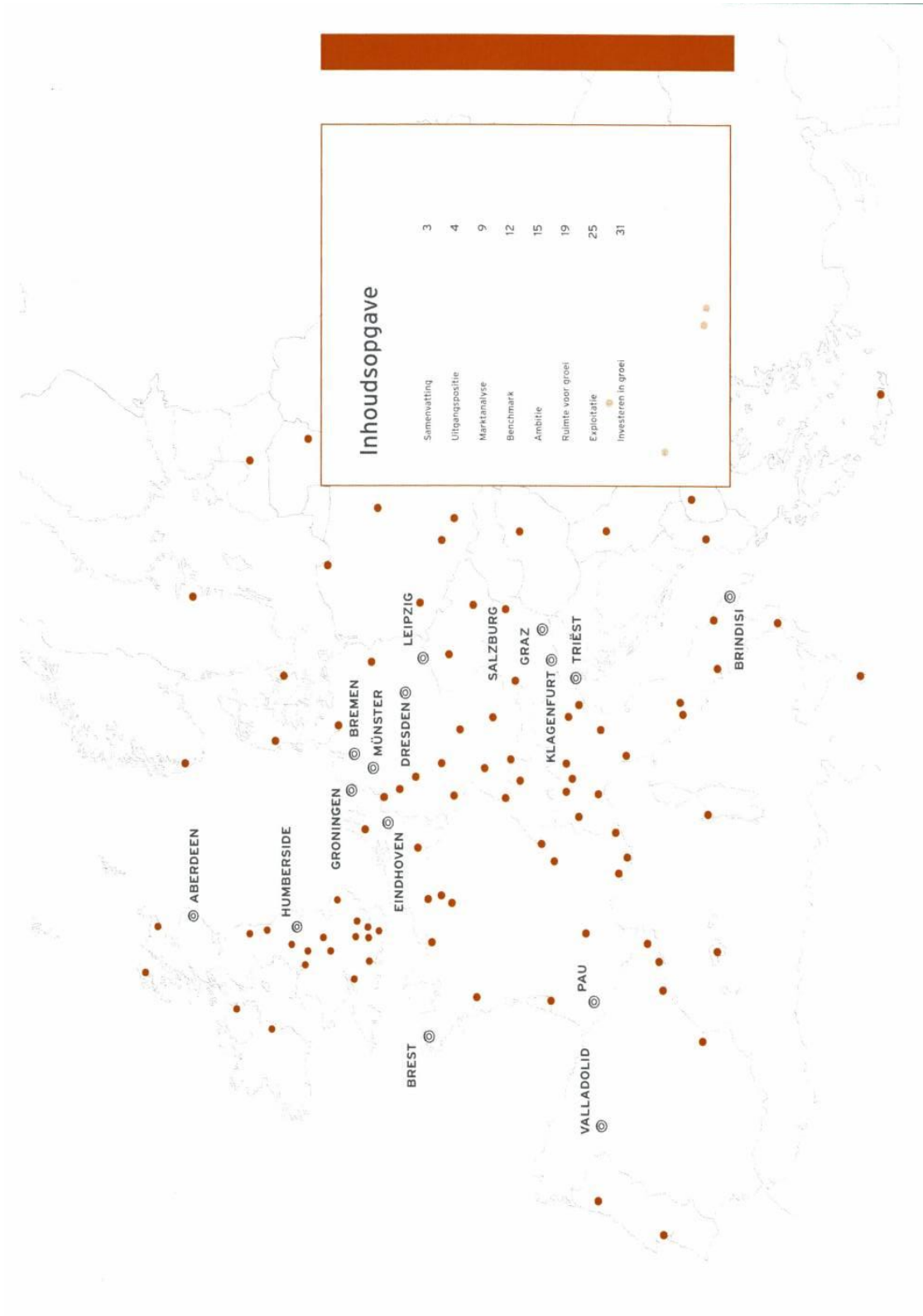
Missie

Groningen Airport Eelde levert een positieve bijdrage aan het vestigings-
klimaat in Noord-Nederland. De luchthaven is een belangrijke schakel in het
netwerk van vervoersverbindingen van Noord-Nederland met het buitenland.

Het is de luchthaven van de regio, voor de regio. Groningen Airport Eelde wil
de luchthaven zijn waar vakantiegangers en het bedrijfsleven in het Noorden
als eerste voor kiezen. Door een verbinding met een wereldomspannend
netwerk vanaf een grote internationale luchthaven is Groningen Airport
Eelde plaats van vertrek en aankomst voor internationale reizen en reizigers.
Voor zakelijke reizigers en toeristen die de regio bezoeken is Groningen
Airport Eelde een aantrekkelijke voordeur tot Noord-Nederland.

Groningen Airport Eelde vervult maatschappelijk belangrijke rollen als
nationaal opleidingscentrum voor verkeersvliegers en voor medische
vluchten in en naar Noord-Nederland.

Groningen Airport Eelde opereert met respect voor de omgeving.
De luchthaven heeft aandacht voor duurzaamheid, landschappelijke en
ecologische waarden en verricht haar activiteiten open, transparant en
in dialoog met de omgeving.





Samenvatting

De kern van de zaak

Met de realisatie van de baanverlenging in 2013 zijn de voorwaarden geschapen voor verdere groei van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde. Luchvaartmaatschappijen kunnen dan ook de verlengde baan nu zonder beperkingen vertrekken van de luchthaven. Vooruitlopend op de baanverlenging is het aantal passagiers in 2012 al met 40% gegroeid.

Groningen Airport Eelde wil zich in de komende 10 jaar ontwikkelen tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland. De luchthaven wordt nu voornamelijk gebruikt als opstappunt voor vakantievluchten en citytrips. In dat segment wil Groningen Airport Eelde verder groeien. Maar daarnaast zet de luchthaven ook in op een rol als eindpunt van een reis met bestemming Noord-Nederland en op het ontwikkelen van routes die het bedrijfsleven belangrijk vindt, zoals Londen, Parijs of Kopenhagen. Er wordt hard gewerkt aan een verbinding met een hub-luchthaven, bijvoorbeeld Heathrow, München, Kopenhagen of Istanbul. Een verbinding met een hub vergroot namelijk de internationale bereikbaarheid van het noorden, omdat Groningen Airport Eelde via die hub met een groot aantal bestemmingen in en buiten Europa wordt verbonden.

Analyses van geboekte en verkochte tickets in de regio (InterVista Consulting Group 2013) geven aan dat het marktpotentieel in Noord-Nederland veel groter is dan het nu verwerde aantal passagiers via Groningen Airport Eelde. Ruim 6.000 passagiers reizen dagelijks vanuit of naar Noord-Nederland via andere luchthavens. Met gerichte marketing en strategische routeontwikkeling wil de luchthaven een deel van dat potentieel naar zich toe trekken. In 2017 kan het aantal vertrekkende en aankomende passagiers daardoor toenemen van ruim 180.000 tot 300.000 en over 10 jaar, in 2023, denkt de luchthaven 600.000 passagiers te verwelkomen. Een benchmark met een groot aantal Europese luchthavens laat zien dat

bij de Noordelijke bevolkingsomvang en het gerealiseerd Regionaal Bruto Binnenlands Product een groter aanbod van Groningen Airport Eelde voor de hand ligt.

Groei van het passagiersaanbod op Groningen Airport Eelde kan niet zonder uitbreiding en aanpassing van de terminal, wegen, parkeervoorzieningen en andere gebouwen. Die uitbreidingsinvesteringen kosten met elkaar 17 miljoen euro. Het investeringsprogramma is in fasen opgedeeld, wanneer duidelijke stappen worden gezet op weg naar verdere groei, worden noodzakelijke investeringen geagendeerd.

De komende jaren wordt vanuit de kasstroom en reserves extra geld vrijgemaakt voor marketing-activiteiten en de opbouw van een Route Development Fonds. Dit zorgt in eerste instantie voor een extra druk op het operationele resultaat. De groei verbetert echter niet alleen de bereikbaarheid van Noord-Nederland, het is ook de opspad naar een beter bedrijfsresultaat. Financiële analyses laten zien dat bij de verwachte groei van het aantal passagiers vanaf 2017 een positief operationeel resultaat (EBITDA) en vanaf 2020 een positief bedrijfsresultaat (EBT) wordt bereikt.

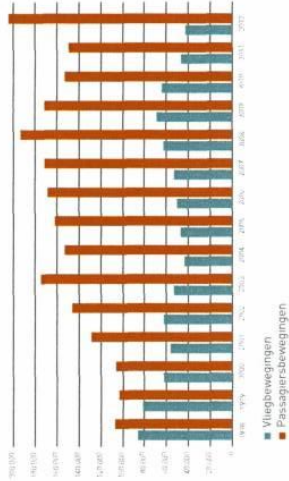
Mede dankzij de agiotstoringen in de voorgaande jaren bedraagt het eigen vermogen van de vennootschap momenteel € 15 miljoen. De luchthaven is in staat de exploitatiekosten in komende jaren te dragen, ten laste van het eigen vermogen. De reserves van de luchthaven en de kasstroom kunnen echter de majeure uitbreidingsinvesteringen niet dragen. Aanvullende financiering is daarvoor nodig. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden die de overheden kunnen bieden, vooral vanuit de beschikbare financiële instrumenten voor verbetering van de Noordelijke infrastructuur en stimulering van de economische ontwikkeling. De luchthaven zorgt

voor internationale bereikbaarheid voor de vele internationaal opererende bedrijven in Noord-Nederland. Hierdoor ondersteunt Groningen Airport Eelde de internationalisering van hier aanwezige sterke economische clusters als agrifood, waferttechnologie, energie, Healthy Aging en sensor-technologie. De luchthaven is zelf ook een economische factor door de 300 banen op de luchthaven zelf en de 150 indirecte banen elders in de Noordelijke economie. En bij groei van de luchthaven neemt dat werkgelegenheids-effect ultraard toe. Uit analyses van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) blijkt dat passagiers substantiële reistijdinsten kunnen behalen als zij via Groningen Airport Eelde kunnen reizen in plaats van via Schiphol. Die reistijdinsten vormen de belangrijkste baten van een eerste globale Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) die de RUG heeft uitgevoerd. Als die baten worden afgezet tegen de exploitatiekosten van de luchthaven, dan komt daar een positief saldo uit. Investerings van de overheden in de luchthaven zijn dus legitiem, maar ook in de komende jaren nodig.

Uitgangspositie

Heden en verleden

Vervoerscijfers



Groningen Airport Eelde groeit

Vergleken met 2011 groeide in 2012 het aantal passagiers met 40% van 148.850 naar 208.669, met inbegrip van de transitpassagiers. Het aantal vertrekkende en aankomende passagiers bedroeg 83.182. Het aantal vliegbewegingen lag 23% lager door een daling in het lesverkeer en kwam in 2012 uit op 46.418. Er is een uitgebreid aanbod van bestemmingen met vluchten naar Spanje, Griekenland, Portugal, Turkije en de Caraïbische Eilanden. In de zomer van 2013 was er keuze uit 17 chartervluchten naar 9 bestemmingen. Dat de beschikbaarheid voor reizigers om dichtbij naar het vliegveld te kunnen stappen een groot pluspunt is, blijkt uit de toekenning van de Zilveren award voor 'Beste Luchthaven' in 2012 en 2013.

Met de opening van de vierde baan in april 2013 heeft de luchthaven nieuwe groeipotentieel. Er kan met grotere vliegtuigen verder worden gevlogen. Nuw is de aandacht voor inkomend zakelijk en toeristisch vliegverkeer. Dit is een markt die nog nauwelijks is ontgonnen. Om de ontwikkeling van inkomend toerisme te stimuleren hebben de Kamer van Koophandel en noordelijke toeristische organisaties de handen ineen geslagen en de basis gelegd voor een gezamenlijke marketing- en sales-aanpak.

Ruim dertig jaar geleden was Groningen Airport Eelde niet meer dan een vliegveld waar de toestellen soms tussen de schapen stonden. Vandaag de dag mag Groningen Airport Eelde zich een internationale luchthaven noemen waar vooral vele vakantiegangers reizigers hun vlucht met veel plezier beginnen. De luchthaven is uitgegroeid tot een belangrijke element in het regionaal vestigingsklimaat en draagt bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland.

Het nu en de noodzaak van Groningen Airport Eelde voor de regionale economische ontwikkeling van het Noorden, wordt door het kabinet erkend door in de Luchtwet (2010) de luchthaven als regionale luchthaven van nationaal belang aan te merken. Daarnaast heeft de luchthaven ook de officiële status van nationaal opleidingscentrum voor vervoersmensen. De KLM Flight Academy heeft al sinds 1952 haar basis op het luchthaventerrein.

Ook in regionale en provinciale plannen staat Groningen Airport Eelde benoemd als essentieel onderdeel van het vestigingsklimaat van Noord-Nederland. De luchthaven staat niet alleen op de Nederlandse maar ook op de Europese kaart van het Trans Europe Transport Network ingetekend als regionaal toegangspunt. Zo vormt het een schakel in de Europese luchtvaartmarkt.

Vanaf Groningen Airport Eelde worden met regelmaat medische vluchten uitgevoerd met patiënten of voor orgaantransplantatie. Een nieuwe stap is de komst van de traumahelikopter van het Universitair Medisch Centrum Groningen. Het UMCG heeft de intentie uit te spreken de traumahelikopter vanaf 2015 op de luchthaven te stationeren. UMCG en Groningen Airport Eelde hebben hiervoor een overeenkomst ondertekend. Het toestel staat nu nog op het dak van het UMCG. Het ziekenhuis was al lange tijd op zoek naar een nieuwe thuisbasis voor de traumahelikopter, van waaruit die efficiënter ingezet kan worden. Bij de realisatie wordt ook een nieuwe ambulancedoelgebouwd.

De organisatie

Groningen Airport Eelde is een relatief recente fusie van drie gemeentehouders provincie Groningen (30%), provincie Drenthe (30%), gemeente Groningen (26%), gemeente Assen (10%) en gemeente Tytsjerk (4%). Eind 2012 waren er 58 medewerkers in vaste dienst. Daarnaast wordt er in het zomerseizoen wettelijk een beroep gedaan op oproepkrachten.

De organisatie kenmerkt zich door een relatief groot aantal operationele medewerkers. De hauptdienst, ziet toe op de orde en veiligheid op het



Regionaal economisch belang

Kaast een infrastructurele voorziening zijn luchthavens zelf ook een belangrijke werkgever in de regio en daarmee een economische factor van belang. In totaal gaat het nu om circa 300 directe banen en 150 indirecte banen elders in de Noordelijke economie. Het economisch belang van de luchthaven kan ook worden uitgedrukt in reistijdwinsten. Uit analyses van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG 2019) blijkt dat passagiers substantiële reistijdwinsten kortere reistijd die autobes, busstreek kan worden en lagere kosten voor vervoer en parkeren behalen als zij via Groningen Airport Eelde kunnen reizen in plaats van via Schiphol.



Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



luchthavertierren. De brandweer wordt de eerste actie in geval van calamiteiten en verzorgt diverse onderhoudswerkzaamheden samen met de afdeling facilites. De brandweermedewerkers ondersteunen ook bij het betanen van vliegtuigen en geven instructie aan andere koppers. De derde operationele afdeling, de afhandeling, maakt sinds april 2012 deel uit van de GAE organisatie. De andere afdelingen zijn financiën, personeelszaken en marketing & communicatie. Een belangrijke taak van deze laatste afdeling is business development.

Vanaf de oprichting van de luchthaven was het Rijk met aanvankelijk een belang van 80%, de belangrijkste aandeelhouder van de vennootschap. In 2001 heeft het Rijk echter haar financiële betrokkenheid bij alle regionale luchthavens beëindigd en haar aandelen overgedragen aan de regionale overheden. Groningen Airport Eelde ontving een eenmalige afkopsom voor toekomstige exploitatiekosten en daarnaast een budget voor jaarverlenging en verhoging van het rooibestel. Bij de afkoop is niet de regionale aandeelhouders gesproken dat jaarlijks getroude 10 jaar een bedrag van ruim €1 miljoen zou worden bijgetragen in het eigen vermogen van de NV. De looptijd van die afspraak is in 2012 ten einde gekomen.

Oog voor duurzaamheid

Groningen Airport Eelde is zich ervan bewust dat het luchtvaartbedrijf gevolgen heeft voor de omgeving. Omwonenden ervaren geluid van overvliegende vliegtuigen, de luchthaven neemt ruimte in beslag en stelt grenzen aan de ontwikkeling van de natuur. Daarom hebben duurzaamheidsaspecten in de bedrijfsvoering van Groningen Airport

Eelde een voorstaande plaats. Aandacht voor klimaateffecten, luchtverontreiniging, geluidsbelasting en veiligheid zijn de luchthaven als uitdrukking van respect voor mens en omgeving. Het is tevens een belangrijk element in de verbodiging van het maatschappelijk draagvlak van de luchthaven.

Een belangrijke onderdeel van de duurzaamheidsambities is de vergroening van luchtvaartactiviteiten. Daartoe is onder meer samen met Provincie Drenthe het project Green Sustainable Airports (GSA) opgezet. Het GSA project broodt door internationale samenwerking processen op de luchthaven te vergroenen. Het GSA-project wordt ondersteund door kennispartners als Energy Valley, Universiteit van Wageningen, Nationaal Ruimtevaart Laboratorium, Eurocontrol en het bedrijfsleven. Samen met andere Europese regionale luchthavens (Berlijn, Kortrijk, Londen Southheid Airport, SanDiego) en Billund werkt Groningen Airport Eelde binnen GSA aan projecten die de belasting van milieu en omgeving vermindert. Zo beoogt het GSA-initiatief te verbeteren de operationele efficiency. Innovatie en een groener karakter van de luchthaven. Groningen Airport Eelde heeft in dit verband de vijflichten (Continuous Descent Approach) in februari 2012 ingevoerd als eerste regionale luchthaven in Nederland. Deze vijflichten halveren het geluid tijdens het dalen in een gebied op 25 kilometer verwijderd van de luchthaven en verbruiken circa 7 procent minder brandstof. Ook bij de aanleg van de baanverlenging is veel nadruk op duurzaamheid gelegd. Gebruik van "bodemas" in plaats van zand en de aanleg van een terreerz toplaag van de baan zijn nieuwe duurzame toepassingen in de luchtvaart.

Samenwerking met het regionale bedrijfsleven: Route Development Forum en Fonds

Initiatieven op de zakelijke markt blijven vaak steken omdat opstartkosten van een lijn te hoog zijn, of omdat risico's rond de opbrengsten te groot worden geacht. Luchtavens kunnen die boeien wegrijmen door maatschappijen op verschillende manieren te ondersteunen. Via samenwerking met het bedrijfsleven en overheden weten regionale luchtavens hier de laatste jaren successen te boeken en luchtvaartmaatschappijen aan zich te binden. Groningen Airport Eelde heeft samen met VNO-NCW, de Kamer van Koophandel, MKB Noord Nederland, de KQM en Samenwerkende Bedrijven Emsdelta eind 2010 het initiatief genomen voor het Route Development Forum. Vanaf het Route Development Forum is in 2012 een Route Development Fonds opgericht waarin inmiddels een aantal individuele bedrijven en organisaties deelnemen. Ondernemingen realiseren zich dat mee investeren in de opstart van een luchtlijn kosten-technisch voordelig is. Luchtverbindingen vanuit de eigen regio leveren immers een besparing in tijd en geld op. Het Route Development Fonds kan een deel van het risico dat luchtvaartmaatschappijen moeten nemen bij de opstart van een nieuwe luchtlijn compenseren. Daarmee wordt de kans van slagen van een nieuwe verbinding vergroot.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Marktanalyse

Hoe(veel) Noord-Nederland reist

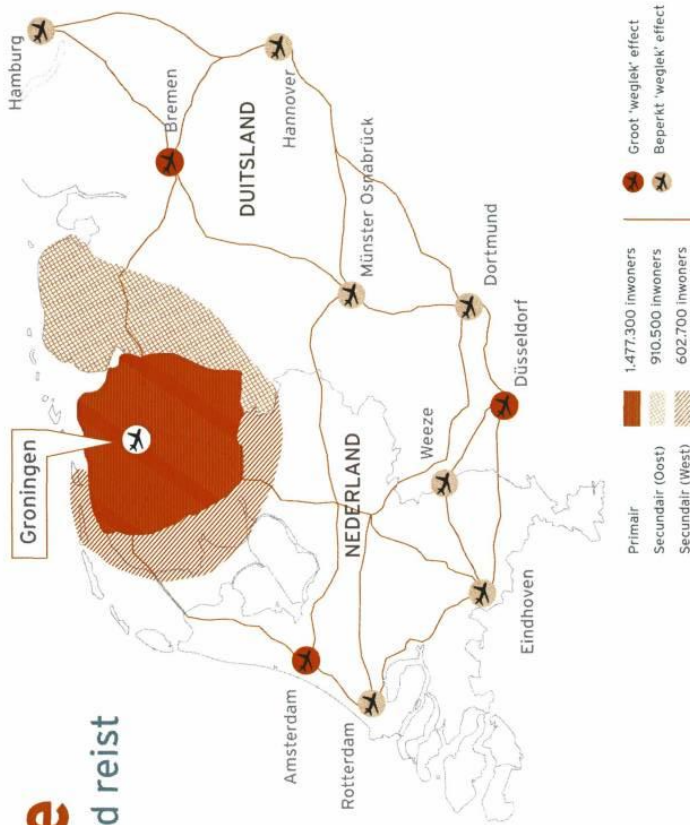
Bijna 6.400. Dit is het aantal reizigers dat dagelijks vanuit of naar Noord-Nederland een vliegtuig maakt. Slechts 4% van die reizigers begin of eindigde die vlucht op Groningen Airport Eelde. 70% maakte gebruik van Schiphol. Dat betekent dat dagelijks zo'n 4.500 reizigers de auto of trein van en naar Amsterdam nemen.

Deze cijfers blijken uit een marktanalyse die Groningen Airport Eelde heeft laten opstellen door het bureau Intervistas Consulting Group, onderdeel van Royal Haskoning DHV. In dit onderzoek zijn de reisgegevens van vliegreizigers van en naar het marktgebied van Groningen Airport Eelde over de periode juli 2011 tot en met juni 2012 geanalyseerd. Daarbij is gebruik gemaakt van data van MDI, een registratie van de boekingen die zijn gemaakt in de wereldwijde boekingsystemen zoals Sabre en Galileo, en van gegevens uit het IATA Billing and Settlement Plan (BSP). Dit BSP van de International Air Transport Association toont de verkopen en verkenning van tickets tussen luchtvaartmaatschappijen en vliegreizigers. De data gingen op postcoortniveau inzicht naar een ticket is verkocht en van welke luchtvaartmaatschappijen gebruik werd gemaakt.

Aangevuld met nationale statistieken en gebruik makend van een regressiemodelle bleef de analyse gedetailleerd en op bestemmingsniveau inzicht in het huidige reisgedrag in het marktgebied van Groningen Airport Eelde. Duidelijk wordt welk deel van de markt door Groningen Airport Eelde wordt bediend en welk er aan vliegreiziger 'weglekt' naar andere luchthavens.

Rechts: Marktgebieden en concurrerende luchthavens
Bron: Intervistas Consulting Group

Bi het in kaart brengen van het marktgebied, de catchment area, is een onderscheid aangebracht in een primair marktgebied, een oostelijk secundair gebied (Noordwest-Duitsland) en een westelijk secundair gebied (westelijk Friesland en noordelijk Overijssel). Het primaire marktgebied is de regio waar Groningen Airport Eelde de luchthaven is waar reizigers logischerwijs het eerst voor kiezen, als er sprake is van een gelijkwaardig aanbod. In het oosten is dit gebied begrensd door de landgrens, in het zuiden en westen bepaalt de afstand tot Schiphol de grens. Dit resultaat van het primaire marktgebied tot Groningen Airport Eelde is minder dan een uur. Vandaag de dag worden er bieden is de rivierstand naar de luchthaven groter, maar blijft minder dan anderhalf uur.



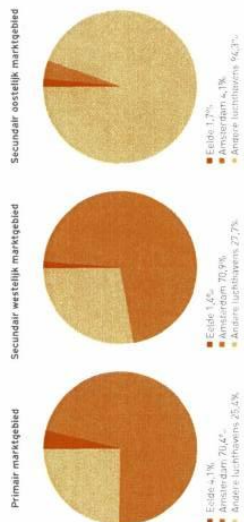
Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

In het primair marktgebied wonen 1,5 miljoen mensen die samen 2,3 miljoen reizigersbewegingen maken. Daarvan 1,8 miljoen binnen Europa en ruim een half miljoen buiten Europa. Verlaagd naar een gemiddelde dag zijn dat bijna 6.400 vliegreizen met als herkomst of bestemming Noord-Nederland. Bijna 4.500 reizigers (70%) reizen doorgaans vanuit het primaire marktgebied naar Schiphol of vice versa.

De reizigers uit de primaire catchment area maken vooral gebruik van Schiphol, een kwart maakt gebruik van overige luchthavens, met name Bremen en Düsseldorf. Het marktaandeel van Groningen Airport Eelde in het kerngebied was 41 procent.

De tabellen op de volgende pagina geven inzicht in de top 10 herkomst en bestemmingen van de reizigers uit de verschillende marktgebieden.

Rechts: Gebruik van luchthavens door reizigers uit marktgebieden Groningen Airport Eelde
Bron: InterVISTAS Consulting Group



Reizigersbewegingen per marktgebied
Bron: InterVISTAS Consulting Group

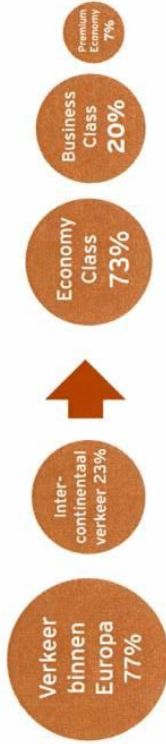
	Primair marktgebied	Westelijk secundair marktgebied	Oostelijk secundair marktgebied	Totaal
Reizigersbewegingen Europa	1.787.000	716.500	1.128.800	3.632.300
Reizigersbewegingen Intercontinentaal	542.600	279.600	303.600	1.125.200
Totaal	2.329.700	996.100	1.432.400	4.758.200

Gebruik van luchthavens door reizigers uit primair marktgebied
Bron: InterVISTAS Consulting Group

	Groningen	Amsterdam	Bremen	Düsseldorf	Overige	Totaal
Europa	96.900	1.094.000	270.800	129.600	151.200	1.791.500
Intercontinentaal	44.100	441.400	46.600	31.000	23.700	546.800
Totaal	141.000	1.535.400	317.400	160.600	174.900	2.339.300
	4,3%	70,4%	11,0%	6,9%	7,5%	

10 Groningen Airport Eelde - Werelden verbinden

Analyse vliegbevegingen uit bedrijvendatabase:



In 2013 is ook een start gemaakt met de opbouw van een database van bedrijven die internationaal aan de weg timmeren. Bedrijven in de catchment area van Groningen Airport Eelde dragen de luchtvaart een warm hart toe en geven aan er graag meer gebruik van te willen maken. Het reizen van en naar Schiphol en andere luchthavens kost immers veel tijd en geld. Deze positieve houding vertaalt zich ook in de bereidheid van nu al 150 bedrijven om bedrijfsvoelige data omtrent hun reisgedrag met de luchthaven te delen. De topsectoren Energie en Life Sciences

zijn goed vertegenwoordigd in de top van reislustige ondernemingen. Ook de noordelijke shippingcompagnies en scheepsbouwers zorgen voor veel vervoersbewevingen. De database verscherpt het inzicht van de marktanalysist-het maakt inzichtelijk waar het noordelijk bedrijf bleven naar toe reist, hoe frequent en wat voor soort ticket (economy of business) men boekt. Bovendien kennen we nu onze klanten beter en kunnen we dit netwerk en deze kennis delen met airlines. De database wordt in de komende jaren uitgebreid en onderhouden.

Top 10 Europa

Rang	Bestemming	Primair marktgebied	Secundair westelijk marktgebied	Secundair oostelijk marktgebied	Totaal
1	Londen	209.600	83.500	47.500	340.600
2	Barcelona	81.800	33.000	19.200	134.000
3	Milano	61.000	25.800	22.600	109.600
4	München	51.700	21.900	12.700	86.300
5	Rome	51.200	20.300	17.600	89.100
6	Roemenarije	40.500	17.800	10.200	68.500
7	Berlijn	35.700	16.500	8.200	60.400
8	Islamabul	35.200	15.300	15.400	65.900
9	Managa	33.600	11.000	6.900	51.500
10	Oslo	32.700	13.900	8.200	54.800

Bron: Intervistas Consulting Group

Top 10 Intercontinentaal

Rang	Bestemming	Primair marktgebied	Secundair westelijk marktgebied	Secundair oostelijk marktgebied	Totaal
1	New York	31.600	13.900	22.500	68.000
2	Curacao	21.700	8.900	3.700	34.300
3	Bangkok	21.500	9.300	12.600	43.400
4	Paramaribo	15.000	6.100	2.300	23.500
5	Tel Aviv	13.800	5.900	5.800	25.500
6	Beijing	13.200	5.700	6.100	25.000
7	Dubai	12.000	5.100	6.200	23.300
8	Hong Kong	10.200	4.300	4.500	19.000
9	Donghaer Billi	10.000	4.100	2.000	16.100
10	Singapore	9.900	4.200	3.900	18.000

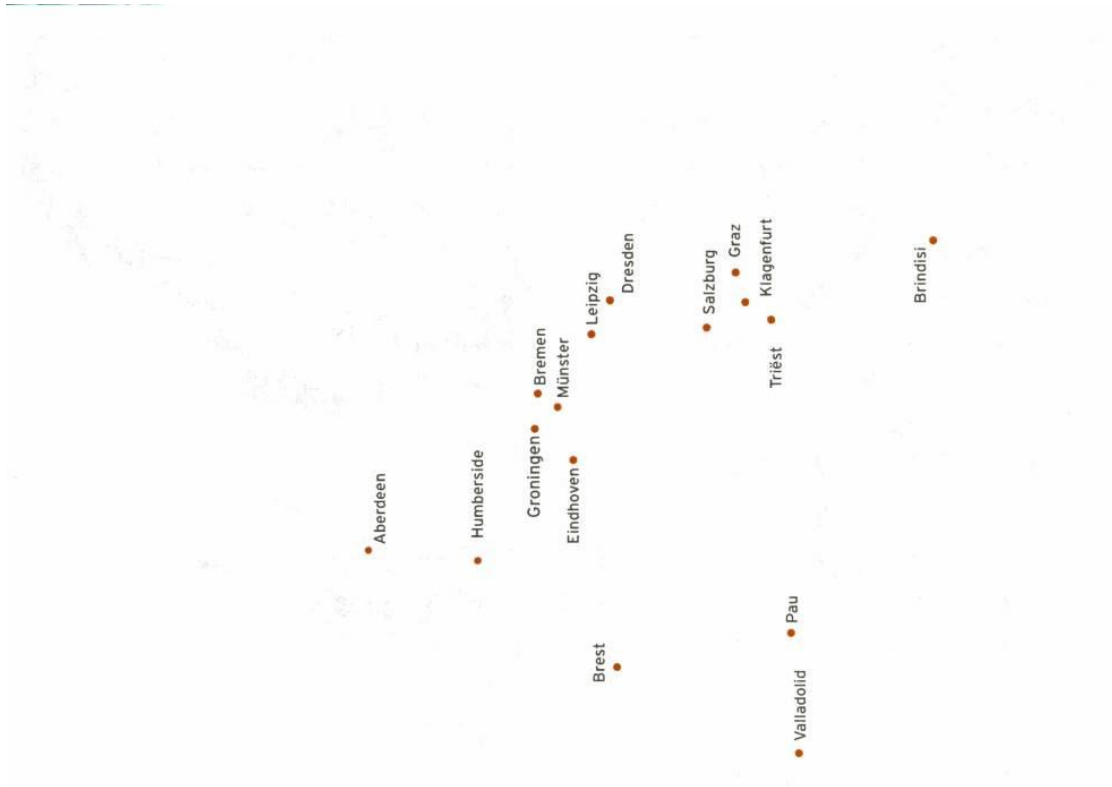
Benchmark

Groningen Airport Eelde vergeleken

In regionale en nationale discussies over de rol, nu en noodzaak van Groningen Airport Eelde wordt vaak geboord naar Noord-Nederland te zijn benoemd is voor levensvatbare luchtverbindingen, Noord-Nederland wordt vergeleken met de regio's rond Amsterdam, Rotterdam of Eindhoven. Noord-Nederland is echter ontwikkelend en positioneert zich in Europa als dynamische regio met sterke speerpunten zoals hoger onderwijs, Health Agency, de energie sector, agribusiness en innovatietechnologie.

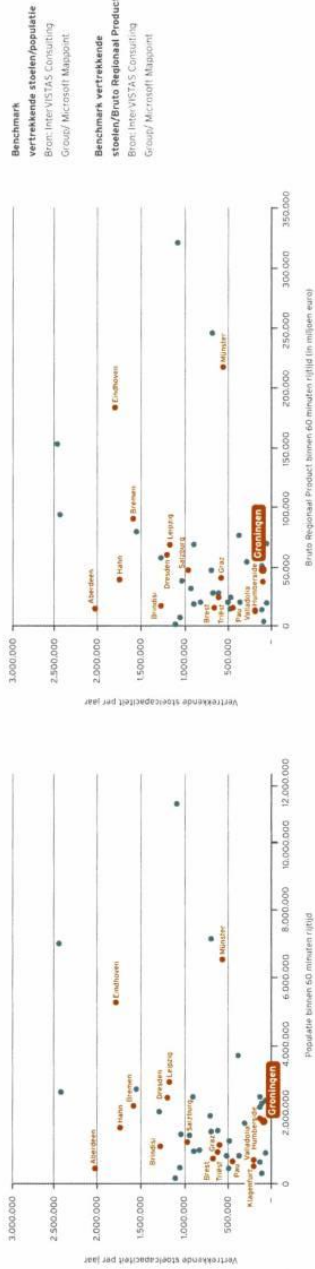
Om de positie van Groningen Airport Eelde ten opzichte van andere luchthavens te bepalen is een vergelijking gemaakt met 45 West-Europese regionale airports. In de vergelijking is de bereikbaarheid in een gebied tot 60 minuten rijden naar de luchthavens uitgezet tegen de vloer capaciteit die vanuit de regionale luchthavens wordt aangeboden. De regio's en luchthavens zijn ook vergeleken op basis van het Bruto Regionaal Product.

De grafieken op de volgende pagina laten de positie van de luchthavens ten opzichte van elkaar zien. Uit de vergelijking blijkt dat Groningen Airport Eelde een relatief zeer beperkt stedenaanbod heeft. De vergelijking toont aan dat regionale luchthavens in Europa in principe een belangrijke rol vervullen in het bedienen van de vraag naar verbindingen door de lucht van en naar een regio. Hoewel Noord-Nederland op historische schaal een minder dicht bevolkt gebied is, is de regio in vergelijking met veel Europese regio's rijk en druk. Uit de marktanalyse blijkt duidelijk dat het marktgemiddelde van Groningen Airport Eelde sterk is onderbedient; de benchmark onderschrijft deze conclusie.



12. Groningen Airport Eelde - Werelden verbinden

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Benchmark
Verrekenbare steekproef/populatie
Bron: Intervistas Consulting
Group/Microsoft Mappoint

Benchmark
Verrekenbare steekproef/Bruto Regionaal Product
Bron: Intervistas Consulting
Group/Microsoft Mappoint

Benchmarking catchment areas
Bron: Intervistas Consulting Group
Eurostat database (7/2009 = meest recent)

In de tabel is een selectie van de benchmark wergeregionen. Het mandagblad van Groningen Airport Eelde staat binnen deze selectie in de inkomensranglijst op de zesde plaats, en op de zevende plaats qua bevolkingssomming, maar heeft de laagste steekproefact.

Luchthavencode	Stad	Land	Populatie (60-min rijden)	Regionale BPP per inwoner* (2009)	Totaal inkomen (x miljoen Euro)	Verrekenbare steekproef (2012)	Vertr. Steekproef / inwoner	Vertr. Steekproef / Inkomens
EN	Eindhoven	Nederland	1.538.625	34.700	183.376	1.801.832	0,3	9,8
BR	Bremen	Duitsland	2.266.441	40.100	90.644	1.598.541	0,7	17,6
LEJ	Leipzig	Duitsland	2.933.944	23.409	68.682	1.982.556	0,4	17,2
FM	Münster	Duitsland	6.543.407	33.304	217.267	570.365	0,1	2,6
GRQ	Groningen	Nederland	1.847.963	26.713	49.365	101.027	0,1	2,0
STR	Stuttgart	Oostenrijk	1.172.478	40.739	47.855	970.931	0,8	20,3
DRS	Dresden	Duitsland	2.474.220	24.331	62.200	1.202.411	0,5	20,0
GRZ	Graz	Oostenrijk	1.091.130	37.873	41.324	595.727	0,5	14,4
HUY	Humboldt	Engeland	1.851.762	20.000	38.146	121.988	0,1	3,2
ABZ	Aberdeen	Schotland	429.337	36.206	15.545	2.022.733	4,7	131,0
BES	Bretl	Frankrijk	699.753	23.681	16.571	671.287	1,0	40,5
VLL	Valladolid	Spanje	650.280	21.900	14.291	203.403	0,3	14,3
PUF	Paris	Frankrijk	619.886	25.100	16.179	454.073	0,7	28,1
KLU	Klagenfurt	Oostenrijk	491.135	27.600	13.457	205.280	0,4	15,3
TRS	Triest	Italië	898.120	28.200	25.327	621.090	0,7	24,5
BDS	Birds	Italië	1.067.870	16.600	17.940	1.285.167	1,2	71,7
Totaal/Cemiddeld			30.316.350	437.913	916.029	13.549.066	0,6	27,0



De luchthaven is in 2023 uitgegroeid tot een niet weg te denken element in het regionaal vestigingsklimaat en draagt bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland

Groningen Airport Eelde - Wereldten versterken

Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Ambitie Werelden verbinden

Groningen Airport Eelde is in 2023 de luchthaven voor Noord-Nederland, een luchthaven die een belangrijke schakel vormt in de internationale bereikbaarheid van de regio. In 2023 is Groningen Airport Eelde voor de Noord-Nederlandse reizigers een vanzelfsprekende keuze als vertrekpunt voor een vakantie of zakenreis en biedt zij een uitgebreid aanbod aan bestemmingen. Resultaat is een financieel rendabele luchthaven, die groeit van ruim 180.000 vertrekkende en aankomende passagiers in 2012 naar 300.000 in 2017 en 600.000 passagiers in 2023.

Voor de luchthaven staat het verbinden van Noord-Nederland met de rest van de wereld centraal. De luchthaven is in 2023 uitgegroeid tot een niet weg te denken element in het regionaal vestigingsklimaat en draagt bij aan de versterking van de economische ontwikkeling van Noord-Nederland. De luchthaven zorgt voor internationale bereikbaarheid voor de vele internationale opererende bedrijven in Noord-Nederland. Hierdoor ondersteunt zij de internationalisering van het alomtegenwoordige economische clusters als agrifood, watertechnologische, energie, health & aging en sensortechnologie. Niet alleen voor het internationaal bedrijfsleven, maar ook de groei van de zeehavens in Noord-Nederland, de Rijswaterstaat Groningen, het Universitair Medisch Centrum Groningen, Leeuwarden als Culturele Hoofdstad van Europa in 2018 en niet te vergeten voor het tot wereldlering verklaarde Waddengebied is de luchthaven van belang.

Kansen verzilveren

Het gaat er nu om de groeimogelijkheden te verzilveren door het benutten van de verlegde start- en landingsbaan en het aanboren van de marktpotentie in de regio. Er is nog sprake van onderbenutting van het marktpotentieel, cijfers laten zien dat ongeveer 6.000 passagiers dagelijks vanuit Noord-Nederland via andere luchthavens reizen. Groningen Airport Eelde wil een deel

van deze markt naar zich toetrekken door naast de chartermarkt de markt voor low cost carriers en het zakelijke lijndienstverkeer uit te breiden. Nieuwe routes moeten ontwikkeld worden.

De doelstellingen zijn:

- een verbinding realiseren met één of meerdere grote Europese hub-luchthavens, waardoor Groningen Airport Eelde wordt opgenomen in een wereldwijd routenetwerk
- directe ('point to point') lijndiensten ontwikkelen naar voor Noord-Nederland belangrijke (zakelijke) Europese bestemmingen
- uitbreiden van routes aangeboden door low-cost maatschappijen
- behoud en waar mogelijk versterking van de marktpositie in het vakantielijndienstsegment

De dienstverlening zijn op hun beurt vertaald naar aantallen vluchten en passagiers. Dat levert het bovenstaande groeipad op voor het verkeer op Groningen Airport Eelde tot 2023.

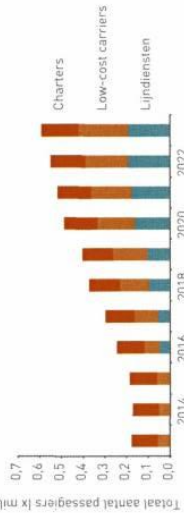
Op de volgende pagina's schetsen we de achtergrond van deze prognose voor ieder deel van de markt. Het speelveld en de kansen voor Groningen Airport Eelde, de strategie om die kansen te verzilveren en de mogelijke verkeersstromen die deze naar verwachting opleveren. De realisatie van de groeibestemmingen vraagt een omvangrijke marketinginspanning. Zeker in het lijndienstsegment, waar Groningen Airport Eelde geen vaste voet aan de grond heeft.

Charters

Speelveld

Groningen Airport Eelde is sterk in het chartersegment. De baanverlenging heeft het probleem van de beperkende actieradius vanuit de luchthaven

Groeipad verkeersontwikkeling



oploopt. Meer directe vluchten, onder andere naar Turkije, zijn het resultaat. De toenemende informatievoorziening via internet en de afname van het aandeel 'pakketvakanties' zet echter druk op de traditionele charterluchtvaartmaatschappijen. Die reageren daarop door (een deel van) hun stoelen niet meer via touroperators aan te bieden, maar net als de low-cost carriers ook stoelen rechtstreeks (via internet) te verkopen. De wintersportvluchten vanuit Groningen Airport Eelde zijn een goed voorbeeld. Op de regionale luchthaven Eindhoven is die ontwikkeling nog veel sterker; daar zijn Transavia.com en Ryanair in een heile concurrentiestrijd verwikkeld.

Aanpak

Het veranderende speelveld vraagt een andere marktbetreding van de luchthaven. Niet langer is de touroperator de partij die bepaalt waar en hoeveel gevlogen wordt, maar neemt de luchtvaartmaatschappij het risico en dus de beslissing. Prijzen en latieven staan onder druk.

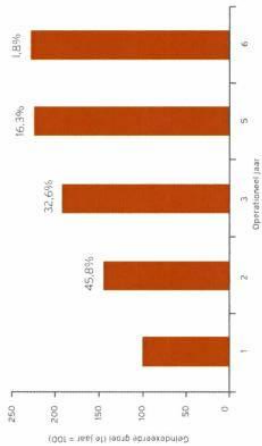
De beste marketingstrategie is te zorgen voor volle vliegtuigen. De routes van naar Groningen Airport Eelde moeten renderen om te blijven bestaan. Groningen Airport Eelde heeft daartoe in 2013 een online marketing programma ontwikkeld en wil in komende jaren intensief blijven werken aan bekendheid van het vliegtuigbod van de luchthaven. Daarnaast zijn de carriers, wanneer ze direct stoelen in de markt zetten, gevoelig voor lage luchtvaartkosten. Het stelt hen in staat de nieuwe route agressief te vermarkten met lage prijzen.

Ontwikkeling/prognose

De verwachting is dat het chartervervoer op Groningen Airport Eelde in de komende jaren nog kan groeien, met gemiddeld iedere twee jaar een nieuwe bestemming. De omvang van dit segment stabiliseert na 2016. Het aandeel full-charteroperaties die volledig door reorganisaties worden gediagen,

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Gemiddelde capaciteitsontwikkeling Ryanair 2004-2009



Tweede low cost carrier de markt kan bedienen met inloze 2 vliegtuigen per week.

Lijndiensten

Speelveld

De intercontinentale routes worden gedomineerd door enkele luchtvaartallianties die met hun verbindingen de wereld omspannen. Regionale Europese routes van en naar de grotere hubs worden door de netwerkcarriers zoals KLM, Air France en Lufthansa vooral beoordeeld op hun bijdrage aan het netwerk en aan de concurrentiepositie in de strijd met de andere allianties. Zo haakt KLM passagiers naar haar netwerk vanaf luchthavens als Bremen (D), Billund (DK), Humberside en Southampton (UK) en brengt British Airways sinds dit jaar passagiers naar Heathrow vanuit Rotterdam en Hannover. Lufthansa op haar beurt startte dit jaar met het lederen van haar München hub vanuit Rotterdam. En ook Turkish Airlines vliegt sinds vorig jaar Airbus A320neo's vanuit Rotterdam en start volgende jaar een dienst vanaf Rotterdam.

Deze traditionele lijndienstmaatschappijen hebben een grote schaalvergroting doorgevoerd en gebruiken vliegtuigen met een capaciteit van minimaal 70 stoelen. 'Point to point' regionale verbindingen worden veelal uitgevoerd door regionale carriers, al om niet in samenwerking met de grote netwerkcarriers.

Om financieel interessant te zijn moet een hubverbinding bij voorkeur niet alleen leidend, maar liefst ook bestemmingsverkeer genereren. Dat werkt niet op de route Groningen - Schiphol, daarvoor is Amsterdam immers te dichtbij. Goede alternatieven voor Schiphol zijn Heathrow en München. Beide

nieuwe vliegtuigen geplaatst, vanaf 2015 zou de groei weer op gang kunnen komen. cijfers van de ontwikkeling van luchthavens waar Ryanair op vliegt. Leden zien dat deze low-cost maatschappij haar capaciteit vijf jaar nu de start meer dan verdubbelt (+25%).

Aanpak

Ook in het low cost segment zijn volle vliegtuigen de beste marketing tool. Het on-line marketing programma helpt om gericht de routes vanaf Groningen Airport Eelde onder de aandacht van relevante doelgroepen te brengen. De drie Noordelijke marketingpartners hebben samen met de Kamer van Koophandel Noord-Nederland en Groningen Airport Eelde een project opgezet om het toerisme in Noord-Nederland te promoten in de regio's die met Groningen Airport Eelde worden verbonden - op dit moment met name Itaalje en Spanje.

Het heelmerkste wapen in de strijd voor meer low cost routes blijft de prijs. De maatschappijen kunnen een lage ticketprijs als belangrijkste marketingtool en kunnen alleen vliegen op routes waar hun kosten laag zijn. Van luchthavens wordt een scherpe kostenreductie geëist. Mede door de overname van het afnamebeheerders in 2012 is Groningen Airport Eelde in staat scherp te onderhandelen.

Ontwikkeling/progressie

De liguur hierboven laat de gemiddelde capaciteitsontwikkeling zien van Ryanair op 54 luchthavens in de periode 2004 tot 2009. Groningen Airport Eelde gaat uit van een groei van het bestaande low cost vervoer met 80 procent van de doorstreepte groei (berichtmarkt) die low cost vervoer op andere luchthavens laat zien. Vanaf 2015 kan weer significante groei worden gerealiseerd. Groningen Airport Eelde onderhandelt met meerdere carriers om ook routes vanaf de luchthaven te starten en verwacht dat in 2017 een

neemt af. Daarvoor in de plaats komt een meer hybride model waarin luchtvaartmaatschappijen zelf meer risico nemen en dus zelf meer stoelen direct aan het publiek gaan verkopen.

Low-cost

Speelveld

Door deregulering en liberalisatie is de luchtvaartmarkt in Europa de afgelopen 20 jaar ingrijpend en structureel veranderd. Na het vliegen van de markt moegen Europese luchtvaartmaatschappijen nu vliegen op alle luchthavens binnen de EU. Dit heeft de markt geroepen voor low cost maatschappijen als Ryanair. De low cost carriers bieden geen doorverbindingen aan en zijn niet afhankelijk van grote knooppunten. Routes worden continue beoordeeld op hun winstgevendheid, niet in samenhang met een breder netwerk. Dit heeft weer gezorgd voor besnoemen concurrentie tussen regionale luchtvaartmaatschappijen, waarbij vooral op prijs wordt gecompeteerd bij het aantrekken en ook vasthouden van nieuwe routes.

Waar prijsvrachters zich vestigen groeit de markt. Dit komt doordat deze luchtvaartmaatschappijen marktvraag opwekken door hun aanbod in combinatie met zeer lage ticketprijzen. In 2012 nam het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde met 40% toe, voornamelijk door de komst van Ryanair. Van de drie nieuwe routes die Ryanair in het zomerseizoen 2012 heeft gelanceerd is Marseille in 2013 komen te vervallen, maar daarvoor is Groningen in de plaats gekomen. De vlucht naar Bergamo is door Ryanair ook in het winterseizoen 2012/13 gevolgen, maar de resultaten waren onvoldoende om dit ook in het winterseizoen 2013/14 te doen.

De onstuimige groei van Ryanair en andere low cost carriers is, mede door de recessie, gestuit. Ryanair heeft echter recent weer een grote order voor

16 Groningen Airport Eelde - Werelden verbinden

Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Achtergrond: prognose verkeersontwikkeling

Jaartal	2013	2015	2017	2019	2021	2023
Totaal aantal vertrekkende passagiers	87.521	96.012	151.275	205.355	262.025	298.339
Luchtvaart	90	2.430	29.669	54.300	90.700	97.980
Low cost carriers	26.684	30.425	55.742	79.232	93.398	116.322
Vaerbaarheidsaanvullingen	59.267	62.457	65.954	70.983	77.053	83.362
Luchtvaart	480	700	770	840	875	875
Totaal aantal aankomende passagiers	87.521	96.012	151.275	205.355	262.025	298.339
Totaal aantal passagierbewegingen	175.043	192.024	302.549	410.709	524.051	596.678

genereren ook substantieel bestemmingsverkeer vanuit Noord-Nederland. Het bestemmingsverkeer op Londen vanuit Noord-Nederland is groot, en British Airways heeft vanaf Heathrow een enorm intercontinentaal netwerk. Helias is de luchthaven de drukste van Europa en zijn 'slots' schaars. München is interessant als eindbestemming en als overstapport voor bestemmingen in midden-, Zuidoost/ooit Europa, Afrika, Azië en Oceanië. Naast Heathrow en München is Kopenhagen een interessante hub voor Scandinavië, Rusland, de Baltische Staten, de Verenigde Staten en Azië.

Aanpak

Groningen Airport Eelde heeft haar marktposities en de passagierstromen van en naar Noord-Nederland goed in beeld. Gebaseerd op deze analyse heeft de luchtvaart in samenwerking met interVISTAS Consultative Group een route ontwikkelingsstrategie (ASD - Air Service Development Strategy) ontwikkeld. Het rijtje vertoelruimten zijn geïdentificeerd, aan de hand daarvan voert Groningen Airport Eelde gesprekken met carriers die deze verbindingen zouden kunnen leggen. Op basis van de marktanalyse stelt Groningen Airport Eelde voor die airlines een getichte business case op per route. Op deze manier wordt de luchtvaartmaatschappij inzicht verschaft in het potentieel van een mogelijke route.

In de acquisitie moet de luchtvaart de potentie van een nieuwe route aantonen. Dat gebeurt in de eerste plaats aan de hand van de marktanalyse, maar ook door de betrokkenheid van Noord-Nederland te laten zien. Het Route Development Forum speelt daarin een belangrijke rol.

De luchtvaartmaatschappij wil, net als iedere onderneming, zijn risico's minimaliseren. Een nieuwe route is altijd een risico, maar zeker een nieuwe route naar een luchtvaartmaatschappij die markt nog niet wordt bewezen door bestaande routes. Groningen Airport Eelde, het regionale bedrijfsleven en

de regionale overheden zullen een gezamenlijke vast moeten maken om uit deze impasse te komen.

Er zijn verschillende mogelijkheden om luchtvaartmaatschappijen te stimuleren om een nieuwe route te starten, gericht op het verkleinen van het door hen verwachte risico:

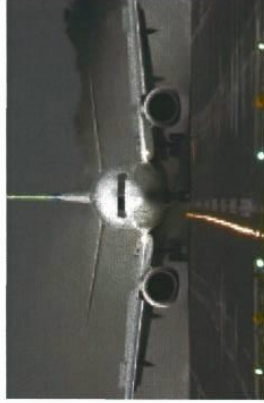
- participeren of zelfs overnemen van het risico. Er zijn verschillende voorbeelden van luchtvaartmaatschappijen die een afspraak maken met een luchtvaartmaatschappij om het financiële risico van een nieuwe route in een eerste periode, vaak 2 tot 3 jaar, over te nemen of te delen. Een overtuigend bewijs van de behoefte van de regio aan de nieuwe route!
- kortingen in eerste jaren
- participeren in de aanloopkosten. Het opzetten van nieuwe routes gaat vaak gepaard met aanloopkosten van aardoppervlakte en samenwerkingskosten

Orbitale/prognose

Het proces van onderzoek naar en onderhandeling over een nieuwe route duurt vaak jaren. De voorbereidende fase kan één tot meerdere jaren duren. Bij succes volgt een typische planningscyclus van zes tot twaalf maanden voordat een luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk een lijn lanceert.

Realistisch ingeschat zal in 2016 de eerste lijndienst vanaf Groningen Airport Eelde starten naar een Europese top-10 bestemming. De verbinding is ideaal voor een combinatie van hub- en bestemmingsverkeer, geschikt voor op Kopenhagen of München. Londen staat hoog op de verlanglijst, maar Heathrow is overvol. Goede kansen zijn er voor een point-to-point verbinding met een van de andere Londense luchthavens, zoals Stansted of Southend. In de prognose is een eerste 'hogrand'-verbinding voorzien in 2016: twee

dagelijkse retourvluchten tussen Groningen Airport Eelde en de nieuwe bestemming op werkdagen. Een nieuwe route met een dagelijkse vlucht volgt in 2017, een additionele bestemming met een dagrand-verbinding wordt aan het aanbod toegevoegd in 2020.



Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Ruimte voor groei

Over capaciteit en kwaliteit

Met de aanleg van de langere start- en landingsbaan en een nieuw platform beschikt Groningen Airport Eelde over goede en voldoende 'luchtzijde' infrastructuur om toekomstige groei te accommoderen. Verdere groei van het passagiersaanbod op Groningen Airport Eelde kan echter op termijn niet zonder uitbreiding en aanpassing van de terminal, wegen, parkeervoorzieningen en andere gebouwen.

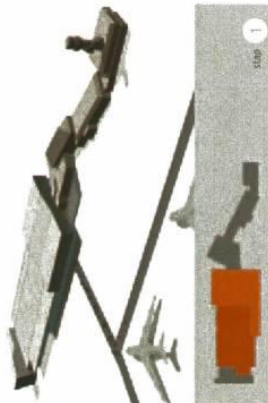
De terminal

De huidige passagiersterminal is in 2001 in gebruik genomen. Al gauw bleek de capaciteit van de terminal te beperkt om tijdens piekmuren de ruzie te kunnen opvangen. In 2005 is daarom met portofoliodans de aankomsthal verruimd. In 2012 zijn in verband met de toename van het aantal vluchten

kleine aanpassingen aan het gebouw gedaan om een extra securitylane in te passen en gates (deuren) te realiseren. Ondanks de aanpassingen blijft de capaciteit van de terminal beperkt. In de zomermaanden kent het verkeer op Groningen Airport Eelde sterke pieken. De capaciteit die de luchthaven beschikbaar dient te hebben voor afhandeling, security en andere functies wordt bepaald door deze piekmomenten. In 2012 zijn 183.000 aankomende en vertrekkende passagiers afgehandeld.

De capaciteit en benodigde uitbreiding van de terminal zijn geanalyseerd door MACO, Netherlands Airport Consultants B.V. Op basis van deze analyse is een ontwikkelingsplan gemaakt, samen met Van Breegen Architecten uit Groningen. Het plan gaat uit van een gefaseerde uitbreiding van de terminal die treedt houdt met de groei van de luchthaven.

De afbeeldingen laten zien hoe in fasen de terminal kan worden uitgebreid. De luchthaventerminal is gebouwd in 2001 en verbonden met het al bestaande horecacomplex 'Wilde'. Bij de bouw in 2001 is reeds voorzien in een modulaire uitbouw. Uitbreiding gebeurt naar het zuidoosten. Dat betekent dat de bestaande bebouwing waartoe het zalencomplex en restaurant. Weer zijn zijn gehuust, moet wijken. Eerst betreft dit alleen het zalencomplex. In de tweede stap krijgt het restaurant een nieuwe locatie in de terminal toebehoort. In stap 1 wordt de huidige structuur van het gebouw gespiegeld om een nieuwe entree te creëren. In stap 2 krijgt deze entree zijn definitieve vorm. Een omvangrijke luifel geeft het gebouw allure. In deze fase is ook de bouw gepland van een tussenvloer voor onder meer horeca en kantoren.



Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Gezamenlijke faciliteit nood- en hulpdiensten

Samen met het UMCG wordt gezocht naar een locatie voor het regionale Mobilieel Medisch Team (MMT), de Traumahelicopter, UMCG wil ook de ambulancedoorgang op deze locatie huizen. UMCG en Groningen Airport Eelde onderzoeken de mogelijkheid deze faciliteit te combineren met de brandweer kazernes van de luchthavenbrandweer.

Het gebouw waarin de brandweer momenteel is gehuisvest, dateert uit de jaren 70. Het onderkomen is gedateerd en voldoet niet meer aan de huidige eisen. Nieuwbouw is ook noodzakelijk omdat de ruwering van de brandweer ongeschikt is gestuurd ten opzichte van het platform en de landingsbanen.



Zoeklocatie nood- en hulpdiensten

De landing-start- en landing baan zorgt daarbij voor een extra uitdaging. De Luchtverkeersbeheerder moet volgens informatiebronnen erin slagen om binnen 3 minuten op iedere plaats van het luchtvaartterrein ter plaatse kunnen zijn. Waar in het verleden deze kritische waarde goed kon worden gehaald, is door de verenging van de baan de tijd langzamer geworden. Door de brandweermensen in brandweerende "uitrukking" te laten werken en dicht rond het brandweer voertuig te houden, zorgt Groningen Airport Eelde dat aan de eis wordt voldaan. De brandweer op Groningen Airport Eelde verzorgt echter ook onderhoud op de luchthaven, volbrengt missies, assisteert bij de betaking van vliegtuigen en verzorgt trainingen voor ontploegbare korpsen. Een verbuiging van het onderkomen van de brandweer naar een nieuwe locatie dicht bij de baan verbetert zo de mate van de brandweer door een kortere "response-tijd", maar zorgt ook voor verhoogde veiligheid in de inzetbaarheid van medewerkers. De gezamenlijke benutting met de teams van de traumahelicopter en de ambulancediensten biedt bovendien de mogelijkheid gebouwe faciliteiten en diensten te ontwikkelen en te beheeren op het gebied van structurele, verrijden, oien, sappen, sporten, recreëren en onderhoud van materieel.

Na verbuiging van de brandweer naar een nieuwe locatie zal de huidige kazerne worden gesloopt en op terraijn plaats maken voor parkeren voor reiningen en generaal andien.

Parkeervoorzieningen

De beschikbaarheid van Groningen Airport Eelde is een belangrijke troef van de luchthaven. Veel reizigers willen weten het dat ze goedkoop en dichtbij kunnen parkeren. De luchthaven heeft 3 parkeerplaatsen voor het publiek: P1, P2 en P4. In 2012 is P2 door tijdelijke voorzieningen uitgebreid. In totaal beschikt Groningen Airport Eelde daarmee over 740 plaatsen.

parkeerplaatsen. Ligtredend van de parkeervoorzieningen, zal eventueel de aanpak van de terminal deijk op gaan met de groei van de luchtvaart. De regionale overheden bereiden de aanpak van een Transitieruin bij de op- en afritten van de A26 voor. Dit Transitieruin vervult in de eerste plaats een functie voor het verkeer van en naar de stad Groningen, maar kan in de toekomst ook een functie vervullen in de parkeerbehoefte van Groningen Airport Eelde. In de zomer kent een Transitieruin overcapaciteit, terwijl het verkeer op Groningen Airport Eelde jekt. Bij groei van passagiers zou het Transitieruin kunnen fungeren als een voorals beschreven pool van de luchthaven met mogelijke faciliteifaciliteiten.

Ontsluiting en herinrichting voorterrein

De ruimtelijke ontwikkelingen die Groningen Airport Eelde wil realiseren op en rond de luchthaven ondersteunen het hoofdoel: het accommoderen van de passagier, bereikbaarheid en gemak. Het plan dat Groningen Airport Eelde heeft gemaakt voor de herontwikkeling van het luchthaventerrein is ontwikkeld samen met het Groningse bureau Van Ringen Architecten. Op de schetsen hiernaast is de inrichting van het voorterrein van de luchthaven op dit moment weergegeven. Een andere organisatie van de infrastructuur brengt het voorterrein van de luchthaven op een hoger plan. Er ontstaat ruimte voor:

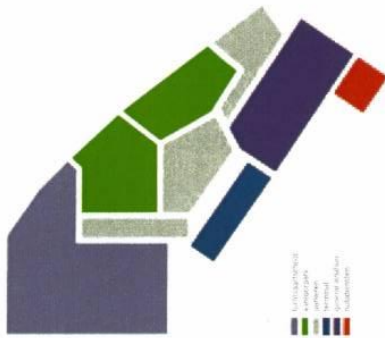
- Uitbreiding van de terminal
- Parkeren ruimte op loopafstand van de terminal
- Doorstroming van verkeer, ook bij pekdruktoesetting
- Behoud van de KLM Flight Academy in een eigen campus
- Ontwikkeling van handoor- en beentruimten.

Tier verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven zijn een aantal maatregelen opgesteld:

- Aanleg van een nieuwe toegangsweg die doorstroming op het voorterrein verbetert.
- Constructie van een rotonde op de Burgemeester Legroweg. De brede toegangsweg sluit op deze rotonde aan.
- Aansluiting op een te realiseren Transferium Groningen Airport Eelde bij De Punt, waar opeenvolgend vervoer en shuttlediensten op aan kunnen sluiten. In samenhang met de bouw van het transferium is in de plannen een strook voor een busbaan gereserveerd.



Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Situatie toekomst (2023)

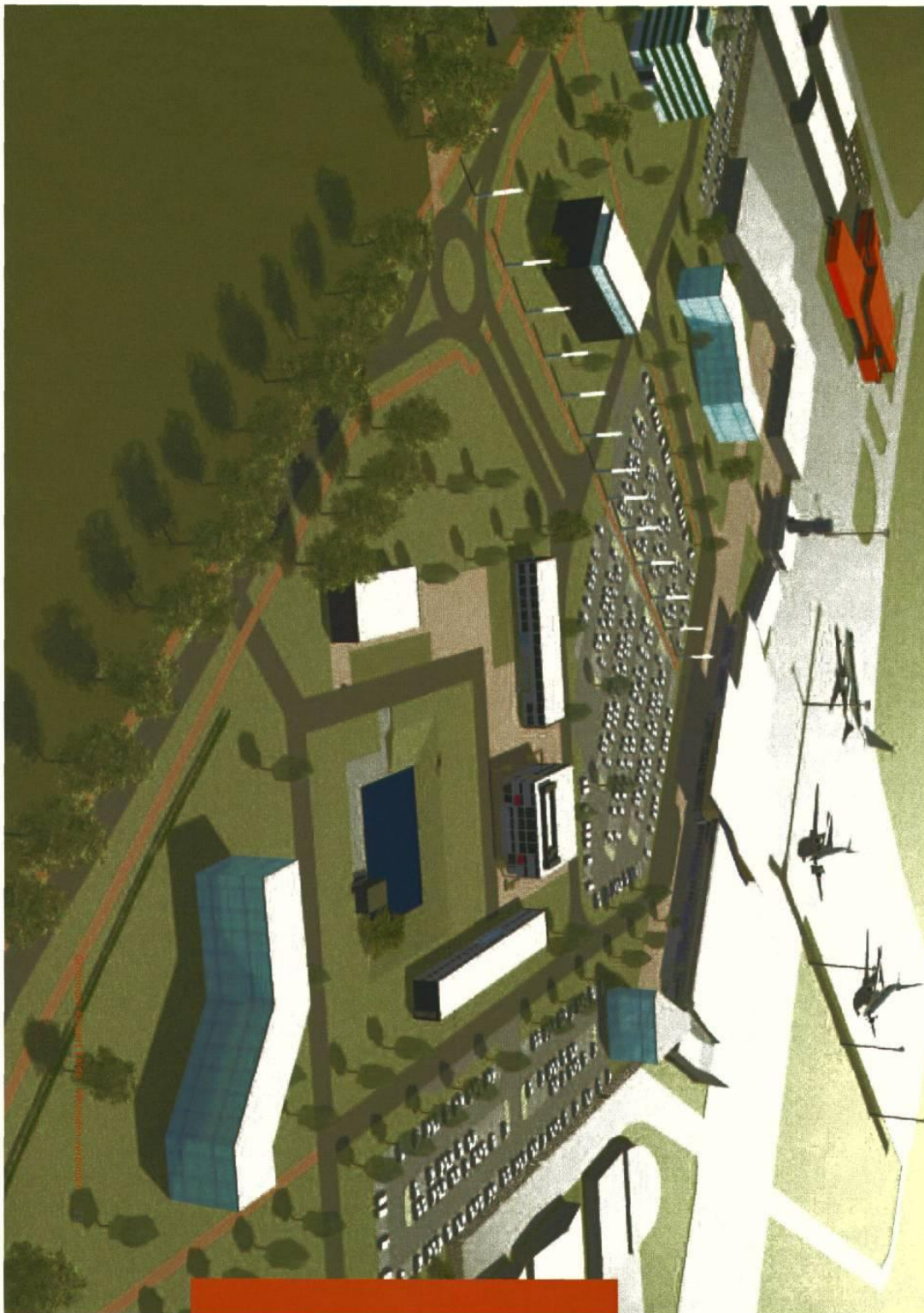


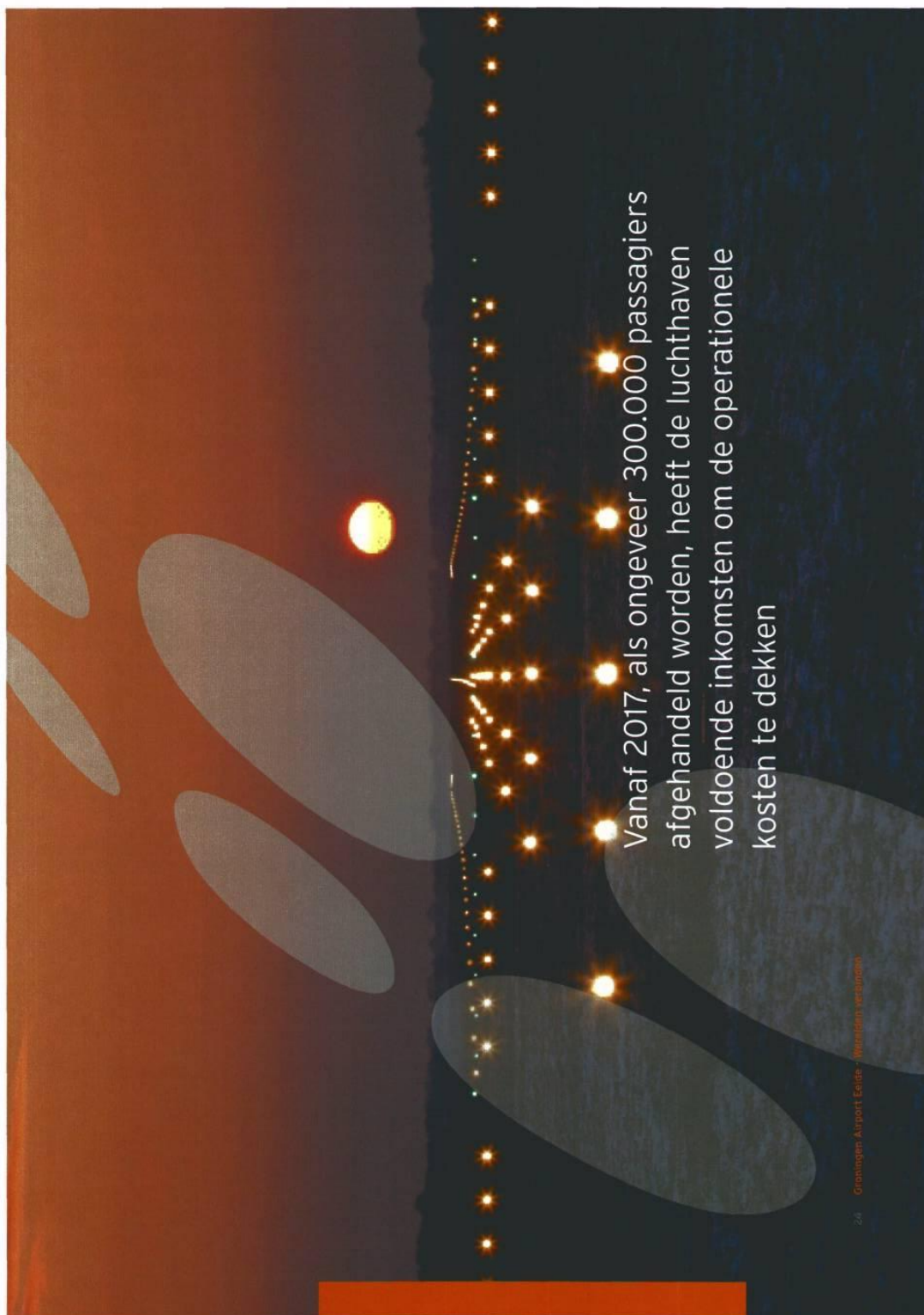
Situatie nu (2013)

De ontwikkeling van de luchthaven kan in landschappelijk opzicht met los worden gezien van de ambities voor het gebied rond Groningen Airport Eelde. Beeldbepalend in het gebied is de laan die de landaankomstgebouw in Eelde/Paterswolden verbindt met het beeldal van de Drentse Au. De luchthaven neemt langs deze laan een bijzondere plaats in, het terrein van en voor de terminal kan dit beeld versterken. Dat draagt bij aan de beleving, eenheid en uitstraling van het gebied, maar ook aan de uniciteit en de kwaliteit van Groningen Airport Eelde.

In de projectplannen is rekening gehouden met het minder gunstige economisch bij dat weinig ruimte biedt voor lucratieve vastgoedontwikkeling op het voorterrein. Hier past beschouwdheid, maar ook creativiteit. Op het terrein van de KLM Flight Academy bevinden zich de oude gebouwen van de Rijkslichtwacht, een schegging van architect P.J.J.M. Crijpers (samen met Bart van der Leek). Samen met de vijver vormt dit een monumentaal ensemble. De staat van de gebouwen is echter slecht en gaat door de woestland verder achteruit. De RLS gebouwen krijgen door de herinrichting een prominenter positie. In het plan worden de voor een achterterrein van de gebouwen omgeplaat. Samen met het aanpassen van de groenstructuur worden de bestaande gebouwen een deel van het Centrale plein voor de terminal. Het voormalige gymnasiumgebouw is reeds herontwikkeld en geeft aan DSV Luchtvracht een nieuwe huisvesting.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde





Exploitatie

De broek ophouden

De groeiambitie van Groningen Airport Eelde dient twee belangen. De verbeterde bereikbaarheid door de lucht levert marktschappelijke baten voor de regio. Voor de onderneming is groei nodig om een beter financieel resultaat te bewerkstelligen. Uitbreiding van het aantal vluchten en passagiers leidt tot een toename van de operationele opbrengsten. De operationele kosten stijgen naar verhouding minder omdat er sprake is van schaalvoordelen. Het operationeel resultaat zal bij groei dan ook verbeteren en tot een positieve EBITDA leiden.

Opbrengsten

Opbrengsten Havengebied
De netto opbrengsten van de luchthaven worden voor een groot deel gerealiseerd uit de havengebied. In 2022 ruim 70 procent. De havengebied bestaat uit landingsoverlast, passagiersbegeleiding, security/heffing en afhandelingsoverlasten. Toename van het aantal vluchten levert extra inkomsten uit havengebied op.

De gemiddelde opbrengsten per passagier dalen onder druk van de toenemende concurrentie tussen regionale luchthavens. Hoe de tariefontwikkeling eruit gaat zien is onzeker. Om een beter beeld te krijgen van de opbrengsten uit havengebied is een analyse gemaakt van de gemiddelde opbrengst aan havengebied per vertrekkende passagier voor een aantal luchthavens. Daarbij is gekeken naar zowel luchthavens die gedomineerd worden door low-cost carriers (Milan Bergamo, Dortmund en Eindhoven), en luchthavens met een relatief laag tot gemiddeld capaciteitsaandeel van low-cost carriers (Graz, Hannover, Nürnberg). De figuur rechts laat zien dat naarmate het aandeel van de low-cost carriers toeneemt, de gemiddelde havengebied per vertrekkende passagier lager zijn.

De gemiddelde havengebied per vertrekkende passagier liggen rond de € 26. De luchthavens met een grote aanwezigheid van low-cost carriers ontvangen in het algemeen minder dan € 20 per passagier.

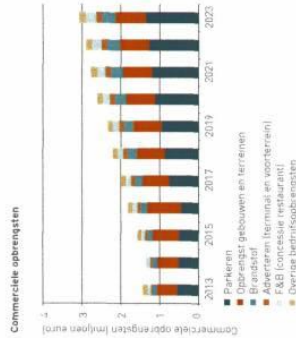
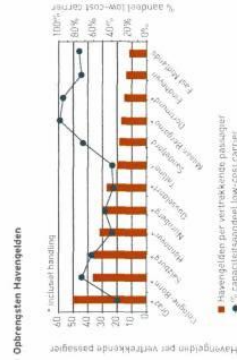
Groningen Airport Eelde heeft per marktsegment een inschikking gemaakt van de ontwikkeling van realistische en marktconforme havengebiedtarieven voor de planningsperiode. Het hiernaast weergegeven voorbeeld toont dat luchthavens met een groot aandeel low-cost, verkeer lagere gemiddelde havengebied per vertrekkende passagier realiseren. De grote volumes die door deze maatschappijen worden gerealiseerd rechtvaardigen de lagere prijs. Deze benchmark onderschrijft dat voor low-cost verkeer van een relatief laag tarief moet worden uitgegaan.

Onder druk van de concurrentie met low-cost carriers zoeken chartermaatschappijen aan verhoging van kosten en verbetering van efficiency. Hun diensten gaan meer lijken op die van low-cost maatschappijen, de havengebiedtarieven ontwikkelen meer in reterwaartse richting.

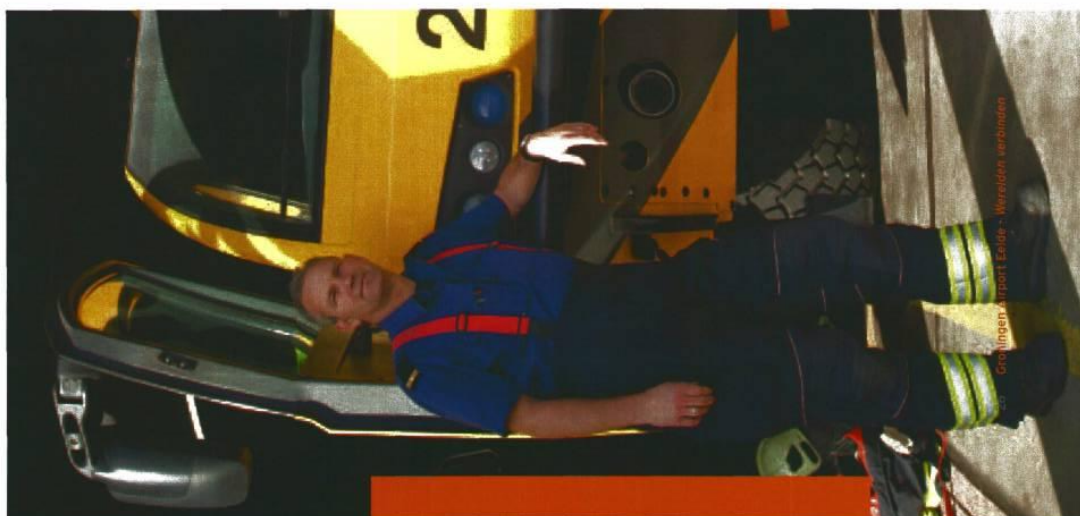
De gemiddelde opbrengst uit havengebied daalt van € 40 per vertrekkende passagier in 2013 naar € 25 in 2021.

Commerciële opbrengsten

Naast havengebied heeft de luchthaven verschillende vormen van commerciële inkomsten: verhuur van opbrengsten, zowel in de terminal als op het luchthaven terrein, opbrengsten uit erfpacht, concessieopbrengsten gegenereerd door het restaurant, verkoop van vliegtuigbrandstof en parkeren. Dit laatste levert de grootste bijdrage aan de commerciële opbrengsten. Met het toename van het aantal passagiers zullen de parkeringsoverlasten in absolute zin stijgen.



Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Vakantieparkers parkeren veelal hun auto voor een week. De meeste reizigers die een city trip maken, laten hun auto een weekend staan en met de verwachte komst van lijndienst-carrers zal het aantal parkerende zakenreizigers eveneens groeien. Door een kortere gemiddelde parkeerduur, een toename van het aantal inkomende passagiers en door een verhoogde toename van het aantal passagiers dat met openbaar vervoer komt, is de verwachting dat de gemiddelde opbrengst per passagier daalt met 25% tot 2023.

Uitbreiding van de terminal betekent een stimulans voor andere inkomstenbronnen. De horeca en verhuurbare ruimte neemt toe en ook de opbrengsten uit concessies stijgen.

In het ontwikkelingsperspectief dat Groningen Airport Eelde nastreeft, nemen de commerciële opbrengsten toe van circa 1,4 miljoen (2019) naar ongeveer € 3,1 miljoen in 2023. De diagram (voorige pagina) laat deze ontwikkeling zien waarbij de belangrijkste opbrengstencategorieën zijn onderscheiden.

Kosten

Personeelskosten

De personeelskosten zijn met een toename van bijna 70 procent in de totale bedrijfskosten de belangrijkste kostenpost. De bronwerkers en onderhoudsactiviteiten nemen daarbij het grootste gedeelte voor hun rekening. Door de verwachte groei van het luchtverkeer zullen de personeelskosten vanaf 2016 relatief minder zwaar op het resultaat drukken. Dat komt doordat de vaste kosten aan administratie, marketing, directie en ondersteunende afdelingen ook bij toename van het luchtverkeer lamelijk

constant blijven. De brandweer en brandwacht hebben minder snel mee te groeien met de toename van vliegverkeer. Het gebied is een toename van de productiviteit per werknemer en een daling in de operationele kosten per vertrekkende passagier bij volumegroei.

Marketingkosten

De eerste fase van de planperiode draait om, in goed Nederlands, "business development & marketing". Groningen Airport Eelde neemt het voortouw in het aantrekken van nieuwe routes en luchtvaartmaatschappijen.

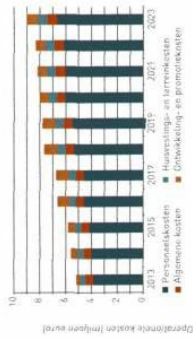
Businessontwikkeling omvat een samenspel van meerdere instrumenten: marketing en communicatie, het vertrekken van incentives aan airlines, waaronder kortingen op hangergelden, maar ook het mede risico dragen in de aanloopfase van een nieuwe verbinding.

Groningen Airport Eelde verhoogt met ingang van 2014 het budget voor marketing structureel met € 250.000. Daarmee wordt vooral ingezet op vergroting van de bekendheid van de luchthaven en promotie van het huidige bestemmingsaanbod.

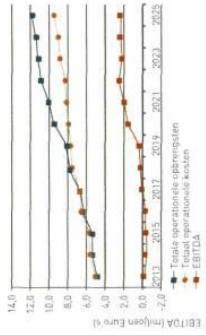
Voor nieuwe verbindingen is meer budget vereist, zowel voor de promotie als voor incentives en risicodeling. De luchthaven reserveert daarvoor in totaal nog eens € 1 miljoen gedurende de planperiode. De wijze van bestelling van de met deze inspanning gepaard gaande kosten zal per graad kunnen verschillen. Groningen Airport Eelde geeft er de voorkeur aan dit extra budget te bundelen met het Route Development Fonds, waar naast de luchthaven ook overheid en bedrijfsleven aan bijdragen, om zo de slagzucht zo groot mogelijk te maken. De gelden zijn nodig bij daadwerkelijke groei, wanneer nieuwe routes worden gestart.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Operationele Kosten



EBITDA



Links: Operationele kosten

De operationele kosten nemen weliswaar toe tot ruim € 8,9 miljoen in 2023 (2021: € 5,1 miljoen), maar de groei is aanzienlijk minder groot dan de toename van de overige activiteiten die voortvloeien uit de groei van het vliegveldvolume.

Links: EBITDA

De operationele opbrengsten oversteegen de operationele kosten vanaf 2017 en leiden tot een positieve EBITDA.

Operationeel resultaat

In de grafiek 'EBITDA' rechtsboven zijn de operationele opbrengsten en operationele kosten samengebracht. De investeringen in marketing leiden de komende jaren tot een lichte daling van het resultaat. In 2016 verbeterd het operationele resultaat, onder meer door de verwachte komst van een nieuwe lijndienst. Vanaf 2017, als ongeveer 300.000 passagiers afgehandeld worden, heeft de luchtvaart voldoende inkomsten om de operationele kosten te dekken. Dit blijft zo in de jaren daarna. Vanaf 2020 wordt een positief resultaat (EBT) behaald. De operationele kosten nemen toe tot ruim € 8,9 miljoen in 2023 (2021: ruim € 5,1 miljoen). De operationele opbrengsten nemen toe tot € 11,3 miljoen in 2023 (2021: € 5,0 miljoen).

De tabel hiernaast is een meer gedetailleerde weergave van de resultaten voor de komende jaren.

Winst- & verliesrekening

(bedragen x 1.000 euro)

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
Bedrijfsopbrengsten						
Havenspelden	3.560	3.779	4.719	5.708	7.271	8.163
Operatieve opbrengsten en toelagen	641	758	889	955	1.024	1.118
Operatieve verliezen	117	129	190	246	305	342
Overige bedrijfsopbrengsten	699	705	935	1.158	1.463	1.647
Som der bedrijfsopbrengsten	5.037	5.371	6.733	8.067	10.065	11.270
Bedrijfskosten						
Personeelskosten	3.871	4.163	4.871	5.431	6.023	6.652
Afchrijvingskosten (incl. vrijval subsidies)	597	643	750	770	812	899
Overige bedrijfskosten	1.301	1.627	1.902	2.022	2.180	2.261
Bijdrage naar de volopmarkt fonds			250	250		
Som der bedrijfskosten	5.729	6.433	7.475	8.503	9.145	9.811
Bedrijfsresultaat	692	1.042	741	435	1.321	1.759
Saldo rentebetalingen en -lasten	164	93	63	39	34	70
EBITDA	95	399	6	334	1933	2.358
EBT	-528	-949	-678	-397	1.355	1.830

Kasstroombegroting

bedragen x 1.000 euro. Hierin zijn geen uitgaven of financieringsstromen opgenomen voor de uitbreidingsinvesteringen

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
UIT OPERATIONELE ACTIVITEITEN						
Bedrijfsresultaat	-682	-1.042	-748	-435	1.321	1.759
Aanpassingen voor:						
Afschrijvingen	597	643	750	770	612	599
Toeslagen op naam, opzettingen	0	0	0	0	0	0
Totaal	597	643	750	770	612	599
Veranderingen in het verklaarbaar						
Totaal	16	-4	14	-11	-24	18
Totaal	173	-15	53	-40	88	67
Totaal	35	67	64	6	3	42
Totaal	122	47	4	-46	115	-43
Kasstroombegroting						
Kasstroombegroting	27	351	4	288	1.888	2.315
Ontvangsten	164	93	63	39	34	70
Betalingen	0	0	0	0	0	0
Kasstroombegroting	164	93	63	39	34	70
UIT INVESTERINGSACTIVITEITEN						
Saleis investeringsinvesteringen in materiële vaste activa	15.437	695	1.000	1.120	775	922
Ontvangsten	0	0	0	0	0	0
Kasstroombegroting	15.437	695	1.000	1.120	775	922
UIT FINANCIERINGSACTIVITEITEN						
Balans, aandelenhouders	0	0	0	0	0	0
Kasstroombegroting	0	0	0	0	0	0
NETTO KASSTROOM	-15.246	-954	-932	-793	1.077	1.433

Balans en kasstroombegroting

Mede dankzij de jaarlijkse bijstellingen van de aandelenhouders bedraagt het eigen vermogen van Groningen Airport Eelde in 2013 € 15,1 miljoen. De kasreserve (liquide middelen) bedraagt € 79 miljoen.

Hiernaast is de ontwikkeling van de balans en de kasstromen weergegeven. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de uitbreidingsinvesteringen in terminal, brandsteengebouw, parkeren, wagen en heliport. Het zijn opgenomen de voor de exploitatie van het bestaande luchtvaartbedrijf noodzakelijke vervangingsinvesteringen, in de jaren 2016 tot en met 2018 is verrijking van groot materieel voorzien, waaronder een crashretractor voor de brandweer en drie sneeuwruimvoertuigen. De gezamenlijke waarde van die investeringen bedraagt € 1,35 miljoen.

In de komende jaren zal Groningen Airport Eelde de rotondeontwikkelingsstrategie verder ten uitvoer brengen en intensieve marketingprogramma's ontwikkelen en uitvoeren. Er wordt samenwerking met een financiële partner gezocht voor de realisatie van regionale streekvliegers, maar deze gesprekken vragen ook financieel commitment van Groningen Airport Eelde. Dit zal de jaarlijkse exploitatieverliezen in eerste instantie doen oplopen. Vanaf 2020 is er door groei van het vliegveld sprake van een positieve kasstroombegroting. Het eigen vermogen daalt tot € 10,9 miljoen in 2019, de kasreserve tot € 2 miljoen. Vanaf 2020 nemen vermogen en liquide middelen weer toe.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Balans
(bedragen x 1.000 euro) In de balans zijn geen uitbreidingsinvesteringen verwerkt

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
ACTIVA						
Materiële vaste activa						
Bedrijfsgebouwen en terreinen	4.836	4.952	4.666	4.311	4.201	6.386
Installaties	695	403	282	255	337	314
Andere vaste bedrijfsmiddelen	2.149	2.191	2.690	3.541	3.051	2.939
In uitvoering en vooruitbetaald	0	260	570	780	1.467	0
Totaal	7.481	7.806	8.358	8.888	9.056	9.640
Financiële vaste activa						
Deelneming	0	0	0	0	0	0
Totaal	7.481	7.806	8.358	8.888	9.056	9.640
Vlottende activa						
Voorraden	201	215	269	323	403	451
Vorderingen	739	798	988	1.184	1.477	1.654
Liquide middelen	7.897	5.965	3.764	2.083	3.619	6.639
Totaal	8.837	6.978	5.021	3.590	5.499	8.744
Totale activa	16.319	14.714	13.380	12.478	14.555	18.384
PASSIVA						
Eigen vermogen						
Opgenompen en onroerend kapitaal	4.175	4.175	4.175	4.175	4.175	4.175
Algemene reserve	3.791	2.027	528	448	1.813	5.386
Afgevoerd	7.147	7.147	7.147	7.147	7.147	7.147
Totaal	15.113	13.359	11.850	11.770	13.135	16.708
Langlopende schulden						
Leningen	0	0	0	0	0	0
Kortlopende schulden						
Schulden aan handelsondernemingen	344	395	448	510	525	571
Schulden aan investeringsschrijvers	63	71	82	94	96	105
Overige schulden	800	990	1.000	1.000	1.000	1.000
Totaal	1.207	1.355	1.531	1.604	1.621	1.675
Totale passiva	16.319	14.714	13.380	12.478	14.555	18.384

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



30 Groningen Airport Eelde - Strategisch plan

Investeren in groei

Kosten voor baten

Uitbreidingsinvesteringen

Door het verzilveren van marktkansen wil Groningen Airport Eelde in eerste instantie groeien naar 300.000 en vervolgens naar 600.000 passagiers. Uitbreiding van de terminal en herinrichting van terreinen is nodig om verdere groei te kunnen faciliteren en de luchthaven kwalitatief een impuls te geven. In het hoofdstuk 'ruimte voor groei' zijn de elementen van dit investeringsprogramma beschreven.

Het totale investeringsprogramma is geraamd op € 17,1 miljard tot aan 2023. Zie tabel rechts. Naast de investeringsbedragen is in het overzicht ook het verwachte planjaar genoemd. Het planjaar is het eerste kalenderjaar na oplevering. In eerste instantie staan investeringen in de terminal en de realisatie van een nieuw onderkomen voor de luchthavenverbrandweer op het programma. Beide investeringen zijn op basis van de huidige verkeersomvang en bedrijfsvoering al noodzakelijk. Op basis van een voorontwerp zijn de bouwkosten van een onderkomen voor brandweer en medische diensten geraamd. De kosten voor de luchthavenverbrandweer zijn geraamd op € 2,5 miljoen. De eerste fase van de uitbreiding van de passagiersterminal is geraamd op € 3,5 miljoen. Daar komen bij de kosten voor installaties en systemen, zoals security-apparatuur, check-in en bagageafhandelingsystemen, waardoor de totale investering circa € 5 miljoen bedraagt.

De daadwerkelijke realisatie- en dus het feitelijk jaar van ingebruikname - van de verdere investeringen is afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeer op de luchthaven. Dus pas bij groei

van vluchten en passagiers komen uitbreidingsinvesteringen op de agenda. Een tweede uitbreiding van de terminal is voorzien in de tweede helft van de planperiode en is geraamd op € 4,2 miljoen, inclusief installaties en systemen (alle bedragen prijsopeel 2013).

De verbetering van de outfitting en herinrichting van het voorterrein zijn op termijn noodzakelijk voor groei van het verkeer, maar zullen ook bijdragen aan de kwalitatieve verbetering van de wederse omgeving van de luchthaven. Dit investeringsprogramma wordt in nauwe samenwerking met de regionale en lokale overheden verder uitgewerkt. De herinrichting van het voorterrein en de verhuizing van de brandweerkazerne bieden samen ruimte voor uitbreiding van de parkeerplaatsen P2 en P4. Deze zijn nodig bij groei van het aantal passagiers en zijn voorzien voor 2017 en 2019.

Financiering

In het voorgaande hoofdstuk is de exploitatie van de luchthaven geschetst voor de komende jaren, inclusief de extra kosten voor marketing en business development en de vervangingsinvesteringen in de bestaande faciliteiten en materieel. De "topende zakker" en de inzet op nieuwe verbindingen kunnen worden gefinancierd uit de kasstroom en het eigen vermogen van de luchthaven. Wanneer de groei zich volgens plan en ambitie manifesteert, kan in 2017 en 2020 een positief EBITDA, respectievelijk een positieve cashflow worden behaald.

Gelet op de omvang van het investeringsprogramma is echter aanvullende financiering nodig voor de uitbreidingsinvesteringen.

Voorgenomen investeringsuitgaven

Buigedeel	Kosten	Planjaar
Nieuwbouw brandweerkazerne	2.000.000	2016
Installaties	250.000	2016
Verhuizing	300.000	2016
Totaal	2.550.000	
Uitbreiding fase 1: 2.000 m ²	3.500.000	2016
Installaties & systemen	1.470.000	2016
Uitbreiding fase 2: 1.650 m ²	3.000.000	2022
Installaties & systemen	1.200.000	2022
Totaal	9.170.000	
Ontsluiting en voorterrein	2.175.000	2017
Herinrichten voorterrein	575.000	2017
Wegen	850.000	2017
Reclame	475.000	2017
Uitbreiding parkeerterrein P2	1.250.000	2019
Uitbreiding parkeerterrein P4	5.305.000	2019
Totaal	17.025.000	

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

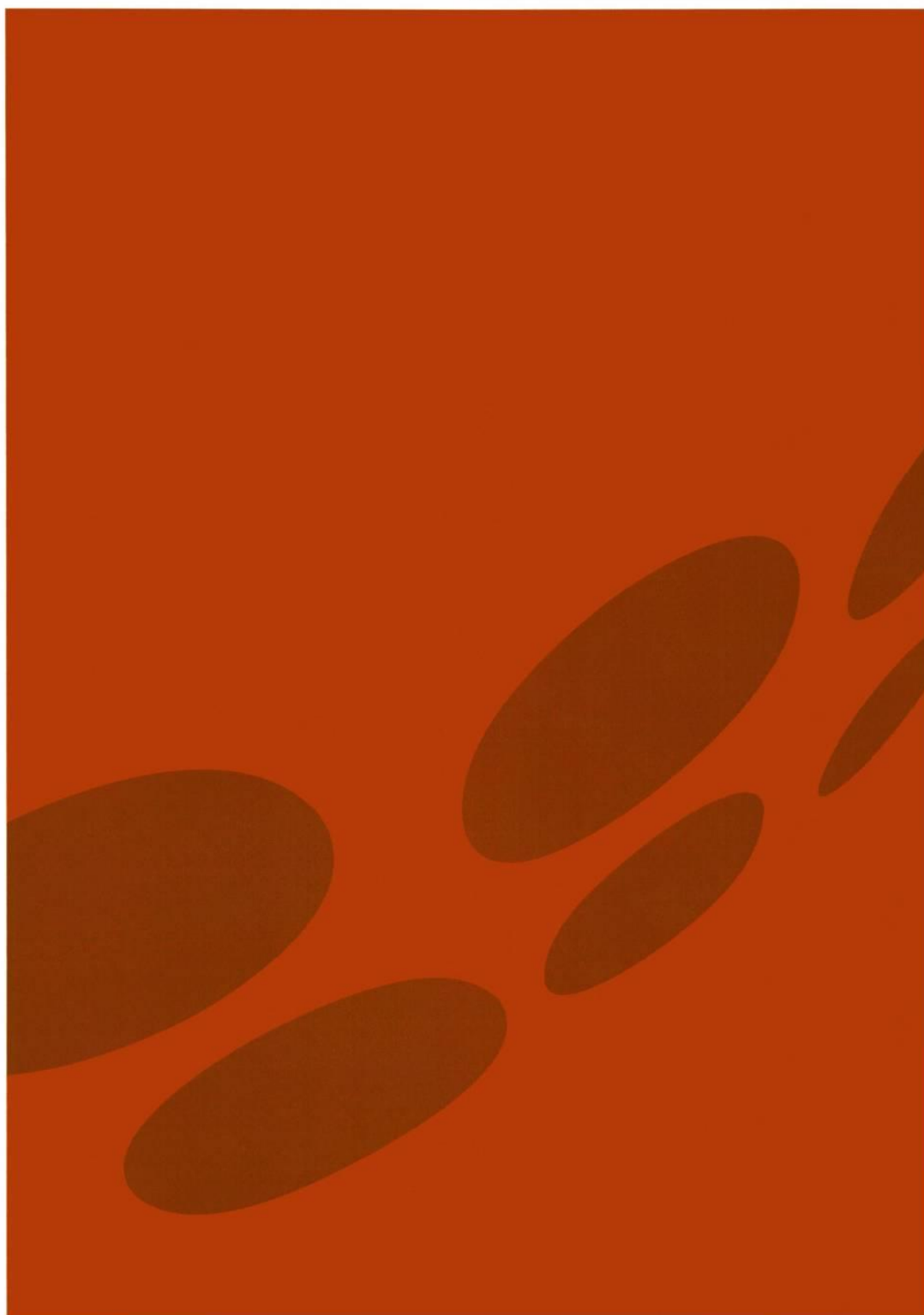


Met de Aandeelhouders moet worden gezocht naar de juiste financieringsopties. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden die de regionale overheden kunnen bieden, vooral vanuit de beschikbare financiële instrumenten voor verbetering van de Noordelijke infrastructuur en stimulering van de economische ontwikkeling.

In een eerste globale Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) is alle door de Rijksoverheid Groningen is uitgevoerd, zijn de maatschappelijke reistijdskosten afgezet tegen de exploitatiekosten. Daar komt een positief saldo uit. Een positieve MKBA score geeft aan dat het voor overheden om een maatschappelijk rendabele investering gaat.

Investeren van de overheden in de luchthaven zijn dus haalbaar, maar ook in de komende jaren nodig. Groningen Airport Eelde legt de focus op ontwikkeling van verbindingen en verkeer. Groei van het verkeer zorgt voor verbetering van het exploitatieresultaat en stelt de luchthaven op termijn in staat maatsure uitbreidingsinvesteringen mede te financieren.

32 Groningen Airport Eelde - Werelden verbinden



Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



BIJLAGE III



MKBA Groningen Airport Eelde

Eindrapport

Opdrachtgever: Provincie Drenthe

Rotterdam, 19 maart 2014



MKBA Groningen Airport Eelde

Eindrapport

Oprachtgever: Provincie Drenthe

Rotterdam, 19 Maart 2014

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profitsectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 80-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Ecorys heeft ruime ervaring met het uitvoeren van MKBA's op tal van terreinen en heeft zich ontwikkeld tot één van de leidende adviesbureaus op dit gebied in Nederland. Ecorys is niet alleen de uitvoerder, wij zijn ook op verschillende andere manieren betrokken bij MKBA's. Zo begeleiden en ondersteunen we opdrachtgevers bij het totstandkomingsproces van een MKBA, en worden we regelmatig gevraagd als toetser van MKBA's. Ook verzorgen we trainingen voor mensen die met een MKBA willen gaan werken.. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO2-uitstoot af, stimuleren we het ov-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO2-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland BV
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	10
1.1 Aanleiding	10
1.2 Onderzoeksvraag	11
1.3 Leeswijzer	12
2 Probleemanalyse en oplossingsrichtingen	13
2.1 Probleemanalyse	13
2.2 Het nulalternatief	14
2.3 Oplossingsrichtingen en beleidsalternatieven	15
2.4 Gevoeligheidsanalyses	17
3 Beschouwde effecten	18
3.1 Algemene aannames	18
3.2 Directe effecten	20
3.2.1 Effecten voor de exploitant	20
3.2.2 Effecten op de reistijd, reiskosten en comfort voor de reiziger	22
3.2.3 Effecten voor de traumaheli	25
3.2.4 Effecten voor de vliegscholen en GA operators en gebruikers	26
3.2.5 Overige directe effecten	26
3.3 Indirecte effecten	26
3.3.1 Directe werkgelegenheidseffecten (bruto)	27
3.3.2 Indirecte werkgelegenheidseffecten (bruto)	29
3.3.3 Netto werkgelegenheidseffecten	31
3.3.4 Doorwerking arbeidsmarkteffecten in de MKBA	32
3.3.5 Uitstralingseffecten	35
3.4 Externe effecten	36
3.4.1 Fijnstof/stikstof	36
3.4.2 Geluid	37
3.4.3 Verkeersveiligheid	38
3.4.4 Externe veiligheid	38
3.4.5 Verstoring	39
4 Uitkomst MKBA	40
5 Gevoeligheidsanalyses	42
5.1 SEO Laag scenario	42
5.2 SEO Hoog scenario	42
5.3 10 jaar doorgroei van verkeersvolume na 2030 met 3,5%	43
5.4 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief sluiting	43
6 Conclusies	44
Bijlage	46
Toelichting MKBA	46

Inhoudsopgave

Beschrijving SEO-scenario's	48
Benodigde vierkante meter per passagier volgens IATA kwaliteitsnormen	50
GAE procestijden volgens IATA kwaliteitsnormen	50
Gevoeligheidsanalyse SEO Laag	51
Gevoeligheidsanalyse SEO Hoog	52
Gevoeligheidsanalyse 10 jaar 3,5% extra groei	53
Gevoeligheidsanalyse 10 jaar extra effect bij beleidsalternatief sluiting	54

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Samenvatting

Inleiding

Sinds december 2003 zijn de aandelen van Groningen Airport Eelde (GAE) NV in handen van vijf regionale partijen: de provincie Groningen (30%), de provincie Drenthe (30%), de gemeente Groningen (26%), de gemeente Assen (10%) en de gemeente Tynaarlo (4%). Vanuit hun hoedanigheid als aandeelhouder zetten de betrokken overheden zich in om de luchthaven te faciliteren in haar ontwikkeling. Vooral beleidsmatig, maar de afgelopen jaren ook financieel in de vorm van een agiostorting van ruim 1 miljoen euro per jaar als bijdrage in de exploitatie van GAE NV, gebaseerd op een overeenkomst met het Rijk uit 2001. Destijds is overeengekomen dat deze bijdrage jaarlijks voor een periode van 10 jaar zou worden ingebracht door de regionale aandeelhouders, te starten vanaf 1 januari 2003 en eindigend op 31 december 2012.

Een onderdeel van de afspraken met het Rijk is geweest het verlengen van de start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van 1800 naar 2500 meter. De kosten hiervan zijn door het Rijk gefinancierd. Na jarenlange juridische procedures is de baanverlenging in april 2013 gerealiseerd.

Met de baanverlenging is voor GAE een belangrijke voorwaarde voor toekomstige groei van de luchthaven gerealiseerd. De wijze waarop die groei tot stand dient te komen, is verwoord in het door het bestuur van GAE NV opgestelde strategisch plan 'Werelden Verbinden'. Dit plan is op 31 oktober 2013 openbaar gemaakt. Het businessplan bestrijkt een periode van 10 jaar (2013-2023) en voorziet een sterke groei in het aantal verbindingen en reizigers.

Om de groeiambitie te bewerkstelligen zijn er volgens het plan uitbreidingsinvesteringen nodig van in totaal € 17 miljoen. Per brief heeft het bestuur van GAE NV de aandeelhouders gevraagd om nu zorg te dragen voor:

- Een bijdrage van € 1 miljoen in een fonds voor routeontwikkeling;
- Financiering van voorgenomen korte termijn (2016) investeringen van € 7,5 miljoen, waarbij het gaat om uitbreiding van de passagiersterminal en nieuwbouw van de brandweervoorziening.

In totaal komt de nu gevraagde publieke bijdrage dan op € 8,5 miljoen euro.

Rapportage Noordelijke Rekenkamer

Op 4 november 2013 heeft de Noordelijke Rekenkamer het rapport Provinciale Betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde uitgebracht. Hierin beschrijft de Rekenkamer welke publieke belangen ten grondslag liggen aan de provinciale participatie in GAE NV en op welke wijze de colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe in de periode 2004-2012 hebben gestuurd op het borgen van die belangen. Daarnaast bevat de rapportage een analyse van het marktpotentieel van GAE en wordt een drietal ontwikkelscenario's voor de luchthaven geschetst, op basis van onderzoek uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek. SEO gaat hierbij uit van een laag, midden en hoog scenario. Bij het lage scenario wordt beargumenteerd dat er een reëel risico is dat Lelystad Airport zich tot concurrent ontwikkelt, wat zou leiden tot exploitatietekorten van de luchthaven, zelfs tot na 2030. Het midden scenario gaat uit van 'business as usual', waarin rond 2030 een rendabele exploitatie wordt bereikt. Het hoge groei scenario gaat er vanuit dat Ryanair zich verder ontwikkelt op GAE, wat leidt tot een flinke groei in het aantal vliegbewegingen en reizigers en zorgt voor een positief exploitatieresultaat in 2023.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Dit roept de vraag op of het maatschappelijk verantwoord is om in de luchthaven te blijven investeren. De Noordelijke Rekenkamer concludeert daarbij dat de provincies Drenthe en Groningen de effecten van de luchthaven niet door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse hebben onderzocht.

Behoeftte aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse

Gezien deze achtergrond is er behoefte bij de aandeelhouders aan aanvullende informatie. Deze informatie dient als input voor de besluitvorming over de gevraagde publieke investeringsbijdrage. Het gaat dan in het bijzonder om een nader inzicht in de economische effecten van een dergelijke investering voor de regio.

Ecorys heeft hiervoor een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Hierbij worden de kosten en baten voor Noord-Nederland in kaart gebracht, volgens de meest recent geldende methodieken en richtlijnen, zoals de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Kort samengevat stellen de eigenaren zich de vraag:

Welk maatschappelijk rendement in termen van kosten en baten is verbonden aan eventuele nadere publieke investeringen in de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland?

Deze onderzoeksvraag staat centraal bij het opstellen van de MKBA. Op verzoek van de opdrachtgever zijn de prognoses van SEO¹ als verkeersprognoses voor GAE gebruikt.

De directe aanleiding voor de gevraagde MKBA ligt dus in het verzoek van het bestuur van GAE NV om, in eerste instantie, zorg te dragen voor een publieke investeringsbijdrage in faciliteiten op de luchthaven van € 8,5 miljoen. Om te besluiten tot deze extra publieke investering is inzicht in het maatschappelijke effecten van deze investering gewenst. Op de achtergrond speelt echter een vergaande vraag, te weten: is de maatschappelijke waarde van de luchthaven dermate groot dat dit de financiële bijdrage van de regionale overheden, nu en in de toekomst, rechtvaardigt. Immers, uit de analyse van de Noordelijke Rekenkamer blijkt dat het nog lange tijd kan duren voordat de exploitatie van de luchthaven kostendekkend kan zijn. Deze exploitatieverliezen kunnen er toe leiden dat regionale partijen ook in de toekomst langere tijd financieel moeten bijdragen. De vraag dient zich dan ook aan wat het maatschappelijk rendement is van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland. Ook deze vraag zal moeten worden beantwoord. Anderzijds is na vele jaren onlangs eindelijk de baanverlenging gerealiseerd. Het ligt dus voor de hand om deze investering ook zo goed mogelijk uit te nutten en zodoende de werkgelegenheid op en rond de luchthaven verder te stimuleren. Dit aspect dient in de analyse dan ook een volwaardige plaats te krijgen.

Alternatieven

Het bestuur van de luchthaven geeft aan dat de huidige passagiersterminal reeds bij het huidige passagiersniveau niet voldoet tijdens piekmomenten (zomer) waardoor uitbreiding noodzakelijk is. Daarnaast verwacht het bestuur de komende jaren meer een groei in termen van het aantal vluchten en reizigers dat de luchthaven moet verwerken. Er staat derhalve druk op de bestaande faciliteiten en die druk zal bij groei (bijvoorbeeld conform het SEO middenscenario) verder toenemen, waardoor er knelpunten zullen ontstaan bij de reizigersafhandeling die leiden tot langere wachttijden voor reizigers.

Nieuwbouw van de brandweer is volgens het management noodzakelijk omdat de huidige voorziening zwaar gedateerd is. Daarnaast geven zij aan dat de aanrijtijd sinds de baanverlenging in 2013 langer is geworden, waardoor het risico dat de norm voor de aanrijtijd van 3 minuten niet

¹ SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan, September 2013.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

gehaald wordt, is vergroot. Wanneer de norm (structureel) niet gehaald wordt, kunnen er mogelijke implicaties met betrekking tot de regelgeving optreden. Hierbij dient te worden aangetekend dat er nu geen aanwijzingen zijn dat de norm structureel niet zal worden gehaald. Bij realisatie van een nieuwe brandweerkazerne kan daarnaast mogelijk een besparing op de exploitatiekosten van de brandweer worden bereikt door de nieuwbouw van de brandweer te koppelen aan de nieuwbouw van faciliteiten voor de traumaheli van het UMCG. Los van deze faciliteiten kan de luchthaven meer vluchten verwerken dan momenteel het geval is. Er is echter een extra inspanning nodig om die extra vluchten in de vorm van extra lijndiensten te realiseren.

Er wordt nu dus gevraagd of de aandeelhouders zorg kunnen dragen voor een investering van € 8,5 miljoen en is er het risico op een langdurig exploitatiekort. Dat betekent dat er (opnieuw) publieke middelen geïnvesteerd zouden moeten worden in GAE. De aandeelhouders zouden graag inzichtelijk willen hebben wat de maatschappelijke kosten en baten van GAE zijn voor Noord-Nederland, om ten aanzien van deze vragen een goede afweging te kunnen maken.

In de MKBA worden daarom de volgende beleidsalternatieven gehanteerd:

- **Beleidsalternatief 1a:** de gevraagde € 7,5 miljoen investeren in verbetering en uitbreiding van de terminal en in een onderkomen voor de luchthavenbrandweer.
- **Beleidsalternatief 1b:** de gevraagde € 1 miljoen investeren in een risicofonds voor routeontwikkeling. We nemen aan dat hierdoor extra lijndienstvluchten en –passagiers worden aangetrokken. Zoals gezegd is de causaliteit tussen het fonds en het daadwerkelijk realiseren van lijnvluchten diffuus. Er verandert door het fonds niets aan de markt of het achterland. Ook kan het zijn dat airlines weer stoppen met een lijnvlucht, waarvan de onrendabele top uit het routefonds werd gedekt, als het fonds op is. De MKBA voor dit alternatief heeft dus vooral het karakter van een ‘what-if’ analyse.
- **Beleidsalternatief 2:** sluiten van de luchthaven op korte termijn (2016). Met dit alternatief kan de meerwaarde van de luchthaven worden bepaald vergeleken met de situatie dat de luchthaven op korte termijn zou moeten sluiten. Juist vanwege deze meerwaarde inschatting gaan we ervan uit dat in dit beleidsalternatief geen alternatieve ontwikkelingen op het terrein zullen plaatsvinden.

In een MKBA worden project- of beleidsalternatieven vergeleken met een nulalternatief. Het nulalternatief is de meest waarschijnlijke situatie zonder grootscheepse maatregelen zoals in de beleidsalternatieven worden verkend, en vormt de referentiesituatie waartegen de twee alternatieven worden afgezet. Het vaststellen van het nulalternatief is geen sinecure. De luchthaven is al jaren operationeel, er is recent een baanverlenging tot stand gebracht, en het bestuur van GAE NV heeft een groeistrategie gepresenteerd. Daartegenover staat dat het rapport van de Noordelijke Rekenkamer waarschuwt voor de mogelijke risico's, in termen van tegenvallende reizigersaantallen met dito exploitatieverliezen als gevolg. Dit zal ook in de toekomst vragen opwerpen of deze exploitatieverliezen gedekt moeten worden uit de publieke middelen. Het nulalternatief kan als volgt worden geformuleerd:

Nulalternatief: de aandeelhouders van GAE NV leveren een maximale inspanning met minimale besteding van publieke middelen om de luchthaven open te houden. De directie van GAE NV gaat vanuit eigen middelen van de vennootschap inzetten op acquisitie van nieuwe verbindingen. Er worden geen korte termijn investeringen gedaan ter waarde van € 8,5 miljoen.

Effecten en uitkomsten

Het afzetten van de beleidsalternatieven tegen het nulalternatief leidt tot de volgende effecten in de MKBA:

- Investeringskosten

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

- Reistijdwinsten zakelijke passagiers
- Reistijdwinsten niet-zakelijke passagiers
- Reiscomfort passagiers
- Effect voor exploitant
- Effecten voor de traumaheli
- Effect voor vliescholen en GA operators en gebruikers
- Indirecte effecten op de werkgelegenheid
- Indirect effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat
- Fijnstof/stikstof
- Geluid
- (Externe) veiligheid
- Verstoring

Deze effecten zijn zoveel mogelijk gekwantificeerd en in euro's uitgedrukt gedurende een zichtperiode. Dit leidt tot de volgende uitkomsten.

Prijspel 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investing brandweerkazerne + terminal	Alternatief 1b – Investing routefonds	Alternatief 2 – Sluiting
Totaal kosten	-€ 10,1	€ 30,2	-€ 9,2
Totaal baten	€ 11,1	€ 129,3	-€ 78,0
Baten - kosten	€ 1,1	€ 159,5	-€ 87,2

Conclusies

In deze rapportage zijn de uitkomsten van de MKBA voor drie beleidsalternatieven gepresenteerd. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Beleidsalternatief 1a bestaat uit een investering in de terminal en de brandweerkazerne. Het investeren in de terminal leidt tot minder wachttijd voor passagiers, wat een positief welvaartseffect is. Investeren in de brandweerkazerne betekent dat de traumaheli op de meest optimale locatie in de regio kan worden gestationeerd, en leidt naar verwachting tot een licht effectievere inzet van brandweerpersoneel op de luchthaven. Op termijn kunnen wellicht de exploitatiekosten van de kazernefaciliteit dalen, door meer taken te delen met de andere gebruikers van de kazerne. Op de korte termijn stijgen de exploitatiekosten echter licht. Per saldo overstijgen de baten de totale kosten in dit beleidsalternatief licht.

Kanttekening bij bovenstaande conclusie is dat er niet door het bestuur van de luchthaven is onderzocht of nog steeds sprake is van structurele ondercapaciteit in de terminal in piektijden bij een veel lagere groei dan door hen is voorzien in het businessplan. Ook is niet onderzocht of er kosten-effectievere oplossingen mogelijk zijn om het zelfde effect op een reductie van de wachttijd van passagiers te realiseren (in welk verkeersscenario dan ook).

Het is aan te bevelen om de investering in de terminal en de brandweerkazerne te splitsen en beide investeringen op hun merites te beoordelen.

Beleidsalternatief 1b betreft de investering in het risicofonds voor routeontwikkeling. Zoals vermeld in de rapportage staat het allerminst vast dat van een dergelijk fonds ook daadwerkelijk een groei van de hoeveelheid lijndienstpassagiers mag worden verwacht. De MKBA berekening heeft dan ook vooral het karakter van een what-if analyse. Indien de investering in het risicofonds

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

voor routeontwikkeling leidt tot een aantal lijndienstpassagiers oplopend tot 196.000 in 2025, dan leidt dat tot een positief MKBA saldo. Er zijn treden positieve reistijdeffecten voor passagiers op, alsmede een groei van de werkgelegenheid. Ook leidt een toename van het aantal lijndienstpassagiers tot een positief effect op de exploitatie van de luchthaven. Deze positieve effecten overtreffen de negatieve effecten van een dergelijke toename van vluchten en passagiers in termen van geluidhinder, emissies en investeringskosten samen.

Beleidsalternatief 2 is het sluiten van de luchthaven per 2016. Kenmerkend voor dit beleidsalternatief is dat de grote investeringen (baanverlenging en 10 jaar storting in het agiofonds) reeds gedaan zijn, en hiermee 'verzonken' zijn. Uit onze analyse blijkt dat sluiting van de luchthaven tot een negatief MKBA saldo leidt, wat betekent dat dit een welvaartsverlies is voor de Noord-Nederlandse samenleving. In geval van sluiting is er sprake van een reistijdverlies voor passagiers die dan via een alternatieve luchthaven moeten reizen die verder weg ligt dan Groningen airport Eelde. Tevens betekent sluiting een verlies van werkgelegenheid. Ervan uitgaande dat zonder sluiting in het nulalternatief de luchthaven gematigd groeit, en dus ook de werkgelegenheid meegroeit, zou sluiting leiden tot op termijn een verlies van maximaal circa 420 directe en indirecte voltijds arbeidsplaatsen. Hier tegenover staat een afname van geluidhinder en emissies. Ten slotte geldt dat in het sluiten scenario de positieve kasstroom van de exploitant (exclusief afschrijvingen^{2,3}) beëindigd wordt. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het geval van het SEO lage scenario (dus een lagere groei van het aantal passagiers) deze conclusies blijven staan.

Het overgrote deel van de effecten in de MKBA betreft effecten die optreden als gevolg van de commerciële luchtvaart. De effecten voor het lesverkeer en general aviation zijn relatief gering.

² CPB/PBL (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

³ Faktion, BCI en SEO (2012), Werkinstructie 'van GREX naar MKBA'.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Sinds december 2003 zijn de aandelen van Groningen Airport Eelde (GAE) NV in handen van vijf regionale partijen: de provincie Groningen (30%), de provincie Drenthe (30%), de gemeente Groningen (26%), de gemeente Assen (10%) en de gemeente Tynaarlo (4%). Vanuit hun hoedanigheid als aandeelhouder zetten de betrokken overheden zich in om de luchthaven te faciliteren in haar ontwikkeling. Vooral beleidsmatig, maar de afgelopen jaren ook financieel in de vorm van een agiostorting van ruim 1 miljoen euro per jaar als bijdrage in de exploitatie van GAE NV, gebaseerd op een overeenkomst met het Rijk uit 2001. Destijds is overeengekomen dat deze bijdrage jaarlijks voor een periode van 10 jaar zou worden ingebracht door de regionale aandeelhouders, te starten vanaf 1 januari 2003 en eindigend op 31 december 2012.

Een onderdeel van de afspraken met het Rijk is geweest het verlengen van de start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van 1800 naar 2500 meter. De kosten hiervan zijn door het Rijk gefinancierd. Na jarenlange juridische procedures is de baanverlenging in april 2013 gerealiseerd.

Inzet op groei: strategisch plan 'Werelden Verbinden'

Met de baanverlenging is voor GAE een belangrijke voorwaarde voor toekomstige groei van de luchthaven gerealiseerd. De wijze waarop die groei tot stand dient te komen, is verwoord in het door het bestuur van GAE NV opgestelde strategisch plan 'Werelden Verbinden'. Dit plan is op 31 oktober 2013 openbaar gemaakt. Het businessplan bestrijkt een periode van 10 jaar (2013-2023) en voorziet een sterke groei in het aantal verbindingen en reizigers.

Om de groeiambitie te bewerkstelligen zijn er volgens het plan uitbreidingsinvesteringen nodig van in totaal € 17 miljoen. Per brief heeft het bestuur van GAE NV de aandeelhouders gevraagd om nu zorg te dragen voor:

- Een bijdrage van € 1 miljoen in een fonds voor routeontwikkeling;
- Financiering van voorgenomen korte termijn (2016) investeringen van € 7,5 miljoen, waarbij het gaat om uitbreiding van de passagiersterminal en nieuwbouw van de brandweerverzorging.

In totaal komt de nu gevraagde publieke bijdrage dan op € 8,5 miljoen euro.

Onderzoek Noordelijke Rekenkamer

Op 4 november 2013 heeft de Noordelijke Rekenkamer het rapport Provinciale Betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde uitgebracht. Hierin beschrijft de Rekenkamer welke publieke belangen ten grondslag liggen aan de provinciale participatie in GAE NV en op welke wijze de colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe in de periode 2004-2012 hebben gestuurd op het borgen van die belangen.

Daarnaast bevat de rapportage een analyse van het marktpotentieel van GAE en wordt een drietal ontwikkelscenario's voor de luchthaven geschetst, op basis van onderzoek uitgevoerd door SEO Economisch Onderzoek. SEO gaat hierbij uit van een laag, midden en hoog scenario. Bij het lage scenario wordt beargumenteerd dat er een reëel risico is dat Lelystad Airport zich tot concurrent ontwikkelt, wat zou leiden tot exploitatietekorten van de luchthaven, zelfs tot na 2030. Het midden scenario gaat uit van 'business as usual', waarin rond 2030 een rendabele exploitatie wordt bereikt. Het hoge groei scenario gaat er vanuit dat Ryanair zich verder ontwikkelt op GAE, wat leidt tot een

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

flinke groei in het aantal vliegbewegingen en reizigers en zorgt voor een positief exploitatieresultaat in 2023. Zie paragraaf 2.3 en de bijlage voor meer achtergrond over de SEO scenario's.

Dit roept de vraag op of het maatschappelijk verantwoord is om in de luchthaven te blijven investeren. De Noordelijke Rekenkamer concludeert daarbij dat de provincies Drenthe en Groningen de effecten van de luchthaven niet door middel van een maatschappelijke kosten-batenanalyse hebben onderzocht.

Gezien deze achtergrond is er behoefte bij de aandeelhouders aan aanvullende informatie. Deze informatie dient als input voor de besluitvorming over de gevraagde publieke investeringsbijdrage. Het gaat dan in het bijzonder om een nader inzicht in de economische effecten van een dergelijke investering voor de regio.

Ecorys heeft hiervoor een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. Hierbij worden de kosten en baten voor Noord-Nederland in kaart gebracht, volgens de meest recent geldende methodieken en richtlijnen, conform de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)⁴, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen⁵ en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden⁶.

Wat is een MKBA?

Een kosten-batenanalyse is een instrument waarmee alle relevante effecten van een project worden bepaald voor (in dit geval) Noord-Nederland en met elkaar worden vergeleken. Het gaat dan zowel om effecten voor de direct betrokkenen (overheden, exploitant, gebruikers) als effecten voor diegenen die op een andere manier voor- of nadeel ondervinden van een project (bijvoorbeeld omwonenden, reizigers). Deze effecten worden zoveel mogelijk vertaald naar hun effecten op de welvaart van de betrokkenen, en worden over een reeks van jaren bepaald. De welvaartseffecten worden zoveel mogelijk uitgedrukt in geldtermen.

Het resultaat van de analyse is een overzicht van de effecten voor de Noord-Nederlandse samenleving, over een lange reeks van jaren. Door de toekomstige effecten te vertalen naar hun huidige waarde, kunnen effecten die op verschillende momenten in de tijd optreden bij elkaar worden opgeteld. Hierdoor kan inzicht worden verkregen in het netto effect op de welvaart van alle stakeholders binnen de Noord-Nederlandse grenzen samen.

1.2 Onderzoeksvraag

Kort samengevat stellen de eigenaren zich de vraag:

Welk maatschappelijk rendement in termen van kosten en baten is verbonden aan eventuele nadere publieke investeringen in de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland?

Deze onderzoeksvraag staat centraal bij het opstellen van de MKBA. Op verzoek van de opdrachtgever zijn de prognoses van SEO⁷ als verkeersprognoses voor GAE gebruikt.

⁴ CPB/PBL (2013). Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

⁵ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). KBA bij MIRT-verkenningen. Kader voor het invullen van de OEI-formats. September, 2012.

⁶ Kennisinstituut voor Mobiliteit (2013). De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. November, 2013.

⁷ SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan. September 2013.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de probleemanalyse en bijbehorende oplossingsrichtingen. In hoofdstuk 3 worden de beschouwde effecten beschreven en hoofdstuk 4 zal de uitkomsten van de MKBA presenteren. In hoofdstuk 5 wordt de gevoeligheidsanalyse uitgewerkt en tot slot zullen in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen worden beschreven.

2 Probleemanalyse en oplossingsrichtingen

2.1 Probleemanalyse

Inleiding

In 2013 waren er op GAE 43.836 vliegbewegingen en 201.721 passagiers⁸. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat Transavia en Ryanair met ingang van het zomerseizoen van 2014 drie vluchten vanaf GAE gaan schrappen⁹. Daartegenover staat dat ArkeFly in het zomerseizoen van 2014 twee keer per week naar Antalya gaat vliegen.

De directe aanleiding voor de gevraagde MKBA ligt in het verzoek van het bestuur van GAE NV om, in eerste instantie, zorg te dragen voor een publieke investeringsbijdrage in faciliteiten op de luchthaven van € 7,5 miljoen aangevuld met een bijdrage in een risicofonds voor routeontwikkeling van € 1 miljoen. Dit maakt een totaal van € 8,5 miljoen. De begrote investeringen in faciliteiten op de luchthaven betreffen de realisatie van een nieuwe brandweerkazerne en uitbreiding van de passagiersterminal met circa 2.000 m². Om te besluiten over deze extra publieke investering is inzicht in het maatschappelijke effecten van deze investering gewenst.

Op de achtergrond speelt echter een vergaande vraag, te weten: is de maatschappelijke waarde van de luchthaven dermate groot dat dit de financiële bijdrage van de regionale overheden, nu en in de toekomst, rechtvaardigt. Immers, uit de analyse van de Noordelijke Rekenkamer blijkt dat het nog lange tijd kan duren voordat de exploitatie van de luchthaven kostendekkend kan zijn. Deze exploitatieverliezen kunnen er toe leiden dat regionale partijen ook in de toekomst langere tijd financieel moeten bijdragen. De vraag dient zich dan ook aan wat het maatschappelijk rendement is van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland. Ook deze vraag zal moeten worden beantwoord.

Anderzijds is na vele jaren onlangs eindelijk de baanverlenging gerealiseerd. Het ligt dus voor de hand om deze investering ook zo goed mogelijk uit te nutten en zodoende de werkgelegenheid op en rond de luchthaven verder te stimuleren. Dit aspect dient in de analyse dan ook een volwaardige plaats te krijgen.

Concreet betekent dit dat de opzet van de gevraagde maatschappelijke kosten-batenanalyse zodanig dient te zijn dat de verschillende vragen goed beantwoord kunnen worden. Dit stelt eisen aan de definiëring van de alternatieven en de verschillende effecten die in kaart worden gebracht.

Probleemanalyse

Op basis van deze onderzoeksvragen kan de probleemanalyse als volgt worden beschreven.

Het bestuur van de luchthaven geeft aan dat de huidige passagiersterminal reeds bij het huidige passagiersniveau niet voldoet tijdens piekmomenten (zomer) waardoor uitbreiding noodzakelijk is. Daarnaast verwacht het bestuur de komende jaren meer een groei in termen van het aantal vluchten en reizigers dat de luchthaven moet verwerken. Er staat derhalve druk op de bestaande faciliteiten en die druk zal bij groei (bijvoorbeeld conform het SEO middenscenario) verder toenemen, waardoor er knelpunten zullen ontstaan bij de reizigersafhandeling die leiden tot langere wachttijden voor reizigers.

⁸ GAE NV (2014). Statistieken 2013.

⁹ RTV Drenthe (2013). Ryanair en Transavia schrappen vluchten vanaf Eelde. 16 december 2013. <http://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/transavia-en-ryanair-schrappen-vluchten-vanaf-eelde>

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Nieuwbouw van de brandweer is volgens het management noodzakelijk omdat de huidige voorziening zwaar gedateerd is. Daarnaast geeft zij aan dat de aanrijtijd sinds de baanverlenging in 2013 langer is geworden, waardoor het risico dat de norm voor de aanrijtijd van 3 minuten niet gehaald wordt, is vergroot. Wanneer de norm (structureel) niet gehaald wordt, kunnen er mogelijke implicaties met betrekking tot de regelgeving optreden. Hierbij dient te worden aangetekend dat er nu geen aanwijzingen zijn dat de norm structureel niet zal worden gehaald. Bij realisatie van een nieuwe brandweerkazerne kan daarnaast mogelijk een besparing op de exploitatiekosten van de brandweer worden bereikt door de nieuwbouw van de brandweer te koppelen aan de nieuwbouw van faciliteiten voor de traumaheli van het Mobiel Medisch Team van het UMCG en een nieuwe standplaats voor UMCG Ambulancezorg (die nu zijn gevestigd op het bedrijventerrein Vriezerbrug te Vries). Voor een nadere toelichting, zie paragraaf 3.2.3.

Op basis van bovenstaande is beleidsalternatief 1a geformuleerd (zie paragraaf 2.3).

Los van de faciliteiten kan de luchthaven meer vluchten verwerken dan momenteel het geval is. Er is echter een extra inspanning nodig om die extra vluchten in de vorm van extra lijndiensten te realiseren. Op basis hiervan is beleidsalternatief 1b geformuleerd (zie paragraaf 2.3).

Er wordt dus gevraagd of de aandeelhouders zorg kunnen dragen voor een investering van € 8,5 miljoen en er is het risico op een langdurig exploitatietekort. Dat betekent dat er (opnieuw) publieke middelen geïnvesteerd zullen moeten worden in GAE. De aandeelhouders zouden graag inzichtelijk willen hebben wat de maatschappelijke kosten en baten van GAE zijn voor Noord-Nederland, om ten aanzien van deze vragen een goede afweging te kunnen maken. Op basis hiervan is beleidsalternatief 2 geformuleerd (zie paragraaf 2.3).

2.2 Het nulalternatief

In een MKBA worden project- of beleidsalternatieven vergeleken met een nulalternatief. Het nulalternatief is de meest waarschijnlijke situatie zonder grootscheepse maatregelen zoals in de beleidsalternatieven worden verkend, en vormt de referentiesituatie waartegen de twee alternatieven worden afgezet. Bij elke maatschappelijke kosten-batenanalyse geldt dat het belangrijk is dat de beleidsalternatieven en nulalternatief die worden bestudeerd goed gedefinieerd worden. Zo ook bij deze MKBA, vooral omdat het hier niet gaat om de vraag of de luchthaven er moet komen. Immers, de luchthaven ligt er al decennia, en er is recent geïnvesteerd in baanverlenging. De aandeelhouders staan nu voor de vraag of de maatschappelijke baten de nadere publieke investeringen kunnen rechtvaardigen, en willen daarbij weten wat het maatschappelijk rendement is dat de luchthaven in zijn algemeenheid brengt voor de Noord-Nederlandse samenleving.

Het vaststellen van het nulalternatief is geen sinecure. De luchthaven is al jaren operationeel, er is recent een baanverlenging tot stand gebracht, en het bestuur van GAE NV heeft een groeistrategie gepresenteerd. Daartegenover staat dat het rapport van de Noordelijke Rekenkamer waarschuwt voor de mogelijke risico's, in termen van tegenvallende reizigersaantallen met dito exploitatieverliezen als gevolg. Dit zal ook in de toekomst vragen op werpen of deze exploitatieverliezen gedekt moeten worden uit de publieke middelen. Het nulalternatief kan als volgt worden geformuleerd:

Nulalternatief: de aandeelhouders van GAE NV leveren een maximale inspanning met minimale besteding van publieke middelen om de luchthaven open te houden. De directie van GAE NV gaat

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

vanuit eigen middelen van de vennootschap inzetten op acquisitie van nieuwe verbindingen. Er worden geen korte termijn investeringen gedaan ter waarde van € 8,5 miljoen.

2.3 Oplossingsrichtingen en beleidsalternatieven

Het doel van deze MKBA is om inzicht te krijgen in het maatschappelijk rendement in termen van kosten en baten voor eventuele nadere publieke investeringen in de ontwikkeling van GAE. Om hier een goed inzicht in te krijgen, is het van belang om zowel de korte termijn investering van 8,5 miljoen euro in een beleidsalternatief te zetten, als het alternatief dat de luchthaven op korte termijn zou moeten sluiten. Op deze manier wordt zowel de maatschappelijke meerwaarde van de investering van 8,5 miljoen euro duidelijk, evenals het maatschappelijk rendement van de luchthaven zelf.

Er is voor gekozen om de effecten van de investeringen in de brandweerkazerne en passagiersterminal enerzijds en in het risicofonds voor routeontwikkeling anderzijds apart te laten zien. De reden is dat de causaliteit tussen de investering in het risicofonds en de door de luchthaven hieraan gekoppelde verwachting dat dit moet leiden tot uiteindelijk circa 200.000 lijndienstpassagiers diffuus is. Aangezien dit een relatief forse impact heeft op de prognose van het aantal vluchten en reizigers (en dus ook de reistijdwinst en externe effecten) is besloten om alternatief 1 te splitsen. Dit leidt tot de volgende drie beleidsalternatieven:

- **Beleidsalternatief 1a:** de gevraagde € 7,5 miljoen investeren in verbetering en uitbreiding van de terminal en in een onderkomen voor de luchthavenbrandweer.
- **Beleidsalternatief 1b:** de gevraagde € 1 miljoen investeren in een risicofonds voor routeontwikkeling. We nemen aan dat hierdoor extra lijndienstvluchten en –passagiers worden aangetrokken. Zoals gezegd, is de causaliteit tussen het fonds en het daadwerkelijk realiseren van lijnvluchten diffuus. Er verandert door het fonds niets aan de markt of het achterland. Ook kan het zijn dat airlines weer stoppen met een lijnvlucht, waarvan de onrendabele top uit het routefonds werd gedekt, als het fonds op is. De MKBA voor dit alternatief heeft dus vooral het karakter van een 'what-if' analyse.
- **Beleidsalternatief 2:** sluiten van de luchthaven op korte termijn (2016). Met dit alternatief kan de meerwaarde van de luchthaven worden bepaald vergeleken met de situatie dat de luchthaven op korte termijn zou moeten sluiten. Juist vanwege deze meerwaarde inschatting gaan we ervan uit dat in dit beleidsalternatief geen alternatieve ontwikkelingen op het terrein zullen plaatsvinden.

Door een scenario van onmiddellijke sluiting van de luchthaven te vergelijken met het nulalternatief, krijgt men inzicht wat de meerwaarde is van het open houden van de luchthaven. Het gaat dan met name om werkgelegenheid, en daarnaast de langere reistijd voor reizigers en daartegenover de hogere geluidhinder en emissies. Dit geeft dus een antwoord op de vraag wat het maatschappelijk rendement is van de luchthaven voor Noord-Nederland.

Het vergelijken van beleidsalternatief 1a of 1b met het nulalternatief geeft antwoord op de vraag of het maatschappelijk (economisch) rendabel is om deze investeringen in brandweerkazerne en terminal (beleidsalternatief 1a) danwel routefonds (beleidsalternatief 1b) te doen.

Momenteel is niet bekend hoeveel op welk moment zou moeten worden geherinvesteerd in het nulalternatief om de luchthaven open te houden. Om deze reden is de analyse periode voor beleidsalternatief 2 bekort, tot circa 15 jaar (tot en met 2030). Impliciet is dus verondersteld dat de luchthaven zonder herinvestering nog 15 jaar operationeel kan zijn. Het eindjaar van de effecten is

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

dus gesteld op 2030. Daarbij is tevens aangenomen dat eventuele exploitatietekorten vanuit het liquide vermogen van GAE NV kunnen worden gefinancierd (al dan niet aangevuld op basis van externe financiering). In een gevoeligheidsanalyse bekijken we wat het effect op de uitkomst van de MKBA is als de luchthaven nog 25 jaar vooruit kan zonder herinvestering.

Verschillende scenario's

Op verzoek van de opdrachtgever worden de drie groeiscenario's van SEO gebruikt¹⁰:

- SEO Laag (Lelystad ontwikkelt zich): waarin wordt verondersteld dat Lelystad Airport tot ontwikkeling komt, waarna het low cost carrierverkeer van GAE in 2018 naar Lelystad verhuist.
- SEO Midden (Business as usual): waarbij voor alle verkeerssegmenten wordt uitgegaan van voorspellingen van Airbus en Boeing ten aanzien van de gemiddelde groei van het intra-Europese vliegverkeer tot 2031 (3,5% per jaar).
- SEO Hoog (Ryanair breidt uit): waarin wordt verondersteld dat een low cost carrier van het kaliber Ryanair zich sterk ontwikkelt op GAE.

In de bijlage is een uitgebreidere beschrijving van de SEO-scenario's opgenomen. Afhankelijk van het aantrekken van nieuwe vluchten (dus per scenario verschillend) zal er al dan niet voldoende dekking zijn van de operationele kosten en zullen herinvesteringen mogelijk zijn.

Dit betekent dat het nulalternatief een verschillende invulling heeft in de verschillende scenario's. In alle scenario's neemt het aantal vluchten in het nulalternatief toe. Hierdoor zullen de operationele kosten en opbrengsten toenemen, alsook de overlast voor de omwonenden. Daarnaast zal er in het nulalternatief sprake zijn van herinvesteringen in de faciliteiten. De mogelijkheid om die herinvestering uit eigen middelen te dekken hangt mede af van het scenario.

Op basis van nieuwe feiten eind 2013 (het schrappen van vluchten door Transavia en Ryanair en een tweewekelijkse extra vlucht van ArkeFly), heeft SEO aangegeven dat er waarschijnlijk vertraging zit in hun scenario's van circa twee jaar.

Het Rekenkamer rapport geeft aan dat het laagscenario, waarin Lelystad zich ontwikkelt als concurrent van GAE, een scenario is waarmee serieus rekening moet worden gehouden. Echter, men kan zich afvragen of binnen een dergelijk scenario er daadwerkelijk een investeringsvraag op tafel zou komen. Om die reden is in overleg met de opdrachtgever besloten om uit te gaan van het SEO middenscenario als basis voor de verkeersontwikkeling. In de gevoeligheidsanalyse bekijken we het effect van het SEO laagscenario op de uitkomsten van de MKBA. Overigens wijkt ook het SEO middenscenario fors af ten opzichte van de door GAE geschetste ambitie in het strategisch plan.

Tabel 2.1 Vervoersprognoses GAE NV en SEO (x1.000)

	2013	2018	2023	2025	2030
Strategie GAE NV vliegbewegingen	48	60	66		
Strategie GAE NV passagiers	175	379	597		
SEO Hoog scenario vliegbewegingen	46	63	67	69	73
SEO Hoog scenario passagiers	205	393	538	596	812
SEO Midden scenario vliegbewegingen	46	62	66	67	71
SEO Midden scenario passagiers	205	243	289	307	362

¹⁰ SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan, September 2013.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

	2013	2018	2023	2025	2030
SEO Laag scenario vliegbewegingen	46	62	65	66	70
SEO Laag scenario passagiers	205	177	211	224	265

Samengevat stellen we de volgende beleidsalternatieven voor, die elk bestaan uit een alternatief en een vervoersprognose.

Tabel 2.2 De beleidsalternatieven, scenario's en inzichten

Alternatief =	Beleidsalternatief +	Vervoersprognose	--> leidt tot inzicht in:
Nulalternatief	Maximale inspanning met minimale besteding van publieke middelen in GAE <ul style="list-style-type: none"> - Geen investering op korte termijn - Luchthaven blijft open door maximale inspanning aandeelhouders met minimale besteding publieke middelen 	SEO midden scenario	-
Alternatief 1a	Het vliegveld investeert € 7,5 miljoen gefinancierd uit publieke middelen in GAE voor uitbreiding terminal en nieuwe brandweerkazerne	SEO midden scenario	Netto maatschappelijk effect van publiek investeren in uitbreiding terminal en nieuwe brandweerkazerne GAE
Alternatief 1b	Het vliegveld investeert € 1.0 miljoen gefinancierd uit publieke middelen in GAE voor het risicofonds voor routeontwikkeling	SEO midden scenario	Netto maatschappelijk effect van publiek investeren in risicofonds voor routeontwikkeling voor GAE
Alternatief 2	De aandeelhouders gaan over tot sluiting van de luchthaven per 2016	SEO midden scenario	Netto maatschappelijk effect van de luchthaven

2.4 Gevoeligheidsanalyses

Naast het doorrekenen van het nulalternatief en de twee beleidsalternatieven op basis van de SEO midden scenario's, zijn er ook drie gevoeligheidsanalyses worden uitgevoerd. De eerste gevoeligheidsanalyse zal een doorrekening van de MKBA voor het SEO laag scenario zijn, waar de tweede gevoeligheidsanalyse juist een doorrekening van de MKBA voor het SEO hoog scenario. De derde gevoeligheidsanalyse betreft een veronderstelling dat er na het eindjaar van de SEO verkeersvoorspelling nog 10 jaar een extra groei van 3,5% plaats vindt. In het SEO midden scenario wordt in de hoofdanalyse een prognose voor het vliegverkeer gegeven tot en met 2030, daarna wordt het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers constant verondersteld, aangezien er geen prognoses beschikbaar zijn voor verder in de toekomst. Een vierde gevoeligheidsanalyse ten slotte bekijkt wat het effect is op de uitkomst van de MKBA indien er wordt uitgegaan dat er 25 jaar zonder herinvestering kan worden gedaan in plaats van 15 jaar.

3 Beschouwde effecten

In dit hoofdstuk worden de effecten beschreven die we voorstellen om mee te nemen in de MKBA. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen directe effecten (effecten voor de eigenaar, exploitant of gebruiker) en indirecte effecten (effecten die optreden omdat de direct betrokkenen hun baten doorgeven aan anderen, bijvoorbeeld door verlaging van prijzen of een hogere consumptie). Vervolgens wordt beschreven wat het effect is voor de referentiesituatie (nulalternatief) en de twee beleidsalternatieven (investeren in GAE en sluiten van GAE).

In onderstaande tabel worden de belangrijkste projecteffecten voor de MKBA Groningen Airport Eelde weergegeven.

Tabel 3.1 Overzicht belangrijkste effecten

	Direct	Indirect	Extern
Luchthavenvoorzieningen en terrein	<ul style="list-style-type: none"> • Investeringskosten • Reistijdwinsten passagiers • Reis- en transportkosten passagiers • Reiscomfort passagiers • Effect voor exploitant • Effecten voor de traumaheli • Effect voor vliegscholen en GA operators en gebruikers 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeidsmarkt • Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat • Effect op woonklimaat • Catalysator voor (andere) investeringen in onroerend goed • Bijdrage aan vitale regio 	<ul style="list-style-type: none"> • Fijnstof/stikstof • Geluid • (Externe) veiligheid • Verstoring • Ruimtebeslag , landschap

3.1 Algemene aannames

Scope van het onderzoek

Op verzoek van de opdrachtgever worden de maatschappelijke kosten en baten voor Noord-Nederland in kaart gebracht. Op nationaal niveau zijn er ook een aantal effecten te verwachten die buiten de scope van deze studie vallen. In het kader hieronder worden deze kort toegelicht.

Wat zijn de aanvullende kosten en baten op nationaal niveau?

Vergeleken met een MKBA op niveau van Noord-Nederland zijn er aanvullende reistijdwinsten en effecten voor het reiscomfort voor reizigers uit de rest van Nederland. Daarnaast zijn er werkgelegenheidseffecten voor de rest van Nederland en zijn er ook externe effecten op het gebied van CO₂, NO_x en geluid. Deze effecten kunnen tegengesteld zijn aan het effect voor Noord-Nederland. Ter illustratie: in beleidsalternatief 2, leidt sluiting van de luchthaven tot minder geluidhinder voor de regio rondom de luchthaven. Indien reizigers via andere luchthavens elders in Nederland reizen, en daar dus meer vluchten plaatsvinden, vindt daar dus meer geluidshinder plaats.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Wat zijn de aanvullende kosten en baten op internationaal niveau?

Vergeleken met een MKBA op nationaal niveau zijn er aanvullende reistijdwinsten en effecten voor het reiscomfort voor reizigers uit Duitsland. Daarnaast zijn er aanvullende werkgelegenheidseffecten voor Duitsland en zijn er ook aanvullende externe effecten op het gebied van CO₂, NO_x en geluid.

Discountvoet

Om de toekomstige kosten en baten te kunnen vergelijken met baten en kosten die op kortere termijn gerealiseerd worden, zal gebruik worden gemaakt van een zogenaamde discountvoet. De discountvoet is een rentepercentage waarmee de kosten en baten worden vertaald naar hun huidige waarde ("contant worden gemaakt"). De resulterende contante waarden van kosten respectievelijk baten kunnen vervolgens worden vergeleken.

In Nederland wordt een risicovrije discountvoet van 2,5 procent voorgeschreven, in combinatie met een project specifieke opslag. Indien deze laatste niet bekend is, wordt hiervoor standaard 3 procent gehanteerd. De gehanteerde discountvoet zal dan 5,5% bedragen¹¹.

Prijspeil

Alle effecten zullen worden uitgedrukt in prijzen van één jaar, bij voorkeur 2013; ook effecten in bijvoorbeeld het jaar 2043 of in 2067 zullen prijspeil 2013 kennen. Er wordt dus gerekend met zogenaamde reële prijzen, zonder rekening te houden met inflatie. Alle prijzen zullen worden uitgedrukt in marktprijzen, dus inclusief BTW.

Voor het prijspeil wordt rekening gehouden met de laatste consumentenprijsindex (CPI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Deze neemt 2006 als basisjaar (CPI=100) en de meest recente waarde bedraagt 112,10 (oktober 2013).

BTW

De investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten worden daarnaast weergegeven als marktprijzen, dus inclusief BTW. Als BTW-percentages wordt 17,5% gehanteerd¹².

Reistijdwaardering

Voor de reistijdwaardering (Value of Time) van de reizigers die naar GAE of een alternatieve luchthaven rijden, zijn de meest recente cijfers van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) gebruikt: de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden (2013).

Overige kengetallen

Er zijn diverse effecten te verwachten waarvoor geen marktprijzen voorhanden zijn. Voor het waarderen van dergelijke effecten zal waar mogelijk gebruik worden gemaakt van kengetallen. De website van het Steunpunt Economische Evaluatie (SEE) van Rijkswaterstaat geeft een recent overzicht van dergelijke kengetallen. Deze zullen in principe worden gehanteerd, tenzij er betere of meer recente kengetallen beschikbaar zijn.

Zichtperiode

Een ander uitgangspunt betreft de zichtperiode. Aangezien er ook in het verleden al publieke investeringen in GAE zijn gedaan, ligt het voor de hand dat de effecten kunnen zich dan ook over een lange periode uitspreiden. In de MKBA zullen de baten voor de gehele technische levensduur van de investering ("eeuwigdurend") worden beschouwd, waarvoor om praktische redenen in

¹¹ Ministerie van Financiën (2007). Actualisatie van de discountvoet.

¹² CPB (2011), de BTW in kosten-batenanalyses.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Nederland standaard een periode van 100 jaar wordt gehanteerd. Voor de werkgelegenheid wordt één zichtjaar gehanteerd: 2030. Deze sluit het best aan bij de beschikbare prognosecijfers, de documenten en de modelinstrumenten die worden gebruikt om effecten te berekenen. Voor de overige jaren worden de effecten ook doorgerekend, waarbij gebruikt wordt gemaakt van interpolatie. De effecten na 2030 worden constant gehouden. Een uitzondering is het alternatief sluiting; hierbij wordt 2030 als eindjaar voor de effecten genomen. Dit heeft te maken met de aanname dat de luchthaven in het nulalternatief naar verwachting nog zo'n 15 jaar operationeel kan blijven zonder herinvesteringen, dus tot ongeveer 2030. Om de sluiting hier tegen af te zetten, wordt als eindjaar voor de effecten dus ook 2030 genomen.

3.2 Directe effecten

De belangrijkste directe effecten vormen de effecten voor de exploitant, de besparing in reistijd en kosten en verhoging van het comfort voor de reiziger. Daarnaast zijn er effecten voor de traumahel, de aanwezige vliescholen en de General Aviation (GA) operators en gebruikers.

3.2.1 Effecten voor de exploitant

Effect op het exploitatiesaldo

De effecten voor de exploitant is het effect op het exploitatieresultaat van GAE NV in elk van de beleidsalternatieven. Hiervoor is gebruik gemaakt van de analyse van SEO (2013), die in hun rapportage heeft uitgerekend wat het operationeel resultaat van de exploitant is voor een aantal steekjaren. De conclusie van SEO is dat het een aantal jaren duurt voordat GAE NV positieve exploitatiecijfers (na afschrijvingen) schrijft.

Zoals in de recente CPB/PBL richtlijn voor MKBA's (2013)¹³ en onderliggende werkwijzer¹⁴ wordt aangegeven, kan een dergelijke exploitatieanalyse niet integraal worden overgenomen in de MKBA. Belangrijke noodzakelijke bewerkingen zijn:

- De analyse moet in marktprijzen zijn. Ecorys heeft hiervoor belastingen (BTW) toegevoegd aan de exploitatieanalyse van SEO.
- De analyse moet exclusief afschrijvingskosten zijn. In een MKBA wordt uitgegaan van het 'sunk costs' principe, ofwel investeringen uit het verleden zijn niet meer relevant voor de MKBA.

Daarnaast moet de analyse in constante prijzen zijn, wat het geval is voor de SEO analyse.

In onderstaande tabel wordt de netto contante waarde van het exploitatieresultaat voor elk van de drie beleidsalternatieven gepresenteerd, waarbij bovenstaande correcties zijn toegepast op de cijfers voor het SEO midden scenario. De mogelijke extra kosten van de luchtverkeersleiding zitten hier niet bij¹⁵.

¹³ CPB/PBL (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

¹⁴ Fakton, BCI en SEO (2012), Werkinstructie 'van GREX naar MKBA'.

¹⁵ Er komt mogelijk een nieuw bekostigingssysteem voor de Nederlandse luchtverkeersleiding (Rijksoverheid (2013). Nieuwe beleid met betrekking tot het heffingenbeleid voor plaatselijke luchtverkeersdienstverlening.)

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Tabel 3.2 Effect op exploitatieresultaat GAE NV (Netto contante waarde ten opzichte van het nulalternatief), SEO midden scenario

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal	Alternatief 1b – Investering routefonds,	Alternatief 2 – Sluiting
Effect op exploitatieresultaat	€ 0	€ 31,6 miljoen	€ -9,2 miljoen

Het effect op het exploitatieresultaat is nul voor beleidsalternatief 1a ten opzichte van het nulalternatief. Immers, de investering in de terminal leidt niet direct tot extra revenuen voor de operator. Wel zijn er extra onderhoudskosten. Deze worden hieronder apart weergegeven. Voor beleidsalternatief 1b geldt dat de extra lijndiensten leiden tot hogere opbrengsten (havengelden, parkeren e.d.), maar ook tot hogere kosten, welke door Ecorys zijn ingeschat op basis van de SEO analyse. Het saldo is echter positief. Voor beleidsalternatief 2 geldt dat bij sluiting de positieve kasstroom van de luchthaven beëindigd wordt, wat maatschappelijk economisch een negatieve baat van € 9,2 miljoen tot 2030 betekent.

Kosten nulalternatief

In het nulalternatief zijn erop enig moment investeringen nodig in de gebouwen, de landingsbaan en overige faciliteiten. Deze treden ook op in beleidsalternatieven 1a en 1b. Daarmee vallen ze voor deze twee alternatieven weg tegen de kosten in het nulalternatief. Er zijn immers geen meerkosten in beleidsalternatief 1a en 1b.

Voor beleidsalternatief 2 is de zichtperiode 15 jaar, en stopt dus voordat dergelijk herinvesteringen nodig zouden zijn.

Kosten beleidsalternatieven 1a en 1b

De belangrijkste kosten vormen de investeringskosten voor nieuwe faciliteiten van 8,5 miljoen euro. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende componenten:

- 2,55 miljoen euro voor een investering in een nieuwe brandweerkazerne;
- 4,97 miljoen euro voor een investering in uitbreiding van de terminal;
- 1 miljoen euro voor een risicofonds voor routeontwikkeling.

De publieke bijdrage van 1 miljoen euro voor het risicofonds voor routeontwikkeling is een onderdeel van de totale investering. Het streven is om ook 1 miljoen euro privaat te investeren. Momenteel zit er nog wat geld in het fonds, en wij nemen (conservatief) aan dat er nog 500.000 euro door private partijen wordt bijgedragen. Aangenomen is dat alle kosten in 2015 worden gemaakt en dat er effecten optreden vanaf 2016.

De additionele beheer- en onderhoudskosten voor de nieuwe brandweerkazerne en de nieuwbouw van faciliteiten voor de traumaheli bedragen 85.000 euro per jaar, aldus GAE NV. Helaas kan er door GAE NV geen onderscheid worden gemaakt tussen beide gebouwen. De kosten voor onderhoud en beheer voor de nieuwbouw van faciliteiten voor de traumaheli worden door deze organisaties gedragen. Hiervan is ook nog geen exacte calculatie gemaakt. Wellicht kan er sprake zijn van een beperkt inkoopvoordeel samen met UMCG. Interessanter is het als GAE NV en het UMCG er in slagen om bepaalde taken te gaan combineren (brandwacht, onderhoudsvoertuigen e.d.), maar dat is nog in een te pril stadium om te kwantificeren.

Een meer optimale locatie voor de brandweerkazerne draagt bij aan het vergroten van de veiligheid van GAE. De kans dat de norm voor de aanrijtijd gehaald wordt, kan namelijk worden vergroot

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

wanneer de nieuwbouw dicht bij de landingsbaan wordt gerealiseerd. Dit is een maatschappelijk effect, maar deze kunnen wij echter niet kwantificeren.

In de MKBA worden de investeringskosten voor de brandweerkazerne en de terminal en de additionele beheer- en onderhoudskosten meegenomen inclusief een gehanteerd BTW-percentage van 17,5%¹⁶.

Tot slot kan er bij de nieuwbouw van de brandweerkazerne wellicht een efficiëntie- en effectiviteitswinst bij de circa 20 brandweermannen worden bereikt. Voorheen deden zij namelijk nog veel nevenactiviteiten, maar door de baanverlenging moeten zij meer paraat staan om zo snel mogelijk te kunnen uitrukken en zo de norm voor de aanrijtijd te kunnen halen. Wanneer de nieuwe brandweerkazerne dicht bij de start- en landingsbaan wordt geplaatst, kan het brandweerpersoneel wellicht effectiever en efficiënter worden ingezet. We zijn niet in staat om dit effect te kwantificeren.

3.2.2 Effecten op de reistijd, reiskosten en comfort voor de reiziger

Een belangrijke baten van de aanwezigheid van GAE is de besparing in reistijd en –kosten voor Noord-Nederlanders. Wanneer GAE er niet zou zijn, moeten zij namelijk gebruik maken van een andere luchthaven, bijvoorbeeld Schiphol. Om deze besparing te kunnen bepalen, moet worden achterhaald wat de extra reistijd is van Noord-Nederlanders wanneer zij gebruik zouden maken van een alternatieve luchthaven. Daarnaast moet rekening gehouden worden met enkele factoren. Elhorst noemt in een eerdere studie¹⁷ onder andere:

- Extra reistijd vanwege congestie rond Schiphol;
- De verhouding zakelijk verkeer en niet-zakelijk verkeer (waarbij een verhouding is aangenomen van 20% zakelijk verkeer en 80% niet-zakelijk verkeer, een percentage dat zowel door SEO als door GAE zelf als aannemelijk wordt beschouwd);
- Het aandeel van reizigers in het totaal aantal reizigers op GAE dat niet afkomstig is uit Noord-Nederland;
- Het aandeel van reizigers dat in het geheel afziet van het doen van vliegvlagen bij het sluiten van GAE;
- Eventueel tijdverlies als gevolg van extra tijd tussen aankomst op Schiphol per auto / OV en vertrek per vliegtuig.

Wij hebben een overzicht gemaakt van het aantal inwoners per gemeente in de primaire catchment area van GAE. Per gemeente hebben we de reistijd en reisafstand naar GAE bepaald via Google Maps, evenals de (extra) reistijd en reisafstand naar mogelijke alternatieve luchthavens.

Vervolgens hebben we het aantal reizigers per jaar over de verschillende gemeenten verdeeld.

Volgens het InterVISTAS rapport¹⁸ is het primaire marktgebied rondom GAE als volgt verdeeld:

- Groningen: 4,1%
- Amsterdam: 70,4%
- Bremen: 11,0%
- Düsseldorf: 6,9%
- Hannover: 2,1%
- Hamburg: 1,4%
- Weeze: 1,0%
- Münster: 0,9%

¹⁶ CPB (2011), de BTW in kosten-batenanalyses.

¹⁷ Paul Elhorst (2013). De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland volgens SEO scenario's

¹⁸ InterVISTAS Consulting Group (2013). Groningen Airport Eelde; Air Service Development Strategy.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

- Eindhoven: 0,8%
- Dortmund: 0,7%
- Rotterdam: 0,5%

In de situatie dat er geen luchthaven meer is, gaat een groot deel van deze reizigers gebruik maken van een alternatieve luchthaven. Het deel van de reizigers dat af ziet van een vliegreis, hebben we berekend via een prijselasticiteit: bij 10% hogere gegeneraliseerde reiskosten, gaat van de zakelijke reizigers 5% niet meer reizen en van de niet-zakelijke reizigers 15%¹⁹. Voor het bepalen van de gegeneraliseerde reiskosten hebben wij onderscheid gemaakt tussen zakelijke reizigers en niet-zakelijke reizigers. Daarbij hebben we de volgende factoren meegenomen:

- De reistijdwaardering per passagier op basis van de gemiddelde reisduur;
- De reiskosten per passagier op basis van de gemiddelde reisafstand;
- De (extra) ticketkosten per passagier, waarbij we zijn uitgegaan van de analyse van Elhorst, die een gemiddelde enkele reis vanaf GAE heeft bepaald op 136,63 euro en vanaf een alternatieve luchthaven op 126,63 euro.

Verder hebben wij op basis van dezelfde verdeling als hierboven, maar dan zonder GAE, aangenomen dat de overgebleven reizigers volgens de volgende verdeling naar alternatieve luchthavens gaan rijden:

- Amsterdam: 73,5%
- Bremen: 11,5%
- Düsseldorf: 7,2%
- Hannover: 2,2%
- Hamburg: 1,4%
- Weeze: 1,1%
- Münster: 0,9%
- Eindhoven: 0,9%
- Dortmund: 0,7%
- Rotterdam: 0,5%

Het is van belang om hierbij te benoemen dat er géén rekening is gehouden met de mogelijke ontwikkeling van Lelystad Airport en luchthaven Twente. Hierover is momenteel nog geen definitief (investerings)besluit genomen en daarnaast is niet bekend hoeveel personen uit de primaire catchment area van deze luchthavens gebruik zullen maken. De luchthavens Groningen Airport Eelde, Lelystad en Twente hebben deels overlappende verzorgingsgebieden. In de gevoeligheidsanalyse wordt door toepassing van het SEO laag scenario overigens wel geïmpliceerd welke effect de ontwikkeling van Lelystad zou kunnen hebben op de prognose van de totale ontwikkeling van het verkeer op GAE.

Voor de overgebleven reizigers kan vervolgens de extra reistijd naar de alternatieve luchthaven worden bepaald. Vervolgens zijn de volgende aannames gedaan:

- 20% van de reizigers komt uit het buitenland en 10% van de reizigers is woonachtig buiten Noord-Nederland. Het aandeel Noord-Nederlandse reizigers bedraagt $0,8 \cdot 0,9 = 72\%$;
- Alle reizigers gaan per auto naar de luchthaven, aangezien sommige reizigers per OV reizen, maar andere reizigers zowel gebracht als gehaald worden (wat zorgt voor 4 autoritten per passagier). Wel is er gecorrigeerd voor de bezettingsgraad per auto, waarbij onderscheid is gemaakt tussen zakelijke en niet-zakelijke reizigers;
- Voor zowel GAE als alternatieve luchthavens wordt voor vergelijkbare vluchten een advies gegeven om (minimaal) 2 uur voor vertrek aanwezig te zijn;

¹⁹ Bron: KIM (2012). De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

- Voor de reizigers die naar Schiphol reizen, is een extra reistijd van 15 minuten genomen voor het vervoer van de parkeerplaats naar de terminal;
- Voor de reizigers die vanaf Schiphol reizen, is aangenomen dat de negatieve effecten als gevolg van de extra looptijd voor reizigers van de vertrekhal naar de gate kan worden gecompenseerd door de positieve effecten voor reizigers als gevolg van de aanwezigheid van vele (belastingvrije) winkels en andere faciliteiten op Schiphol;
- Er is onderscheid gemaakt in reistijdwaardering voor zakelijke en niet-zakelijke reizigers;
- Het aandeel van reizigers dat in het geheel afziet van het doen van vliegreizen bij het sluiten van GAE, waarbij hun reistijdverlies volgens de rule of half²⁰ wordt meegenomen.

Samenvattend kan het volgende overzicht gegeven worden van het reistijd- en kosteneffect ten opzichte van het nulalternatief.

Tabel 3.3 Reistijd en –kosteneffect (Netto contante waarde t.o.v. nulalternatief)

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Reistijd en –kosten effect zakelijke reizigers	€ 0	€ 57,1	€ -30,8
Reistijd en –kosten effect niet-zakelijke reizigers	€ 0	€ 57,3	€ -28,2

In de bepaling van de reistijd en –kosten is geen rekening gehouden met een effect op de reisbetrouwbaarheid. In principe kan worden verondersteld dat er rondom Schiphol meer congestie is en dus een hogere onzekerheid dat een reiziger op tijd aan komt op de bestemming. Aan de andere kant adviseert Schiphol ook om ruim van te voren aanwezig te zijn, zodat een reiziger minder risico loopt op het missen van de vlucht. Wel zou je effecten voor de extra wachttijd voor reizigers kunnen veronderstellen, maar zoals al eerder gemeld, vinden veel reizigers het ook aantrekkelijk om op Schiphol te zijn, vanwege de vele aanwezige faciliteiten. Daarnaast ontbreekt volgens de publicatie van het KiM inzake de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden goede informatie over de effecten van beleidsmaatregelen op de betrouwbaarheid van reistijden²¹. Daardoor adviseert KiM om betrouwbaarheidseffecten in andere projecten dan wegenprojecten niet mee te nemen.

Tot slot is er een effect op het comfort voor de reiziger. Wanneer de gevraagde investering wordt gedaan, wordt de luchthaventerminal uitgebreid. De International Air Transport Association (IATA) heeft normen opgesteld voor wachttijden en andere kwaliteitscriteria van luchthaventerminals²². Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de volgende categorieën, waarbij IATA aanneemt dat een luchthaventerminal minimaal aan kwaliteitsnorm C moet voldoen.

²⁰ Deze regel houdt in dat de helft van het effect per reiziger voor bestaand vliegverkeer wordt toegepast om de welvaartswaarde voor verschuivend verkeer als gevolg van de beleidsalternatieven te berekenen.

²¹ Kennisinstituut voor Mobiliteit (2013). De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. November, 2013.

²² IATA (2004). Airport Development Reference Manual, 9th

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Tabel 3.4 IATA Level of Service

LOS	Flows	Delays	Comfort
A – Excellent	Free	None	Excellent
B – High	Stable	Very few	High
C – Good	Stable	Acceptable	Good
D – Adequate	Unstable	Passable	Adequate
E – Inadequate	Unstable	Unacceptable	Inadequate
F – Unacceptable	System Breakdown	System Breakdown	Unacceptable

Uit een onderzoek dat NACO heeft uitgevoerd in opdracht van het bestuur van GAE NV²³, kan worden geconcludeerd dat de huidige terminal van GAE momenteel ontoereikend is voor toekomstige passagiersaantallen, volgens de IATA kwaliteitsnormen. Er is sprake van ontbrekende capaciteit in alle belangrijke processen voor het afhandelen van passagiersaantallen volgens een eerder gemaakte prognose door het bestuur van GAE NV voor het jaar 2021²⁴. In dat geval is er sprake van een piekbelasting van 5 vertrekkende (leisure) vluchten per uur, wat neerkomt op 677 passagiers. Om in dat geval te voldoen aan de kwaliteitsnormen van IATA, zal een investering moeten worden gedaan zoals voorgesteld in alternatief 1a. In het geval van alternatief 2 is er geen effect, aangezien wordt aangenomen dat reizigers dan gebruik gaan maken van een luchthaven waarvan de terminal wel aan de kwaliteitsnormen van IATA voldoet.

Momenteel zijn er twee security lanes aanwezig op GAE. Dit is ontoereikend voor de prognose voor de piekbelasting van 677 passagiers per uur in 2021. Volgens een analyse van NACO zal dit altijd leiden tot een wachttijd van meer dan 60 minuten. Bij een investering in de uitbreiding van de terminal, zijn er vier security lanes. Hierdoor zal de wachttijd bij dezelfde prognose aan passagiers volgens een analyse van NACO maximaal 30 minuten bedragen. Dit leidt tot het volgende effect ten opzichte van het nulalternatief, waarbij is aangenomen dat de helft van het totaal aantal passagiers aankomt op een piekmoment.

Tabel 3.5 Comforteffect

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Comforteffect	€ 11,1 miljoen	€ 0	€ 0

Bovenstaand effect is naar verwachting een overschatting, omdat de analyse van NACO is gedaan op basis van de prognose uit het business plan van GAE, waarin van een snellere groei van het aantal passagiers wordt uitgegaan dan in het SEO middenscenario. Het genoemde comforteffect treedt naar verwachting in werkelijkheid dus pas wat later op. Hier tegenover staat er alleen gekeken is naar één bottleneck, namelijk de security controle, er is ook nog sprake van mogelijke extra wachttijd bij de check-in en de paspoortcontrole, maar dit is verder niet gekwantificeerd.

3.2.3 Effecten voor de traumaheli

Momenteel is de traumaheli gestationeerd op het dak van het UMCG. Vanwege nieuwe wetgeving is dit niet langer toegestaan en wordt er gezocht naar een alternatieve locatie voor de traumaheli. Uit het interview met het UMCG is gebleken dat hun voorkeur uitgaat naar een post bij GAE, aangezien dit voor hen geografisch gezien de meest optimale keuze is. Daarnaast heeft GAE ook faciliteiten beschikbaar voor de traumaheli, zoals een mogelijkheid om te tanken, waar de

²³ NACO (2012). Groningen Airport Eelde, update stationsgebouwwortwikkingsplan, November 2012.

²⁴ Wij hebben alleen deze investering onderzocht en geen mogelijke alternatieven, omdat daarvoor geen gegevens beschikbaar waren.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

traumaheli momenteel ook al gebruik van maakt. Wanneer GAE zou worden gesloten, zijn er enkele alternatieven mogelijk waar de traumaheli gestationeerd zou kunnen worden. Voor deze alternatieven worden wel enige negatieve effecten verwacht. Deze zijn niet meegenomen, omdat de hoogte hiervan onbekend is.

3.2.4 Effecten voor de vliegscholen en GA operators en gebruikers

Tot slot zijn er enkele GA operators gevestigd op GAE en zijn er vliegscholen actief op GAE: de KLM Flight Academy en de Dutch Flight Academy. De grootste GA operator is Air Charters Europe. Zij hebben een eigen GA terminal en verzorgen taxivluchten, business afhandeling en de meeste orgaanvluchten voor transplantaties in het UMCG. Wanneer de gevraagde investering wordt gedaan en verdere groei van GAE wordt gerealiseerd is er geen direct effect voor de GA operators, zolang zij hun operatie kunnen uitvoeren binnen de toegestane milieuruimte. Bij sluiting van GAE dienen de GA operators op zoek te gaan naar een alternatieve luchthaven, om daar hun operatie te kunnen uitvoeren. Hierbij is het ook mogelijk dat zij naar het buitenland verhuizen en een dergelijke vliegoperatie dus voor Nederland verloren gaat.

Uit het interview met KLM Flight Academy is gebleken dat zij in dat geval incidentele kosten van ongeveer 200.000 euro voor onderzoek naar een alternatieve luchthaven moeten maken. Bij een daadwerkelijke verhuizing zullen zij ook verhuiskosten moeten maken, dus het uiteindelijke maatschappelijke effect zal naar verwachting hoger zijn dan 200.000 euro. In totaal zijn er twee grote luchtvaartsscholen, twee grote GA-operators en een aantal kleinere bedrijven aanwezig op GAE die afhankelijk zijn van de luchthaven. In de MKBA is er voor deze bedrijven dan ook 5 keer 200.000 euro opgenomen als maatschappelijke kosten om een alternatief te onderzoeken bij sluiting van GAE.

3.2.5 Overige directe effecten

Via GAE NV worden orgaanvluchten afgehandeld. Voor de orgaanvluchten geldt dat er een maximale tijd is dat een orgaan uit een lichaam genomen mag worden en weer in een ander lichaam mag worden geplaatst. Bij sluiting van GAE zal de reistijd naar het UMCG toenemen. Dit effect is niet gekwantificeerd.

3.3 Indirecte effecten

De verschillende beschreven alternatieven over de ontwikkeling van de luchthaven hebben indirect gevolgen voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de regio en tevens verwachten we dat er uitstralingseffecten optreden. In de volgende subparagrafen behandelen we achtereenvolgens de:

- Directe werkgelegenheidseffecten
- Indirecte werkgelegenheidseffecten;
- Arbeidsmarkteffecten in de MKBA; en
- Uitstralingseffecten.

Met betrekking tot de werkgelegenheidseffecten maken we onderscheid tussen bruto en netto effecten. De bruto cijfers hebben betrekking op de totale werkgelegenheid die verwacht wordt als gevolg van de realisatie van het project. Dit betekent dat in deze cijfers ook de werkgelegenheid is opgenomen bij bedrijven die nu al op of rondom de luchthaven gevestigd zijn. Het bruto effect vormt hiermee het totale effect dat binnen de ontwikkelalternatieven optreedt, ongeacht of er sprake is van verplaatsing of verdringing van werkgelegenheid. Feitelijk gaat het hier dus om de economische opnamecapaciteit van de functies waarin het programma voorziet. Omdat vanuit het oogpunt van economische structuurversterking uiteindelijk het netto (of additionele) effect voor de regio Noord-Nederland als geheel het meest interessant is, wordt een vertaalslag gemaakt van

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

bruto naar netto effecten per alternatief. Het netto effect geeft aan welk deel van de werkgelegenheid additioneel is voor de regio. Met andere woorden, dit geeft aan in hoeverre de economie van de Noord-Nederland wordt beïnvloed door het betreffende alternatief.

Voor het berekenen van de indirecte effecten nemen we beleidsalternatief 1a (uitbreiding terminal en nieuwe kazerne) niet mee. Hier zal naar verwachting geen of een verwaarloosbaar werkgelegenheidseffect optreden in verhouding tot het nulalternatief. Bij het berekenen van de indirecte effecten concentreren we ons dan ook op de werkgelegenheid in het nulalternatief, beleidsalternatief 1b (risicofonds) en beleidsalternatief 2 (sluiting).

3.3.1 Directe werkgelegenheidseffecten (bruto)

Voor het berekenen van de directe werkgelegenheidseffecten baseren we ons op de huidige situatie en de verwachte werkgelegenheidsgroei als gevolg van de passagiersstromen op luchthaven GAE in 2030. In verschillende onderzoeken is gekeken naar de verhouding van het aantal fte per miljoen passagiers. Deze kengetallen zijn een functie van het verkeersvolume: bij toenemend verkeer neemt de werkgelegenheid toe. Aandachtspunt bij deze verschillende studies is dat gehanteerde kengetallen sterk variëren, o.a. door definitieverschillen, het vermengen van de werkgelegenheid op hubs versus dat op kleinschalige regionale luchthavens, en de verschillen in het karakter van deze luchthavens. Onderstaande uitgangspunten zijn gehanteerd in voorgaande luchthavenstudies in Nederland.

Tabel 3.6 Overzicht directe werkgelegenheidseffecten diverse luchthavenstudies

Studie	Aantal fte per mln passagiers	Opmerking
Buck Consultants International, Economische effecten Groningen Airport Eelde, 2005 & 2009	950 fte per miljoen passagiers	Dit wordt door BCI als een lage schatting bestempeld
Buck Consultants International, Regionaal economische betekenis Lelystad Airport, 2005	300-400 fte per miljoen passagiers	Bij 1 miljoen passagiers
	400-800 fte per miljoen passagiers	Bij 2 miljoen passagiers
	800-1.000 fte per miljoen passagiers	Bij 4 miljoen passagiers
SEO, Langere baan, meer werk?, 2006	850-950 fte per miljoen passagiers	Afhankelijk van het ontwikkelingsscenario van Lelystad Airport
	800 fte per miljoen passagiers	Voor luchthavens kleiner dan 5 miljoen passagiers en 200.000 ton vracht
ECORYS/Stratagem, Economische effecten en perspectief van regionale en kleine luchtvaart in Zuid-Holland, 2007	700-900 fte per miljoen passagiers	Gebaseerd op Rotterdam Airport
Stratagem/Eindhoven, Werkgelegenheidseffecten Eindhoven Airport, 2007	550-640 fte per miljoen passagiers	Gebaseerd op Eindhoven Airport
Ecorys, KBA Luchthaven Twente, 2009	700 fte per miljoen passagiers	Gehanteerd als basis voor de KBA

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Momenteel is de luchthaven met 205.000 passagiers in 2013 goed voor circa 350 banen (270 fte²⁵). Circa 165 banen (120 fte) betreft directe luchthavengebonden activiteiten die nodig zijn om de passagiersstromen te kunnen accommoderen. Daarnaast telt de luchthaven circa 145 banen (120 fte) als indirecte/afgeleide werkgelegenheid. Denk hierbij aan schoonmaakactiviteiten, reisbureaus of verwante activiteiten zoals (privé) rondvluchten of opleidingen waarvoor de aanwezigheid van een luchthaven een belangrijke randvoorwaarde is. Tot slot is ook een bouwbedrijf gevestigd op de luchthaven, dit bedrijf heeft geen directe relatie met de luchthaven, maar is vaak mee opgenomen in de totaaloverzichten in andere rapportages (betreft circa 40 banen/32 fte).

Gaan we uit van de huidige directe werkgelegenheid ten opzichte van het aantal passagiers, dan zien we dat GAE momenteel opereert voor omgerekend 570 fte per miljoen passagiers in 2013²⁶. Dit is een situatie waarin geen sprake is van vrachtovervoer en ook richting 2030 is geen vrachtovervoer vanaf GAE voorzien. In verhouding tot de eerder gepresenteerde studies is de aanname over GAE conservatief te noemen, maar wel realistisch. Dit uitgangspunt hanteren we dan ook in de verdere berekeningen.

De vraag is in hoeverre groei van het aantal passagiers richting 2030 ook leidt tot een lineaire groei van het aantal fte of dat er schaalvoordelen kunnen optreden. Door schaalvoordelen zou bij een toenemend aantal passagiers een kleiner aantal arbeidsplaatsen gegenereerd worden. SEO²⁷ constateert dat het echter ook goed mogelijk is dat een toenemend aantal passagiers ook kan leiden tot een toenemend aantal aanvullende activiteiten en daardoor juist extra werkgelegenheid per miljoen passagiers gecreëerd wordt. Schaalvoordelen lijken zich vooral sterk te manifesteren in de beginfase van een luchthaven, hetgeen ook aannemelijk is gezien de benodigde basisvoorzieningen ongeacht de verkeersomvang. Doordat GAE al langer bestaat en er onduidelijk is of er sprake zal zijn van schaalvoordelen of juist een toename van het aantal fte per miljoen passagiers richting 2030 veronderstellen we hier dat de groei van het aantal fte lineair zal zijn. Met andere woorden, in 2030 gaan we nog steeds uit van 570 fte per miljoen passagiers.

Voor de indirecte achterwaartse en indirecte voorwaartse werkgelegenheid hanteren we uit consistentie overwegingen eenzelfde verhouding als gebruikt bij de studie voor Rotterdam en Twente. Dat betekent dat we de volgende kengetallen hanteren voor het berekenen van de werkgelegenheid in relatie tot de passagiersstromen:

- Directe werkgelegenheid: 570 FTE per miljoen WLU/PAX²⁸
- Indirecte werkgelegenheid – achterwaarts (bij toeleveranciers) : 285 FTE per miljoen WLU/PAX
- Indirecte werkgelegenheid – voorwaarts (werkgelegenheid als gevolg van zich vestigende bedrijven die de luchthaven als locatiefactor zien): 450 FTE per miljoen WLU/PAX

Ten aanzien van de voorwaartse effecten willen we de volgende kanttekeningen maken. Kenmerk van deze voorwaartse effecten is dat er altijd een grote onzekerheid hangt aan de daadwerkelijke realisatie van deze werkgelegenheid. Dit hangt onder andere samen met de causaliteit: vestigen bedrijven zich daadwerkelijk vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook vestigen. Hier gaan we later verder op in.

In onderstaande tabel is de directe werkgelegenheid weergegeven in 2030, uitgaande van het groeiscenario SEO-midden. In 2030 wordt het maximaal aantal passagiers bereikt dat de

²⁵ Op basis van CBS-sectorgegevens voor Noord-Nederland is een ratio gehanteerd van 1 fte staat gelijk aan 1,24 banen (combinatie van bouwrijpheid, handel en zakelijke dienstverlening). Alleen voor de directe werkgelegenheid op de luchthaven geldt voor GAE NV een iets hoger ratio.

²⁶ Alleen de directe werkgelegenheid is meegenomen.

²⁷ SEO, Langere baan, meer werk?, 2006

²⁸ WLU staat voor Workload Units, dit is een 1 passagier of 100 kilo goederen, PAX staat voor passagiers

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

luchthaven in het groeiscenario verwerkt, daarmee vormt 2030 het zichtjaar waarin de maximale werkgelegenheidspotentie op de luchthaven wordt bereikt.

Tabel 3.7 Directe werkgelegenheid in zichtjaar 2030 (midden-scenario, bruto)

	Aantal fte in 2030	Toename t.o.v. nulalternatief
Nulalternatief	205	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	320	+115
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-205

In het nulalternatief, met maximale inspanning en minimale bestedingen, groeit het aantal passagiers in 2030 tot 362.000. De directe werkgelegenheid in 2030 als gevolg van de verwachte passagiersstromen is 205 fte, dat is een groei van $205-120=85$ fte in de komende 17 jaar. In beleidsalternatief 1b, met routefonds, groeit de werkgelegenheid met 115 fte als gevolg van extra lijnvluchten ten opzicht van het nulalternatief. Bij sluiting van de luchthaven gaan er in potentie 205 fte aan directe werkgelegenheid bij de luchthaven verloren. Dit is een bruto effect, het netto effect beschrijven we verderop in de rapportage.

3.3.2 Indirecte werkgelegenheidseffecten (bruto)

Bij de indirecte werkgelegenheidseffecten maken we onderscheid tussen achterwaartse en voorwaartse werkgelegenheidseffecten. Het indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffect ontstaat doordat andere sectoren in het studiegebied profiteren van de nieuw gecreëerde (directe) werkgelegenheid via toeleveringsrelaties. Het voorwaartse werkgelegenheidseffect is het gevolg van zich vestigende bedrijven die de luchthaven als locatiefactor zien.

Voor het bepalen van het indirecte werkgelegenheidseffect gebruiken we twee methoden die samen een robuuste bandbreedte vormen van het te verwachten effect. De eerste methode is gebaseerd op de indirecte werkgelegenheid als gevolg van de passagiersstromen (zie ook de berekening van het directe effect). De tweede methode is gebaseerd op een zogenaamde input-output analyse om de doorwerking naar andere sectoren van de economie te kunnen bepalen.

Doorwerking indirecte effecten als gevolg van passagiersstromen

Eerder zijn de kengetallen gepresenteerd voor de indirecte werkgelegenheidseffecten (achterwaarts en voorwaarts). Uitgaande van het groeiscenario SEO-midden verwachten we dat de volgende indirecte werkgelegenheidseffecten zullen optreden.

Tabel 3.8 Indirecte werkgelegenheid in zichtjaar 2030 (midden-scenario, bruto)

	Aantal fte in 2030	Toename t.o.v. nulalternatief
Indirect achterwaarts		
Nulalternatief	105	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	160	+55
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-105
Indirect voorwaarts		
Nulalternatief	160	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	250	+90
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-160

De indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten treden op bij toeleveranciers aan de luchthaven. Denk aan functies zoals een reisbureau, restaurants en schoonmaakdiensten die op de luchthaven gevestigd zijn, maar ook aan toeleveranciers van bijvoorbeeld onderdelen vanuit elders in het land. Op basis van de passagiersstromen in 2030 is het achterwaartse effect circa 105 fte. In

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

beleidsalternatief 1b verwerkt de luchthaven een groter aantal passagiers dan in het nulalternatief. Daarmee groeit het aantal fte met circa 55 ten opzichte van het nulalternatief. Bij sluiting van de luchthaven (beleidsalternatief 2) verdwijnt naar verwachting een potentie van 105 fte aan achterwaartse werkgelegenheid.

Met betrekking tot de voorwaartse effecten hadden we reeds opgemerkt dat er altijd een grote onzekerheid hangt aan de daadwerkelijke realisatie van deze werkgelegenheid. Dit hangt onder andere samen met de causaliteit: vestigen bedrijven zich daadwerkelijk vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook vestigen. Onder indirect voorwaartse effecten valt het vliegwieleffect van de luchthaven, hiermee wordt de werkgelegenheid bedoeld die samenhangt met sectoren die gebruik maken van de luchthaven. Uit de huidige aanwezigheid van bedrijven op de luchthaven kunnen we afleiden dat circa 100 fte luchthaven gerelateerde bedrijvigheid betreft die zonder de aanwezigheid van de luchthaven hoogstwaarschijnlijk niet in de regio gevestigd zouden zijn. Hierbij moet u denken aan bedrijven als de KLM Flight Academy, Skyline Aviation, Dutch Flight Academy en Aero Eelde waar de aanwezigheid van een landingsbaan en de luchthaven als geheel belangrijke voorwaarden zijn. Voor bouwbedrijf Geveke is de aanwezigheid van de luchthaven vermoedelijk geen (noodzakelijke) voorwaarde voor vestiging. Uitgaande van de huidige 100 fte aan voorwaartse werkgelegenheidseffecten die nu aanwezig zijn op de luchthaven kan dit aantal met de groei van het aantal passagiers toenemen met circa 60 tot 150 fte in 2030 afhankelijk van het alternatief waarnaar gekeken wordt (nul- of projectalternatief 1b).

Indirecte effecten via de input-output analyse

Een tweede methode voor het berekenen van de achterwaartse werkgelegenheidseffecten is de toepassing van het voor dit doel ontworpen (software) programmatuur IRIOS. Hiermee berekenen we aan de hand van de input-output analyse de (achterwaartse) werkgelegenheidseffecten bij toeleveranciers. Dit betreft toeleveranciers die producten of diensten leveren aan de luchthavenexploitant zelf, of aan de luchtvaartmaatschappijen, afhandelingsbedrijven etc.

Om dit type effecten te kunnen bepalen maken we gebruik van de meest recente interregionale input-output tabel voor de provincie Drenthe, zoals ook toegepast door professor J.P. Elhorst van de RUG²⁹. De werkgelegenheidsmultiplier van de luchtvaartsector voor de regio Drenthe bedraagt 1,75³⁰, dit is het effect voor geheel Nederland. Dus iedere directe baan op de luchthaven levert 0,75 indirecte banen op in de rest van Nederland. Uitgaande van de gepresenteerde directe effecten in Tabel 3.7 bedraagt het indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffect in zichtjaar 2030 op basis van het input-output model IRIOS 155 fte in het nulalternatief.

Tabel 3.9 Indirecte werkgelegenheid in zichtjaar 2030 (midden-scenario, bruto)

O.b.v. IRIOS	Aantal fte in 2030	Toename t.o.v. nulalternatief
Nulalternatief	155	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	240	+85
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-155

Conclusie

Aan de hand van twee methoden is gekeken wat het potentiële indirecte werkgelegenheidseffect is in zichtjaar 2030. Hieruit volgt voor de indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten een bandbreedte en voor de voorwaartse effecten geldt dat de realisering hiervan met enige onzekerheid is omgeven. Voor een aantal bedrijven is evident dat de aanwezigheid van een luchthaven noodzakelijk is voor hun activiteiten (bv aanbieden van rondvluchten), voor andere

²⁹ Paul Elhorst (2013). De economische betekenis van Groningen Airport Eelde voor Noord-Nederland volgens SEO scenario's

³⁰ GAE ligt op Drents grondgebied

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

toekomstige activiteiten is de vraag of bedrijven zich daadwerkelijk vestigen vanwege de luchthaven, of zouden ze zich zonder luchthaven ook in de regio gevestigd hebben?

Tabel 3.10 Indirecte werkgelegenheid in zichtjaar 2030 (midden-scenario, bruto)

	Aantal fte in 2030	Toename t.o.v. nulalternatief
Indirect achterwaarts		
Nulalternatief	120-180	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	180-275	+65-95
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-120-180
Indirect voorwaarts		
Nulalternatief	190	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	290	+100
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-190

3.3.3 Netto werkgelegenheidseffecten

De netto effecten worden bepaald aan de hand van de bruto effecten, waarbij rekening is gehouden met verdringing- en verplaatsingseffecten. Waar de bruto effecten een beeld geven van het totale effect dat het project realiseert, geeft het netto effect aan welk deel van de werkgelegenheid additioneel is voor de regio. Vanuit het oogpunt van economische structuurversterking is uiteindelijk het netto (of additionele) effect voor de regio als geheel het meest interessant. Met andere woorden, het netto effect geeft aan in hoeverre de economie van de regio wordt versterkt door het project.

Voor het bepalen van het netto werkgelegenheidseffect hanteren we het ruimtelijk schaalniveau van Noord-Nederland. De directe werkgelegenheidseffecten en de voorwaartse indirecte werkgelegenheidseffecten slaan volledig neer in Noord-Nederland. Deze activiteiten zullen immers direct op de luchthaven of in de nabijheid van de luchthaven plaatsvinden. De indirecte achterwaartse werkgelegenheidseffecten zullen deels in Noord-Nederland optreden, maar ook in de rest van Nederland. Op basis van de input-output analyse (IRIOS) kan gesteld worden dat circa 50% van de indirecte werkgelegenheid neerslaat in regio Noord-Nederland.

Vervolgens is het relevant te onderzoeken in hoeverre er sprake is van verplaatsing of verdringing van activiteiten elders in de regio als gevolg van de groei van de luchthaven (alleen relevant in het nulalternatief en beleidsalternatief 1b).

Van verdringing van andere activiteiten elders in de regio is geen sprake, immers de toename van de werkgelegenheid is een gevolg van een toename van het aantal passagiers dat niet ten koste gaat van passagiersstromen op een luchthaven elders in Noord-Nederland. Groei van de luchthaven gaat mogelijk wel ten koste van passagierstromen bij andere luchthavens elders in Nederland, maar dat heeft geen gevolgen voor Noord-Nederland. We veronderstellen dan ook dat het verdringingseffect verwaarloosbaar is.

Voor verplaatsing geldt eenzelfde redenatie. De groei van de werkgelegenheid is volledig gebaseerd en gerelateerd aan de ontwikkeling van de passagiersstromen op de luchthaven. Aangezien er geen andere luchthaven in Noord-Nederland is gevestigd, zal een bedrijfsverplaatsing op het schaalniveau van Noord-Nederland geen gevolgen hebben voor de bruto-netto verhouding. De meeste bedrijven zullen zelfs al op of rondom de luchthaven gevestigd zijn.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Bovenstaande betekent dat, rekening houdend met dat 50% van de indirecte werkgelegenheid buiten Noord-Nederland valt, er verder geen sprake is van verdringing of verplaatsing die het netto werkgelegenheidseffect beïnvloedt. Met andere woorden voor Noord-Nederland is de bruto werkgelegenheid is gelijk aan de netto werkgelegenheid.

Wanneer we bovenstaande uitgangspunten hanteren krijgen we inzicht in het netto werkgelegenheidseffect van de luchthaven voor Noord-Nederland in zichtjaar 2030.

Tabel 3.11 Netto werkgelegenheidseffect voor Noord-Nederland in zichtjaar 2030, direct+ indirect achterwaarts

Direct + Indirect achterwaarts	Totaal in NL	W.v. in Noord-Nederland	Toename t.o.v. nulalternatief voor Noord-Nederland
Nulalternatief	310	260	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	480	400	+140
Beleidsalternatief 2 (Sluiting)	0	0	-260

Noot: We zijn uitgegaan van de onderkant van de bandbreedte gepresenteerd in Tabel 3.10

Tabel 3.12 Netto werkgelegenheidseffect voor Noord-Nederland in zichtjaar 2030, indirect voorwaarts

Indirect voorwaarts	Totaal in NL	W.v. in Noord-Nederland	
Nulalternatief	160	160	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	250	250	+90
Beleidsalternatief 2 (Sluiting)	0	0	-160

Bovenstaand netto indirect voorwaarts arbeidsmarkt effect voor beleidsalternatief 1b dient met omzichtigheid te worden geïnterpreteerd. Het is namelijk niet evident dat het voorwaartse effect ook daadwerkelijk aan de groei van het lijndienstpassagiers te koppelen is. Als conservatieve benadering nemen we dit werkgelegenheidseffect dan ook niet mee in de MKBA.

3.3.4 Doorwerking arbeidsmarkteffecten in de MKBA

De geraamde netto werkgelegenheidseffecten vormen het vertrekpunt voor de raming van de arbeidsmarkteffecten in de MKBA. Relevant daarbij is 1) het effect van de luchthaven op het banen aanbod in de regio hetgeen leidt tot een hogere baankans en 2) het effect van de luchthaven op het type werkgelegenheid waardoor er sprake is van een beter banenaanbod. Groei van de werkgelegenheid als gevolg van een toename van het aantal passagiers heeft een ander arbeidsmarkteffect dan sluiting van de luchthaven (beleidsalternatief 2). We kijken eerst naar het arbeidsmarkteffect in de verschillende groeiscenario's (laag, midden en hoog).

Arbeidsmarkteffect als gevolg van een toename van het aantal passagiers

Hogere baankans

Afhankelijk van het gekozen luchthavenscenario leidt dit tot een verandering van het banenaanbod waardoor meer/minder inwoners aan een baan worden geholpen. Voor zover de luchthaven

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

werknemers aan de slag helpt die anders werkloos zouden zijn, is er sprake van een welvaartswinst. Dit is de netto werkgelegenheid.

Bij de invulling van de banen zal deels sprake zijn van een herverdeling; een deel van de banen zal worden ingevuld door werknemers die elders in de regio al werkzaam zijn. Deels echter mag ervan worden uitgegaan dat er ook werknemers aan de slag kunnen gaan die anders niet werkzaam zouden zijn (werkloos). Mensen die vanuit een uitkering komen gaan meer verdienen, maar leveren daar wel een stuk vrije tijd voor in. Gesteld is dat de waarde van vrije tijd gelijk staat aan de waarde van een netto bijstandsuitkering. Het feit dat deze werklozen een baan vinden betekent een netto welvaartswinst ter grootte van het gemiddelde bruto loon (naar opleidingsniveau) – de waarde van vrije tijd (=uitkering), de optelsom van de besparing aan uitkering en extra inkomsten uit belastingen en premies.

Gezien het nog zwakke herstel van de economie en het na-ijleffect van de recessie op de arbeidsmarkt zal de noordelijke werkloosheid volgend jaar verder stijgen, naar circa 10% in Drenthe, 11% in Friesland en 12% in Groningen, hoger dan nationaal (9,5%)³¹. Het UWV³² en ook de SER Noord-Nederland³³ verwachten dat het aantal werklozen zal toenemen, ondanks dat er sprake is van een lichte economische groei. Bedrijven kunnen deze groei in eerste instantie opvangen met de bestaande banen (door groei van de arbeidsproductiviteit). Verwacht wordt dat de beroepsbevolking blijft groeien met als gevolg dat de arbeidsmarkt wordt gekenmerkt door een afnemende vraag naar arbeid en een toenemend aanbod aan arbeid. Met de kennis dat meerdere gebieden in Noord-Nederland ook nog eens een krimpregio vormen, verwachten we dat er sprake zal zijn van structurele werkloosheid in de zichtperiode van de studie.

Zonder uitbreiding of voortbestaan van de luchthaven bestaat de mogelijkheid dat de werkloosheid in de regio per saldo verder zal oplopen. Echter, er mag verwacht worden dat op een zeker moment in de tijd een deel van de mensen dat zonder baan zit zich vanuit economische motieven zal laten omscholen of zal migreren naar gebieden waar een aanbodtekort is. Dit betekent dat wordt aangenomen dat het welvaartseffect tijdelijk van aard is en werkzoekenden op termijn ook zonder de luchthaven een baan zullen vinden, alleen mogelijk niet in de regio.

In de ramingen gaan we ervan uit dat de nieuw gecreëerde werkgelegenheid tot 2030 ten opzichte van de huidige situatie deels ingevuld wordt door mensen die momenteel een uitkering genieten. Dit effect nemen we lineair mee tot 2030. Verondersteld wordt dat de luchthaven na 2030 niet verder groeit en dat daarmee ook het effect van werklozen aan een baan helpen is uitgewerkt en niet langer toe te rekenen is aan de luchthaven. Op termijn ontstaat een nieuw arbeidsmarktevenwicht.

Beter banenaanbod

Naast een hoeveelheidseffect werkt de aanwezigheid van de luchthaven ook door in het type aangeboden werk waardoor de keuzevrijheid op de arbeidsmarkt toeneemt en vraag en aanbod beter op elkaar kunnen aansluiten. Ook hierdoor kan sprake zijn van een productiviteitstoename die in deze MKBA als welvaartswinst zal worden meegenomen. Voor de berekening van de productiviteitstoename zal worden gekeken naar het aandeel overkomende werknemers vanuit een baan elders, in combinatie met een veronderstelling over de gerealiseerde inkomensverbetering.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

³¹ Regiovisie Noord-Nederland ING Economisch Bureau, Oktober 2013

³² UWV Arbeidsmarktprognose 2013-2014

³³ Tussentijds advies Arbeidsmarkt Noord-Nederland SER Noord-Nederland, 2012

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Tabel 3.13 Uitgangspunten beroepsniveau, herkomst, loonstijging bij nieuwe baan

1. Verdeling naar niveau beroep	
Uitgangspunt:	Percentage
Lageropgeleiden	70%
Middelbaaropgeleiden	20%
Hogeropgeleiden	10%

2. Type invulling baan naar herkomst	Lageropgeleiden	Middelbaaropgeleiden	Hogeropgeleiden
Vanuit uitkering	80%	15%	5%
Vanuit andere baan	20%	85%	95%

3. Gemiddelde loonstijging bij nieuwe baan		
Uitgangspunt	10%	van bruto loon

Omdat het onzeker is wat het effect is van groei van de luchthaven voor de voorwaartse indirecte effecten zijn deze niet meegenomen in de berekening van het arbeidsmarkteffect op basis van groei, zoals eerder vermeld.

Het totale arbeidsmarkteffect in de MKBA is als volgt voor het SEO middenscenario.

Tabel 3.14 Arbeidsmarkteffect beleidsalternatief 1b

Beleidsalternatief 1b (routefonds)	
Arbeidsmarkteffect	€ 13.7 miljoen (NCW)

Arbeidsmarkteffect als gevolg van sluiting van de luchthaven

Sluiting van de luchthaven leidt tot ontslag van alle werknemers. Een aanname is nodig wat met deze werknemers zal gebeuren:

- Bij sluiting van de luchthaven zal een deel van de voormalige werknemers in een uitkering terecht komen en een deel zal een nieuwe baan vinden. In onderstaande tabel is dit per opleidingsniveau weergegeven.
- Een werknemer krijgt in plaats van een salaris nu een uitkering en meer vrije tijd. Het verlies aan inkomen (bruto loon) wordt deels gecompenseerd door meer vrije tijd. Het betreft echter ongewenste vrije tijd, je bent immers niet vrijwillig werkloos; daarmee veronderstellen we dat de waarde van vrije tijd 30% minder waard is dan in een situatie dat iemand van werkloos zijn naar een baan gaat (vrije tijd = netto bijstandsuitkering).
- Een deel van de werknemers zal (direct) een nieuwe baan vinden, maar zal door de gedwongen verandering van baan en de mogelijk mindere match tussen de kwaliteiten van de werknemers en wat de nieuwe baan eist (gevolg: verminderde productiviteit) genoegen moeten nemen met een lager salaris. Deze afname stellen we gelijk aan de toename in het geval mensen vrijwillig naar een ander baan gaan, namelijk op 10%.
- Ook zal een deel van de werknemers een baan vinden buiten Noord-Nederland. Denk hierbij aan luchtverkeersleiders etc. die vanwege hun specifieke kunde zullen moeten uitwijken naar andere luchthavens (vooral hogeropgeleiden). Dit effect nemen we hier niet mee omdat dit naar verwachting om een hele kleine groep zal gaan.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Tabel 3.15 Vertrek van werknemers

	Lageropgeleiden	Middelbaaropgeleiden	Hogeropgeleiden
Naar uitkering	80%	15%	5%
Naar andere baan tegen lager salaris	20%	85%	95%

Het totale arbeidsmarkteffect in de MKBA is als volgt voor het SEO middenscenario.

Tabel 3.16 Arbeidsmarkteffect beleidsalternatief sluiting

Beleidsalternatief 2 (Sluiten)	
Arbeidsmarkteffect	€ -21.3 miljoen (NCW)

Er dient te worden opgemerkt dat in dit arbeidsmarkteffect het effect van de indirecte voorwaartse werkgelegenheid volledig is opgenomen. Dit is mogelijk een overschatting. Het is immers niet bekend wat de groei hiervan geweest zou zijn bij het openhouden van de luchthaven. Op dit moment telt de luchthaven circa 100 fte aan indirecte voorwaartse werkgelegenheid. Een groot deel hiervan zal echter verloren gaan, want die werkgelegenheid is er nu al vanwege de luchthaven (bijvoorbeeld de werkgelegenheid bij de vliescholen).

3.3.5 *Uitstralingseffecten*

Naast de genoemde effecten leidt realisatie van de eerder genoemde luchthavenscenario's nog tot een aantal andere effecten die echter lastig zijn te kwantificeren en moeilijk onder een noemer kunnen worden gebracht. Deze effecten zijn echter niet minder belangrijk voor een goede en afgewogen beeldvorming over al dan niet geld investeren in de luchthaven. Om die reden worden dergelijke effecten in de analyse separaat behandeld. Waar mogelijk zal een kwantitatieve aanduiding worden gegeven van de omvang van het te verwachten effect. Relevant zijn:

Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat

Autonome groei of zelfs gerichte uitbreiding van de luchthaven biedt perspectieven voor verbetering van het stedelijk/ regionaal ondernemers- en vestigingsklimaat. Verwacht mag worden dat door de aanwezigheid van de luchthaven een verbetering van het imago van de regio als werkomgeving optreedt.

Effect op woonklimaat

De aanwezigheid van de luchthaven zorgt ervoor dat inwoners van Noord-Nederland relatief dichtbij een goed alternatief hebben om met het vliegtuig te reizen. Deze waardering is in het nulalternatief reeds economisch gewaardeerd bij de directe effecten aan de hand van reistijdeffecten. De aantrekkelijkheid van wonen in Noord-Nederland, het woonklimaat, wordt met de nabijheid van de luchthaven ook vergroot (zie externe effecten voor het negatieve effect in termen van geluid emissies). Omgekeerd geldt dat bij sluiting van de luchthaven, er geen geluidshinder en emissies zijn, maar er ook verder gereisd moet worden om te vliegen. Hier moet echter gewaakt worden voor dubbeltellingen met de reistijdwaardering en katalysatoreffecten en de bijdrage aan een vitale regio (zie volgende alinea's). We nemen dit effect daarom verder niet mee.

Katalysator voor (andere) investeringen in onroerend goed

Realisatie van de verschillende scenario's kan voor bepaalde typen activiteiten leiden tot een positieve (autonome situatie) of negatieve (sluiting van de luchthaven) impulswerking voor vastgoedontwikkelingen en -investeringen in de directe omgeving. De aantrekkingskracht op het gebied wordt mede bepaald door de aanwezigheid van de luchthaven en kan als zodanig de waarde van onroerend goed beïnvloeden.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Bijdrage aan vitale regio

Via aanvullende bestedingen van eventuele inkomende bezoekers / toeristen (in bijvoorbeeld de horeca, detailhandel en andere voorzieningen in het omliggende gebied) en vanwege effecten bij toeleverende bedrijven in de directe omgeving, draagt het project ook bij aan een aantrekkelijke en levendige regio. Het toerisme-effect is echter vrij onzeker en is daarom niet meegenomen. Het lijkt niet plausibel dat passagiers een aanvullend bezoek aan de regio zullen brengen. Er worden momenteel wel door GAE met diverse partners in Noord-Nederland inspanningen verricht om het inkomend toerisme via GAE naar de regio te vergroten.

3.4 Externe effecten

De beleidsalternatieven kunnen ook effect hebben op de natuur, milieu, leefbaarheid en veiligheid, met name in die gevallen waarin het beleidsalternatief leidt tot een verandering in het aantal vliegbewegingen ten opzichte van het nulalternatief. Dat is niet het geval in het beleidsalternatief 1a, maar wel in de twee andere beleidsalternatieven. In beleidsalternatief 1b is sprake van extra vliegbewegingen, in beleidsalternatief 2 juist van minder vliegbewegingen. De effecten zijn dus afwezig in alternatief 1a. De effecten van 1b en 2 hebben hierdoor een tegengesteld teken.

Om hier een oordeel over te geven, worden de volgende effecten meegenomen: fijnstof/stikstof, geluid, externe veiligheid en verstoring. Over het algemeen kan worden gezegd dat bij het niet hebben van een luchthaven, dit een positief effect heeft op de externe effecten en dat bij het doen van de gevraagde investering en dus een verdere groei van GAE, dit een negatief effect heeft op de externe effecten. CO₂ emissies zijn niet meegenomen in deze analyse. Immers, de MKBA heeft als scope Noord-Nederland, terwijl de uitstoot van CO₂ neerslaat op nationaal niveau of zelfs mondiaal niveau.

Adecs heeft in 2009 een actualisatie gemaakt van de berekeningen voor luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid als gevolg van de baanverlenging³⁴. Bureau Waardenburg heeft in 2009 effecten op de groene wetgeving in kaart gebracht als gevolg van de baanverlenging³⁵. Deze uitkomsten zullen wij als basis nemen. In het kader van de baanverlenging heeft er veel natuurcompensatie plaatsgevonden. We hebben bij Adecs extra informatie met betrekking tot fijnstof/stikstof opgevraagd, om zo ook de effecten voor verdere groei en voor sluiting te kunnen berekenen. Vervolgens hebben we met kengetallen kwantitatief waar mogelijk de effecten voor Noord-Nederland meegenomen en waar dat niet lukte, een kwalitatieve duiding gegeven.

3.4.1 Fijnstof/stikstof

Wat betreft fijnstof en stikstof (PM₁₀/NO_x) heeft Adecs ons de volgende gegevens verstrekt, op basis van 69.097 vliegbewegingen (prognose 2015).

Tabel 3.17 Totale hoeveelheid stikstof en fijnstof als gevolg van GAE

	Stikstof (NO _x)	Fijnstof (PM ₁₀)
Totaal luchtvaart (ton)	35,61	1,19
Overige luchthavenbronnen (ton)	0,19	0,01

Middels een verhouding tussen de commerciële vliegbewegingen en de General Aviation vliegbewegingen is de gemiddelde uitstoot per soort vliegbeweging bepaald. Vervolgens is voor de SEO-prognose de totale uitstoot bepaald. Daarnaast is er voor alternatief 1b gecorrigeerd voor de

³⁴ Adecs (2009). Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

³⁵ Bureau Waardenburg (2009). Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot de groene wetgeving

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

uitstoot die reizigers anders zouden hebben veroorzaakt wanneer zij met hun auto naar een alternatieve luchthaven zouden rijden. Voor het alternatief sluiting is er een positief effect voor Noord-Nederland aangezien er geen vliegbewegingen meer plaatsvinden vanaf GAE, wel is er een negatief effect aangezien de desbetreffende reizigers meer autokilometers moeten maken naar een alternatieve luchthaven. Tot slot is middels kengetallen een waardering gegeven aan de totale verandering aan uitstoot. Hieronder volgen de resultaten.

Tabel 3.18 Effecten op PM10 en NOx emissies, ten opzichte van nulalternatief (netto contante waarde)

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Fijnstof/stikstof	€ 0	€ -1,8 miljoen	€ 1,5 miljoen

3.4.2 Geluid

Wat betreft geluid heeft Adecs³⁶ de volgende inschatting gemaakt, op basis van 69.097 vliegbewegingen (prognose 2015³⁷).

Tabel 3.19 Aantal woningen binnen de 48 dB(A) Lden en 56 dB(A) Lden contouren

	48 dB(A) Lden	56 dB(A) Lden
Haren	408	0
Noordenveld	1	0
Tynaarlo	223	24
Totaal	632	24

Bovenstaande tabel geeft weer wat de hinder is voor woningen in de 48 dB contour en in de 56 dB contour. Bovenstaande waarden in de tabel zijn niet cumulatief. Dat betekent dat de hoeveelheid huizen in de 48 dB(A) contour niet die woningen bevat die ook in de 56 dB(A) contour liggen. Vervolgens dient dit aantal gehinderde woningen te worden vertaald naar monetaire waarden voor de kosten-batenanalyse. Een van de manieren is het hanteren van een daling van de woningwaarde als proxy indicator om geluidhinder te waarderen. Deze methodiek is veelvuldig toegepast. Uit de literatuur volgt een range van 0,6 tot 1 procent daling van de woningwaarde per 1 dB toename van de geluidshinder³⁸. Deze waarde geldt voor geluid dat boven een bepaalde drempelwaarde uitkomt. Immers, er is altijd een bepaalde hoeveelheid achtergrondgeluid aanwezig in de omgeving. Internationaal wordt veelal uitgegaan van een drempelwaarde van 55 dB(A)³⁹ of zelfs 60 dB(A)⁴⁰. Echter, hierbij wordt geen recht gedaan aan het feit ook beneden deze drempelwaarde er sprake van geluidhinder is⁴¹. Ook kent geluidhinder van vliegtuigen een minder constant karakter dan van andere geluidsbronnen als spoorverkeer en wegverkeer, zo blijkt uit een recente studie van het CPB⁴². In deze studie hanteert het CPB een drempelwaarde van 45 dB(A). Daarnaast gaat het CPB uit van een waardedaling van 0,8% per dB(A). Dit ligt in het midden van voornoemde range uit de internationale literatuur. Voor de kostenbatenanalyse wordt gewerkt met

³⁶ Adecs (2009) Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid; Baanverlenging Groningen Airport Eelde.

³⁷ Dit betreft een prognose die in 2009 is opgesteld in het kader van de procedure voor de baanverlenging Kanttekening hierbij is dat deze prognose uitgaat van een lager percentage general aviation dan waar SEO vanuit gaat. In beleidsalternatief 2 (sluiten van de luchthaven) leidt dit derhalve tot een overschatting van het (positieve) geluidseffect.

³⁸ GRA (2006). A technical note on aircraft noise and its cost to society

³⁹ GRA (2006)

⁴⁰ Eurocontrol (2007). Environmental effects around airports, towards new indicators, EEC note 09/07.

⁴¹ GRA (2006)

⁴² CPB (2006). Geluidsnormen voor Schiphol. Een welvaartseconomische benadering. CPB document 116.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

deze CPB cijfers. Dit is ook toegepast in de MKBA voor Schiphol bij uitplaatsing van luchtverkeer naar Eindhoven en Lelystad⁴³ en de KBA Luchthaven Twente⁴⁴. Het effect is meegenomen als eenmalig effect.

Voor de huizenprijzen hebben we de gemiddelde WOZ waarde in de relevante gemeenten bepaald op basis van CBS data. Zo kan een berekening worden gemaakt van het effect van de waardedaling van de woningen in de betreffende gemeentes als indicator voor de schade als gevolg van geluidhinder.

Dit resulteert in de volgende negatieve baten als gevolg van het vliegverkeer op GAE. Hierbij is onderscheid gemaakt voor de waardedaling binnen de 48 dB(A) en 56 dB (A) contour. Volledigheidshalve vermelden we nogmaals dat de waarden niet-cumulatief zijn: de waardering van de geluidsbelasting in de 48dB(A) contour is exclusief de waardering van de geluidsbelasting in de 56 dB(A) contour.

Tabel 3.20 Effecten op geluidsemissies, ten opzichte van nulalternatief (netto contante waarde)

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Geluid	€ 0	€ -0,1 miljoen	€ 3,3 miljoen

3.4.3 Verkeersveiligheid

Wanneer er meer lijndienstpassagiers via GAE reizen, worden er voertuigkilometers bespaard. Naast effecten op fijnstof/stikstof en geluid, heeft dit ook effecten op de verkeersveiligheid, aangezien er minder risico op ongelukken en dus gewonden/doden is.

Bij het alternatief sluiting moeten passagiers juist meer voertuigkilometers maken naar alternatieve luchthavens, wat zorgt voor een lagere verkeersveiligheid, aangezien er meer risico op ongelukken en dus gewonden/doden is. Middels kengetallen is een waardering gegeven aan deze effecten.

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Verkeersveiligheid	€ 0	€ 3,1 miljoen	€ -1,5 miljoen

3.4.4 Externe veiligheid

Uit de berekeningen van Adecs volgt dat er voor het plaatsgebonden risico 3 woningen in Tynaarlo in de 10⁻⁵-contour (met meteomarge) vallen en 6 woningen in Tynaarlo in de 10⁻⁶-contour (zonder meteomarge). Wat betreft het groepsrisico liggen de waarden onder de oriëntatiewaarden die als aanvaardbaar worden beschouwd. Deze effecten zullen als volgt kwalitatief worden meegenomen.

Tabel 3.21 Effecten op externe veiligheid, ten opzichte van nulalternatief

⁴³ Decisio (2008). Quick scan KBA voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn.

⁴⁴ Ecorys (2009). KBA Luchthaven Twente.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Externe veiligheid	0	0/-	+

3.4.5 Verstoring

Uit de analyse van Bureau Waardenburg blijkt dat het landen van grote burgerluchtvaart mogelijk voor een lichte verstoring zorgt voor beschermde soorten in het landbouwgebied onder het glijpad bij landing, evenals voor het Fochteloërveen. Er treden vooral eventuele effecten op als gevolg van een toename van zwaarder verkeer in de grote burgerluchtvaart.

Het starten en landen van kleine burgerluchtvaart kruist het Natura 2000-gebied Drentsche Aa en gaat verder vooral over landbouwgebieden met enkele beschermde soorten. Een afname van de geluidsbelasting betekent een afname van de verstoring. Verstoringseffecten zullen kwalitatief worden meegenomen in de MKBA.

In een recent onderzoek, uitgevoerd door Bureau Bakker⁴⁵ wordt beschreven dat er mogelijk een lichte verstoring voor vogels optreedt als gevolg van vliegbewegingen, met name door grote vliegtuigen. Ook deze effecten zullen als volgt kwalitatief worden meegenomen.

Tabel 3.22 Effecten op verstoring, ten opzichte van nulalternatief

	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Verstoring	0	0/-	+

⁴⁵ Bureau Bakker (2012). Onderzoek naar de invloed van de baanverlenging van Groningen Airport Eelde op de vogels van het Zuidlaardermeergebied en het Drentsche Aa gebied. - nulmeting

4 Uitkomst MKBA

Onderstaande tabel geeft het totaaloverzicht van de kosten en baten voor Noord-Nederland weer.

Tabel 4.1 Uitkomsten MKBA

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
DIRECTE EFFECTEN			
Kosten			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 31,6	€ -9,2
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,5	€ 0,0	€ 0,0
Baten			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 11,1	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 57,1	€ -30,8
Reistijd/kosten voor de niet- zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 57,3	€ -28,2
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
INDIRECTE EFFECTEN			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
EXTERNE EFFECTEN			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 1,5
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 3,1	€ -1,5
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 30,2	€ -9,2
Totaal baten	€ 11,1	€ 129,3	€ -78,0
Netto Contante Waarde	€ 1,0	€ 159,5	€ -87,2

Alle bovenstaande bedragen zijn netto contante waarden, in miljoenen, prijspeil 2013.

Het totaal aan meerkosten zijn de extra kosten (of minder kosten, in het geval van beleidsalternatief 1b) die moeten worden gemaakt ten opzichte van het nulalternatief.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

De Netto Contante Waarde (NCW) is de meerkosten plus de baten, verdisconteerd met de gehanteerde discontovoet over de gehele looptijd van het project. Een positieve NCW betekent dat er sprake is van een positief maatschappelijk rendement. Hoe hoger de NCW, hoe hoger het positief maatschappelijk rendement in termen van welvaartswinst.

Uit de tabel blijkt dat sluiting van de luchthaven (beleidsalternatief 2) leidt tot een welvaartsverlies voor Noord-Nederland ten opzichte van het nulalternatief. Dit wordt vooral veroorzaakt door het reistijdverlies voor passagiers, en daarnaast door het verlies aan werkgelegenheid. Ook verliest men een positief exploitatiesaldo in geval van sluiting. Deze negatieve welvaartseffecten worden niet voldoende gecompenseerd met de positieve effecten op geluidhinder en emissies in geval van sluiting.

Investering in terminal en brandweerkazerne leidt tot een licht positieve welvaartswinst. Het comforteffect voor passagiers is licht hoger dan de investering. Daarbij biedt de investering in de brandweerkazerne de mogelijkheid om de traumaheli op de luchthaven te stationeren, wat de optimale locatie is.

Projectalternatief 1b, investeren in het routefonds zodanig dat dit de ambitie om circa 200.000 lijndienstpassagiers realiseert, leidt eveneens tot per saldo positieve welvaartswinst voor de Noord-Nederlandse samenleving. De reistijdeffecten en werkgelegenheidseffecten overstijgen de negatieve effecten op de omgeving in termen van geluidhinder en uitstoot. Wederom vermelden we dat deze analyse vooral een 'what-if' karakter heeft, omdat de causaliteit tussen de investering in het routefonds en het aantrekken van lijndienstpassagiers diffuus is.

In het volgende hoofdstuk presenteren we de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyse.

5 Gevoeligheidsanalyses

In dit hoofdstuk presenteren we de uitkomsten van de gevoeligheidsanalyses. Hierin testen we het effect van een aantal cruciale aannames op de uitkomsten van de MKBA zoals gepresenteerd in het voorgaande hoofdstuk. In overleg met de opdrachtgever zijn de volgende vier gevoeligheidsanalyses uitgevoerd:

- SEO Laag scenario, aangezien de hoofdanalyse is gebaseerd op het SEO Midden scenario;
- SEO Hoog scenario, aangezien de hoofdanalyse is gebaseerd op het SEO Midden scenario;
- 10 jaar doorgroei van verkeersvolume na 2030 met 3,5% volgens het SEO Midden scenario, aangezien, aangezien bij de hoofdanalyse wordt gerekend met een groei van het vliegverkeer tot aan 2030;
- 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief 2 (sluiting), aangezien bij de hoofdanalyse wordt gerekend met een effect bij het beleidsalternatief sluiting tot aan 2030.

Hieronder volgen tabellen en grafieken voor de gevoeligheidsanalyses, vergeleken met de basiswaarden. De volledige gevoeligheidsanalyses zijn te vinden in de bijlagen.

5.1 SEO Laag scenario

In het SEO Laag scenario is er sprake van minder groei in vliegbewegingen en passagiers. Dit leidt ertoe dat de NCW licht verslechtert voor beleidsalternatieven 1a en 1b, en verbetert voor beleidsalternatief 2. Overigens is ten aanzien van alternatief 1a alleen het volume-effect van minder reizigers doorgerekend bij een gelijk blijvende wachttijd ten opzichte van de analyse met het SEO middenscenario, maar is niet berekend in welke mate minder passagiers ook een daling van de wachttijd in de piek met zich meebrengt. Gegevens hiervoor ontbreken.

Tabel 5.1 Gevoeligheidsanalyse SEO Laag

Marges	Alternatief 1a – Investing brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investing routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Basiswaarde NCW	€ 1,0	€ 159,5	-€ 87,2
SEO Laag NCW	€ 0,8	€ 157,9	-€ 71,6
Range NCW	€ 0,1	€ 1,6	€ 15,5

5.2 SEO Hoog scenario

In het SEO Laag scenario is er sprake van minder groei in vliegbewegingen en passagiers. Dit leidt ertoe dat de NCW verbetert voor beleidsalternatieven 1a en 1b, en verslechtert voor beleidsalternatief 2.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Tabel 5.2 Gevoeligheidsanalyse SEO Hoog

Marge	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering roufefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Basiswaarde NCW	€ 1,0	€ 159,5	-€ 87,2
SEO Hoog	€ 2,1	€ 152,6	-€ 188,4
Range NCW	€ 1,2	€ 6,9	€ 101,3

5.3 10 jaar doorgroei van verkeersvolume na 2030 met 3,5%

In deze gevoeligheidsanalyse groeit volgens het SEO Midden scenario het verkeersvolume na 2030 nog 10 jaar door met 3,5%. Dit leidt tot een hogere NCW. Voor het beleidsalternatief sluiting verandert er niets, omdat deze in de MKBA van dit beleidsalternatief slechts voor de duur tot 2030 is doorgerekend..

Tabel 5.3 Gevoeligheidsanalyse 10 jaar doorgroei van verkeersvolume na 2030 met 3,5%

Marge NCW	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering roufefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Basiswaarde NCW	€ 1,0	€ 159,5	-€ 87,2
Doorgroei 10 jaar met 3,5%	€ 1,2	€ 205,2	-€ 87,2
Range NCW	€ 0,2	€ 45,7	€ 0,0

5.4 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief sluiting

In deze gevoeligheidsanalyse wordt verondersteld dat in het nulalternatief GAE 10 jaar langer operationeel kan blijven zonder herinvesteringen dan in de hoofdanalyse is aangenomen. Effecten bij sluiting van GAE lopen dan door tot 2040. Dit leidt bij het beleidsalternatief sluiting tot een lagere NCW. Deze gevoeligheidsanalyse is alleen van toepassing voor het beleidsalternatief 2.

Tabel 5.4 Gevoeligheidsanalyse 10 jaar langer effect in het beleidsalternatief sluiting

Marge NCW	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering roufefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
Basiswaarde NCW	€ 2,5	€ 156,4	-€ 85,7
10 jaar extra effect bij sluiting	nvt	nvt	-€ 121,5
Range NCW	nvt	nvt	€ 34,3

6 Conclusies

In deze rapportage zijn de uitkomsten van de MKBA voor drie beleidsalternatieven gepresenteerd. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Beleidsalternatief 1a bestaat uit een investering in de terminal en de brandweerkazerne. Het investeren in de terminal leidt tot minder wachttijd voor passagiers, wat een positief welvaartseffect betekent. Investeren in de brandweerkazerne betekent dat de traumaheli op de meest optimale locatie in de regio kan worden gestationeerd, en leidt naar verwachting tot een licht effectievere inzet van brandweerpersoneel op de luchthaven. Op termijn kunnen wellicht de exploitatiekosten van de kazernefaciliteit dalen, door meer taken te delen met de andere gebruikers van de kazerne. Op de korte termijn stijgen de exploitatiekosten echter licht. Per saldo overstijgen de baten de totale kosten in dit beleidsalternatief licht.

Kanttekening bij bovenstaande conclusie is dat er niet door het bestuur van de luchthaven is onderzocht of nog steeds sprake is van structurele ondercapaciteit in de terminal in piektijden bij een veel lagere groei dan door hen is voorzien. Ook is niet onderzocht of er geen kosten-effectievere oplossingen mogelijk zijn om het zelfde effect op een reductie van de wachttijd van passagiers te realiseren (in welk verkeersscenario dan ook).

Het is aan te bevelen om de investering in de terminal en de brandweerkazerne te splitsen en beide investeringen op hun merites te beoordelen.

Beleidsalternatief 1b betreft de investering in het risicofonds voor routeontwikkeling. Zoals vermeld in de rapportage staat het allerminst vast dat van een dergelijk fonds ook daadwerkelijk een groei van de hoeveelheid lijndienstpassagiers mag worden verwacht. De MKBA berekening heeft dan ook vooral het karakter van een what-if analyse. Indien de investering in het risicofonds voor routeontwikkeling leidt tot een aantal lijndienstpassagiers oplopend tot 196.000 in 2025, dan leidt dat tot een positief MKBA saldo. Er zijn treden positieve reistijddefecten voor passagiers op, alsmede een groei van de werkgelegenheid. Ook leidt een toename van het aantal lijndienstpassagiers tot een positief effect op de exploitatie van de luchthaven. Deze positieve effecten overtreffen de negatieve effecten van een dergelijke toename van vluchten en passagiers in termen van geluidhinder, emissies en investeringskosten samen.

Beleidsalternatief 2 is het sluiten van de luchthaven per 2016. Kenmerkend voor dit beleidsalternatief is dat de grote investeringen (baanverlenging en 10 jaar storting in het agiofonds) reeds gedaan zijn, en hiermee 'verzonken' zijn. Uit onze analyse blijkt dat sluiting van de luchthaven tot een negatief MKBA saldo leidt, wat betekent dat dit een welvaartsverlies is voor de Noord-Nederlandse samenleving. In geval van sluiting is er sprake van een reistijdverlies voor passagiers die dan via een alternatieve luchthaven moeten reizen die verder weg ligt dan Groningen Airport Eelde. Tevens betekent sluiting een verlies van werkgelegenheid. Ervan uitgaande dat zonder sluiting in het nulalternatief de luchthaven gematigd groeit, en dus ook de werkgelegenheid mee groeit, zou sluiting leiden tot op termijn een verlies van maximaal circa 420 directe en indirecte voltijds arbeidsplaatsen. Hier tegenover staat een afname van geluidhinder en emissies. Ten slotte geldt dat in het sluiten scenario de positieve kasstroom van de exploitant (exclusief afschrijvingen^{46,47}) beëindigd wordt. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het

⁴⁶ CPB/PBL (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

⁴⁷ Fakton, BCI en SEO (2012), Werkinstructie 'van GREX naar MKBA'.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

geval van het SEO lage scenario (dus een lagere groei van het aantal passagiers) deze conclusies blijven staan.

Het overgrote deel van de effecten in de MKBA betreft effecten die optreden als gevolg van de commerciële luchtvaart. De effecten voor het lesverkeer en general aviation zijn relatief gering.

Bijlage

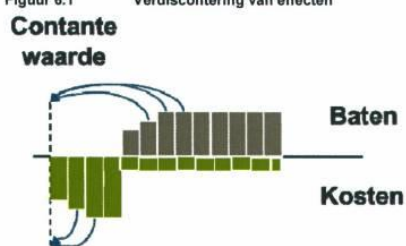
Toelichting MKBA

Wat is een MKBA?

Een kosten-batenanalyse is een instrument waarmee alle relevante effecten van een project worden bepaald voor (in dit geval) Noord-Nederland en met elkaar worden vergeleken. Het gaat dan zowel om effecten voor de direct betrokkenen (overheden, exploitant, gebruikers) als effecten voor diegenen die op een andere manier voor- of nadeel ondervinden van een project (bijvoorbeeld omwonenden, reizigers). Deze effecten worden zoveel mogelijk vertaald naar hun effecten op de welvaart van de betrokkenen, en worden over een reeks van jaren bepaald. De welvaartseffecten worden zoveel mogelijk uitgedrukt in geldtermen.

Het resultaat van de analyse is een overzicht van de effecten voor de Noord- Nederlandse samenleving, over een lange reeks van jaren. Door de toekomstige effecten te vertalen naar hun huidige waarde, kunnen effecten die op verschillende momenten in de tijd optreden bij elkaar worden opgeteld. Hierdoor kan inzicht worden verkregen in het netto effect op de welvaart van alle stakeholders binnen de Nederlandse grenzen samen.

Figuur 6.1 Verdiscontering van effecten

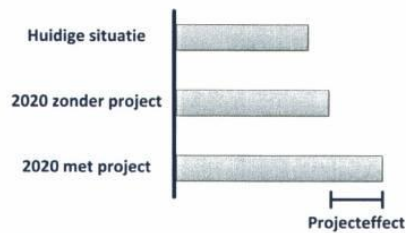


Bron: Ecorys

Projecteffecten

De verschillen tussen de situatie met en zonder project worden projecteffecten genoemd. Projecteffecten kunnen worden onderscheiden naar kosten (bijvoorbeeld de kosten van een investering) en baten. Baten kunnen zowel positief zijn (bijvoorbeeld de vermindering van reiskosten), als negatief (bijvoorbeeld extra geluidsoverlast voor omwonenden). In het laatste geval spreken we van negatieve baten (en dus niet van kosten).

Figuur 6.2 Visualisatie van het begrip project effect
Voorbeeld effect in reistijd (uren)



Bron: Ecorys

Effecten met marktprijzen en zonder marktprijzen

Projecteffecten zijn in eerste instantie effecten in fysieke eenheden, bijvoorbeeld de benodigde arbeid, de tijd gemoeid met het vervoer, de geluidsoverlast voor omwonenden etc. Voor sommige van deze effecten zijn geen marktprijzen beschikbaar (bijvoorbeeld reistijd). In die gevallen waar er sprake is van effecten die geen marktprijs hebben, zal er een raming worden gemaakt van de welvaartswaarde van die baten. Hiervoor worden gangbare kengetallen gebruikt die zijn ontleend aan economische waarderingsmethodes.

Op deze wijze kunnen zoveel mogelijk effecten in dezelfde eenheid (Euro's) worden uitgedrukt. Effecten waarvoor helemaal geen waarderingsmethode voorhanden is zullen waar mogelijk in fysieke termen worden beschreven, en als kwalitatieve post meegenomen worden in de afweging. Voor de MKBA wordt rekening gehouden met de meest recent geldende methodieken en richtlijnen, conform de leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur⁴⁸, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen⁴⁹, de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse van CPB/PBL⁵⁰ en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden⁵¹.

Kosten en baten voor alle partijen

In een kosten-batenanalyse gaat het normaal gesproken om de kosten en baten voor de Nederlandse maatschappij als geheel. Het gaat dan niet alleen om de gebruikers van een project (bijvoorbeeld de reizigers), maar ook om de effecten voor anderen, zoals de opdrachtgevers voor het vervoer, de werknemers van bedrijven, de omwonenden, consumenten en anderen. Door de effecten voor deze partijen apart in kaart te brengen wordt eveneens inzicht gegeven in de kosten en baten per groep van stakeholders. Dit worden verdelingseffecten genoemd. Zo wordt voor deze MKBA expliciet de effecten voor Noord-Nederland inzichtelijk gemaakt.

Over een lange reeks van jaren

Tot slot is het van belang dat de kosten en baten over een lange reeks van jaren worden gezien. Immers, een investering in infrastructuur gaat in principe vele tientallen jaren mee en zal dus over een lange periode baten opleveren, terwijl de kosten vooral in de aanleg zullen zitten en daarmee vooral in de beginjaren zullen vallen. We gaan ervan uit dat de totale technische levensduur van de investering 100 jaar bedraagt, en zullen dit als zichtperiode in de MKBA hanteren. We gaan ervan

⁴⁸ Ministerie van Verkeer en Waterstaat & Ministerie van Economische Zaken (2000). Evaluatie van grote infrastructuurprojecten. Leidraad voor kosten-baten analyse. Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur.

⁴⁹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012). KBA bij MIRT-verkenningen. Kader voor het invullen van de OEI-formats. September, 2012.

⁵⁰ CPB/PBL (2013). Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

⁵¹ Kennisinstituut voor Mobiliteit (2013). De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden. November, 2013.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

uit dat in de MKBA na 2030 (het eindjaar van de SEO analyse) de verkeersafhandeling op de luchthaven constant blijft.

Beschrijving SEO-scenario's

Op expliciet verzoek van de opdrachtgever is de MKBA gebaseerd op de verkeersprognoses van SEO⁵². Hierbij gaat het om de volgende drie scenario's:

- SEO Laag: Lelystad ontwikkelt zich;
- SEO Midden: Business as usual;
- SEO Hoog: Ryanair breidt uit.

Hieronder worden de drie scenario's beschreven. Een algemene opmerking is dat de SEO-prognoses geen rekening houden met het feit dat Transavia en Ryanair met ingang van het zomerseizoen van 2014 drie vluchten vanaf GAE gaan schrappen en dat ArkeFly twee keer per week naar Antalya gaat vliegen. Volgens inschatting van SEO leidt dit tot een groeivertraging van circa twee jaar.

SEO Laag: Lelystad ontwikkelt zich

In dit scenario wordt aangenomen dat GAE zich tot 2018 ontwikkelt volgens het SEO Hoog scenario (zie onder) en dat Lelystad Airport zich gaat ontwikkelen. Vanaf 2018 is er voldoende capaciteit op Lelystad beschikbaar, waardoor Ryanair in één keer haar volledige operatie verhuist van GAE naar Lelystad Airport. Dat heeft tot gevolg dat er geen low cost carrier operaties meer plaatsvinden vanaf GAE. De overige operaties op GAE (charters, lijndiensten, overig en general aviation) worden niet beïnvloed door de concurrentie door de operatie van Ryanair. Wél is het mogelijk dat bij het vertrek van Ryanair van GAE een andere low cost carrier vanaf GAE gaat opereren. Deze low cost carrier zal dan de concurrentie met Ryanair op Lelystad moeten aangaan. Daarnaast kan het ook zijn dat er meerdere low cost carriers vanaf Lelystad gaan vliegen, wat een kannibaliserend effect kan hebben op de vluchten vanaf GAE. Het is dan mogelijk dat er andere chartermaatschappijen van GAE naar Lelystad gaan verhuizen. In de prognose is met deze effecten geen rekening gehouden, gezien de grote onzekerheden.

		2013	2018	2025
Vluchten (aankomend en vertrekkend)	Charters, lijndiensten en overig	1.133	1.314	1.671
	Low cost carriers	456	0	0
	General aviation	44.500	60.440	64.644
	Totaal	46.089	61.754	66.315
Passagiersbewegingen (x1000)	Charters, lijndiensten en overig	150	177	224
	<i>waarvan transit</i>	117	139	175
	<i>waarvan OD</i>	32	38	49
	Low cost carriers	55	0	0
	Totaal	205	177	224

SEO Midden: Business as usual

In dit scenario groeit het aantal vliegbewegingen met 3,5% per jaar. Tussen 2013 en 2018 herstelt het lesverkeer zich tot circa 45.000 vliegbewegingen per jaar. Het overige general aviation verkeer groeit jaarlijks met 6,3%. Concurrenterende luchthavens zullen ook met 3,5% groeien, waardoor de frequentieverhoudingen niet veranderen. Er zullen dan ook geen passagiers verplaatsen van of naar GAE. Het aantal passagiers groeit dan ook met hetzelfde percentage van 3,5%.

⁵² SEO (2013). Een rendabele exploitatie van GAE op de lange baan.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

		2013	2018	2025
Vluchten (aankomend en vertrekkend)	Charters, lijndiensten en overig	1.133	1.314	1.671
	Low cost carriers	456	542	689
	General aviation	44.500	60.440	64.644
	Totaal	46.089	62.295	67.004
Passagiersbewegingen (x1000)	Charters, lijndiensten en overig	150	177	224
	<i>waarvan transit</i>	117	139	175
	<i>waarvan OD</i>	32	38	49
	Low cost carriers	55	66	83
	Totaal	205	243	307

SEO Hoog: Ryanair breidt uit

In dit scenario breidt Ryanair haar operatie op GAE uit, voornamelijk tussen 2013 en 2018. Dit heeft vooral gevolgen voor het aantal vluchten van low cost carriers. De vluchten van charters, lijndiensten en general aviation volgen dezelfde ontwikkeling als in het Business as usual scenario. Het aantal passagiers neemt in dit scenario nog iets sneller toe dan het aantal vluchten, met circa 31% per jaar. Ryanair biedt namelijk lagere ticketprijzen dan concurrerende luchthavens, waardoor er passagiers van concurrerende luchthavens naar GAE komen. De overige operaties van luchtvaartmaatschappijen op GAE ondervinden geen concurrentie van Ryanair, aangezien Ryanair vooral vluchten aanbiedt naar grotere Europese steden en de chartermaatschappijen op GAE vooral vluchten aanbieden naar Zuid-Europese vakantiebestemmingen.

		2013	2018	2025
Vluchten (aankomend en vertrekkend)	Charters, lijndiensten en overig	1.133	1.314	1.671
	Low cost carriers	456	1.146	2.412
	General aviation	44.500	60.440	64.644
	Totaal	46.089	63.230	68.727
Passagiersbewegingen (x1000)	Charters, lijndiensten en overig	150	177	223
	<i>waarvan transit</i>	117	138	174
	<i>waarvan OD</i>	32	38	49
	Low cost carriers	55	217	372
	Totaal	205	393	596

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Benodigde vierkante meter per passagier volgens IATA kwaliteitsnormen

Proces		A	B	C	D	E
Check-in	Few cart bags	1,7	1,4	1,2	1,1	0,9
	More cart bags	1,8	1,5	1,3	1,2	1,1
	High cart bags	2,3	1,9	1,7	1,6	1,5
	Heavy cart bags	2,6	2,3	2,0	1,9	1,8
Wachtruimte	1,7 m ² /pax zit 1,2 m ² /pax sta	40%*	50%	65%	80%	95%
Bagage claim		2,6	2,0	1,7	1,3	1,0

*% van de ruimte die wordt gebruikt

GAE procestijden volgens IATA kwaliteitsnormen

Proces	Proces- en wachttijd	Min/pax	Pax/unit/hour
Check-in	Procestijd leisure	1	60
	Procestijd business	1,5	40
	Max. wachttijd	10	
Security	Procestijd	0,5	120
	Max. wachttijd leisure	10	
	Max. wachttijd business	5	
Paspoortcontrole	Procestijd	0,3	
	Max. wachttijd	5	
Bagage claim	Passagier/m1 bagageband	5	
Douane	Procestijd	2	
	Max. wachttijd	5	
	Gecontroleerde pax	100%	

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Gevoeligheidsanalyse SEO Laag

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
DIRECTE EFFECTEN			
Kosten			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 36,7	€ -6,7
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,7	€ 0,0	€ 0,0
Baten			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 10,9	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 54,1	€ -24,9
Reistijd/kosten voor de niet-zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 54,3	€ -22,8
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliegscholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
INDIRECTE EFFECTEN			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -19,8
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
EXTERNE EFFECTEN			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 1,3
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 2,3	€ -1,1
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 35,2	€ -6,7
Totaal baten	€ 10,9	€ 122,7	€ -65,0
Netto Contante Waarde	€ 0,8	€ 157,9	€ -71,6

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Gevoeligheidsanalyse SEO Hoog

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investing brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investing routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
DIRECTE EFFECTEN			
Kosten			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 13,8	€ -16,8
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,7	€ 0,0	€ 0,0
Baten			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 12,2	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 62,5	€ -59,0
Reistijd/kosten voor de niet-zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 62,7	€ -54,7
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
INDIRECTE EFFECTEN			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -60,7
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
EXTERNE EFFECTEN			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 2,0
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 3,1	€ -1,5
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 12,4	€ -16,8
Totaal baten	€ 12,2	€ 140,2	€ -171,7
Netto Contante Waarde	€ 2,1	€ 152,6	€ -188,4

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Gevoeligheidsanalyse 10 jaar 3,5% extra groei

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
DIRECTE EFFECTEN			
Kosten			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 32,4	€ -9,2
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,7	€ 0,0	€ 0,0
Baten			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 11,3	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijkereiziger	€ 0,0	€ 81,9	€ -30,8
Reistijd/kosten voor de niet-zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 77,0	€ -28,2
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliegscholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
INDIRECTE EFFECTEN			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
EXTERNE EFFECTEN			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 1,5
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 3,4	€ -1,5
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 31,0	€ -9,2
Totaal baten	€ 11,3	€ 174,2	€ -78,0
Netto Contante Waarde	€ 1,2	€ 205,2	€ -87,2

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Gevoeligheidsanalyse 10 jaar extra effect bij beleidsalternatief sluiting

Prijspeil 2013, in miljoenen	Alternatief 1a – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
DIRECTE EFFECTEN			
Kosten			
Investeringskosten brandweerkazerne	€ -2,8	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten uitbreiding terminal	€ -5,5	€ 0,0	€ 0,0
Investeringskosten risicofonds voor routeontwikkeling	€ 0,0	€ -1,4	€ 0,0
Exploitatieresultaat	€ 0,0	€ 31,6	€ -14,0
Meerkosten beheer en onderhoud	€ -1,7	€ 0,0	€ 0,0
Baten			
Reiscomfort voor de reiziger	€ 11,1	€ 0,0	€ 0,0
Reistijd/kosten voor de zakelijke reiziger	€ 0,0	€ 57,1	€ -46,2
Reistijd/kosten voor de niet-zakelijke reiziger	€ 1,0	€ 57,3	€ -42,2
Effect voor traumaheli	+	0	0
Effect voor vliescholen/GA operators en gebruikers	€ 0,0	€ 0,0	€ -0,9
INDIRECTE EFFECTEN			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
EXTERNE EFFECTEN			
PM10/NOx	€ 0,0	€ -1,8	€ 2,1
Geluid	€ 0,0	€ -0,1	€ 3,3
Verkeersveiligheid	€ 0,0	€ 3,1	€ -2,2
Externe veiligheid	0	0/-	+
Verstoring	0	0/-	+
Totaal meerkosten	€ -10,1	€ 30,2	€ -14,0
Totaal baten	€ 12,1	€ 129,3	€ -107,5
Netto Contante Waarde	€ 2,0	€ 159,5	€ -121,5

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas

BELGIË – BULGARIE – HONGARIJE – INDIA – KROATIË – NEDERLAND – POLEN – RUSSISCHE FEDERATIE – SPANJE – TURKIJE – VERENIGD KONINKRIJK

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



GRONINGEN AIRPORT EELDE

BIJLAGE

IV

Aan Aandeelhouders van Groningen Airport Eelde nv

Datum 25 oktober 2013
Ons kenmerk HGS/tb/13.rvc/ava.079
Telefoon 050-3097001
Betreft Strategisch plan 'Groningen Airport Eelde – Werelden verbinden'

Groningen Airport Eelde nv
PO Box 50
9765 ZH Paterswolde
Mechlaan 14a
9761 TK Eelde
The Netherlands

T +31 (0)50 309 70 70
F +31 (0)50 309 70 09

E info@gae.nl

www.gae.nl

Rabobank: 1130.50.763
IBAN: NL15RABO0113050763
BIC: RABONL2U

KvK Drenthe H04049842
BTW NL 003186635 B 01

Geachte Aandeelhouder van Groningen Airport Eelde,

Hierbij bieden wij u aan het strategisch plan "Groningen Airport Eelde – Werelden verbinden" zoals aangeleverd door de directie.

Met de realisatie van de baanverlenging in 2013 zijn de voorwaarden gerealiseerd voor verdere groei van het luchtverkeer op Groningen Airport Eelde. Die groei moet worden gerealiseerd in een omgeving die anders is dan toen achttwintig jaar geleden tot de aanvraag voor de baanverlenging werd besloten. Zowel aan de vraagzijde - de Noord Nederlandse markt voor vliegreizen - als aan de aanbodzijde - de Europese en mondiale luchtvaartsector - is veel veranderd. Onveranderd is het gegeven dat er behoefte is aan luchtverbindingen, en dat er kansen zijn voor groei.

Groningen Airport Eelde wil zich in de komende tien jaar ontwikkelen tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland. Ongeveer 6.000 passagiers reizen dagelijks vanuit of naar Noord-Nederland via andere luchthavens. Met gerichte marketing en strategische routeontwikkeling wil de luchthaven een deel van dat potentieel naar zich toe trekken. De directie van Groningen Airport Eelde spreekt daarmee een heldere ambitie uit en richt de focus op groei van verbindingen en passagiers. De Raad van Commissarissen waardeert dat de directie de ambitie heeft om te komen tot een groei van de omzet en tot een structureel positief exploitatieresultaat. De Raad van Commissarissen is van mening dat de Aandeelhouders, Groningen Airport Eelde kunnen en moeten ondersteunen met het realiseren van bovengenoemd doel.



De groei van verbindingen en passagiers verbetert niet alleen de bereikbaarheid van Noord-Nederland, het is ook de opstap naar een positief bedrijfsresultaat. Mede dankzij de agiostortingen in de voorgaande jaren bedraagt het eigen vermogen van de vennootschap momenteel € 15 miljoen met een liquiditeit van rond de € 7 miljoen. De luchthaven is in staat de exploitatietekorten in komende jaren te dragen, ten laste van de eigen kasmiddelen. Het is nu zaak de vennootschap goed in de startblokken te zetten, om ruimte en tijd te geven voor het realiseren van de ambities. Een tweetal grote investeringen zijn op korte termijn noodzakelijk. De capaciteit van de terminal schiet voor het huidige verkeer al tekort: noodvoorzieningen die in 2006 zijn geplaatst moeten worden omgezet in structurele oplossingen. En de luchthavenbrandweer heeft nieuwe huisvesting nodig, op een locatie dicht bij de startbaan. Samen met het UMCG werkt de vennootschap aan een plan voor een gezamenlijk onderkomen voor het Mobiel Medisch Team ("de traumaheli"), ambulancediensten en de luchthavenbrandweer. Deze investeringen in de infrastructuur zijn geraamd op samen € 7,5 miljoen. De Raad van Commissarissen is van oordeel dat de Aandeelhouders een positief besluit kunnen en moeten nemen ten aanzien van genoemde investeringen,

Daarbij aangetekend dat de Raad van Commissarissen er in zijn algemeenheid van uitgaat dat de Aandeelhouders zorg blijven dragen voor voldoende solvabiliteit en liquiditeit van de vennootschap.

De toekomst kan niemand voorspellen, omstandigheden kunnen en zullen wijzigen. Flexibiliteit in de uitvoering van de ambitie is nodig. Daarom is in dit plan een gefaseerde aanpak ontwikkeld: eerst groeien, dan investeren. Investeringen in de verdere ontwikkeling van de luchthaven, in ontsluiting, terminal en parkeren, komen op de agenda in een volgende fase, wanneer de luchthaven haar potentie bewijst en het verkeer groeit.

De Raad van Commissarissen stellen de Algemene Vergadering van Aandeelhouders voor:

- kennis te nemen van voorliggend plan "Groningen Airport Eelde – Werelden verbinden";
- in te stemmen met de in het plan verwoorde ambitie en groei strategie met inbegrip van de randvoorwaarden zoals hierboven genoemd (solvabiliteit & liquiditeit);
- akkoord te gaan met een additioneel marketingbudget ten bedrage van € 250.000 per jaar;
- akkoord te gaan met een bijdrage door GAE aan het Route Development Fonds van 1 miljoen euro over 4 jaar, voor de ontwikkeling van nieuwe routes;
- zorg te dragen voor een additionele bijdrage aan het Route Development Fonds van 1 miljoen euro;
- zorg te dragen voor financiering van korte termijn investeringen in verbetering en beperkte uitbreiding van de passagiersterminal en een onderkomen voor de luchthavenbrandweer, ten bedrage van totaal € 7.5 miljoen.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



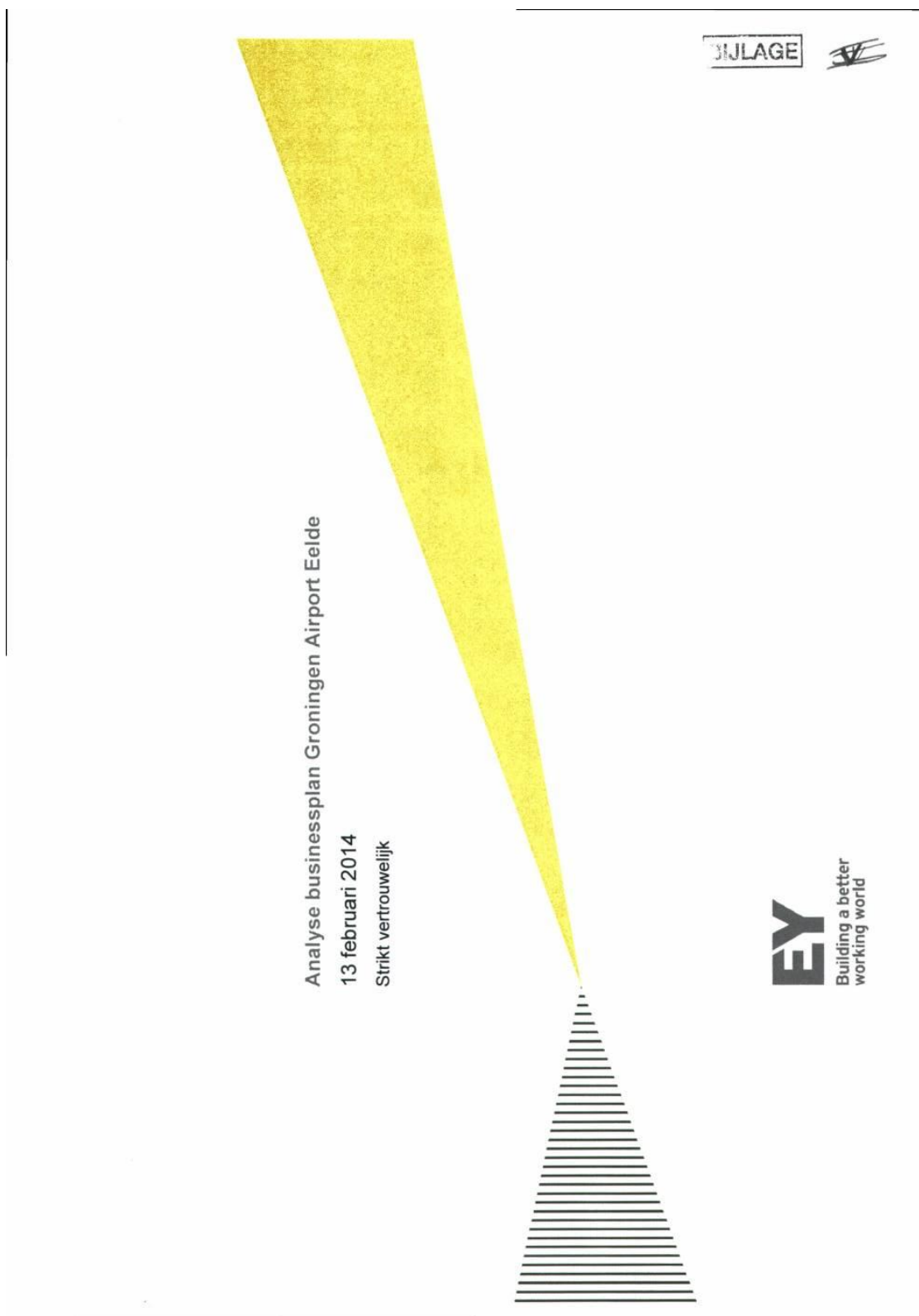
De Raad van Commissarissen wijst de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op de onzekerheid die inherent is aan een toekomstverwachting. De ambitie om Groningen Airport Eelde te doen groeien is reeds decennia geleden uitgesproken en over de jaren steeds bevestigd. Financiering van de korte termijn majeure investeringen en een bijdrage in het Route Development Fonds stellen de vennootschap in staat de komende jaren invulling te geven aan dit plan. Bij verder ontwikkelingen komen additionele investeringen aan de orde waarover dan beslist moet worden.

Indien de ontwikkeling van passagiers en inkomsten onverhoopt langer duurt dan voorzien, kan een situatie ontstaan waarbij uitbreiding van het (eigen) vermogen noodzakelijk is. De Raad van Commissarissen ziet het als haar plicht de Aandeelhouders hier expliciet op te wijzen.

Met vriendelijke groet,
Groningen Airport Eelde nv

Prof.dr. H.G. Sol
Voorzitter Raad van Commissarissen Groningen Airport Eelde

c.c. Directie Groningen Airport Eelde, Ir. J.M. van de Kreeke



Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



EY Transaction Advisory Services
Zwartewaterlaan 56
8031 DX ZWOLLE
Postbus 634
8000 AP ZWOLLE
Tel +31 88 407 1000
Fax +31 88 407 1005
www.ey.nl

Strikt vertrouwelijk

Gedeputeerde Staten van de
provincie Groningen
t.a.v. de heer R. Postma
Postbus 610
9700 AP GRONINGEN

Geachte heer Postma,

Ingevolge uw opdracht hebben wij overeenkomstig onze opdrachtbevestiging van 18 december 2013 de volgende werkzaamheden verricht in het kader van uw algehele evaluatie van het businessplan van Groningen Airport Eelde ('GAE'):

- ▶ Analyse van de wijze waarop de in het businessplan verwoorde strategie is vertaald in de gepresenteerde cijfers in de planperiode tot en met 2023.
- ▶ Analyse van de financieringsbehoefte zoals blijkend uit het businessplan en de eventuele aanpassingen volgend uit de analyse, alsmede een analyse in welke mate de financieringsbehoefte gedekt kan worden uit de ter beschikking staande middelen van GAE.

Wij hebben het genoegen u hierbij ons rapport inzake de uitkomsten van onze werkzaamheden aan te bieden, waarbij wij u vooraf aandacht vragen voor de volgende zaken.

Dit rapport is uitsluitend opgesteld ten behoeve van de provincie Groningen ter ondersteuning van de algehele evaluatie van het business plan van Groningen Airport Eelde. Aan de uitkomsten van onze werkzaamheden kan voor andere doeleinden geen waarde worden toegekend.

Dit rapport, of delen daarvan, mag niet aan derden ter beschikking worden gesteld of getoond noch mag worden gerefererd aan onze rapportage zonder onze voorafgaande schriftelijke toestemming en eventuele aanvullende voorwaarden die wij van toepassing kunnen verklaren, tenzij u genoodzaakt bent de informatie uit het rapport te verstrekken uit hoofde van een wettelijke plicht, een rechtelijke -, arbitrale

EY Transaction Advisory Services is een handelsnaam van Ernst & Young Accountants LLP. Dit is een limited liability partnership opgericht naar het recht van Engeland en Wales met registratienummer OC235594. In relatie tot EY Transaction Advisory Services wordt de term partner gebruikt voor een vertegenwoordiger van een vennoot van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is statutair gevestigd te Lambeth Palace Road 1, Londen SE1 7LJ, Verenigd Koninkrijk. Het haar hoofvestiging aan Boortjes 256-3011 AZ Rotterdam, Nederland en is geregistreerd bij de Kamer van Koophandel in Rotterdam onder nummer 24452544. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin een bepaling van de aansprakelijkheid is opgenomen.

13 februari 2014.

- of administratieve uitspraak. EY Transaction Advisory Services draagt geen verantwoordelijkheid voor de inhoud van het rapport ten opzichte van derden. Indien derden besluiten enige waarde toe te kennen aan ons rapport dan geschiedt dit op eigen risico en aanvaarden wij generlei aansprakelijkheid voor de mogelijke gevolgen hiervan.

Het rapport vormt een integraal geheel en mag niet in afzonderlijke delen worden gesplitst. De uitkomsten van onze werkzaamheden kunnen slechts bij gebruik van het integrale rapport tot een juiste oordeelsvorming leiden.

Wij hebben onze werkzaamheden op 6 januari 2014 aangevangen en op 13 februari 2014 afgerond. Met gebeurtenissen of omstandigheden die zich na die datum hebben voorgedaan, wordt in dit rapport dan ook geen rekening gehouden.

De inhoud van het rapport is door de heer Van de Kreeke, directeur GAE, en de heer Stutterheim, adjunct-directeur GAE, (hierna gezamenlijk 'management') beoordeeld en zij hebben bevestigd dat waar dit rapport refereert aan door management gedane uitspraken en/ of meningen deze op juiste wijze zijn weergegeven.

De structuur van dit rapport is als volgt:

- ▶ In de eerste sectie beschrijven wij de achtergrond van onze opdracht en de reikwijdte van onze werkzaamheden.
- ▶ In de tweede sectie presenteren wij de managementsamenvatting.

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



► In de derde sectie gaan wij nader in op de totstandkoming, de aannames en de onderbouwingen van het businessplan inclusief de daarin opgenomen uitbreidingsinvesteringen.

► Tot slot geven wij in de vierde sectie inzicht in de door ons geïdentificeerde (financiële) risico's van het businessplan en de (mogelijke) impact daarvan op de financiële prognoses en financieringsbehoefte.

In vertrouwen u naar genoegen te hebben geïnformeerd en tot nadere toelichting gaarne bereid.

Hoogachtend,
EY Transaction Advisory Services
namens deze

Patrick Boertien
Partner

Jan Kreijkes
Senior Manager

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Inhoudsopgave

Introductie	5
Managementsamenvatting	9
Businessplan	10
1. Algemeen	10
2. Conclusies	16
3. Inleiding op businessplan	17
4. Overzicht resultaten 2012-2023	18
5. Analyse opbrengsten	20
6. Analyse kosten	21
7. Financieringsbehoefte	23
8. Investerings	25
9. Inleiding op de risico's en gevoeligheden	26
10. Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden	28
11. Appendix A: Begroting 2014	29
12. Appendix B: Scenario- en gevoelheidsanalyses	30
13. Appendix C: Getekende opdrachtbevestiging	38
Appendices	39
	40
	45

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Introductie

5 13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx

Strikt vertrouwelijk

EY

Introductie

Introductie en opdracht

Groningen Airport Eelde



GRONINGEN AIRPORT EELDE

- ▶ GAE vervult een belangrijke rol in het (charter) vakanieverkeer vanuit Noord-Nederland. Daarnaast onderhoudt Ryanair momenteel lijnvluchten naar Grono en Mallorca en is GAE sinds de vijfde jaren een belangrijke basis voor tesverkeer (o.a. de KLM Flight Academy is op GAE gevestigd). Verder verwerkt de luchthaven allernande vluchten met een incidenteel karakter.
- ▶ In 2013 registreerde de luchthaven in totaal ruim 200.000 passagiersbewegingen en circa 44.000 vliegbewegingen. Er waren ultimo 2013 circa 48 fulltime medewerkers (FTE) in dienst bij GAE.
- ▶ Momenteel zijn er 4 maatschappijen actief op GAE, die gezamenlijk 10 bestemmingen bedienen.

Huidige status maatschappijen en bestemmingen

Maatschappij	Bestemming	Seizoen
Transavia	Tenerife	Hele jaar
	Las Palmas	Hele jaar
	Faro	Zomer
	Mallorca	Zomer
	Antalya	Zomer
	Kos	Zomer
	Heraklion	Zomer
	Innsbruck	Winter
	Salzburg	Winter
	Ryanair	Grono
Corendon	Mallorca	Zomer
	Antalya	Zomer
	Antalya	Zomer

Bron: Managementplan GAE, januari 2014

6 13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx

Introductie

Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde (GAE) is een regionale luchthaven gelegen tussen Groningen en Assen. De aandelen in GAE N.V. (opgericht in 1955) zijn, nadat het Rijk haar meerderheidspakket in 2004 heeft overgedragen, volledig in handen van de regionale overheden. Momenteel bezitten zowel de provincie Groningen als de provincie Drenthe, 30% van de aandelen in GAE. Het resterende deel is in handen van de gemeenten Groningen (26%), Assen (10%) en Tynaarlo (4%).

Op basis van een overeenkomst met het Rijk uit 2001, hebben de aandeelhouders de luchthaven tussen 2003 en 2012 financieel ondersteund door jaarlijkse kapitaalstortingen (vanaf 2006 aangemerkt als agio) van circa EUR 1 miljoen. Deze jaarlijkse financiële ondersteuning is per 1 januari 2013 beëindigd. Daarnaast heeft het Rijk ten tijde van de overname van de aandelen met GAE afgesproken dat de start- en landingsbaan op kosten van het Rijk wordt verlengd van 1800 meter naar 2500 meter. Deze baanverlenging is in april 2013 gerealiseerd.

Context van het businessplan

Met de baanverlenging is voor GAE een belangrijke voorwaarde voor toekomstige groei van de luchthaven gerealiseerd. De wijze waarop deze groei tot stand dient te komen is verwoord in het door de directie van de luchthaven opgestelde strategisch plan 'Werelden Verbinden' (hierna: businessplan). Dit plan is op 31 oktober 2013 openbaar gemaakt.

Het businessplan bestrijkt een periode van 11 jaar (2013-2023) en voorziet in een sterke groei van het aantal verbindingen en passagiers. De luchthaven ontwikkelt zich volgens het businessplan tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland met een structureel positief bedrijfsresultaat. Om deze groei te bewerkstelligen wordt er door GAE extra geld vrijgemaakt voor marketingactiviteiten (jaarlijks EUR 250k additioneel marketingbudget en verspreid over vier jaar EUR 1 miljoen bijdrage uit eigen middelen aan het Route Development Fonds). Daarnaast zijn er gefaseerd uitbreidingsinvesteringen begroot van in totaal circa EUR 17 miljoen, die niet zijn meegenomen in de financiële prognoses van het businessplan.

Het businessplan is goedgekeurd door de Raad van Commissarissen van GAE. Zij vraagt de aandeelhouders om: (i) in te stemmen met de strategie, (ii) zorg te dragen voor een additionele bijdrage van EUR 1 miljoen in het Route Development Fonds en (iii) gezamenlijk met management te zoeken naar de juiste financieringsopties voor de voorgenoemde korte termijn (2016) investeringen ten bedrage van EUR 7,5 miljoen.

Recent is aangekondigd dat in 2014 de (zomer)vluchten naar Bergamo (Ryanair) en Málaga en Dalaman (Transavia) gestaakt zullen worden. Arkefly zal daarentegen vanaf komende zomer op Antalya gaan vliegen.

Kort na het openbaar maken van het businessplan heeft de Noordelijke Rekenkamer de uitkomsten gepresenteerd van haar onderzoek naar het aandeelhouderschap van de provincies Drenthe en Groningen in

Strikt vertrouwelijk



Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Introductie

Introductie en opdracht

Gebruikte informatie

- ▶ Onze analyses zijn hoofdzakelijk gebaseerd op door de provincie Groningen en GAE verstrekte informatie. Wij hebben tevens in beperkte mate externe informatie gehanteerd. Een overzicht van de door ons gebruikte documenten is weergegeven in onderstaande tabel.
- ▶ Ons onderzoek is tevens gebaseerd op gesprekken en emailcorrespondentie met de heer Van de Kreeke (directeur GAE) en de heer Suiterheem (adjunct-directeur GAE).

Gebruikte documenten

- Strategisch plan GAE 'Verstrekken Verbinden' - oktober 2013
- Stappenplan Van Ringen Archiveren m.b.t. uitbreidingsinvesteringen GAE - januari 2014
- Onderzoek behouders Airport Consultants naar capaciteit en uitbreidingsmogelijkheden terminal - november 2012
- Verscheidene input- en outputlijsten uit het plan 'het businessplan van GAE onderliggende rekenmodel'
- Brief Raad van Commissarissen GAE aan aandeelhouders d.d. 25 oktober 2013
- Rapport Noordelijke Rekenkamer 'Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde IV' - september 2013
- SEO rapport 'Beoordeling van het strategisch plan van GAE' - januari 2014
- Jaarverslagen GAE 2010, 2011 en 2012
- Tussentijdse kwartaalresultaten GAE 2013
- 'Laest Estimate' resultaten GAE 2013
- Begroting 2014 GAE
- Publieke informatie (o.a. stukken) artikelen Tweede Kamer, Afdelingskamer, Airport Leysstad, Airport Twente, Ryanair

GAE. Daarnaast heeft de Noordelijke Rekenkamer het onderzoeksbureau SEO opdracht gegeven het businessplan van GAE te beoordelen. De resultaten van deze beoordeling zijn in januari 2014 gepresenteerd. SEO heeft zich in haar onderzoek voornamelijk gericht op de marktpotentie en de daaruit voortvloeiende voorspellingen. De bevindingen van de Noordelijke Rekenkamer en SEO zijn in onze analyses meegenomen. Hierbij merken wij op dat wij niet kunnen beoordelen in hoeverre het door SEO uitgevoerde onderzoek en de daarin opgenomen analyses vergelijkbaar zijn met de door GAE zelf gehanteerde systematiek.

Opdracht EY TAS en reikwijdte werkzaamheden

Teneinde een gedegeven besluit te kunnen nemen en het debat te voeren met de Provinciale Staten en Gemeenteraden, hebben de aandeelhouders besloten het businessplan aan een nadere financiële analyse te onderwerpen. In dit kader heeft de provincie Groningen (in samenwerking met de provincie Drenthe) EY Transaction Advisory Services (EY TAS) gevraagd om haar hierbij te ondersteunen. EY TAS is met de provincie Groningen op 19 december 2013 een opdrachtformulering overeengekomen met daarin als voornaamste doelen:

- ▶ Analyse van de wijze waarop de in het businessplan verwoorde strategie is vertaald in de gepresenteerde cijfers in de planperiode tot en met 2023.
- ▶ Analyse van de financieringsbehoefte zoals blijkt uit het businessplan en de eventuele aanpassingen volgens uit de analyse, alsmede een analyse in welke mate de financieringsbehoefte gedekt wordt uit ter beschikking staande middelen van GAE.

Op basis van bovengenoemde doelstellingen, zijn de volgende deelopdrachten nader uitgewerkt:

- ▶ Het inzichtelijk maken van de totstandkoming en aannames van het businessplan, inclusief de uitbreidingsinvesteringen. Hierbij dient tevens aangegeven te worden wat de basis/onderbouwing is van de veronderstellingen.
- ▶ Analyse van de wijze waarop de geprognosticeerde groeicijfers zijn vertaald in de financiële prognoses.
- ▶ Analyse van de ontwikkeling van de liquiditeits- en solvabiliteitspositie van de luchthaven binnen de planperiode.
- ▶ Het analyseren van de impact van de belangrijkste financiële risico's op de in het businessplan gepresenteerde resultaten en liquiditeitspositie.

In de hiernavolgende managementsamenvatting gaan wij in op de belangrijkste bevindingen en conclusies van onze analyses. In de secties daarna zullen de verschillende deelopdrachten in nader detail aan bod komen.

Voor een volledig overzicht van de opdrachtformulering verwijzen wij naar de opdrachtbrief in appendix B.

7 13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx

Strikt vertrouwelijk



Introductie en opdracht

Beperking van de reikwijdte

- ▶ Ons rapport bevat een financiële analyse van de belangrijkste aannames die aan de financiële prognoses ten grondslag liggen. Het rapport geeft echter geen uitsluitend ten aanzien van de haalbaarheid van de financiële prognoses en/of de juistheid en volledigheid van de in het businessplan gehanteerde aannames.
- ▶ De informatie, aannames en veronderstellingen zoals gebruikt in dit rapport hebben een beperkte geldigheidsduur gezien de veranderingen in marktomstandigheden en de invloed daarvan op de resultaten van de business case.
- ▶ EY TAS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor het ontbreken van informatie of voor het niet correct zijn van informatie, welke expliciet of impliciet is opgenomen in dit rapport, noch voor omissies in de rapportering voor zover deze voortvloeien uit niet correcte of onvolledige informatie.
- ▶ Wij hebben ons bij de door ons uitgevoerde analyses gebaseerd op in- en outputs van het door GAE opgestelde rekenmodel, dat de basis vormt voor de in het businessplan opgenomen financiële prognoses. Doordat wij het model zelf niet ontvangen hebben, merken wij voor de volledigheid op dat wij de rekenkundige juistheid en de logische samenhang van het model niet in detail hebben kunnen beoordelen.
- ▶ De door u en GAE verstrekte gegevens zijn door ons niet in detail geanalyseerd. Daarnaast zijn de gegevens niet geverifieerd noch getoetst op juistheid en volledigheid. Er heeft geen accountantscontrole plaatsgevonden, noch heeft er een beoordeling of due diligence onderzoek door EY TAS plaatsgevonden. GAE is verantwoordelijk voor de opgeleverde gegevens, informatie en toelichtingen. EY TAS aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid als gevolg van onjuistheden in de gehanteerde gegevens.
- ▶ Als onderdeel van haar werkzaamheden heeft EY TAS op hoofdlijnen een financiële risicoanalyse van het businessplan uitgevoerd. In deze analyse hebben wij niet-financiële risico's, zoals commerciële-, milieugerelateerde, en technologische risico's buiten beschouwing gelaten. De financiële risicoanalyse kan niet worden geïnterpreteerd als zijnde een expertopinie inzake het risiconiveau van het businessplan van GAE.

Managementsamenvatting

1. Algemeen
2. Conclusies

Managementsamenvatting (1)

Businessplan

Het strategisch plan "Werelden Verbinden" bestrijkt een periode van 11 jaar (2013-2023) en voorziet in een sterke groei van het aantal verbindingen en passagiers. De luchthaven ontwikkelt zich volgens het businessplan tot een belangrijke schakel in de internationale bereikbaarheid van Noord-Nederland met een structureel positief bedrijfsresultaat.

Aan het businessplan liggen door InterVISTAS opgestelde marktanalyses ten grondslag. In deze analyses is het marktgebied gedefinieerd, het reisgedrag geanalyseerd (o.b.v. boekingsinformatie) en is een benchmark opgenomen ten opzichte van andere Europese luchthavens.

De belangrijkste doelstellingen en veronderstellingen zijn door middel van een (reeds bestaand) excel model doorgerekend in het businessplan. Mede door de evolutie van dit model in de tijd en aanpassingen van InterVISTAS is het model omvangrijk en complex geworden.

Op basis van onze analyse van de ontvangen in- en output sheets uit het excel model is ons niet gebleken dat het model conceptuele fouten bevat en komen de gegenereerde uitkomsten ons niet onredelijk voor. Doordat wij het model zelf niet ontvangen hebben, merken wij voor de volledigheid op dat wij de rekenkundige juistheid en de logische samenhang van het model niet in detail hebben kunnen beoordelen.

Assumpties

De tabel en figuur aan de rechterzijde laten zien dat het businessplan aanzienlijke groei in passagiersaantallen prognosticeert die leiden tot resultaatverbeteringen (positief resultaat wordt gerealiseerd in 2020 met circa 500.000 passagiersbewegingen). De belangrijkste uitgangspunten voor deze prognosticeerde groei zijn: (i) het realiseren van een drietal lijndiensten (hub verbinding en/of zakelijke point-to-point verbindingen), (ii) het vergroten van het low-cost aanbod en (iii) het behoud van en mogelijke versterking in het charter segment.

De prognosticeerde (financiële) groei in het businessplan wordt voornamelijk gedreven door de verwachtingen ten aanzien van de passagiersaantallen, en dan voornamelijk de aantallen op lijndiensten (zie figuur op de volgende pagina). De kosten van de luchthaven hebben in belangrijke mate een vast karakter.

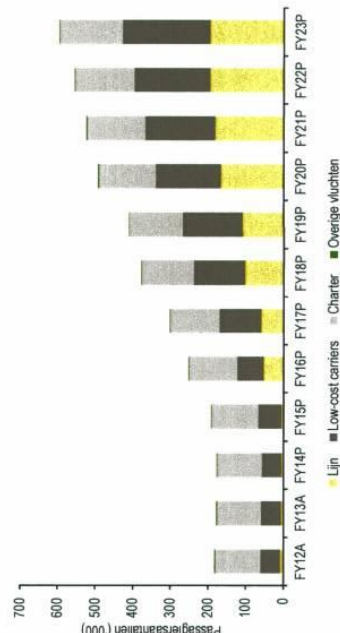
Beknopt overzicht businessplan

Valuta: EUR '000	FY12W	FY13L*	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Netto omzet	5.241	5.088	5.266	5.371	6.371	6.733	7.782	7.782	9.466	11.270		
Personeelskosten	(3.705)	(3.863)	(4.021)	(4.163)	(4.575)	(4.573)	(5.361)	(5.361)	(5.913)	(6.652)		
Overige bedrijfskosten	(1.640)	(1.314)	(1.286)	(1.357)	(1.521)	(1.652)	(1.760)	(1.760)	(1.835)	(2.011)		
Intensivering marketing	-	(250)	(250)	(250)	(500)	(500)	(500)	(500)	(250)	(250)		
EBITDA	(104)	(89)	(291)	(389)	(225)	8	171	171	1.468	2.358		
Afschrijvingskosten	(951)	(605)	(619)	(643)	(686)	(750)	(801)	(801)	(791)	(599)		
Saldo rentebaten en lasten	244	156	107	93	80	63	51	28	28	70		
Resultaat voor belasting	(422)	(538)	(804)	(949)	(832)	(678)	(579)	(579)	705	1.830		
Passagiersbewegingen	183	178	177	192	252	303	379	492	597			
Vliegbevegingen ('000)	46	44	51	52	55	57	60	64	64	67		

Bron: Jaarrekening 2012, LE 2013 & businessplan GAE.
 * FY13L betreft de meest recente vanzetting (laatst schatting) van GAE. Deze cijfers wijken licht af van die in het businessplan opgenomen bedragen.
 ** Passagiersbewegingen zijn zowel vertrekkende als aankomende bewegingen, exclusief transit passagiers.

Overzicht ontwikkeling passagiersbewegingen

Bron: Managementinformatie

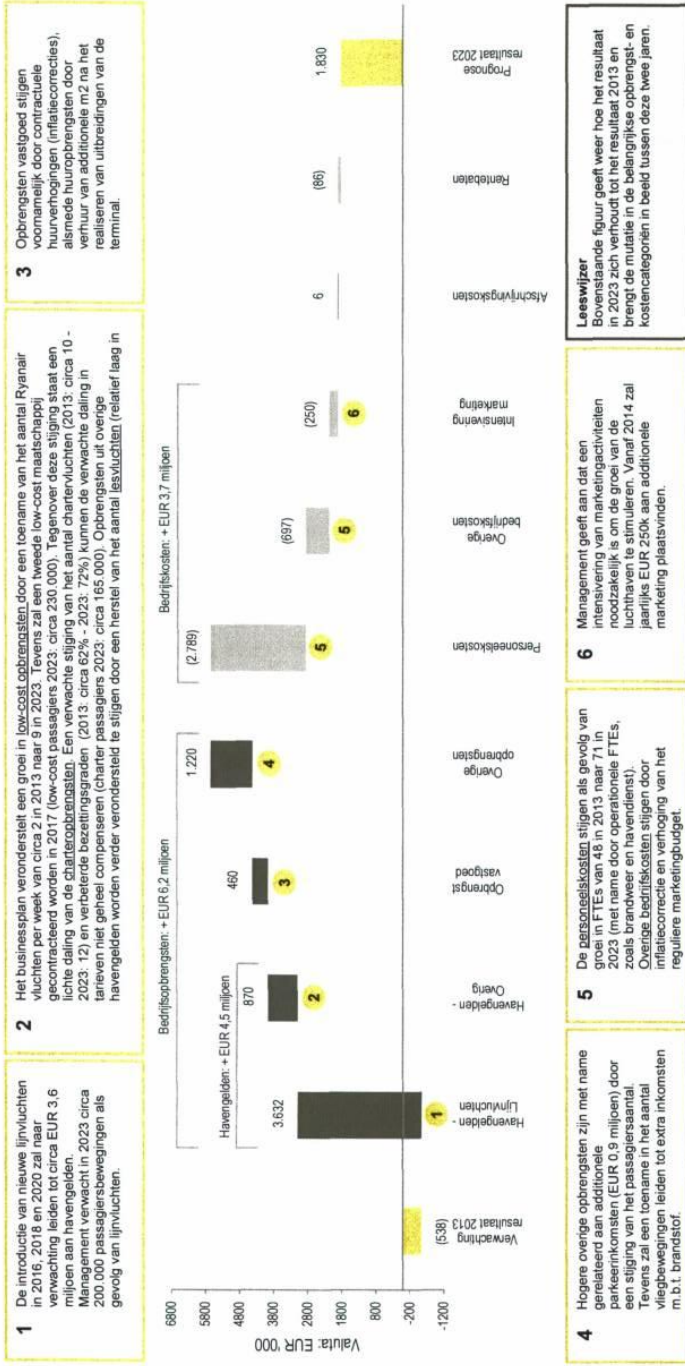


Managementsamenvatting

Algemeen

Managementsamenvatting (2)

De geprognosticeerde resultaatverbetering tussen 2013 en 2023 nader verklaard



11 13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx

Strikt vertrouwelijk



Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Managementsamenvatting

Algemeen

Managementsamenvatting (3)

Key drivers groei

De in het businessplan geprognoseerde groei komt met name tot uitdrukking in de groei van de passagiersaantallen. De geprognoseerde groei is gebaseerd op aannames inzake vertrekkende vluchten, stoelcapaciteit vliegtuig, bezettingsgraden en opbrengsten per passagier. In onderstaande tabel worden de aannames ten aanzien van de passagiersprognoses weergegeven.

Key drivers havengelden 2013 - 2023	Lijn		Low-cost		Charter	
	FY13LE	FY23P	FY13LE	FY23P	FY13LE	FY23P
Vertrekkende vluchten per week (jaargemiddelde)	-	35	4	14	10	12
Stoelcapaciteit vliegtuig	-	70	189	189	181	180
Bezettingsgraad	-	75%	71%	82%	63%	72%
Vertrekkende passagiers per jaar	-	95.550*	27.156	116.122	58.147	83.362

Bron: Managementsamenvatting

* Passagiers in vliegtuigen, 2013 exclusief 2.450 passagiers gerechtigd aan bestaande terminals vloten naar Mainz/ Frankfurt en Salzburg (overgegaan op LHR, 100% per jaar)

In het businessplan is verondersteld dat:

- Er in 2023 gemiddeld circa 60 vertrekkende passagiersvluchten per week plaatsvinden, waarvan meer dan de helft lijnvluchten betreft die worden uitgevoerd met 'kleinere' vliegtuigen.
- De bezettingsgraden variëren tussen 72% (charter) en 82% (low-cost). De lijn low-cost bezettingsgraden zijn daarmee conform huidige Europese en Ryanair gemiddeldes. De bezettingsgraad van chartervluchten stijgt met circa 10%, door meer non-stop vluchten dan nu het geval is.
- Naast bovengenoemde aannames ten aanzien van passagiersaantallen, zijn ook de aannames voor de gemiddelde opbrengst per passagier een belangrijke driver van de havengelden. Deze verschillen per segment.
- De tarieven voor lijnvluchten worden relatief hoog en stabiel verondersteld. Hierbij is aangenomen dat tijdelijke tariefdruk (bijv. door introductie van een nieuwe lijn) gefinancierd wordt met behulp van specifiek via het Route Development Fonds beschikbaar gestelde middelen.
- De tarieven voor low-cost carriers zijn relatief laag en worden in de planperiode verondersteld te dalen met circa 20%.

- De tarieven voor chartervluchten dalen in de planperiode relatief sterk in vergelijking met de huidige opbrengsten.

Op basis van de in het businessplan veronderstelde passagiersaantallen en gemiddelde opbrengsten per passagier, bedragen de havengelden uit lijnvluchten in 2023 circa EUR 3,6 miljoen (ongeveer evenveel als de low-cost en charter segmenten tezamen).

Uitbreidingsinvesteringen

In het businessplan worden uitbreidingsinvesteringen benoemd om de geprognoseerde groei te faciliteren (voornamelijk uitbreiding terminal en hennrichting terreinen). De hoogte van de uitbreidingsinvesteringen is gebaseerd op globale inschattingen van externe partijen. De door GAE gehanteerde prijsniveaus komen ons op basis van een eerste globale analyse echter niet onaannemelijk voor.

De uitbreidingsinvesteringen zijn volgens GAE niet in de financiële prognoses meegenomen omdat zij helder onderscheid wíde maken tussen de exploitatie en de (financiering van) de uitbreidingsinvesteringen.

Het totale investeringsbedrag wordt opgesplitst in twee fasen van respectievelijk EUR 7,5 miljoen (2016) en EUR 9,5 miljoen (2017 - 2022). Fase 1 betreft de investering in de brandweerkazerne en uitbreiding van de terminal. Management acht deze investeringen noodzakelijk om aan internationale veiligheidsnormen en Arbo - en milieu wetgeving te voldoen (brandweer) en om in de zomer piekmomenten te kunnen opvangen (uitbreiding terminal).

Wij kunnen niet inschatten in hoeverre de brandweerkazerne op korte termijn niet meer voldoet aan wet- en regelgeving en investering daadwerkelijk op korte termijn noodzakelijk is.

In een door management aan ons beschikbaar gesteld rapport van Nederlands Airport Consultants (gespecialiseerd luchtvaartadviesbureau) wordt gesteld dat de capaciteit van de huidige terminal volgens internationale standaarden ontoereikend is voor de geprognoseerde passagiersaantallen in 2021. Hierbij wordt uitgegaan van circa 700.000 passagiers in 2021, wat hoger is dan het in het businessplan opgenomen aantal van circa 525.000 in 2021. Het is ons echter niet duidelijk geworden hoe de piekbelasting zich onder de aanname van het businessplan in de komende jaren ontwikkelt en in hoeverre eventuele tijdelijke voorzieningen (bijv. porto cabins) pieken kunnen opvangen.

12. 13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde Docx

Strikt vertrouwelijk



Managementsamenvatting (4)

Financieringsbehoefte

Het businessplan veronderstelt dat de netto kasstroom uit de exploitatie vanaf 2020 positief is. Wij merken hierbij op dat alle in het businessplan veronderstelde ambities dan volledig en zonder enige vertraging gerealiseerd dienen te worden.

In nevenstaande figuur hebben wij de stand van de (netto) liquide middelen in- en exclusief de uitbreidingsinvesteringen inzichtelijk gemaakt. Rente- en aflossingsverplichtingen op eventueel aan te trekken financiering voor de uitbreidingsinvesteringen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

Gezien de geprognoseerde liquiditeitsontwikkeling in het businessplan (naar EUR 2,1 miljoen liquide middelen in 2019) is er op korte termijn weinig ruimte voor financiering van de uitbreidingsinvesteringen vanuit de liquide middelen van GAE.

Indien de fase 1 uitbreidingsinvesteringen door GAE uit eigen middelen gefinancierd worden, dan zal er reeds in 2016 een liquiditeitstekort ontstaan.

Indien de geprognoseerde groei gerealiseerd wordt conform businessplan ontstaat er na 2019 ruimte om een deel van de uitbreidingsinvesteringen vanuit de liquide middelen te financieren. De totale financieringsbehoefte loopt dan op tot circa EUR 11 miljoen in 2019 en EUR 12 miljoen in 2022.

In het geval de resultaten gelijk zouden blijven aan het begrote negatieve resultaat 2014 (circa EUR 0,9 miljoen verlies), dan zal GAE in 2019/2020 in de liquiditeitsproblemen komen met een financieringstekort dat oploopt tot circa EUR 4 miljoen in 2023 exclusief uitbreidingsinvesteringen (EUR 21 miljoen inclusief uitbreidingsinvesteringen).

Financieringsmogelijkheden

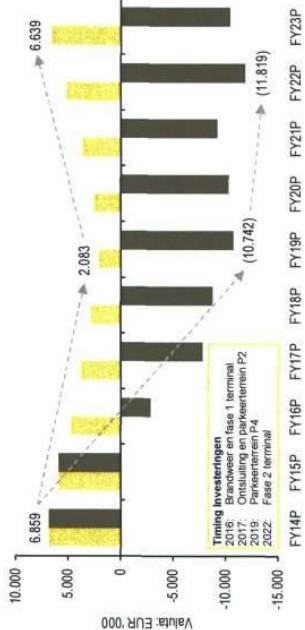
In het businessplan gaat GAE ervan uit dat de luchthaven zelf de geprognoseerde exploitatietekorten (tot en met 2019) voor haar rekening zal nemen en dat met betrekking tot de uitbreidingsinvesteringen (in ieder geval fase 1) met de aandeelhouders gezocht moet worden naar de juiste financieringsopties.

Hierbij valt te denken aan:

- ▶ Het verstrekken van een langlopende (al dan niet gedeeltelijk aflossingsvrije) lening, waarbij GAE verantwoordelijk is voor het genereren van voldoende kasstromen om de rente- en aflossingslasten te kunnen dragen.

Stand liquide middelen 2014-2023 inclusief en exclusief uitbreidingsinvesteringen

Bron: Businessplan GAE



De uitbreidingsinvesteringen zijn in bovenstaande figuur in het jaar van realisatie (planjaar) opgenomen. De daantwerkelijke realisatie en de timing van de investeringsuitgaven wijken hier mogelijk vanaf, afhankelijk van start bouw en doorlooptijd.

- ▶ Het verstrekken van onderliggende garantstellingen, waarmee GAE in staat is om externe financiering aan te trekken en waarbij GAE verantwoordelijk is voor het genereren van voldoende kasstromen om de rente- en aflossingslasten te kunnen dragen.
 - ▶ Mogelijke co-financiering van de geplande investering in de brandweerkazerne door het UMCG als (vanaf 2015) de traumahelikopter op GAE gestationeerd gaat worden.
 - ▶ Het vinden van een private investeerder die (een deel) van de aandelen verworft en (gedeeltelijk) garant staat voor financiering, danwel financiering verzorgt.
- Bij het overwegen van alternatieve financieringsvormen dient in ogenschouw te worden genomen, dat indien GAE niet aan haar rente- en aflossingsverplichtingen kan voldoen, de aandeelhouders (bij garantstelling of financiering) alsnog de lasten zullen dragen.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Managementsamenvatting

Algemeen

Managementsamenvatting (5)

Risico's ten aanzien van het businessplan

Inleiding

Groningen Airport Eelde verkeert in een structureel verliesgevende situatie. Groei van de luchthaven is noodzakelijk om in de toekomst (wel) positieve exploitatieresultaten te realiseren.

De luchthaven is in de periode 2003 tot en met 2012 jaarlijks door de aandeelhouders financieel ondersteund door middel van kapitaalstortingen ter grootte van EUR 1,0 miljoen. Het saldo liquide middelen bedraagt, mede dankzij deze jaarlijkse agiostortingen, per eind 2013 circa EUR 8 miljoen.

Geïdentificeerde risico's

De belangrijkste geïdentificeerde risico's met betrekking tot het businessplan van GAE worden hierna weergegeven.

Aanbodpotentie

Aan het businessplan liggen door Intervistas opgestelde marktanalyses ten grondslag. Op basis van het marktonderzoek is de aanbodpotentie in kaart gebracht en is per segment de groei in passagiersaantallen geprognoseerd.

SEO stelt in haar rapport dat op basis van eigen onderzoek niet blijkt dat de markt van GAE momenteel onderbediend is, waardoor de aanbodpotentie naar alle waarschijnlijkheid lager zal zijn dan door GAE verondersteld. In het meest gunstige geval komt SEO op 425.000 passagiers in 2023.

Lelystad Airport en Twente Airport Enschede

Lelystad Airport is mede aangewezen om in de toekomst het niet mainport-gebonden vliegverkeer van Schiphol te accommoderen. Op basis van ons bekende publieke informatie en gesprekken met GAE, begrijpen wij dat met betrekking tot de ontwikkeling van Lelystad Airport nog geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Over de mogelijke impact van Lelystad op GAE zijn de meningen verdeeld: SEO noemt in haar rapport de ontwikkeling van Lelystad een serieuze bedreiging voor GAE, terwijl GAE zelf verwacht dat de mogelijke opkomst van Lelystad geen reële bedreiging vormt (omdat eigenaar Schiphol de tarieven van Lelystad Airport niet zal willen aanpassen voor low-cost aanbieders).

De voormalige vliegbasis Twente wordt mogelijk vanaf 2016 een luchthaven voor burgerluchtvaart. GAE geeft aan dat concurrentie van Twente in de low-cost markt meer voor de hand ligt dan van Lelystad.

De exacte impact van de ontwikkelingen inzake Lelystad Airport en Twente Airport Enschede laten zich op dit moment niet goed kwantificeren.

Een lager dan veronderstelde aanbodpotentie vanuit de markt, al dan niet in combinatie met ontwikkelingen inzake Lelystad Airport en Twente Airport, zal de in het businessplan opgenomen groeioprognoses ten aanzien van met name lijn- en low-cost vluchten significant beïnvloeden. Om de (mogelijke) impact hiervan inzichtelijk te maken hebben wij een aantal specifieke lijn- en low-cost scenario's door GAE laten doorrekenen (zie "Belangrijkste gevoeligheden" hierna). Tevens is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de belangrijkste variabelen (passagiersaantallen en tarieven).

Kosten luchtverkeersleiding (LVL)

De staatssecretaris heeft het kader van en onderzoek naar nieuw beleid aangekondigd met betrekking tot de kosten luchtverkeersleiding. Als gevolg hiervan wijzigt mogelijk per 1 januari 2020 de bekostigingssystematiek van de luchtverkeersleiding (LVL). In het SEO rapport worden de (mogelijke) kosten als gevolg hiervan ingeschat op EUR 2-3 miljoen per jaar, terwijl de inschatting van management circa EUR 1,4 miljoen bedraagt. Duidelijk is dat, indien GAE deze kosten zelf zou moeten dragen, dit tot een significante verslechtering van de resultaten en liquiditeitspositie zal leiden. Uitgaande van EUR 1,4 miljoen op jaarbasis bedragen de extra kosten EUR 5,6 miljoen voor de periode 2020 tot 2023.

Route Development Fonds

In 2011 heeft GAE met een aantal publieke en private partijen het Route Development Fonds opgericht ter bevordering van lijnverbindingen met Europese knooppunten. Wij merken op dat indien de bijdragen aan het fonds van overige stakeholders beperkt zijn, dit de effectiviteit van het fonds kan beperken en daarmee gevolgen kan hebben voor de realisatie van het businessplan en de daarin gehanteerde tarieven.

14

13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde Docx

Strikt vertrouwelijk

EV

Managementsamenvatting (6)

Belangrijkste gevoeligheden

Om risico's zoveel mogelijk te kunnen kwantificeren zijn op ons verzoek door GAE scenario- en gevoeligheidsanalyses opgesteld.

Wij merken hierbij op dat de scenario's en gevoeligheden door GAE zijn doorgerekend op specifieke veronderstellingen en dat alle andere aannames zijn verondersteld gelijk te blijven (ceteris paribus). De impact van de scenario's en gevoeligheden is voornamelijk berekend voor de belangrijkste opbrengsten (havengelden en parkeeropbrengsten)- en kostencategorieën (personeelskosten). Overige (qua impact minder belangrijke) categorieën constant zijn verondersteld. De uitkomsten van de scenario- en gevoeligheidsanalyses zijn derhalve indicatief.

Lijnvluchten

Het realiseren van de verwachte lijnverbindingen in 2016, 2018 en 2020 (groei naar 196.000 passagiers in 2023) is de meest kritische factor voor de realisatie van de in het businessplan opgenomen financiële prognoses.

Uit de scenarioanalyse blijkt dat als er geen lijnverbindingen worden gerealiseerd, de resultaten gedurende de gehele planperiode negatief zullen blijven en het liquiditeitstekort na 2018 kan oplopen tot EUR 12 miljoen in 2023 (EUR 29 miljoen inclusief uitbreidingsinvesteringen). Indien de helft van het verwachte aantal lijnpassagiers gerealiseerd wordt dan zal de luchthaven niet eerder dan in 2022 break-even draaien. Het liquiditeitstekort is in dat geval wel fors lager (ca. EUR 1,2 miljoen in 2023; EUR 18 miljoen inclusief uitbreidingsinvesteringen. Wij wijzen er op dat bij deze ontwikkelingen wel nadere bijsturing door GAE zou kunnen plaatsvinden ter beperking van de liquiditeitsbehoefte.

Op dit moment hebben gesprekken met luchtvaartmaatschappijen nog niet tot concrete verbindingen geleid. Wel geeft GAE aan in een zeer vergevoerd stadium te zijn met een maatschappij over een verbinding naar een luchthaven in Londen. Management verwacht dat deze dagelijkse point-to-point verbinding medio 2014 gerealiseerd zal worden en circa 40.000 passagiersbewegingen per jaar zal genereren.

Low-cost

Op basis van de (scenario) analyses merken wij op dat de bijdrage van de low-cost verbindingen op de geprognosticeerde resultatenrelatief beperkt is. Wel dient in ogenschouw genomen te worden dat de 'traffic' die de low-cost verbindingen

genereren leidt tot 'marketing exposure' en additionele opbrengsten (zoals parkeergelden en horeca-inkomsten).

Het contract met de low-cost carrier loopt eind 2014 af en er is nog geen nieuwe overeenkomst afgesloten. Het per direct stoppen van de huidige low-cost carrier betekent dat de resultaten in de planperiode gemiddeld EUR 0,2 - 0,3 miljoen per jaar lager zouden zijn.

Tarieven

Door GAE zijn per segment (lijn, low-cost, charter) toekomstige tarieven ingeschat. De tarieven in het lijn en low-cost segment worden in de prognoses relatief constant verondersteld, terwijl de tarieven in het charter segment relatief sterk dalen.

Ervaringen in de sector leren dat sprake is van hoge tariefdruk bij grote stijgingen in passagiersvolumes. In de door GAE gehanteerde tarieven is dit niet zichtbaar in de tariefontwikkeling, maar is de verwachte (tijdelijke) prijsdruk, bij de introductie van een nieuwe lijn, als een lump sum bedrag gepresenteerd in het businessplan (o.a. als kosten intensivering marketingkosten en bijdrage Route Development Fonds).

Uit de gevoeligheidsanalyse op de tarieven blijkt dat een mutatie in de tarieven significante impact heeft op de financiële resultaten. 10% lagere tarieven leidt ertoe dat – bij realisatie van de geprognosticeerde volumes – het gemiddelde resultaat in de planperiode EUR 0,5 miljoen lager is dan geprognosticeerd (gemiddeld EUR 1,6 miljoen) en dat de liquide middelen zich vanaf 2019 rond de nullijn blijven bewegen (ten opzichte van de groei naar EUR 6,6 miljoen in 2023, exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen).

Bezettingsgraad en passagiersaantallen

De passagiersprognoses zijn mede gebaseerd op de door GAE verwachte bezettingsgraden voor de verschillende categorieën (lijn, low-cost en charter). Voor alle segmenten wordt groei in de bezettingsgraden verondersteld (met ca. 10%). Op basis van ons onderzoek hebben wij onvoldoende inzicht gekregen in welke mate de veronderstelde stijging in de bezettingsgraden voor GAE realistisch is.

Lagere bezettingsgraden hebben directe impact op de passagiersaantallen. Uit de gevoeligheidsanalyse op de passagiersaantallen blijkt dat bij een daling van 10% de resultaten gemiddeld EUR 0,6 miljoen per jaar lager zijn dan geprognosticeerd.

Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Managementsamenvatting

Conclusies

Conclusies

Conclusies

- ▶ Het businessplan veronderstelt een aanzienlijke groei in passagiersaantallen in met name het lijn- en low-cost segment. Het businessplan gaat ervan uit dat in 2020, bij circa 500.000 passagiersbewegingen, het break-even punt wordt bereikt. Op basis van het businessplan kunnen de negatieve resultaten tot en met 2019 gedekt worden uit de eigen middelen van de luchthaven. Hierbij merken wij op dat geen rekening is gehouden met EUR 17 miljoen aan uitbreidingsinvesteringen en rente- en aflossingsverplichtingen op eventueel aan te trekken financiering voor deze investeringen.
 - ▶ In het businessplan wordt aangegeven dat "met de aandeelhouders moet worden gezocht naar de juiste financieringsopties". Indien de luchthaven de uitbreidingsinvesteringen uit eigen middelen dient te financieren, dan zal er een financieringsbehoefte ontstaan van circa EUR 11 miljoen in 2019 en 12 miljoen in 2022 (exclusief rente- en aflossingsverplichtingen). Wij merken hierbij op dat de veronderstelde ambities in het businessplan dan volledig en zonder enige vertraging gerealiseerd dienen te worden, hetgeen ons niet aannemelijk lijkt.
 - ▶ Het risico is aanwezig dat de in het businessplan opgenomen groeiveronderstellingen niet of slechts gedeeltelijk gerealiseerd zullen worden. Een lager dan veronderstelde aanbodpotentie vanuit de markt, de ontwikkelingen met betrekking tot Lelystad Airport en Twente Airport en de reeds in 2014 achterblijvende performance zouden de in het businessplan opgenomen groeiprognozes ten aanzien van met name lijn- en low-cost vluchten sterk negatief kunnen beïnvloeden.
 - ▶ De in het businessplan opgenomen positieve resultaat- en liquiditeitsontwikkeling wordt in significante mate gedreven door de ontwikkeling van het aantal lijnvluchten. Het businessplan gaat uit van een drietal nieuwe lijndiensten (hub verbinding en/of zakelijke point-to-point verbindingen), die in 2023 jaarlijks circa 200.000 passagiersbewegingen kennen. De groeiprognoze is ambitieus. Het niet of gedeeltelijk realiseren van lijnvluchten zal een sterk negatieve impact hebben op de resultaatontwikkeling en de financieringsbehoefte.
 - ▶ Het businessplan veronderstelt een sterke groei in het low-cost segment, door uitbreiding van Ryanair en de komst van een 2e low-cost carrier in 2017. De resultaat- en liquiditeitsbijdrage van deze groei is echter relatief beperkt.
- ▶ De financiële prognoses zijn erg gevoelig voor een mutatie in de tarieven. Zo leiden 10% lagere tarieven ertoe dat – bij realisatie van de geprognosticeerde volumes – het gemiddelde resultaat in de planperiode EUR 0,5 miljoen per jaar lager is dan geprognosticeerd. Wij achten het risico dat tarieven zich lager dan geprognosticeerd ontwikkelen niet onaannemelijk.
 - ▶ Het businessplan veronderstelt een bepaalde noodzaak en timing van de uitbreidingsinvesteringen. Ons is onvoldoende duidelijk in hoeverre de uitbreidingsinvesteringen daadwerkelijk noodzakelijk zijn en of deze qua timing niet anders gefaseerd kunnen plaatsvinden. Een nadere onderbouwing van de uitbreidingsinvesteringen en een analyse waarin scenario's ten aanzien van investeringen in relatie tot groeiscenario's worden uitgewerkt zou ons inziens kunnen bijdragen aan de besluitvorming hierover.
 - ▶ Op basis van onze financiële analyse achten wij het risico zeer groot dat de aandeelhouders in de planperiode en hierna significant dienen bij te dragen aan de instandhouding van de luchthaven en verwachten wij niet dat de luchthaven binnen afzienbare tijd een marktconform rendement op een investering in, danwel financiering van GAE zal kunnen opleveren.
 - ▶ Voor financiering van de tekorten en uitbreidingsinvesteringen heeft GAE ultimo 2013 zelf EUR 7,9 miljoen beschikbaar. Additionele financiering door de aandeelhouders, banken en/of derden zal noodzakelijk zijn voor uitvoering van het businessplan. Naast het additioneel storten van kapitaal of het verstrekken van leningen door de aandeelhouders, kan hierbij gedacht worden aan bankleningen, co-financiering of investering, danwel financiering door derden. Gezien de grote mate van onzekerheid ten aanzien van het businessplan en de geprognosticeerde liquiditeitsontwikkeling, achten wij het niet aannemelijk dat banken en of derden gelden zullen verstrekken, zonder haar risico's ten aanzien van deze financiering te willen afwentelen op de aandeelhouders (bijvoorbeeld door een garantiestelling door de aandeelhouders).

16

13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde Dock

Strikt vertrouwelijk

EY

Businessplan

3. Inleiding op businessplan
4. Overzicht resultaten 2012-2023
5. Analyse opbrengsten
6. Analyse kosten
7. Financieringsbehoefte
8. Investerings

Inleiding op businessplan

Entree terminal Groningen Airport Eelde



Inleiding

In deze sectie wordt het businessplan behandeld. Allereerst wordt ingegaan op de opbouw van het businessplan, het onderliggende rekenmodel en wordt een korte analyse van de historische plannen weergegeven. Daarna wordt achtereenvolgens een overzicht gegeven van de in het businessplan geprognosticeerde resultaten en is een analyse van de belangrijkste omzet- en kostencategorieën, de liquiditeits- en solvabiliteitspositie, de uitbreidingsinvesteringen en de financieringsbehoefte op basis van het businessplan weergegeven.

Opbouw van het businessplan

Het businessplan is door GAE opgesteld op basis van marktanalyses die de luchthaven door InterVISTAS heeft laten uitvoeren. In deze analyses is het marktgebied gedefinieerd, het reisgedrag geanalyseerd (o.b.v. boekingsinformatie) en is een benchmark opgenomen ten opzichte van andere Europese luchthavens. Op basis van deze analyses stelt het businessplan 2013 dat het marktgebied van GAE tot nu toe onvoldoende bediend is en veel potentieel biedt.

Om dit potentieel te benutten heeft GAE per marktsegment (lijn, low-cost en charter) een aantal belangrijke doelstellingen geformuleerd. Per doelstelling is een strategie ontwikkeld, welke in detail vertaald is naar prognoses ten aanzien van het aantal vluchten, vliegtuigtypen, bezettingsgraden en tarieven per passagier.

In het businessplan is geen rekening gehouden met (i) de voorgenomen uitbreidingsinvesteringen (fase 1: EUR 7,5 miljoen en fase 2: EUR 9,5 miljoen) en (ii) de verslechtering van de uitgangssituatie van GAE door het recent aangekondigde vertrek van de Ryanair zomervluchten naar Bergamo en de Transavia chartervluchten naar Málaga en Dalaman in 2014 (zie appendix A voor impact op begroting 2014). GAE management heeft ons geïnformeerd dat de uitbreidingsinvesteringen niet in de financiële prognoses zijn meegenomen, om een helder onderscheid te maken tussen de exploitatie en de (financiering van) de uitbreidingsinvesteringen. In de volgende hoofdstukken van dit rapport zal nader worden ingegaan op deze aspecten.

Onderliggend rekenmodel

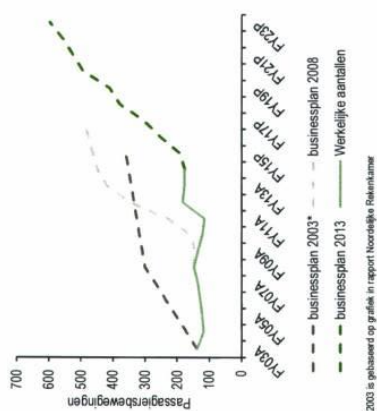
Bij de totstandkoming van het businessplan en de hierin opgenomen financiële prognoses heeft GAE gebruik gemaakt van een excel-model. Dit excel-model is ook de basis geweest voor de totstandkoming van het businessplan van 2008. De huidige versie van het model is qua structuur en mate van diepgang deels aangepast en aangevuld door InterVISTAS.

De in ons onderzoek uitgevoerde analyses zijn gebaseerd op van GAE ontvangen in- en outputsheets (uit het excel-model). Het model zelf is door GAE niet aan ons verstrekt. Wel hebben wij dit model ingezien ten kantore van de luchthaven. Wij hebben het model niet beoordeeld op de rekenkundige juistheid en de logische samenhang.

Inleiding op businessplan

Passagiersprognoses

bron: CBS, rapport voorzagings Rijksoverheid, actualisatie businessplan 2008, businessplan GAE



Historische plannen

In nevenstaande grafiek zijn de passagiersprognoses conform het huidige en eerdere business plan(nen) en een indicatie van de werkelijke ontwikkeling van het aantal passagiers tot en met 2013 opgenomen. In het recente verleden zijn er businessplannen voor GAE opgesteld:

- ▶ In 2001 is voor de overeenkomst met het Rijk een businessplan opgesteld dat in 2003 voor de overname van de aandelen van het Rijk door de provincies en gemeenten, geactualiseerd is. In dit businessplan werd uitgegaan van realisatie van de baanverlenging in 2004 en het bereiken van het break-even punt in 2015 met 361.000 passagiersbewegingen (huidige prognose voor 2015: 192.000, exclusief transitpassagiers).
- ▶ In 2008 is het businessplan wederom geactualiseerd, naar aanleiding van de uitspraak door de Raad van State waardoor de baanverlenging verdere vertraging opleep. In dit businessplan werd er vanuit gegaan dat de baanverlenging alsnog in 2011 zou worden gerealiseerd en dat de luchthaven in 2018 het break-even punt zou bereiken met circa 515.000 passagiersbewegingen (huidige prognose voor 2018: 380.000 passagiersbewegingen, exclusief transitpassagiers).

Uit de grafiek blijkt dat de passagiersprognoses van de plannen 2003 en 2008 geen realiteit zijn geworden. Tevens blijkt dat het huidige businessplan ten opzichte van de historie een sterke (hockeystick) groei in passagiersaantallen prognosticeert. Ten aanzien van het niet realiseren van de prognoses 2003 en 2008 geeft management aan dat de procedures rond de baanverlenging prioriteit kregen en veel management aandacht vergden, waardoor er minder focus was op externe marktmogelijkheden. Positieve besluitvorming en realisatie van de verlenging was een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven vooral voor chartermarkt en low-cost markt.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Businessplan

Overzicht resultaten 2012-2023

Overzicht resultaten 2012-2023

Resultaten 2011-2023	FY11W	FY12W	FY13LE *	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Valuta: EUR '000													
Havengelden	2.787	3.765	3.681	3.814	3.779	4.535	4.719	5.565	5.708	6.829	7.273	7.879	8.163
Opbrengst vastgoed	675	636	658	649	756	826	889	927	955	987	1.024	1.067	1.118
Overige opbrengsten **	682	820	769	803	834	1.009	1.126	1.300	1.404	1.650	1.768	1.866	1.969
Netto omzet	4.144	5.241	5.088	5.266	5.371	6.371	6.733	7.792	8.067	9.466	10.065	10.813	11.270
Personelekosten	(2.975)	(3.705)	(3.863)	(4.021)	(4.163)	(4.575)	(4.573)	(5.361)	(5.461)	(5.913)	(6.023)	(6.135)	(6.652)
Overige bedrijfskosten *	(1.304)	(1.640)	(1.314)	(1.286)	(1.357)	(1.521)	(1.652)	(1.760)	(1.772)	(1.835)	(1.860)	(1.914)	(2.011)
Intensivering marketing	-	-	-	(250)	(250)	(500)	(500)	(500)	(500)	(500)	(250)	(250)	(250)
EBITDA	(134)	(104)	(89)	(291)	(399)	(225)	8	171	334	1.468	1.933	2.514	2.358
Afschrijvingskosten	(847)	(561)	(605)	(619)	(643)	(686)	(740)	(801)	(770)	(791)	(612)	(619)	(699)
Saldo rentebaten en lasten	195	244	156	107	93	80	63	51	39	28	34	49	70
Resultaat voor belasting	(687)	(422)	(538)	(804)	(949)	(832)	(678)	(579)	(397)	705	1.355	1.944	1.830
Passagiersbewegingen *** (000)	176	183	178	177	192	252	303	379	411	492	524	556	597
Vliegbewegingen (000)	53	46	44	51	52	55	57	60	61	64	65	66	67

Bron: Jaarrekening 2013, LE 2013 & Businessplan 2014

* 2013 LE heeft de meest recente aanpakking (leed outbid) van GAE ** In 2011 en 2012 zijn er twee kosten van 100.000 toegevoegd aan de resultaten van 2011 en 2012

*** Passagiersbewegingen zijn naar vervoer van de luchthaven naar de luchthaven en omgekeerd, inclusief landingskosten

Historische gebeurtenissen

- ▶ In 2013 is de baanverlenging van 700 meter gerealiseerd. Na de aankondiging van de verlenging, is Ryanair (vooruitlopend op de daadwerkelijke verlenging) gestart met drie vluchten vanaf GAE (Bergamo, Marseille en Mallorca). Dit heeft in 2012 geleid tot een sterke stijging van het aantal passagiers (circa 58%). In 2013 heeft Ryanair de vlucht naar Marseille vervangen voor Girona en zijn de wintervluchten naar Bergamo (Milaan) geannuleerd.
- ▶ Eind 2013 heeft Ryanair aangekondigd dat zij de zomenverbinding naar Bergamo ook zal staken en heeft Transavia aangekondigd dat zij de charters naar Malaga en Dalaman zal annuleren. De hiermee gepaard gaande daling in vlieg- en passagiersbewegingen zal deels worden gecompenseerd door de aankondiging dat Arkefly

Geprognosticeerde ontwikkelingen

- ▶ Het businessplan wordt onderbouwd door een aantal belangrijke assumpties ten aanzien van de ontwikkeling van GAE. Deze betreffen o.a.:
 - ▶ het realiseren van een hub verbinding in 2016;
 - ▶ het realiseren van meerdere zakelijke point-to-point verbindingen in 2018 en 2020;
 - ▶ het vergroten van het low-cost aanbod; en
 - ▶ behoud en mogelijke versterking in het charter segment.
- ▶ Management geeft aan dat de geprognosticeerde groei niet plaats kan vinden zonder een uitbreiding van de terminal, aanpassing van de voorzieningen van de luchthaven en additionele marketing inspanningen.
- ▶ Een gedetailleerde analyse wordt nader uitgewerkt op de volgende pagina's.

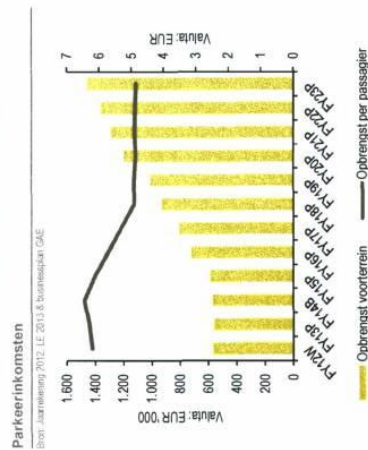
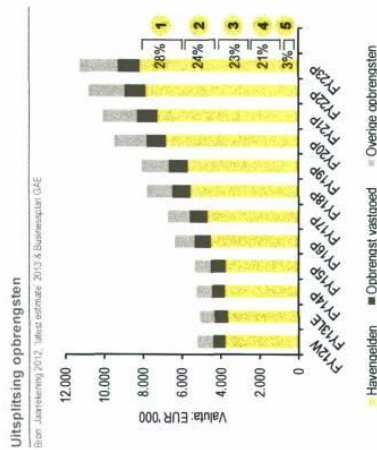
20

13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde Docx

Strikt vertrouwelijk



Analyse opbrengsten



Analyse opbrengsten
Nevenstaande figuur geeft een overzicht van de verwachte opbrengstontwikkeling per categorie.

Havengelden

De havengelden bestaan uit:

1. **landingsgelden** – vergoedingen per landing afhankelijk van het gewicht van het vliegtuig;
2. **securityheffing** – vaste vergoeding per passagier voor beveiligingswerkzaamheden;
3. **handling** – vaste vergoeding per passagier voor werkzaamheden ten aanzien van de bagageafhandeling;
4. **passagiersheffingen** – vaste vergoeding per passagier voor het gebruik van de luchthaven; en
5. **overige havengelden** – onder andere bestaande uit parkeren, baanverlichting, nachtelijke openstelling.

De havengelden zijn de voornaamste inkomstenbron van de luchthaven. De havengelden worden gedreven door het aantal vliegbewegingen en passagiers en laten als gevolg van de verwacht toename van het aantal vluchten dan ook een sterke stijging zien. Op de volgende pagina gaan wij nader in op de ontwikkeling van de havengelden.

Vastgoed

De opbrengsten uit vastgoed (circa EUR 660k in 2013) bestaan voornamelijk uit de huur van de verkeerstoren door Luchtverkeersleiding Nederland (circa EUR 130k), verhuur van (kantoor)ruimten in de terminal (circa EUR 140k) en erfpacht inkomsten (circa EUR 225k) van diverse partijen in en rondom het vliegveld (zoals de KLM Flight Academy).

Naast jaarlijkse inflatiecorrecties wordt de verwachte stijging in vastgoedopbrengsten (van EUR 660k in 2013 naar EUR 1,1 miljoen in 2023) voornamelijk verklaard door de uitbreidingsplannen van GAE. Per 2023 is in het businessplan verondersteld dat circa 650 m² aan additionele ruimten in de nieuwe terminal verhuurd kan worden.

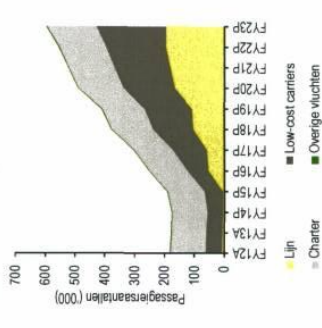
Overige opbrengsten

De overige opbrengsten (circa EUR 770k in 2013) bestaan voornamelijk uit parkeergelden. Deze zijn afhankelijk van de passagiersaantallen en laten derhalve ook een stijging zien (zie figuur linksboven). De verwachte gemiddelde opbrengst per (vertrekkende) passagier vertoont een dalende trend. Dit wordt veroorzaakt door het grotere aandeel van low-cost passagiers en lijnvluchtpassagiers, waarvan wordt verwacht dat ze, in vergelijking tot de (huidige) vakantiecharter passagiers, minder vaak en korter gebruik maken van de parkeermogelijkheden.

Analyse havengelden

Passagiersbewegingen

(Bron: Managementrapport 2014, businessplan GAE)



- ▲ Het businessplan veronderstelt een groei van 0 naar ca. 35 vretrekkende lijnvluchten per week in 2023. Er wordt een introductie van drie nieuwe lijnvluchten in 2016, 2018 en 2020 verondersteld. De bezettingsgraad wordt verondersteld uit te komen op 75%, wat in lijn ligt met de gemiddelde load factor van Europese luchtvaartmaatschappijen (zoals gedefinieerd door de Association of European Airlines) van 77,9% in 2012.
- ▲ Het businessplan veronderstelt een sterke groei van low-cost passagiers. Het aantal low-cost vluchten per week stijgt van 4 in 2013 naar 14 in 2023. De gemiddelde bezettingsgraad in dit segment wordt verondersteld te stijgen van 71% naar 82% (82% wordt in de jaarrekening 2013 van Ryanair geteïneerd als gemiddelde bezettingsgraad van de gehele vloot).
- ▲ De procentuele bijdrage van charterpassagiers daalt van 65% in 2013 naar 29% in 2023.

13 februari 2014

Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx

Stikt vertrouwelijk

Havengelden

Zoals weergegeven op de vorige pagina bestaat de voornaamste opbrengstcategorie uit havengelden. Op deze pagina worden de belangrijkste verwachtingen ten aanzien van de havengelden nader toegelicht alsmede de ontwikkeling van de onderliggende passagiersvolumes (links) en tarieven (rechts).

Ontwikkeling havengelden 2012-2023

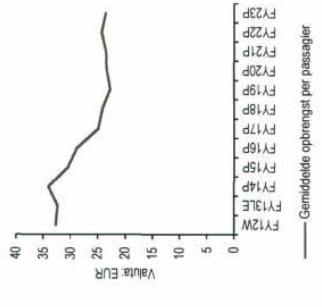
Valuta: EUR '000	FY12A	FY13E	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY20P	FY23P
Lijnvluchten	167	103	92	85	939	1.065	1.857	3.088	3.735
low-cost en charters	2.794	2.750	2.897	2.823	2.674	2.683	2.703	2.638	3.268
Liesvluchten	308	323	332	352	367	388	401	442	461
Overige vluchten	351	313	321	344	376	399	416	467	492
Overige havengelden	164	171	171	176	180	184	187	195	206
Totaal havengelden	3.785	3.661	3.814	3.779	4.535	4.719	5.565	6.829	8.163

(Bron: Managementrapport 2014, businessplan GAE)

- 1 Het businessplan veronderstelt dat de inkomsten uit een drietal lijndiensten de belangrijkste inkomstenbron voor GAE vormt in 2023 (circa 46% van de havengelden). De verwachte groei in passagiers wordt hierbij versterkt door de relatief hoge inkomsten per lijnpassagier. Het plan veronderstelt de introductie van lijnvluchten in 2016, 2018 en 2020.
- 2 Naar verwachting vervoeren Ryanair en een tweede low-cost carrier de meeste passagiers per 2023. De omzetsijting is echter relatief beperkt doordat de gemiddelde opbrengst voor deze passagiers relatief laag is. De chartervluchten vormen momenteel de belangrijkste bron van inkomsten voor GAE. Management verwacht een daling van de gemiddelde opbrengst per passagier, die deels gecompenseerd wordt door een verwachte stijging van het aantal vluchten en verbeterde bezettingsgraden (van 62% naar 72% door meer non-stop vluchten).
- 3 De stijging in de inkomsten uit liesvluchten is gerelateerd aan een verwachte groei in het aantal vliegbevegingen van 15.900 in 2013 naar 23.500 in 2022. Ter vergelijking: in 2009 en 2010 was er sprake van circa 25.000 vliegbevegingen.
- 4 Overige vluchten bestaan voornamelijk uit taxivluchten, zakelijke vluchten en medische vluchten.

Gemiddelde havengelden per passagier

(Bron: Managementrapport 2014)

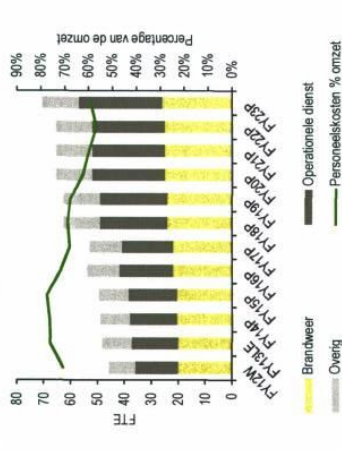


- ▲ Bovenstaande grafiek toont de geprojecteerde gemiddelde havengelden per passagier. De gemiddelde opbrengst laat een daling zien van circa EUR 32,- in 2013 naar EUR 24 in 2023. Deze daling wordt met name veroorzaakt door:
 - ▲ Een daling van circa 20% in de opbrengst per low-cost passagier (Management geeft aan dat deze momenteel relatief hoog zijn)
 - ▲ Een relatief sterke daling in de opbrengst per charterpassagier. Management geeft aan dat de chartermarkt in algemene zin onder druk staat en maatschappijen zich in toenemende mate als low-cost carrier gedragen.
 - ▲ Een relatief hoge en stabiele opbrengst per lijnvluchtspassagier. GAE is voornamelijk (bijdeelt) afhankelijk van de introductie van een nieuwe lijn te financieren vanuit het Route Development Fonds.



Analyse kosten

FTE ontwikkeling
Bron: Managementnormale & businessplan GAE



Ten aanzien van de bovenstaande grafiek merken wij het volgende op:

- Management geeft aan dat de verwachte stijging van het aantal FTE's gebaseerd is op een inschatting van de HR-manager. Bij het opstellen van het businessplan is deze inschatting door INTERVISTAS getoetst op redelijkheid aan de hand van verveersprognoses.
- De operationele dienst bestaat uit de activiteiten op het gebied van de technische dienst, de tankdienst, de havendienst en de afhandeling.
- De categorie 'overig' bestaat uit de directie, de marketing afdeling en de administratie.

Analyse van de kosten

Operationale kosten 2012-2023	FY12W	FY13L	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Valuta: EUR '000	(3.342)	(3.523)	(3.821)	(3.723)	(4.105)	(4.083)	(4.811)	(4.911)	(5.213)	(5.323)	(5.635)	(5.902)
Kosten eigen personeel	(363)	(340)	(400)	(440)	(470)	(490)	(550)	(550)	(700)	(700)	(700)	(750)
Inleen security	(3.705)	(3.863)	(4.021)	(4.163)	(4.575)	(4.573)	(5.361)	(5.461)	(5.913)	(6.023)	(6.135)	(6.652)
Personeelskosten	(1.640)	(1.314)	(1.286)	(1.357)	(1.521)	(1.652)	(1.760)	(1.772)	(1.835)	(1.860)	(1.914)	(2.011)
Overige bedrijfskosten	-	-	(250)	(250)	(500)	(500)	(500)	(500)	(250)	(250)	(250)	(250)
Intensivering marketing	(5.346)	(5.177)	(5.557)	(5.770)	(6.596)	(6.725)	(7.621)	(7.733)	(7.998)	(8.133)	(8.299)	(8.912)
Operationele kosten	45,7	48,2	49,0	49,5	53,9	52,9	62,7	62,7	65,7	65,7	65,7	70,7
FTE's	69,3%	74,6%	72,4%	72,2%	69,4%	68,0%	70,3%	70,6%	73,9%	74,1%	73,9%	74,6%
Pers. kosten % oper. kosten	70,7%	75,9%	76,4%	77,5%	71,8%	67,9%	68,8%	67,7%	62,5%	59,8%	56,7%	59,0%
Pers. kosten % omzet	31,3%	25,8%	24,4%	25,3%	23,9%	24,5%	22,6%	22,0%	19,4%	18,5%	17,7%	17,8%
Over. bedrijfskosten % omzet												

Bron: Jaarverslag 2012, latest available, 2013 & businessplan GAE

Personeelskosten

De kostenbasis van de luchthaven bestaat voor een belangrijk deel uit personeelskosten (70% - 75%). De verwachte groei van het aantal FTE's wordt met name veroorzaakt door een uitbreiding van de operationele dienst die direct gelinkt is aan de omzetgroei (+14 FTE). Indirecte (kantoor) functies (+2,5 FTE) en de brandweer (+6 FTE) laten een minder grote stijging zien waardoor de personeelskosten als percentage van de omzet dalen (naar circa 60% in 2023). Verder nemen ook de kosten voor inleen van security personeel toe van circa EUR 400k in 2013 naar EUR 750k in 2023.

Wij merken op dat de huidige kosten in hoge mate een vast karakter hebben. Een daling in toekomstige opbrengsten, zal derhalve niet leiden tot een vergelijkbare daling in de kosten.

Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten bestaan voornamelijk uit huisvestingskosten, advieskosten en (reguliere) marketingkosten. De relatief hoge kosten in 2012 worden veroorzaakt door additionele kosten in verband met de overname van de afhandelingsactiviteiten en het opstellen van het businessplan. Voor de businessplan jaren is verondersteld dat de overige bedrijfskosten relatief constant blijven (indexatie van 2%). Uitzondering hierop zijn de additionele marketingkosten ten aanzien van low-cost carriers, welke management noodzakelijk acht voor de ontwikkeling van het low-cost segment (totale kosten over de planperiode bedragen EUR 750k).



Analyse kosten

Route Development Forum en Fonds

Ter bevordering van lijnverbindingen met Europese knooppunten heeft GAE samen met VNO-NCW, de Kamer van Koophandel, MKB, Nederland Noord, de NOM en Eemsdelta in 2011 het Route Development Forum opgericht.

Het Forum stelt dat het voor zowel het Noordelijke zakenleven als de kennisinstellingen van groot strategisch belang is aangesloten te zijn op internationale verbindingen.

De samenwerking is verder vormgegeven door de oprichting van het Route Development Fonds. Via dit fonds vraagt het Forum het bedrijfsleven om het opzetten van nieuwe luchtverbindingen te ondersteunen, financieel of in de vorm van een afnamegarantie voor stoelen.

Wij begrijpen van management dat in het fonds momenteel circa EUR 250k aanwezig is, voor een groot deel afkomstig van door het bedrijfsleven, via de Kamer van Koophandel, bijeengebrachte gelden ten behoeve van infrastructurele regionale projecten.

Intensivering marketing

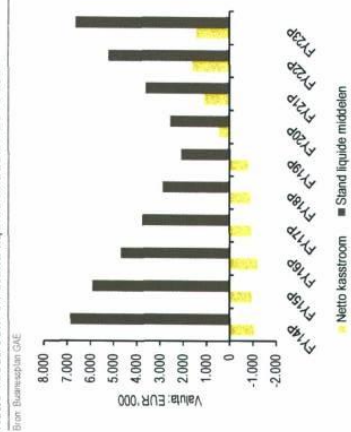
De intensivering van marketingkosten bestaat uit twee onderdelen:

- 1 **Verhoging marketingbudget:** Management heeft de aandeelhouders verzocht om het jaarlijkse marketingbudget te verhogen met EUR 250k om de naamsbekendheid (met name in het secundaire marktgebied) van de luchthaven te vergroten en het huidige bestemmingsaanbod beter te kunnen promoten. Vooruitlopend op de definitieve beslissing, is de verhoging van de marketingkosten verwerkt in het businessplan.
- 2 **Bidrage Route Development Fonds:** In de periode 2016 – 2019 is GAE voornemens jaarlijks EUR 250k te investeren in het Route Development Fonds. Van de aandeelhouders wordt gevraagd dit bedrag te matchen om het fonds meer slagkracht te geven. Management verwacht dat promotionele activiteiten, incentives voor aanbidders van lijnvluchten en risicodeling (bijv. door tegemoetkoming in mogelijke aanloopverliezen van de carrier) zullen bijdragen aan de ontwikkeling van passagiersaantallen (en omzet) van de luchthaven.

Wij merken op dat de marketingkosten een significant deel uitmaken van de verwachte kostenbasis. De totale marketingkosten (reguliere marketing, low-cost marketing, verhoging marketingbudget en bijdragen aan het Route Development Fonds) fluctueren vanaf 2016 tussen de EUR 750k en EUR 1 miljoen per jaar.

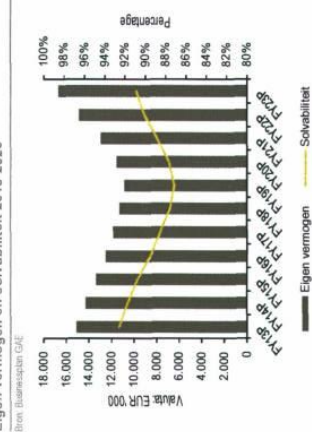
Liquiditeitsontwikkeling

Netto kasstroom en stand liquide middelen 2014-2023



NB: 2013-ontbrek in deze grafiek i.v.m. de vestroepse werking van de investering in de baanverlenging

Eigen vermogen en solvabiliteit 2013-2023



NB: 2013-ontbrek in deze grafiek i.v.m. de vestroepse werking van de investering in de baanverlenging

Liquiditeits- en solvabiliteitsontwikkeling

Ontwikkeling liquide middelen 2013-2023

Value: EUR '000	FY13P	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Resultaat voor belasting	(528)	(804)	(949)	(832)	(678)	(579)	(397)	705	1.355	1.944	1.830
Afschrijvingen	597	619	643	686	750	801	770	791	612	619	599
Mutatie werkkapitaal	122	39	47	(75)	(4)	(131)	(46)	(241)	(115)	(127)	(43)
Investeringen	(15.437)	(893)	(695)	(988)	(1.000)	(960)	(1.120)	(797)	(775)	(849)	(952)
Stand liquide middelen	7.897	6.859	5.905	4.697	3.764	2.876	2.063	2.542	3.619	5.206	6.639

Bron: Businessplan GAE
NB: Wij merken op dat de winst van de wervelijke stand liquide middelen 2017 en de netto kasstroom 2013 volgens het businessplan met aansluit bij de stand liquid middelen 2013 volgens het businessplan (verschil: EUR 88k)

Liquiditeit

De figuur linksboven geeft weer dat de netto kasstroom in het businessplan wordt verondersteld vanaf 2020 positief te zijn, waarbij de minimale stand van de liquide middelen EUR 2,1 miljoen bedraagt in 2019. De positieve kasstromen vanaf 2020 worden voornamelijk gedreven door de positieve resultaten, waarin een belangrijke bijdrage wordt geleverd door de veronderstelde tweede lijndienst. Wij merken op dat in de tabel en figuren op deze pagina geabstraheerd wordt van uitbreidingsinvesteringen.

De jaarlijkse investeringen (enkel vervangingsinvesteringen van met name inventaris en groot materieel) fluctueren tussen circa EUR 700k en EUR 1,1 miljoen. De hoge investeringslasten in 2013 worden veroorzaakt door investeringen met betrekking tot de baanverlenging. De jaarlijkse afschrijvingslasten hiervan worden gecompenseerd door de vrijval van de voor deze investeringen ontvangen Rijkssubsidie. Wij merken op dat in de begroting 2014 het verwachte investeringsbedrag slechts EUR 118k bedraagt. Management geeft hierbij aan dat de benodigde overname van het eigendomsrecht van het terrein van Groningen Airpark BV als PM post is opgenomen in de begroting. Daarnaast heeft management in afwachting van de formele goedkeuring van het businessplan (door de aandeelhouders) besloten het investeringsniveau te minimaliseren.

Het nettoresultaat wordt mede bepaald door positieve rentebaten die fluctueren van EUR 164 in 2013 tot EUR 28k in 2020. Ten aanzien hiervan merken wij op dat deze rentebaten geen rekening houden met een situatie waarbij GAE zelf (deels) de uitbreidingsinvesteringen financiert.

Solvabiliteit

Mede dankzij de jaarlijkse kapitaalstortingen van de aandeelhouders bedraagt het eigen vermogen van GAE per ultimo 2013 circa EUR 15,1 miljoen. Door de geprognosticeerde negatieve exploitatieresultaten tot en met 2019, veronderstelt het businessplan dat het eigen vermogen een dalende trend laat zien en per ultimo 2019 circa EUR 10,9 miljoen bedraagt. De solvabiliteit zal daarbij dalen naar circa 87%, wat nog steeds als hoog aan te merken is.

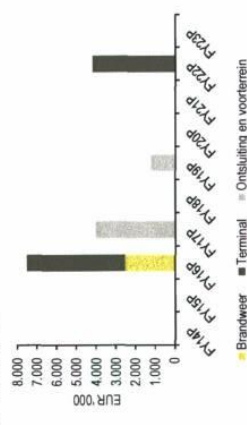


Specificatie uitbreidingsinvesteringen

Investerings	Jaar	Investering
Waarde: EUR '000		
Nieuwbouw brandweerkazerne	2016	2.000
Installaties	2016	250
Verharding	2016	300
Fase I - Brandweer		2.550
Uitbreiding fase 1: 2000 m2	2016	3.500
Installaties & systemen	2016	1.470
Fase I - Uitbreiding Terminal		4.970
Uitbreiding fase 2: 1650 m2	2022	3.000
Installaties & systemen	2022	1.200
Fase II - Uitbreiding Terminal		4.200
Henrichen voortrein	2017	2.175
Wegen	2017	575
Rondde	2017	830
Uitbreiding parkeerterrein P2	2017	475
Uitbreiding parkeerterrein P4	2017	1.250
Fase II - Onsluiting en voortrein	2019	5.305
Totaal Investering		17.025

Investeringen door de tijd

Bron: Strategisch plan GAE



Uitbreidingsinvesteringen
In het businessplan geeft GAE aan dat voor het faciliteren van de verwachte groei in passagiersaantallen het noodzakelijk is om de terminal uit te breiden en de terreinen opnieuw in te richten. Tevens is management van mening dat deze investeringen de luchthaven kwalitatief een impuls zullen geven.

▶ Het totale investeringsbedrag is geraamd op circa EUR 17 miljoen in de periode tot aan 2023, opgesplitst in twee fasen. De timing van de verschillende fasen is weergegeven in de figuur linksom. Hierbij zijn de uitbreidingsinvesteringen in het jaar van realisatie (planjaar) opgenomen. De daadwerkelijke realisatie en de timing van de investeringsuitgaven wijken hier mogelijk vanaf, afhankelijk van start bouw en doorlooptijd.

Fase I – brandweer en uitbreiding

De begrote investeringen in fase I (EUR 7,5 miljoen) betreffen de realisatie van een nieuwe brandweerkazerne en uitbreiding van de terminal met circa 2.000 m2 (nu circa 2.400 m2). Gesteund door de Raad van Commissarissen (RVC) stelt het management dat de fase I investeringen nu reeds noodzakelijk zijn. De aandeelhouders zijn verzocht om gezamenlijk met het management te zoeken naar de juiste financieringsopties.

▶ **Brandweer:** volgens management is nieuwbouw van de brandweerkazerne (circa EUR 2,5 miljoen) noodzakelijk omdat (i) het huidige gebouw gedateerd is en niet voldoet aan Arbo - en milieu wetgeving en (ii) de brandweer nu weliswaar niet kan voldoen aan de internationale eis dat zij binnen 3 minuten ter plaatse van het incident is, maar dat dit geen basis kan zijn voor het gewenste niveau van veiligheid van GAE.

▶ **Uitbreiding Terminal:** volgens management voldoet de terminal reeds bij het huidige passagiersniveau niet tijdens piekmomenten (zomer), waardoor de uitbreiding noodzakelijk is (circa EUR 5 miljoen). Dit wordt onderschreven in een rapport van Nederlands Airport Consultants (NACO, gespecialiseerd luchtvaart adviesbureau) uit 2009. In een update rapportage (november 2012) stelt NACO dat de capaciteit van de huidige terminal volgens internationale standaarden ontoereikend is voor de geprognoseerde passagiersaantallen in 2021. Hierbij wordt uitgegaan van circa 700.000 passagiers in 2021, wat hoger is dan het in het businessplan opgenomen aantal van circa 525.000 in 2021. Het is ons echter niet duidelijk geworden hoe de piekbelasting zich onder de aannames van het businessplan in de komende jaren ontwikkelt en in hoeverre eventuele tijdelijke voorzieningen pieken kunnen opvangen.

Fase II

Ten aanzien van de investeringen van circa EUR 9,5 miljoen in fase II (additionele uitbreiding terminal, herinrichting van het voortrein, uitbreiding van parkeerterreinen P2 en P4 en de verbetering van de ontsluiting) stelt GAE dat deze afhankelijk zijn van toekomstige groei. Deze investeringen maken derhalve geen onderdeel uit van het (huidige) verzoek aan de aandeelhouders om gezamenlijk met het management te zoeken naar de juiste financieringsopties.

High level analyse van uitbreidingsinvesteringen

Inschatting van de uitbreidingsinvesteringen

De in het businessplan vermelde investeringsbedragen, zijn door een externe architect (Van Ringen Architecten) ingeschat op basis van globale uitgangspunten en inschattingen ten aanzien van de m2 prijzen.

De bedragen ten aanzien van de benodigde installaties & systemen zijn ingeschat door een andere externe adviseur gespecialiseerd in dergelijke systemen (Netherlands Airport Consultants).

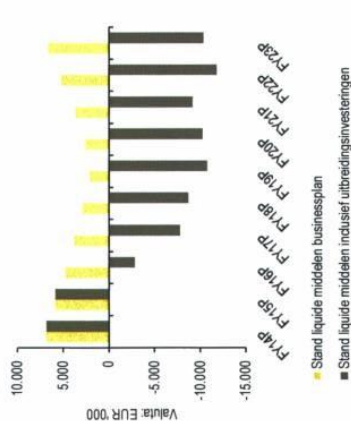
Inschatting van uitbreidingsinvesteringen

Wij merken op dat de uitbreidingsinvesteringen zijn gebaseerd op globale inschattingen van externe partijen. Hier liggen geen offertes en/of calculaties aan ten grondslag. De door GAE gehanteerde prijsniveaus komen ons op basis van een eerste globale analyse echter niet onaannemelijk voor.

Financieringswijze

In nevenstaande figuur wordt de liquiditeitsontwikkeling van het businessplan in- en exclusief uitbreidingsinvesteringen weergegeven. Ten aanzien van de ontwikkeling inclusief uitbreidingsinvesteringen is rekening gehouden met de timing van de kasstromen zoals vermeld op de vorige pagina. Rente- en aflossingsverplichtingen op eventueel aan te trekken financiering voor de uitbreidingsinvesteringen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten.

Ontwikkeling liquiditeit incl. en excl. uitbreidingsinvesteringen
Bron: Businessplan GAE



Uit de figuur blijkt dat, indien GAE de uitbreidingsinvesteringen uit eigen middelen zou financieren, de financieringsbehoefte oploopt tot circa EUR 11 miljoen in 2019 en EUR 12 miljoen in 2022. Dit impliceert dat GAE over onvoldoende middelen beschikt om de investeringen zelf te kunnen financieren.

Derhalve hebben management en RvC aan de aandeelhouders verzocht om gezamenlijk met het management te zoeken naar de juiste financieringsopties voor de uitbreidingsinvesteringen. Wij merken op dat er mogelijk alternatieve financieringswijzen van toepassing kunnen zijn. Hierbij valt te denken aan:

- ▶ Het verstrekken van een langlopende (al dan niet gedeeltelijk aflossingsvrije) lening, waarbij GAE verantwoordelijk is voor het genereren van voldoende kasstromen om de rente- en aflossingslasten te kunnen dragen.
- ▶ Het verstrekken van onderliggende garantstellingen, waarmee GAE in staat is om externe financiering aan te trekken en waarbij GAE verantwoordelijk is voor het genereren van voldoende kasstromen om de rente- en aflossingslasten te kunnen dragen.
- ▶ Op basis van gevoerde gesprekken en het businessplan begrijpen wij dat het UMCG de intentie heeft uitgesproken om vanaf 2015 de traumahelikopter op GAE te stationeren. Dit kan mogelijkheden bieden tot co-financiering van de geplande investering in de brandweerkazerne.
- ▶ Het vinden van een private investeerder die (een deel) van de aandelen verwerft en (gedeeltelijk) garant staat voor financiering, danwel financiering verzorgt.

Bij het overwegen van alternatieve financieringsvormen dient in ogenschouw te worden genomen, dat mocht GAE niet aan haar rente- en aflossingsverplichtingen kan voldoen, de aandeelhouders (bij garantstelling of financiering) alsnog de lasten zullen dragen.

Risico's en gevoeligheden

- 9. Inleiding op de risico's en gevoeligheden
- 10. Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden

Inleiding

Risico's en gevoeligheden

In deze sectie behandelen wij de geïdentificeerde (financiële) risico's en belangrijkste gevoeligheden, de visie van GAE management op deze items en de (mogelijke) impact hiervan op de financiële prognoses en financieringsbehoefte.

Om de (mogelijke) financiële impact van de risico's op het businessplan te kunnen bepalen heeft GAE op ons verzoek een aantal alternatieve scenario's doorgerekend ten aanzien van de ontwikkeling van de lijnvluchten en de low-cost vluchten. Tevens heeft zij enkele scenario's doorgerekend met achterblijvende passagiersaantallen en hogere of lagere tarieven. De scenario- en gevoeligheidsanalyses zijn weergegeven in appendix B.

Wij merken hierbij op dat de scenario's en gevoeligheden door GAE zijn doorgerekend op specifieke veronderstellingen en dat alle andere aannames zijn verondersteld gelijk te blijven (ceteris paribus). De impact van de scenario's en gevoeligheden is voornamelijk berekend voor de belangrijkste opbrengsten (havengelden en parkeeropbrengsten)- en kostencategorieën (personeelskosten). Overige (qua impact minder belangrijke) categorieën constant zijn verondersteld. De uitkomsten van de scenario- en gevoeligheidsanalyses zijn derhalve indicatief. De scenario's en gevoeligheden zijn in de bij de analyses opgenomen grafieken exclusief uitbreidingsinvesteringen weergegeven.

Risico's en gevoeligheden

Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden

Overzicht geïdentificeerde risico's

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
Aanbodpotentie	Het businessplan veronderstelt dat toekomstige groei voornamelijk afhankelijk is van de mogelijkheden tot het aantrekken van nieuwe maatschappijen / verbindingen. Om de aanbodpotentie in kaart te brengen heeft GAE de werkelijke boekingsgegevens vanuit het verrekening systeem van IATA (brancheorganisatie voor luchtvaartmaatschappijen) in ogenschouw genomen. In IATA worden circa 25% van alle boekingen geregistreerd. Het SEO rapport stelt op basis van eigen onderzoek dat niet blijkt dat de markt van GAE onderbediend is.	Volgens management is het onderzoek van SEO gebaseerd op macro-economische factoren. Management geeft aan dat het eigen (InterVISTAS) onderzoek diepgaander is en op basis van IATA boekingsinformatie een beter basis vormt voor het bepalen van het aanbodpotentieel.	Een beoordeling van de gehanteerde marktinformatie om de aanbodpotentie te bepalen en de vertaling van deze informatie in vlucht- en passagiersaantallen is geen onderdeel van onze opdracht. In het kader van ons onderzoek hebben wij een aantal alternatieve (deel)scenario's laten doorrekenen om de gevolgen van dalingen in aanbod van passagiers inzichtelijk te maken.
Lelystad Airport	De ontwikkeling van Lelystad Airport, dat aangewezen is om in de toekomst het niet mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol te accommoderen, lijkt een serieuze bedreiging voor GAE. SEO stelt o.a. in haar rapport dat Ryanair interesse heeft getoond voor het uitbreiden van de bestemmingsportfolie met Lelystad Airport, vanwege de gunstige ligging nabij grote bevolkingscentra. In een brief van staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en milieu) d.d. 17 januari 2014 wordt aangegeven dat de staatssecretaris inmiddels brieven heeft ontvangen van Arkefly en Corendon Airlines. Deze maatschappijen stellen onder meer dat zij binnen de huidige randvoorwaarden (ontbreken nachtslots en beperkte baanlengte) geen mogelijkheden zien om succesvol van Lelystad te opereren. De staatssecretaris geeft daarbij aan dat deze randvoorwaarden als uitgangspunt dienen bij de ontwikkeling van regionale luchthavens.	Management verwacht dat Lelystad Airport geen reële bedreiging vormt voor de low-cost assumpties van GAE. Door een mogelijk negatief effect op het marktaandeel van 'reguliere' maatschappijen lijkt het management niet aanmerkelijk dat eigenaar Schiphol de tarieven van Lelystad Airport zal aanpassen aan low-cost aanbieders.	Op basis van ons bekende publieke informatie, alsmede gesprekken met management, begrijpen wij dat de ontwikkeling van Lelystad Airport een risico voor de geprognoseerde groei van GAE is. Met betrekking tot de ontwikkeling van Lelystad Airport heeft op het moment van finalisering van dit rapport nog geen definitieve besluitvorming plaatsgevonden. De exacte impact van de uitbreiding van Lelystad Airport laat zich niet goed kwantificeren. Ter indicatie hebben wij een aantal specifieke scenario's (lijn en low-cost) alsmede algemene gevoeligheden (passagiers en tarieven) laten doorrekenen.
Twente Airport Enschede	De voormalige vliegbasis Twente wordt mogelijk (procedures lopen nog) vanaf 2016 een luchthaven voor	Management geeft aan dat het verwacht dat Twente Airport	We verwijzen naar de opmerkingen hiervoor inzake Lelystad Airport.

30 13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde Docx

Strikt vertrouwelijk



Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Risico's en gevoeligheden

Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden

Overzicht geïdentificeerde risico's

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
<p>Kosten Luchtverkeersleiding</p>	<p>burgertluchtvaart, waarbij de luchthaven volgens de initiële plannen tussen de 930.000 en 2,2 miljoen passagiers verwacht te kunnen verwerken. Op basis van publieke informatie blijkt dat Ryanair (en in mindere mate Arkefly) in het verleden diverse malen belangstelling hebben getoond om vluchten te starten vanaf Enschede Airport Twente.</p> <p>SEO concludeert op basis van onderzoek van Veldhuis dat, rekening houdende met de huidige markt en geldende concurrentieverhoudingen, het marktpotentieel van Twente Airport wordt ingeschat tussen de 300.000 en 500.000 passagiersbewegingen per jaar.</p> <p>De staatssecretaris heeft nieuw beleid aangekondigd voor de bekostiging van de verkeersleiding op regionale luchthavens (thans GAE en Maastricht-Aachen). Over de wijze hoe dat ingericht gaat worden wordt nader onderzoek gedaan, waarbij meerdere opties mogelijk zijn: doorberekenen via tarieven aan gebruikers, ten laste brengen van luchthavens, bijdragen van regio, lagere kosten door anders ingerichte dienstverlening. Dit onderzoek moet nog starten. Het is de bedoeling van de staatssecretaris dat het nieuwe beleid uiterlijk 2020 ingaat. Overweging is daarbij ook een wetswijziging die het mogelijk maakt andere providers dan LVNL (bijvoorbeeld buitenlandse verkeersleiding-dienstverleners) in te schakelen, los van de vraag of dat wenselijk is.</p> <p>SEO benadrukt de mogelijke financiële implicaties van wijzigingen in bekostigingssystematiek van de luchtverkeersleiding (LVL). Naar verwachting zullen per 1 januari 2020 de volledige kosten voor luchtverkeersleiding aan luchtvaartmaatschappijen doorberekend worden. GAE zal deze kosten moeten</p>	<p>Enschede een grotere bedreiging vormt voor de low-cost concurrentiepositie van GAE dan Lelystad Airport.</p> <p>Het lijkt management niet aanmerkbaar dat er een bekostigingssystematiek ingevoerd zal worden waarbij regionale luchthavens volledig verantwoordelijk worden voor de kosten van de luchtverkeersleiding. Management schat in dat de kosten in dat geval maximaal EUR 1,4 miljoen bedragen, maar geeft aan dat deze kosten lager kunnen uitvallen indien LVL medewerkers ook uit andere landen aangetrokken mogen worden.</p>	<p>Uit onze analyse op pagina 44 blijkt dat, indien de kosten van de LVL daadwerkelijk door GAE gedragen dienen te worden, dit significante verslechtering van de financiële positie tot gevolg heeft (bij jaarlijkse kosten van EUR 1,4 miljoen gaat het om EUR 5,6 miljoen additionele kosten in de periode 2020-2023. Alleen in het geval dat de groeidoelstellingen van het businessplan volledig gerealiseerd worden en GAE de uitbreidingsinvesteringen niet zelf financiert, zou de luchthaven deze kosten zelf kunnen dragen.</p>

31
13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx

Stikt vertrouwelijk



Collegiebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Risico's en gevoeligheden

Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden

Overzicht geïdentificeerde risico's

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
Terugbetaling rijksmiddelen	<p>compenseren om de huidige concurrentiepositie te handhaven. De extra kosten worden door SEO geraamd op EUR 2 - 3 miljoen per jaar.</p> <p>De Noordelijke rekenkamer identificeert in haar rapportage het risico tot terugbetaling van een deel van de rijksbijdrage voor de baanverlenging. Contractueel heeft het Rijk bedongen dat minderkosten van de baanverlenging na voltooiing van het werk door de luchthaven aan het Rijk worden gerestitueerd.</p>	<p>Management geeft aan dat definitieve afrekening van de subsidie voor baanverlenging en rolning nog moet plaatsvinden, gebaseerd op een kostenverantwoording ten opzichte van de subsidievoorwaarden. Pas na goedkeuring van de afrekening door het Rijk is de definitieve kosten- en subsidieverantwoording bekend. Management verwacht niet dat een terugbetaling van rijksmiddelen aan de orde is.</p>	<p>Wij begrijpen dat er binnen afzienbare tijd duidelijkheid ontstaat over de eventuele terugbetalingsverplichting.</p>
Route Development Fonds	<p>Ter bevordering van lijnverbindingen met Europese knooppunten heeft GAE samen met VNO-NCW, de Kamer van Koophandel MKB Nederland Noord, de NOM en Eemsdelta in 2011 het Route Development Forum en Fonds (RDF) opgericht.</p> <p>In de periode 2016 – 2019 is GAE voornemens jaarlijks EUR 250k bij te dragen aan het Route Development Fonds. Tevens is aan de aandeelhouders gevraagd eenzelfde bijdrage te doen. Management verwacht dat het RDF zal bijdragen aan de ontwikkeling van passagiersaantallen (en omzet) van de luchthaven. Management geeft aan dat er momenteel circa EUR 250k in het fonds aanwezig is.</p>	<p>Management geeft aan dat de aanstelling van de heer Van de Kreeke en de realisatie van de baanverlenging in 2013, ertoe hebben geleid dat er concrete business cases aan het RDF overlegd kunnen worden.</p>	<p>Ten aanzien van het RDF hebben wij de volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Het RDF was in de afgelopen jaren een belangrijk speerpunt van GAE om de groei van de luchthaven te ontwikkelen. Op basis van publieke informatie hebben wij echter geen indicaties gevonden waaruit duidelijk wordt dat het initiatief, dat eind 2010 is opgestart, in de afgelopen jaren een concrete bijdrage heeft geleverd aan de resultaten van de luchthaven. ▶ Er zijn nog geen concrete toezeggingen gedaan door publieke en private stakeholders ten aanzien van bijdragen aan het RDF. Hierbij dient in ogenschouw genomen te worden dat het businessplan veronderstelt dat een deel van de kosten

52 13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx

Strikt vertrouwelijk



Overzicht geïdentificeerde risico's

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
Uitbreidings- Investerings	<p>Het businessplan stelt dat de fase I investeringen (EUR 7,5 miljoen) in de terminal en de brandweerkazerne reeds noodzakelijk zijn bij de huidige verkeersomvang.</p> <p>De fase II investeringen (EUR 9,5 miljoen) hangen samen met de groei van het aantal passagiers.</p> <p>De in het businessplan vermelde investeringsbedragen, zijn door een externe architect (Van Ringen Architecten) en adviseur (Netherlands Airport Consultants) ingeschat op basis van globale uitgangspunten en inschattingen ten aanzien van de m2 prijzen.</p> <p>SEO stelt in haar rapport dat bij verdere groei een meer gelijkmatige spreiding van vluchten gedurende de dag en het jaar kan optreden. Zij kan uit het businessplan niet opmaken of daar rekening mee is gehouden.</p>	<p>Ten aanzien van de brandweerkazerne management dat (i) het huidige gebouw gedateerd is en niet voldoet aan Arbo wetgeving en (ii) de brandweer nu nipt kan voldoen aan de internationale eis dat zij binnen 3 minuten ter plaatse van het incident is, maar dat dit bij de verwachte groei in vliegbevegingen niet meer mogelijk zal zijn.</p> <p>Ten aanzien van de terminal stelt management dat deze in de zomer tijdens piekmomenten niet meer voldoet.</p>	<p>om nieuwe luchtverbindingen te stimuleren extern gefinancierd zullen worden vanuit het RDF (EUR 2,0 miljoen). Indien bijdragen aan het fonds van overige stakeholders beperkt zijn, kan dit de effectiviteit van het fonds beperken en daarmee gevolgen hebben voor de realisatie van het businessplan en de daarin gehanteerde tarieven.</p> <p>Wij kunnen niet inschatten in hoeverre de brandweerkazerne de korte termijn niet meer voldoet aan wet- en regelgeving. Daarnaast kunnen wij niet inschatten hoe de piekbelasting zich onder de aannames van het businessplan ontwikkelt en of eventuele tijdelijke voorzieningen (bijv. porto cabins) pieken kunnen opvangen.</p> <p>De uitbreidingsinvesteringen zijn gebaseerd op globale inschattingen van externe partijen. De door GAE gehanteerde prijsniveau komen ons op basis van een eerste globale analyse echter niet onaanvaardbaar voor.</p> <p>Indien de investeringen onderdeel uitmaken van besluitvorming, dan achten wij nader onderzoek naar de omvang, de timing en de kosten van de investeringen noodzakelijk.</p> <p>Uit onze analyse op pagina 27 blijkt dat, indien GAE de kosten van de uitbreidingsinvesteringen zelf zou dragen, de additionele financieringsbehoefte oploopt tot circa EUR 12 miljoen in 2022.</p>

Overzicht belangrijkste gevoeligheden

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
Lijnvluchten worden niet of gedeeltelijk gerealiseerd	GAE geeft in het businessplan aan dat op basis van eigen analyse en de samenwerking met IntervISTAS kansrijke verbindingen zijn geïdentificeerd. Op basis hiervan voert GAE gesprekken met mogelijke carriers. Het businessplan meldt dat het een realistische inschatting is dat in 2016 de eerste lijndienst vanaf GAE zal vertrekken naar een Europese top-10 bestemming (dagrand verbinding). Een nieuwe route met een dagelijkse vlucht volgt in 2018, een additionele bestemming met een dagrand-verbinding wordt aan het aanbod toegevoegd in 2020. Met betrekking tot de lijnvluchten geeft SEO aan dat een aantal veronderstellingen ten aanzien van feederverbindingen onrealistisch lijken, danwel leiden tot onrendabele dagrand verbindingen. SEO acht een zakeijlike point-to-point verbinding (100.000 passagiers per jaar) naar Londen echter wel een realistische mogelijkheid met voldoende potentie.	Management geeft aan in een vergevorderd stadium te zijn met een maatschappij (naam is vertrouwelijk met ons besproken) over een verbinding naar een luchthaven in Londen. Management geeft aan dat, indien succesvol, deze dagelijkse point-to-point verbinding naar verwachting medio 2014 gerealiseerd zal worden en circa 40.000 passagiersbewegingen per jaar zal genereren. Het realiseren van deze verbinding zal een voorsprong creëren ten opzichte van het businessplan. Volgens management is een hub-verbinding met Kopenhagen op termijn een reële optie. Management baseert zich hierbij op de uitkomsten van oriënterende gesprekken. In april 2014 zijn naar wij begrijpen nieuwe gesprekken gepland.	De geprognoseerde (financiële) groei in het businessplan wordt voornamelijk gedreven door de verwachtingen ten aanzien van (nieuwe) lijnvluchten. De geprognoseerde groei tot 35 vertrekkende lijnvluchten in 2023 wordt zeer ambitieus geacht. Op basis van de uitgevoerde scenarioanalyse concluderen wij dat: ▶ Wanneer er geen lijnvluchten gerealiseerd worden, de resultaten voor de gehele businessplan periode negatief zullen zijn en de financieringsbehoefte vanaf 2018 oploopt tot EUR 12,5 miljoen in 2023 (circa EUR 2,5 miljoen per jaar), exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen. ▶ Indien de heft van het aantal lijnpassagiers (100.000) wordt gerealiseerd, zal de luchthaven niet eerder dan 2022 break even resultaten behalen, waarbij de financieringsbehoefte vanaf 2020 oploopt tot EUR 1,2 miljoen in 2023 (circa EUR 400k per jaar), exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen.
Low-cost vluchten verdwijnen, of groeien minder hard dan verondersteld	In het businessplan is een groei verondersteld van het low-cost verkeer, welke gelijk is aan 80% van de historische groei van het low-cost segment op andere luchthavens. Het aantal verwachte Ryanair passagiers per 2023 bedraagt circa 147.000. Zoals ook aangegeven in de rapportage van SEO is het aantal Ryanair vluchten sinds de start in 2012	Management is zich bewust van de mogelijkheid van het vertrek van Ryanair eind 2014 (afloop van het contract). Management stelt echter dat Ryanair, als zij daarvoor specifieke redenen had gehad de luchthaven ook eerder had kunnen verlaten.	Wij merken op dat het huidige contract met Ryanair na 2014 zal aflopen en er nog geen nieuwe overeenkomsten gesloten zijn. Op basis van de in dit rapport opgenomen analyses merken wij op dat de bijdrage van de low-cost verbindingen op de resultaten van GAE relatief beperkt is. Wel dient hierbij in

Overzicht belangrijkste gevoeligheden

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
	<p>afgenomen, waarbij ook voor 2014 nog aanvullende krimp wordt verwacht. Om alsnog op de verwachte verdubbeling in 2017 uit te komen zal de vliegfrequentie harder moeten groeien dan gemiddeld, waarbij capaciteitsproblemen bij Ryanair de groei verder zou kunnen hinderen.</p> <p>Management geeft aan te onderhandelen met meerdere low-cost carriers om ook routes vanaf de luchthaven te starten. Op basis van deze onderhandelingen, veronderstelt het businessplan dat GAE per 2017 een tweede low-cost carrier als klant toe zal voegen (circa 85.000 passagiers per 2023).</p>	<p>Daarnaast heeft Ryanair naar GAE de intentie uitgesproken de Bergamo (zomer)vlucht vanaf de verwachte vlootuitbreidingen in 2015 weer te hervatten.</p> <p>Management geeft tevens aan concrete gesprekken te voeren met een 2^e low-cost carrier over een mogelijke verbinding naar Polen vanaf de winter 2014 / 2015. Dit is eerder dan in het businessplan verondersteld.</p>	<p>ogenschouwd genomen te worden dat de 'traffic' die de low-cost verbindingen genereren leidt tot 'marketing exposure' en additionele opbrengsten (zoals parkeergeelden en horeca inkomsten).</p> <p>Ter indicatie merken wij op dat uit de scenarioanalyse blijkt dat wanneer Ryanair de luchthaven zou verlaten (2^e low-cost carrier komt wel vanaf 2017), dit een relatief beperkt effect heeft op de resultaten (break-even punt blijft 2020) en de liquiditeit (circa EUR 2.2 miljoen lagere liquiditeit in 2023 t.o.v. businessplan). Dit scenario veronderstelt overigens wel dat de lijnvluchten wel volgens plan gerealiseerd worden.</p>
<p>Bezettingsgraden vallen lager uit</p>	<p>De passagiersprognoses zijn mede gebaseerd op de door GAE verwachte bezettingsgraden voor de verschillende categorieën (lijn, low-cost en charter).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ De bezettingsgraad voor lijndiensten loopt in drie jaar op van 65% naar 75% (in lijn met Europees gemiddelde). ▶ De bezettingsgraad voor low-cost diensten loopt op van 71% in 2013 naar 82% vanaf 2016 (conform gemiddelde Ryanair vloot). ▶ Met betrekking tot charters veronderstelt het businessplan dat de bezettingsgraad jaarlijks op zal open van 62% in 2013 naar 72% in 2023. Dit is mede gebaseerd op de verwachting dat one-stop vluchten gedeeltelijk en geleidelijk zullen worden vervangen door non-stop vluchten. 	<p>Management geeft aan dat de baanverlenging ertoe heeft bijgedragen dat de gemiddelde bezettingsgraad van chartervluchten is gestegen van 54% in 2011 naar 62% in 2013 (door verschuiving van one-stop naar non-stop vluchten). Ook de aangekondigde Arkefly vluchten in 2014 betreffen non-stop diensten.</p> <p>Op basis van deze historische verbeteringen gaat management er van uit dat veronderstelde verbeteringen verwezenlijkt kunnen worden.</p>	<p>Ondanks verbeterde bezettingsgraden merken wij op dat een aanzienlijk deel van de chartervluchten ook in 2014 nog via Eindhoven of Rotterdam vliegt (one-stop vluchten).</p> <p>Op basis van ons onderzoek hebben wij onvoldoende inzicht gekregen in welke mate de in het businessplan opgenomen (stijgende) bezettingsgraden van lijn- en low-cost diensten, voor GAE realistisch zijn.</p> <p>Ter indicatie van de mogelijke impact van lagere bezettingsgraden zijn gevoeligheidsanalyses op het aantal passagiers uitgevoerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Als de passagiers 10% lager zijn dan verondersteld in het businessplan, dan zijn de resultaten tot 2023 gemiddeld EUR 0,6

Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Risico's en gevoeligheden

Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden

Overzicht belangrijkste gevoeligheden

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
Tarieven wijken af van businessplan	<p>In het opgestelde rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het businessplan worden de (vertrekkende) passagiersbewegingen vermenigvuldigd met de gemiddelde opbrengst (tarief) per passagier.</p> <p>De belangrijkste veronderstellingen ten aanzien van de tarieven in het businessplan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Tarieven voor lijnverbindingen worden relatief stabiel verondersteld voor de periode 2016 – 2023. ▶ De tarieven voor low-cost verbindingen laten een daling zien van circa 20%. ▶ Ondanks de verhoging van de tarieven voor chartervluchten in 2014, verwacht management een relatief sterke daling van de chartertarieven. 	<p>Management geeft aan dat de tarieven conservatiever (behoudend) zijn geïdentificeerd. Zo zijn bij de bepaling van de opbrengsten per passagier jaarlijkse inflatiecorrecties buiten beschouwing gelaten.</p> <p>Management geeft aan dat de in het businessplan veronderstelde tarieven beschouwd dienen te worden tezamen met de verwachte uitgaven ten aanzien van 'intensivering marketing'. Management is voornemens tijdelijke tariefdruk (bijv. door introductie van een nieuwe vlucht) te financieren met behulp van deze specifiek via het Route Development Fonds beschikbaar gestelde middelen.</p>	<p>miljoen lager dan geïdentificeerd.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Als het aantal passagiers 25% lager is dan verondersteld in het businessplan, dan zijn de resultaten tot 2023 gemiddeld EUR 1,6 miljoen lager dan geïdentificeerd. De financieringsbehoefte neemt in dat geval toe tot EUR 9 miljoen in 2023, exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen. <p>Een goede analyse van de hoogte en ontwikkeling van de tarieven ten opzichte van andere luchthavens wordt verstoord door:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ De handling activiteiten die bij GAE onder de gemiddelde opbrengst per passagier vallen (normaliter exclusief). ▶ De verwachte (tijdelijke) prijsdruk die door management als een lump sum bedrag wordt gepresenteerd in het businessplan (o.a. intensivering marketingkosten en bijdrage Route Development Fonds). Hierdoor is de verwachte sterke negatieve correlatie tussen de stijging in passagiersaantallen en de daling in tarieven - ervaringen in de sector leren dat sprake is van hoge tariefdruk bij grote stijgingen in passagiersvolumes - niet zichtbaar in de tariefontwikkeling. <p>Op basis van gesprekken met management merken wij op dat ondanks de veronderstelde 20% daling van de low-cost tarieven, de tarieven in het businessplan als boven marktconform gezien kunnen worden.</p>

36 13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde Docx

Strikt vertrouwelijk



Risico's en gevoeligheden

Overzicht geïdentificeerde risico's en gevoeligheden

Overzicht belangrijkste gevoeligheden

Item	Omschrijving risico	Visie management	Opmerkingen EY
<p>Begroting 2014 wijkt reeds af van businessplan</p>	<p>Management heeft eind 2013 een begroting opgesteld voor 2014. Op basis van onze analyse (appendix A) blijkt dat deze begroting EUR 108k (netto resultaat) lager is dan de verwachte prognose voor 2014 in het businessplan.</p> <p>Hierbij dient aangetekend te worden dat de daling in opbrengsten (circa EUR 350k) deels wordt gecompenseerd door een verlaging van de marketingkosten</p>	<p>Management beaamt dat de 2014 veronderstellingen in het businessplan deels zijn achterhaald door recente ontwikkelingen.</p>	<p>Uit onze gevoeligheidsanalyse blijkt dat een mutatie in de tarieven significante impact heeft op de financiële resultaten. Zo heeft 10% lagere tarieven een negatieve resultaatimpact oplopend van EUR 0,3 miljoen tot EUR 0,7 miljoen in de planperiode.</p> <p>Wij merken op dat indien de hernieuwde inzichten door management verwerkt zouden zijn, dit een vertragende werking heeft op de realisatie van het businessplan.</p> <p>Verder blijkt uit onze analyses dat indien de toekomstige financiële resultaten gelijk zouden blijven aan het budget 2014, er vanaf 2020 additionele financiering benodigd is die oploopt tot EUR 3,8 miljoen in 2023 (circa EUR 1,2 miljoen per jaar), exclusief de uitbreidingsinvesteringen van EUR 17 miljoen.</p>

Appendices

11. Appendix A: Begroting 2014
12. Appendix B: Scenario- en gevoeligheidsanalyses
13. Appendix C: Getekende opdrachtbevestiging

38

13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde Docx

Strikt vertrouwelijk



Begroting 2014 vs. businessplan 2014

Begroting 2014 versus businessplan 2014			
Valkid. EUR '000	FY14P*	FY14B**	Verschiil % verschil
Havengelden	3.814	3.459	(355) -9,3%
Opbrengst vastgoed	649	647	(2) -0,3%
Overige opbrengsten	803	835	32 4,0%
Netto omzet	5.266	4.941	(325) -6,2%
Personelekosten	(4.021)	(3.988)	33 -0,8%
Overige bedrijfskosten	(1.286)	(1.161)	125 -9,7%
Intensivering marketing	(250)	(234)	16 -6,4%
EBITDA	(291)	(442)	(151) 51,8%
Afschrijvingskosten	(619)	(605)	14 -2,3%
Rentebaten en lasten	107	135	28 26,6%
Resultaat voor belasting	(804)	(912)	(108) 13,5%

Bron: Begroting 2014 & businessplan GAE.
 *FY14P: stand voor de prognose volgens businessplan.
 **FY14B: stand voor de prognose volgens businessplan 2014.
 **FY14B: stand voor de prognose volgens businessplan 2014.

Verschil begroting 2014 ten opzichte van businessplan 2014
 Nadat het businessplan eind oktober 2013 openbaar is gemaakt, zijn er verscheidene ontwikkelingen geweest die hebben geleid tot een begroting voor 2014 die op meerdere punten afwijkt van de prognoses in het businessplan. Hieronder gaan wij kort in op de belangrijkste divergenties.

Opbrengsten

- De netto-omzet zal naar verwachting EUR 325k negatief afwijken van het businessplan. Dit wordt voor het grootste deel veroorzaakt door lagere havengelden. Deze hebben te maken met:
 - ▶ het staken van de Ryanair vlucht naar Bergamo (circa 20.000 passagiersbewegingen in 2013);
 - ▶ het staken van de Transavia chartervluchten naar Dalaman en Málaga, en
 - ▶ de additionele Airkeyfly vluchten naar Antalya die de daling deels compenseren.

De overige opbrengsten laten een lichte stijging zien, die met name wordt verklaard door een wijziging in de tariefstructuur voor parkeren, die moet leiden tot hogere parkeeropbrengsten.

Kosten

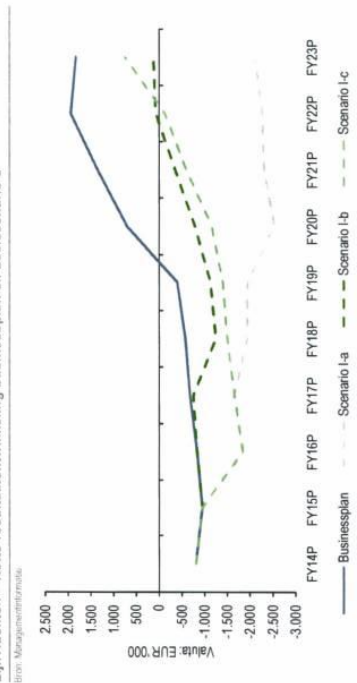
- De kosten zijn per saldo EUR 174k lager begroot dan in het businessplan. Dit wordt voornamelijk bereikt door het verlagen van het reguliere marketingbudget met circa EUR 140k. Management stelt dat dit mogelijk is door o.a.:
 - ▶ stopzetting van de 'opstart' marketing voor de Corendon vluchten, dit wordt niet meer nodig geacht;
 - ▶ het wegvallen van de Ryanair vlucht naar Bergamo, waardoor er een lijn minder is om reclame voor te maken; en
 - ▶ GAE zal zich meer focussen op het internet medium en minder gebruik maken van de traditionele (duurdere) marketing kanalen.

Wij merken op dat bovengenoemde besparing in de marketingkosten niet overeenkomt met de focus die het businessplan legt op de marketingactiviteiten. Overigens is management wel voornemens EUR 234k aan intensivering van de marketingactiviteiten te besteden in 2014, hetgeen in lijn ligt met het businessplan.

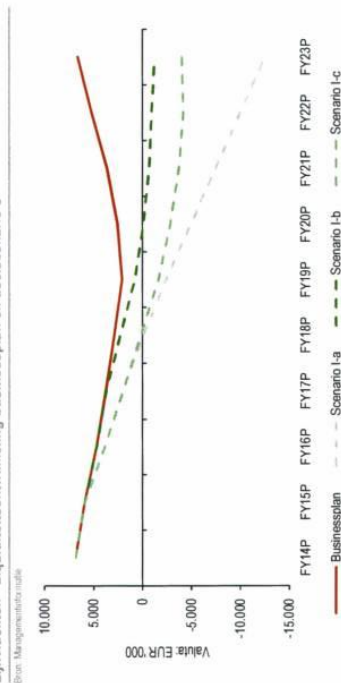


Scenarioanalyse – Uitwerking lijnvluchten

Lijnvluchten – Netto resultaatontwikkeling businessplan en deelscenario's



Lijnvluchten - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en deelscenario's



Scenario 1 - ontwikkeling van lijnvluchten

GAE wil een deel van de Noord-Nederlandse markt(potentie) naar zich toe trekken door de vluchtenportfolio uit te breiden met zakelijke lijndiensten.

GAE geeft aan dat het financieel interessant is om een hubverbinding (feeder) te realiseren, welke ook bestemmingsverkeer genereert. Het businessplan veronderstelt dat in de jaren 2016, 2018 en 2020 nieuwe lijnverbindingen gerealiseerd worden (ca. 200.000 passagiers in 2023). Wij merken hierbij op dat het model geen onderscheid maakt in het soort verbinding (feeder of point-to-point).

Deelscenario's

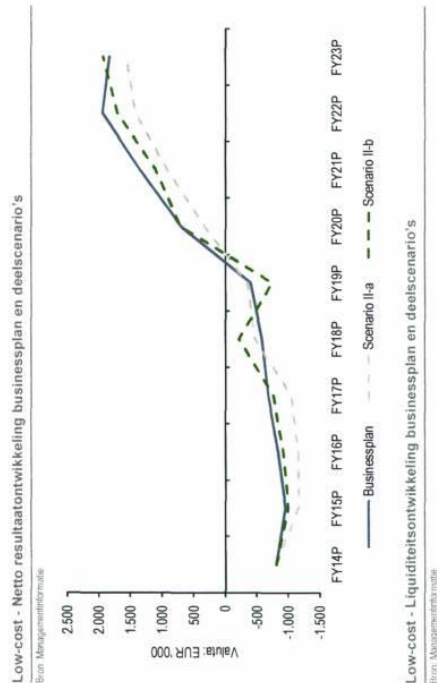
Op basis van analyse van de ontvangen informatie hebben wij de volgende deelscenario's laten doorrekenen (ceteris paribus):

- a) Tot op heden heeft GAE geen lijnverbindingen met andere luchthavens gerealiseerd, waardoor de veronderstellingen in het businessplan volledig beschouwd dienen te worden als ambitie. De financiële gevolgen van een situatie waarin GAE niet in staat blijkt om nieuwe lijndiensten te realiseren zijn uitgewerkt in scenario 1-a. In dit scenario zijn de resultaten voor de gehele businessplan periode negatief en loopt de financieringsbehoefte vanaf 2018 op tot EUR 12,5 miljoen in 2023 (circa EUR 2,5 miljoen per jaar).
- b) Het businessplan gaat uit van drie lijnverbindingen, waarbij wordt verondersteld dat het aantal passagiersbewegingen zal stijgen tot circa 200.000 in 2023. Management geeft aan dat een point-to-point verbinding naar een luchthaven in Londen een realistische optie is (40.000 passagiers). In scenario 1-b is doorgerekend wat de gevolgen zijn wanneer deze lijn wordt uitgebouwd tot circa 100.000 passagiers (conform SEO inschatting). De resultaten ontwikkelen zich in dit scenario richting break-even in 2022, waarbij de financieringsbehoefte vanaf 2020 oploopt tot EUR 1,2 miljoen in 2023 (circa EUR 400k per jaar).
- c) GAE geeft aan dat het proces van onderzoek, onderhandeling en inpassing van een nieuwe route vaak jaren duurt. Daar er momenteel nog geen lijnverbindingen concreet gerealiseerd zijn, geven wij met scenario 1-c inzicht in de gevolgen van een eventuele vertraging van twee jaar (circa 140.000 passagiersbewegingen per 2023) op het break-even resultaat en liquiditeit. Hieruit blijkt dat het break-even punt in dat geval niet eerder dan in 2023 wordt bereikt en de financieringsbehoefte oploopt tot EUR 4,2 miljoen in 2022.

Strikt vertrouwelijk



Scenarioanalyse – Uitwerking low-cost carriers



Scenario II - ontwikkeling van low-cost maatschappijen

In het businessplan veronderstelt GAE een groei van het low-cost verkeer gelijk aan 80% van de historische groei van het low-cost segment op andere luchthavens. Additioneel geeft GAE aan te onderhandelen met meerdere carriers om ook routes vanaf de luchthaven te starten. Op basis hiervan veronderstelt het businessplan dat er per 2017 een tweede low-cost carrier als klant toegevoegd wordt. Gezamenlijk zullen de low-cost maatschappijen in 2023 circa 230.000 passagiersbewegingen kennen.

Deelscenario's

Op basis van analyse van de ontvangen informatie hebben wij de volgende deelscenario's laten doorrekenen (ceteris paribus):

- a) In het zomerseizoen van 2012 heeft Ryanair drie nieuwe routes gelanceerd. De Ryanair vlucht naar Marseille is in 2013 vervangen voor een vlucht naar Girona. De vlucht naar Bergamo is inmiddels vervallen. GAE geeft aan dat de resultaten van de wintervlucht naar Bergamo onvoldoende waren en Ryanair te weinig capaciteit heeft om de zomervlucht te continueren. In scenario II-a hebben wij een 'worst case' scenario laten uitrekenen waarbij Ryanair haar activiteiten per direct volledig zal staken (wegvallen van circa 54.000 passagiersbewegingen i.p.v. doorgroeiën naar 145.000). Wij merken hierbij op dat in dit scenario de komst van de tweede low-cost carrier wel in ogenschouw genomen is (circa 85.000 passagiersbewegingen in 2023). In dit scenario blijft het break-even punt 2020 en is de liquiditeit in 2023 circa EUR 2,2 miljoen lager dan businessplan.
- b) Een belangrijke reden voor het staken van de zomervluchten naar Bergamo lijkt het gebrek aan vliegtuigcapaciteit van Ryanair te zijn. De capaciteit van de huidige vloot biedt slechts zeer beperkt ruimte voor groei. Er zijn 175 nieuwe toestellen in bestelling, die naar verwachting pas vanaf 2015 worden geleverd. Scenario II-b maakt inzichtelijk wat de gevolgen zijn voor GAE wanneer de verwachte groei van het low-cost segment, als gevolg van het capaciteitsprobleem, twee jaar later wordt ingezet. Wij merken hierbij op dat in dit scenario verwacht wordt dat ook de komst van de tweede low-cost carrier met twee jaar uitgesteld zal worden. Het aantal low-cost passagiers zal in 2023 uitkomen op circa 187.000, wat in lijn is met de beschreven verwachtingen in het SEO rapport (180.000). Uit deze analyse blijkt dat de impact van een dergelijke vertraging beperkt is.



Gevoeligheidsanalyse - Passagiersbewegingen

Gevoeligheid I - ontwikkeling van de passagiersbewegingen

De belangrijkste variabele in het opgestelde rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het businessplan is het aantal passagiersbewegingen (circa 600.000 in 2023). Dit aantal is gebaseerd op de verschillende assumpties ten aanzien van de categorieën opbrengststromen (lijnvluchten, low-cost carriers, charters, etc.).

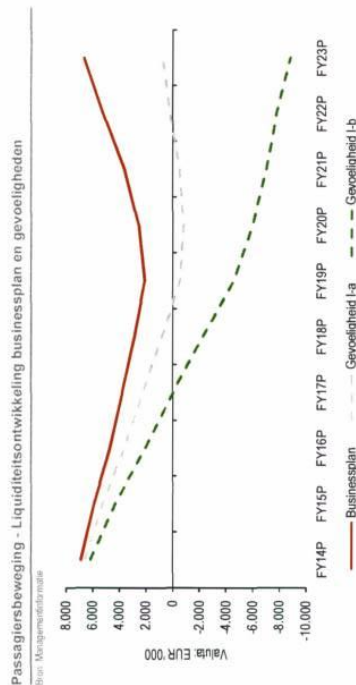
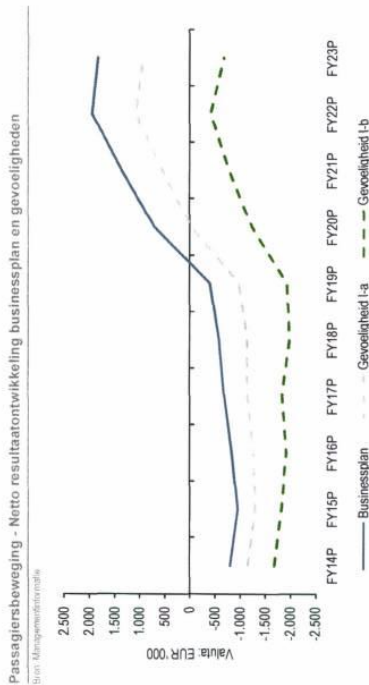
Gedurende onze werkzaamheden zijn een aantal risico's geïdentificeerd waarvan de exacte (financiële) impact op de activiteiten van GAE (nog) onduidelijk is. Voorbeelden van deze risico's zijn:

- ▶ De ontwikkeling van Lelystad Airport, dat aangewezen is om in de toekomst het niet mainportgebonden vliegverkeer van Schiphol te accommoderen. Tevens stelt SEO in haar rapport dat Ryanair reeds interesse heeft getoond voor het uitbreiden van de bestemmingsportfolio met Lelystad Airport.
- ▶ In 2013 tekenden het consortium Reggeborgh/Aviapartner een overeenkomst voor de exploitatie van de voormalige vliegbasis Twente als burgerluchthaven. Op basis van publieke informatie blijkt dat Ryanair (en Arkefly) in het verleden diverse malen belangstelling hebben getoond om vluchten te starten vanaf Enschede Airport Twente.

Gevoeligheden

Om inzicht te verschaffen in de gevolgen van teruglopende passagiersaantallen op de exploitatie en liquiditeit van GAE hebben wij door GAE een tweetal gevoeligheden door laten rekenen.

- a) Een scenario waarbij de passagiersaantallen 10% lager zijn dan verondersteld in het businessplan. De resultaten tot 2023 zijn dan gemiddeld EUR 0,6 miljoen per jaar lager dan de resultaten conform businessplan.
- b) Een scenario waarbij de passagiersaantallen 25% lager zijn dan verondersteld in het businessplan. De resultaten tot 2023 zijn dan gemiddeld EUR 1,6 miljoen lager dan de resultaten conform businessplan. De financieringsbehoefte neemt in dat geval toe tot EUR 9 miljoen in 2023. Een verdere verlaging van de passagiersaantallen zal een significante impact op de financieringsbehoefte hebben.



Gevoeligheidsanalyse - Tariefstelling

Gevoeligheid II - Ontwikkeling van de tarieven

In het opgestelde rekenmodel dat ten grondslag ligt aan het businessplan worden de passagiersbewegingen vermenigvuldigd met de gemiddelde opbrengst per passagier. Deze gemiddelde opbrengst per passagier wordt bepaald door de tarieven die de luchthaven rekent voor de verschillende deelactiviteiten, zoals landingsgelden, handling en security.

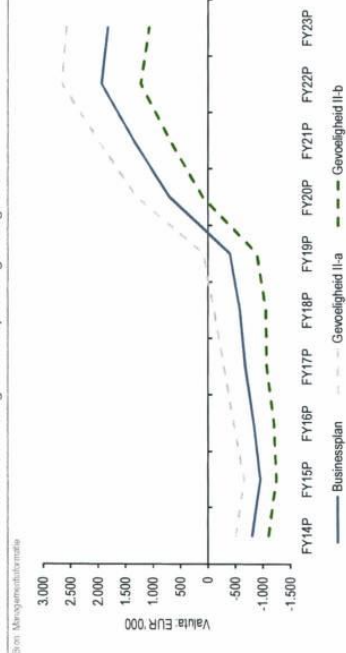
Gevoeligheden

Om het effect van stijgingen en dalingen op de tarieven inzichtelijk te maken hebben wij GAE gevraagd de impact van zowel een 10% stijging (gevoeligheid II-a) als een 10% daling (gevoeligheid II-b) door te rekenen in het model.

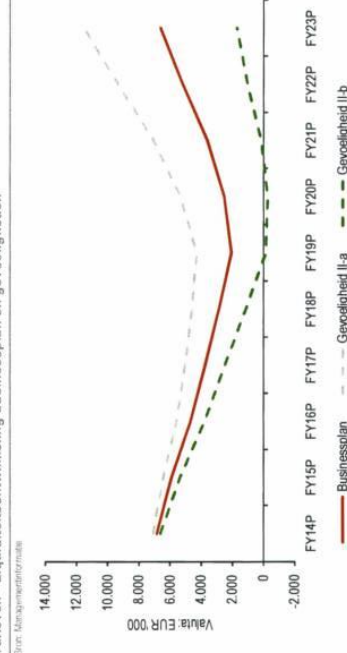
Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat een mutatie in de tarieven significante impact heeft op de financiële resultaten.

- a) 10% hogere tarieven leidt ertoe dat het break-even punt een jaar eerder (2019) dan geïmpliceerd wordt bereikt.
- b) 10% lagere tarieven leidt ertoe dat het break-even punt een jaar later (2020) wordt bereikt. De liquide middelen blijven in dit scenario achter bij de prognose en bewegen zich rond de nullijn.

Tarieven - Netto resultaatontwikkeling businessplan en gevoeligheden

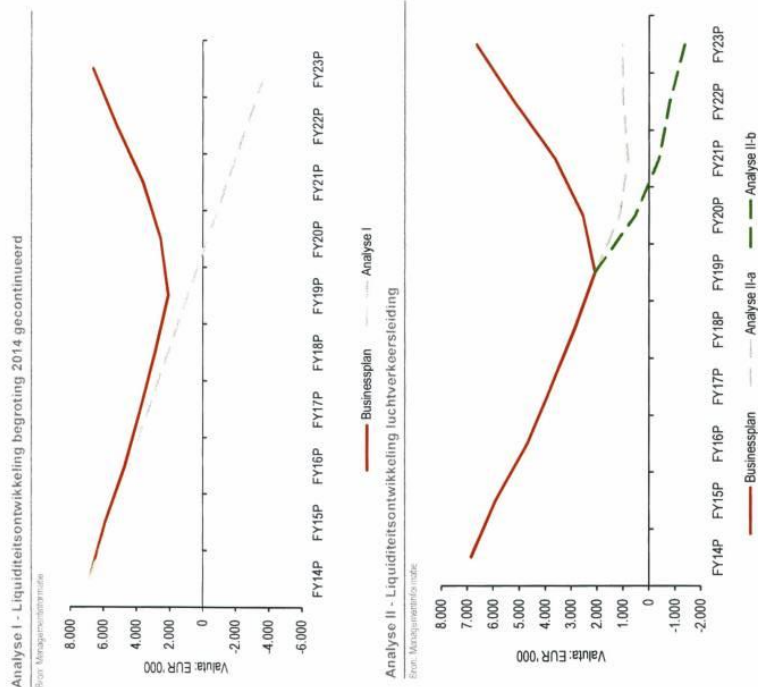


Tarieven - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en gevoeligheden



Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Overige analyses



Analyse I - Begroting 2014 gecontinueerd

De begroting voor 2014 geeft een gefundeerd beeld van de te verwachten resultaten voor het huidige boekjaar. In de begroting is dan ook rekening gehouden met (i) het staken van de Ryanair vlucht naar Bergamo (circa 20.000 passagiersbewegingen), (ii) het staken van de Transavia chartervluchten naar Dalaman en Málaga en (iii) de additionele Arkefly vluchten naar Antalya.

Analyse I in de bovenste grafiek geeft inzicht in de liquiditeitspositie van GAE indien de toekomstige financiële resultaten gelijk blijven aan het budget 2014 (EBITDA ad minus EUR 442k). Hierbij zijn de investeringen, mutatie werkkapitaal en rentebaten voor de periode 2015 - 2023 gelijk verondersteld aan de in het businessplan opgenomen bedragen voor 2014.

De grafiek geeft weer dat in dit geval de stand liquide middelen per eind 2020 negatief zal zijn en de totale financieringsbehoefte oploopt tot EUR 3,8 miljoen in 2023.

Analyse II - Luchtverkeersleiding


Uit gesprekken met management en het rapport van SEO blijkt dat de luchtverkeersleiding (LVL) op GAE niet kostendekkend is. Het loslaten van de OGA-systematiek (gezamenlijk budget voor geheel Nederland) zal mogelijk leiden tot kostenstijgingen voor regionale luchthavens vanaf 2020.


De verwachting van management is dat de kosten voor de verkeersleiding ook buiten de exploitatie van GAE blijven in de periode na 2020. Tevens geeft management aan dat het huidige kostenniveau wordt ingeschat op circa EUR 1,4 miljoen. De mogelijke gevolgen van deze additionele kosten op de liquiditeit van GAE zijn weergegeven in analyse II-a. Hieruit blijkt dat, indien het businessplan gerealiseerd wordt, deze additionele kosten door de luchthaven gedragen kunnen worden.

Uit analyse II-b blijkt dat als de kosten van de LVL EUR 2 miljoen bedragen (inschatting SEO) dit tot gevolg heeft dat de stand liquide middelen negatief zal zijn vanaf 2021.



Getekende opdrachtbevestiging

 <p>Ernst & Young Accountants & Adviseurs Postbus 10000 3720 BA Utrecht T +31 (0)30 236 9400 E info@ey.nl</p>	<p>PERSOONLIJK/OERTOUWELIJK Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen i.v.v. de heer R. Postma Postbus 30.001 9700 AP GRONINGEN</p>	<p>Zwolle, 18 december 2013</p>	<p>Beitrit: Analyse businessplan Groninger Airport Eelde</p>	<p>Geachte heer Postma, In deze tijd en de bijbehorende bijlagen zullen wij de voornemens uitbreiden van de heer Ernst & Young Transaction Advisory Services aan Provincie Groningen (hierna: "de cliënt") de diensten, zoals onderstaand omschreven (hierna: "de dienstverlening") in het kader van uw algemene evaluatie van het businessplan Groninger Airport Eelde (hierna: "de GAE") (hierna: "de evaluatie") zal leveren.</p>	<p>De dienstverlening Hierna hebben wij uw voornaamste doelstellingen opgenomen in verband met de evaluatie, en de wijze waarop wij deze zullen uitvoeren. Het is belangrijk dat u begrijpt dat de dienstverlening van ons kantoor beperkt is tot de diensten die u hebt aangevraagd. Het is belangrijk dat u begrijpt dat de dienstverlening van ons kantoor beperkt is tot de diensten die u hebt aangevraagd.</p>	<p>Doel van de opdracht Het doel van de analyse is tweeledig: • Analyse van de wijze waarop de in het businessplan verwoorde strategie is vertaald in de financiële prognoses en de financiële vooronderzoekingen. • Analyse van de financieringsbehoeften zoals blijkt uit het businessplan en de eventuele aanpak van de financieringsbehoeften. Financieringsbehoeften worden niet beschikt standaard middelen van GAE.</p>	<p><small>Ernst & Young Transaction Advisory Services is een dochteronderneming van Ernst & Young Global Limited ("EYGL"). EYGL is een lidmaatschap van de EY-netwerk van onafhankelijke lidmaatschappen die samenwerken onder de naam EY. Het EY-netwerk is een netwerk van onafhankelijke lidmaatschappen die samenwerken onder de naam EY. Het EY-netwerk is een netwerk van onafhankelijke lidmaatschappen die samenwerken onder de naam EY.</small></p>
--	---	---------------------------------	--	--	---	---	--

 <p>Ernst & Young Accountants & Adviseurs Postbus 10000 3720 BA Utrecht T +31 (0)30 236 9400 E info@ey.nl</p>	<p>PERSOONLIJK/OERTOUWELIJK Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen i.v.v. de heer R. Postma Postbus 30.001 9700 AP GRONINGEN</p>	<p>Zwolle, 18 december 2013</p>	<p>Beitrit: Analyse businessplan Groninger Airport Eelde</p>	<p>Geachte heer Postma, In deze tijd en de bijbehorende bijlagen zullen wij de voornemens uitbreiden van de heer Ernst & Young Transaction Advisory Services aan Provincie Groningen (hierna: "de cliënt") de diensten, zoals onderstaand omschreven (hierna: "de dienstverlening") in het kader van uw algemene evaluatie van het businessplan Groninger Airport Eelde (hierna: "de GAE") (hierna: "de evaluatie") zal leveren.</p>	<p>De dienstverlening Hierna hebben wij uw voornaamste doelstellingen opgenomen in verband met de evaluatie, en de wijze waarop wij deze zullen uitvoeren. Het is belangrijk dat u begrijpt dat de dienstverlening van ons kantoor beperkt is tot de diensten die u hebt aangevraagd. Het is belangrijk dat u begrijpt dat de dienstverlening van ons kantoor beperkt is tot de diensten die u hebt aangevraagd.</p>	<p>Doel van de opdracht Het doel van de analyse is tweeledig: • Analyse van de wijze waarop de in het businessplan verwoorde strategie is vertaald in de financiële prognoses en de financiële vooronderzoekingen. • Analyse van de financieringsbehoeften zoals blijkt uit het businessplan en de eventuele aanpak van de financieringsbehoeften. Financieringsbehoeften worden niet beschikt standaard middelen van GAE.</p>	<p><small>Ernst & Young Transaction Advisory Services is een dochteronderneming van Ernst & Young Global Limited ("EYGL"). EYGL is een lidmaatschap van de EY-netwerk van onafhankelijke lidmaatschappen die samenwerken onder de naam EY. Het EY-netwerk is een netwerk van onafhankelijke lidmaatschappen die samenwerken onder de naam EY.</small></p>
--	---	---------------------------------	--	--	---	---	---



Collegelief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Getekende opdrachtbevestiging



Basissluitaafsluiting
 Voor het kunnen uitvoeren van onze werkzaamheden dient het navolgende in acht genomen te worden:

- Wij dienen in de gelegenheid te zijn om gedurende de onderzoeksperiode meerdere malen gesprekken te voeren met relevante leden van het (financiële) management van de licithouder. Wij zullen hiervoor vooraf verzoeken indienen.
- Door ons gestelde schriftelijke vragen zullen zo snel mogelijk, door GAE worden beantwoord. Indien mogelijk wordt hiervoor een specifiek antwoord verwacht.
- GAE geeft ons toegang tot alle onderliggende documentatie van het besloten, zowel de historische, als toekomstige gegevens, inclusief de daarbij behorende verantwoordelijkheden. De documentatie omvat – naast de informatie opgesteld door GAE zelf – ook documentatie die door derden is opgesteld ten behoeve van het beslotenplan. Indien wij dat voor ons onderzoek noodzakelijke acties, zal GAE ons de gelegenheid geven deze documentatie te bekijken en te kopiëren. Het gebruik van het bezwaar (op papier of digitaal elektronisch) omvragen van documentatiebestand.
- Ten behoeve van de door u gemaakte sensitiviteitsanalyse is het van belang, dat GAE naar medewerking verleend aan het kwantificeren van risico's, indien en voorzover dat het nu toe nog niet is gedaan.

Rapportage

Onze rapportage is gebaseerd op zaken die in het kader van de overeengekomen reikwijdte van onze werkzaamheden naar voren komen. Mochten ons evenwel zaken ter kennis komen die buiten de overeengekomen reikwijdte vallen, doch die wij van belang achten met betrekking tot de beoordeling van de transactie, dan zullen wij deze onder uw aandacht brengen.

Ons schriftelijk rapport zal bestaan uit een samenvatting van onze voornaamste bevindingen en conclusies, alsmede een beschrijving van de belangrijkste door ons gemaakte analyses. Wij zullen de rapportage van ons onderzoek aan u overhandigen en u hiervan kennis laten nemen. Het is de bedoeling te verkrijgen van de licithouder van de transactie de in het rapport daarin het management worden toegeschreven.

Ons uw bevestiging te verkrijgen uit alle zaken die binnen de overeengekomen reikwijdte vallen in ons onderzoek. Indien u niet akkoord bent met de inhoud van het rapport, wordt ons verzocht u een rapport waarop u commentaar kunt leveren, alvorens het rapport in zijn definitieve vorm uit te brengen.

Teamleiding

Het onderzoek zal worden uitgevoerd onder leiding van de licithouder van ons, F. J. P. (Patrick) Bormin, partner Ernst & Young Transaction Advisory Services.

Naar wij begrijpen, is onze voornaamste contactpersoon bij de Provincie Groningen de heer R. van der Meulen, adviseur in de afdeling Economie, Cultuur & Projectontwikkeling. De algemene verantwoordelijkheid voor de afsluiting van de afsluiting met ons waar het gaat om de uitvoering van onze dienstverlening.



Tijdschema

Opdrachtgever volgt het tijdschema zoals wij zijn overeengekomen. Licithouder met management van GAE, doornemen van de hoofdlijnen van het financiële model en de financiële informatie die wordt gebruikt in het financiële model en alle onderliggende documentatie.

2 - 3 januari

6 - 10 januari

13 - 16 januari

17 - 22 januari

23 - 27 januari

28 - 30 januari

30 januari

Mocht het waanzinnig lijken dat zich belangrijke veranderingen in opzichte van bovenstaand tijdschema voordoen, dan zullen wij u zo snel als praktisch haalbaar is op de hoogte stellen en met u overleggen over de consequenties.

Honorarium

Provincie Groningen verbindt zich tot betaling van ons honorarium voor de dienstverlening. De overige regelingen met betrekking tot ons honorarium zullen in een afzonderlijke brief worden overeengekomen.

Algemene Voorwaarden

In de in bijlage 2 bijgesloten Algemene Voorwaarden zijn ons wederzijdse verplichtingen nader uiteengezet en, samen met deze opdrachtbrief en eventuele andere bijlagen, vormen zij de gehele overeenkomst tussen ons met betrekking tot onze opdracht. In geval van conflicten tussen de Algemene Voorwaarden of dubbelzinnigheden, prevaleren de bepalingen in onderstaande volgorde:

1. De opdrachtbrief;
2. Bijlage 1, Algemene Voorwaarden;
3. Eventuele andere bijlagen.

Sturen op de inhoud van het rapport door andere GAE aandeelhouders

In het geval dat u ons verzocht verantwoordelijkheid voor ons rapport te aanvaardt jegens de andere aandeelhouders in Groningen Airport Eelde, zijn wij daarom bereid indien de andere aandeelhouders u verzocht worden te informeren over de inhoud van ons rapport. Het is u van belang te weten dat de inhoud van ons rapport mogelijk vertrouwelijk kan zijn en dat de aflevering van ons rapport aan andere aandeelhouders kan leiden tot het verspreiden van vertrouwelijke informatie. Het is de bedoeling dat de aflevering van ons rapport aan andere aandeelhouders wordt aangegeven, ongeacht de afsluiting van de afsluiting met ons, alvorens het rapport in zijn definitieve vorm uit te brengen. Het is de bedoeling dat de afsluiting van de afsluiting met ons, alvorens het rapport in zijn definitieve vorm uit te brengen.




Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde


Appendices

Appendix C: Getekende opdrachtbevestiging

Getekende opdrachtbevestiging

 **EY**
Building a better
working world

Instemming en akkoordverklaring
Indien deze brief een juiste weergave vormt van de voorwaarden waaronder u ons uw opdracht wilt uitvoeren, verzoeven wij u de bijgaande kopie namens Provincie Groningen te ondertekenen en dan ons te retourneren.
Na afronding van onze werkzaamheden zouden wij graag uw mening vernemen omtrent de opdracht en eventuele andere indicaties die u heeft van onze dienstverlening. Hiermee kunnen wij onze standaard handhaving en eventuele tarieven voor verbeteringen redelijkerwijs bepalen.
Hoogachtend,
Ernst & Young Transaction Advisory Services.


F.M.P. Boertien
Partner



Bijlagen:
1. Akkoordnaam Voorwaarden
2. Conceptuele instemmingverklaring aangaande het sturen op de inhoud van ons rapport

 **EY**
Building a better
working world

0

Hierbij bevestigen wij de ontvangst van deze brief en stemmen wij in met de daarin opgenomen voorwaarden voor de opdracht.

Handtekening
namens Provincie Groningen

Naam: 
Functie: 
Datum: 14-04-2014 10:26:33

47

13 februari 2014
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx

Strikt vertrouwelijk

EY

Getekende opdrachtbevestiging



Bijlage 1

Algemene voorwaarden

Our Relationship with You

- 1 We advise the client (as Director) on various matters... 2 We are a member of the global network of EY firms... 3 We will provide the Services to you as an independent contractor... 4 We may subcontract portions of the Services to other EY firms... 5 We will not assume any management responsibilities in connection with the Services... 6 You shall assign a qualified person to oversee the Services... 7 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 8 You shall assign a qualified person to oversee the Services... 9 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 10 You shall assign a qualified person to oversee the Services... 11 You shall provide for all management decisions relating to the Services...



Bijlage 2

General terms and conditions

- 1 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 2 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 3 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 4 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 5 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 6 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 7 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 8 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 9 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 10 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 11 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 12 You may not disclose a Report (or any portion or summary of a Report) externally... 13 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 14 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 15 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 16 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 17 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 18 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 19 You shall provide for all management decisions relating to the Services... 20 You shall provide for all management decisions relating to the Services...



Getekende opdrachtbevestiging



11
Bijlage 1

40. De beschrijving in de artikelen 18 tot en met 19, alinea 1 en artikel 21, en de bepalingen van de artikelen 22, 27, 28 en 44 zijn niet van toepassing op de opdrachten die worden uitgevoerd door EY Financial en EY Forensic, die hun diensten leveren op het gebied van:

50. Indien wij lid of lokale werkzamenlevings-vennootschap (SME) of anderszins een kleine onderneming zijn, die willettens aan de Algemene Wet Bijzondere Zakenbescherming (AWBZ) is aangesloten, wordt het gebruik van de naam 'Ernst & Young' niet toegestaan.

43. De bepalingen in de artikelen 18, 19, alinea 1 en 21, alinea 1 en de artikelen 22, 27, 28 en 44 zijn niet van toepassing op de opdrachten die worden uitgevoerd door EY Financial, EY Forensic, EY Tax en EY Risk, die hun diensten leveren op het gebied van:

55. Indien wij lid of lokale werkzamenlevings-vennootschap (SME) of anderszins een kleine onderneming zijn, die willettens aan de Algemene Wet Bijzondere Zakenbescherming (AWBZ) is aangesloten, wordt het gebruik van de naam 'Ernst & Young' niet toegestaan.

In the event of any dispute in the interpretation of any of these conditions, the official Dutch language version will prevail.

Groningen, 2013/10/08



EY | Assurance | Tax | Transactions | Advisory

Over EY

EY is wereldwijd toonaangevend op het gebied van assurance, tax, transactions en advisory. Juridische en notariële dienstverlening wordt in een strategische alliantie met Ernst & Young Belastingadviseurs LLP verzorgd door Holland Van Gijzen Advocaten en Notarissen LLP. Onze 167.000 mensen delen wereldwijd dezelfde waarden en staan voor kwaliteit. Wij maken het verschil door onze mensen, onze cliënten en de samenleving te helpen hun mogelijkheden optimaal te benutten.

Waar sprake is van EY wordt de wereldwijde organisatie van lidfirma's van Ernst & Young Global Limited bedoeld, die elk een aparte rechtspersoon zijn. Ernst & Young Global Limited is een UK company limited by guarantee en verleent zelf geen diensten aan cliënten.

Voor meer informatie over onze organisatie, kijk op www.ey.com.

© 2014 EYGM Limited
Alle rechten voorbehouden

Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



GRONINGEN AIRPORT EELDE

BIJLAGE

II

Aan Gemeente Groningen
Ter attentie van College Burgemeester en Wethouders
Postbus 20001
9700 PB GRONINGEN

Datum 6 mei 2014
Ons kenmerk Mvdk/kz/14.dir.030
Telefoon 050 3097001

ONTVANGEN

09 MEI 2014

Groningen Airport Eelde nv
PO Box 50
9765 ZH Paterswolde
Machlaan 14a
9761 TK Eelde
The Netherlands

Geacht College,

Bijgaand doen ik u een kopie toekomen van de brieven welke wij heden aan de Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe hebben verzonden.

Ik vertrouw erop u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd.

T +31 (0)50 309 70 70
F +31 (0)50 309 70 09

E info@gae.nl

www.gae.nl

Fortis Bank 80.34.56.514
Postbank 90.52.53
ABN Amro 57.09.37.248

KvK Drenthe HO4049842
BTW NL 003186635 B 01

Met vriendelijke groet,
Groningen Airport Eelde nv

J.M. van de Kreeke
Directeur

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



GRONINGEN AIRPORT EELDE

Aan Gedeputeerde Staten van Groningen
Ter attentie van De heer M. Boumans
Postbus 610
9700 AP GRONINGEN

Datum 6 mei 2014
Ons kenmerk HS/kz/14.dir.029
Telefoon 050 - 3097001
Betreft Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

Groningen Airport Eelde nv
PO Box 50
9765 ZH Paterswolde
Machlaan 14a
9761 TK Eelde
The Netherlands

T +31 (0)50 309 70 70
F +31 (0)50 309 70 09

E info@gae.nl

www.gae.nl

Fortis Bank 80.34.56.514
Postbank 90.52.53
ABN Amro 57.09.37.248

KvK Drenthe HO4049842
BTW NL 003186635 B 01

Geachte heer Boumans,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de brief van Gedeputeerde Staten van Groningen van 8 april 2014 (kenmerk 2014-13.361/14/A.11, ECP) inzake het Strategisch Plan Groningen Airport Eelde, met als bijlage de sensitiviteitsanalyse door EY en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld door bureau Ecorys. Hierin beschrijft u uw beoordeling van het plan, uw gezichtspunt met betrekking tot het maatschappelijk belang van de luchthaven voor Noord-Nederland en het voorstel voor besluitvorming in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

Het MKBA onderzoek van Ecorys toont aan dat, ook bij gematigde ontwikkeling, Groningen Airport Eelde een positief maatschappelijk rendement voor de noordelijke economie oplevert. De Raad van Commissarissen hecht er aan om vast te stellen dat de maatschappelijke baten een mogelijk tekort op de exploitatie in ieder geval overtreffen en dat de (financiële) betrokkenheid van de aandeelhouders legitiem is. De aanzienlijke maatschappelijke winst die volgens de MKBA voortvloeit uit een geslaagde groeistrategie onderschrijft het belang van de groeistrategie.

Marketing en acquisitie

De Raad van Commissarissen constateert dat u positief staat tegenover de strategische uitgangspunten en de financiële consequenties daarvan op kortere termijn voor de vennootschap, samenhangend met de investering in marketing en acquisitie en het door-ontwikkelen van het routeontwikkelingsfonds. Wij zullen de directie vragen het door u verlangde plan daartoe op te gaan stellen. Het is overigens goed om vast te stellen dat een eerste succes vanuit het bestaande routeontwikkelingsfonds reeds is behaald: in juni zal Noord Nederland door een directe vlucht worden verbonden met Londen. De voortzetting van de strategie en continuering van het succes is een omvangrijk, tijdrovend en kapitaalintensief proces. Wij zijn dan ook bijzonder ingenomen met uw bereidheid om de groeistrategie mogelijk vanuit regionaal economisch beleid te willen ondersteunen.



Verbinding met Amsterdam Airport Schiphol

Wij begrijpen uw behoefte om de mogelijkheid van een verbinding met Amsterdam Airport Schiphol (AAS) te onderzoeken. Ook de Raad van Commissarissen is van mening dat een dergelijke verbinding een belangrijke meerwaarde kan vormen voor Noord-Nederland. Wij gaan graag de samenwerking aan met u als aandeelhouders, de provincie Fryslân, noordelijke (kennis)instellingen en het noordelijk bedrijfsleven om een hub-verbinding (bij voorkeur met Schiphol) tot stand te brengen. Wij stellen u als aandeelhouders voor om een gezamenlijke task force een haalbare business case te laten voorbereiden, en deze in een bestuurlijk overleg met de directies van Amsterdam Airport Schiphol, KLM en eventuele derde partijen in te brengen.

Investing in de terminal

De Raad van Commissarissen heeft begrip voor uw wens om het investeringsvolume zoveel mogelijk modulair mee te laten groeien met de verkeersontwikkeling op de luchthaven. In de afwegingen die hebben geleid tot het voorliggend Strategisch Plan is dat ook ons uitgangspunt geweest. De capaciteit van de terminal is gedimensioneerd op piekmomenten, die met de toename van verkeer ook zullen toenemen. De capaciteit van de bestaande terminal is met een aantal noodvoorzieningen in het recente verleden al opgerekt om aan de huidige verkeersstroom op piekmomenten te kunnen voldoen. Om aan toekomstige groei te voldoen zal de capaciteit verder moeten worden uitgebreid.

Als Raad van Commissarissen zullen wij samen met de directie mogelijke beperkte verbetering van (onderdelen) van de terminal en de daarin af te handelen processen onderzoeken, die voldoende soelaas bieden om grootschalige uitbreiding pas te entameren bij een groter passagiersvolume. Een dergelijke "quick fix" moet de directie de kans geven het verkeer op Groningen Airport Eelde verder te ontwikkelen, met een minimaal beslag op financiële middelen.

Investing in de brandweerkazerne

De conclusie dat de noodzaak om op korte termijn te investeren in een nieuwe brandweerkazerne onvoldoende is aangetoond, heeft ons zeer verbaasd. Deze investering staat al vele jaren op de agenda en is ook altijd onderdeel geweest van de businessplannen van Groningen Airport Eelde. De noodzaak van de investering is om die reden ook niet (opnieuw) uitgebreid beschreven in het Strategisch Plan.

In uw brief noemt u dat "er op dit moment geen aanwijzing is dat de norm van 3 minuten structureel niet zal worden gehaald". Uiteraard voldoet Groningen Airport Eelde aan de ICAO eis dat de luchthavenbrandweer binnen 3 minuten na een incident ter plaatse moet zijn. De locatie van de huidige kazerne voldoet echter niet aan de aanbevelingen van ICAO ten aanzien van toegang tot de landingsbaan. De locatie is onder druk komen te staan vanwege de ontwikkeling en uitbreiding van de luchthaven, en zal door de voorgenomen bouw van de hangar voor de trauma helikopter en de ambulancepost van het UMCG nog meer belemmerend werken.

Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Naast de locatie van de kazerne vormt echter vooral de staat van de gebouwen een belangrijke en dringende reden om te investeren. De huidige faciliteit voldoet op een groot aantal punten niet aan geldende wettelijke eisen op het gebied van arbeidsomstandigheden, veiligheid en milieu. Bij renovatie van de gebouwen, die dateren uit de jaren 50 tot en met 80, zal ook asbestsanering moeten plaatsvinden, waarvoor de gebouwen gedurende de renovatie niet in gebruik kunnen blijven. De directe kosten van renovatie bedragen naar schatting circa €1 miljoen, nog exclusief bijkomende kosten voor tijdelijke huisvesting.

Bovenstaande afwegingen zijn voor directie en Raad van Commissarissen reden geweest om met het UMCG een gezamenlijk plan te ontwikkelen om de locatie die voor beide partijen de voorkeurslocatie is te defen, hier een gemeenschappelijk gebouw te ontwikkelen en in het gebruik en beheer daarvan zo veel mogelijk synergievoordelen te behalen. De investering voor GAE in deze faciliteit bedraagt naar schatting €2,5 miljoen. Dit heeft onze voorkeur boven het eigenstandig aanpakken van de huidige locatie waarbij wel de staat van gebouw in goede orde kan worden gebracht, de locatie echter (en daarmee de aanrijdtijd) altijd een negatieve factor van betekenis zal blijven.

De Raad van Commissarissen vertrouwt dat de hiermee gegeven toelichting de door u geuite twijfel rondom noodzaak tot investering in de brandweerkazerne wegneemt. Uiteraard zijn Raad van Commissarissen en directie graag bereid aanvullende toelichting te verschaffen. Gelet op de dringende noodzaak van de investering, en de door EY onderschreven conclusie dat er weinig ruimte is voor financiering van investeringen vanuit het eigen vermogen van de vennootschap, herhaalt de Raad van Commissarissen het verzoek om zorg te dragen voor externe financiering van de brandweerkazerne. Met het UMCG is overeen gekomen dat in oktober 2014 een finaal besluit wordt genomen over de te bouwen faciliteit.

Met vriendelijke groet,
Groningen Airport Eelde nv

Prof. dr. H.G. Sol
voorzitter Raad van Commissarissen

C.C. Gedeputeerde Staten van Drenthe
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Assen
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Groningen
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Tynaarlo

Bijlage - Brief aankondiging verandering in de huishoudelijke hulp

Afdeling Persoonsgerichte Zorg & Welzijn



Bezoekadres
Zorgloket
Kreupelstraat 1

Postadres
Postbus 400
9700 AK Groningen

Telefoon
(050) 367 42 00

Fax
(050) 367 42 01

Website
zorgloket.groningen.nl

Mevrouw Voorbeeld
adres
postcode en woonplaats

Telefoon (050) 367 42 00

Ons kenmerk 4617763

Datum 16-09-2014

BSN

Onderwerp Verandering in huishoudelijke hulp

Geachte mevrouw **Voorbeeld**

Op dit moment ontvangt u (een PGB voor) huishoudelijke hulp op grond van de Wmo. Met deze brief informeren wij u over de veranderingen in 2015 en 2016. Dit jaar, tot en met 31 december 2014, verandert er niets. U houdt in 2014 de hulp en ondersteuning die u nu ook heeft.

In 2015 verandert er veel in de zorg. Naast al die veranderingen moeten de gemeenten van het Rijk sterk bezuinigen op de kosten voor huishoudelijke hulp. Deze bezuiniging is zo groot, dat de gemeente de huidige vorm van huishoudelijke hulp niet langer kan betalen.

Daarom wil het college van burgemeester en wethouders van Groningen het beleid aanpassen. De gemeenteraad moet hier nog mee instemmen. We verwachten dat dit eind oktober gebeurt. Het besluit wordt dan via de Stadsberichten in de Gezinsbode bekend gemaakt.

Wat verandert er?

Met ingang van **1 januari 2016** wordt de huishoudelijke hulp een algemene voorziening. Dit betekent dat mensen die in staat zijn zelf de hulp te regelen, vanaf **1 januari 2016** geen huishoudelijke hulp meer krijgen via de gemeente.

Overgangsjaar 2015

2015 wordt een overgangsjaar. Dat houdt in dat huishoudelijke hulp ook in 2015 als Wmo voorziening blijft bestaan. Daarmee heeft u een jaar de tijd om zelf uw hulp te regelen. De gemeente kan u daarbij in een persoonlijk gesprek helpen. Lukt het u echt niet om zelf of met hulp van uw omgeving uw hulp te regelen? Dan zoeken wij samen met u naar een oplossing. Voor mensen die echt niet in staat zijn zelf hun hulp te regelen of die veel en/of complexe hulp nodig hebben, zal huishoudelijke hulp vanuit de Wmo blijven bestaan.

Was- en strijkservice

Daarnaast gaat de gemeente vanaf 1 januari 2015 het wassen en strijken als onderdeel van de huishoudelijke hulp afschaffen. In plaats daarvan zal de gemeente u de mogelijkheid bieden om tegen een redelijke vergoeding uw was- en strijkgoed uit te besteden aan een was- en strijkservice bij u in de buurt. Op dit moment is de gemeente nog bezig om deze was- en strijkservice op te zetten. Hoe dat er precies uit gaat zien is nu nog niet duidelijk. Zodra we meer weten zullen wij de mensen waar het om gaat verder informeren.

Bijlage - Brief aankondiging verandering in de huishoudelijke hulp



2016

Met ingang van **1 januari 2016** wordt de huishoudelijke hulp een algemene voorziening. Als u in staat bent zelf uw hulp te regelen stopt op die datum de huishoudelijke hulp.

Algemene voorziening

Een algemene voorziening is hulp of ondersteuning die u zelf kunt regelen. Bijvoorbeeld het maatschappelijk werk of tafeltje-dekje. U hoeft hiervoor geen contact op te nemen met de gemeente of een andere organisatie. Dit betekent wel dat u de kosten van deze hulp of ondersteuning zelf moet betalen. U kunt huishoudelijke hulp zelf inkopen bij diverse zorgaanbieders en particulieren.

Uw situatie

U ontvangt op dit moment huishoudelijke hulp op basis van een indicatie HH1. Dat staat in uw beschikking. Dat betekent dat toen u de hulp kreeg toegewezen is bepaald dat u zelf in staat bent te regelen wat er in uw huishouden gedaan moet worden. Wij gaan er daarom in deze brief vanuit dat u ook in 2016 in staat bent zelfstandig uw hulp zelf regelen. U kunt uw huishoudelijke hulp inkopen bij een zorgaanbieder of particulier.

Laag inkomen

We zijn ons er van bewust dat het voor mensen met een laag inkomen moeilijk kan zijn de hulp zelf te betalen. Op dit moment kijken we of het mogelijk is om voor de laagste inkomens, vanaf 1 januari 2016, een tegemoetkoming in de kosten te regelen. Wij verwachten u hierover in de loop van 2015 meer informatie te kunnen geven.

Meest gestelde vragen

Op de website www.gemeente.groningen.nl/wmo onder het kopje 'Nieuws over veranderingen in zorg en wmo', staat alle informatie voor u op een rijtje. U vindt daar ook de meest gestelde vragen. Wellicht vindt u daar direct een antwoord op uw vraag.

Contact

Heeft u nog vragen over deze brief? Neem dan contact op met het Zorgloket, open op werkdagen tussen 08.30 en 17.00 uur via telefoonnummer(050) 367 42 00.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Groningen,
namens hen, de gemeentesecretaris
namens deze,

A.A. Flikkema,
Divisiemanager Persoonsgerichte Zorg & Welzijn



Raadsfractie SP Groningen
Grote Markt 1, 9712 HN Groningen
T (050) 311 04 74
E sp@raad.groningen.nl
I www.sp.nl/groningen

Aan: het College
fracties in de Groninger gemeenteraad

september 2014

aanvulling op de richtinggevende discussie Vernieuwing Sociaal Domein

Geachte raads- en college leden,

Op 11 juni heeft de raadscommissie W&I een richtinggevende discussie gevoerd over de Vernieuwing van het Sociaal Domein.

Naast onze mondelinge bijdrage treft u bij deze (nogmaals) onze schriftelijke bijdragen aan. Deze zijn indertijd aangeboden aan de oude raad en college. Gezien de actualiteit van de discussie bieden wij deze de nieuwe raad aan. Ook dit nieuwe college: immers de wethouder vond tijdens de 11 juni discussie de bijdrage van de raadscommissie meer vragen dan opvattingen bevatte.

Onze opvatting richt zich op twee onderwerpen:

1. Het discussiestuk "*Anders en beter, om sociaal te blijven*", ons voorstel te komen tot een andere organisatievorm van zorg en welzijn in de stad van april 2013;
2. "*De jeugd, onze zorg, over de toekomst van de jeugdzorg*" van maart 2014.

Aangezien sinds het uitkomen van beide notities ontwikkelingen hebben plaats gevonden vullen wij het volgende aan. Onze voorstellen hebben we **vet**-gedrukt.

bij "**Anders en beter, om sociaal te blijven**"

De omvang van de bezuinigingen waarmee de overheveling van rijkstaken op het terrein van de (jeugd-) zorg gepaard gaan zijn zo langzamerhand bekend. In percentages, niet in geld:

- jeugdzorg, oplopend tot 15% per 1 januari 2018. Hierbij geldt dat het rijk komt met een "objectief" verdeelmodel in 2016. Relatief zit Groningen momenteel aan de hoge kant en zal deze herverdeling verdere bezuinigingen inhouden voor de stad;
- huishoudelijke verzorging: 40% (=6 miljoen voor 2015) bezuinigingen ten opzichte van het huidige budget;
- awbz individuele en groepsgewijze begeleiding wordt voor 25% aangeslagen;
- awbz verzorging gaat grotendeels naar de ziektekostenverzekering. Hoe dit financieel gaat uitpakken is nog niet bekend.

"**t** Lijkt het alsof het her en der wel meevalt voor 2015. De uiteindelijke bezuiningsdoelstelling blijft overeind en komt in 2016 e.v. dubbel en dwars terug.

Het uitbrengen van onze nota "**Anders en beter**" kende toenmaals twee redenen:

- de forse kortingen vanuit Den Haag moeten - om de gevolgen voor de kwaliteit en omvang van het uitvoerend werk in welzijn en zorg te minimaliseren- zoveel mogelijk opgevangen worden door een einde te maken aan de geld verspillende en bureaucratische wijze waarop deze sector nu is georganiseerd;
- hetgeen welzijn en zorg te bieden heeft staat bij uitstek ten dienste van de inwoners van onze stad. Volwassen mensen die prima weten wat goed is voor henzelf, hun leef-en

Ingekomen stukken - Nr. 54 Overig ingekomen stuk raad, Brief aan B&W en alle ...

woonomgeving en de stad. Wij willen de zeggenschap over de inhoud van hetgeen welzijn en zorg te bieden heeft weer daar leggen waar deze hoort: bij de inwoners van deze stad binnen randvoorwaarden zoals die door de gemeenteraad gesteld worden. Dat is ook de beste stimulans dat mensen zich nog meer dan nu verantwoordelijk voelen voor elkaar.

Vandaar dat "Anders en beter" gaat over de organisatievorm van welzijn en zorg.

Anderhalf jaar verder kunnen we constateren dat een aantal van onze ideeën gerealiseerd wordt:

- het voornemen de sociale teams (=alleen hulpverlening/zorg) uit te breiden naar sociale wijkteams (= de hele welzijns- en zorgsector in een gebied) sluit aan bij onze opvatting om individuele zorg/begeleiding en collectieve welzijnsvoorzieningen onlosmakelijk aan elkaar te verbinden;
- de toevoeging van delen van gemeentelijke uitvoering (oggz, schuldhulpverlening, consulenten van Sozawe) verbreedt de mogelijkheden van de sociale wijkteams;
- de gebiedsgebonden indeling van de stad is een goede opstap naar stadsdeelgewijze organisatie van welzijn en zorg. In een eerste berekening worden 255 fte ingezet voor zorg en welzijn in de wijken. Verdeeld over vijf stadsdelen is dat tenminste gemiddeld 50 fte per stadsdeel. Voldoende draagvlak om te komen tot levensvatbare stadsdeelstichtingen ook in bedrijfsmatige zin;
- wij bevelen aan te komen tot stadsdeelbudgetten op grond van objectieve criteria. Het voornemen van het college te komen met wijkbudgetten juichen we toe hoewel we doorvoering in 2018 wel erg laat vinden;
- het beheer van sociaal culturele accommodaties onder te brengen in de gebiedsgebonden aanpak is onderdeel van de nieuwe accommodatienota;
- in 2018 wil het college komen tot "resultaatbekostiging" per gebied. Dat komt aardig in de buurt van ons uitgangspunt van "outcome" financiering. Of de inhoud van deze termen overeenkomt is de mate van gedetailleerdheid waarmee het college de gewenste resultaten per gebied wil vastgelegen;
- een op een vermeld in onze notitie en het college programma is de introductie van stadsdeelwethouders. De suggestie om ook de indeling raadscommissies via gebiedsgebondenheid te doen versterkt alleen maar de wisselwerking tussen het politieke bestuur van de gemeente en de bewoners van de wijken.

Verwijderd: ¶

Wij zijn verheugd dat zo gaandeweg een groot aantal van hetgeen wij hebben aangedragen te herkennen is de wijze waarop het college welzijn en zorg wil in richten.

Echter rondom een cruciaal onderdeel van onze nota draait het college om de hete brei. De komende jaren worden de sociale (wijk-)teams voor wat betreft aansturing ondergebracht bij diverse stedelijke instellingen. De betrokken professionals blijven in dienst van hun "moeder"instellingen. Een belangrijke mogelijkheid tot besparen blijft daarmee onbenut: concurrentie, aanbesteden en grootschaligheid drijven de kosten omhoog terwijl de kwaliteit daalt.

Daadwerkelijke zeggenschap van bewoners omtrent aard en inhoud van de professionele ondersteuning van welzijn en zorg in hun woongebied blijft beperkt tot een slappe vorm van "invloed". **Zeggenschap en kostenefficiënt werken kan alleen gerealiseerd worden als het eindpunt van de hele inrichting van welzijn en zorg leidt tot een rechtspersoon per gebied. Deze kan vanwege een bedrijfs-economische grootte niet anders georganiseerd zijn dan op stadsniveau. Wij doen een appel op het college dit eindpunt voor 2018 op te nemen in het beleid.**

bij "De jeugd: onze zorg."

Begin dit jaar hebben wij in gesprekken met een aantal jeugdhulpverleners in onze stad hun meningen op een rij gezet over de kansen die de overheveling van de jeugdzorg naar de gemeenten biedt.

Tevens hebben we in kaart gebracht de risico's en bedreigingen die zij zien voor de jeugd die aan hen is toevertrouwd en de werkgelegenheid in de jeugdzorg.

We besluiten deze notitie met een zestal aanbevelingen. Op twee daarvan gaan wij hier nader in:

Verwijderd: ¶

Aanbeveling 1:

De overgang van oud naar nieuw gaat niet zonder slag of stoot met een vergroot risico dat jeugdigen tussen wal en schip vallen waarbij veiligheid in het gedrang kan komen. Stel voor deze periode een direct inzetbaar "crisisteam" samen dat los van structuren en onder directe aansturing van de wethouder kan ingrijpen.

Verwijderd: ¶

Onlangs stond onderstaand bericht in de Volkskrant:

Verwijderd: ¶



Over drie vier maanden is de gemeente verantwoordelijk voor de jeugdzorg. Natuurlijk, onze gemeente heeft stevige stappen gezet samen met andere gemeenten om die verantwoordelijkheid dan ook waar te maken. Echter of voor de volle 100% ingestaan kan worden dat naadloos over gegaan wordt van de huidige naar de nieuwe situatie kan niet gegarandeerd worden: de gemeente is afhankelijk van instellingen, verantwoordelijk voor de uitvoering en 22 andere gemeenten in de provincie voor de samenwerking. De kans dat mensen, vooral in acute noodsituaties, tussen wal en schip vallen is reëel. Irreëel is de veronderstelling dat bij een dergelijke ingrijpende systeemwijziging alle stukjes van de nieuwe puzzel direct naadloos in elkaar vallen. **Wij roepen het college op te komen tot de vormen van een (tijdelijk) crisisteam zoals beschreven in de aanbeveling.**

Aanbeveling 2:

Versterk de basisvoorzieningen in de buurten en wijken zodat preventie daadwerkelijk een kans krijgt. Behalve dat voorkomen altijd beter is, helemaal voor de jeugd, levert voorkomen ook een forse kostenbesparing op. Een besparing die hard nodig is om de bezuiniging van het rijk op te vangen.

De afgelopen jaren is stevig bezuinigd op met name die voorzieningen die problemen kunnen voorkomen: op het jongerenwerk in de wijken, het schoolmaatschappelijk werk, de 10% korting in 2014. Verdere bezuinigingen staan op stapel: het afschaffen van de id regeling die in wijken voorzieningen tot op heden in stand houden, het stoppen van de NLA middelen, korting op de wmo-budgetten en vele projecten die met tijdelijke middelen worden gefinancierd. Een schamele 3% van het jeugdzorg budget wordt vrij gemaakt ter versterking van de voorzieningen in de wijken.

In het collegeprogramma staan de volgende intensiveringen en ombuigingen:

- o versterken voorkant zorg e.a. 2.1 miljoen
- o gebiedsgericht werken e.a. 5.0 miljoen
- o frictie kosten transities 0.5 miljoen
- o verschuiving naar gebiedsgericht werken 5.0 miljoen
- o innovatiebudget awbz/jeugd 1.1 miljoen.

College, investeer in de voorkant en doe dat in januari 2015 waardoor gelijk de positieve werking van preventie in gang gezet wordt.

Namens de gemeenteraadsfractie van de SP,

Jimmy Dijk
Wim Koks

Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP)

DISCUSSIESTUK

Anders en beter, om sociaal te blijven

*Een voorstel van de SP voor een andere organisatievorm
van zorg en welzijn in Groningen*

april 2013

SP- gemeenteraadsfractie Groningen

Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP)

DISCUSSIESTUK

Anders en beter, om sociaal te blijven

Een voorstel van de SP voor een andere organisatievorm van zorg en welzijn in Groningen

De glans van Groningen is de betrokkenheid bij de stadjes die het zonder steun van anderen en van de gemeente niet redden. Die betrokkenheid komt tot uiting in veel initiatieven die het stadsbestuur in de loop der jaren met steun van de SP heeft genomen en in de vrijwillige inzet van heel veel stadjes voor hun medemensen.

Glans behoeft onderhoud. Zonder een tijdige poetsbeurt wordt ook de sociale stad dof. Zeker als deze ook nog eens te maken krijgt met agressieve aanslag in de vorm van landelijke bezuinigingen.

In deze discussienotitie doen wij voorstellen voor een stevige poetsbeurt voor de wereld van welzijn en maatschappelijke zorg in Groningen. Om meerdere redenen. In de eerste plaats om knelpunten weg te nemen die het gevolg zijn van de huidige organisatievorm. Verder vanwege de ontwikkeling die gaande is waarbij gemeenten steeds meer taken moeten uitvoeren en daardoor voor de opgave staan dat zo samenhangend mogelijk te doen. En tenslotte omdat de aangekondigde bezuinigingen ertoe dwingen. Naar ons idee zijn de landelijke plannen onverantwoord en leiden ze tot een sociale kaalslag. We zullen ons er dan ook op alle fronten tegen verzetten. Maar we beseffen ook dat we het onheil niet volledig kunnen wegnemen. En dat stelt de gemeente des te sterker voor de plicht om de organisatorische omstandigheden zó te maken dat de best mogelijke ondersteuning geboden wordt aan de mensen die op die hulp aangewezen zijn. Immers: Groningen moet haar glans behouden. Groningen moet sociaal blijven!

De plannen van het kabinet

Het kabinetsbeleid is gestoeld op drie uitgangspunten:

- er moet fors bezuinigd worden;
- het recht op voorzieningen moet plaatsmaken voor de plicht van de gemeenten om de zelfredzaamheid en de deelname aan de samenleving te bevorderen;
- de bevoegdheden moeten in belangrijke mate overgaan naar die gemeenten.

Wij delen met het rijk de conclusie dat het verstandig is taken over te hevelen naar de gemeenten, zodat die voor een samenhangende aanpak kunnen zorgen en voorzieningen dicht bij de mensen kunnen organiseren.

We vinden het ook verstandig dat mensen gestimuleerd worden zich zo snel mogelijk weer zelf te redden, eventueel met hulp van hun omgeving. Maar we verwachten dat hierdoor veel minder bespaard kan worden dan het kabinet denkt. We zijn dus van mening dat er véél minder bezuinigd kan worden. We verdenken het kabinet ervan dat het ook wel de grenzen kent van het inzetten op 'eigen verantwoordelijkheid' en zich puur laat leiden door de bezuinigingsdrift. En dat verwerpen wij. Uitgangspunt

Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP)

moet zijn dat niemand verkoopt, dat we alles op alles zetten om iedereen volwaardig te laten meetellen en meedoen. Waar dat goedkoper kan: prima. Mensen meer uitdagen zelf hun positie te verbeteren: uitstekend. Waar dat niet lukt, moet niet de bezuinigingsafspraken in het regeerakkoord bepalend zijn, maar de voorzieningen en ondersteuning die noodzakelijk zijn om mensen vooruit te helpen.

De plannen van het kabinet houden onder andere in dat de jeugdzorg naar de gemeenten gaat evenals de sociale werkvoorziening en delen van de Awbz (verzorging, activering, begeleiding, in aansluiting op de huishoudelijke hulp waar de gemeenten al eerder verantwoordelijk voor werden). Een compleet beeld van de stand van zaken in de decentralisatieoperatie en de gevolgen daarvan voor de gemeente Groningen -voor zover nu bekend- is te vinden in de collegebrief hierover van 21 februari 2013. Die geeft ook een overzicht van de kortingen die het Rijk doorvoert op de verschillende budgetten:

- jeugdzorg	min 15%
- hulp in de huishouding	min 75%
- verzorging (awbz)	min 25%
- inkomensondersteuning	min 40%
- begeleiding (awbz)	min 25%

Geluiden uit het veld

We hebben als voorbereiding op het maken van deze notitie een rondgang gemaakt langs een tiental goed ingevoerde betrokkenen: mensen die als bewoner of professional nauw betrokken zijn bij zorg en welzijn in buurten en wijken. Uit de rondgang tekenen wij het volgende op:

Er gebeurt veel in de Groningse wijken en buurten. Met veel inzet en betrokkenheid wordt er gewerkt aan een net van voorzieningen en regelingen dat iedere stadje de kans biedt volwaardig deel te nemen aan het sociale leven. Enerzijds door het mogelijk maken van collectieve activiteiten, anderzijds door het (tijdelijk) ondersteunen van mensen die het alleen niet redden. De inzet van de gemeente die dat mogelijk maakt, wordt geprezen. Maar tegelijkertijd wordt geconstateerd dat de gang van zaken ondanks de goede bedoelingen, aanzienlijk stroever gaat dan wenselijk is.

- ⤴ In het woud van de overlegstructuren van instellingen en ambtelijke diensten verdwaalt zelfs de meest ervaren professional. Buurtwelzijn, Nieuw Lokaal Akkoord, Meldpunten Overlast, Stips, Centra voor Jeugd en gezin, Stadsdeelcoördinatie, Heel de Buurt, wijkorganisaties en zo meer. Ondanks de vele overleggen wordt er nog veel langs elkaar heen gewerkt.
- ⤴ De invloed van bewoners en hun organisaties lijkt beperkt. Het zijn de gemeentelijke diensten en grote instellingen die in grote mate bepalen wáár iets gebeurt, wát er gebeurt en hóe het gebeurt.
- ⤴ Structurele problemen worden veelal aangepakt in projecten met een beperkte levensduur.
- ⤴ Als taken wel structureel opgepakt worden, worden wijken en bewoners vaak geconfronteerd met een snelle wisseling van beroepskrachten. Voor de

Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP)

kwaliteit van het buurtwerk -zeker als vrijwilligers daarin een nog grotere rol moeten gaan spelen- is het opbouwen van een band met de bewoners en kennis van de concrete (omgevings-)situatie een voorwaarde. In veel gevallen is dat nu onmogelijk doordat de werker snel weer weg is.

- ⤴ Veel van de werkzaamheden wordt uitgevoerd door een veelheid van instellingen en (private) organisaties in onderlinge concurrentie waardoor de effectiviteit vermindert en de kosten stijgen.
- ⤴ De noodzakelijke samenhang van het werk komt onvoldoende uit de verf doordat er een strakke scheiding is in de inzet van de instellingen: sommige richten zich op zorg en ondersteuning van individuele bewoners zoals, andere op het ondersteunen van meer collectieve activiteiten in de sfeer van ontmoeting, informatie en advies.

Bovenstaande onvolkomenheden in de huidige structuur pakken niet alleen negatief uit op de kwaliteit van het werken, ze jagen tevens de kosten ervan omhoog. Immers:

- ⤴ professionals zijn nu gedwongen een groot deel van hun tijd te besteden aan overleg, registratie en reistijd.
- ⤴ vooral wat grotere organisaties besteden een aanzienlijk deel aan management- en beheerstaken.
- ⤴ de onderlinge concurrentie leidt tot uitgaven aan marketing, korte termijn denken en doublures in het werk en dus extra kosten.

Een nieuwe opzet, met een centrale plaats voor stadsdeelstichtingen

Bovenstaande knelpunten zijn reden genoeg om te gaan zoeken naar een betere uitvoeringsstructuur, eentje die ten minste voor een fors deel afrekent met de geconstateerde (kostenverhogende) belemmeringen. De aangekondigde kabinetsplannen versterken de noodzaak daartoe. De gemeenten krijgen immers meer taken, minder geld en te maken met (veel) meer organisaties die nu die taken uitvoeren. Doorgaan op deze voet zal betekenen nog meer organisaties die azen op een stukje van het budget, nog meer overleggen en uitgaven aan PR en marketing en nog minder samenhang, invloed van bewoners en vaste contactpersonen in wijken en buurten.

Alle reden dus om juist nú te kijken of er een structuur denkbaar is die aanzienlijke betere voorwaarden schept. Die structuur moet naar onze mening voldoen aan de volgende vereisten:

- ⤴ De omstandigheden scheppen om te kunnen werken volgens de principes van Welzijn Nieuwe Stijl (zie bijlage), waarbij de grenzen van het beroep op zelfredzaamheid nauwlettend in het oog gehouden worden.
- ⤴ Een grotere invloed van de mensen in de wijken mogelijk maken.
- ⤴ Versplintering in de uitvoering tegengaan en integraal werken bevorderen.
- ⤴ Zorgen voor meer samenhang en vermindering van het aantal overleggen.

Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP)

- ^ De betrokkenheid tussen werkers en de mensen in hun buurt versterken, langdurige relaties tussen werkers en hun buurt bevorderen.
- ^ De effectiviteit bevorderen: méér mensen op de juiste manier bereiken.
- ^ De efficiency bevorderen: meer doen met het beschikbare budget.

Op basis van bovenstaande komen wij met het volgende voorstel:

In elk van de Groningse stadsdelen Noordwest, Noordoost, Zuid, Oude Wijken en Binnenstad wordt een stichting voor maatschappelijke ondersteuning gevormd en gevestigd. De stichting regelt de ondersteuning van individuele bewoners en de ondersteuning van collectieve activiteiten en voert daarvoor de volgende functies uit:

- informatie en advies
- ontmoeting
- activering/dagbesteding
- huishoudelijke verzorging
- accommodatiebeheer
- maatschappelijk werk
- jongerenwerk
- opvoedingsondersteuning
- opbouwwerk.

De taken die instellingen als NOVO, Werkpro, Stiel, MJD, VNN, Lentis, Elker, Thuiszorg, De Zijlen nu voor de gemeente uitvoeren op deze terreinen worden dus ondergebracht bij de stadsdeelstichting. Net zoals sommige taken die nu uitgevoerd worden door gemeentelijke diensten (bijvoorbeeld de Hulpverleningsdienst met de OGGz of het cliëntencontact van Sozawe).

Het gaat daarbij om de volledige 0^e en 1^e lijn (zie bijlage). In de 2^e lijns hulpverlening gaat het om specialistische functies. Die worden niet ingebracht bij de stadsdeelstichtingen maar georganiseerd op stedelijk of regionaal niveau. De tweedelijns inzet is tijdelijk, vindt plaats onder regie van de stadsdeelstichting (voor zover gefinancierd uit gemeentelijke middelen) en is steeds gericht op terugleiding naar de 1^e lijn.

De financiële kant

De stadsdeelstichting wordt gefinancierd uit alle budgetten die de gemeente ter beschikking heeft voor 1^e lijns ondersteuning vanuit de Wmo, NLA, huishoudelijke verzorging, Jeugdzorg, etc. Dat betekent dat de gemeentelijke middelen die nu via MJD, NOVO, Werkpro, Thuiszorg, VNN, Lentis, Elker, de Zijlen etc. in eerste lijns inzet omgaan, verdeeld worden over de stadsdeelstichtingen. Op grond van subsidiesystematiek, geen aanbestedingen.

Bij het ontrafelen van de huidige instellingen dat het gevolg is van ons voorstel, geldt dat medewerkers in principe hun functie volgen.

Op grond van nader uit te werken indicatoren (zie bijlage) wordt een verdeelsleutel vastgesteld op grond waarvan de budgetten van de stadsdeelstichtingen worden bepaald.

Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP)

Alle sociaal-culturele accommodaties die in de kosten voor exploitatie rechtstreeks een gemeentelijke bijdrage ontvangen worden formeel onder het beheer van de stadsdeelstichtingen gebracht. Voor grote accommodaties die professioneel geleid worden en een veelheid aan functies binnen hun gebouw faciliteren kan de stadsdeelstichting er voor kiezen de accommodatie zelfstandig te laten voortbestaan en via een subsidierelatie te financieren. Kleinere accommodaties zullen rechtstreeks aangestuurd worden door de stadsdeelstichting.

De organisatie

Elke stadsdeelstichting kent een bestuur bestaande uit leden (lieft woonachtig in het stadsdeel zelf) die aan de hand van een profiel en middels coöptatie zitting hebben. Wijkbewoners en wijkorganisaties krijgen invloed op de samenstelling van het bestuur en krijgen ook op andere, nader uit te werken manieren, invloed op de besluiten van de stichting.

De juridische vorm is de traditionele stichting met een eindverantwoordelijk bestuur en dagelijkse leiding door een gemandateerde directeur.

De gezamenlijke stadsdeelstichtingen vormen een gezamenlijke organisatie voor "shared services" op het vlak van de overhead-functies: financiële administratie, personeelszaken, scholing, automatisering etc.

De gemeente draagt zorg voor gemandateerde ambtelijke 'verbindingsofficieren' tussen het stadsbestuur, de ambtelijke organisatie en de stadsdeelstichting. In deze lijn formuleert de gemeente de maatschappelijke opdracht in outcome termen voor een periode van vier jaar aan de stadsdeelstichting. Outcome betekent dat de gemeente(raad) in algemene termen bepaalt wat de belangrijkste maatschappelijke opgaven zijn waar de stad cq elk stadsdeel voor staat. De stadsdeelstichting gaat vervolgens in wisselwerking met bewoners en andere organisaties aan de slag om die opgaven te realiseren binnen de grenzen van een vastgestelde budget. Tussentijdse verantwoording wordt op dynamische (= niet bureaucratische) wijze vormgegeven waarbij binding tussen gemeenteraad en stadsdelen cruciaal is. Het college hanteert het principe 'één stadsdeel – één wethouder'. Deze heeft een 'vakportefeuille' en is daarnaast de schakel tussen een stadsdeel en het gemeentebestuur.

Hoe verder?

Natuurlijk beseffen wij dat de realisatie boven het bovenstaande gemakkelijker gezegd is dan gedaan en dat er ook aan ons model nadelen zullen kleven. We denken echter dat de combinatie van huidige knelpunten en te verwachten gevolgen van de kabinetsplannen zullen leiden tot veel grotere problemen. Volgens ons is het daarom nu het juiste moment voor een radicale koerswijziging in de organisatie van het gemeentelijke welzijns- en zorgbeleid. In ons voorstel geven wij daar bouwstenen voor. Met pappen en nathouden leveren we onze sociale stad uit aan een koude sanering als gevolg van de aanpak van de Haagse rekenmeesters. Wij vragen daarom iedereen om over de schaduw van het persoonlijke of organisatiebelang heen te springen en met ons te zoeken naar een aanpak waarin de kwaliteit van zorg- en welzijn overeind blijft en zelfs verbetert. De komende maanden gaan we hierover graag de discussie over aan met iedere betrokkene.

Groningen, april 2013
Raadsfractie SP

Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP)

Bijlage Toelichtingen.

Welzijn Nieuwe Stijl

Welzijn Nieuwe Stijl kent acht bakens (kenmerken). Deze geven richting aan de kwaliteitsontwikkeling van de welzijnssector en zijn daarmee ook voor gemeenten in de rol als opdrachtgever relevant. Deze bakens zijn tot stand gekomen na vele gesprekken met deskundigen uit het veld, beroepsorganisaties, wethouders, gemeenteambtenaren, onderzoekers, cliëntorganisaties en directeurs van welzijnsorganisaties. Van belang is om te bepalen welke maatschappelijke problemen aangepakt moeten worden met daarin aangegeven het gewenste maatschappelijke effect. Het waartoe maakt het belang en de keuzes in de bakens duidelijk. Werken volgens Welzijn Nieuwe Stijl betekent:

1. Gericht op de vraag achter de vraag.
Richt je samen met de cliënt op de werkelijke vraag in plaats van dat het aanbod de vraag stuurt.
2. Gebaseerd op de eigen kracht van de burger.
Ga eerst na wat de burger zelf kan (met hulp van de directe omgeving) en bepaal daarna of verdere ondersteuning nodig is.
3. Direct er op af.
Benader ook mensen die niet om ondersteuning kunnen, durven of willen vragen.
4. Formeel en informeel in optimale verhouding.
Zoek naar de ideale verhouding voor de toekomst tussen formele hulp (en afhankelijkheid daarvan) en ondersteuning vanuit het sociale netwerk van de burger.
5. Doordachte balans van collectief en individueel.
Ga uit van het stepped-care principe: doe collectief wat collectief kan, en bied individuele hulp als dit nodig is.
6. Integraal werken.
Werk samen met de keten (en netwerk) partners om tot een samenhangend en volledig pakket van ondersteuning te komen, waarin de regie duidelijk is geregeld.
7. Niet vrijblijvend, maar resultaatgericht.
Definieer duidelijke doelen voor de korte en lange termijn en ga na hoe die te halen.
8. Gebaseerd op ruimte voor de professional.
Creëer ruimte voor de goed opgeleide professional om te werken en te handelen volgens zijn of haar kennis, ervaring en vaardigheden.

In de Stips en hulddiensten in de stad wordt gewerkt volgens de aanpak "door burgers, voor burgers" waarbij de professional optreedt als "faciliteerder".

Een uitgebreide toelichting op de acht bakens van Welzijn Nieuwe Stijl is te vinden onder het onderwerp [Bakens Welzijn Nieuwe Stijl](#).

Bijlage 1 bij nr. 54 anders en beter (voorstel SP)

Omschrijving van verantwoordelijkheidsverhoudingen.

0^e lijn

alles wat groeit en bloeit door mensen zelf
(van tuiniersvereniging tot familieverbanden,
van buurthuis tot sportclub, van informele netwerken
tot organisaties)

informatie en advies
ontmoeting/recreatie
accommodatiebeheer

1^e lijn

netwerken/bewoners die sociale en/of fysieke
ondersteuning behoeven

activering/dagbesteding
huishoudel. verzorging
hulpmiddelen
maatschappelijk werk
opvoedings-
ondersteuning
opbouwwerk
jeugd/jongerenwerk/zorg
woonbegeleiding

2^e lijn

stedelijke specialistische instellingen

behandeling
fysieke verzorging

In de 0^e lijn is de inzet gericht:

- op het mogelijk maken dat mensen hun sociale verbanden vorm en inhoud geven: vrijwilligersondersteuning, accommodatiebeheer;
- individuen de weg wijzen in de mogelijkheden hun sociale en individuele ambities te realiseren.

In de 1^e lijn richt de stadsdeelstichting zich op individuen die (tijdelijk) daadwerkelijke ondersteuning nodig hebben om hun leven zelfstandig te kunnen vormgeven zodanig dat maatschappelijk isolement of teloorgang voorkomen wordt. Daarbij wordt gebruik gemaakt van hetgeen in de 0^e lijn voorhanden is.

In de 2^e lijns verantwoordelijkheid leidt de stichting toe naar specialistische stedelijke voorzieningen zonder wiens ondersteuning een individu het niet redt. Tweedelijns inzet is tijdelijk en gericht op terug leiding naar de 1^e lijn. Tenzij sprake is van complexe langdurige problematiek dan kan worden doorverwezen naar intra murale voorzieningen en/of voorzieningen gefinancierd vanuit de ziektekostenverzekeringen.

Verdeelgrondslag budgetten.

Alle rijks- en eigen middelen die de gemeente ter beschikking staan voor ondersteuning van de 1^e lijn en uitvoering van de 2^e lijnsvoorzieningen worden samengevoegd en vervolgens verdeeld over de stadsdelen. De verdeling geschiedt aan de hand van een aantal indicatoren. Te denken valt aan:

- aantal inwoners van het stadsdeel
- de leeftijdsopbouw
- de gezinsinkomensverdeling
- het aantal uitkeringsgerechtigden
- de omvang van het corporatiebezit
- de culturele diversiteit
- het opleidingsniveau van de inwoners
- de leefbaarheidsmonitor

DE JEUGD: ONZE ZORG

Notitie van de SP-fractie in de Groningse
gemeenteraad over de toekomst van de
jeugdzorg

Maart 2014



Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

INLEIDING

In februari heeft de Eerste Kamer ingestemd met de wet die regelt dat vanaf 1 januari 2015 de gemeenten verantwoordelijk worden voor de geïndiceerde jeugdzorg, de jeugd-ggz en de justitiële jeugdzorg.

De fractie van de SP in de Eerste Kamer heeft tegen deze wet gestemd. Wij vinden het een goede zaak dat de verantwoordelijkheid voor de jeugdzorg dichterbij de jeugd komt te liggen. Maar omdat in korte tijd nog veel meer verantwoordelijkheden naar de gemeente worden afgeschoven (Participatiewet, begeleiding in de AWBZ) en omdat het kabinet besloten heeft dat er 15 procent gekort wordt op het jeugdzorgbudget, vinden we de druk op de gemeenten te groot. Door die druk is de kans zeer reëel dat jeugdigen tussen wal en schip komen te vallen en dat te laat komende of onvoldoende passende hulp beschikbaar is, waardoor de veiligheid van jeugdigen acuut in de knel komt. Of op de lange duur hun ontwikkelingskansen beperkt worden.

Wij vinden:

- dat de bezuiniging van landelijk 450 miljoen vooralsnog van de baan moet. Accent wordt steeds meer gelegd op preventie, voorkomen dat problemen ontstaan. Voordat de nieuwe verantwoordelijkheidsverdeling, preventie, besparingen oplevert zijn we een paar jaar verder.

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

WAT NU?

De overheveling van de jeugdzorg in 2015 is een feit. Bijna drieduizend jeugdigen (5 procent van het totaal aantal jeugdigen onder de 18 jaar) maken momenteel in de provincie Groningen gebruik van een jeugdzorgvoorziening die straks onder verantwoordelijkheid van een van de 23 gemeenten komt te vallen. Tellen we daar de andere gezinsleden bij op dan hebben zo'n 10.000 inwoners in onze provincie een beter toekomstperspectief door de inzet van deze middelen.

De 23 Groninger gemeenten zijn zich al een tijd aan het voorbereiden op de nieuwe situatie. De kaders van de toekomstrichting zijn vastgesteld, de komende maanden zal de voorbereiding in detail gestalte moeten krijgen. Tevens spelen nu verkiezingen waardoor eind maart nieuwe gemeenteraden zijn samengesteld. Op basis van gewijzigde politieke verhoudingen komen nieuwe colleges van B en W en doen mogelijk dus ook nieuwe wethouders voor zorg & welzijn hun entree.

De realiteit gebiedt de SP-fractie om, in het belang van de 10.000 betrokkenen, de kans op succesvolle invulling zo groot mogelijk te maken. Daar hebben we ons voor ingezet, zetten we ons voor in en zullen we dat de komende raadsperiode met volle kracht blijven doen.

Om een goed beeld te krijgen van de praktijk, van de zorgen die daar leven en van de kansen die daar gezien worden, heeft de SP-fractie de afgelopen weken de opvattingen en ervaringen van medewerkers werkzaam in de jeugdzorg gepeild. Zij weten immers als geen ander welke kansen de overheveling biedt maar vooral ook welke risico's kwetsbare jeugdigen en hun gezinssystemen lopen in de komende overgangsjaren.

Wij hebben de afgelopen maanden gesprekken gevoerd met een tiental jeugdhulpverleners werkzaam in de stad Groningen bij de MJD (jeugdhulpverlening) en Elker (jeugdzorg).

Wij bieden de verslagen van deze gesprekken en de conclusies die wij daar uit trekken aan het college van B en W aan. Wij dringen er daarbij op aan de ervaringen van werkers en onze conclusies een rol te laten spelen bij het inrichten van de jeugdzorg in de volgende raadsperiode.

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

CITATEN UIT DE GESPREKKEN

Hieronder volgt een aantal citaten uit de gesprekken over de Jeugdzorg, gerangschikt per thema. We sluiten af met de conclusies die we daaruit trekken en de aanbevelingen aan het gemeentebestuur op basis van die conclusies.

Is de transitie merkbaar op de werkvloer? In hoeverre worden medewerkers betrokken bij de toekomstige opzet van de jeugdzorg ?

“Er is nog niet veel merkbaar op de werkvloer van de transitie, laat staan dat verbeteringen in het systeem merkbaar zijn”

“Bij verdere bezuinigingen moet de instelling aan het gemeentebestuur duidelijke keuzes voorleggen: we doen 't werk goed of delen van het werk niet.”

“Er heerst op de werkvloer veel onduidelijkheid over de toekomst.”

“Men is gelaten”

“We weten wat er speelt en collega's zijn er mee bezig. De sfeer is gelaten: 'we zien wel wat er gebeurt'. Wij zijn nodig, dus we zijn hopelijk ook veilig.”

“Erger is dat ook de jongeren zich zorgen maken. Ze vragen zich af of ze straks nog wel een plekje hebben om te wonen met al die bezuinigingen. Jongeren die al een "valse" start gemaakt hebben in het leven horen zich niet op hun zestiende hier druk over te maken! “

“Hij merkt dat veel instellingen, met name die geïndiceerde zorg bieden, zich hard aan het profileren zijn.”

“In al deze ontwikkelingen bespeurt hij een hoog “oude wijn in nieuwe zakken” gehalte en wordt het instellingsbelang bepaald niet vergeten. Staat nou 't belang van de jongere centraal of toch 't voortbestaan van de eigen organisatie ?”

“'t Is wel jammer, hoor dat de instelling nauwelijks gebruik maakt van de ervaringen en opvattingen van de uitvoerders: zij hebben immers kijk op hoe de transitie kan worden ingericht zonder dat belangrijke waarden verloren gaan.”

“'t Gaat dus niet zo om veranderingen, maar om de stapeling gepaard gaande met bezuinigingen uit diverse hoeken.”

“Generalistisch werken en samenwerken in wijken is bijv. al een tijd geleden in gang gezet.”

“De instelling neemt actief deel in pilots waarin geëxperimenteerd wordt met diverse nieuwe vormen van samenwerking.”

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

Wat zijn voor jou de negatieve kanten van de transitie?

“Verlies van specialistische kennis en ervaring is er een. Maar vooral zal de oude schoen worden weggegooid terwijl de nieuwe nog niet past.”

“Natuurlijk is hulp online niet voor iedereen weggelegd. Niet iedereen heeft de benodigde digitale vaardigheden. Laaggeletterden hebben uiteraard moeite om het toetsenbord te bedienen en ook voor mensen die de Nederlandse taal (nog) niet zo machtig zijn kan 't toetsenbord een belemmering zijn. Voor deze mensen zal hulp online nooit de vervanging kunnen zijn van face-to-face contact. Hij zegt echter dat dat ook voor sommige vaardige mensen geldt.”

“Gemeenten voelen zich verantwoordelijk voor hun “eigen” jongeren en zullen niet geneigd zijn hun schaarse centjes te steken in “andermans” problematiek.”

“Gevaar in de hele transitieperiode is dat belangen van instellingen, gemeentebesturen, de politiek het winnen van goede zorg voor jongeren.”

“Ontzorgen” is mooi maar kan gevaarlijk zijn voor een jongere als geld de doorslag gaat geven”.

“...bij eigen kracht, wat nu veelal niet werkt, omdat kenmerk van deze leeftijdscategorie nu net is dat zij zich afzetten tegen oude netwerken en nog niet beschikken over positieve nieuwe.”

“Voorwaarde is wel dat “jeugdhulpverlening” een aparte entiteit wordt/blijft in de eerste lijn.”

“Zorgen? Zeker wel, voorwaarde van de hele omvorming is dat in wijken in omvang en kwaliteit goede basisvoorzieningen algemeen beschikbaar zijn. Gezien ook de bezuinigingen van de laatste jaren is 't maar de vraag of die voorhanden zijn.”

“Ontschotting dreigt verruiling te worden. Nu al is zichtbaar bij CJG's dat er te weinig 'zwaardere zorg' ingevlogen wordt. “

“Nu is het vaak al te veel zoeken naar juiste, kwalitatief goede hulp en dat wordt er wellicht niet beter op.”

Wat zijn de positieve?

“Verlaging van de drempel van 't onderwijs, een jeugdwerkgarantieplan nieuwe stijl ziet hij als hopelijke winst van de transitie waarbij de gemeente immers ook de participatiewet krijgt uit te voeren en “Samen naar school”.

“Verbetering van samenwerking oftewel ontkokering. Sneller tot hulpverlening kunnen komen. Meer gerichtheid op de ondersteuning van het eigen netwerk van de jongere. Effectievere ondersteuning.”

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

“Mooie kanten van de veranderingen is dat nog meer de nadruk wordt gelegd op preventief werken en samenwerking in de wijken.”

“Nu zie je dat cliënten in korte tijd diverse hulpverleners en instellingen hebben versleten terwijl een belangrijke succesfactor in dit werk is het mogelijk maken van langduriger hulpverleningsrelaties”

“Sterker accent op de eerste lijn en een naadloze aansluiting met de tweede lijn zal kosten besparen.”

“.....dat er een einde komt aan de versnippering van het werk in de wijken.”

“...dat de professional de ruimte krijgt in grote mate van zelfstandigheid te handelen naar eigen bevind van zaken.”

“...omdat het voor de gebruiker eenduidiger wordt waar ze moeten zijn. Sneller hulp met minder bureaucratie komt de cliënt ten goede.”

Hoe is de stemming op de werkvloer?

“Verder heerst op de werkvloer onzekerheid: tijdelijke contracten worden beëindigd, verdere bezuinigingen aangekondigd na 2014, de sfeer van “wat hangt ons boven het hoofd ?”

“Er zijn vooral zorgen om de jongeren. Hoe moet dat, met alle bezuinigingen die op ons afkomen.”

Speelt de vakbond een merkbare rol in de ontwikkelingen ? Wat is de rol van de OR?

“Ze is geen lid van de vakbond. Die speelt binnen de instelling ook geen rol. Ze hoort nooit iets van de bond over de ontwikkelingen en bedreigingen, wel van de OR, die een actieve rol speelt.”

“Van de vakbond merkt hij niets, ook de or speelt maar een beperkte rol voor zover hij dat kan overzien.”

“De vakbonden spelen een actieve rol bij de ontwikkelingen. Zowel landelijk als op organisatie niveau zijn ze betrokken. Er is een flinke lobby geweest richting de 1ste en 2de Kamer om de noodzaak van het in standhouden van de jeugdzorg ter tafel te brengen. Dit heeft onder andere geresulteerd in een aantal amendementen van de SP in de 2de Kamer.”

“Abvakabo stuurt wel een nieuwsbrief. Er was een landelijke manifestatie, verder niks.”

“De OR heeft wel invloed en een er is prettige samenwerking met de bestuurders.”

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

Hoe kijk je aan tegen het voornemen een sterker accent te leggen op de 0^e en 1^e lijn?

“Als al het werk van de nu nog verkokerde instellingen georganiseerd wordt op wijkniveau maakt dat wederzijdse ondersteuning en uitwisseling mogelijk, geeft de jongere een en 't zelfde gezicht voor langere tijd, voorkomt reistijd verspilling en maakt kennis van de specifieke situatie van een jongere een stuk makkelijker.”

“Effecten van preventief werken kosten nu eenmaal tijd.”

“2^elijns hulp is echt iets heel anders dan 1^elijns hulp. De specialistische hulp verdient zeker een plaats binnen de nieuwe opzet. De generalisten weten overal een beetje van, maar dat is niet voldoende.”

Verdwijnen er al arbeidsplaatsen? Hoeveel? Ook al vaste contracten?

“Wel verdwijnt betaald werk: allerlei projectenpotjes zijn leeg, de gemeente bezuinigt.”

“Verlies van vaste arbeidsplaatsen is momenteel nog niet aan de orde binnen de instelling. In 2015 zal dit waarschijnlijk anders zijn.”

“Eind 2013 heeft de MJD 50 tijdelijke contracten niet verlengd.”

“Misschien staan straks echter 130/140 medewerkers op straat. Dat is 1/3 van de organisatie.”

“...maar kortdurende contracten worden niet verlengd. In totaal heeft de instelling een flexibele schil van rond de 16%. Dit zijn veelal jonge mensen. De gevolgen voor de organisatie zijn op de lange termijn onduidelijk.”

Merk je dat er verdringing plaats vindt van regulier werk door bijv. de inzet van vrijwilligers?

“Ach ja, er worden vrijwilligers en stagiaires ingezet op taken die vroeger door professionals werden uitgevoerd.”

“De eerste opvang in de wijken werd voorheen alleen door betaalde krachten gedaan, tegenwoordig worden daar veel taken overgenomen doordat er vrijwilligers op ingezet.”

“Of je meer kunt/mag verwachten van al die vrijwilligers is maar de vraag.”

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

Hoe groot is het deel van de arbeidstijd dat beschikbaar is voor directe cliëntcontacten? Hoeveel gaat op aan registratie, reistijd, scholing, overleg?

“Een andere ergernis is de overdreven registratieplicht, telkens weer veranderende methodieken, 't meekijken van gedragswetenschappers, achterhaalde scholing. Beheersing van risico's is het motto. Vertrouw nou eens je ervaren, goede opgeleide en op z'n jongeren betrokken professionals! Geef 'm de beroepsmatige ruimte z'n vak uit te oefenen.”

“50% van zijn werktijd besteedt hij aan z'n jongeren.”

“Van zijn werktijd kan hij 75% rechtstreeks besteden aan zijn jongeren. De rest gaat weg aan registratie en overleg.”

“65% cliëntcontact tijd met een ambitie niveau van 70%.”

“De verhouding tussen directe contact tijd met de cliënt en overig is ongeveer 80% – 20%.”

“De stelregel is dat 70% van de werktijd direct ten goede komt aan de cliënt. Dat heeft tot effect dat met registratieverplichtingen wel eens de hand gelicht wordt. Dat medewerkers overstijgende informatie maar beperkt tot zich nemen en nauwelijks deelnemen aan overleg dat niet direct gekoppeld is aan de uitvoering.”

“Ik ben nu veel reistijd kwijt vanwege de stedelijke spreiding van mijn scholen.”

Merk je een verschuiving in de hulpvraag/problematiek van de cliënten? In zwaarte? In soort problematiek?

“Daar komt nog bij dat door de loop van jaren de problematiek verhard. Verdwenen jonge meisjes vroeger geleidelijk aan de prostitutie in, nu zitten ze binnen de kortste keren achter 't raam, veelal ongrijpbaar omdat het legale circuit is dichtgetimmerd en deze meisjes in de illegale prostitutie terecht komen, door het hele land heen.”

“... dat vaak het ene probleem/knelpunt spiraalsgewijze weer anderen oproept. Omdat scholen, sociale diensten, corporaties steeds moeilijker in staat zijn bij te dragen aan oplossingen verergert de situatie van haar cliënten. Als er iets mis is, is 't meestal ook goed mis.”

“Temeer daar de wereld er voor jeugdigen bepaalt niet eenvoudiger op is geworden: toenemende individualisering, culturele diversiteit, de focus op wat mis gaat i.p.v. wat kansen, verdwijnen van eenvoudig werk zijn zo wat oorzaken waardoor het beroep op de jeugdzorg zo'n vlucht heeft genomen. Langdurige lichte zorg is steeds minder mogelijk geworden waardoor opschaling naar de zwaardere vormen steeds meer en sneller nodig is geworden.”

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

“Veel scholen zijn huiverig om iemand met deze problematiek aan te nemen, zeker als ze in een gesloten setting hebben gezeten.”

Wat kan er, volgens jou, gedaan worden om te voorkomen dat de komende tijd waarin de transitie wordt doorgevoerd cliënten tussen wal en schip geraken?

“Dat levert een groot gevaar op: jongeren die tussen wal en schip vallen, dat in acute crisissituatie niet doeltreffend en snel wordt ingegrepen. Hij adviseert de nieuwe wethouder: stel een stedelijk crisisteam samen van doorgewinterde professionals die op signalen van politie, buurbewoners, ouders, meldpunten, onderwijzers direct actie ondernemen. Laat dat team rechtstreeks rapporteren aan de nieuwe wethouder, voorbijgaand aan de hiërarchie van de achterliggende instellingen. Voor de overgangperiode van oud naar nieuw is dit het enige instrument om ongelukken met ernstige persoonlijke gevolgen te voorkomen.”

“Een goed volgsysteem zou mooi zijn na het 18^e jaar.”

“Ogen en oren open voor iedereen die met jeugd te maken heeft en bij “onraad” aan de bel trekken, dat is 't advies.”

“...’t jammer dat er geen systematisch gesprek plaats vindt tussen politieke bestuurders van gemeenten en de grote instellingen. Een toekomstgericht gesprek op grond van het gezamenlijke belang: effectieve zorg organiseren voor de jeugd met minder middelen.”

“Gooi de ouwe schoen niet weg voor de nieuwe goed past”

“Veel meer multiproblematiek. En kinderen die gedragsproblemen hebben door de onmacht van de ouder(s). De sociale problematiek is toegenomen, ook de psychische klachten nemen toe. Door de individualisering van de maatschappij is de sociale controle afgenomen. Burenhulp en elkaar ondersteunen is geen gangbare norm (meer).”

“Belangrijk is om de tijd te nemen voor de decentralisatie en de transitie.”

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

ONZE CONCLUSIES

Wij zijn onder de indruk van de gedrevenheid van alle medewerkers. De meesten werken reeds een groot aantal jaren met jongeren die bepaald niet het meest rooskleurige toekomstperspectief hebben. De persoonlijke drive om elke jongere dat te bieden hetgeen hij of zij nodig heeft voor de toekomst is groot. Ons beeld van hardwerkende, deskundige, medewerkers is nog eens versterkt.

In toenemende mate is de Jeugdzorg blootgesteld aan kritiek: te duur, niet effectief en ongeremde groei. In toenemende mate krijgen medewerkers te maken met veranderingen waarbij het "oude" heeft afgedaan maar het nieuwe nog geen concrete vormen heeft aangenomen, concrete vormen die nodig zijn om jongeren en hun directe omgeving verder te helpen. Hierbij kan de gemeente de uitvoerenden in de jeugdzorg voortdurend betrekken, zodat zij de kans krijgen hun ervaringen, zorgen en ideeën naar voren te brengen.

Ondernemingsraden richten zich op de technische uitwerkingen, de bonden zijn op z'n hoogst landelijk actief. En dat terwijl ons uit de gesprekken is gebleken dat er op de werkvloer allerlei ideeën bestaan die de zorg voor de jeugd beter en goedkoper kunnen maken.

De zorgen onder medewerkers worden deels veroorzaakt door gebrek aan duidelijkheid: wat is nou de invulling van "generalisten" of "specialisten"? Wat omvat de 1^e lijn en de 2^e lijn? Die onduidelijkheid is niet exclusief voor medewerkers, ook in de besluitvormingsarena buitelen vaak het jargon en vage duiding van de invullingen over elkaar heen.

Als positief wordt breed onderschreven dat de transitie de mogelijkheid biedt een eind te maken aan de versnippering die vaak de effectiviteit van de jeugdzorg in de weg staat; eindelijk ontkokering in de wijken; eindelijk erkenning van en ruimte voor de professionele deskundigheid; eindelijk vermindering van de bureaucratische lastendruk waarbij wel enige scepsis gehoord wordt: "Eerst zien dan geloven".

En die kansen worden breder gezien: de gemeente, breed verantwoordelijk voor de WMO, de Jeugdzorg, de Participatiewet en "Samen naar school", ontkokering niet allen in welzijn- en zorg maar ook naar andere levensgebieden waar jeugdigen kansen moeten krijgen.

En dan de bezuinigingen: 50%-75% van de beschikbare tijd besteedt een uitvoerende aan direct contact met jongeren. De rest gaat weg aan reistijd, scholing, instellingsoverleg en registratie.

Als we in staat zijn de "productiviteit" van medewerkers met 10% te vergroten (o.a. door armslag voor de professional), waardoor in de overheadslagen van de organisaties besparingen kunnen plaats vinden dan is de 15% bezuiniging te halen zonder gevolgen voor de omvang en kwaliteit van de zorg. Helemaal wanneer de organisatie van de jeugdzorg effectiever wordt: ruim 80 instellingen in de provincie worden nu aangemerkt als jeugdzorg. Dat aantal is nog los van de zorg die via PGB versterkt wordt. Als concurrentie en aanbesteding uit het systeem gehaald wordt en het aantal organisaties kleiner dan zal dat de kwaliteit (transparantie voor jeugdigen

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

en gemeentelijke overheid) van de zorg en de effectiviteit (minder reistijd van werkers, minder dubbelingen, etc.) fors ten goede komen. En daarmee worden dan de kosten gedrukt.

We besluiten met onze dank uitspreken voor de tien werkers die in hun drukke agenda tijd hebben gevonden om ons te woord te staan. We zijn onder de indruk van hun betrokkenheid en deskundigheid !

Bijlage 2 bij nr. 54 rapport jeugdzorg

AANBEVELINGEN

1. Betrek als gemeente voortdurend de uitvoerenden in de jeugdzorg bij de beleidsontwikkeling, zodat zij alle kans krijgen om hun ervaringen, hun zorgen en hun ideeën voor de toekomst naar voren te brengen. Laat daarnaast de jongeren om wie het gaat ook zelf meedenken over het nieuwe jeugdzorgbeleid. Nodig van tijd tot tijd de gemeenteraadsleden uit, zodat ook zij een beeld krijgen van de praktijk van de jeugdzorg.
2. Zet sterk in op het terugdringen van de 'indirecte uren' van de jeugdzorgwerkers. Scholing en coaching of intervisie blijft natuurlijk nodig, maar bezuinig op uren die nu besteed worden aan registratie, verantwoording en reistijd. Als tevens een eind komt aan concurrentie en versplintering in de zorg dan kunnen de krimpende financiële middelen ten goede komen aan de jeugdigen en hun gezinssystemen.
3. Vertrouw meer op de professionaliteit van de uitvoerend medewerkers en laat merken dat je hen vertrouwen schenkt. Voorkom een sfeer van angst waarin het volgen van protocollen van middel tot doel wordt.
4. Breng nauwe verbindingen tot stand tussen jongerenwerk en jeugdzorg. Geef jongerenwerkers een stem in de toekomst van de jeugdzorg en betrek hen ook bij de bijeenkomst met de jeugdhulpverleners.
5. De overgang van oud naar nieuw gaat niet zonder slag of stoot met een vergroot risico dat jeugdigen tussen wal en schip vallen waarbij veiligheid in het gedrang kan komen. Stel voor deze periode een direct inzetbaar "crisisteam" samen dat los van structuren en onder directe aansturing van de wethouder kan ingrijpen.
6. Versterk de basisvoorzieningen in de buurten en wijken zodat preventie daadwerkelijk een kans krijgt.

Voor meer informatie:

- zie www.groningen.sp.nl "Anders en beter" waarin de fractie beschrijft hoe welzijn en zorg beter georganiseerd kan worden
- de uitgewerkte, geanonimiseerde gespreksverslag zijn verkrijgbaar via een mail naar sp@raad.groningen.nl.



Ingekomen stukken - Reactie Adviesorganen De vernieuwing van het Sociaal ...

Aan: leden van de raad van de gemeente Groningen.
Van: WMO Platform Groningen, SOOG, Adviesraad gehandicapten beleid, Ouderenraad.
Over: De vernieuwing van het Sociaal Domein.
Datum: 5 oktober 2014

Het is de gemeente gelukt, ondanks de vertraging veroorzaakt door de late wet- en regelgeving, op tijd een compleet beleids- en uitvoeringsplan en een verordening jeugd en WMO klaar te hebben. We willen het college en de werkers hiermee complimenteren. Er is hard gewerkt.

Evenzeer willen we onze tevredenheid uitspreken over de manier waarop wij, de adviesorganen, bij het hele proces betrokken zijn geweest en de manier waarop in gesprekken en tussentijds gewisselde memo's het mogelijk bleek een grotendeels gezamenlijke visie te realiseren.

De gemeente kiest voor een integrale benadering. En dat is goed. Het principe van 0 tot 100+, het streven naar een integrale beantwoording van de ondersteuningsvragen is ons inziens de enige juiste manier om mensen te helpen. Tenslotte is de steunzoekende burger niet een in beleidshokjes opgedeeld persoon maar een mens wiens problemen, zelfs al vallen ze in een enkel beleidsveld, zijn hele leven kunnen bepalen. Een integrale toegang, dicht bij huis, het gezamenlijke zoeken met de hulpvrager naar interdisciplinaire oplossingen van problemen, het vasthouden aan "één gezin, één plan, één regisseur" zijn volgens ons ook de enige manier om de zorg en ondersteuning in deze gemeente op een nieuwe en betere leest te schoeien. Daarbij blijft het van belang dat de keuzevrijheid van de burger voorop blijft staan. Dus de levenskeuzes van de mens worden zoveel mogelijk ondersteund. Ook als iemand ondersteuning vraagt. Mede daarom is een goed PGB beleid, zoals ook verwoord in de nota's, van groot belang. Wij menen dat de stappen die de gemeente al heeft gezet, onder andere in een visie nota, zo snel mogelijk verder geïmplementeerd moeten worden.

Tegelijkertijd, je kunt het bedenken, je kunt het opschrijven maar daarmee is de werkelijkheid nog niet veranderd. Je kunt nog zo hoog opgeven van zelfredzaamheid, mensen die bij de gemeenschap aankloppen voor steun zijn niet zelfredzaam. En als je hun benadert vanuit het geloof dat iedereen dat is of zou moeten zijn, help je hen niet. Je laat ze in de kou staan.

Een van de problemen die we met het hele verhaal blijven houden is dat het zo bol staat van de zelfredzaamheid, dat je bijna zou vergeten dat we een gebouw optuigen voor hen die het, deels, niet zelfredzaam zijn. En dat betekent, dat volgens ons de benadering van een steunvrager altijd zal moeten zijn: hoe kunnen we je zwakte, je onvermogen compenseren. Dat vervolgens ook hun sterke punten aan de orde komen, is logisch.

Met een aantal zaken blijven we problemen houden.

Voorzienbaarheid

In de verordening WMO (art 4 lid 2 b) wordt het begrip voorzienbaarheid opgevoerd. We vragen ons af of het een in de praktijk toetsbaar criterium is om te bepalen of een cliënt in aanmerking komt voor een maatwerkvoorziening. Gezien ook de reeds bestaande en zeker de te verwachten jurisprudentie ontgaat ons het nut in dit artikel. Immers het weigeren van een voorziening op grond van leeftijd, gezinssituatie of woonsituatie is niet toegestaan, je mag geen rekening houden met inkomen of vermogen, dus ook niet verwachten, dat cliënten geld reserveren voor eventuele toekomstige beperkingen. Het roept allerlei vragen op, die de cliënt rechtstreeks treffen. Wat mag je van een cliënt verwachten bij verouderingsproces, bij ziekte of bij ongelukken? Wie is in staat dat te beoordelen? Ook zien we dit criterium als een vooropgestelde beperking op een aanspraak op een maatwerkvoorziening en in tegenspraak met het karakter van het open gesprek tussen een lid van het sociale wijkteam en de cliënt met zijn mantelzorgverzorger. We zouden u dringend willen adviseren dit onderdeel te schrappen, te meer daar in het daaropvolgend artikel al voldoende weigeringsgronden staan.

Delegatie

In de verordening geeft de raad veel macht uit handen. Een heleboel moet nog geregeld worden via nadere door het college vast te stellen en naderhand ook weer te wijzigen regels. Dit wordt gemotiveerd doordat op deze manier sneller gereageerd kan worden op noodzakelijke wijzigingen. Toch, snelle besluitvorming is niet altijd goede besluitvorming en het zet de deur wijd open voor plotselinge beleidswijzigingen. Echt verstandig vinden we dit niet.

Bovendien volgens plan en verordening wordt de burger wel betrokken bij beleidsvoorstellen en verordening. Het lijkt ons dat er ook moet worden vastgelegd dat er overleg plaatsvindt over de nadere regels.

Ingekomen stukken - Reactie Adviesorganen De vernieuwing van het Sociaal . . .

De burgerparticipatie.¹

Het college verwacht enorm veel van de burgers. Zelfredzaam, financieel verantwoordelijk voor het eigen bestaan en dan ook nog vrijwilligerswerk en mantelzorg. In hoeverre een mens deze last kan blijven dragen is nog maar de vraag. We zijn dan ook nieuwsgierig of de gemeente een noodplan heeft voor het geval de burger het college teleurstelt en niet aan de verwachtingen voldoet.

Een ander onderdeel van de burgerparticipatie is: hoe betrek je de burger bij het maken van beleid. Nu zijn er in deze stad al veel mensen die zich daarmee bezig houden, op allerlei niveaus, van wijk tot stad, op allerlei gebieden, allerlei mensen die actief zijn in wijkverenigingen, in senioren groepen, belangenverenigingen, politieke partijen enzovoort. Toch lijkt het wel of de gemeente op zoek is naar een nieuwe burger, degene die ze nog niet gesproken hebben. Je kunt je afvragen of dat verstandig is. Kun je niet beter aanschuiven bij de bestaande clubs, hun stimuleren tot samenwerking en reorganisatie en hun vragen wat ze nodig hebben om hun werk beter te doen. En het verder aan de burgers over te laten hoe, wanneer en in welk verband zij met de gemeente willen spreken? Het is dan aan de gemeente om intern zo te veranderen dat alle burgers ook altijd het gevoel hebben dat ze bij de gemeente welkom zijn.

De huishoudelijk hulp

Dit is wel ons grootste kritiekpunt. De gemeente kiest er in feite voor om, na een overgangsjaar, de huishoudelijke hulp af te schaffen. Ja er is nog sprake van een eventuele financiële bijdrage, maar niemand weet nog of dat kan en hoe dat moet. Er is nog sprake van een voorziening bij een complexe problematiek en als je echt niets meer kunt, dan blijft er ook nog wat.

Een schoon huis is een levensvoorwaarde. Als je fysiek niet meer in staat bent om daar zelf voor te zorgen heb je ondersteuning nodig. Wordt die niet meer verstrekt, zal dat tot een zwaardere belasting van de mantelzorger leiden en daar maakten we ons collectief al zorgen over.

De manier waarop het college hierover spreekt in beleids- en uitvoeringsplan is enigszins bagatelliserend. Het voortdurend gebruik van het woord 'lichte' lijkt er op te duiden dat men niet echt door lijkt te hebben waarover het gaat. Immers heb je geen schoon huis, dan kun/durf je geen mensen meer te ontvangen, heb je geen schoon huis dan heb je geen tijd meer om te participeren, want het werk dat een gezond persoon een uurtje kost, kost jou een dag. Maar, zegt het college, als je zelf de regie kunt voeren, dan kun je toch ook zelf hulp inhuren? Het feit dat iemand weet wanneer de ramen gewassen moeten worden, de slaapkamers gelucht, zegt niets over iemands vermogen tot werkgever zijn. Dat is echt een andere vaardigheid.

We verwachten ook dat veel mensen zullen uitwijken naar de zwarte markt. Goedkope, misschien zelfs illegale werksters, zonder enig recht op wat dan ook en een verhoogd risico op wederzijds misbruik.

We menen dat de gemeente een verantwoordelijkheid blijft houden voor het organiseren van de huishoudelijk hulp voor iedereen, licht, zwaar, eigen regie of niet.

Het gaat vaak om meer dan huishoudelijke hulp, het gaat vaak om zorgverlening, veel kleine dingen die naast het bed verschonen, vuil wegbrengen etc., er zorg voor dragen dat een persoon met fysieke beperking zelfredzaam kan zijn. Het Rijk wil dat mensen langer thuis kunnen blijven wonen, de daarvoor benodigde ondersteuning wegbezuinigen staat daar haaks op.

We beseffen dat er een zware bezuiniging op ligt. Dat we het daarom anders moeten organiseren. We hadden gehoopt dat het overgangsjaar gebruikt kon worden om deze andere vormen te bedenken. Zo waren we er intern, ook met de gemeente, over aan het praten.

We willen dat nog steeds. Dus niet afschaffen maar met z'n allen bedenken hoe we er voor kunnen blijven zorgen dat voor iedereen in Groningen die het nodig heeft goede huishoudelijk hulp beschikbaar blijft met als uitgangspunt dat de gemeente verantwoordelijk is ook voor deze vorm van ondersteuning.

Tot slot een suggestie

De gemeente verplicht terecht alle instellingen waarmee ze contracten aangaat een goede klachtenregeling te hebben. Wij vragen ons af of het een idee zou zijn om alle klachtenprocedures voor het gehele domein onder te brengen bij de gemeentelijke ombudsman. Een duidelijk adres en onafhankelijk. En ook weer de zekerheid dat het een integrale gelijke behandeling wordt.

Mede namens het SOOG, de Adviesraad gehandicapten beleid en de Ouderen raad,

Jaap Dijk, voorzitter WMO Platform Groningen.

1 Betreffende de burgerparticipatie heeft de ouderenraad een eigen visie.

Bijlage - MEMO rijksbezuinigingen VSD 02102014



MEMO

Aan	Leden Raadsie Werk en Inkomen - 8 oktober 2014
Van	Wethouder T. Schroor
Afdeling	
CC	
Datum	6 oktober 2014
Onderwerp	Toelichting financieel kader Uitvoeringsplan VSD

In het Uitvoeringsplan VSD is het financieel kader 2015 opgenomen voor de Wmo en Jeugdtaken, met de budgetten zoals die bekend zijn gemaakt in de meicirculaire 2014.

Het raadslid J. van Dijk van de SP heeft ons college verzocht om:

de budgetten 2014 in beeld te brengen, zodat een vergelijking mogelijk wordt, en een inschatting van de rijksbezuinigingen kan worden gemaakt.

Dit is echter alleen mogelijk voor de bestaande taken uit het overzicht.

Voor het bepalen van de budgetten 2015 voor de nieuwe taken zijn er namelijk op landelijk op macro-niveau verschillende correcties (plus en min) uitgevoerd op het macrobudget 2014, alvorens het budget te verdelen over de gemeenten. De Algemene Rekenkamer heeft een lijvig onderzoeksrapport over het samenvoegen van de budgetten, de kortingen en de correcties geschreven. Het is simpelweg niet mogelijk om de budgetten 2014 specifiek voor de nieuwe taakonderdelen van de gemeente Groningen te bepalen.

We hebben wel een inschatting gemaakt van de rijksbezuinigingen op basis van de bij ons bekende informatie. Dit alles onder een aanzienlijk voorbehoud, want de informatie waar de gemeenten over beschikken is diffuus, onvolledig en afkomstig uit verschillende bronnen en basisjaren.

In de risicoparaagraaf van de jaarrekening 2013 is het gekwantificeerde risico van het niet-realiseren-rijksbezuinigingen VSD voor het eerst opgenomen en bij de begroting 2015 geactualiseerd. Onze inschatting is dat de rijksbezuinigingen voor de gemeente Groningen circa 18 miljoen euro behelzen. Specifiek voor de huishoudelijke hulp is de rijksbezuiniging 3,3 miljoen euro.

Na aftrek van alle maatregelen die we treffen resteert volgens onze systematiek van risicomangement een risico van 3,9 miljoen euro en vermenigvuldigd met de factor twee voor structurele risico's, is dat 7,8 miljoen euro in de paragraaf weerstandsvermogen.

Bijlage - MEMO rijksbezuinigingen VSD 02102014

Volgvel: 1

In de onderstaande tabel is de inschatting van de rijksbezuinigingen gekoppeld aan de nieuwe taken.

budgetten 2015 in miljoen euro	definitief budget (meicirc)	inschatting rijksbezuiniging
Bestaande taken		
- Wmo - Integratie Uitkering	12,903	-3,300
- Wmo - Algemene Uitkering	15,832	
- Welzijn (subsidies)	10,912	
<i>Als centrumgemeente</i>		
- Maatschappelijk Opvang – IU	13,984	
- Vrouwenopvang – IU	3,915	
Nieuwe taken		
- Wmo 2015 (taken uit AWBZ)	25,912	-6,913
waaronder:		
MEE clientbegeleiding	1,687	
mantelzorg	0,844	
WTCG	2,606	
<i>Als centrumgemeente</i>		
- Beschermde wonen	56,535	geen
- Maatschappelijke Opvang uit AWBZ	4,74	
- Vrouwenopvang uit AWBZ	0,543	
TOTAAL Wmo	145,276	
Bestaande taken Jeugd		
- oa. Jeugd GGZ & jeugdjongerenwerk	10,270	
Jeugdwet		
- Jeugdzorg begrotingsgefinancierd	21,487	-1,335
- GGZ uit de Zorgverzekeringswet	13,909	-1,304
- Voorzieningen uit AWBZ-Jeugd	12,428	-5,200
TOTAAL Jeugdwet	58,094	
TOTAAL budget Wmo en Jeugd	203,370	-18,052

Bijlage - MEMO rijksbezuinigen VSD 02102014

Volgvel: 2

* Toelichting daling integratie-uitkering Wmo 2014 - 2015 en taakstelling HH B2015		
Daling integratie-uitkering Wmo 2015 - 2015	in duizend euro	opmerkingen
Begroting 2014	16.650	Stand integratie-uitkering septembercirculaire 2013
Mutaties 2015: naar sociaal deelfonds:		
- tegemoetkoming kosten langdurige ziekte	-462	Verschuiving naar andere regeling
taakstelling lager HH budget	-4.771	Korting 40% 2015 op HH
vergoeding volumestijging	350	
nominale indexatie	304	
vergoeding extramuralisering	247	
hoger aandeel in macrobudget	437	
overige bijstellingen (subsidieregeling AWBZ, specifieke uitkeringen WVG en uitvoeringskosten)	148	
subtotaal taakstelling HH-budget	-3.285	Tot 32% gereduceerde korting HH
Begroting 2015	12.903	Stand integratie-uitkering meicirculaire 2015
Taakstelling HH begroting 2015		
Daling integratie-uitkering Wmo	-3.285	
effect maatregelen op eigen bijdragen	-500	
<i>Totaal op te lossen taakstelling</i>	<i>-3.785</i>	
Oplossingen:		
verwachte vrijval verstrekkingen oude Wmo	1.000	
extra budget extramuralisering	267	
<i>Totaal oplossingen</i>	<i>1.267</i>	
Restant taakstelling	-2.518	Conform raadsnota HH
Dekking van de taakstelling		
maatregelen 2015	1.700	
ontrekking reserve WMO	818	

Ingekomen stukken

Lijst van ingekomen collegebrieven voor commissie Werk en Inkomen van 8 oktober 2014

Nr.	Onderwerp	Ontvangen d.d.	Advies	opmerkingen
1	Informatie gunning 'Continuïteit AWBZ- Wmo 2015'	24-9-2014	tkn	

25-9-2014

Verslag 10 september 2014

VERSLAG VERGADERING RAADSCOMMISSIE WERK EN INKOMEN

Datum: 10 september 2014
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.00 uur

Aanwezig: mw. S.T. Klein Schaarsberg (voorzitter), mw. K.W. van Doesen-Dijkstra (D66), dhr. E. Zirkzee (D66), mw. L.R. van Gijlswijk (SP), mw. M. van Duin (SP), mw. C.E. Bloemhoff (PvdA), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), mw. G. Chakor (GroenLinks), mw. P. Brouwer (GroenLinks), mw. M.E. Woldhuis (Stadspartij), dhr. A.W. Maat (Stadspartij), mw. E. Akkerman (VVD), dhr. J.R. Honkoop (VVD), mw. A. Kuik (CDA), mw. S. Schipper (CDA), dhr. M. Verhoef (ChristenUnie), dhr. K. Tervooren (Student en Stad, tot en met agendapunt B1), dhr. M.M. van den Anker (Student en Stad, vanaf agendapunt B2), mw. M. Wilschut (PvdD)

Afwezig m.k.: dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. E.B. Koopmans (ChristenUnie), mw. A.M.J. Riemersma (Stadspartij), dhr. H. Roeters (PvdD)

Wethouders: dhr. M.T. Gijsbertsen, dhr. R. van der Schaaf, dhr. J.M. van Keulen

Afwezig m.k.: wethouder dhr. T. Schroor

Namens de griffie: mw. A. Weiland (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

Insprekers: de heren Alderkamp en Vonk en mw. Van Oosten bij agendapunt B1 en dhr. Wijma bij agendapunt B3

Opening

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom, speciaal de leden van de commissie Financiën en Veiligheid in verband met agendapunt B2.

Wethouder Gijsbertsen:

- Armoedebeleid: eind dit jaar wordt dit onderwerp met de commissie besproken. De evaluatie Kindpakket komt tegelijk met de ronde van raad en college langs de armoedeprojecten naar de raad.
- Voedselbank: de wethouder noemt enkele ontwikkelingen. Een aantal problemen wordt in relatie met de rest van het armoedebeleid besproken.
- Agendapunt B1: in het stuk klopt de optelling van de cijfers in tabel 4 op pagina 27 niet. De daarop volgende tabellen kloppen wel.

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Is het mogelijk de evaluatie Kindpakket zo snel mogelijk naar de raad te sturen?

Wethouder Gijsbertsen:

- Zegt hier geen bezwaar tegen te hebben.

Wethouder Van der Schaaf:

- Op 25 september vindt de oprichting van het Regionaal Werkbedrijf plaats tijdens een bijeenkomst van de arbeidsmarkt subregio Centraal. Raads- en collegeleden zijn uitgenodigd.

A2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

A3. Afspraken en planning

De voorzitter:

- De LTA- en IM-lijst zijn geactualiseerd en de besluitenlijst van 11 juni 2014 is toegevoegd in verband met gedane toezeggingen. Twee punten uit de brief van wethouder Gijsbertsen worden in de LTA opgenomen.

Wethouder Van Keulen:

Verslag 10 september 2014

- LTA, toezegging 2014, nr. 44: dit is een oude toezegging. Het nieuwe terrasbeleid is begin 2013 vastgesteld. De wethouder zei toen met een evaluatie bij de raad terug te komen als daar aanleiding voor zou zijn. Hiertoe is echter geen aanleiding, het loopt allemaal goed. De wethouder stelt voor de toezegging van de LTA af te voeren.

De voorzitter:

- De LTA-lijst wordt na deze vergadering definitief aangepast.

A4. Conformstukken

a. Conceptbegroting 2015 gemeenschappelijke regeling bedrijvenpark Rengers

(raadsvoorstel 12 juni 2014)

Dit voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 24 september 2014.

A5. Rondvraag

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Aanpak topinkomens in de zorg: er zijn twee ontwikkelingen. Ten eerste: gemeenten mogen voorwaarden stellen aan de hoogte van topinkomens. Ten tweede: betekent het nieuwe contract van de gemeente met de jeugdzorg dat drie jaar lang geen voorwaarden kunnen worden gesteld?

Wethouder Gijsbertsen:

- Wethouder Schroor houdt zich hiermee bezig en zal worden verzocht schriftelijk te reageren.

Mw. M.E. Woldhuis (Stadspartij):

- Heeft er al een gesprek plaatsgevonden tussen de wethouder en de bank over de geldautomaten, vooral die in Hoogkerk? Kan het punt op de LTA komen?

Wethouder Van Keulen:

- Er is ambtelijk overleg. Zodra er ontwikkelingen zijn, wordt de raad geïnformeerd.

De voorzitter:

- Stelt vast dat het punt op de LTA kan worden geplaatst.

Inhoudelijk deel

B1. Initiatiefvoorstel Partij voor de Dieren Prohef: structurele aanpak werkloosheid

(17 maart 2014)

Preadvies op het initiatiefvoorstel Partij voor de Dieren Prohef: structurele aanpak werkloosheid

(collegebrief 18 juni 2014)

Invoering Participatiewet

(brief Rekenkamercommissie 26 juni 2014)

Invoering Participatiewet

(collegebrief met notitie; invoering Participatiewet in de gemeente Groningen 1 juli 2014)

Inspreker dhr. Alderkamp (Cliëntenraad) noemt de brief van de Cliëntenraad. De tegenprestatie: de gemeente eist geen tegenprestatie maar bij de individuele toetsing wordt sanctie eventueel als middel toegepast. Er zijn meerdere redenen om geen tegenprestatie te eisen. De Cliëntenraad vindt principieel dat dit niet moet gebeuren. Ten tweede de klantenondersteuning: de scheiding tussen de eerste twee groepen en de derde groep is oneigenlijk. Elke groep heeft klantenondersteuning. Er zijn echter veel te weinig casemanagers. Ten derde verdringing op de arbeidsmarkt: mensen die normaal werken, moeten een cao-loon krijgen. Spreker vraagt ook aandacht voor de andere punten in de brief.

Inspreker dhr. Vonk spreekt in namens 72 bijstandsgerechtigden die een resolutie hebben opgesteld. Spreker doet onderzoek naar het onderwerp en spreekt betrokkenen. Het beleid en de aanpak worden scherper. In plaats van het invoeren van sancties gaat het om het op een positieve manier werken aan participatie. Samenspraak met bijstandsgerechtigden is nodig om tot een inspirerend beleid te komen.

Inspreker mw. Van Oosten vraagt waarom de Participatienota niet voor inspraak wordt vrijgegeven. Wat heeft een langdurigheidstoeslag te maken met een activiteit? Waarom wil de gemeente direct met sancties werken en niet eerst met een waarschuwing? Spreker noemt het ooit door de Sociale Dienst ontwikkelde plan Elswijk en verzoekt het nog eens te bekijken.

Wethouder Gijsbertsen:

Verslag vergadering raadscommissie Werk en Inkomen 10 september 2014

2

Verslag 10 september 2014

- Geeft een korte toelichting op de status van het debat en van het stuk. In november spreekt de raad over een besluitennota aangaande de invoering van de Participatiewet. De wethouder ontvangt graag input van de raad hiervoor. De budgetten zijn beperkt.

Mw. M. Wilschut (PvdD):

- Sluit zich aan bij de inbreng van de Cliëntenraad en de Rekenkamercommissie.
- Prohef: spreker geeft uitleg bij het initiatiefvoorstel. Het is een goed middel om werk betaalbaar te maken. Is de wethouder bereid de opzet nader te bekijken als blijkt dat de minister er positief tegenover staat?
- De Participatiewet: de fractie is blij dat het college afziet van de tegenprestatie. Wordt het toch alsnog op een andere manier ingevoerd?
- Is er voldoende capaciteit om de doelgroep met grote afstand tot de arbeidsmarkt naar werk te begeleiden? Hoe gaat de wethouder om met het te geringe aantal garantiebanen?
- Verdringing: graag uitleg omdat er een tekort aan banen is.
- Vrijwilligers: graag de vragen van de Cliëntenraad meenemen in het uitgewerkte plan. Kan de maatschappelijke waarde van vrijwilligerswerk in het financiële overzicht worden opgenomen?
- Graag aandacht in het komende voorstel voor de mensen bij iederz die geen reguliere baan kunnen vinden. Is nagedacht over de positie en de inkomens van Wajongers vanaf 2018?

Mw. Schipper (CDA):

- Prohef: het CDA is voor het geven van loonkostensubsidie of loondispensatie mits de lasten voor de werkgever redelijk blijven.
- Wat heeft het college gedaan met de problemen die een jaar geleden optraden bij het experiment loondispensatie? Is er nagedacht over de rol van de werkgever bij het geven van loonkostensubsidie?
- De Participatiewet: de garantiebanen zijn niet concreet ingevuld. Concrete doelen op korte termijn zijn nodig om tot gerichte afspraken te komen.
- Hoeveel garantiebanen kan de gemeente zelf creëren?
- Beschut werken is erg belangrijk ook al is het verliesgevend. Mensen die niet op locatie kunnen werken, moeten een plek houden op een sociale werkplaats.
- Heeft de gemeente informatie over alle bijstandsgerechtigden, vooral wat betreft de mate van activiteit?
- Het CDA is voorstander van de tegenprestatie. Die kan in vele vormen geleverd worden.

Mw. Bloemhoff (PvdA):

- Verzoekt het college te reageren op de inspraakreactie over verdringing bij Niemeijer.
- De Participatiewet: de PvdA heeft als eerste uitgangspunt het bieden van kansen en perspectief aan mensen. De fractie is tegen de verplichte tegenprestatie. Mensen moeten vertrouwen krijgen in de gemeente en in de dienstverlening aan het loket. Wat gaat het college daar concreet aan doen?
- Scholingsregeling voor jongeren met een arbeidsbeperking: wat betekent de nieuwe wet voor hen? Als de regeling later ingaat, wat gebeurt in de tussentijd?
- Het tweede uitgangspunt gaat over beschut werk: niemand mag tussen wal en schip belanden. Een plek via beschut werken kan bijvoorbeeld via dagbesteding ingevuld worden. Afbouw moet samengaan met het in hetzelfde tempo realiseren van garantiebanen. Graag per kwartaal informatie over gerealiseerde garantiebanen naar de raad.
- De fractie roept het college op werk te maken van het covenant met werkgevers.
- Wat is de stand van zaken bij de oude gesubsidieerde arbeid? Dit moet in de nota worden opgenomen.
- De mensen bij iederz: klopt het dat nog niet iedereen in aanmerking komt voor een garantiebaan of voor detachering?
- Wajongers: zijn de medewerkers voorbereid op de instroom per 1 januari 2015?
- Als een werkgever zich meldt met een baan, moet de gemeente snel handelen.
- Prohef: de fractie staat positief tegenover het idee. De link met de loonkostensubsidie is via de Participatiewet al tot stand gekomen.

Mw. Van Doesen (D66):

Verslag 10 september 2014

- Prohef: het voorstel is sympathiek. Het moet landelijk worden geregeld zoals het college zegt.
- Drie dingen zijn belangrijk: ten eerste investeren in mensen door scholing. Ten tweede: mensen activeren door hen te motiveren en niet te verplichten. Ten derde: simpele regelgeving. Ten slotte moet de gemeente de mensen kennen.
- D66 heeft zorgen over zelfdoeners. Een lichte vorm van begeleiding is nuttig, gekoppeld aan e-dienstverlening. Het gaat om maatwerk.
- Beschut werken: dit blijft nodig. De combinatie met vrijwilligerswerk en dagopvang is een goede.
- Het gaat te ver de individuele inkomensloeslag in te zetten bij het motiveren van mensen.
- De participatiebanen: D66 heeft enige zorg. Een alternatief is het budget van twee keer 600 euro voor scholing, reiskosten en kleding te investeren in de mensen zelf.
- De aandacht voor nug'ers ontbreekt. Het is een wettelijke taak.
- Als het niet klopt dat de dienst de mensen kent, is extra actie nodig. D66 wil meetbare doelen.
- Het komende jaar moet de commissie een driemaandelijkse rapportage ontvangen over de voortgang.

Mw. Akkerman (VVD):

- Prohef: de fractie sluit zich aan bij het preadvies van het college.
- De Participatiewet: als alles wordt gedaan wat het college opsomt, loopt het financieel waarschijnlijk vast. Kan worden bekeken of het per onderwerp goedkoper kan?
- Het is niet gewenst dat werkgevers per gemeente met andere instrumenten te maken krijgen.
- De fractie vindt het logisch de inkomensloeslag te koppelen aan het stimuleren van mensen om actief te zijn, met uitzondering van mensen die echt niets kunnen.
- De sancties: het is nodig voor uiterste gevallen de zwaardere sancties in te zetten.

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Prohef: de SP onderschrijft het preadvies.
- Het stellen van doelen en het maken van keuzes kan pas als de raad inzicht heeft gekregen in de resultaten van de in de nota Revisie Werk en Inkomen gemaakte keuzes. Krijgt de raad de stand van zaken?
- Het is nodig dat bij mogelijke keuzes ook de daarvoor benodigde middelen aan te geven.
- Beschut werk: een deel van de mensen van iederz zal geen reguliere werkplek elders vinden. De gemeente moet blijven zorgen voor die mensen.
- Afbouw gesubsidieerde arbeid: het college zal met een overzicht moeten komen hoe de stand van zaken per 1 januari 2015 is.
- Verdringing: het college heeft toegezegd er in de nota op terug te komen. Wanneer gebeurt dit?
- De SP is blij met het niet verplicht stellen van een tegenprestatie. Toch legt het college een relatie met het verkrijgen van de langdurigheidstoelag door het eisen van een maatschappelijke bijdrage. De SP vindt dit niet goed.
- Kunnen alleenstaande ouders geïnformeerd worden over de op handen zijnde wijzigingen?

Dhr. Verhoef (ChristenUnie):

- De ambities van het college kunnen concreter.
- Komt het college met criteria en grenzen voor de vorm en de lengte van de ondersteuning via klantondersteuning? Hoe wordt ervoor gezorgd dat een relatief grote terugval van de uitkering wordt voorkomen? Wat vindt het college van de suggestie van de Rekenkamercommissie om middels nazorg deze terugval zoveel mogelijk te beperken?
- Maatschappelijke participanten: hoe vindt de monitoring plaats als het gaat om groei van deze groep op de participatieladder? Welke rol heeft begeleiding hierbij?
- De garantiebannen: het lijkt nu al dat tekorten zullen ontstaan. Hoeveel garantiebannen creëert de gemeente zelf?
- Beschut werk: alternatieven zijn geen optie. Klopt het dat het niet onmogelijk is het instrument kostenneutraal te maken? Wordt bij de inzet van begeleidingsmiddelen maatwerk geleverd passend bij de beperking van de persoon?

Verslag 10 september 2014

- Sancties: de fractie is blij dat het college geen sancties oplegt. Het college geeft echter geen definitief standpunt over de tegenprestatie. Het is goed regels op te stellen om er zeker van te zijn dat het om een gewenste tegenprestatie gaat.
- Het is geen goede maatregel om de individuele inkomensondersteuning in te zetten bij het stimuleren van een maatschappelijke bijdrage.
- Gesubsidieerde arbeid: hoe verloopt de afbouw en hoe gaat het verder in 2015?
- Werkbedrijf: hoeveel invloed heeft een gemeenteraad op de op te stellen regels?
- Prohef: het idee is sympathiek. De fractie is benieuwd of er al ontwikkelingen op landelijk niveau zijn. Liggen er mogelijkheden voor de toekomst?

Mw. Chakor (GroenLinks):

- Prohef: de fractie staat achter het idee om de kosten op arbeid te verlagen en is benieuwd naar de antwoorden van de minister op Kamervragen.
- De Participatiewet: de fractie maakt zich zorgen over groepen die aan de kant blijven staan en in de bijstand terechtkomen.
- De groep zelfdoeners: is het echt terecht om aan te nemen dat zij zich redden?
- De groep klantondersteuning: wat gebeurt na de ondersteuning die een jaar duurt?
- De groep 'zonder arbeidsvermogen': is een andere formulering voor deze groep mogelijk?
- Na een jaar klantondersteuning moet een vorm van steun en contact blijven bestaan.
- Verdringing: heeft het college een beeld van wanneer verdringing voorkomt? Wat zijn de gevolgen hiervan?
- Blijft de persoonlijke aanpak mogelijk in verband met het dalend aantal casemanagers en het stijgend aantal cliënten?
- Wordt de doorstroming, de terugval en dergelijke van mensen gemonitord? Hoe wordt de raad geïnformeerd? GroenLinks wil dit graag volgen.
- Sancties: kan het college zeggen hoe aan de ene kant terughoudend met sancties wordt omgegaan en aan de andere kant sancties kunnen worden toegepast? Wat heeft dit voor impact in het geval van een kwetsbare doelgroep?
- Beschut werk: de indicatiestelling door UWV enerzijds en de beslissing van de gemeente anderzijds kunnen verwarrend werken. Graag een reactie.

Mw. Woldhuis (Stadspartij):

- Prohef: de fractie vindt het een goed voorstel. Maar wat schiet de werkgever op met een heffing op het eindproduct? Het klopt dat er een landelijke oplossing moet komen.
- De fractie verzoekt de gemeente de eigen subsidiebanen in stand te houden omdat de landelijke subsidieregeling te weinig oplevert voor werkgevers.
- Graag een reactie op de opmerking van de Cliëntenraad over de sanctieregeling en de kostendelersregeling.
- Wat vindt het college van de resolutie van de 72 bijstandsgerechtigden?
- De fractie is het oneens met het verlangen van een verplichte tegenprestatie bij de individuele inkomensvoet.

Dhr. Tervooren (Student en Stad):

- Prohef: de fractie vindt het voorstel sympathiek maar begrijpt het preadvies.
- De Participatiewet, verdringing: de banen zijn op dit moment beperkt.
- Eens met D66: meetbaarheid is belangrijk.
- Graag goede afspraken over momenten dat het college de raad informeert.
- De drie groepen: de fractie begrijpt de keuze om de meeste aandacht bij de groep klantondersteuning te leggen. Wat zijn de redenen voor de gekozen vorm van ondersteuning per groep? Wat waren de alternatieven?
- Eigen kracht: hoe wordt terugval voorkomen? Is er nazorg?
- Hoe worden de loonkostensubsidies en begeleiding ingezet en hoe wordt de loonwaarde gemeten?
- De fractie is benieuwd naar het regionale aandeel in de garantiebannen.

Wethouder Gijsbertsen:

- Alle opmerkingen worden meegenomen en komen terug in de definitieve nota.

Verslag 10 september 2014

- De wethouder geeft uitleg over de hoofdlijnen. Er is veel in beweging: er komen nieuwe vormen van participatie en dagbesteding. Voor 2015 wil het college voor een groot deel het bestaande beleid voortzetten.
- Centraal staat: hoe kan de gemeente met de budgetten het beste mensen aan werk helpen of tot participatie brengen.
- Het is goed dat de gemeente het bestand en de ontwikkelingen bij mensen goed kent. De uitvoering moet erop inspelen.
- Beschut werken: het is niet zo dat de sociale werkvoorziening wordt afgebouwd. In 2015 richt het college zich vooral op werken op locatie en op het toegang geven van mensen aan het nieuwe beschut werken. Dit komt in november terug.
- De vraag van de Cliëntenraad: mensen worden niet twee keer gekeurd. Het UWV keurt.
- De groep klantondersteuning: de mensen worden in groepen zes weken intensief gevolgd. Een werkervaringsplaats duurt daarna maximaal een half jaar. Nazorg wordt nader uitgewerkt.
- Maatschappelijke ondersteuning en participatiebanen: vanaf september 2014 worden nieuwe contracten gesloten met de instellingen voor de periode tot medio 2015. Discussie over het vervolg komt.
- Wajongers: de gemeente is er hard mee bezig en spreekt scholen en het UWV. Iederz heeft expertise.
- Nug'ers: de nadruk ligt op de mensen die bij de gemeente in het bestand zitten.
- De onderwerpen verdringing en resultaten nota Revisie komen in de nota van november 2014 aan de orde.
- Inkomen en eenoudergezinnen: de gemeente heeft deze groep een brief gestuurd over de komende veranderingen. De gemeente compenseert niet de gevolgen van rijksmaatregelen.
- Meetbare indicatoren: in de begroting staan getallen en verschillende doelen. De wethouder stelt voor de Participatiewet net als al het andere te betrekken bij de reguliere cyclus.
- Het initiatiefvoorstel van de PvdD: het middel is interessant en het is afwachten wat het Rijk gaat doen. Dit onderwerp kan bij de bredere discussie worden betrokken.
- Niemeijer: bij dit bedrijf zijn geen participatiebanen maar wel plekken voor beschut werken.
- Het 200 banenplan: het college bekijkt in verband met de begroting welke banen binnen de gemeente voor 2015 behouden kunnen worden. Een eindbeeld komt naar de commissie.

Wethouder Van der Schaaf:

- De arbeidsmarktregio Groningen heeft de taakstelling om garantiebanen te realiseren.
- Het werkbedrijf gaat op zoek naar die banen. Instrumenten als loonkostentoeslag, het ontzorgen, en andere, ondersteunen dit.
- Het Werkbedrijf werkt vanuit één regeling en één dienstverlening.
- Het doel tot en met 2016 voor de arbeidsmarktregio Groningen is het realiseren van 935 garantiebanen. Uitgesplitst: 535 banen voor de marktsector en 400 banen bij de overheden.
- Taakstelling gemeente: de stad zorgt in 2015 voor het realiseren van 16 garantiebanen.
- Een belangrijk instrument is het met de werkgevers af te sluiten convenant. De wethouder bezoekt grotere bedrijven.

Mw. Wilschut (PvdD):

- Gaat akkoord met het voorstel van de wethouder het onderwerp te parkeren en mee te nemen bij de bredere discussie. Dan is meer duidelijk over landelijke ontwikkelingen.

B2. Economische Agenda 2015-2019

(raadsvoorstel 3 juli 2014)

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Geeft complimenten voor de vorm en de inhoud van de agenda.
- De intenties van het college zijn prima.
- Het college moet zich extra inzetten voor de werkgelegenheid van mbo'ers en lbo'ers en daarom intensief gaan samenwerken met het Alfacollege en het Noorderpoortcollege. Ook moet het college de aandacht richten op bedrijven waar veel van hen werkzaam zijn.

Verslag 10 september 2014

- Werk inzake aardbevingsbestendig maken van huizen: het zou goed zijn te proberen dit werk bij Groningse bedrijven onder te brengen met als voorwaarde dat mensen uit stad en provincie met een WWB- of WW-uitkering als eerste voor dit werk in aanmerking komen.

Dhr. Van den Anker (Student en Stad):

- Geeft complimenten voor de nieuwe Economische Agenda.
- Een goed ondernemingsklimaat moet maximaal gefaciliteerd worden naast goede aandacht voor het belang van cultuur en sport.
- Wat is precies het verschil tussen G-Kwadraat en G-Kracht?
- Hoe is de samenhang tussen de programma's?
- Het 'economie-minded' maken van de gemeente: hoe wordt dit gedaan?
- Doet de gemeente aan actieve acquisitie bij het naar Groningen halen van bedrijven?
- Het zou goed zijn als ook internationale studenten gebruik kunnen maken van het Welkomstcentrum.
- De jaarplannen: de fractie hoopt dat de gemeente daar eigen initiatieven zal aankondigen.

Dhr. Verhoef (ChristenUnie):

- De fractie kan zich vinden in de gestelde kaders voor de komende jaren. De stevige ambitie is goed.
- De ondernemers krijgen een belangrijke rol. De gemeente lijkt echter geen grenzen te stellen. Welke rol heeft de gemeente? Stelt de gemeente grenzen en zo ja, wanneer is dat en wat doet de gemeente dan?
- Akkoord van Groningen: kan samen met kennisinstellingen en mbo-opleidingen een innovatieve aanpak voor aardbevingsbestendig bouwen worden ontwikkeld?
- Hoe reageerden de andere partners op de bezuiniging op het Akkoord van Groningen? Welke invloed heeft de bezuiniging op de ambities en de mogelijkheden van de partners?

Mw. Chakor (GroenLinks):

- Kan zich grotendeels vinden in de agenda.
- Groningen Energieneutraal: hoeveel banen heeft de gemeente binnen de sector duurzame energie? Hoe ziet de toekomstige ontwikkeling eruit?
- De doelgroep zelfstandigen: wat gaat het college doen voor deze groep en hoe wordt de groep betrokken bij de oplossingen?
- Het college moet bedrijven oproepen van diversiteit een speerpunt te maken.
- Op een vraag van het CDA: de fractie is tegen de vestiging 'Factory Outlets'.

Dhr. Zirkzee (D66):

- Is tevreden over het nieuwe programma. De ambitie wordt gesteund en de fractie is benieuwd naar de concrete invulling.
- Graag rekening houden met de beschikbare arbeidscapaciteit op dit moment om te voorkomen dat een deel van de beroepsbevolking gedwongen wordt de stad te verlaten na afronding van de opleiding.
- Het mkb is belangrijk voor de werkgelegenheid. Hoe wordt dit concreet betrokken bij de plannen naast zijn rol in het convenant? Hoe kunnen startende, kleine bedrijven profiteren van het convenant?
- 'Social enterprise': is dit een onderdeel van het in de agenda genoemde innoveren? Kan het onderwerp concreet in het plan worden opgenomen?
- De visie van D66 op werkgelegenheid is: minder regels en lagere lasten maken ruimte voor ondernemers, starters en zzp'ers met ruimte voor creativiteit, innovatie en jong talent.

Mw. M. Wilschut (PvdD):

- Economische groei is geen oplossing voor de crisis. Het is goed te lezen dat de groei bij voorkeur duurzaam moet zijn. Deze lijn wordt niet doorgetrokken naar de achterliggende doelen in de agenda.
- Omdat groene economie niet altijd werkgelegenheid met zich meebrengt, is een goede afweging belangrijk vanwege de grote behoefte aan extra banen.
- Wat wordt bedoeld met het stellen van grenzen bij het mogelijk maken van ontwikkelingen bij bedrijven?
- De fractie is het ermee eens de burger meer kans op eigen initiatieven te geven.

Verslag 10 september 2014

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Is tevreden met de agenda.
- Het streven om 135.000 personen en zelfs 137.500 personen eind 2019 aan het werk te hebben is erg ambitieus. Spreker vraagt of dit haalbaar is.
- De fractie is het eens met de opmerking van het CDA: Factory Outlets horen niet in of bij de stad.
- De fractie betwijfelt of een kennisbaan wel 2,3 nieuwe banen oplevert in de stad.

Mw. Kuik (CDA):

- Deelt de visie van het college dat de gemeente geen werk creëert.
- Aantrekkelijke stad: het college vergeet hierbij de bewoners en de leefbaarheid. Groningen mag geen Amsterdam worden waar te veel toeristen komen.
- De binnenstad moet worden beschermd en daarom zijn Factory Outlets aan de rand van de stad ongewenst.

Dhr. Honkoop (VVD):

- Is tevreden met de agenda. Het is goed dat gekeken wordt naar de mogelijkheden en niet naar de grenzen. Elke baan telt.

Mw. Van Gijlswijk (SP):

- Een belangrijk doel van de agenda is het behoud van banen. Geldt dit ook voor de zorg? Is het niet beter het geld van de economische agenda hiervoor te bestemmen?

Wethouder Van Keulen:

- Behoud banen in de zorg: het verrichte onderzoek toont aan dat het beter is meer te doen aan stuwende economie in plaats van aan de budgetgerelateerde economie.
- De gemeente gaat met vele stakeholders in gesprek. Het accountmanagement bezoekt bedrijven. Na alle gesprekken komt het college met het uitvoeringsprogramma.
- Aardbevingsbestendig bouwen: dit is een prima punt om te agenderen. De wethouder wil het verbreiden naar zzp'ers en mkb'ers. Het Alfacollege is van belang met zijn Techniek Innovatiecentrum.
- Het convenant is vooral gericht op mkb-bedrijven. Deze bedrijven worden via de bedrijvenverenigingen betrokken.
- De invloed van Economische Zaken binnen de organisatie is vorig jaar verbeterd door RO en EZ te splitsen. EZ hangt nu rechtstreeks onder het GMT.
- De samenhang wordt geborgd middels een programmteam.
- De gemeente doet aan gerichte acquisitie.
- Het Welkomstcentrum wordt begin november geopend. Studenten zijn niet expliciet uitgesloten. De universiteit doet al veel voor studenten.
- De gemeente neemt wel degelijk zelf initiatieven.
- De wethouder geeft uitleg over het proces van totstandkoming en het vervolg. De betrokkenheid van partners en bedrijven is daardoor groot en dat is winst.
- Uiteraard zijn er grenzen zoals de regels in bestemmingsplannen.
- Factory Outlets: als er een aanvraag komt, moet er goed naar worden gekeken.
- Akkoord van Groningen: naast het bedrag uit het coalitieakkoord hebben twee partners flinke bedragen toegezegd.
- De wethouder wil het Akkoord van Groningen de komende periode graag uitbreiden richting mbo-opleidingen.
- Bij de gemeente en bij ondernemingen bestaat de nodige aandacht voor duurzaamheid.
- Social enterprise: de wethouder kan zich erin vinden. Het hoort niet echt in het programma.
- De wethouder vindt de ambitie van 135.000 en 137.500 werkzame personen terecht.

Het voorstel gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 24 september 2014.

B3. Vaststelling Visie Werklocaties 'Rode Loper' en de 'Beleidsnotitie Westpoort' (raadsvoorstel 14 augustus 2014)

Inspreker dhr. Wijma spreekt op persoonlijke titel in mede namens mw. Van der Valk.

Spreker is bewoner aan het Hoendiep. Het college heeft voor een snelle procedure zonder bezwaarmogelijkheid gekozen. Waar kunnen burgers bij bezwaar tegen een individuele

Verslag 10 september 2014

vergunningaanvraag hun bezwaren aan toetsen? Er moet alsnog een inhoudelijke discussie komen over het vrijwaren van de omgeving van zoveel mogelijk overlast. Dit kan met behoud van het doel regels te verminderen. Betrokkenen hebben vooral aandacht gevraagd voor de te hoge reclamemasten. Betrokkenen hebben hun ongenoegen geuit over de falende informatieprocedure. Men werd verzocht het zelf op te zoeken op internet, maar de informatie was niet aanwezig. Spreker geeft hiervan een voorbeeld.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie ermee instemt om het agendapunt wegens tijdgebrek in de raad te behandelen. Wel wordt de wethouder gevraagd te reageren op de inspreker.

Wethouder Van Keulen:

- Geeft uitleg en zegt dat het een bijzondere procedure is. Het is geen wijziging van het bestemmingsplan maar een beleidsnotitie die ervoor moet zorgen dat de gemeente opener staat tegenover de mogelijkheden op Westpoort. Overbodige regels kunnen weg.
- Na de inspraakavond in 2013 kwam nog een inspraakreactie. De wethouder kan zich de reactie op de tekst over de hoge masten voorstellen. De gemeente houdt de mogelijkheid dat tegen te houden.
- De wethouder wil op deze weg doorgaan: naast de financiële belangen is het geven van ruimte aan werkgelegenheid erg belangrijk. Met belangen van omwonenden wordt altijd rekening gehouden.
- Het bestemmingsplan wordt in 2017 aangepast. Dan heeft de raad ervaring met een andere set van regels. De raad heeft gewoon het piepsysteem.

Het voorstel gaat als bespreekstuk naar de raad van 24 september 2014.

Huishoudelijk deel

C1. Ingekomen stukken

Op verzoek van de fracties van de Stadspartij en de PvdA wordt de collegebrief van 14 augustus 2014 over het Strategisch plan Groningen Airport Eelde voor de volgende commissie geagendeerd.

C2. Vaststelling verslag 11 juni 2014

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.00 uur.

20140924 verslag Extra bijeenkomst VSD cies WenI en OenW

1

EXTRA GECOMBINEERDE COMMISSIEVERGADERING VERNIEUWING SOCIAAL DOMEIN 24 september 2014

Aanwezig:

Wethouders: de heren T. Schroor (D66), R. van der Schaaf (PvdA) en M.T. Gijsbertsen (GroenLinks).

Raadsleden: de dames K.W. van Doesen-Dijkstra (D66), W. Paulusma (D66), C.E. Bloemhoff (PvdA), E. van Lente (PvdA), G. Chakor (GroenLinks), M.E. Woldhuis (Stadspartij), E. Akkerman (VVD), A.K. Kuik (CDA), I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie) en de heren K.D.J. Castelein (D66), E. Zirkzee (D66), J.P. Dijk (SP), W.H. Koks (SP), M. van der Laan (PvdA), J.P. Loopstra (PvdA), D.J. van der Meide (PvdA), K.S.N. van der Veen (GroenLinks), J.R. Honkoop (VVD), J. Boter (VVD), M. Bolle (CDA), E.B. Koopmans (ChristenUnie), M.M. van den Anker (Student en Stad) en H. Roeters (Partij voor de Dieren)

Ambt. Ondersteuning: mevr. A.A. Flikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn).

Voorzitter: mevr. S.T. Klein Schaarsberg

Raadsadviseur: mevr. A. Weiland

1. Opening door de voorzitter

De voorzitter:

- Opent de vergadering en legt uit wat het doel is van deze bijeenkomst: te bespreken wat de dilemma's zijn die de komende tijd voorliggen en wat de keuzes zijn, die de gemeente moet maken.

2. Inleidingen door de drie wethouders

Wethouder Schroor:

- 2015 is een overgangsjaar waarin een stads dekkend netwerk van sociale teams ontwikkeld wordt. Het worden er tien tot twaalf. Dit netwerk ontwikkelt zich door naar sociale wijkteams. De gemeente is hierbij faciliterend. Het sociale team is van alle partners en van alle zorginstellingen die al in de wijken werken en bieden zowel zorg als preventie. Het begint als een samenwerkingsverband en moet uiteindelijk een identiteit worden.
- In 2015 ook intake aan huis: aan de keukentafel in gesprek gaan met de mensen en kijken wat de beste oplossing is. Doel is snel en adequaat zorg leveren en voorkomen van onnodig zware zorgtrajecten.
- Gemeente gaat zelf backoffice organiseren.
- Twee van de sociale teams zijn volgend jaar ook al wijkteam.
- Er komt komende maand een campagne met herkenbare huisstijl om duidelijk te maken waar mensen met vragen terecht kunnen.

Wethouder Van der Schaaf:

- Gebiedsgericht werken is noodzakelijk. De aanpak werkt alleen wanneer niet alleen de zorgvragers maar ook andere Stadgers erbij betrokken worden. Groningen heeft een traditie van wijkgericht werken, gericht op de leefbaarheid. De kunst is om deze traditie te richten op de transitie die plaatsvindt in het sociale domein. Sociale wijkteams moeten goed zijn ingebed in de wijk om goede zorg en preventie te kunnen bieden.
- Gemeente heeft keuzes gemaakt in het coalitieprogramma: meer geld gebiedsgericht inzetten. Bestaande structuren als scholen, sportverenigingen en andere zaken op wijkniveau ook inzetten op preventie. Dit investeren in gebiedsgerichte aanpak heeft ook consequenties voor politieke afwegingen die door de raad gemaakt moeten worden.
- De komende jaren zijn er naar verwachting voldoende woningen beschikbaar voor mensen die zorg nodig hebben, maar de kwaliteit is nog onvoldoende. Het gaat om toegankelijkheid, maar ook over inrichting van de openbare ruimte. Toenemende vraag bij senioren naar wonen in een 'modern hofje': eigen woning maar iets gemeenschappelijks. Dit moet komende jaren leiden tot concrete projecten waarvoor vanuit het domein Wonen middelen gereserveerd worden. Gemeente

wil zich dienstbaar opstellen voor mensen met ideeën en actief naar mensen die het niet zelf kunnen regelen.

Wethouder Gijsbertsen:

- Alles wat gezegd is, geldt ook voor de doelgroep Jeugd; de sociale teams hanteren een '0 tot 100-benadering'. Nieuwe Jeugdwet brengt met zich mee dat alle vormen van jeugdhulpverlening naar de gemeente toekomen, inclusief jeugdreclassering en kindbescherming.
- Voor 2015 biedt de gemeente zorgcontinuering en voor een belangrijk deel in regionaal verband. Met 23 gemeenten worden afspraken gemaakt met zorgaanbieders. Regionaal Transitiearrangement loopt drie jaar.
- CJG's worden versterkt en ze krijgen nieuwe rol in sociale teams. Ze worden fysiek bij elkaar geplaatst.
- Meldpunt Kindermishandeling en Advies- en Steunpunt Huiselijk Geweld en het Veiligheidshuis idem. De lijnen moeten kort zijn.
- Doel is om op simpele en integrale manier steun te geven aan jongeren en de jongeren zelf en hun ouders een stem geven in het proces.
- Vanuit het sociale team moet snel de link kunnen worden gelegd naar onderwijs, de zorginstelling buiten de wijk, de veiligheid. Structuur moet op orde zijn.

3. Dilemma's

De voorzitter:

- Noemt de belangrijkste dilemma's: huishoudelijke hulp, pgb's en eigen bijdrage, investeren in preventie en de druk op budgetten. Hierin kan de raad nog keuzes maken.

Wethouder Schroor:

- Huishoudelijke hulp: veel gemeentes kiezen voor algemene voorziening per 1 januari 2015. Het principe van 'eigen regisseur' voor HH1, de lichtere vorm, is dan direct van toepassing. HH2 is voor mensen die het niet zelf kunnen regelen en ook niet zelf kunnen betalen. Voor deze groep blijft de gemeente contracteren. 2015 wordt een overgangsjaar. Korting wordt wel per 1 januari ingevoerd, maar de gemeente blijft in 2015 ook contracteren voor HH1.
- De gemeente gaat met alle gebruikers van HH2 in 2015 in gesprek om te zien of ze daar ook in blijven zitten. Als conclusie is dat een cliënt het niet zelf kan regelen, noch betalen, dan blijft de gemeente het doen; anders gaat cliënt naar HH1.
- Was- en strijkservice wordt begin volgend jaar algemene voorziening. Geen onderdeel meer van het basispakket huishoudelijke hulp HH1, wel van HH2.
- Voor mensen die wel zelf huishoudelijke hulp kunnen regelen maar niet betalen, zoekt de gemeente een passende oplossing.
- Overgangsjaar kost 800.000 euro in 2015.
- Budget vanuit het Rijk beschikbaar gesteld, is bedoeld om uurtarieven te compenseren om witwerken mogelijk te blijven maken. Initiatief ligt bij de zorgleverancier om met een aantrekkelijk arrangement te komen.

De voorzitter:

- Vat samen en nodigt uit tot vragen stellen.

De heer Dijk (SP):

- Budget thuiszorg gaat van 15 miljoen euro naar 9 miljoen euro. College wil dit compenseren met 800.000 euro. Was- en strijkservice: nog niet duidelijk wie dat moet gaan doen en hoeveel dit gaat opleveren. Wat als aantal mensen dat van HH2 naar HH1 gaat, tegenvalt?

Wethouder Schroor:

- Praktijk zal het moeten uitwijzen, maar er is goed naar gekeken. In 2015 moet de gemeente 2,5 miljoen euro vinden, oplopend naar 4 miljoen euro in 2017. De gemeente wil het zo goed mogelijk doen maar er zijn echt wel mensen die huishoudelijke hulp krijgen maar eigenlijk het zelf wel kunnen regelen.

De heer Koks (SP):

- Wordt een deel van de bezuiniging ook gezocht in het verminderen van het aantal uren huishoudelijke hulp?

Wethouder Schroor:

- In Groningen is dit al redelijk strak georganiseerd. Zal geen spectaculair resultaat opleveren.

Mevrouw Jongman (ChristenUnie):

- Extra bijdrage vanuit het Rijk moet door de gemeente actief worden aangevraagd bij het ministerie van VWS. Heeft Groningen dit al aangevraagd?

Wethouder Schroor:

- Ja, daar wordt aan gewerkt. Wordt voor 1 oktober aangevraagd. Als het budget goed wordt ingezet, kan het ook structureel worden.

De heer Bolle (CDA):

- Wat is de rol van het sociale team bij huishoudelijke hulp?

Wethouder Schroor:

- Vanuit de sociale teams worden de keukentafelgesprekken gevoerd. De groep mensen voor HH2 wordt actief benaderd door de sociale teams. Mensen uit de groep HH1 die problemen hebben, kunnen zich daar ook melden.

De heer Bolle (CDA):

- Komt er een beschikking vanuit de gemeente voor mensen die van HH2 naar HH1 worden geïndiceerd, zodat bezwaar mogelijk is?

Wethouder Schroor:

- De gemeente gaat uit van vertrouwen in de professional. De mensen die de keukentafelgesprekken gaan voeren, worden goed opgeleid. Tegen een beslissing kan bezwaar gemaakt worden, maar hopelijk gebeurt dit niet.

De heer Van der Laan (PvdA):

- Komt er al dan niet een beschikking vanuit de gemeente?
- Goede communicatie is belangrijk, ook voor de groep uit HH1, die de gemeente niet actief gaat benaderen. Veranderingen moeten tijdig en begrijpelijk worden meegedeeld.

Wethouder Schroor:

- Iedereen die gebruikmaakt van huishoudelijke hulp 1, krijgt netjes bericht van de gemeente over de veranderingen en over de mogelijkheden als men de huishoudelijke hulp niet kan betalen.
- Bij een herindicatietraject van HH2 naar HH1 zullen wel beschikkingen volgen, maar als iemand in HH1 zit, gaat dat niet meer via beschikkingen.

Mevrouw Woldhuis (Stadspartij):

- Wordt de was- en strijkservice voor een jaar opgezet of is het een blijvende service? Waarom wordt deze service eigenlijk ingezet? Worden mensen dan gekort in hun uren?
- 40% van de cliënten zit nu in HH2. In andere gemeentes is dat ongeveer 15%. Wil het college ook van 40% naar 15%? Is dit ook al meegenomen in de Begroting 2015?

Wethouder Schroor:

- Nee. Groningen heeft een hoog percentage cliënten in HH2 en daarom schat het college in dat daar kosten te besparen zijn, maar hoeveel moet blijken op basis van de gesprekken.
- Was- en strijkservice gaat uit het pakket huishoudelijke hulp 1 en wordt een algemene voorziening. Levert een besparing op. De gemeente onderzoekt of het een werkgelegenheidsproject kan worden.

De heer Boter(VVD):

- Is de voorziening voor mensen die huishoudelijke hulp niet kunnen betalen blijvend of is het een afbouwregeling?

Wethouder Schroor:

- Voorziening is bedoeld voor mensen die het niet kunnen betalen, niet omdat ze er eerder recht op hadden.

Mevrouw Paulusma (D66):

- Moeten mensen die gebruik maken van HH1 in 2015 de huishoudelijke hulp al zelf betalen?

Wethouder Schroor:

- Ja, op basis van eigen-bijdragesystematiek.

Mevrouw Paulusma (D66):

- Wanneer worden inwoners geïnformeerd en waarom informeren we mensen uit HH1 per brief en HH2 via keukentafelgesprekken?
- Wat zijn de criteria die gehanteerd worden bij die keukentafelgesprekken?
- De professional beoordeelt, maar welke vorm van inspraak is er voor de cliënten zelf?

Wethouder Schroor:

- Het informeren van de mensen is al gebeurd. Er zijn vierduizend brieven gestuurd naar alle mensen uit HH1 en HH2. Het komend jaar wordt de huishoudelijke hulp ook in de campagne

meegenomen. Keukentafelgesprekken niet met HH1-cliënten uit efficiency-overwegingen. Deze groep heeft niet zo veel begeleiding nodig.

- Het indiceren van de cliënten voor HH1 of HH2 laat de gemeente over aan de professionals. Het zijn gesprekken, geen mededelingen. Cliënten kunnen meepraten.

De heer Loopstra. (PvdA):

- Was- en strijkservice wordt ingericht door mensen met grote afstand tot de arbeidsmarkt?

Wethouder Schroor:

- Ja, dat heeft de voorkeur. Win-winsituatie.

De heer Dijk (SP):

- Thuiszorg is meer dan schoonmaken. Waar blijft de signalerende functie?

Wethouder Schroor:

- College kan niet garanderen dat die op peil blijft. Wil dit afvangen vanuit de sociale teams. Huishoudelijke hulp zal die functie ook nog steeds hebben, maar ook woningcorporaties kunnen rol spelen.

Mevrouw Van Lente (PvdA):

- Graag aandacht voor stapeling van financiële vraagstukken. Stapelingsmonitor 2012 er bijhouden.
- Communicatie over Eigen bijdrage 2015 is helder voor raadsleden, maar voor de doelgroep niet altijd. Vergeet niet de gebarentaal. Vergeet niet de niet-Nederlanders of mensen met een verstandelijke beperking. Communicatie voor verschillende IQ's.

Wethouder Schroor:

- Doel is dat iedereen wordt benaderd. Communicatie moet helder zijn, dus dit nemen we mee.

Mevrouw Woldhuis (Stadspartij):

- Keukentafelgesprekken over HH2 naar HH1 worden volgens de wethouder door sociale teams gedaan. Maar ook volgens de wethouder nu en in 2015 door ambtenaren?

De heer Van der Veen (GroenLinks):

- Mensen die huishoudelijke hulp zelf moeten regelen, hebben soms problemen door jargon of doordat ze niet weten welke aanbieders er zijn. Hoe gaat college daarmee om?
- Sociale teams moeten gesprekken gaan voeren over huishoudelijke hulp. Worden daarbij ook andere leefgebieden betrokken? Verslavingsproblematiek, jeugd?

De heer Koks (SP):

- Wat is een algemene voorziening? Wat is de gemeentelijke betrokkenheid daarbij?
- Blijft de eigen bijdrage gelijk?

Wethouder Schroor:

- Keukentafelgesprekken gaan plaatsvinden vanuit de sociale teams, door Wmo-consulenten. Dat zijn ambtenaren.
- Gemeentelijke rol bij een algemene voorziening is dat de gemeente het organiseert. De bemensing, technisch personeel. Bij de HH1 gaat de gemeente een lijst maken van partijen die goed met personeel omgaan en kwaliteit leveren.

Mevrouw A.A. Fikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn):

- In 2015 wordt de systematiek van de eigen bijdrage nog doorgezet. Er zijn weinig burgers die het volledige tarief betalen. Wat de burger betaalt, hangt af van zijn inkomen.

De heer Van der Laan (PvdA):

- Als gemeente komt met een lijst aanbieders, is dat dan wel algemene voorziening?

Wethouder Schroor:

- Als we een betere term weten te bedenken, gebruiken we die.

De voorzitter:

- Volgende onderwerp is pgb's en eigen bijdrage.

Wethouder Schroor:

- Beleid wordt dat pgb en zorg in natura als gelijkwaardige vorm wordt beschouwd. Per keer bekijken wat de beste oplossing is. Een mix kan ook.
- Zorg in natura contracteert en levert de gemeente, SVB gaat pgb's verstrekken door middel van een administratiekantoor. Maar SVB controleert ook. Houders krijgen geen geld meer op hun rekening gestort.
- Zorg niet geleverd als natuurlijke zorg, maar extra inspanning, kan onderdeel zijn van pgb.
- Dilemma is vaststellen van het nieuwe pgb-tarief. Pgb-tarief is afgeleid van naturatarief.

- Verschillende tarieven per soort ondersteuner, voor instellingen, zzp'ers, niet professionals. Uitgangspunt is goedkoopste alternatief.
- pgb is geen vrij besteedbaar bedrag.

Mevrouw Van Lente (PvdA):

- Goedkoopste alternatief: voor de PvdA staat toegankelijkheid voorop. Hoe gaat de afweging tussen pgb en zorg in natura?

Wethouder Schroor:

- College ziet ze als gelijkwaardige vormen naast elkaar.

Mevrouw Van Lente (PvdA):

- Hoe gaat het college de raad meenemen als het budget op is?

Wethouder Schroor:

- Het hele stelsel moet betaalbaar blijven. Kiezen voor het goedkoopste alternatief waar mogelijk. Basis is de keuzevrijheid van de cliënt, maar er zijn uitzonderingen als het gaat om kostenbeheersing.

De heer Koks (SP):

- Pgb-hulpverlening voltrekt zich in beslotenheid tussen cliënt en hulpverlener. Hulpverlener heeft geen belang bij ontwikkeling richting zelfstandigheid van de cliënt. Kan er kwaliteitsgarantie geleverd worden? Hoe is de samenhang met andere voorzieningen in de wijk?

Mevrouw Flikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn):

- Vanaf 2015 wordt bij pgb-aanvraag gecheckt of iemand in staat is die pgb uit te voeren. Er komt een persoonlijk plan met daarin doel en resultaat van de zorg. Zorg wordt gevolgd door sociale teams. Eerst wordt gekeken of er andere oplossingen zijn dan een pgb.

Mevrouw Paulusma (D66):

- Moet een ouder met ernstig ziek kind verschillende contracten afsluiten voor verschillende soorten hulpverlening?

Mevrouw Flikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn):

- Ja, persoonlijke verzorging komt uit een ander systeem dan de Wmo. Maar een ouder met pgb kan wel een persoon aanstellen die beide dingen doet. Gemeente is wel in gesprek met verzekeraars om dit te regelen en biedt ondersteuning vanuit de wijkteams.

Mevrouw Jongman (ChristenUnie):

- Het goedkoopste alternatief is niet altijd het beste.

Wethouder Schroor:

- Uitgangspunt is wel het goedkoopste alternatief. Gemeente moet kosten beheersen.

Mevrouw Flikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn):

- Er zijn wettelijke kwaliteitsnormen opgenomen in het bestek.

Wethouder Schroor:

- Ander dilemma is de inzet door niet-professionals. Gemeentes moeten onder voorwaarden het pgb uit eigen netwerk mogelijk blijven maken. Gemeente moet checken of mantelzorger niet overbelast raakt. Uitgangspunt wordt pgb uit eigen netwerk tot een minimum beperken. Bij 'gebruikelijke zorg' geen pgb.

Mevrouw Paulusma en (D66):

- Pgb is ooit in het leven geroepen om cliënt zelfstandig keus te laten maken. Waar is de keuzemogelijkheid?

Wethouder Schroor:

- Als het gaat om 'gebruikelijke zorg' wordt daar geen pgb meer voor beschikbaar gesteld.

Mevrouw Chakor (GroenLinks):

- Als een minderjarige een ouder moet ondersteunen, hoe zit dit met zijn eigen taken? Wordt hij daarbij ondersteund?

Wethouder Schroor:

- Dat is maatwerk. Er wordt bekeken wat redelijk is.

Mevrouw Woldhuis (Stads partij):

- Voor pgb's worden vaak tarieven gedeclareerd die gelden voor professionele zorgaanbieders, terwijl de zorg wordt geleverd door niet-professionele zorgaanbieders, zoals familieleden of vrienden. Hoe gaat het college daarmee om?

Mevrouw Flikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn):

- In 2015 wordt gewerkt met systematiek van verschillende tarieven. Voor professionals andere tarieven dan voor de buurvrouw.

De voorzitter:

- Investeren in preventie versus de druk die dit oplevert op budgetten is het laatste dilemma.

Wethouder Schroor:

- Korting op het beschikbare budget voor de nieuwe taken in 2015 is ongeveer 15 miljoen euro. NLA-middelen vallen weg. Eerdere bezuinigingen die het veld raken zijn doorgevoerd, zoals de 10% korting bij instellingen. Hoe gaan we om met preventie? Budgetten voor de transitie AWBZ-Wmo zitten vooral vast in de zorgcontinuïteit in 2015. College wil voorkomen dat in een bepaald gebied voorzieningen wegvallen, waarvan we later spijt krijgen.
- College wil middelen beschikbaar hebben voor innovatie in de sociale teams en zorg maar ook in preventie voor als een activiteit wegvalt en dit problemen geeft: het innovatiebudget.

Wethouder Gijsbertsen:

- Het college wil preventief werken, maar het moet ook iets opleveren. Preventie kan zwaardere zorg voorkomen, waardoor je kunt terugverdienen.

De heer Koks (SP):

- Het hele model valt of staat met bewoners die zich verantwoordelijk gaan voelen. Hoe wil het college de zeggenschap van de bewoners vormgeven? Er zijn ook collectieven van bewoners die iets te zeggen kunnen hebben.

Wethouder Van der Schaaf:

- Succes is afhankelijk van inzet van bewoners. Sociale omgeving beter mobiliseren is belangrijk. Collectieve zaken, verkeersdrempels, winkelcentra, vragen om collectieve zeggenschap. Hiervoor is geld beschikbaar binnen het gebiedsgerichte werken. Belangrijk is om gesprekken goed te organiseren met bewonersorganisaties.

De heer Koks (SP):

- SP heeft een notitie gepubliceerd, 'Anders en beter'. Zeggenschap van bewoners over hun eigen voorzieningen op stadsdeelniveau organiseren. Wat vindt het college daarvan?

Wethouder Van der Schaaf:

- Bevat veel elementen die uitstekend bruikbaar zijn voor deze discussie.

De heer Dijk (SP):

- In het uitvoeringsplan worden budgetten van 2015 genoemd, maar niet van 2014. Moeilijk om een referentiekader te hebben.
- Op pagina 56 'mogelijkheden voor rolstoelen en kinderen onder de 18 jaar een eigen bijdrage te heffen'. De SP stelt voor om dit eruit halen.

De voorzitter:

- Dit is iets politieker dan hier kan worden besproken.

Wethouder Schroor:

- Cijfers 2014 zijn gebaseerd op individuele aanvraag bij zorgleveranciers. Gevoelige informatie wordt niet verstrekt. Het Rijk baseert de cijfers op 2013 en stelt dat er daarna een 0-situatie is. Gemeente betwijfelt dit sterk en gaat namens de G32 er op aandringen met de cijfers van 2014 te rekenen.

4. Vragenronde overige onderwerpen

De heer Koks (SP):

- In het verhaal op pagina 60 staat dat de operatie niet zonder risico's zal verlopen. In dit geval zitten er ook menselijke risico's aan. Het is raadzaam als crisisteams opgezet worden voor tussenwal-en-schip-situaties.

Wethouder Gijsbertsen:

- Gaat college meenemen in voorbereiding als gedachte.

Mevrouw Paulusma (D66):

- Kunnen mensen die zorg in natura hebben, nog switchen naar een pgb?

Mevrouw Flikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn):

- Ja, maar als veel mensen dat gaan doen wordt het financieel risico groter.

Wethouder Schroor:

- College gaat ervan uit dat niet iedereen gaat switchen. Als dit collectief gebeurt, is er een probleem.

Mevrouw Paulusma (D66):

- Toewijzing van een sociaal team naar het achterliggende veld gaat via de gemeente. Is dat een infrastructurele of inhoudelijke oplossing?

Wethouder Schroor:

- Een infrastructurele. Inhoud zal plaatsvinden bij de beoordeling in het sociale team.

Mevrouw Flikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn):

- Bij de backoffice komen de inhoudelijke afspraken samen. Daar worden opdrachten richting organisaties weggezet. Gaat via nieuw digitaal knooppunt.

Mevrouw Paulusma (D66):

- Is deze toeleiding voor elk domein hetzelfde? Ziet de toeleiding naar Jeugdzorg er hetzelfde uit als naar langdurige zorg? Hoe gaan we om met de gegevens die we delen?

Mevrouw Flikkema (Divisiemanager Persoonsgerichte zorg en welzijn):

- Uitgangspunt is zo veel mogelijk werken via één proces. Voor de jeugd nauw samenwerken aan de voorkant. In gehele provincie zelfde kijk op kinderen en jeugd. Gaat per 1 januari 2015 nog niet op alle fronten lukken, maar de insteek is dat burger er geen last van heeft. Burger heeft alleen te maken met de voorkant.

De heer Honkoop (VVD):

- Scholen en sportverenigingen moeten tijdig aanhaken en een bijdrage leveren. Vanaf wanneer zijn ze geïnformeerd en zijn ze er klaar voor?

Wethouder Gijsbertsen:

- Bij de doorontwikkeling sociale teams en sociale wijkteams komen scholen en sportverenigingen aan de orde. Er moeten contactpersonen komen die informatie delen. Dit is grotendeels rond.

Wethouder Schroor:

- Er wordt een presentatie georganiseerd op het stadhuis, met daarbij iemand van het sociale team Beijum. Stel die vraag nog eens aan die persoon.

De heer Koks (SP):

- Transitie jeugdzorg gebeurt samen met 23 andere gemeentes. Zal onder gemeenschappelijke regeling vallen. Is daar al iets van bekend?
- Wat wordt de reikwijdte van sociale wijkteams? Komen daar mensen in die nu voor de GKB of GGD werken?

Wethouder Gijsbertsen:

- De bestaande gemeenschappelijke regeling Publieke Gezondheid en Zorg is gemandateerd om inkopen bij jeugdzorg te doen op een aantal terreinen. Dat hebben alle 23 gemeentes gedaan. Het is nu aan GR om de inkoop via de zogenaamde RIG vorm te geven.
- Op dit moment doet de GKB al mee maar daar hoort wel een discussie bij: hoe betrekken wij nu Sociale Zaken bij vernieuwing van het sociale domein? Daar zijn we nog niet uit. Moet ook in gesprek met de raad vorm krijgen. Vanuit de GGD komen er wel mensen in de sociale teams terecht en ook de JGZ-medewerkers.

5. Afsluiting

De voorzitter:

- Sluit de bijeenkomst af om 14.40 uur.