

## Voorlopige agenda van de commissie Werk en Inkomen van 19 november 2014

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

Datum: woensdag 19 november 2014  
Aanvang: 16:30 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: mevr. S. Klein Schaarsberg  
Griffier: mevr. A. Weiland t.(050) 367 7678

Opening

[Bijlage - Uitnodigingsbrief W&I 19-11-2014 \(pdf\)](#)

### A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Afspraken en planning

[Bijlage - 2014-10-08 besluitenlijst 20.00 uur W&I \(pdf\)](#)

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

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

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

[Bijlage - Gezamenlijke besluitenlijst alle commissies over begroting 2015 \(pdf\)](#)

A4. Conformstukken

A5. Rondvraag

### B Inhoudelijk deel

B1. Het Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

(Collegebrief 14-8-2014)

(Collegebrief 14-11-2014)

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

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

B2. Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

(Raadsvoorstel 30-10-2014)

[Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen \(pdf\)](#)

[Ingekomen stukken - Nr. 20 Nota participatie - FNV Lokaal \(pdf\)](#)

**commissie Werk en Inkomen - woensdag 19 november 2014**

**Ingekomen stukken - Nr. 21 Participatiewet en reacties op modelverordeningen VNG - FNV in Beweging** (pdf)

**Ingekomen stukken - Reactie Clientenraad op de invoering van de Participatiewet in Groningen** (pdf)

- B3.** Afwikkeling 200 banenplan/afbouw gesubsidieerde arbeid  
(Collegebrief 31-10-2014)

**Collegebrief - Afwikkeling 200 banenplan / Afbouw gesubsidieerde arbeid**  
(pdf)

**C Huishoudelijk deel**

- C1.** Ingekomen stukken

**Bijlage - Ingekomen collegebrieven W&I november 2014** (pdf)

- C2.** Vaststelling verslag

**2014-10-08 verslag W&I** (pdf)

**2014-11-05 verslag W&I Begroting** (pdf)

**Sluiting**

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspraakrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale insprek-tijd 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](http://www.gemeenteraad.groningen.nl)



## Bijlage - 2014-10-08 besluitenlijst 20.00 uur W&I

### BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING WERK EN INKOMEN

Datum: 8 oktober 2014

Plaats: Oude Raadzaal

Tijd: 20.00-23.00 uur

#### 1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD VAN 29 OKTOBER 2014

##### 1-MINUUTINTERVENTIE

Levendige stad ook op zondagen

(Raadsvoorstel 19-9-2014)

Op verzoek van de GL (overwegen een motie)

##### DISCUSSIE

Beleidsplan en Uitvoeringsplan vernieuwing sociaal domein 2014/2015/

Verordening WMO 2015 / Verordening Jeugd 2015

(Raadsvoorstel 18-9-2014)

Op verzoek van de Stadspartij en de SP (overwegen moties in te dienen)

#### 2. TOEZEGGINGEN

##### Rondvraag

Wethouder Gijsbertsen zegt de raad een afschrift toe van de brief aan het kabinet m.b.t. de sociale zekerheid.

##### Levendige stad ook op zondagen

Wethouder van Keulen heeft toegezegd;

- op korte termijn in gesprek te gaan met het GCC en de ondernemers die van zich hebben laten horen.
- de raad schriftelijk te informeren over het vervolg
- volgend jaar te komen met een evaluatie

##### Beleidsplan en Uitvoeringsplan vernieuwing sociaal domein 2014/2015/

##### Verordening WMO 2015 / Verordening Jeugd 2015

Wethouder Schroor heeft toegezegd de raad de mondelinge toelichting m.b.t. de HHT voor de toelage van het rijk schriftelijk te doen toekomen.

#### 3. AFSPRAKEN EN PLANNING

De voorgestelde wijzigingen zijn akkoord.

#### 4. VERSLAGEN

De verslagen van 10 september en 24 september zijn ongewijzigd vastgesteld.

#### 5. AFSPRAKEN

De collegebrief van 14-8-2014 betreffende "Het Strategisch Plan Groningen Airport Eelde" wordt doorgeschoven naar de agenda van 19 november a.s.



Lange Termijn Agenda per 04-11-2014

J

maand / kwartaal	die	onderwerp	formeel document	portefeuille	opmerkingen
<b>PM</b>	2014-273	W&I	Plan van aanpak gevolgen voor ouderen en mensen met een beperking en wat nodig is	Schroor/ v.der Schaaf	rv. 18-9-14, actiepoint VSD 2015
<b>PM</b>	2014-258	W&I	Info. vervolg Levendige stad ook op zondagen		v. Keulen toezegging 8-10-2014, cbrf. 23-10-14 afvoeren.
<b>1e kw 14</b>	2014-227	W&I	Resultaat gesprek met de ING/RABO over de geldautomaat Hoogkerk		v. Keulen toezegging 10-9-2014, motiebrief 10-10-2014
<b>4e kw 14</b>	2014-106	W&I	Rapportage Regionaal actieplan Jeugdwerkloosheid	van der Schaaf	toezegging 11-12-13
19-nov-14	2014-139	W&I	Resultaten Pilot + Plan van aanpak motie 'weten waar de kansen liggen'		
19-nov-14	2014-209	W&I	Beleidsnotitie invoering Participatiewet	Gijsbertsen	Cbrf. 8-9-2014, cbrf. 31-10-14
10-dec-14	2014-184	W&I	Nieuw kader uitvoering armoedebeleid	Gijsbertsen	rv 30-10-14, afvoeren
10-dec-14	2014-211	W&I	Uitvoeringsprogramma economische agenda	Gijsbertsen v. Keulen	rv. 6-6-14
<b>1e kw 15</b>	2014-210	W&I	Verordeningen i.c. Participatiewet	Gijsbertsen	
<b>1e kw 15</b>	2014-64	W&I	1ste monitor armoedeonderzoek	Gijsbertsen	cie. W&I 11-6-14
<b>2e kw 15</b>	2014-244	W&I	Evaluatie regionaal actieplan Jeugdwerkloosheid	v.der Schaaf	
<b>2e kw 15</b>	2013-196	W&I	Uitgewerkte visie Sontweggebied	v. Keulen	okt/nov 2013, cbrf. 7-10-13 brief volgt. Cbrf. 20-12-13, cbrf. 22-5-14, LTA-gesprek.
<b>4e kw 15</b>	2014-259	W&I	Evaluatie Levendige stad ook op zondagen	v. Keulen	toezegging 8-10-2014
<b>2e kw 16</b>	2014-42	W&I	Stand v. zaken en evaluatie detailhandelvisie 'Oog voor nieuwe detailhandel'	v. Keulen	cbrf. 20-2-2014

Legenda:

Blauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepoint in commissie

## Bijlage - IM lijst W&I november 2014, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2013-61	11	VVD, PvdA, D66	<b>Weten waar de kwaliteiten liggen</b>	<p>verzoekt het college:</p> <p>* in het eerste kwartaal van 2014 met een plan van aanpak te komen om de gemeente en werkgevers de mogelijkheid te bieden het arbeidspotentieel 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 vitas's van de klanten inzake werk en opleiding telkens actualiseert indien daartoe aanleiding is.</p>	W&I	cbfr.6-2-2014 resultaten pilot mei 2014 en vervolgaanpak 3e kw.-14 Cbrf.8-9-2014 19 nov. op LTA		motie	Gemeentebegroting 2014 en Belastingtarieven 2014	Gijsbertsen
2014-19	5	Stadsparthij, CU, SP en CDA	<b>pinautomaten Hoogkerk</b>	<p>1. deze motie onder de aandacht te brengen van de directievoorzitters van de RABO bank en de ING bank;</p> <p>2. indien zich in andere wijken een soortgelijke situatie voordoet ook dan deze motie onder de aandacht te brengen van de directievoorzitters van de betreffende bank(en).</p>	W&I	Motiebrief 10-10-14, info. 1e kw.-14		motie	Motie vreemd aan de orde van de dag	v. Keulen
2014-23	6	D66, VVD, S&S	<b>Zondagse Dialoog</b>	er voor te zorgen dat er tijdens de 2014 editie van "Let's Gro" ruimte is om de eerste gesprekken met ondernemers en stafleden op het gebied van extra zondagse activiteiten te voeren.	W&I	Motiebrief 9-7-14, Bij Let's Gro nov. '14 of evt. eerdere mogelijkheid		motie	Voorjaarsdebat	v. Keulen
2014-28	6	PvdA, D66, VVD, GL	<b>Maak meer werk van jobcarving</b>	<p>1. om intern onderzoek te doen naar de mogelijkheden om jobcarving binnen de gemeentelijke organisatie in te voeren en ons daarover voor 1 november te rapporteren;</p> <p>2. om de diverse grenia van werkgevers- en werknemersorganisaties te informeren over het instrument Jobcarving teneinde implementatie te bevorderen bij organisaties en bedrijven in stad en ommeland.</p>	F&V/ W&I	Motiebrief 10/10/14; nadere info in november 2014		motie	Voorjaarsdebat	v. Keulen/ van der Schaaf
2014-32	6	PvdA, GL, CU, S&S	<b>Decentralisaties en Healthy Ageing</b>	<p>1. om intern onderzoek te doen naar de mogelijkheden om te variëren met de inkomensgrenzen 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 Participatievet te rapporteren.</p>	W&I	Motiebrief 10-10-14 Komt rapportage voortgang voorjaar 2015.		motie	Voorjaarsdebat	v. der Schaaf
2014-33	6	PvdA, GL	<b>Einde aan de 110%-grens in armoedebeleid</b>	<p>1. onderzoek te doen naar de mogelijkheden om te variëren met de inkomensgrenzen 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 Participatievet te rapporteren.</p>	W&I	Motiebrief 9-7-14 14 betrekken bij armoedebeleid dec 2014		motie	Voorjaarsdebat	Gijsbertsen
2014-41	6	VVD, D66, S&S, CU	<b>Innovatie in het sociaal domein</b>	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.	W&I	Motiebrief 9-7-14 2015 Komt terug in voorjaar 2015 (zie motiebrief 10-10-2014)		motie	Voorjaarsdebat	Schroor
2014-47	6	CU	<b>Meer kansen voor langdurig werkzoekenden</b>	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.	W&I	Motiebrief 10-10-14 brief de kw.-14 reg. educatieplan		motie	Voorjaarsdebat	van der Schaaf

## Bijlage - IM lijst W&I november 2014, niet afgehandeld

Jaar - Nr	Mn	Indieners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
<b>Moties en initiatiefvoorstellen</b>										
<i>verzoekt het college:</i>										
2014-66	7	CU, D66, PvdA, PvdD, GL	<b>Help de Voetselbank de zomer door!</b>	1. met de Voetselbank in overleg te gaan hoe in het acuut tekort voorzien kan worden; 2. daar waar mogelijk, binnen de netwerken van de afzonderlijke leden van het College, de materiële (mede)verantwoordelijkheid voor de Voetselbank onder de aandacht te brengen en vorm te geven; 3. in de relatie met de inwoners van de stad aandacht te vragen voor een nog grotere betrokkenheid bij de voetselbank; 4. in overleg te gaan met de voetselbank om tot een structurele oplossing te komen voor dit jaarlijkse terugkerende probleem en de raad hierover te rapporteren.	O&W/ W&I	motiebrief 10-10-14, mee in armoedebeleid dec. 14 (ook W&I)		motie	Intensivering armoedebeleid 2014 d.m.v. inzet extra rijksmiddelen	Gijsbertsen
2014-68	9	SP, CU, PvdA	<b>Inzet werkzoekende bouwvakkers in aardbevinggebied</b>	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 aardbevinggebied; 2. om de relevante partijen te bewegen Gorninger 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; 3. om de raad te informeren over de voortgang in deze.	W&I			motie	Economische Agenda 2015-2019	v. der Schaaf
2014-70	9	PvdD	<b>Groen advies</b>	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	
2014-72	10	CDA, GL, CU, PvdD, SP, S&S, Stadspartij	<b>Oog voor kleine ondernemers</b>	zich evenredig in te zetten om de aantrekkelijkheid van de stad ook op andere dagen van de week te stimuleren en het gevoerde beleid na een jaar te evalueren met de de raad.	W&I			motie	Levendige stad ook op zondagen	
2014-73	10	SP, Stadspartij, CU, GL	<b>Maatwerk communicatie</b>	1. bij de communicatie over de veranderingen in de zorg speciale aandacht te besteden aan mensen die de Nederlandse taal niet of beperkt machtig zijn, kampen met laaggeletterdheid, digitale vaardigheden ontberen en/of sociaal en verbaal minder weerbaar zijn; 2. deze communicatie vooraf voor te leggen aan de bestaande adviesraden (zoak het WMO-platform, SOOG, Adviesraad gehandicaptenbeleid en Ouderenraad); 3. bij intakes, "teukentafelgesprekken" en bezwaarprocedures de zorgvragers actief te wijzen op de mogelijkheid daarbij een belanghebbender naar keuze te betrekken.	W&I/ O&W		motie	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwing Sociaal Domein (VSD)		
2014-74	10	GL, CDA, PvdA, CU, PvdD, Stadspartij	<b>Experiment huishoudelijke hulp</b>	samen met stad en betrokkenen, zoals wijkorganisaties en woningbouwverenigingen, te gaan experimenteren met andere organisatievormen van huishoudelijke hulp, zoals wijkcorporaties of vouchers. (Http://www.trouw.nl/trouw/4516/Gezondheidsartikelen/detail/3375825/2014/10/25/Hulp-in-huis-en-banen-gered-met-dienstenleceque-gemeenten.dhtml)	W&I/ O&W		motie	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwing Sociaal Domein (VSD)		

## Bijlage - IM lijst W&I november 2014, niet afgehandeld

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
<b>Moties en initiatiefvoorstellen</b>									
<i>verzoekt het college:</i>									
2014-75	10 GL, PvdA, S&S, PvdD, CU	<b>Medezeggenschap Jeugdigen en ouders</b>	in de afspraken met de aanbieders van jeugdhulp en in de beleidsregels daaromrent op te nemen dat: 1. jongeren in staat worden gesteld cliëntmedezeggenschap uit te oefenen in de instelling waar zij jeugdhulp krijgen; 2. ouders in staat worden gesteld oudermedezeggenschap uit te oefenen in de instelling waar hun kind jeugdhulp krijgt; 3. specifiek onderscheid wordt gemaakt in medezeggenschap door jongeren en door die van ouders; op de uitvoering van bovenstaande toe te zien. 1. de nieuwe jeugdhulp samen met kinderen en jongeren vorm te geven en een manier te vinden daarover met hen in gesprek te gaan; 2. daarbij gebruik te maken van ervaringen ouders in het land (bestaande initiatieven en methoden om jongeren te betrekken)	W&I/ O&W			<i>motie</i>	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwing Sociaal Domein (VSD)	
2014-76	10 GL, PvdA, S&S, PvdD, CU	<b>De stem van jongeren</b>	1. de nieuwe jeugdhulp samen met kinderen en jongeren vorm te geven en een manier te vinden daarover met hen in gesprek te gaan; 2. daarbij gebruik te maken van ervaringen ouders in het land (bestaande initiatieven en methoden om jongeren te betrekken)	W&I/ O&W			<i>motie</i>	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwing Sociaal Domein (VSD)	
2014-77	10 Stads partij	<b>Huishoudelijke hulp</b>	de raad te rapporteren over de uitkomsten van de gesprekken met de cliënten met een HH-indicatie.	W&I/ O&W			<i>motie</i>	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwing Sociaal Domein (VSD)	
2014-78	10 Stads partij, CU, GL, D66, PvdA	<b>Controle-regelreflex</b>	de begeleidingscommissie sociaal domein de opdracht te geven om met een voorstel te komen hoe we als raad met incidenten die zich voor gaan doen om kunnen gaan zonder in een risico-regelreflex te schieten.	W&I/ O&W			<i>motie</i>	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwing Sociaal Domein (VSD)	
2014-79	10 Stads partij, CDA, GL, PvdA, CU, PvdD	<b>Rekenhulp eigen bijdrage zorg</b>	te onderzoeken of het mogelijk is een online rekenhulp te ontwikkelen voor de eigen bijdrage in de zorg op de gemeentelijke website naar het voorbeeld van de rekenhulp van de belastingdienst bij zorg-, kinderopvang- en huurtoeslag.	W&I/ O&W			<i>motie</i>	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwing Sociaal Domein (VSD)	
2014-81	10 CU	<b>Familiegroepsplan</b>	1. uit te werken op welke wijze het recht op het maken van een familiegroepsplan mogelijk is; 2. deze uitwerking aan de raad voor te leggen.	W&I/ O&W			<i>motie</i>	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwing Sociaal Domein (VSD)	

## Bijlage - IM lijst W&I november 2014, afgehandeld

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

## Bijlage - IM lijst W&I november 2014, afgehandeld

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Ditium	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
verzoekt het college:										
2013-37	6	S&S, CU, CDA, VVD en GL	<b>Invoering cofinancieringsfonds</b>	<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, Stadspartij, CU en PvdD	<b>Onkostenvergoeding in participatienota</b>	<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> <p>* de middelen die het Rijk vanaf 2014 beschikbaar stelt voor het armoedebeleid ook werkelijk als zodanig te onmerken.</p>	W&I	rv. 24-1-14	Afgehandeld	motie	Onkostenvergoeding vrijwilligerswerk	
2013-79	11	GL, CU	<b>Oormerken rijksgeelden Armoedebeleid en Schuldhulpverlening</b>	<p>met huidige aanbieders van kortingen in 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</p>	W&I	RV 7-2-2014 RV 6-6-14	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2014 en Belastingtarieven 2014	Gijsbertsen
2013-84	12	SP en PvdA	<b>Realiseren breed aanbod via webshop en rapportage vóór 15 februari</b>	<p>met huidige aanbieders van kortingen in 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</p>	W&I	cbrf. 4-2-2014	afgehandeld	motie	Ontvomen van Stadspas naar webshop en kindpakket	
2014-2	1	SP, GL, CU, Stadspartij	<b>Schrappen introductieperiode</b>	<p>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 &amp; Participatie te schrappen</p>	W&I	Cbrf. 4-2-2014 verzoek uitgevoerd	afgehandeld	motie	Dienstverlening Werk & Participatie	
2014-11	2	D66, CDA, VVD	<b>Perspectief in het armoedebeleid</b>	<p>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.</p>	W&I	RV 7-2-2014 RV 6-6-14	Afgehandeld	motie	Inzet extra middelen armoedebeleid	Gijsbertsen
2014-26	6	D66, VVD, PvdA en GL	<b>Werkgeversconvenant</b>	<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 tijdspad te geven met betrekking tot de toestandkoming van dit convenant en te bereiken doelen in bepaalde fasen;</p> <p>3. voortgang over de toestandkoming van dit convenant binnen drie maanden aan de raad te rapporteren.</p>	W&I	Motiebrief 9-7-14 komt info. voortgang bij convenant ondernemend Groningen sept 14 RV 3-7-2014. planning okt 2014. cbrf. 23-10-14	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat v. Keulen	

## Bijlage - IM lijst W&I november 2014, afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
<i>verzoekt het college:</i>									
2014- 31	6 PvdA, D66, GL	<b>Een leven lang leren</b>	1. onderzoek te doen naar de mogelijkheden om bij de invoering van de Participatiewet de scholingssteun in te zetten; 2. de raad hierover in de keuzenota over de Participatiewet te rapporteren.	W&I	Motiebrief 10-10-14, indiv. Studietoelag in motie Invoering participatiewet 2-7-14	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat	Gijsbertsen
2014- 35	6 GL, PvdA	<b>Elk kind jeugdzorg</b>	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, Stadspartij	<b>Onderzoek gevolgen landelijk beleid ouderen</b>	de gevolgen van het gedecentraliseerde beleid voor ouderen in Groningen in kaart te brengen op het gebied van de WMO, huisvesting, wvz-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 actiepoint in uitv.plan VSD okt'14	Afgehandeld	motie	Voorjaarsdebat	Schroor/van der Schaaf
2014- 80	10 CDA, GL, S&S, Stadspartij, CU	<b>Geen jeugd tussen wal en schip</b>	te voorkomen dat kwetsbare jongeren na verblijf in een instelling niet kunnen meedraaien in de maatschappij, in samenwerking met de specialistische jeugdzorgverleners op zoek te gaan naar oplossingen.	W&I/ O&W	zie verordening m.b.t. Jeugdwet per 1-1-2015 (+ motiebf 10-10-2014)	Afgehandeld	motie	Beleids- en uitvoeringsplan Vernieuwings Sociaal Domein (VSD)	

## Bijlage - Gezamenlijke besluitenlijst alle commissies over begroting 2015

### *Toezeggingen uit de raadscommissies tijdens bespreking van de Begroting 2015 op woensdag 5 november 2014.*

#### **Raadscommissie Werk en Inkomen**

Paragraaf 9 (Vernieuwing sociaal domein), Programma 1 (Werk en inkomen)  
Programma 2 (Economie en werkgelegenheid).

#### **Toezeggingen weth. Van der Schaaf:**

- Zal uitgebreider met de raadscommissie spreken over de stand van zaken van het actieplan jeugdwerkloosheid en zal bekijken wat hiervoor een geschikte datum is.
- Geeft aan dat het college op korte termijn komt met een aantal dingen om de toegankelijkheid en helderheid op de website rond het armoedebeleid en kindpakket te verbeteren.

#### **Raadscommissie Beheer en Verkeer**

Programma 7 (Verkeer), programma 9 (Onderhoud en beheer openbare ruimte)  
en paragraaf 2 (Duurzaamheid).

#### **Toezeggingen weth. Van Keulen:**

- De wethouder laat nagaan waar de dieren, die nu nog bij Dierenopvang Groningen verblijven, naar toe gaan, als deze opvang sluit per 1 januari 2015.
- N.a.v. een vraag van mevr. Jongman geeft de wethouder aan dat het beleid is dat er bakken worden geplaatst door de gemeente als burgers daarom vragen voor het weggooiën van opgeveegde bladeren. Wanneer mevr. Jongman het adres van betreffende persoon uit de Zeeheldenbuurt even doorgeeft, dan zal dit alsnog worden geregeld.

#### **Raadscommissie Onderwijs en Welzijn**

Programma 3 (Jeugd en onderwijs), Programma 4 (Welzijn, gezondheid en zorg),  
Programma 5 (Sport en bewegen), Programma 6 (Cultuur).

#### **Toezegging weth. De Rook:**

- Cultuureducatie met kwaliteit: college komt hier z.s.m. op terug.

#### **Toezeggingen weth. Schroor:**

- Zwemonderwijs: het college garandeert dat ieder kind zwemonderwijs moet kunnen krijgen, ook als het vangnet is uitgeput.
- Entreeopleiding/schooluitval: het college doet een extra inspanning om geen jongeren tussen wal en schip te laten vallen. Op bestuurlijk niveau gezamenlijke aanpak in regio 03. College zal hierover rapporteren aan de raad.
- Passend onderwijs: raad krijgt binnenkort een informerende brief.
- Backbone 05: businessplan gaat in mei naar de raad.
- Huishoudelijke hulp: binnenkort krijgt de raad een memo over hoe de gesprekken hierover worden gevoerd en hoe dit wordt gefinancierd.



## Bijlage - Gezamenlijke besluitenlijst alle commissies over begroting 2015

### **Raadscommissie Ruimte en Wonen**

Programma 8 (Wonen), paragraaf 7 (Grondbeleid) en paragraaf 1 (Integraal gebiedsgericht werken).

Geen toezeggingen.

### **Raadscommissie Financiën en Veiligheid**

Programma 10 (Veiligheid) en overige programma's (11-14), paragrafen 3, 6, 8, 10) en financieel perspectief.

#### **Toezegging bgm. Vreeman:**

- Onderdeel Fysieke Veiligheid: tekst van de begroting wordt zodanig aangepast dat duidelijk is dat het om de veiligheid van zowel mens als dier gaat (toezegging aan PvdD)

(Afspraak: de recente brief over de aardbevingen wordt geagendeerd voor de eerstkomende commissie F&V)

#### **Toezeggingen weth. Schroor:**

- De raad krijgt een toelichting op de nieuwe bezuinigingen in de begroting (toezegging aan SP)
- College is bereid mee te denken met fracties die met alternatieven willen komen voor de verhoging van de sporttarieven (bijv. doorrekenen).

## 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 routeontwikkeling. 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 Routeontwikkelingsfonds 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

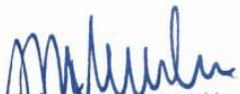
Tevens is EY gevraagd om het strategisch plan van GAE te beoordelen op basis van een sensitiviteitsanalyse. Het gaat hier om het inzichtelijk maken van de aannames ter onderbouwing van het strategisch plan, het beoordelen van de wijze waarop groeiprognozes financieel zijn vertaald, het beoordelen van 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@provincieg groningen.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 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 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:

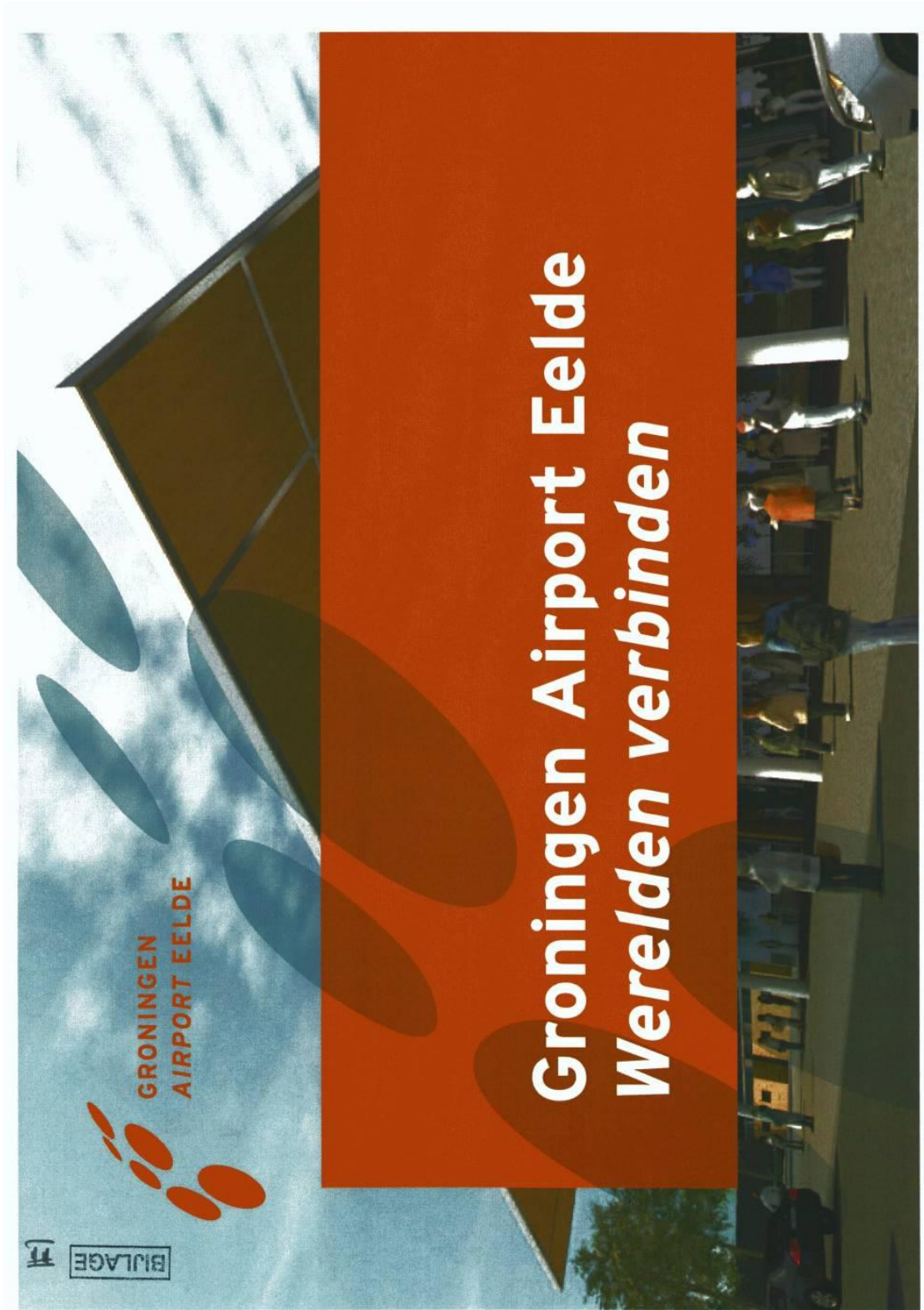
## Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

, 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

## Missie

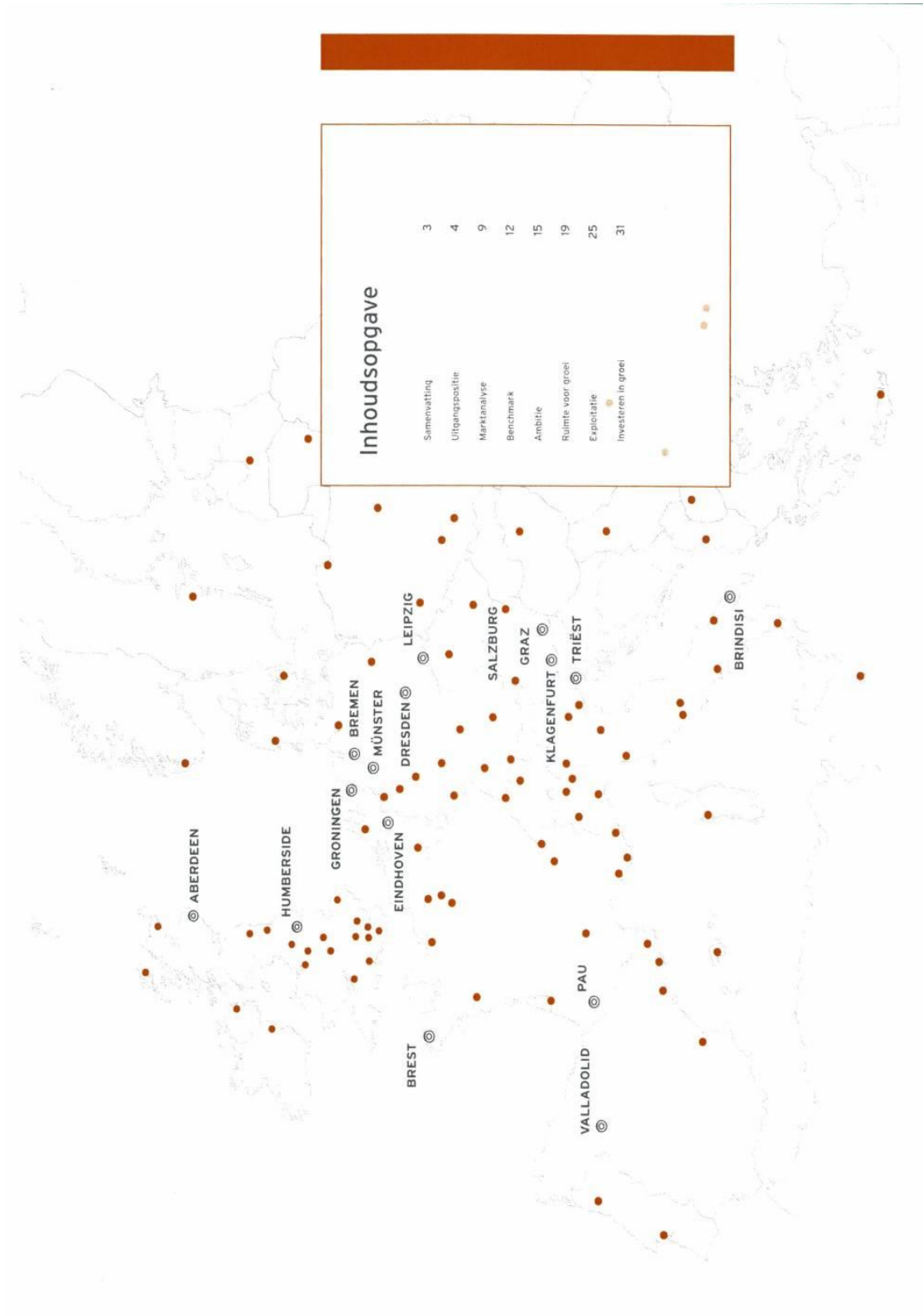
GRONINGEN  
AIRPORT EELDE

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.





### Dynamiek

Dit plan is een inrichting van de toekomst, op basis van de kennis van vandaag. Luchtvaart in Nederland is een dynamisch krachtenspel van economie, markt en politiek. Omstandigheden en zelfs spelregels, zullen steeds wijzigen. De mogelijke ontwikkeling van de luchthaven, Lelystad en Theeße van invloed hebben op de markt veranderen Groningen Airport Eelde opereert. Voorzets van de Rijsoverheid om de kosten van verkeersleiding meer in de regio te leggen, en recentelijk de overweging om de vliegtuigen opnieuw in te voeren, zullen zeker de kosten en balansen van zowel Groningen Airport Eelde als de regio mede bepalen. Groningen Airport Eelde heeft een heldere ambitie die gesteld is op groei in eigen kracht. De strategie om die ambitie te bereiken biedt voldoende flexibiliteit om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, bedreigingen en kansen.

## 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 (InterVistas 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

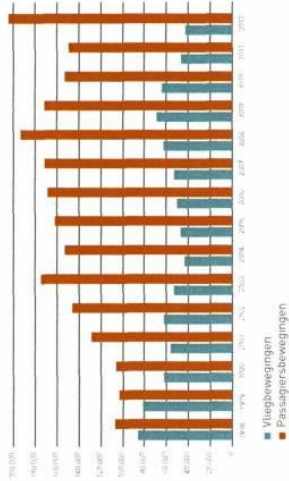
voor internationale bereikbaarheid voor de vele internationaal opererende bedrijven in Noord-Nederland. Hierdoor ondersteunt Groningen Airport Eelde de internationalisering van hier aanwezige sterke economische clusters als agrifood, waferttechnologie, energie, Healthy Aging en sensor-technologie. De 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 reistijdwinsten kunnen behalen als zij via Groningen Airport Eelde kunnen reizen in plaats van via Schiphol. Die reistijdwinsten 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 83.382. 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. Nieuw 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 vervoersvliegers. 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 vliegveld met als aandeelhouders provincie Groningen (30%), provincie Drenthe (30%), gemeente Groningen (26%), gemeente Assen (10%) en gemeente Tyndahu (4%). Eind 2012 waren er 58 medewerkers in vaste dienst. Daarnaast wordt er in het zomersetbezoek 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 infrastructuurlijke voorziening zijn luchthavens zelf ook een belangrijke werkgever in de regio. Dit vormt 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 2013) blijkt dat passagiers substantiële reistijdwinsten (kortere reistijd die autobus, 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 rooibedrijf. Bij de afkoop is niet de regionale aandeelhouders afgesproken 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 voorrangrijke plaats. Aandacht voor klimaat effecten, luchtverontreiniging, geluidsbelasting en veiligheid zijn de luchthaven als uitdrukking van respect voor mens en omgeving. Het is tevens een belangrijk element in de versterking van het maatschappelijk draagvlak van de luchthaven.

Een belangrijke onderdeel van de duurzaamheidsambities is de vergroening van luchthavenactiviteiten. 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 Southfield Airport, SanDiego) en Billund werkt Groningen Airport Eelde binnen

GSA aan projecten die de belasting van milieu en omgeving vermindert. Zo bezorgt het GSA initiatief tegenwoordig 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 terreerzorg 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 succes 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 deelneemt. 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

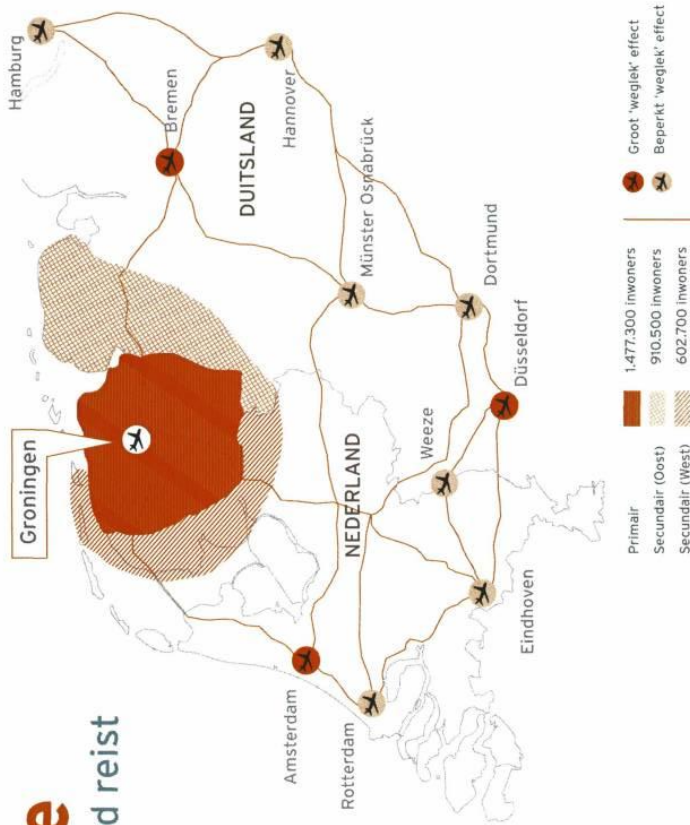
Bijna 6.400. Dit is het aantal reizigers dat dagelijks vanuit of naar Noord-Nederland een vliegtuig maakt. Slechts 4% van die reizigers begint of eindigt die vlucht op Groningen Airport Eelde. 70% maakt gebruik van Schiphol. Dat betekent dat dagelijks zo'n 4.500 reizigers de auto of trein van en naar 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 gaan op postniveau inzicht naar een ticket is verkocht en van welke luchtvaartmaatschappijen gebruik werd gemaakt.

Aangevuld met nationale statistieken en gebruik makend van een regressiemodelle biedt 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 Duitsland 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 landsgrens, 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. Vanaf de secundaire gebieden is de reisafstand naar de luchthaven groter, maar blijft minder dan anderhalf uur.



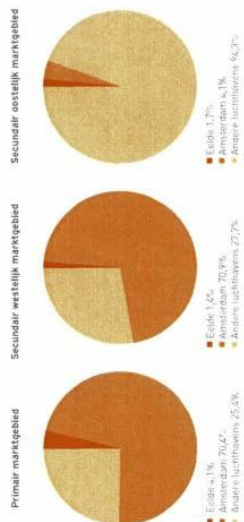
# Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

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. Verdaald 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

	Primaar marktgebied	Westelijk secundair marktgebied	Oostelijk secundair marktgebied	Totaal
Reizigersbewegingen Europa	1.787.000	716.500	1.128.800	3.632.300
Reizigersbewegingen Int'l. continentaal	542.600	279.600	303.600	1.125.200
<b>Totaal</b>	<b>2.329.700</b>	<b>996.100</b>	<b>1.432.400</b>	<b>4.758.200</b>

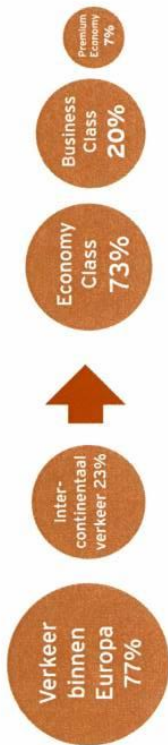
**Gebruik van luchthavens door reizigers uit primair marktgebied**  
Bron: InterVISTAS Consulting Group

	Groningen	Amsterdam	Bremen	Düsseldorf	Overige	Totaal
Europa	916.900	1.094.400	270.800	1.074.000	151.200	1.787.000
Intercontinentaal	441.400	441.400	46.600	31.000	23.700	542.600
<b>Totaal</b>	<b>96.100</b>	<b>1.640.800</b>	<b>257.400</b>	<b>1.605.000</b>	<b>174.900</b>	<b>2.329.700</b>
	4,1%	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	Milan	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	Roemenagijn	40.500	17.800	10.200	68.500
7	Berlijn	35.700	16.500	8.200	60.400
8	Islambul	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	Dongjapar 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.

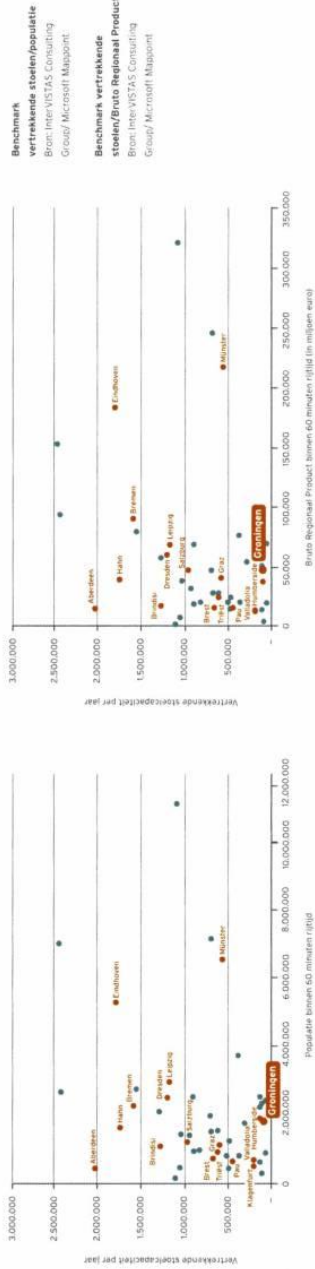
Om de positie van Groningen Airport Eelde ten opzichte van andere luchthavens te bepalen is een vergelijking gemaakt met 45 West-Europese regionale airports. In de vergelijking is de bereikbaarheid in een gebied tot 60 minuten rijden naar de luchthavens uitgezet tegen de vloer capaciteit die vanaf de 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



## Benchmarking catchment areas

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

In de tabel is een selectie van de benchmarking weergegeven. Het mandje van Groningen Airport Eelde staat binnen deze selectie in de inkomensranglijst op de zesde plaats, en op de zevende plaats qua bevolkingssamenvatting naar heel de laagte streekcapaciteit.

Luchthavencode	Stad	Land	Populatie (60-min rijden)	Regionale BPP per inwoner* (2009)	Totaal inkomen (x miljoen Euro)	Verkeersdichte steilen (2012)	Vertr. Steilen/Inwoner	Vertr. Steilen / Inkomens
EN	Eindhoven	Nederland	15,384,625	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	Pau	Frankrijk	619,866	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
<b>Totaal/Cemiddeld</b>			<b>30.316.350</b>	<b>437,913</b>	<b>916,029</b>	<b>13.549.066</b>	<b>0,8</b>	<b>27,0</b>



# 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 alomvattende sterke 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 Rijksuniversiteit Groningen, het Universitair Medisch Centrum Groningen, Leeuwenborstel 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 vakantie chartersegment

De doelstellingen 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.

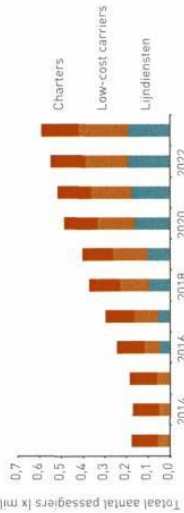
Op de volgende pagina's schetsen we de achtergrond van deze prognose voor ieder deel van de markt. Het speelveld en de kansen voor Groningen Airport Eelde, de strategie om die kansen te verzilveren en de mogelijke verkeersstromen die deze naar verwachting opleveren. De realisatie van de groeibestemmingen 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 vanaf de luchthaven

Groeipad verkeersontwikkeling



oplosset. 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 vanaf 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 marktbenadering 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 tarieven staan onder druk.

De beste marketingstrategie is te zorgen voor volle vliegtuigen. De routes van en 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 stoeien in de markt, zelden, gevoelig voor lage luchtvaartkosten. Het stelt hen in staat de nieuwe route agressief te vermarkten met lage prijzen.

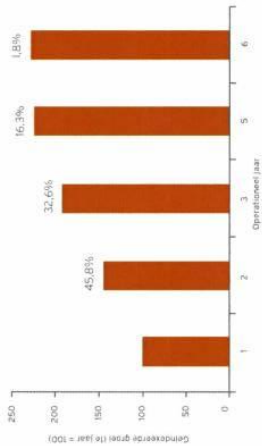
#### Ontwikkelingsprognose

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,



# Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Gemiddelde capaciteitsontwikkeling Ryanair 2004-2009



Tweede low cost carrier de markt kan bedienen met inhaalstap 2 vluchten 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 haalt 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 vloegt 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 dan 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 vloegt laten 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 Italië 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 snelle kostenreductie geëist. Mede door de overname van het afnamebeheer 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 verkeer met 80 procent van de doorstreepte groei (berichtmarkt) die low costvervoer 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 geopend 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 geconcentreerd 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



# Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Achtergrond: prognose verkeersontwikkeling

Jaartal	2013	2015	2017	2019	2021	2023
<b>Totaal aantal vertrekkende passagiers</b>	<b>87.521</b>	<b>96.012</b>	<b>151.275</b>	<b>205.355</b>	<b>262.025</b>	<b>298.339</b>
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
Vaerbaarbaar reizigers	58.267	62.457	65.954	70.983	77.053	83.362
Luchtvaart	480	700	770	840	875	875
<b>Totaal aantal aankomende passagiers</b>	<b>87.521</b>	<b>96.012</b>	<b>151.275</b>	<b>205.355</b>	<b>262.025</b>	<b>298.339</b>
<b>Totaal aantal passagierbewegingen</b>	<b>175.043</b>	<b>192.024</b>	<b>302.549</b>	<b>410.709</b>	<b>524.051</b>	<b>596.678</b>

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 overstappunt 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 marktpositie en de passagiersstromen 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 vertoelruimte 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 luchthaven waar de 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:

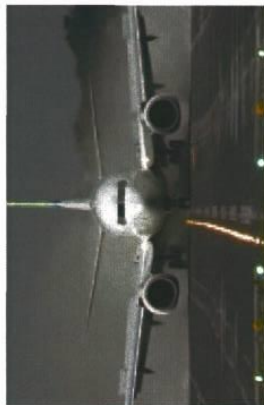
- participeren of zelfs overnemen van het risico. Er zijn verschillende voorbeelden van luchtvaartmaatschappijen die een afspraak maken met een luchtvaartmaatschappij om het financiële risico van een nieuwe route in een eerste periode, vaak 2 tot 3 jaar, over te nemen of te delen. Een overtuigend bewijs 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 samenmarketing opzetten

### 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 een combinatie van hub- en bestemmingsverkeer, gemikt wordt op Kopenhagen of München. Londen staat hoog op de verzoekenlijst, 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 ruilte te kunnen opvangen. In 2005 is daarom met portofoliodans de aankomsthal verruind. 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 Rongen 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 forecacomplex "Wilde". Bij de bouw in 2001 is reeds voorzien in een modulaire uitbouw. Uitbreiding gebeurt naar het zuidoosten. Dat betekent dat de bestaande bebouwing waarin 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 toebeleid. In stap 1 wordt de huidige structuur van het gebouw gespiegeld om een nieuwe entree heen. 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 ambulancedienst op deze locatie huisvesten. 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 Luchtvaartmedische dienst (LMD) wordt mogelijk in de toekomst op andere locaties op de luchthaven. Dit kan tot problemen leiden voor de brandweer. Waar in het verleden deze kritische waarden goed kon worden gehandeld, 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 dit aan de eis wordt voldaan. De brandweer op Groningen Airport Eelde verzorgt echter ook onderhoud op de luchthaven, volbringt missies, assisteert bij de betekening van vliegtuigen en verzorgt trainingen voor ontploegbare korpsen. Een verhuizing van het onderkomen van de brandweer naar een nieuwe locatie dicht bij de baan verbetert zo de snelheid met welke de brandweer kan reageren op een noodgeval, maar zorgt ook voor behoud van de flexibiliteit 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 verhuizing van de brandweer naar een nieuwe locatie zal de huidige kazerne worden gesloopt en op termijn plaats maken voor platform voor reünigen en gezond aanbod.

## Parkeervoorzieningen

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

parkeerplaatsen. Ligtredend van de parkeervoorzieningen, dat eventueel de aanpak van de terminal deijk op gaan met de groei van de vluchthaven. 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 piekt. Bij groei van passagiers zou het Transitieruin kunnen fungeren als een vooralsbeschreven pool van de luchthaven met mogelijke faciliteitsfaciliteiten.



## 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
- Parkeerterreinen 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 bevestigingsruimten.

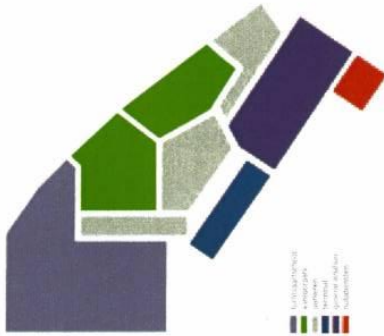
Tier verbetering van de bereikbaarheid van de luchthaven zijn een aantal maatregelen opgesteld:

- 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)



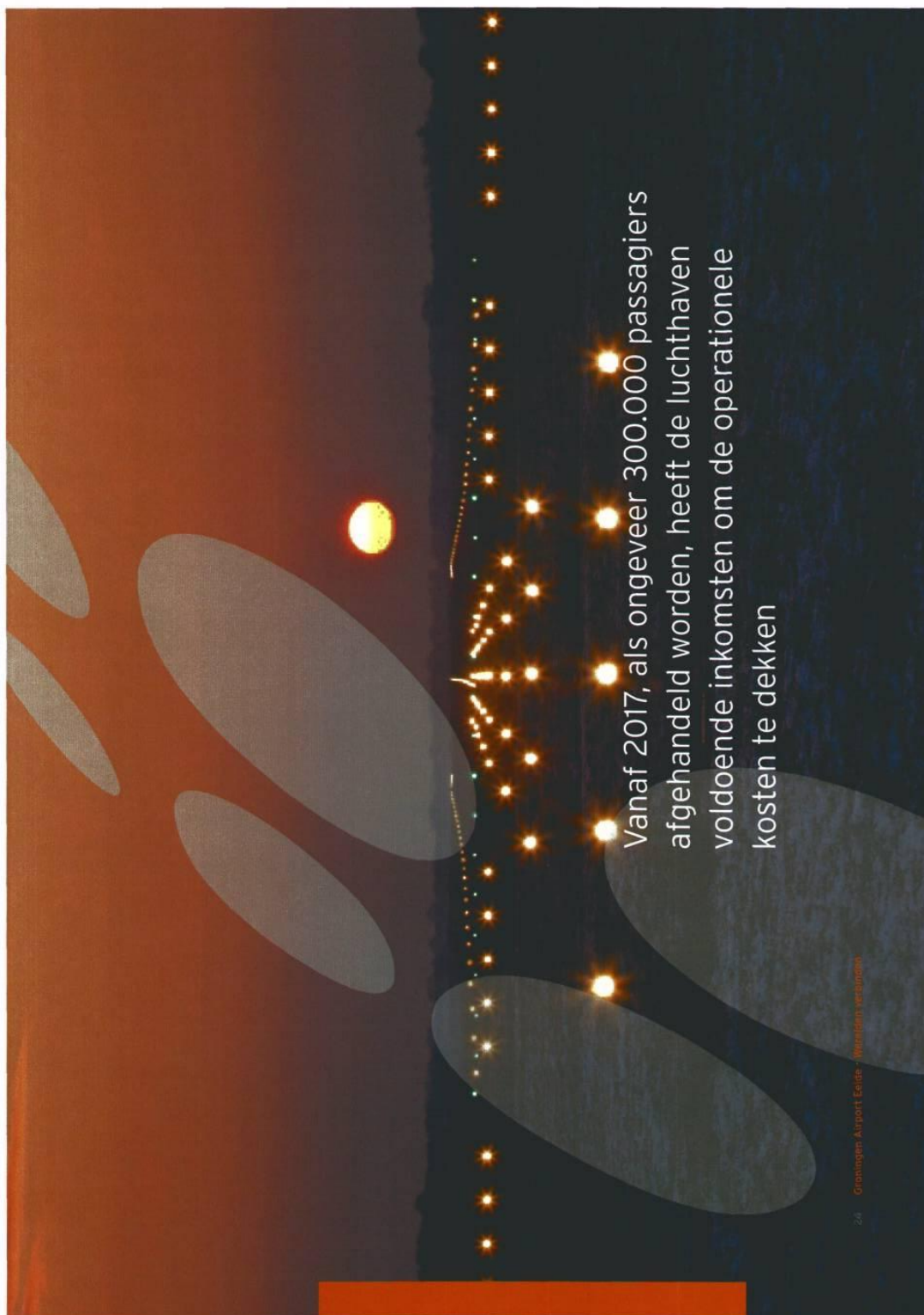
Situatie nu (2013)

De ontwikkeling van de luchthaven kan in landschappelijk opzicht met los worden gezien van de ambities voor het gebied rond Groningen Airport Eelde. Beeldbepalers in het gebied is de baan die de landbouwgebied in Eelde/Paterswolde verbindt met het gebied van de Drentse Au. De luchthaven neemt langs deze baan 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 plaat beschouwdheid, maar ook creativiteit. Op het terrein van de KLM Flight Academy bevinden zich de oude gebouwen van de Rijksluchtvaartschool, 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 woestijn verder achteruit. De RLS gebouwen krijgen door de herinrichting een prominenter positie. In het plan worden de voor een achterterrein van de gebouwen omgetraaid. 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 (evert) 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 Havengebieden**  
De (netto) opbrengsten van de luchthaven worden voor een groot deel gerealiseerd uit de havengebieden: in 2022 ruim 70 procent. De havengebieden bestaan uit landingsoverlast, passagiersbegeleiding, security/heffing en afhandelingsoverlasten. Toename van het aantal vluchten levert extra inkomsten uit havengebieden 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 havengebieden is een analyse gemaakt van de gemiddelde opbrengst aan havengebieden 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 havengebieden per vertrekkende passagier lager zijn.

De gemiddelde havengebieden 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.

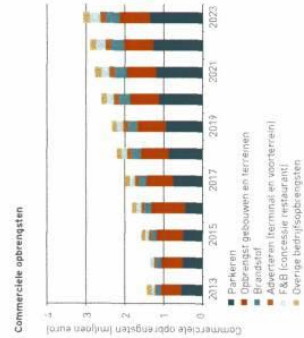
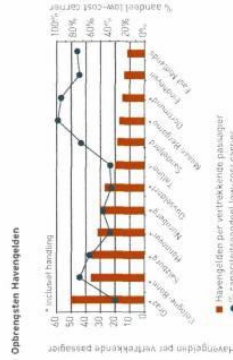
Groningen Airport Eelde heeft per marktsegment een inschikking gemaakt van de ontwikkeling van realistische en marktconforme havengebiedtarieven voor de planningsperiode. Het hiernaast weergegeven voorbeeld toont dat luchthavens met een groot aandeel low-cost, verkeer lagere gemiddelde havengebieden 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 werken chartermaatschappijen aan verlaag van kosten en verbetering van efficiënt. Hun diensten gaan meer lijken op die van low-cost maatschappijen, de havengebiedtarieven ontwikkelen meer in reterwaartse richting.

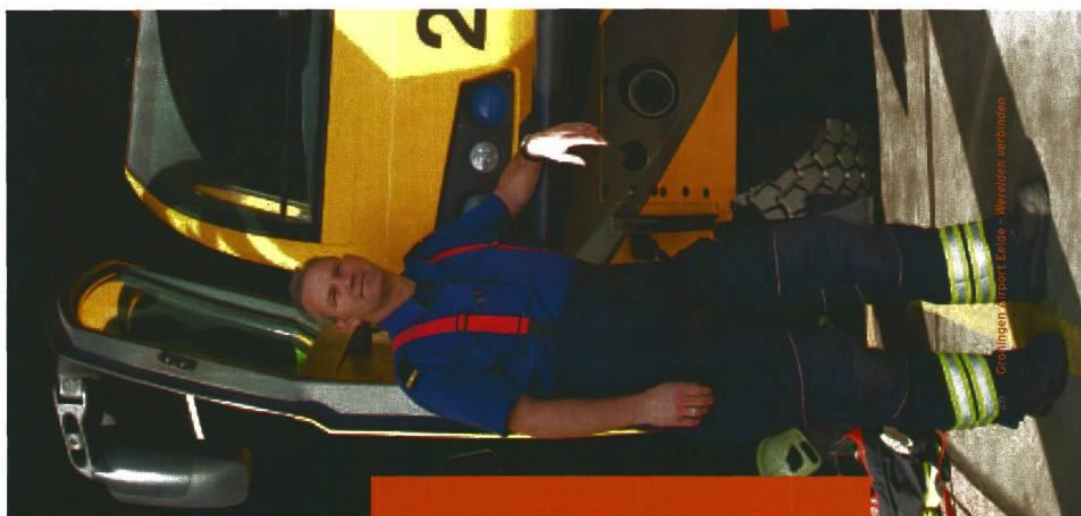
De gemiddelde opbrengst uit havengebieden daalt van € 40 per vertrekkende passagier in 2013 naar € 25 in 2023.

### Commerciële opbrengsten

Naast havengebieden heeft de luchthaven verschillende vormen van commerciële inkomsten: verhuur van opbrengsten, zowel in de terminal als op het luchthaventerrein, 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 toemen 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 aandeel 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 hoeven 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.

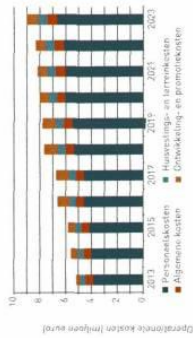
Groningen Airport Eelde verhoogt met ingang van 2014 het budget voor marketing structureel met € 250.000. Daarmee wordt vooral ingezet op verhoging van de bekendheid van de luchthaven en promotie van het huidige bestemmingsaanbod.

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.

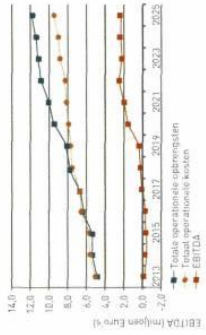


# Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

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).

Dit label 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
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>						
Haveroelden	3.560	3.779	4.719	5.708	7.271	8.163
Operatieve opbrengen 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
<b>Bedrijfskosten</b>						
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	5.779	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

## Kasstroom overzicht

(bedragen x 1000 euro) Hierin zijn geen uitgaven of financieringsstromen opgenomen voor de uitbreidingsinvesteringen

UIT OPERATIONELE ACTIVITEITEN	2013	2015	2017	2019	2021	2023
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						
Totaalwinstvermindering	16	-4	14	-11	-24	18
Totaalwinstverhoging	173	-15	53	-40	88	67
Toename aandelingswinst, interest en de dividenden	35	67	64	6	3	42
Totaal	122	47	4	-46	115	43
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten	27	351	4	288	188	2.315
Ontvangsten van:						
Bijdragen	164	93	63	39	34	70
Bijdragen	0	0	0	0	0	0
Kasstroom uit operationele activiteiten	161	259	68	327	1852	2.385
UIT INVESTERINGSACTIVITEITEN						
Saldo investeringsinvesteringen in materiële vaste activa	15.437	695	1.020	1320	775	922
Ontvangsten van:						
Kasstroom uit investeringsactiviteiten	15.437	695	1.020	1320	775	922
UIT FINANCIERINGSACTIVITEITEN						
Balans aandelenhouders	0	0	0	0	0	0
Kasstroom uit financieel toelaten	0	0	0	0	0	0
<b>NETTO KASSTROOM</b>	<b>-15.246</b>	<b>-954</b>	<b>-932</b>	<b>-793</b>	<b>1.077</b>	<b>1.433</b>

### Balans en kasstroom

Mede dankzij de jaarlijkse bijstortingen van de aandeelhouders 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 vermindering 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 routeontwikkelingsstrategie verder ten uitvoer brengen en intensieve marketingprogramma's ontwikkelen en uitvoeren. Er wordt samenwerking met een financiële partner die geschikt is voor regionale stakeholders, maar deze inspanningen vragen ook financieel commitment van Groningen Airport Eelde. Dit zal de jaarlijkse exploitatiekosten in eerste instantie doen oplopen. Vanaf 2020 is er door groei van het vliegverkeer sprake van een positieve kasstroom. Het eigen vermogen daalt tot € 10,9 miljoen in 2019, de kasreserve tot € 2 miljoen. Vanaf 2020 nemen vermogen en liquide middelen weer toe.

# Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



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

	2013	2015	2017	2019	2021	2023
<b>ACTIVA</b>						
<b>Materiële vaste activa</b>						
Bedrijfsgebouwen en terreinen	4.836	4.952	4.666	4.311	4.201	6.386
Instalaties	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
<b>Totaal</b>	<b>7.481</b>	<b>7.806</b>	<b>8.258</b>	<b>8.888</b>	<b>9.056</b>	<b>9.640</b>
<b>Financiële vaste activa</b>						
Deelneming	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>7.481</b>	<b>7.806</b>	<b>8.258</b>	<b>8.888</b>	<b>9.056</b>	<b>9.640</b>
<b>Vlottende activa</b>						
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
<b>Totaal</b>	<b>8.838</b>	<b>6.969</b>	<b>5.022</b>	<b>3.590</b>	<b>5.399</b>	<b>8.744</b>
<b>Totale activa</b>	<b>16.319</b>	<b>14.714</b>	<b>13.380</b>	<b>12.478</b>	<b>14.555</b>	<b>18.384</b>
<b>PASSIVA</b>						
<b>Eigen vermogen</b>						
Opgevraagd en onroerf kapitaal	4.175	4.175	4.175	4.175	4.175	4.175
Algemene reserve	3.791	2.029	528	448	1.183	5.386
Afge.	7.147	7.147	7.147	7.147	7.147	7.147
<b>Totaal</b>	<b>15.112</b>	<b>13.359</b>	<b>11.850</b>	<b>10.874</b>	<b>12.504</b>	<b>16.708</b>
<b>Langlopende schulden</b>						
Leningen	0	0	0	0	0	0
<b>Kortlopende schulden</b>						
Schulden aan handelsonderhoud	344	395	448	510	525	571
Schulden aan investeringsrechten	63	71	82	94	96	105
Overige schulden	860	990	1.090	1.090	1.090	1.090
<b>Totaal</b>	<b>1.267</b>	<b>1.355</b>	<b>1.531</b>	<b>1.604</b>	<b>1.621</b>	<b>1.675</b>
<b>Totale passiva</b>	<b>16.319</b>	<b>14.714</b>	<b>13.380</b>	<b>12.478</b>	<b>14.555</b>	<b>18.384</b>

# Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde





# 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 miljoen 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 luchthavenverbruiker 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 luchthavenbrandweer 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 outdooling en herinrichting van het voorterrein zijn op termijn noodzakelijk voor groei van het verkeer, maar zullen ook bijdragen aan de kwalitatieve verbetering van de wederzijdse 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.

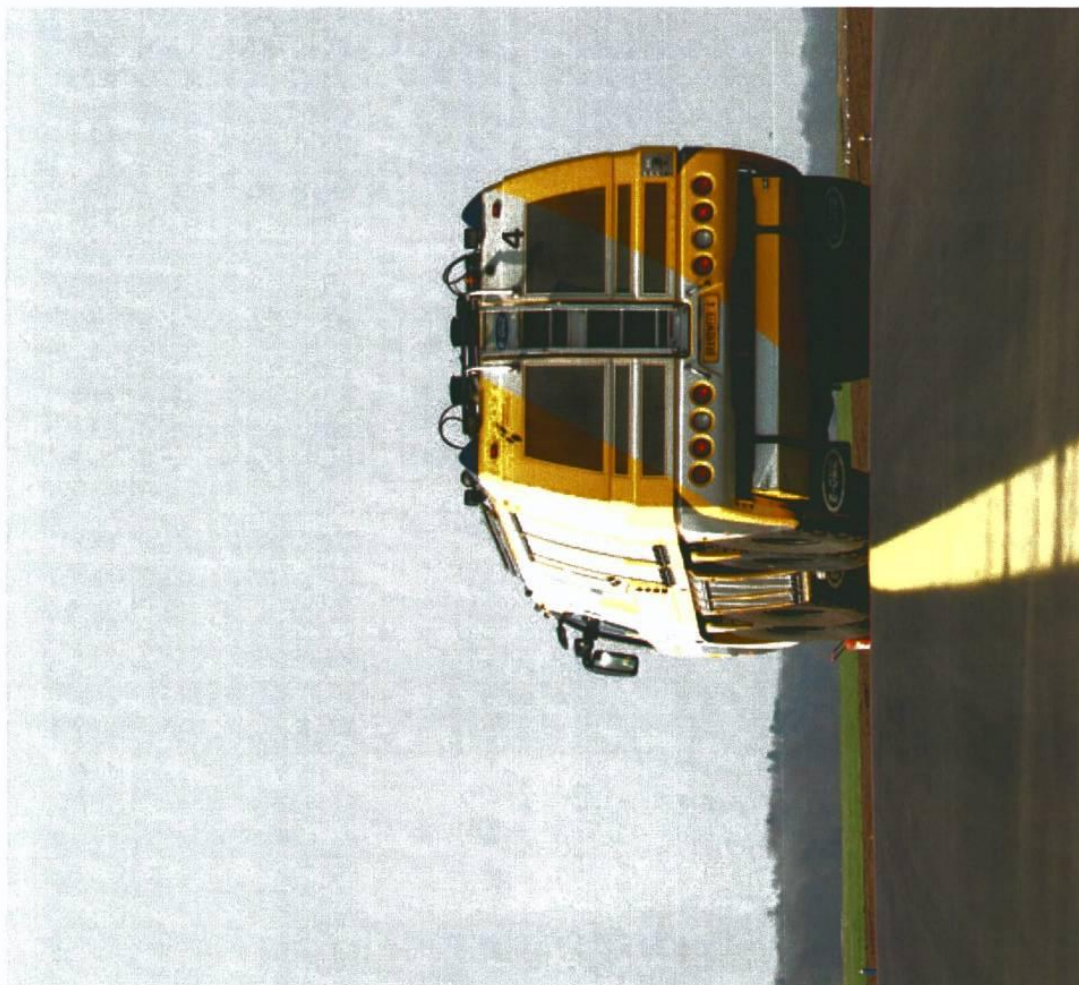
Gelet op de omvang van het investeringsprogramma is echter aanvullende financiering nodig voor de uitbreidingsinvesteringen.

### Voorgenomen investeringsuitgaven

Buigedeel	Kosten	Planjaar
Nieuwbouw brandweerkazerne	2.000.000	2016
Installaties	250.000	2016
Verhuizing	300.000	2016
<b>Totaal</b>	<b>2.550.000</b>	
Uitbreiding fase 1: 2.000 m <sup>2</sup>	3.500.000	2016
Installaties & systemen	1.470.000	2016
Uitbreiding fase 2: 1.650 m <sup>2</sup>	3.000.000	2022
Installaties & systemen	1.200.000	2022
<b>Totaal</b>	<b>9.170.000</b>	
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
<b>Totaal</b>	<b>17.025.000</b>	



## Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

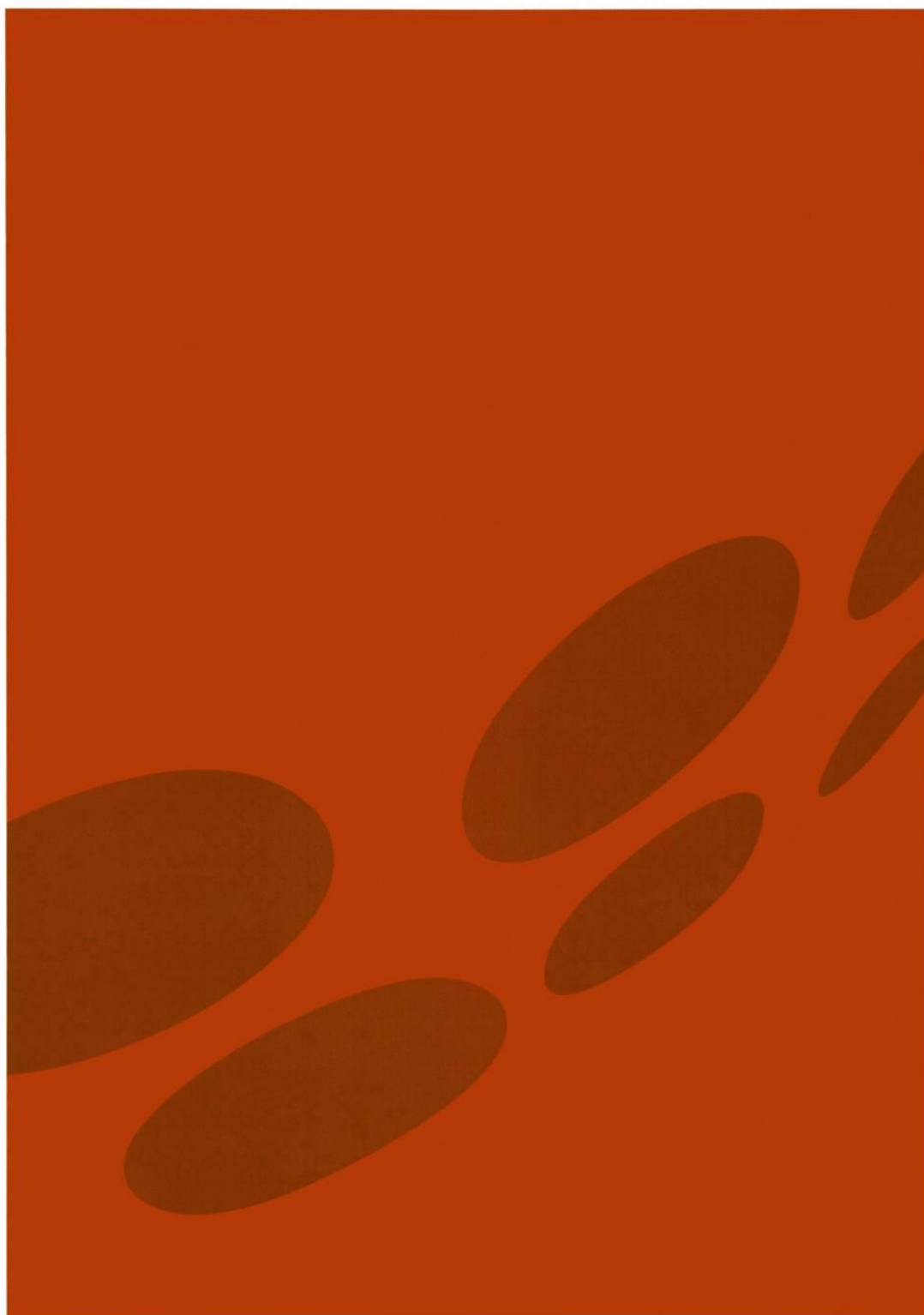


Met de Aandeelhouders moet worden gezocht naar de juiste financieringsopties. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden die de regionale overheden kunnen bieden, vooral vanuit de beschikbare financiële instrumenten voor verbetering van de Noordelijke infrastructuur en stimulering van de economische 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. Groep van het verkeer zorgt voor verbetering van het exploitatieresultaat en stelt de luchthaven op termijn in staat maatschappelijke investeringen mede te financieren.

32 Groningen Airport Eelde - Werelden verbinden



# Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



BIJLAGE III



## MKBA Groningen Airport Eelde

### Eindrapport

Opdrachtgever: Provincie Drenthe

Rotterdam, 19 maart 2014



## MKBA Groningen Airport Eelde

Eindrapport

Opdrachtgever: 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](mailto:netherlands@ecorys.com)  
K.v.K. nr. 24316726

**W** [www.ecorys.nl](http://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.



## Collegedebrief - 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 SEO<sup>1</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

Prijspeil 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
<b>Baten - kosten</b>	<b>€ 1,1</b>	<b>€ 159,5</b>	<b>-€ 87,2</b>

### 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<sup>2,3</sup>) 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.

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

<sup>3</sup> Fakton, 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)<sup>4</sup>, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen<sup>5</sup> en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden<sup>6</sup>.

## 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 SEO<sup>7</sup> als verkeersprognoses voor GAE gebruikt.

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

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

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

<sup>7</sup> 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 passagiers<sup>8</sup>. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat Transavia en Ryanair met ingang van het zomerseizoen van 2014 drie vluchten vanaf GAE gaan schrappen<sup>9</sup>. 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 m<sup>2</sup>. 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.

<sup>8</sup> GAE NV (2014). Statistieken 2013.

<sup>9</sup> 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 exploitatiekort. 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 gebruikt<sup>10</sup>:

- 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

<sup>10</sup> 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"> <li>- Geen investering op korte termijn</li> <li>- Luchthaven blijft open door maximale inspanning aandeelhouders met minimale besteding publieke middelen</li> </ul>	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"> <li>• Investeringskosten</li> <li>• Reistijdwinsten passagiers</li> <li>• Reis- en transportkosten passagiers</li> <li>• Reiscomfort passagiers</li> <li>• Effect voor exploitant</li> <li>• Effecten voor de traumaheli</li> <li>• Effect voor vliegscholen en GA operators en gebruikers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeidsmarkt</li> <li>• Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat</li> <li>• Effect op woonklimaat</li> <li>• Catalysator voor (andere) investeringen in onroerend goed</li> <li>• Bijdrage aan vitale regio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fijnstof/stikstof</li> <li>• Geluid</li> <li>• (Externe) veiligheid</li> <li>• Verstoring</li> <li>• Ruimtebeslag , landschap</li> </ul>

### 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 CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> 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 CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> 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% bedragen<sup>11</sup>.

## *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% gehanteerd<sup>12</sup>.

## *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

<sup>11</sup> Ministerie van Financiën (2007). Actualisatie van de discountvoet.

<sup>12</sup> 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)<sup>13</sup> en onderliggende werkwijzer<sup>14</sup> 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 bij<sup>15</sup>.

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

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

<sup>15</sup> 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%<sup>16</sup>.

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 studie<sup>17</sup> 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 rapport<sup>18</sup> 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%

<sup>16</sup> CPB (2011), de BTW in kosten-batenanalyses.

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

<sup>18</sup> 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%<sup>19</sup>. 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;

<sup>19</sup> Bron: KIM (2012). De luchtvaart in het EU-emissiehandelssysteem.

## Collegedebrief - 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 vliegvluchten bij het sluiten van GAE, waarbij hun reistijdverlies volgens de rule of half<sup>20</sup> 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 reistijden<sup>21</sup>. 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 luchthaventerminals<sup>22</sup>. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de volgende categorieën, waarbij IATA aanneemt dat een luchthaventerminal minimaal aan kwaliteitsnorm C moet voldoen.

<sup>20</sup> 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.

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

<sup>22</sup> IATA (2004). Airport Development Reference Manual, 9<sup>th</sup>

## 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 NV<sup>23</sup>, 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 2021<sup>24</sup>. 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

<sup>23</sup> NACO (2012). Groningen Airport Eelde, update stationsgebouwwontwikkelingsplan, November 2012.

<sup>24</sup> 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 fte<sup>25</sup>). 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 2013<sup>26</sup>. Dit is een situatie waarin geen sprake is van vrachtvervoer en ook richting 2030 is geen vrachtvervoer 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. SEO<sup>27</sup> 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/PAX<sup>28</sup>
- 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

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

<sup>26</sup> Alleen de directe werkgelegenheid is meegenomen.

<sup>27</sup> SEO, Langere baan, meer werk?, 2006

<sup>28</sup> 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
<b>Indirect achterwaarts</b>		
Nulalternatief	105	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	160	+55
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-105
<b>Indirect voorwaarts</b>		
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 RUG<sup>29</sup>. De werkgelegenheidsmultiplier van de luchtvaartsector voor de regio Drenthe bedraagt 1,75<sup>30</sup>, 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

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

<sup>30</sup> 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
<b>Indirect achterwaarts</b>		
Nulalternatief	120-180	
Beleidsalternatief 1b (routefonds)	180-275	+65-95
Beleidsalternatief 2 (sluiting)	0	-120-180
<b>Indirect voorwaarts</b>		
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 gaven 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%)<sup>31</sup>. Het UWV<sup>32</sup> en ook de SER Noord-Nederland<sup>33</sup> 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:

<sup>31</sup> Regiovisie Noord-Nederland ING Economisch Bureau, Oktober 2013

<sup>32</sup> UWV Arbeidsmarktprognose 2013-2014

<sup>33</sup> 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. CO<sub>2</sub> emissies zijn niet meegenomen in deze analyse. Immers, de MKBA heeft als scope Noord-Nederland, terwijl de uitstoot van CO<sub>2</sub> 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 baanverlenging<sup>34</sup>. Bureau Waardenburg heeft in 2009 effecten op de groene wetgeving in kaart gebracht als gevolg van de baanverlenging<sup>35</sup>. 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 (PM<sub>10</sub>/NO<sub>x</sub>) 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 <sub>x</sub> )	Fijnstof (PM <sub>10</sub> )
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

<sup>34</sup> Adecs (2009). Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

<sup>35</sup> 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 Adecs<sup>36</sup> de volgende inschatting gemaakt, op basis van 69.097 vliegbewegingen (prognose 2015<sup>37</sup>).

**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 geluidshinder<sup>38</sup>. 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)<sup>39</sup> of zelfs 60 dB(A)<sup>40</sup>. Echter, hierbij wordt geen recht gedaan aan het feit ook beneden deze drempelwaarde er sprake van geluidhinder is<sup>41</sup>. 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 CPB<sup>42</sup>. 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

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

<sup>37</sup> 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.

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

<sup>39</sup> GRA (2006)

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

<sup>41</sup> GRA (2006)

<sup>42</sup> 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 Lelystad<sup>43</sup> en de KBA Luchthaven Twente<sup>44</sup>. 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<sup>-5</sup>-contour (met meteomarge) vallen en 6 woningen in Tynaarlo in de 10<sup>-6</sup>-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

<sup>43</sup> Decisio (2008). Quick scan KBA voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn.  
<sup>44</sup> 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 Bakker<sup>45</sup> 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/-	+

<sup>45</sup> 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
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
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
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
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
<b>Netto Contante Waarde</b>	<b>€ 1,0</b>	<b>€ 159,5</b>	<b>€ -87,2</b>

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.

Investing 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 – Investing brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investing routefonds, 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 – Investing brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investing routefonds, 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 – Investing brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investing routefonds, 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<sup>46,47</sup>) beëindigd wordt. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat ook in het

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

<sup>47</sup> 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

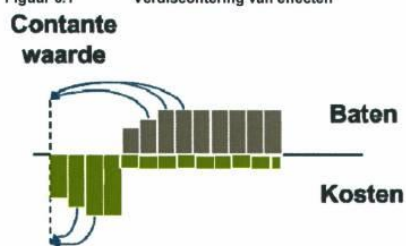
### Toelichting MKBA

#### *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



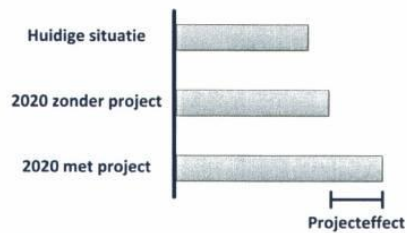
Bron: Ecorys

#### *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 welvaarts waarde 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 Infrastructuur<sup>48</sup>, het Kader KBA bij MIRT-verkenningen<sup>49</sup>, de Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse van CPB/PBL<sup>50</sup> en publicaties van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) met betrekking tot de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden<sup>51</sup>.

### 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

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

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

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

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

## Collegebrief - 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 SEO<sup>52</sup>. 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
	<b>Totaal</b>	<b>46.089</b>	<b>61.754</b>	<b>66.315</b>
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
	<b>Totaal</b>	<b>205</b>	<b>177</b>	<b>224</b>

#### 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%.

<sup>52</sup> 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
	<b>Totaal</b>	<b>46.089</b>	<b>62.295</b>	<b>67.004</b>
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
	<b>Totaal</b>	<b>205</b>	<b>243</b>	<b>307</b>

### 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
	<b>Totaal</b>	<b>46.089</b>	<b>63.230</b>	<b>68.727</b>
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
	<b>Totaal</b>	<b>205</b>	<b>393</b>	<b>596</b>

## 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 <sup>2</sup> /pax zit 1,2 m <sup>2</sup> /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
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
<b>Kosten</b>			
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
<b>Baten</b>			
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
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -19,8
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
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 – Investering brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investering roufefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
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
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -60,7
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
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
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
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
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
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 – Investing brandweerkazerne + terminal, comforteffect	Alternatief 1b – Investing routefonds, lijndiensteffect	Alternatief 2 – Sluiting
<b>DIRECTE EFFECTEN</b>			
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
<b>INDIRECTE EFFECTEN</b>			
Werkgelegenheid	€ 0,0	€ 13,7	€ -21,3
Effect op het ondernemers- en vestigingsklimaat	+	+	-
<b>EXTERNE EFFECTEN</b>			
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](mailto:netherlands@ecorys.com)

W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)

*Sound analysis, inspiring ideas*

BELGIË – BULGARIË – HONGARIË – 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 H04049642  
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.

## Collegebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



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. Investeren 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.

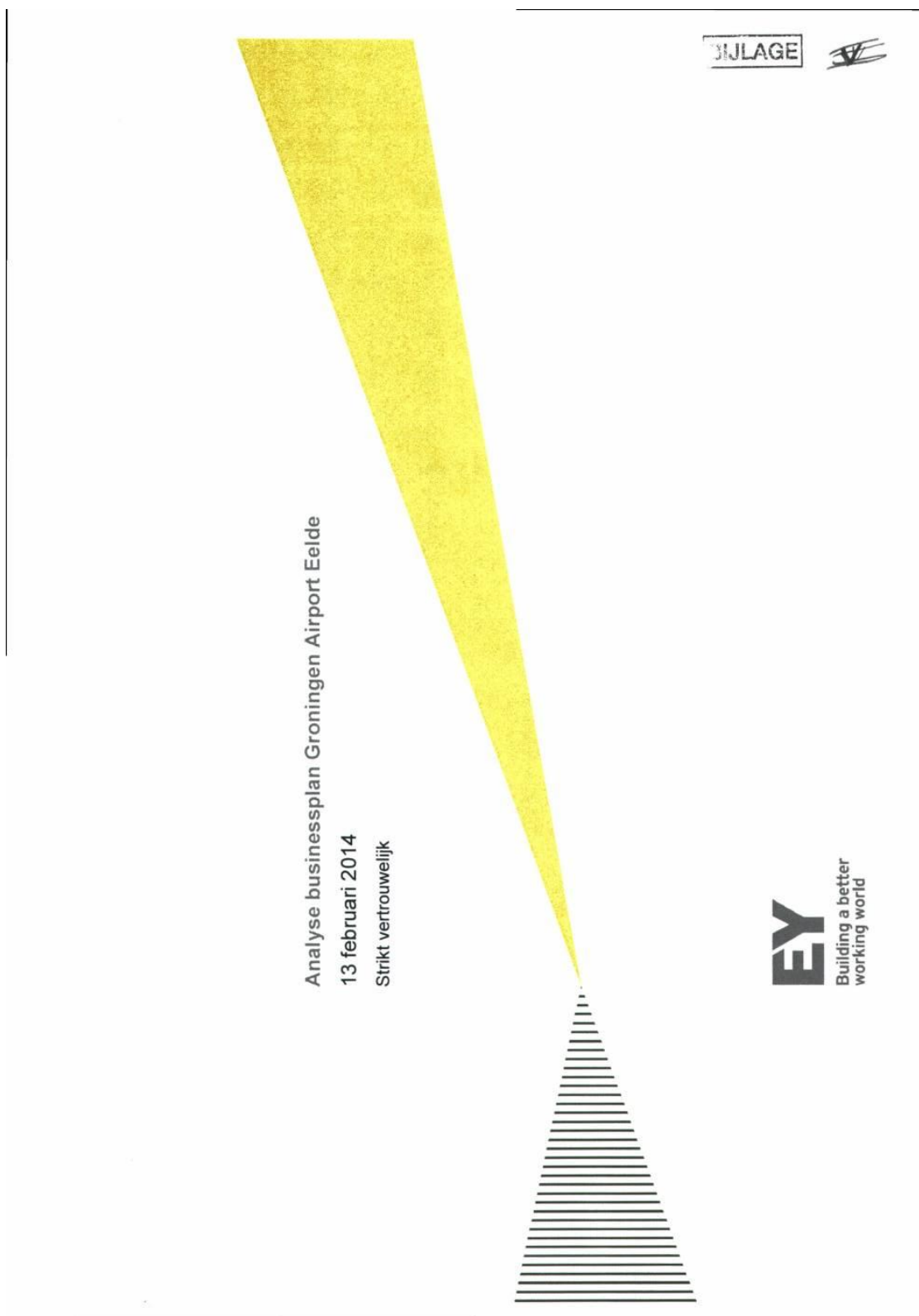
Indien de ontwikkeling van passagiers en inkomsten onverhoopt langer duurt dan voorzien, kan een situatie ontstaan waarbij uitbreiding van het (eigen) vermogen noodzakelijk is. De Raad van Commissarissen ziet het als haar plicht de Aandeelhouders hier expliciet op te wijzen.

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 firm naam gebruikt voor een vertegenwoordiging van een vennoot van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is statutair gevestigd te Lambeth Palace Road 7, London SE1 7LJ, Verenigd Koninkrijk. Het haar hoofvestiging aan Boortjes 256-3011 AZ Rotterdam, Nederland en is gereguleerd in het kader van de Nederlandse wetgeving onder nummer 4452544. 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.

## Collegiebrief - 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

<b>Inhoudsopgave</b>	
<b>Introductie</b>	5
<b>Managementsamenvatting</b>	9
<b>Businessplan</b>	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 gevoeligheidsanalyses.....	30
13. Appendix C: Getekende opdrachtbevestiging .....	38
<b>Risico's en gevoeligheden</b>	38
<b>Appendices</b>	39
11. Appendix A: Begroting 2014 .....	39
12. Appendix B: Scenario- en gevoeligheidsanalyses.....	40
13. Appendix C: Getekende opdrachtbevestiging .....	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) vakanflievelkeni vanuit Noord-Nederland. Daarnaast onderhoudt Ryanair momenteel lijnvluchten naar Grona 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	Grona
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 voorgenumen 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 'Verstrijken Verbinding' - oktober 2013
- Stappenplan Van Ringen Archibecten m.b.t. uitbreidingsinvesteringen GAE - januari 2014
- Onderzoek behouders Airport Consultants naar capaciteit en uitbreidingsmogelijkheden terminal - november 2012
- Verschiedene 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

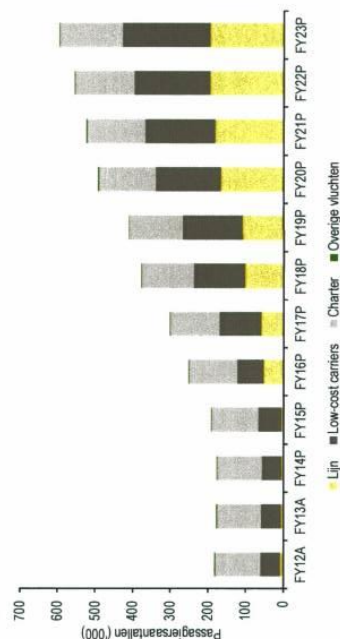
Valuta: EUR '000	FY12W	FY13E*	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Netto omzet	5.241	5.088	5.266	5.371	6.371	6.733	7.782	7.782	9.466	11.270		
Personeelskosten	(3.705)	(3.863)	(4.021)	(4.163)	(4.575)	(4.573)	(5.361)	(5.361)	(5.913)	(6.652)		
Overige bedrijfskosten	(1.640)	(1.314)	(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)	(399)	(225)	8	171	171	1.468	2.358		
Afrijpingskosten	(951)	(605)	(619)	(643)	(686)	(750)	(801)	(801)	(791)	(599)		
Saldo rentebaten en lasten	244	156	107	93	80	63	51	51	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, IE 2013 & businessplan GAE.  
 \* FY13E betreft de meest recente vanzetting (laatst schatting) van GAE. Deze cijfers wijken licht af van die in het businessplan opgenomen bedragen.

\*\* Passagierbewegingen zijn zowel vertrekkende als aankomende bewegingen, exclusief transit passagiers.

### Overzicht ontwikkeling passagiersbewegingen

Bron: Managementinformatie

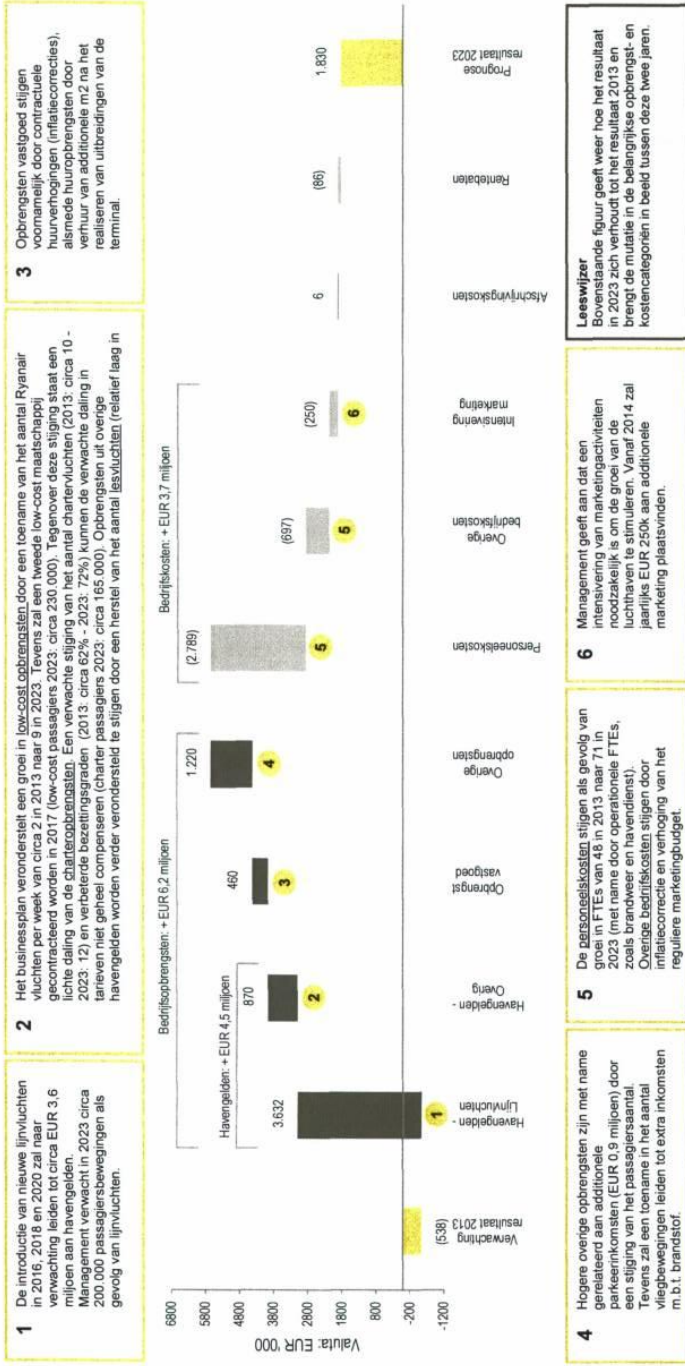


Managementsamenvatting

Algemeen

### Managementsamenvatting (2)

De geprognosticeerde resultaatverbetering tussen 2013 en 2023 nader verklaard



**1** De introductie van nieuwe lijnvluchten in 2016, 2018 en 2020 zal naar verwachting leiden tot circa EUR 3,6 miljoen aan havengelden. Management verwacht in 2023 circa 200.000 passagiersbewegingen als gevolg van lijnvluchten.

**2** Het businessplan veronderstelt een groei in low-cost opbrengsten door een toename van het aantal Ryanair vluchten per week van circa 2 in 2013 naar 9 in 2023. Tevens zal een tweede low-cost maatschappij gecontracteerd worden in 2017 (low-cost passagiers 2023: circa 230.000). Tegenover deze stijging staat een lichte daling van de charteropbrengsten. Een verwachte stijging van het aantal chartervluchten (2013: circa 10 - 2023: 12) en verbeterde bezettingsgraden (2013: circa 62% - 2023: 72%) kunnen de verwachte daling in tarieven niet geheel compenseren (charter passagiers 2023: circa 165.000). Opbrengsten uit overige havengelden worden verder verondersteld te stijgen door een herstel van het aantal besluchtheden (relatief laag in

**3** Opbrengsten vastgoed stijgen voornamelijk door contractuele huurverhogingen (inflatiecorrecties), alsmede huur opbrengsten door verhuur van additionele m<sup>2</sup> na het realiseren van uitbreidingen van de terminal.

**4** Hogere overige opbrengsten zijn met name gerelateerd aan additionele parkeerinkomsten (EUR 0,9 miljoen) door een stijging van het passagiersaantal. Tevens zal een toename in het aantal vliegbeleggingen leiden tot extra inkomsten m.b.t. brandstof.

**5** De passagierskosten stijgen als gevolg van groei in FTE's van 46 in 2013 naar 71 in 2023 (met name door operationele FTE's, zoals brandweer en handdoeken). Overige bedrijfskosten stijgen door inflatiecorrectie en verhoging van het reguliere marketingbudget.

**6** Management geeft aan dat een intensivering van marketingactiviteiten noodzakelijk is om de groei van de luchtlijn te waarborgen. Vanaf 2014 zal jaarlijks EUR 250k aan additionele marketing plaatsvinden.

**Leeswijzer**  
Bovenstaande figuur geeft weer hoe het resultaat in 2023 zich verhoudt tot het resultaat 2013 en brengt de mutatie in de belangrijkste opbrengst- en kostencategorieën in beeld tussen deze twee jaren.



# Collegedebrief - 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 vluchten 2013 exclusief 2.450 passagiers gerelateerd aan bestaande Terminal vloten naar Rotterdam en Salzburg (bevoegd voor circa EUR 100k 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 aannames 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

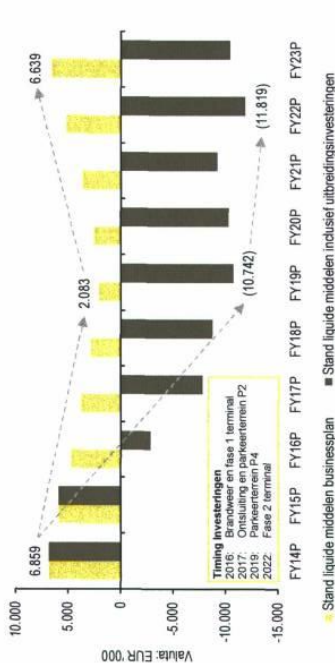
In het businessplan gaat GAE ervan uit dat de luchthaven zelf de geprognoseerde exploitatietekorten (tot en met 2019) voor haar rekening zal nemen en dat met betrekking tot de uitbreidingsinvesteringen (in ieder geval fase 1) met de aandeelhouders gezocht moet worden naar de juiste financieringsopties.

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 oogenzichte 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 uitgangspositie 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

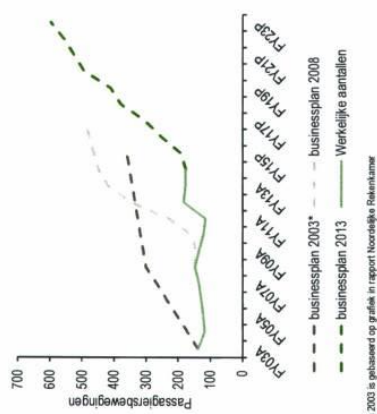
Bij de totstandkoming van het businessplan en de hierin opgenomen financiële prognoses heeft GAE gebruik gemaakt van een excel-model. Dit excel-model is ook de basis geweest voor de totstandkoming van het businessplan van 2008. De huidige versie van het model is qua structuur en mate van diepgang deels 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



\*Van 2003 is gebaseerd op grafiek in rapport Noordelijke Rijksoverheid

### 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
Personeelskosten	(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)	(750)	(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)	(604)	(649)	(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 GAE

\* 2013 LE heeft dit bedrag toevoeging (leed uitdruk) aan GAE \*\* In 2011 en 2012 zijn er geen marketingkosten opgenomen

\*\*\* Passagiersbewegingen zijn onder andere toevoeging van de passagiersbewegingen, exclusief land passagiers

### 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 zomerverbinding 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

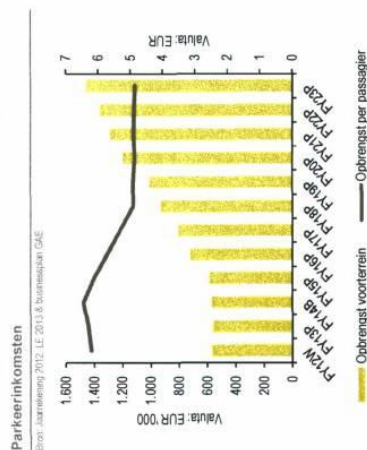
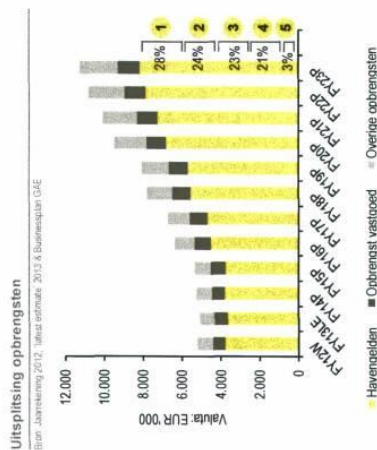
13 februari 2014  
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde Docx

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**

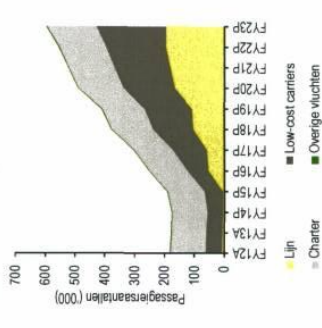
De overige opbrengsten (circa EUR 770k in 2013) bestaan voornamelijk uit parkeergelden. Deze zijn afhankelijk van de passagiersaantallen en laten derhalve ook een stijging zien (zie figuur linksboven). De verwachte gemiddelde opbrengst per (vertrekkende) passagier vertoont een dalende trend. Dit wordt 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 vtrekkende 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

Strikt 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	1	167	103	92	85	939	1.065	1.857	3.088
low-cost en charters	2	2.794	2.750	2.897	2.823	2.674	2.683	2.703	2.638
Liesvluchten	3	308	323	332	352	367	388	401	442
Overige vluchten	4	351	313	321	344	376	399	416	467
Overige havengelden		164	171	171	176	180	184	187	195
Totaal havengelden		3.785	3.661	3.814	3.779	4.535	4.719	5.565	6.829

(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.

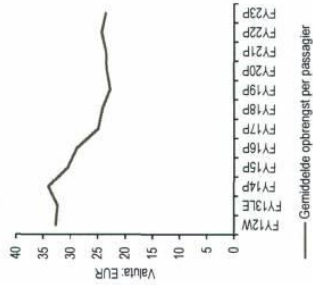
2 Naar verwachting vervoeren Ryanair en een tweede low-cost carrier de meeste passagiers per 2023. De omzetsijting is echter relatief beperkt doordat de gemiddelde opbrengst voor deze passagiers relatief laag is. De chartervluchten vormen momenteel de belangrijkste bron van inkomsten voor GAE. Management 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)

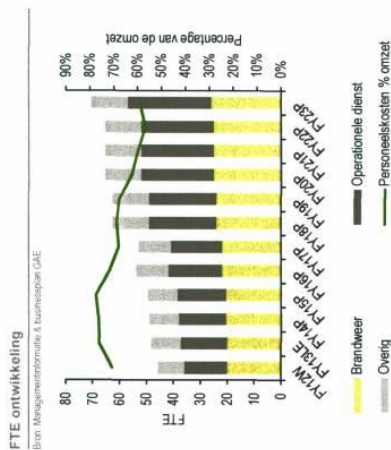


Bovenstaande grafiek toont de geprojecteerde gemiddelde havengelden per passagier. De gemiddelde opbrengst laat een daling zien van circa EUR 32,- in 2013 naar EUR 24 in 2023. Deze daling wordt met name veroorzaakt door

- ▲ 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 (bijdelijke) afhankelijk bij introductie van een nieuwe lijn te financieren vanuit het Route Development Fonds.



Analyse kosten



Analyse van de kosten

Operationele kosten 2012-2023  
Valuta: EUR '000

	FY12W	FY13E	FY14P	FY15P	FY16P	FY17P	FY18P	FY19P	FY20P	FY21P	FY22P	FY23P
Kosten eigen personeel	(3.342)	(3.523)	(3.821)	(3.723)	(4.105)	(4.083)	(4.811)	(4.911)	(5.213)	(5.323)	(5.635)	(5.902)
Inleen security	(363)	(340)	(400)	(440)	(470)	(490)	(550)	(550)	(700)	(700)	(700)	(750)
Personeelskosten	(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	(1.640)	(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)	(250)	(250)	(250)	(250)
Operationele kosten	(5.346)	(5.177)	(5.557)	(5.770)	(6.596)	(6.725)	(7.621)	(7.733)	(7.998)	(8.133)	(8.299)	(8.912)
FTEs	45,7	48,2	49,0	49,5	53,9	52,9	62,7	62,7	65,7	65,7	65,7	70,7
Pers. kosten % oper. kosten	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 % omzet	70,7%	75,9%	76,4%	77,5%	71,8%	67,9%	68,8%	67,7%	62,5%	59,8%	56,7%	59,0%
Over. bedrijfskosten % 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%

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).

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 gefoelst 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 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 Eemisdelta 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:

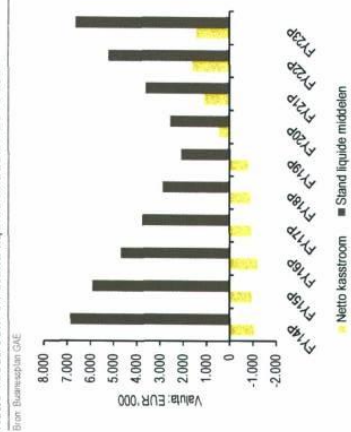
- 1 **Verhoging marketingbudget:** Management heeft de aandeelhouders verzocht om het jaarlijkse marketingbudget te verhogen met EUR 250k om de naamsbekendheid (met name in het secundaire marktgebied) van de luchthaven te vergroten en het huidige bestemmingsaanbod beter te kunnen promoten. Vooruitlopend 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.



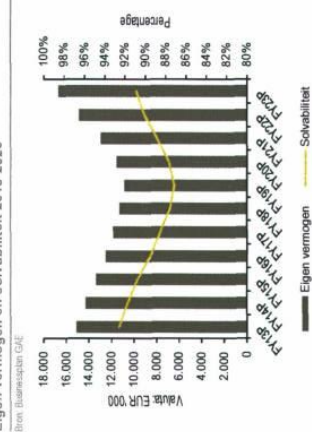
Liquiditeitsontwikkeling

Netto kasstroom en stand liquide middelen 2014-2023



NB: 2013-ontbrek in deze grafiek t.m. de vestroepse werking van de investering in de baanverlenging

Eigen vermogen en solvabiliteit 2013-2023



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
Afsluitingen	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)	(649)	(652)
Stand liquide middelen	7.897	6.659	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.

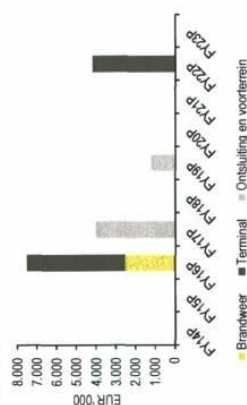


### Specificatie uitbreidingsinvesteringen

Investerings	Jaar	Investering
<b>Valuta: EUR '000</b>		
Nieuwbouw brandweerkazerne	2016	2.000
Installaties	2016	250
Verharding	2016	300
Fase I - Brandweer	2016	2.550
Uitbreiding fase 1: 2000 m2	2016	3.500
Installaties & systemen	2016	1.470
Fase I - Uitbreiding Terminal	2016	4.970
Uitbreiding fase 2: 1650 m2	2022	3.000
Installaties & systemen	2022	1.200
Fase II - Uitbreiding Terminal	2022	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
<b>Totaal Investering</b>		<b>17.025</b>

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 linksomder. 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).

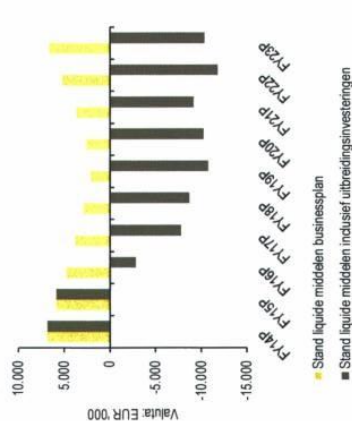
### Inschatting van uitbreidingsinvesteringen

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
Kosten Luchtverkeersleiding	<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 aanmerkelijk 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





# Collegebrief - 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 rolering 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"> <li>▶ 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.</li> <li>▶ 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</li> </ul>

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 vliegbevingen 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 onaannemelijk 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Management geeft aan in een gevorderd 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Op basis van de uitgevoerde scenarioanalyse concluderen wij dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> </ul>
Low-cost vluchten verdwijnen, of groeien minder hard dan verondersteld	<p>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.</p> <p>Zoals ook aangegeven in de rapportage van SEO is het aantal Ryanair vluchten sinds de start in 2012</p>	<p>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.</p>	<p>Wij merken op dat het huidige contract met Ryanair na 2014 zal aflopen en er nog geen nieuwe overeenkomsten gesloten zijn.</p> <p>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</p>

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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"> <li>▶ De bezettingsgraad voor lijndiensten loopt in drie jaar op van 65% naar 75% (in lijn met Europees gemiddelde).</li> <li>▶ De bezettingsgraad voor low-cost diensten loopt op van 71% in 2013 naar 82% vanaf 2016 (conform gemiddelde Ryanair vloot).</li> <li>▶ 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.</li> </ul>	<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"> <li>▶ Als de passagiers 10% lager zijn dan verondersteld in het businessplan, dan zijn de resultaten tot 2023 gemiddeld EUR 0,6</li> </ul>



# Collegedebrief - 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
<p>Tarieven wijken af van businessplan</p>	<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"> <li>▶ Tarieven voor lijnverbindingen worden relatief stabiel verondersteld voor de periode 2016 – 2023.</li> <li>▶ De tarieven voor low-cost verbindingen laten een daling zien van circa 20%.</li> <li>▶ Ondanks de verhoging van de tarieven voor chartervluchten in 2014, verwacht management een relatief sterke daling van de chartertarieven.</li> </ul>	<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"> <li>▶ 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.</li> </ul> <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"> <li>▶ De handling activiteiten die bij GAE onder de gemiddelde opbrengst per passagier vallen (normaliter exclusief).</li> <li>▶ 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.</li> </ul> <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 resultaatsimpact 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

\*\*\*FY14B: stand voor de prognose volgens businessplan

\*\*\*\*FY14B: stand voor de prognose volgens businessplan

Verschiil 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 Airkey 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

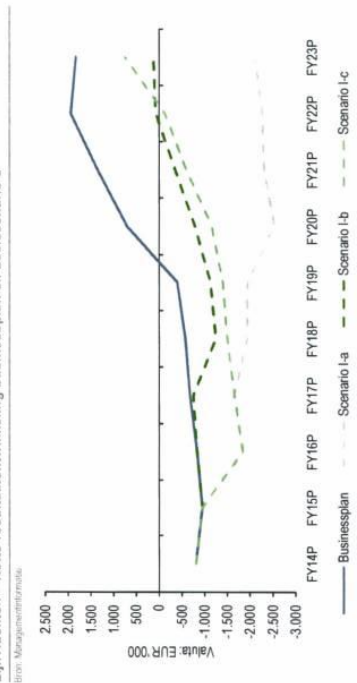
De kosten zijn per saldo EUR 174k lager begroot dan in het businessplan. Dit wordt voornamelijk bereikt door het verlagen van het reguliere marketingbudget met circa EUR 140k. Management stelt dat dit mogelijk is door o.a.:

- ▶ stopzetten 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.

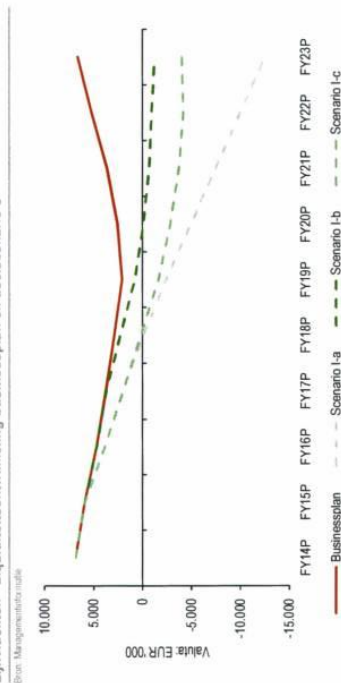
Wij merken op dat bovengenoemde besparing in de marketingkosten niet overeenkomt met de focus die het businessplan legt op de marketingactiviteiten. Overigens is management wel voornemens EUR 234k aan intensivering van de marketingactiviteiten te besteden in 2014, hetgeen in lijn ligt met het businessplan.

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):

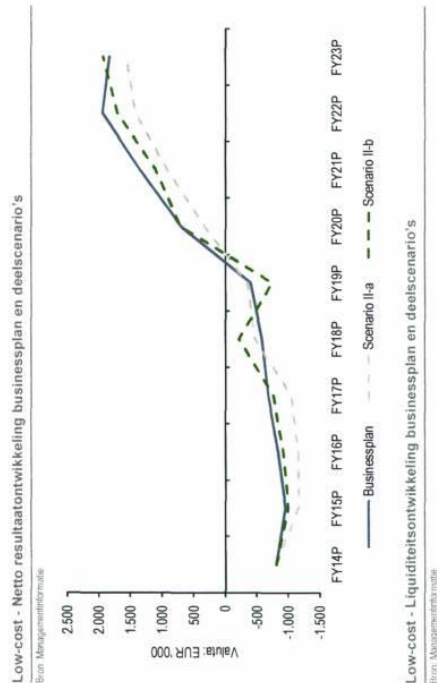
- a) Tot op heden heeft GAE geen lijnverbindingen met andere luchthavens gerealiseerd, waardoor de veronderstellingen in het businessplan volledig beschouwd dienen te worden als ambitie. De financiële gevolgen van een situatie waarin GAE niet in staat blijkt om nieuwe lijndiensten te realiseren zijn 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.

Strikt vertrouwelijk

13 februari 2014  
Analyse Businessplan Groningen Airport Eelde.Docx



### 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.).

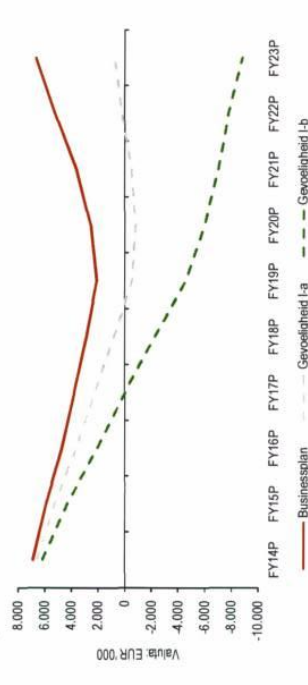
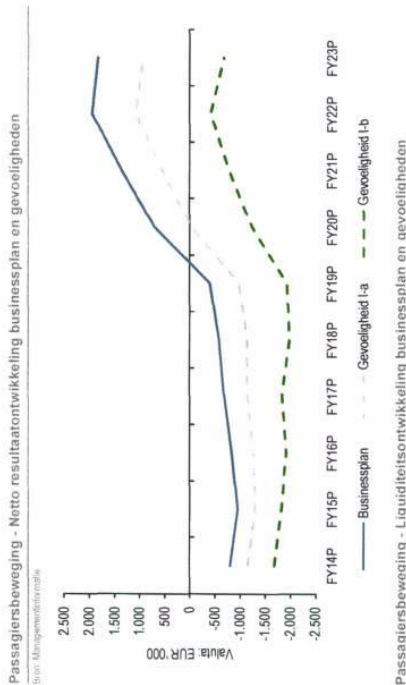
Gedurende onze werkzaamheden zijn een aantal risico's geïdentificeerd waarvan de exacte (financiële) impact op de activiteiten van GAE (nog) onduidelijk is. Voorbeelden van deze risico's zijn:

- ▶ 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.

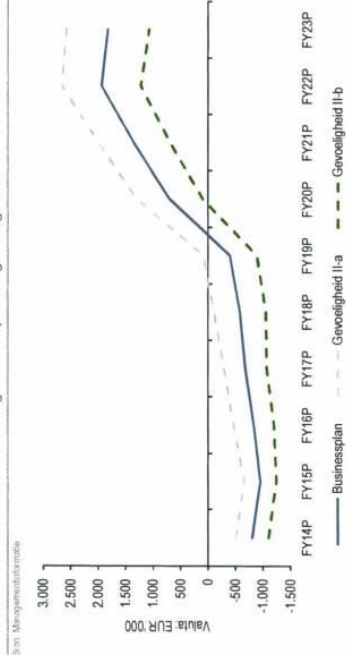
#### Gevoeligheden

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.

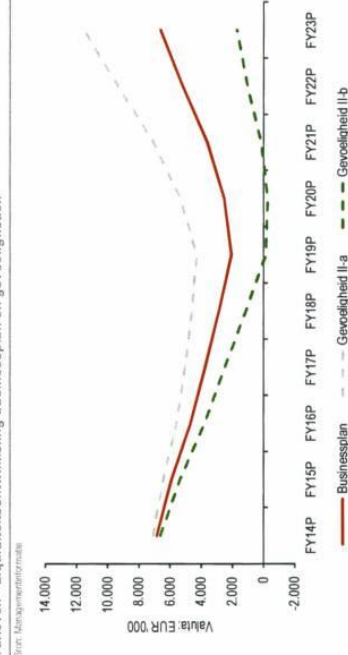
Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat een mutatie in de tarieven significante impact heeft op de financiële resultaten.

- a) 10% hogere tarieven leidt ertoe dat het break-even punt een jaar eerder (2019) dan geïmponeerd 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



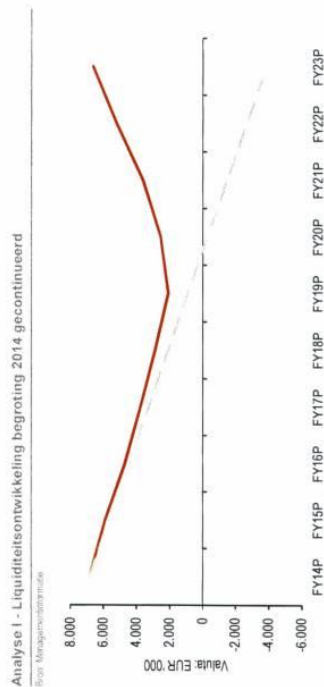
Tarieven - Liquiditeitsontwikkeling businessplan en gevoeligheden





# Collegedebat - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

## Overige analyses



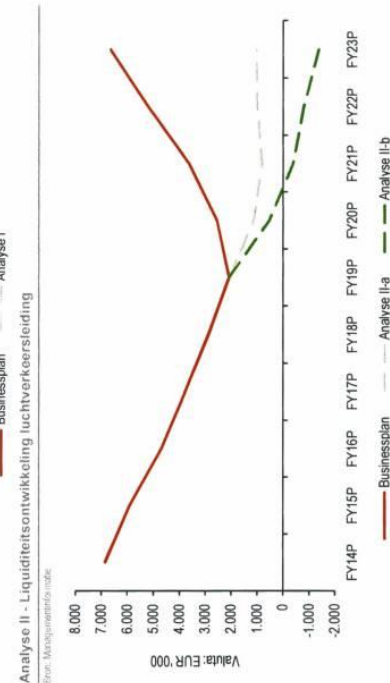
Analyse I - Begroting 2014 gecontinueerd

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



Analyse II - Liquiditeitsontwikkeling 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.





# Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

## Getekende opdrachtbevestiging



**PERSONLIJKOVERTOEWELIJK**  
 Gedeponeerd Staan van de  
 provincie Groningen  
 i.v.v. de heer R. Postma  
 Postbus 30.001  
 9700 AP GRONINGEN

Zwaks, 18 december 2013

Beitref: **Analyse businessplan Groningen Airport Eelde**

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 dienst, zoals onderstaand omschreven (hierna, "de dienstverlening") in het kader van uw algemene evaluatie van het businessplan Groningen Airport Eelde (hierna, "de evaluatie"), te evalueren.

**De dienstverlening**


Hierin hebben wij uw voornaamste doelstellingen opgenomen in verband met de evaluatie, en de dienstverlening zal worden uitgevoerd op basis van de informatie die u beschikbaar heeft en de werksaamheden die wij zullen uitvoeren zoals wij die hebben beschreven in de aanvraag van opdracht met u. Tenzij u anderszins op schrift wordt gemaakt, zijn onze werksaamheden beperkt tot het hierboven.

**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 bedoeld als een middel om de financieringsbehoeften van GAE te financieren.



**EY**  
 EY  
 EY

Zwaks, 18 december 2013

Beitref: **Analyse businessplan Groningen Airport Eelde**

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 dienst, zoals onderstaand omschreven (hierna, "de dienstverlening") in het kader van uw algemene evaluatie van het businessplan Groningen Airport Eelde (hierna, "de evaluatie"), te evalueren.

**De dienstverlening**


Hierin hebben wij uw voornaamste doelstellingen opgenomen in verband met de evaluatie, en de dienstverlening zal worden uitgevoerd op basis van de informatie die u beschikbaar heeft en de werksaamheden die wij zullen uitvoeren zoals wij die hebben beschreven in de aanvraag van opdracht met u. Tenzij u anderszins op schrift wordt gemaakt, zijn onze werksaamheden beperkt tot het hierboven.

**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 bedoeld als een middel om de financieringsbehoeften van GAE te financieren.



**EY**  
 EY  
 EY

Zwaks, 18 december 2013

Beitref: **Analyse businessplan Groningen Airport Eelde**

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 dienst, zoals onderstaand omschreven (hierna, "de dienstverlening") in het kader van uw algemene evaluatie van het businessplan Groningen Airport Eelde (hierna, "de evaluatie"), te evalueren.

**De dienstverlening**


Hierin hebben wij uw voornaamste doelstellingen opgenomen in verband met de evaluatie, en de dienstverlening zal worden uitgevoerd op basis van de informatie die u beschikbaar heeft en de werksaamheden die wij zullen uitvoeren zoals wij die hebben beschreven in de aanvraag van opdracht met u. Tenzij u anderszins op schrift wordt gemaakt, zijn onze werksaamheden beperkt tot het hierboven.

**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 bedoeld als een middel om de financieringsbehoeften van GAE te financieren.



**EY**  
 EY  
 EY

Zwaks, 18 december 2013

Beitref: **Analyse businessplan Groningen Airport Eelde**

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 dienst, zoals onderstaand omschreven (hierna, "de dienstverlening") in het kader van uw algemene evaluatie van het businessplan Groningen Airport Eelde (hierna, "de evaluatie"), te evalueren.

**De dienstverlening**

Hierin hebben wij uw voornaamste doelstellingen opgenomen in verband met de evaluatie, en de dienstverlening zal worden uitgevoerd op basis van de informatie die u beschikbaar heeft en de werksaamheden die wij zullen uitvoeren zoals wij die hebben beschreven in de aanvraag van opdracht met u. Tenzij u anderszins op schrift wordt gemaakt, zijn onze werksaamheden beperkt tot het hierboven.

**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 bedoeld als een middel om de financieringsbehoeften van GAE te financieren.



Getekende opdrachtbevestiging



**Beschikvaarheid**  
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 daarvoor vooraf verzoeken indienen.
- Door ons gestelde schriftelijke vragen zullen zo snel mogelijk door GAE worden beantwoord. Indien nodig wordt er een afspraak gemaakt voor een gesprek.
- GAE geeft ons toegang tot alle onderliggende documentatie van het businessplan, zowel de historische- als toekomstgerichte gegevens, inclusief de daarbij behorende veronderstellingen. De documentatie omvat – naast de informatie opgesteld door GAE zelf – ook documentatie die door derden is opgesteld ten behoeve van het businessplan. Indien wij dat voor ons onderzoek noodzakelijk achten, zal GAE ons de gelegenheid geven deze documentatie te kopiëren of te downloaden. Het is niet toegestaan deze documentatie te verspreiden of anderszins openbaar te maken.
- Ten behoeve van de door u gevraagde sensitiviteitsanalyse is het van belang, dat GAE naar medewerking verleend aan het kwantificeren van risico's, indien en voorzover dat tot 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 schriftelijke 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 conclusies en de belangrijkste bevindingen van ons rapport tevens in een uitvoerig verslag te verschaffen van de feiten en van de redenen die in het rapport aan het management worden toegeschreven.

Ons verslag zal tevens de volgende uitkomsten bevatten: de voornaamste risico's die voortvloeien uit de transactie, de belangrijkste risico's die voortvloeien uit de transactie, de belangrijkste risico's die voortvloeien uit de transactie, de belangrijkste risico's die voortvloeien uit de transactie.

**Teamleiding**

Het onderzoek zal worden uitgevoerd onder eidschikverplichting van ons F.M.P. (Patrick Bontin, partner Ernst & Young Transaction Advisory Services).

Naar wij begrijpen, is onze voornaamste contactpersoon bij de Provincie Groningen de heer R. van der Vliet, directeur van de afdeling Economie, Cultuur & Projectontwikkeling. De afgevaardigde van de provincie Groningen zal de afstemming met ons waar het gaat om de uitvoering van onze dienstverlening.



**Tijdschema**

Onderstaand volgt het tijdschema zoals wij zijn overeengekomen:  
2 - 3 januari Kick-off met management van GAE, doornemen van de hoofdlijnen van het onderzoek en de financiële model en het verkrijgen van alle onderliggende documentatie.  
6 - 10 januari Bestuderen van de verkregen informatie, nazie analyse, stellen van verduidelijkende vragen, verkrijgen van de benodigde informatie. Afstemming met Provincie Groningen van risico's die voortvloeien uit de transactie.  
17 - 22 januari Diepte interviews en mondelinge afstemming van belangrijke bevindingen met management van GAE.  
23 - 27 januari Verslaan concept rapportage.  
28 - 30 januari Overlegging concept rapportage aan Provincie Groningen, waarna u commentaar kunt leveren, alvorens het rapport in zijn definitieve vorm uit te brengen.

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 bijde 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 inconsistenties of dubbelzinnigheden, prevaleren de bepalingen in onderstaande volgorde:

1. De opdrachtbrief;
2. Bijlage 1, Algemene Voorwaarden;
3. Eventuele andere bijlagen.

**Stuuren op de inhoud van het rapport door andere GAE aandeelhouders**


In het geval dat u ons verzocht bent voorafgaand aan het rapport te informeren over de andere aandeelhouders in Groningen Airport Eelde, zijn wij daartoe bereid indien de andere aandeelhouders u daartoe verzocht hebben. Het is niet toegestaan dat u de inhoud van ons rapport openbaar maakt of anderszins openbaar maakt op andere wijze dan de wijze waarop u ons daartoe verzocht heeft. Het is niet toegestaan dat u de inhoud van ons rapport openbaar maakt of anderszins openbaar maakt op andere wijze dan de wijze waarop u ons daartoe verzocht heeft. Het is niet toegestaan dat u de inhoud van ons rapport openbaar maakt of anderszins openbaar maakt op andere wijze dan de wijze waarop u ons daartoe verzocht heeft.




Appendices

Getekende opdrachtbevestiging

Appendix C: Getekende opdrachtbevestiging

 5

**Instemming en akkoordverklaring**  
Indien deze brief een juiste weergave vormt van de voorwaarden waaronder u ons uw opdracht wenst te verrichten, 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

 6

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

















### Getekende opdrachtbevestiging



11  
Blz. 1

43. De beschrijving in de artikelen 16 tot en met 19, alinea 4, artikel 21 en de bepalingen van de artikelen 22, 27, 28 en 44 zijn niet van toepassing op de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever. De opdrachtgever aanvaardt de aansprakelijkheid voor de schade van de opdrachtgever die voortvloeit uit het gebruik van de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever.

44. Het is de bedoeling dat de opdrachtgever de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever aanvaardt en de aansprakelijkheid voor de schade van de opdrachtgever aanvaardt.

45. Indien het is de lokale werkgelegenheidsverwachting, wordt u verzocht de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever aanvaardt en de aansprakelijkheid voor de schade van de opdrachtgever aanvaardt.

46. De bepalingen in de artikelen 16 tot en met 19, alinea 4, artikel 21 en de bepalingen van de artikelen 22, 27, 28 en 44 zijn niet van toepassing op de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever. De opdrachtgever aanvaardt de aansprakelijkheid voor de schade van de opdrachtgever die voortvloeit uit het gebruik van de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever.

47. Het is de bedoeling dat de opdrachtgever de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever aanvaardt en de aansprakelijkheid voor de schade van de opdrachtgever aanvaardt.

48. Indien het is de lokale werkgelegenheidsverwachting, wordt u verzocht de opdrachtbevestiging van de opdrachtgever aanvaardt en de aansprakelijkheid voor de schade van de opdrachtgever aanvaardt.

In the event of any dispute in the interpretation of any of these conditions, the official Dutch language version will prevail.

Groningen, 13 februari 2014



## 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](http://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

## Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde



Onderwerp Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

Steller L. Stol / Erwin Vening

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 76 64 Bijlage(n)

Ons kenmerk 4721240

Datum 14-11-2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met onze brief van 14 augustus hebben wij u geïnformeerd over het Strategisch Plan van Groningen Airport Eelde en ons standpunt hierover. Deze brief staat geagendeerd voor bespreking in de raadscommissie Werk & Inkomen van woensdag 19 november a.s..

Van de voorzitter van de commissie hebben wij het verzoek gekregen voor aanvullende informatie naar aanleiding van het bericht over het vertrek van Ryan Air en mogelijke consequenties voor de strategie. Wij hebben net als u vernomen dat Ryan Air stopt met haar vluchten naar Mallorca en Barcelona-Girona. Hoewel wij deze ontwikkeling betreuren, vormt deze ontwikkeling in onze visie geen directe aanleiding tot wijziging van de langetermijnstrategie van de luchthaven. Ons standpunt zoals benoemd in de brief van afgelopen augustus is hierdoor dan ook niet veranderd. Uiteraard zullen wij vanuit onze rol als aandeelhouder de ontwikkelingen in de gaten houden en hierover in gesprek blijven met de directie en RvC.

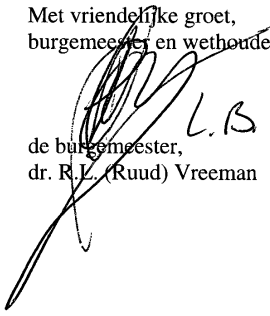
Laat onverlet dat het vertrek van Ryan Air een teleurstellend bericht is en niet past bij de groei-ambities van de luchthaven. Of en in welke mate dit zal leiden tot een afname van het aantal vlieg- en passagiersbewegingen is ons op dit moment niet bekend. Dit hangt uiteraard ook af van de verdere ontwikkeling van de markt voor vliegvluchten en het totale pallet aan bestemmingen dat vanaf de luchthaven wordt aangeboden. Aan versterking hiervan wordt continu gewerkt. Afgelopen tijd zijn in dat kader ook de nieuwe vluchten naar Londen en Gdansk gestart.

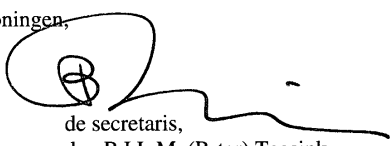
## Collegedebrief - Strategisch plan Groningen Airport Eelde

Bladzijde: 2  
Onderwerp Strategisch Plan Groningen Airport Eelde

Wij hopen u met deze brief voldoende geïnformeerd te hebben.

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 - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

### Raadsvoorstel



Onderwerp **Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen**

Registratienr. 4655175 Steller/telnr. Rob Bakker/ 51 13 Bijlagen 2

Classificatie  Openbaar  Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder M. Gijsbertsen / R. van der Schaaf Raadscommissie

#### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit de nota "Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen" vast te stellen.

#### Samenvatting

De nota bij dit voorstel gaat over de veranderingen die de invoering van de Participatiewet per 1 januari 2015 met zich meebrengt. Het voorstel is een nadere uitwerking van de discussienota "Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen- *Gevolgen van de Participatiewet, keuzes en richtingen*" die de raad in de commissie Werk & Inkomen op 10 september jl. heeft besproken. Na besluitvorming van de raad over dit beleidskader moeten de gemaakte keuzes nog worden uitgewerkt in verordeningen. Voorstellen hiervoor zullen aan de raad worden voorgelegd in december van dit jaar en ook deels in het eerste kwartaal van 2015. Het college kondigt aan in het voorjaar van 2015 bij de raad terug te komen met een brede visie op het gebied van maatschappelijke participatie in het sociale domein.

B&W-besluit d.d.: 28-10-2014

# Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

## **Aanleiding en doel**

In de commissie Werk & Inkomen op 10 september jl. heeft u de discussienota "Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen - *Gevolgen van de Participatiewet, keuzes en richtingen*" besproken. In die nota hebben wij aangegeven welke veranderingen er op ons afkomen op het terrein van de lokale sociale zekerheid en welke keuzes u hierin kunt maken. Met inachtneming van uw opmerkingen en de reactie van de Cliëntenraad Groningen presenteren wij u nu de definitieve nota waarin wij het beleidskader voor de Participatiewet hebben uitgewerkt.

## **Kader**

---

Het formele kader wordt gevormd door de Participatiewet en de wet Maatregelen Wet werk en bijstand.

In de motie "Een leven lang leren" (motie 13 uit het voorjaarsdebat) verzoekt u ons college na te gaan of de scholingstoelage uit de Participatiewet mogelijkheden biedt om mensen via opleiding naar werk te begeleiden. In de nota geven wij aan hoe wij invulling geven aan de "Studietoelage" uit de Participatiewet.

## **Argumenten en afwegingen**

---

Kern van de Participatiewet is dat we als gemeente vanaf 1 januari 2015 verantwoordelijk worden voor de ondersteuning van mensen die kunnen werken, maar die niet zelfstandig in staat zijn daarmee het minimumloon te verdienen. In de nota geven we aan welke ondersteunende instrumenten we voor deze groep tot onze beschikking krijgen en hoe we deze - in samenspraak met onze partners in de arbeidsmarktregio - willen inzetten. Mensen voor wie de stap naar werk nu nog te groot is stimuleren we om zoveel mogelijk maatschappelijk actief te zijn. Participatiebanen vormen daarbij een belangrijk instrument. Ook op het gebied van inkomensondersteuning en handhaving verandert er met de komst van de Participatiewet het één en ander. Met de uitwerking die we u nu voorleggen borgen een solide inkomensondersteuning voor mensen die zijn aangewezen op een uitkering. Daar waar de wet van ons eist om bij overtreding van regels een sanctie op te leggen, benutten we de wettelijke ruimte die we hebben om kwalijke gevolgen hiervan zoveel mogelijk te beperken.

De te maken keuzes hebben wij in de nota per onderwerp uitgewerkt en in een kader geplaatst. Zij dragen bij aan het realiseren van onze ambitie dat Groningen een stad is waarin iedereen tot zijn recht komt en op een gelijkwaardige manier kan deelnemen aan de samenleving.

Naar aanleiding van vragen daarover tijdens de bespreking in de commissie W&I van 10 september jl. beschrijven we onze ervaringen met de dienstverlening aan de drie klantgroepen zoals bedoeld in de Revisienota van juli 2012. Ook gaan we in op het vraagstuk van verdringing en verdeling in relatie tot onze nieuwe opdracht om meer mensen met een arbeidsbeperking aan het werk te helpen en de inzet van vrijwilligers in het sociale domein.

In de discussienota stelden we voor om de nieuwe voorziening Bechut werk alleen open te stellen voor mensen die groepsgewijs voor reguliere bedrijven kunnen werken. Omdat we zoveel mogelijk mensen met een beperking betaald werk willen bieden laten we deze "instroomeis" los. Het streven blijft om waar mogelijk mensen (groepsgewijs) te laten werken voor reguliere bedrijven, maar waar dat niet mogelijk is zoeken we een andere geschikte werkplek.

Als werkgever willen we het goede voorbeeld geven en meer plekken voor mensen met een arbeidsbeperking beschikbaar stellen. In de nota geven we wat onze ambitie is.

## **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

De discussienota is toegezonden aan en ambtelijk toegelicht in een vergadering van de Cliëntenraad Groningen (CR). De CR heeft hierop zijn visie gegeven in de aan uw commissie W&I en wethouder Gijsbertsen gerichte brief van 5 september 2014. De CR heeft vervolgens in een brief van 14 oktober 2014 advies uitgebracht over het concept van de nu voorliggende definitieve nota. Hieronder gaan wij in het op hetgeen de CR naar voren brengt.

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

De CR geeft aan tegen de invoering te zijn van een verplichte tegenprestatie en ook tegen de gedachte om het recht op een individuele inkomensvoorslag te koppelen aan het leveren van een maatschappelijke bijdrage. Over het al dan niet opleggen van een verplichte tegenprestatie zijn wij het met de CR eens. In de discussienota hebben wij al aangegeven hier geen voorstander van te zijn en deze lijn volgen wij ook nu. Het recht op een individuele inkomensvoorslag verbinden we vooralsnog niet met het leveren van een maatschappelijke bijdrage. Of we deze toeslag mogelijk op termijn willen benutten als beloning voor het leveren van een maatschappelijke bijdrage, betrekken we bij de brede participatieaanpak. De hoogte van de individuele inkomensvoorslag voor gehuwden, alleenstaande ouders en alleenstaanden is - net als bij de langdurigheidstoelage - een percentage van de bijstandsnorm voor gehuwden.

De kostendelersnorm en de Wet hervorming kindregeling zijn rijksregels die wij moeten uitvoeren. Vanzelfsprekend hebben we bij de uitvoering oog voor situaties waarin mensen door deze regels in de knel kunnen komen en zullen we in die gevallen binnen onze mogelijkheden zoeken naar maatwerkoplossingen. Te denken valt aan schuldhulpverlening (waaronder: preventieactiviteiten) of bijzondere bijstand.

Zoals aangegeven in de nota zullen we in het regionale Werkbedrijf van de arbeidsmarktregio Groningen afspraken met werkgevers maken over te realiseren garantiebanen voor mensen met arbeidsbeperking. Het is aan werkgevers om banen beschikbaar te stellen en aan gemeenten en het UWV om hen daarbij te ondersteunen. Zelf zullen we als gemeente in 2015 16 garantiebanen openstellen. Wij zien dit als een redelijk aantal dat in verhouding staat tot de totale werkgelegenheid binnen de sector gemeenten. De garantiebanen zullen gaan vallen onder de gemeentelijke cao. Ten aanzien van de nieuwe voorziening Beschut werk is het zo dat het UWV indiceert. Het besluit wordt genomen door de gemeente en tegen dat besluit kunnen mensen in bezwaar gaan. De gemeente kan bij dat besluit niet anders dan het advies van het UWV volgen. De gemeente zal alleen mensen voordragen als er voldoende plekken beschut werk beschikbaar zijn. Van een dubbele keuring is dus geen sprake. Bij beschut werk kijken we in eerste instantie naar groepsgewijze opdrachten van bedrijven. De komende periode kijken we ook naar alternatieve mogelijkheden om voldoende plekken te kunnen bieden.

De huidige Participatiebanen vormen een re-integratieinstrument voor mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt. Een Participatiebaan is voor de deelnemer maximaal 2 jaar beschikbaar. Mensen op een Participatiebaan worden begeleid en ontvangen per half jaar een premie. Van regulier werk is geen sprake. Zoals aangegeven in de nota willen we voorlopig op dezelfde manier doorgaan met de Participatiebanen. Dit instrument zullen we in het voorjaar van 2015 betrekken bij de ontwikkeling van een bredere visie over de vraag hoe we de maatschappelijke participatie van verschillende groepen burgers willen stimuleren en welke instrumenten wij daarvoor inzetten. De CR zal daarbij worden betrokken.

Over de werkervaringsplaatsen die we mensen bieden als onderdeel van Klantondersteuning merken we op dat deze plaatsen altijd beperkt zijn in duur (een half jaar tot maximaal een jaar) en aansluiten bij het leerdoel van de werkzoekende. Over het vervallen van de inkomensgrens bij inkomensondersteunende regelingen doen wij in deze nota geen voorstellen. Zoals ook aangegeven in de discussienota betrekken we dit onderwerp bij de herziening van het armoedebeleid.

### **Financiële consequenties**

---

Dit voorstel komt overeen met de primitieve begroting van 2015.

### **Vervolg**

---

De keuzes die wij in deze nota presenteren moeten op verschillende onderdelen nog worden uitgewerkt in verordeningen. In de raad van december leggen wij u voorstellen voor voor de Re-integratieverordening, de verordening Loonkostensubsidie en de Verordening Individuele studietoelage. Hiermee zijn wij in staat om vanaf 1 januari 2015 uitvoering te geven aan onze opdracht om mensen met een arbeidsbeperking te ondersteunen en valt niemand tussen wal en schip.

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

---

De overige verordeningen leggen wij u voor in het eerste kwartaal van 2015. Hiermee blijven wij ruimschoots binnen de termijn die het overgangsrecht bij de wet geeft (vaststelling voor 1 juli 2015). Met dit beleidskader en de nog vast te stellen verordeningen is het verhaal niet af. We willen nagaan welke mogelijkheden er zijn om de uitvoering van onze lokale sociale zekerheid op een vernieuwende manier te verbinden met het sociale domein in de volle breedte en de gebiedsgerichte aanpak. In het voorjaar van 2015 komen we met voorstellen hierover bij u terug.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

**Bijlagen:**

- nota "Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen".
- brief Clientenraad Groningen d.d. 14 oktober 2014.



# Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

BIJLAGE

5c



Gemeente Groningen,  
t.a.v. Rob Bakker

datum: 14 oktober 2014

## Onderwerp:

Invoering Participatiewet: Groningse keuzes en kaders (versie 10 oktober 2014).

## Inleiding.

In aansluiting op onze kritische bijdrage aan het rapport "De Participatiewet: Keuzes en richtingen - augustus 2014" van de Gemeente Groningen, willen wij hierbij gebruikmaken om het college in een vroeg stadium van advies te voorzien aangaande de "Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen. Keuzes Versie 10 oktober 2014".

Zoals ook aangegeven in onze vorige reactie, is de Cliëntenraad (hierna genoemd de CR) absoluut niet tegen een ondernemers-georiënteerde aanpak van de werkgelegenheid, maar blijven wij van mening dat er voor 'de politiek' op dit terrein op middellange termijn maar een zéér beperkte rol is weggelegd. Om deze reden zal het gemeentelijk sociaal beleid zich toch vooral moeten richten op de kritieke gevolgen voor de onderkant van het "twee gezichten"-beleid zoals in het Coalitieakkoord 'Voor de verandering' in een veranderopgave van € 10 miljoen is uitgewerkt.

### 1. De tegenprestatie.

De CR waardeert het dat het college in het kader van de invoering van de participatiewet stelt dat een verplichte tegenprestatie niet aan de orde is. Met dit besluit wordt terecht afstand genomen van "onrealistische dwang", mede gezien ook het onderzoeksresultaat van het Bureau O & S dat 54% van de WWB-ers al vrijwilligerswerk verricht.

De CR waardeert ook dat het college er van af heeft gezien om de individuele inkomensloeslag als beloningsinstrumentarium – en daarmee verbonden uitsluiting – in te zetten.

### 2. Kostendelers norm.

Met de invoering van de kostendelersnorm lijkt de kortgeleden ingetrokken "huishoudinkomenstoets" weer helemaal terug. Samengestelde gezinnen zullen door deze maatregel een noodzakelijk deel van hun inkomsten verliezen. Mogelijk zullen hierdoor betalingsproblemen, schulden en gespannen gezinsverhoudingen ontstaan. De vraag is of de gemeente beschikt over voldoende mechanismen en financiële middelen om deze problemen vervolgens weer op te lossen. Wij vinden het antwoord hierop in de nota niet terug.

### 3. Individuele inkomensloeslag.

We waarderen het dat het college bij de ombouw van langdurigheidstoelagen naar individuele inkomensloeslag de toeslagen op hetzelfde niveau handhaaft. Naar onze ervaring gaat deze toeslag vooral op aan 'buitengewone en onvoorzienne kosten', zoals de eigen bijdrage in de zorg, onvoorzienne reiskosten, hoge energiekosten, etc. In dit kader zijn wij van mening dat er geen enkele reden kan en mag zijn om haar uit het minimabeleid te schrappen.

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

In strijd met het voorgaande verbindt het College de individuele inkomstenstoeslag aan het leveren van een maatschappelijk bijdrage. Gesteld wordt dat het recht op deze toeslag (én de hoogte daarvan) zal gaan afhangen van "de krachten, bekwaamheden en inspanningen" die door het individu worden verricht.

In de ogen van de CR zijn deze "criteria" zodanig ondefinieerbaar en vaag dat van een objectieve beoordeling van de tegenprestatie geen sprake kan zijn. Om deze reden blijft de CR absoluut tegen de voorgestelde koppeling.

De consequentie hiervan is dat wij het College verzoeken een verordening met eenduidige, minimale criteria (uren, functie-eisen en functie-zwaarte, begeleiding, etc.) uit te werken. De CR vraagt zich af hoe de individuele inkomstenstoeslag toekenning zich verhoudt tot de categorieën gehuwden en alleenstaande ouders? (Zie noot 8 van de nota)

#### 4. Hervorming kinderregeling

De CR mist in de nota het antwoord van de gemeente op de voorhanden zijnde hervormingen van de kinderregeling.

#### 5. Participatiebanen

De werkzaamheden door uitkeringsgerechtigden in participatiebanen, waar productie geleverd wordt zonder dat er sprake is van doelgerichte toeleiding naar regulier werk of die slechts leiden naar een certificaat of diploma, dragen niet bij aan het bevorderen van perspectief op betaald werk. De CR is van mening dat hier na 3 maanden sprake is van regulier werk en als zodanig beloond hoort te worden. Het werk dat bijstandsgerechtigden uitvoeren in participatiebanen vertoont ook alle kenmerken van een normale arbeidsovereenkomst met uitzondering van het kenmerk loon: er is sprake van een gezagsverhouding, men moet aanwijzingen van de werkgever opvolgen (versus sanctie) en men moet een persoonlijke prestatie verrichten.

Een aantal begrippen uit de WWB dient in de verordening van de gemeente nader ingekaderd te worden, zoals b.v. "wat is beperkt in omvang en tijd" in de tegenprestatie, hoe wordt 'additioneel' gedefinieerd, hoelang mag werken zonder regulier loon en CAO ingezet worden? De kernvraag daarbij is: wanneer is er sprake van regulier werk?

#### 6. Garantiebannen

De CR vindt het een goede zaak dat de gemeente zich volledig wil inzetten voor de afspraken die gemaakt zijn in het Sociaal Akkoord. Positief is vooral ook dat de Gemeente een voortrekkersrol inneemt bij de opzet van het Werkbedrijf en het realiseren van één gezamenlijk pakket aan faciliteiten in de arbeidsregio.

Enigszins teleurstellend is dat de Gemeente als werkgever, op basis van een formeel vastgelegde aandeel-concept-cao, niet verder komt dan 16 garantiebannen in 2015. Of dit gegeven voldoende is om werkgevers enthousiast te krijgen gebruik te maken van deze regeling lijkt twijfelachtig. De CR is ook hierbij van mening dat de garantiebannen bij de gemeente na een periode van 3 maanden moeten vallen onder de bij de gemeente van toepassing zijnde CAO.

#### 7. Beschut werk

Het is aan de UWV om de indicatie te stellen of iemand in aanmerking komt voor beschut werk. Vervolgens is het aan de gemeente te besluiten of de door de UWV geïndiceerde voor beschut werk in aanmerking komt. Leidt dit niet tot een dubbele keuring?

De vraag blijft waar de betrokken persoon bezwaar kan aantekenen als beide indicaties in strijd met elkaar zijn?

Tevens heeft de CR de vraag of de gemeente in haar eigen organisatie ook beschutte werkplekken denkt te kunnen realiseren.

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

### **8. Uniformering van sancties c.q. arbeidsverplichtingen.**

Wij kunnen ons vinden in het uitgangspunt van het college dat de gemeente terughoudend is met het opleggen van maatregelen, omdat de financiële gevolgen voor de burgers groot kunnen zijn: "We streven er daarom naar om het opleggen van een sanctie zoveel mogelijk te voorkomen door op andere manieren te bewerkstelligen dat mensen zich inspannen om aan het werk te gaan."

Op welke manieren het college dit concreet meent te kunnen bereiken blijft echter onduidelijk. Dit is echter essentieel omdat het college, uiteindelijk, wél bereid zegt te zijn sancties op te leggen, ondanks dat het middel erger is dan de kwaal.

De CR blijft van mening dat met sancties de kans op noodzaak tot schuldhulpverlening of andersoortige problemen groter wordt. Een ieder weet immers dat er in Groningen en omstreken, alsook in de rest van Nederland, bij lange na niet genoeg banen zijn om, ook met optimale inspanning van de WWB-ers en inzet van de beschikbare middelen, een groot deel van de Groningse WWB-populatie aan regulier werk te helpen. In dit kader zijn sancties voor mensen die geen perspectief op werk hebben dan ook geen optie in de ogen van de CR.

### **9. Mensen die wel kunnen werken maar niet zelfstandig in staat zijn om een plek te vinden op de reguliere arbeidsmarkt (klantondersteuning)**

Het college stelt: "*Voor wie niet uitstroomt naar werk zoeken we een passende werkervaringsplaats.*"

De CR kan zich hier in vinden als deze werknemers op basis van duidelijke criteria met betrekking tot arbeidsvoorwaarden, duur en doel van de werkervaringsplaats te werk gesteld worden.

### **10. Vervallen inkomensgrens**

Met de invoering van de Participatiewet vervalt bij de categoriale inkomensregelingen en de individuele inkomenslosgang de inkomensgrens van 110% van het sociaal minimum. De CR is van mening dat inkomensgrens in deze opgetrokken moet worden naar 130% van het sociale minimum. Dit ter bestrijding van de armoedeval van velen in de gemeente Groningen.

De Cliëntenraad Groningen,

John Wind  
(voorzitter)

BIJLAGE

INVOERING  
PARTICIPATIEWET  
IN DE GEMEENTE  
GRONINGEN

Het kader

Oktober 2014



# Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

## INHOUD

inleiding .....	2
1 De participatiewet: doorgaan en veranderen .....	4
2 Om wie gaat het?.....	6
3 Wat willen we bereiken: werk en maatschappelijke participatie.....	7
4 Welke keuzes liggen voor? .....	9
4.1. Participatie.....	9
4.2. inkomen .....	17
4.3. de organisatie .....	20
4.4. financiën .....	22

# Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

## INLEIDING

Groningen wil een stad zijn waar iedereen tot zijn recht komt en op een gelijkwaardige manier deelneemt aan de samenleving. Daartoe willen we mensen zoveel mogelijk kansen bieden op de arbeidsmarkt. Werk is voor veel mensen immers de belangrijkste manier om een inkomen te verwerven en een bijdrage te leveren aan de samenleving. Ook willen we stimuleren dat Stadgers op een andere manier maatschappelijk actief zijn. Dat is naast of in plaats van betaalde arbeid van belang voor het welzijn van burgers en voor een leefbare en bruisende stad.

We kunnen en willen dit als gemeentelijke overheid niet alleen doen. Ondernemers zorgen immers voor banen en burgers, verenigingen en maatschappelijke organisaties zorgen voor maatschappelijke participatie. Onze rol bestaat vooral uit het stimuleren en faciliteren van werkgelegenheid en (arbeids-) participatie. Voor mensen die het niet op eigen kracht kunnen, moeten we meer doen: het bieden van ondersteuning bij het vinden en houden van werk of andere vormen van maatschappelijke activiteiten.

Eén van de instrumenten om dit te realiseren is de Participatiewet. Deze wet vormt naast de WMO en de wet op de Jeugdzorg één van de wettelijke pijlers waarmee we als overheid een bijdrage kunnen leveren aan de maatschappelijke deelname van onze burgers.

Doel van de wet is dat zoveel mogelijk mensen met arbeidsvermogen regulier aan het werk gaan. Een doelstelling die nu ook al bestaat voor de mensen die een beroep doen op de Wet werk en bijstand, de sociale werkvoorziening of de Wajong. De laatste twee wetten staan echter per 1 januari 2015 niet meer open voor nieuwe instroom. We kunnen vanaf dat moment werkzoekenden dus geen baan meer bieden binnen de sociale werkvoorziening. Dat houdt in dat ook mensen met een arbeidsbeperking (als zij over arbeidsvermogen beschikken) een beroep gaan doen op de Participatiewet. Deze groep kan wel werken, maar is vaak niet in staat om daarmee het minimumloon te verdienen.

De Participatiewet biedt voor hen een aantal instrumenten. Het gaat dan vooral om loonkostensubsidies voor garantiebannen en voor beschutte werkplekken. De garantiebannen zijn de 125.000 extra banen die er volgens afspraken tussen het kabinet en de sociale partners de komende tien jaar worden gecreëerd voor mensen met een arbeidsbeperking.

Tegelijk met deze veranderingen worden maatregelen ingevoerd die van invloed zijn op rechten en plichten van burgers. Het gaat dan bijvoorbeeld om de invoering van de kostendelersnorm, de individuele inkomensloeslag, de tegenprestatie en de uniformering van sancties.

De Participatiewet stelt ons als gemeente voor een aantal keuzes. Die hebben voor een deel te maken met de vraag welke instrumenten we voor welke doelgroepen willen inzetten. Maar zij gaan ook over de wijze waarop wij willen samenwerken met andere partijen en over de middelen die we voor de uitvoering van de wet over hebben. De invoering van de Participatiewet gaat namelijk gepaard met bezuinigingen op de beschikbare budgetten. De richting die wij voorstellen leggen we in deze nota aan u voor.

In vervolg op dit kader over de invoering van de Participatiewet presenteren we u in het voorjaar van 2015 een brede visie op en aanpak van de vraag hoe we in onze gemeente de maatschappelijke participatie van verschillende groepen burgers willen stimuleren en welke instrumenten we daarvoor in willen zetten. De verbinding van de uitvoering van de sociale zekerheid met de gebiedsgerichte aanpak is

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

onderdeel van onze Vernieuwing van het sociale domein en willen we dus integraal benaderen. In de nu voorliggende notitie geven we bij een aantal onderwerpen aan hoe we die bij die brede visie willen betrekken.

# Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

## 1 DE PARTICIPATIEWET: DOORGAAN EN VERANDEREN

Met de Participatiewet vindt een aantal veranderingen plaats in de aard en omvang van de doelgroep die we als gemeente moeten ondersteunen op het terrein van werk, inkomen en participatie. Ook wordt een aantal bestaande regelingen afgebouwd en worden er nieuwe instrumenten toegevoegd aan de gemeentelijke "gereedheidskist". Er blijft echter ook veel hetzelfde: de bestaande groep bijstandsgerechtigden gaat één op één over naar de Participatiewet. De opdracht die we hebben bij de ondersteuning van deze groep blijft daarbij grotendeels gelijk. De belangrijkste verandering zit in de doelgroep van mensen met een arbeidsbeperking: als zij kunnen werken komen zij niet meer in aanmerking voor de sociale werkvoorziening of de Wajong. De belangrijkste vernieuwing zit in de mogelijkheid om bij vormen van maatschappelijke participatie verbindingen te leggen met andere vormen van ondersteuning of zorg binnen het sociale domein.

De belangrijkste wijzigingen van de Participatiewet zetten we hieronder kort op een rij.



### Wijzigingen als gevolg van de Participatiewet

Op het terrein van participatie

- Geen nieuwe instroom in de sociale werkvoorziening en de Wajong (met uitzondering van jonggehandicapten die volledig en duurzaam arbeidsongeschikt zijn)
- Voor mensen met een arbeidsbeperking kunnen gemeenten de bijstandsuitkering inzetten als loonkostensubsidies. Werkgevers creëren de komende tien jaar 125.000 garantiebanen voor mensen met een arbeidsbeperking.
- Er komen minder participatiemiddelen beschikbaar voor de bestaande Wsw en voor de bestaande bijstandsgerechtigden. Voor mensen met een arbeidsbeperking ontvangen gemeenten extra middelen.
- Gemeenten moeten regels maken ten aanzien van het opleggen van de verplichting van bijstandsgerechtigden om een tegenprestatie te leveren voor hun uitkering.



## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

---

- Gemeenten moeten samen met andere gemeenten, UWV en sociale partners in hun arbeidsmarktregio komen tot de oprichting van een Werkbedrijf, waarin afspraken worden gemaakt over de wijze waarop de garantiebanen tot stand komen.

Op het terrein van inkomen

- Mensen die kosten kunnen delen omdat zij met meerdere mensen een woning delen, krijgen een lagere bijstandsuitkering (kostendelersnorm).
- De langdurigheidstoeslag wordt vervangen door een individuele inkomenstoeslag.
- Gemeenten moeten een scholingsregeling maken voor mensen met een arbeidsbeperking die onderwijs volgen (om hen te compenseren voor het feit dat zij naast de opleiding geen inkomen uit werk kunnen genereren).
- Gemeenten hebben minder ruimte in hun sanctiebeleid (uniformering van de sancties).

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

### 2 OM WIE GAAT HET?

Voor welke groepen zijn we dan verantwoordelijk als het gaat om het bieden van ondersteuning bij werk of participatie? Globaal kun je stellen dat het gaat om bestaande bijstandsgerechtigden en mensen die we ondersteunen in gesubsidieerde arbeid, om nieuwe bijstandsgerechtigden met en zonder arbeidsbeperking en om bestaande Wsw-ers.

Doelgroep	Omvang	Ontwikkeling omvang
Huidige bijstandsgerechtigden	10.000	Afhankelijk van conjunctuur
Nieuwe bijstandsgerechtigden:		Afhankelijk van conjunctuur
• Zonder beperking	Onzeker	
• Met beperking	Jaarlijkse instroom naar verwachting circa 150.	Naar verwachting structurele ondersteuning nodig.
Gesubsidieerde arbeid	340	Neemt af als gevolg van genomen maatregelen en natuurlijk verloop
Wsw	1220	Neemt af door natuurlijke uitstroom (circa 5% per jaar)

We blijven als gemeente dus verantwoordelijk voor de groep voor wie we dat nu ook al zijn. Het aantal mensen met een bijstandsuitkering wordt daarbij de komende periode langzaam uitgebreid met mensen die anders een beroep hadden gedaan op de Wajong of de Wsw. Het zijn mensen met arbeidsvermogen die veelal langdurige ondersteuning nodig zullen hebben, ook als zij aan het werk gaan. Om werk bij reguliere werkgevers mogelijk te maken, krijgen we de mogelijkheid om de bijstandsuitkering voor deze groep in te zetten als loonkostensubsidie. Voor de begeleiding en ondersteuning ontvangen we (extra) middelen in het Participatiebudget.

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

### 3 WAT WILLEN WE BEREIKEN: WERK EN MAATSCHAPPELIJKE PARTICIPATIE

De meeste Stadgers willen meedoen. Van degenen die dat kunnen, verwachten we dat ze dat zelf organiseren: ze gaan op zoek naar werk en/of leveren op een andere manier een bijdrage aan de samenleving. Maar niet iedereen kan dat op eigen kracht. In de eerste plaats omdat de randvoorwaarden niet altijd optimaal zijn. Zo moeten er wel voldoende banen beschikbaar zijn. Het faciliteren van ondernemers en het ondersteunen van werkzoekenden zijn dus twee kanten van dezelfde medaille. En in de tweede plaats omdat een deel van de mensen over onvoldoende vaardigheden of zelfvertrouwen beschikt om dat zelf voor elkaar te krijgen. Voor deze groep moeten we dus iets extra's organiseren.

#### Onze ambities

We willen de economie in onze stad en de regio versterken. We stimuleren de ontwikkeling van (nieuwe) werkgelegenheid en willen een goede gastheer en partner zijn voor de ondernemers in Groningen. Mensen die niet zonder meer kunnen profiteren van economische ontwikkeling stimuleren en ondersteunen we bij het vinden en behouden van een betaalde baan en/of andere vormen van maatschappelijke participatie. We weten immers dat niet voor iedereen deelname aan de arbeidsmarkt mogelijk is.

De komende periode willen we daarom het volgende realiseren:

- Zoveel mogelijk mensen nemen deel aan de arbeidsmarkt, ook mensen met een beperking.
- Samen met sociale partners, andere gemeenten en UWV zorgen we ervoor dat we uitvoering geven aan de afspraken in het sociaal akkoord: 5500 garantiebanen in de arbeidsmarktregio Groningen.
- Zelfredzaamheid van burgers wordt vergroot en ontwikkeld en het beroep op bijstand zoveel mogelijk beperken.
- Zoveel mogelijk mensen nemen deel aan maatschappelijke activiteiten, ook mensen voor wie betaald werk niet haalbaar is. We zetten hierbij vooral in op leefbare en bruisende wijken.

#### Onze keuzes tot zover

De doelen die we willen realiseren verschillen per doelgroep. Hetzelfde geldt voor de ondersteuning die we willen en kunnen bieden. Om onze beschikbare (afnemende) middelen zo goed mogelijk te kunnen inzetten hebben we de afgelopen jaren ingezet op een differentiatie van onze dienstverlening<sup>1</sup>. Daarbij hebben we drie groepen werkzoekenden onderscheiden:

#### *mensen die zelf in staat zijn om werk te vinden (zelfdoeners)*

Voor deze groep is intensieve ondersteuning niet noodzakelijk. Via e-coaches worden deze werkzoekenden op afstand ondersteund. Wanneer men na drie maanden nog geen werk heeft gevonden, nodigen we mensen uit voor een gesprek. Afhankelijk van wat zij nodig hebben, bieden we workshops over presenteren, solliciteren of kennis van de arbeidsmarkt. Deze groep kan ook gebruik maken van de banenbeurzen die we samen met het UWV maandelijks per branche organiseren. Op dit moment maken circa 350 mensen gebruik van deze vormen van dienstverlening. Omdat de doorstroming hoog is, gaat het om jaarlijks circa 900 personen.

<sup>1</sup> De (Re-)visie zicht op Werk en Participatie in Stad is door de raad vastgesteld op 18 juli 2012

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

*mensen die wel kunnen werken maar niet zelfstandig in staat zijn om een plek te vinden op de reguliere arbeidsmarkt (klantondersteuning)*

Deze groep vormt de kern van onze re-integratiedienstverlening. Bij hen heeft individuele ondersteuning en de inzet van verschillende voorzieningen het meeste effect. We bieden hen individuele ondersteuning bij het vinden van werk. Het kan daarbij gaan om reguliere banen, maar ook om de nieuwe garantiebannen voor mensen met een arbeidsbeperking. Voor een deel van deze groep maken we ook gebruik van de diensten van uitzendbureaus.

De ondersteuning van deze groep begint in het Centrum naar Werk. Dat is vanaf mei dit jaar operationeel. Vanuit dit centrum bieden we mensen gedurende maximaal 6 weken een programma waarin het zoeken naar werk voorop staat. Waar mogelijk worden zij daarbij direct voorgedragen voor vacatures die het werkgeversteam heeft geworven. Voor wie niet uitstroomt naar werk zoeken we een passende werkervaringsplaats. In de periode van juni tot en met september hebben 140 mensen gebruik gemaakt van het Centrum naar Werk.

*mensen voor wie regulier werk (vooralsnog) niet mogelijk is*

Voor hen zetten we in op maatschappelijke participatie. De ondersteuning bestaat vooral uit het faciliteren van organisaties die hen actief kunnen maken en houden. Mensen kunnen actief zijn in vrijwilligerswerk (individueel of in groepsverband, zelfstandig of met extra begeleiding), in een participatiebaan en in bestaande projecten in de wijken of op stedelijk niveau. Daarnaast gaan we aan de slag met projecten voor deze klantengroep ter ondersteuning van het wijkgerichte werken. In de brede visie op maatschappelijke participatie komen we terug op de aanpak voor deze doelgroep.

*Omvang van de doelgroepen*

Onze ervaringen tot nu toe zijn dat van degenen die zich bij ons melden voor een aanvraag ongeveer 30% van de mensen bestaat uit de groep zelfredders die we e-dienstverlening bieden. Circa 45% van degenen die zich melden heeft wel arbeidsvermogen, maar heeft intensievere ondersteuning nodig om dat werk te kunnen vinden of heeft ondersteuning nodig om aan de eisen van de arbeidsmarkt te kunnen voldoen. Hen bieden we klantondersteuning. Voor circa 25% van de melders is de stap naar werk te groot. De ondersteuning is gericht op vormen van maatschappelijke participatie.

Deze verhoudingen komen overeen met de verwachtingen die wij daarover hadden bij de inrichting van het dienstverleningsproces. Overigens is deze manier van dienstverlening niet een statisch geheel. Doelen, mogelijkheden en ondersteuning van mensen veranderen. Er vindt dus beweging plaats tussen de drie groepen. Ook zijn er mensen die al langer een uitkering hebben die vragen om ondersteuning en terecht kunnen bij het Centrum naar Werk.



# Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

## 4 WELKE KEUZES LIGGEN VOOR?

De participatiewet vraagt van gemeenten om voor een aantal doelgroepen en instrumenten keuzes te maken. Een deel daarvan leggen we vervolgens vast in een verordening. Hieronder schetsen we welke keuzes we in Groningen willen maken.

### 4.1. PARTICIPATIE

We zijn ons al enige tijd aan het voorbereiden op de komst van de Participatiewet. In de '(Re-) visie zicht op werk en participatie in Stad', de 'houtschoolschets programma Werk en Participatie' en de notitie 'dienstverlening werk en participatie 2014' hebben we al geschetst hoe wij uitvoering willen geven aan de dienstverlening voor de verschillende groepen werkzoekenden waar we verantwoordelijk voor zijn en verantwoordelijk voor worden. In de nota 'Meedoen maakt het verschil' hebben we beschreven hoe we maatschappelijke deelname zoveel mogelijk willen stimuleren.

De invoering van de Participatiewet brengt een aantal aanvullende keuzes met zich mee. Deze hebben vooral betrekking op inzet van specifieke instrumenten voor specifieke doelgroepen. Daarnaast hebben we in eerdere notities aangekondigd een aantal instrumenten te zullen herijken. Op beide gaan we hieronder nader in. We geven daarbij tevens een globaal inzicht in de financiële gevolgen.

#### Garantiebanen en ondersteunende instrumenten

Doel van de Participatiewet is om mensen met een arbeidsbeperking zoveel mogelijk bij reguliere bedrijven aan het werk te krijgen. Het belangrijkste instrument daarvoor is de "garantiebaan". Wanneer een werkgever een dergelijke baan biedt, kan hij een beroep doen op een pakket aan faciliteiten: de loonkostensubsidie (naar loonwaarde, uit het BUIG-budget), de no risk polis en de begeleiding van werknemer en werkgever. Daarbij brengen we ook de mogelijkheden voor jobcarving onder de aandacht

#### Stimuleren van garantiebanen

Binnen de arbeidsmarktregio Groningen hebben we samen met vertegenwoordigers van de sociale partners de ambitie uitgesproken om een evenredig aandeel van de afgesproken garantiebanen tot stand te brengen. Het gaat om 5500 banen in 2026, met een jaarlijkse opbouw. Op korte termijn (tot en met 2016) betreft het 935 banen, 535 in de marktsector en 400 in de overheidssector. Als centrumgemeente van de arbeidsmarktregio nemen we hierin het voortouw. Dat betekent dat wij een trekkende rol spelen bij de totstandkoming van het Werkbedrijf en dat wij in gesprek gaan met de grote werkgevers in onze gemeente om te bespreken hoe zij hun deel van de afspraken kunnen nakomen.

Om de banen aan mensen te koppelen, sluiten we aan bij de activiteiten in het Centrum naar Werk (waar de kwaliteiten en beperkingen van mensen in beeld worden gebracht), de te organiseren werkervaringsplaatsen en bij de werkgeversdienstverlening. In de afgelopen periode zijn er stappen gezet om de dienstverlening aan werkgevers verder te integreren. Dat betekent dat we niet alleen binnen de gemeente Groningen samenwerken met het UWV en Economische Zaken, maar dat we binnen de gehele arbeidsmarktregio afspraken maken om hierin gezamenlijk op te trekken. Daarmee voorkomen we dat er concurrentie tussen gemeenten, sociale werkvoorzieningen, UWV en de verschillende doelgroepen plaatsvindt.

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

### Ondersteunende instrumenten

Iemand behoort tot de doelgroep van de garantiebannen wanneer het UWV daarvoor de indicatie heeft afgegeven. Als gemeente moeten we in een verordening vastleggen voor wie en op welke manier we loonkostensubsidies, no risk polissen en begeleiding inzetten en hoe we de loonwaarde gaan meten.

Het Rijk vraagt van gemeenten om hierover samen met andere gemeenten en sociale partners in de arbeidsmarktregio afspraken te maken. Dan hebben werkgevers niet te maken met subsidies en voorwaarden die verschillen per woonplaats van de medewerkers. Binnen de arbeidsmarktregio ("Werk in Zicht")<sup>2</sup> is afgesproken om aan de gemeenteraden voor te stellen dit pakket aan faciliteiten in alle gemeenten gelijk te laten zijn. Dat betekent dat de verordeningen die naar de verschillende raden gaan op die onderdelen ook gelijk zullen zijn. De uitvoering kan wel per gemeente verschillen. In Groningen sluiten we aan bij de activiteiten in het Centrum naar Werk.

Garantiebanen en ondersteunende instrumenten
<p><b>Overwegend dat we:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zoveel mogelijk mensen met een beperking kans op werk willen bieden</li><li>• Samen met vertegenwoordigers van de sociale partners in de arbeidsmarktregio in de periode van 2015 t/m 2025 in totaal 5500 garantiebannen voor mensen met een beperking willen realiseren</li><li>• Werkgevers willen faciliteren met één gezamenlijk pakket aan voorzieningen vanuit de gehele arbeidsmarktregio</li></ul>
<p><b>Besluiten we om:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Met andere gemeenten (en UWV) in de arbeidsmarktregio te komen tot één pakket aan faciliteiten voor werkgevers die garantiebannen bieden;</li><li>• Dat pakket te laten bestaan uit de volgende instrumenten en voorzieningen:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ een loonkostensubsidie naar loonwaarde</li><li>▪ één loonwaardemeting: op dit moment voeren we in de arbeidsmarktregio een pilot uit waarin we twee loonwaardesystemen (die van het UWV en Dariuz) met elkaar vergelijken en onderzoeken of deze te integreren zijn. Wanneer dat het geval is, kiezen we voor een geïntegreerd instrument. Daarmee hebben we in één keer de beschikking over een groot aantal gekwalificeerde en gecertificeerde professionals die die metingen kunnen uitvoeren. De definitieve keuze voor het instrument leggen we uw raad op een later moment in een verordening loonkostensubsidie voor. Omdat integratie van instrumenten tijd kost, komen we mogelijk in december met een tijdelijke keuze voor één van de instrumenten.</li><li>▪ Een no risk polis: we bieden werkgevers een no risk polis aan die het risico van werkgevers bij ziekte van de medewerker afdekt. Die polis kan gedurende de looptijd van de arbeidsovereenkomst worden geboden. We maken als arbeidsmarktregio gebruik van dezelfde polis. We doen dat voor de periode van één jaar, waarbij we streven om daarna de polis door middel van een aanbesteding in te kopen.</li><li>▪ Begeleiding/jobcoaching: een werkgever die een garantiebaan biedt kan een beroep doen op begeleiding/jobcoaching van de medewerker. De werkgever kan er daarbij op rekenen dat de kwaliteit van de jobcoach gewaarborgd is en dat deze voldoende uren beschikbaar zal zijn (gemiddeld 40 uur per jaar, waarbij de feitelijke inzet maatwerk betreft).</li><li>▪ Detachering: we bieden werkgevers de mogelijkheid om mensen via een detachingsconstructie een baan te bieden. We streven ernaar om dat tijdelijk te</li></ul></li></ul>

<sup>2</sup> Voor de publieke partijen binnen de arbeidsmarktregio Groningen (gemeenten, UWV en sociale werkvoorzieningen) bestaat er een ambtelijk en bestuurlijk platform. Dit platform heeft tot op heden geen formele status, maar maakt wel afspraken waar de betrokken partijen zich aan verbonden achten.

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

doen. Via welke organisatie(vorm) deze detachering plaatsvindt is aan de afzonderlijke gemeenten. In Groningen onderzoeken we momenteel hoe we dat willen organiseren.

- **Werknemersvoorzieningen:** we bieden werknemers die daarop aangewezen zijn, aangepaste voorzieningen op de werkplek. Momenteel worden er landelijk afspraken gemaakt over de wijze waarop deze kunnen worden aangevraagd en de voorwaarden waaronder zij worden verstrekt. We sluiten bij deze afspraken aan.
- Alle potentiële kandidaten voor de garantiebaan via de gemeente te laten indiceren door het UWV. Als gemeente kunnen we daarbij de afweging maken of ook beoordeeld moet worden of mensen mogelijk voor andere instrumenten en voorzieningen in aanmerking komen (bijvoorbeeld beschut werk of een vrijlating vanwege een medische urenbeperking). Dat betekent dat burgers zich niet zelf kunnen melden bij het UWV voor een indicatie.

### Financiën

Uit het BUIG-budget kunnen we de loonkostensubsidies voor mensen met een beperking financieren. Het rijk heeft hiervoor gemiddeld € 10.000 per geschat aantal loonkostensubsidies door gemeenten aan dit budget toegevoegd. Dit bedrag is niet geoormerkt, maar maakt onderdeel uit van de nieuwe verdeelsystematiek. Het verstrekken van een loonkostensubsidie is in de meeste gevallen financieel gunstiger dan het verstrekken van een uitkering. Daarnaast leidt dit tot lagere uitvoeringskosten voor de bijstandsverlening.

Aan het pakket aan faciliteiten zijn uiteraard wel kosten verbonden. Naar schatting gaat het gemiddeld om een bedrag van € 5.000 per garantiebaan: voor begeleiding, loonwaardemeting en no risk polis<sup>3</sup>. Het gaat daarbij deels om kosten voor ons eigen personeel (jobcoaches, werkgeversadviseurs en uitvoerders van loonwaardemetingen) en deels om in te kopen voorzieningen.

Aan het Participatiebudget zijn voor deze instrumenten extra middelen toegevoegd. Het gaat om gemiddeld € 4.000 per geschat aantal loonkostensubsidies door gemeenten. Deze middelen zijn integraal onderdeel van het Participatiebudget.

Instrument	Kosten	Financieringsbron
Loonkostensubsidie	€ 11.400	BUIG-budget
Kosten faciliteitenpakket	€ 5.000	Participatiebudget

### Gemeente als werkgever

De gemeente is meer dan uitvoerder van de lokale sociale zekerheid en partner binnen het Werkbedrijf. We zijn ook werkgever. Dat houdt in dat we ook de verantwoordelijkheid hebben om ons aandeel in de afgesproken aantallen garantiebanen te nemen. We vinden het belangrijk om zelf een bijdrage te leveren aan een arbeidsmarkt waaraan mensen met een beperking volwaardig kunnen deelnemen. Tevens kunnen we alleen een beroep doen op de maatschappelijke verantwoordelijkheid van andere werkgevers als wij zelf het voorbeeld geven. We willen daarom op twee manieren uitvoering geven aan het realiseren van garantiebanen. De eerste is door het bieden van extra werkgelegenheid binnen onze eigen organisatie. We nemen daarin het aandeel dat in de concept-cao voor gemeenten is vastgelegd. Voor onze gemeente betekent dat 16 banen in 2015. De tweede is door het vervangen van Wsw-medewerkers

<sup>3</sup> Eventuele extra kosten voor een detachingsconstructie hebben we hier niet in meegenomen.



## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

(in de vorm van detachering of begeleid werken) binnen de gemeentelijke organisatie door mensen met een garantiebaan. Het gaat daarbij voornamelijk om werknemers binnen Stadsbeheer.

Garantiebanen binnen de gemeente
<b>Overwegend dat we:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zoveel mogelijk mensen met een beperking kans op werk willen bieden</li><li>• Hierin ook als werkgever een rol willen spelen</li></ul>
<b>Besluiten we om:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Binnen onze organisatie arbeidsplaatsen te creëren en behouden voor mensen met een arbeidsbeperking. We doen dit op twee manieren:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Door het komende jaar 16 banen te creëren binnen de bestaande organisatie; daarbij besteden we expliciet aandacht aan de mogelijkheden van werk(ver)delen, waarbij we uit verschillende taken uit andere functies nieuwe functies creëren.</li><li>○ Door de banen die binnen de gemeentelijke organisatie<sup>4</sup> vrijkomen door natuurlijk verloop onder Wsw-medewerkers, bij vervanging zoveel mogelijk in te vullen met werknemers in een garantiebaan.</li></ul></li></ul>

### Financiën

Wanneer de gemeente optreedt als werkgever ontvangt zij een loonkostensubsidie naar loonwaarde van de medewerker. Uitgaande van een loonwaarde van 50% en loonkosten van € 24.000<sup>5</sup> leidt dat tot € 12.000 aan loonkosten voor de gemeentelijke afdeling waar iemand in dienst komt. De kosten hiervan worden meegenomen in de regulier begroting.

De vervanging van de bestaande Wsw-medewerkers door mensen in een garantiebaan zal gemiddeld per medewerker tot hogere kosten leiden<sup>6</sup>. We gaan er vooralsnog van uit dat de garantiebanen betaald moeten worden uit het bedrag dat op de begroting van Stadsbeheer nu gereserveerd is voor de overeenkomst met iederz<sup>7</sup>.

### Beschut werk

Beschut werk is een voorziening in de Participatiewet voor mensen met een arbeidsbeperking die alleen in een beschutte omgeving werken. Dat is het geval wanneer er permanente of intensieve begeleiding nodig is of wanneer er technische of organisatorische aanpassingen aan de werkplek nodig zijn die in redelijkheid niet van een werkgever kunnen worden verwacht. Mensen die in dit kader aan het werk zijn, ontvangen loon. Als gemeente staan we voor de keuze om deze voorziening al dan niet in te zetten, en zo ja voor welke doelgroep we dat willen doen en in welke omvang.

Beschut werk is vergelijkbaar met het werk dat wordt uitgevoerd binnen de huidige Wsw. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om inpak- en montagewerkzaamheden. Deze activiteiten zijn vaak verliesgevend omdat de

<sup>4</sup> Het gaat daarbij vooral om medewerkers bij Stadsbeheer: op dit moment circa 300 personen.

<sup>5</sup> Is exclusief kosten voor huisvesting en overhead.

<sup>6</sup> Voor een uitvoerende groenmedewerker wordt nu een detachingsvergoeding van € 7.250 betaald; de loonkosten voor mensen in een garantiebaan liggen rond de € 12.000. Omdat binnen Stadsbeheer begeleiding wordt geboden, kunnen we ook een deel van de begeleidingssubsidie inzetten. Daarmee verlagen we de kosten tot circa € 10.000.

<sup>7</sup> Omdat hier ook ambtelijk personeel bij betrokken is, en er bij Stadsbeheer sprake is van een taakstelling, is nu niet exact vast te stellen in welke mate vervanging te realiseren is. Wij verwachten op dit moment dat 60-80% vervanging realistisch is.



## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

kosten voor de begeleiding en overhead hoger zijn dan de opbrengsten uit werk. Op dit moment proberen we dat deels op te lossen door de werkzaamheden zoveel mogelijk groepsgewijs op of in de buurt van de opdrachtgever te organiseren of hiervoor per opdracht naar specifieke huisvesting te zoeken. Dat lukt steeds beter. Zo zijn er inmiddels bijna 200 mensen op deze manier aan de slag. Sommigen werken binnen een locatie van een bedrijf, anderen in een specifieke locatie ten behoeve van één bedrijf. Wanneer we er tegelijkertijd in slagen om een deel van ons eigen bedrijfspand te verhuren/verkoopen kunnen we de kosten drukken terwijl we tegelijkertijd mensen in een bedrijfsmatiger omgeving laten werken.

Het Rijk vraagt van gemeenten gezamenlijk om (op termijn) 30.000 van deze banen te realiseren. Hiermee hebben we de mogelijkheid om extra werkgelegenheid te creëren voor mensen die anders geen kans hebben op de arbeidsmarkt. De kosten van deze voorziening zijn relatief hoog. Met een maximale loonkostensubsidie (70% WML) en de volledige inzet van de begeleidingsmiddelen uit het Participatiebudget (€ 8.500) is het niet mogelijk om het instrument kostenneutraal uit te voeren. Dit komt omdat de overheadkosten in vrijwel alle gevallen hoger zijn dan het bedrag dat mensen kunnen verdienen. Afhankelijk van waar mensen aan de slag kunnen, is een extra bedrag nodig van € 1.000 tot € 4.000 per beschutte werkplek.

We vinden het creëren van extra werk voor deze groep echter van groot belang. Op basis van ervaringen met de bestaande Wsw verwachten we dat jaarlijks tussen de 20 en 25 mensen in aanmerking komen voor deze voorziening. We willen de komende periode daarom jaarlijks maximaal 25 plekken beschikbaar stellen voor deze groep. Dat betekent dat we mensen waarvan wij verwachten dat zij tot de doelgroep behoren, worden voordragen voor een indicatie bij het UWV tot dit aantal is bereikt. Mochten er meer mensen tot de doelgroep behoren dan er plekken zijn, dan worden zij het jaar erna alsnog in de mogelijkheid gesteld geïndiceerd te worden. Bij het zoeken van beschutte werkplekken kijken we in de eerste plaats naar de mogelijkheid om groepsgewijze opdrachten voor bedrijven uit te voeren. Afhankelijk van de beschikbaarheid van deze plekken en de mogelijkheden van de betrokken medewerker, kunnen we hen ook andere vormen van werk bieden. Dat kan bijvoorbeeld ook binnen bestaande maatschappelijke organisaties of andere sociale werkvoorzieningsschappen. Ook kunnen we in het kader van de brede discussie over de maatschappelijke participatie onderzoeken of er mogelijkheden zijn om beschutte werkplekken in wijken te organiseren. Daarbij is wel een voorwaarde dat er voldoende begeleiding en aangepaste werkplekken beschikbaar zijn.

Beschut werk
<b>Overwegend dat we:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zoveel mogelijk mensen met een beperking kans op betaald werk willen bieden</li><li>• We beschutte werkzaamheden zoveel mogelijk bij reguliere bedrijven willen onderbrengen (in de vorm van werken op locatie)</li><li>• (in de nota maatschappelijke participatie) hebben aangekondigd dat we gaan onderzoeken in hoeverre vormen van beschut werk en maatschappelijke participatie geïntegreerd uitgevoerd kunnen worden</li></ul>
<b>Besluiten we om</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Jaarlijks 25 beschut werk banen te realiseren voor de nieuwe doelgroep, oplopend tot 1/3 deel van de huidige totale Wsw-omvang op termijn (400)</li></ul>

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

- Het beschut werk waar mogelijk groepsgewijs in of bij reguliere bedrijven te organiseren
- De inzet van het instrument beschut werk in het kader van maatschappelijke participatie en gebiedsgericht werken te betrekken bij de brede discussie over dit onderwerp in een later stadium

### Financiën

Uit het BUIG-budget kunnen we de loonkostensubsidies voor mensen met een beperking financieren. Dat geldt ook voor beschut werk. Het rijk heeft hiervoor gemiddeld € 14.200 per geschat aantal loonkostensubsidies beschut werk door gemeenten aan dit budget toegevoegd. Dit bedrag is niet geoormd, maar maakt onderdeel uit van de nieuwe verdeelsystematiek. De kosten van een loonkostensubsidie zijn naar verwachting gelijk aan die van een gemiddelde uitkering. Wel leidt dit tot lagere uitvoeringskosten voor de bijstandsverlening.

Aan begeleiding en loonwaardemeting zijn kosten verbonden. Het gaat daarbij grotendeels om kosten voor ons eigen personeel (werkbegeleiders en uitvoerders van loonwaardemetingen). Aan het Participatiebudget zijn hiervoor extra middelen toegevoegd. Het gaat om gemiddeld € 8.500 per geschat aantal beschut werkers door gemeenten. Deze middelen zijn integraal onderdeel van het Participatiebudget.

Zoals gemeld verwachten we dat (afhankelijk van de plek waar mensen aan de slag gaan) bovenop de loonkostensubsidie en het begeleidingsbedrag van € 8.500 een aanvullend bedrag noodzakelijk is. Uitgaande van een bedrag van € 3.500 leidt dit tot een bijdrage van € 12.000 per beschut werk plek uit het Participatiebudget.

### De tegenprestatie

De Participatiewet vraagt van gemeenten om regels op te stellen over het opdragen van een tegenprestatie voor de bijstandsuitkering. In het coalitieakkoord hebben wij opgenomen dat een verplichte tegenprestatie wat ons betreft niet aan de orde is. We weten uit onderzoek in onze Stad dat een groot deel van de mensen met een uitkering al actief is of dat graag wil worden. Wij willen mensen daarbij zoveel mogelijk faciliteren.

In de notitie "Meedoen maakt het verschil" hebben we deze lijn om maatschappelijke deelname voor verschillende groepen te stimuleren al ingezet. We willen dit daarnaast verbinden aan de gebiedsgerichte aanpak. Maatschappelijke participatie gaat samen met het realiseren van bruisende en actieve wijken, waarin ook de zorg en ondersteuning van burgers goed geregeld is. Om dit te realiseren staan ons verschillende instrumenten en voorzieningen ter beschikking: uit de Participatiewet, maar ook uit andere onderdelen van het sociale domein. We willen deze instrumenten in samenhang gaan inzetten. We komen daarom in het voorjaar van 2015 bij uw raad terug met voorstellen over een vernieuwende aanpak op dit terrein.

Het stimuleren van maatschappelijke deelname

#### Overwegend dat we:

- Zoveel mogelijk mensen willen stimuleren om maatschappelijk actief te zijn
- Maatschappelijke deelname integraal willen stimuleren, dus in nauwe samenhang met de ontwikkelingen in de WMO, de jeugdzorg en onze gebiedsgerichte aanpak en sociale

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

wijkteams
<ul style="list-style-type: none"><li>• Hebben aangekondigd om te komen met een evaluatie van een aantal instrumenten op het terrein van maatschappelijke participatie</li></ul>
<b>Besluiten we om:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• het leveren van een maatschappelijke bijdrage voor mensen met een bijstandsuitkering te betrekken bij een brede integrale aanpak binnen de vernieuwing van het sociale domein.</li><li>• Niet over te gaan tot het opleggen van de verplichting aan bijstandsgerechtigden om een tegenprestatie te leveren, maar hen daartoe wel te stimuleren.</li></ul>

### Financiën

Dit besluit heeft vooralsnog geen financiële gevolgen.

### De participatiebanen

In onze gemeente hebben we de afgelopen jaren uitvoering gegeven aan participatiebanen. Deze banen zijn bedoeld om mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt actief te maken en hen een vervolgstap te laten maken (op het gebied van werk of andere vormen van participatie). Zij duren maximaal twee jaar. De organisaties die de banen bieden ontvangen een vergoeding van € 1.000 per jaar voor begeleiding en ondersteuning. De deelnemer ontvangt tweemaal per jaar een premie van € 600. In de nota maatschappelijke participatie hebben we aangekondigd deze banen te herijken. Een belangrijke reden hiervoor waren de kosten van het instrument. Tegelijkertijd blijkt de behoefte aan dit instrument groot. Ook voor deze banen geldt dat het een instrument is dat (met andere instrumenten uit andere regelingen) kan worden ingezet om maatschappelijke deelname te stimuleren. De herijking van dit instrument willen we betrekken bij de voorstellen over de brede gebiedsgerichte participatieaanpak. Daarbij willen we het instrument vooral beoordelen op de vraag in hoeverre het een bijdrage levert aan het stimuleren van maatschappelijke deelname en in hoeverre het mogelijkheden biedt om mensen met kansen op werk de stap naar werk te laten maken.

Bij de uitvoering van dit instrument is een groot aantal organisaties in onze Stad betrokken die activiteiten bieden waarmee bijstandsgerechtigden actief kunnen worden. In september lopen de contracten met deze instellingen af. Omdat we willen voorkomen dat we in de periode van herijking de inzet van deze organisaties wordt afgebouwd om deze begin 2015 weer op te moeten bouwen, handhaven we vooralsnog het huidige instrument.

Overwegingen participatiebanen
<b>Overwegend dat we:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Zoveel mogelijk mensen willen stimuleren om maatschappelijk actief te zijn</li><li>• Maatschappelijke deelname integraal willen stimuleren, dus in nauwe samenhang met de ontwikkelingen in de WMO, de jeugdzorg en onze gebiedsgerichte aanpak en sociale wijkteams</li><li>• Hebben aangekondigd te komen met een evaluatie van een aantal instrumenten op het terrein van maatschappelijke participatie.</li><li>• Zoveel mogelijk mensen willen stimuleren om maatschappelijk actief te worden en te blijven</li><li>• De kennis en ervaring van maatschappelijke organisaties met de ondersteuning van groepen kwetsbare burgers willen benutten</li></ul>
<b>Besluiten we om:</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• De inzet van participatiebanen en de vormgeving van het instrument te betrekken bij de brede</li></ul>



## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

### integrale participatieaanpak.

#### Financiën

De kosten van de participatiebanen worden betaald uit het Participatiebudget. De hoogte is onder andere afhankelijk van de keuzes die we maken bij de brede integrale participatieaanpak.

#### Verdringings- en verdelingsvraagstukken

Met de komst van de Participatiewet beïnvloeden we als overheid de werking van de arbeidsmarkt. We doen dat omdat we een eerlijker verdeling van kansen op de arbeidsmarkt willen realiseren. Met de maatregelen in deze notitie proberen we de huidige ongewenste verdringingseffecten (van laaggeschoolden en arbeidsgehandicapten door mensen met een hogere opleiding) juist terug te dringen.

We willen ongewenste verdelings- of verdringingseffecten zoveel mogelijk voorkomen. We doen dat bijvoorbeeld door strikte randvoorwaarden te stellen aan het werk dat uitkeringsgerechtigden verrichten. Zo is dat werk altijd tijdelijk, gericht op de ontwikkeling van vaardigheden en is er altijd sprake van begeleiding door de werkgever. Daarnaast is onze werkwijze erop gericht om mensen zo snel mogelijk naar regulier werk te begeleiden. Werkgevers kunnen dus nooit rekenen op een langdurige inzet van mensen die zich voorbereiden op betaald werk.

Het thema van de vervanging van beroepskrachten door vrijwillige inzet in het sociale domein is ingewikkelder. Wij ondersteunen de ontwikkeling waarbij de inzet van beroepskrachten afneemt ten gunste van initiatieven uit de samenleving. Daarbij streven we naar de totstandkoming van een nieuwe mix van ondersteuningsactiviteiten waarbij naast het sociale netwerk, ook vrijwilligers (en dus ook vrijwilligers met een uitkering) een rol hebben. Hoe die mix tot stand komt, is niet direct aan ons. Wel zijn er vanzelfsprekend grenzen aan wat aan vrijwilligers overgelaten kan worden. Zo kan specialistische ondersteuning van onze inwoners nooit afhankelijk zijn van de inzet van vrijwilligers. De expertise over specifieke vormen van ondersteuning en de continuïteit van deze ondersteuning dienen gewaarborgd te blijven.

Over ontwikkelingen op dit gebied blijven we de komende periode met de Raad en maatschappelijke organisaties in gesprek.

#### Bijzondere doelgroepen

Met de komst van de Participatiewet hebben we met twee specifieke doelgroepen te maken die we ondersteuning willen bieden bij hun voorbereiding op werk. Het gaat dan om de groep jongeren met een beperking die afkomstig is van de PrO-scholen en om de groep mensen die geen uitkering heeft: zogenaamde "Nuggers"<sup>8</sup>. Voor de groep jongeren geldt dat we op dit moment binnen de arbeidsmarktregio afspraken aan het maken zijn om ervoor te zorgen dat de overgang van school naar werk voor deze groep zo soepel mogelijk verloopt. Daarbij kunnen bestaande instrumenten uit de Participatiewet (waaronder de garantiebanen en beschut werk) worden ingezet. Daarnaast maken we gebruik van middelen die specifiek voor deze groep beschikbaar worden gesteld in het kader van ESF.

<sup>8</sup> Niet-UitkeringsGerechtigden: mensen zonder werk die geen recht hebben op een uitkering



## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

De groep "Nuggers" neemt naar verwachting toe. Het gaat hier om mensen die eerder gebruik konden maken van de WSW of de Wajong, maar die vanwege hun leef- of inkomenssituatie (bijvoorbeeld: iemand met een partner die een baan met een inkomen boven bijstandsniveau heeft) geen recht hebben op een bijstandsuitkering op grond van de Participatiewet. Deze groep kan net als andere mensen met een beperking een beroep doen op ondersteuning bij het vinden en behouden van werk. Instrumenten als loonkostensubsidies, begeleiding en no risk polissen zijn ook voor deze groep beschikbaar.

### 4.2. INKOMEN

Ook op het gebied van inkomensvoorzieningen en handhaving verandert er met de komst van de Participatiewet een aantal zaken. Ook deze vragen van de gemeenteraad om keuzes en het vastleggen van een aantal van die keuzes in een verordening.

#### De kostendelersnorm

Met ingang van 1 januari 2015 is de hoogte van de bijstand mede afhankelijk van het aantal mensen waarmee bijstandsgerechtigden de kosten kunnen delen. Wanneer meerdere personen een woning delen, is de uitkering dus lager. De invoering van deze norm brengt geen nadere gemeentelijke keuzes met zich mee. Wel moet er in de uitvoering van de wet nog een aantal zaken worden vastgelegd, zoals wanneer er sprake is van commerciële verhuur (en de kostendelersnorm niet aan de orde is). Met de komst van de kostendelersnorm vervallen de bestaande verordeningen toeslagen en verlagingen. We kunnen (net als nu) nog wel een verlaging toepassen wanneer iemand geen woonlasten heeft of recent deelname aan onderwijs heeft beëindigd. Onze huidige regels uit de verordening zetten we om in beleidsregels.

#### De individuele inkomenstoelage

De langdurigheidstoelage wordt vervangen door een individuele inkomenstoelage. Deze toeslag is bedoeld voor mensen die langdurig een laag inkomen hebben. Dat houdt in dat we per individu moeten vaststellen of er zicht is op inkomensverbetering en moeten we rekening houden met de krachten en bekwaamheden van mensen en met de inspanningen die men heeft verricht om het inkomen te verbeteren. De gemeente kan op basis van daarvan keuzes maken met betrekking tot degene die recht heeft op een dergelijke toeslag en de hoogte daarvan.

De individuele inkomenstoelage kunnen we op dezelfde manier vormgeven als de bestaande langdurigheidstoelage. Dat willen we ook doen. We willen mensen zonder perspectief op inkomensverbetering financieel blijven ondersteunen. Dat betekent dat de invulling van de begrippen langdurig (vijf jaar) en laag inkomen (sociaal minimum) gelijk blijven, evenals de hoogte<sup>9</sup>. De inspanningen die men heeft verricht worden momenteel getoetst door vast te stellen of er geen maatregel is opgelegd vanwege onvoldoende inspanningen op het gebied van re-integratie. Dat blijft ook volgend jaar zo. Of we deze toeslag op termijn willen benutten als beloning voor mensen die een maatschappelijke bijdrage leveren, betrekken we bij de brede participatieaanpak.

<sup>9</sup> 38,78%, 34,81% respectievelijk 27,18% van de gehuwdennorm voor gehuwden, alleenstaande ouders respectievelijk alleenstaanden

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

Individuele inkomenstoeslag
<b>Overwegend dat we:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Willen zorgen voor solide inkomensondersteuning</li></ul>
<b>Besluiten we om:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• De voorwaarden voor het verkrijgen van de langdurigheidstoeslag vooralsnog één op één om te zetten in die voor het verkrijgen van de individuele inkomenstoeslag</li><li>• De hoogte van de toeslag gelijk te laten</li><li>• Het eventueel benutten van de toeslag als beloning voor mensen die een maatschappelijke bijdrage leveren, betrekken we bij de brede participatieaanpak.</li></ul>

### Financiën

Voortzetting van het instrument onder dezelfde voorwaarden en tegen dezelfde hoogte leidt niet tot aanpassingen in de begroting.

### *Vervallen inkomensgrens*

Met de invoering van de Participatiewet worden de mogelijkheden om categoriale bijstand te verlenen, beperkt tot de collectieve aanvullende zorgverzekering en de Stadjerspas. Bij de categoriale inkomensregelingen en de individuele inkomenstoeslag vervalt de inkomensgrens van 110% van het sociaal minimum. Dat betekent dat we ook groepen met een hoger inkomen gebruik kunnen laten maken van deze regelingen. Dit vraagstuk betrekken we bij de voorstellen over een herzien armoedebeleid die in het vierde kwartaal van 2014 aan uw raad worden aangeboden.

### *De uniformering van de arbeidsverplichtingen*

Het Rijk schrijft gemeenten met de invoering van de nieuwe wet voor dat de bijstand in ieder geval wordt verlaagd wanneer mensen niet voldoen aan de verplichting om:

- Werk te aanvaarden of te behouden
- Ingeschreven te staan bij een uitzendbureau
- Het naar vermogen van werk te verkrijgen in een andere gemeente
- Te reizen om werk te krijgen en te behouden (als de reistijd heen en terug binnen de drie uur is)
- Te verhuizen als dat de enige manier is om aan het werk te komen (en er minimaal een contract van een jaar tegen het minimumloon geboden wordt)
- Kennis en vaardigheden te krijgen of behouden die noodzakelijk zijn om aan het werk te komen
- Hun kans op werk niet te belemmeren door kleding, gedrag of gebrek aan persoonlijke verzorging
- Gebruik te maken van een aangeboden re-integratievoorziening en mee te werken aan een onderzoek naar de mogelijkheden om aan het werk te komen.

De verlaging is in ieder geval 100% van de bijstand gedurende de periode van één maand. Bij de eerste recidive is dat in ieder geval 100% van de bijstand gedurende een langere periode (maximaal drie maanden). Bij een tweede recidive is dat 100% gedurende drie maanden. Bij de eerste verlaging kun je als gemeente kiezen voor een periode van één tot drie maanden. Ook kan de gemeente ervoor kiezen om het bedrag van de verlaging over drie maanden uit te smeren. Gezien de impact van een sanctie van 100% in één maand, kiezen wij ervoor om in alle gevallen te kiezen voor de spreiding daarvan.

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

Op dit moment is het aan gemeenten zelf om invulling te geven aan het maatregelenbeleid. Wij zijn als gemeente terughoudend met het opleggen van maatregelen, omdat de financiële gevolgen voor burgers groot zijn. We streven er daarom naar om het opleggen van een sanctie zoveel mogelijk te voorkomen door op andere manieren te bewerkstelligen dat mensen zich inspannen om aan het werk te gaan. Wanneer andere manieren niet tot resultaat leiden, gaan we uiteraard wel over tot het opleggen van maatregelen. Het verplicht opleggen van relatief hoge financiële sancties leidt bij ons in de eerste plaats tot extra inzet op het voorkomen daarvan. Dat betekent dat we nog nadrukkelijker mensen informeren over hun rechten en plichten en de gevolgen daarvan duidelijk maken. Ook geven we in het Centrum naar Werk mensen nadrukkelijker zelf een rol bij het vaststellen van hun plan van aanpak. Wij verwachten dat wanneer mensen meer verantwoordelijk worden gemaakt voor hun eigen re-integratie, zij ook de afspraken beter zullen nakomen en daarmee de noodzaak tot sancties wordt voorkomen. Tenslotte houden we waar mogelijk rekening met de persoonlijke (gezins-)situatie.

Uniformering sancties
<b>Overwegend dat we:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Als gemeente verplicht zijn om sancties op te leggen wanneer mensen zich niet aan de genoemde arbeidsverplichtingen houden;</li><li>• Van mening zijn dat daar waar mensen beschikbare kansen niet benutten, sanctionering op zijn plaats is;</li><li>• van mening zijn dat we terughoudendheid willen betrachten bij het opleggen van hoge en langdurige sancties voor mensen die van een bijstandsuitkering moeten rondkomen</li></ul>
<b>Besluiten we om:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Te kiezen voor de minimale variant van de verplichte sancties. Dat betekent dat bij recidive een periode van 1,5 maand wordt genomen.</li><li>• Gebruik te maken van de mogelijkheid om bij een sanctie van 100% het bedrag over een periode drie maanden op het uitkeringsbedrag in mindering te brengen.</li><li>• Vooral in te zetten op het voorkomen van sancties door goede voorlichting over rechten en plichten en het maken van duidelijke (wederzijdse) afspraken.</li></ul>

### Financiën

Deze maatregelen leiden niet tot aanpassingen aan de begroting.

#### De studietoelage voor mensen met een beperking

Op dit moment bestaat er een studieregeling in de huidige Wajong. Omdat vanaf 1 januari 2015 geen nieuwe instroom meer plaatsvindt in deze regeling, hebben gemeenten de mogelijkheid gekregen om een studieregeling te maken voor mensen (boven de 18) die onderwijs volgen, die niet over een eigen vermogen beschikken en die met voltijds arbeid niet in staat zijn om het minimumloon te verdienen. Achtergrond van deze regeling is dat mensen met een arbeidsbeperking gedurende hun studie niet in staat zijn om (zoals andere studenten en scholieren) een bijbaan te vinden en het volgen van onderwijs voor deze groep wel belangrijk is om hun kans op werk in de toekomst te vergroten.

Als gemeente willen we deze regeling gaan uitvoeren. We zoeken daarbij naar een toeslag die aansluit bij de huidige studieregeling van de Wajong<sup>10</sup> en die past binnen het budget dat we hiervoor van het Rijk

<sup>10</sup> 25% van het Wettelijk minimum(jeugd)loon



## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

ontvangen<sup>11</sup>. Een toeslag van 20% van de bijstandsnorm voor gehuwden (voor mensen boven de 23 jaar) vinden we daarbij reëel. Mensen boven de 23 ontvangen dan € 271 per maand. Dat is vergelijkbaar met het bedrag aan inkomen uit werk waar bij de hoogte van de studiefinanciering wordt uitgegaan<sup>12</sup>. Omdat jongeren onder de 23 een lager minimumloon ontvangen, passen we de toeslag (net als nu binnen de Wajong het geval is) daar op aan. Voor iemand van 18 is de toeslag dan € 123 per maand<sup>13</sup>.

Studietoeslag
<b>Overwegende dat we:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het van belang vinden dat jongeren met een arbeidsbeperking een opleiding volgen</li><li>• Ons realiseren dat voor deze groep de combinatie met werk niet reëel is</li></ul>
<b>Stellen we voor om:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Uitvoering te gaan geven aan een scholingstoeslag voor mensen die niet in staat zijn om 100% van het minimumloon te verdienen</li><li>• Deze vast te stellen op 20% van de bijstandsnorm (voor gehuwden) voor personen van 23 jaar en ouder en naar rato van het minimumjeugdloon voor personen tussen de 18 en de 23 jaar.</li></ul>

### Financiën

Voor de studietoeslag hebben we in 2015 een bedrag van € 150.000 ontvangen in het gemeentefonds. Dat bedrag loopt de komende jaren op tot € 875.000. Hoeveel mensen een beroep doen op deze regeling is niet bekend. Op basis van de bestaande instroom in de Wajong verwachten wij dat dat er jaarlijks circa 100 zijn. In de toekomst verwachten wij dat er op elk moment circa 300 personen een beroep doen op deze regeling. Uitgaande van een gemiddeld bedrag van € 2400 per jaar (€ 200 per maand), betekent dit een totaalbedrag van € 120.000 in het eerste jaar<sup>14</sup> en € 720.000 in de structurele situatie. Daarmee passen de kosten binnen de beschikbare budgetten. De komende periode monitoren we het gebruik en de kosten van de regeling en komen bij afwijkingen van de geschatte aantallen met voorstellen tot aanpassing.

### 4.3. DE ORGANISATIE

De Participatiewet vraagt van gemeenten om samen te werken in de arbeidsmarktregio en om met andere gemeenten, sociale partners en het UWV te komen tot de vorming van een Werkbedrijf: een bestuurlijk samenwerkingsverband dat de schakel vormt tussen de garantiebannen en de werkzoekenden met een beperking. Dat Werkbedrijf moet op 1 januari 2015 operationeel zijn. In de arbeidsmarktregio Groningen werken we als gemeenten, UWV en sociale werkvoorzieningsschappen al nauw samen binnen de structuur van "Werk in Zicht". Die structuur, waarin de vier subregio's van onze arbeidsmarktregio vertegenwoordigd zijn, willen we ook benutten als basis voor het te vormen Werkbedrijf.

Als centrumgemeente van de arbeidsmarktregio vinden we dat we de aanjager moeten zijn voor de vorming van het Werkbedrijf. We zijn daarom gestart met gesprekken met sociale partners over de manier waarop we dat vorm willen geven. Samen met andere gemeenten zijn we voorbereidingen aan

<sup>11</sup> € 120.000 in 2015 oplopend tot € 720.000 structureel

<sup>12</sup> € 295 per maand

<sup>13</sup> Het minimumjeugdloon van iemand van 18 jaar is 45,5% van het WML en € 123 is 45,5% van € 271

<sup>14</sup> 100 personen x € 2400/2 (omdat er gedurende het gehele jaar instroom plaatsvindt)



## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

het treffen voor het tot stand komen van één pakket aan faciliteiten waarmee we werkgevers die mensen met een beperking in dienst nemen, kunnen ondersteunen. Hiermee zijn we er nog niet. Vanaf nu richten we onze energie tevens op het enthousiast te maken van werkgevers voor het creëren van werk voor mensen met een arbeidsbeperking. Hierbij maken we in onze gemeente gebruik van alle contacten en expertise die we hebben in het domein Economie en Werk.

Organisatie Werkbedrijf
<b>Overwegende dat we:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Het van belang vinden dat we regionaal goede afspraken maken met andere gemeenten, UWV en sociale partners om daarmee de kansen op werk van mensen met een beperking te vergroten, concurrentie tussen groepen te voorkomen en werkgevers goed en eenduidig te faciliteren.</li></ul>
<b>Besluiten we om:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Een actieve rol te spelen bij de totstandkoming van het Werkbedrijf en hierbij optimaal de bestaande samenwerkingsverbanden te benutten</li><li>• Hierin samen op te trekken met andere gemeenten in de regio.</li></ul>

Het Werkbedrijf is geen uitvoerende organisatie. De ondersteuning van werkzoekenden vindt voor de Groninger bijstandsgerechtigden plaats door de gemeentelijke organisatie. De manier waarop de uitvoering binnen de gemeente plaatsvindt, is aan verandering onderhevig. In de (Re-)visie en de houtskoolschets hebben wij al aangegeven hoe wij die uitvoering voor ons zien. De maatregelen daartoe zijn inmiddels in gang gezet. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- De vorming van het Centrum naar Werk voor diagnose, activering en ondersteuning van mensen met arbeidsvermogen die ondersteuning nodig hebben;
- Het in elkaar schuiven van de werkzaamheden van de voormalige dienst SOZAWE en iederz Arbeidsintegratie als het gaat om de ondersteuning van mensen (met en zonder beperking) naar vormen van betaald werk;
- Het zoveel mogelijk inzetten op detachering en begeleid werken van bestaande Wsw-ers;
- Het flexibeler organiseren van bestaande beschutte werkzaamheden binnen de huidige Wsw, waarbij mensen (groepsgewijs) aan het werk zijn op locaties bij of in de buurt van opdrachtgevers of in tijdelijke locaties voor de duur van een opdracht;
- Het benutten van de netwerken en deskundigheden van uitzendbureaus bij het bemiddelen van mensen die geen of beperkte ondersteuning nodig hebben;

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

### 4.4. FINANCIËN

Hieronder geven we eerst een beeld van de kosten van de nieuwe instrumenten voor 2015. Het gaat om een globale schatting. We gaan ervan uit dat we dit (samen met de instrumenten voor de bestaande doelgroepen) uit het beschikbare budget voor 2015 kunnen financieren. Op basis van de ervaringen in het komende jaar komen we tot een financieel beeld voor de jaren erna.

Garantiebanen	Uitgaande van € 5.000 voor een pakket aan faciliteiten. Financiering uit het Participatiebudget. Aantal is het gemiddelde aantal over het jaar <sup>15</sup> .	
2015	26	€ 130.000

Beschut werk	Uitgaande van € 12.000 voor begeleiding en exploitatietekort. Financiering uit het Participatiebudget. Aantal is het gemiddelde aantal over het jaar (instroom circa 25 per jaar)	
2015	12	€ 144.000

Studietoelage	Uitgaande van gemiddeld € 2400 per jaar per studietoelage <sup>16</sup> . Financiering uit Algemene Uitkering. Aantallen is het over het jaar. Aanname dat bedrag overeenkomt met beschikbaar gestelde budget in gemeentefonds.	
2015	50	€ 120.000

Indicerings	Uitgaande van € 1.000 voor de indicatie van beschut werk en garantiebanen en € 500 voor de indicatie voor de studietoelage (opgave UWV). Tevens uitgaande van het feit dat niet voor de totale nieuwe doelgroep een indicatie wordt aangevraagd. Financiering uit het Participatiebudget.		
	Garantiebanen/beschut	Studietoelage	
2015	75	100	€ 125.000

Voor de overige instrumenten en aanpassingen geldt dat de financiering plaatsvindt binnen de bestaande budgetten en financiering.

#### Middelen

Om de Participatiewet uit te kunnen voeren, hebben we verschillende budgetten beschikbaar. In de eerste plaats de middelen in het inkomensbudget (BUIG) en het Participatiebudget. Daarnaast hebben we ook de beschikking over middelen om de sociale zekerheid uit te voeren (gemeentefonds).

Het Participatiebudget vormt het belangrijkste budget om ondersteuning van werkzoekenden te realiseren. Dat budget is in de afgelopen jaren fors verminderd. Ook hebben we ons als gemeente genoodzaakt gezien om kosten voor personeel dat zich bezig houdt met de begeleiding van werkzoekenden, ten laste van dit budget te brengen. Dat betekent dat de middelen voor (aanvullende) instrumenten beperkt zijn. Dat wordt versterkt doordat de ontschotting van de budgetten voor re-

<sup>15</sup> Aantallen komen niet overeen met het te realiseren aantal garantiebanen, omdat deze banen ook kunnen worden vervuld door mensen met een Wajong-uitkering.

<sup>16</sup> Is exclusief uitvoeringskosten

## Raadsvoorstel - Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen

integratie en Wsw ervoor zorgen dat tekorten op de uitvoering van de Wsw (deels) ten laste van het Participatiebudget worden gebracht. Daar staat een intensivering vanuit het coalitieakkoord tegenover.

In deze nota hebben we vooral gekeken naar de kosten van het nieuwe instrumentarium voor de doelgroep van mensen met een beperking. Daarnaast blijven we uiteraard ondersteuning bieden aan andere groepen bijstandsgerechtigden. We bouwen daarbij voort op de keuzes die we in de (Re-)visie hebben gemaakt. Hieronder geven we al wel vast aan welke middelen we in 2015 beschikbaar hebben voor de ondersteuning van bijstandsgerechtigden en/of mensen met een beperking en/of Wsw-ers en welke uitgaven we verwachten te doen.

<b>Inkomsten</b>	<b>2015</b>
Rijkssubsidie Wsw	29.878
Rijkssubsidie "oude stijl". Zie ook punt 3. (2 regels) inzet meeneemregeling voor 2013	18.170
Europese gelden	1.141-
Gemeentelijke middelen	750
<i>Totaal</i>	3.200
<b>Uitgaven</b>	<b>50.857</b>
Wsw	36.278
Gesubsidieerde arbeid	2.291
Uitvoeringskosten indiceringen UWV	6.007
Maatschappelijke participatie (begeleiding en premies)	125
Middelen nieuwe doelgroep beschut	2.200
Trajecten Scholing en re-integratie	144
Middelen doelgroep garantiebanen	3.332
Overige kosten	130
<i>Totaal</i>	350
	<b>50.857</b>

## Ingekomen stukken - Nr. 20 Nota participatie - FNV Lokaal



Aan de Raad van de gemeente Groningen  
T.a.v. raad/ commissie Werk en Inkomen  
Postbus 30026  
9700 RM GRONINGEN

Groningen, 6 november 2014

Betreft: kadernota *Invoering Participatiewet in de Gemeente Groningen*

Geachte raadsleden,

Het college heeft u voorgesteld om de kadernota *Invoering Participatiewet in de Gemeente Groningen* vast te stellen. FNV lokaal Groningen heeft met belangstelling kennis genomen van deze nota. Graag dragen wij bij aan de discussie over de wijze waarop de Participatiewet wordt ingevoerd. Wij hebben daarom het initiatief genomen u van onze standpunten hierover op de hoogte te stellen.

### **1. Geen verplichte tegenprestatie!**

Het college stelt voor om geen verplichte tegenprestatie te eisen van mensen die een bijstandsuitkering ontvangen. Het college vindt dat deze mensen al voldoende actief zijn of dat willen worden. Daarbij wil het college mensen stimuleren maatschappelijk deel te nemen. (Notitie *Meedoen maakt het verschil*). FNV lokaal Groningen is opgelucht en verheugd over deze keuze gezien het gedwongen karakter van de verplichte tegenprestatie. Het alternatief waarbij inkomenstoeslag bij beleid wordt ontnomen van mensen die niet maatschappelijk deelnemen vinden wij geen goed idee, omdat dit neerkomt op een generieke (straf)korting voor deze groep.<sup>1</sup> Wij vinden dan ook dat dit alternatief volledig dient te worden geschrapt zodat het niet in het kader van een discussie over de brede participatieaanpak weer wordt geagendeerd<sup>2</sup>.

Wij willen uw Raad daarom verzoeken om de vrijwilligheid van de tegenprestatie te waarborgen. U kunt dit doen door in de verordening op te nemen dat een tegenprestatie uitsluitend op basis van expliciete en aantoonbare vrijwilligheid geschied. Verder kunt u opnemen dat een uitkeringsgerechtigde dient te worden geïnformeerd dat het al dan niet leveren van een tegenprestatie geen gevolgen heeft voor zijn uitkering of inkomenstoeslag. In geen geval mag een vrijwillige tegenprestatie leiden tot verdringing.

### **2. Werk met behoud van uitkering en verdringing**

De gemeente maakt gebruik van het instrument participatiebanen. Hierbij kan het zijn dat mensen twee jaar lang werken tegen bijstandsniveau met twee maal per jaar een premie van 600 euro. De doelstelling om mensen perspectief te bieden en een stap te laten maken naar de arbeidsmarkt ondersteunen wij. FNV lokaal Groningen vindt echter dat werken met behoud van een bijstandsuitkering in beginsel het algemeen recht op fatsoenlijk betaalde arbeid ondermijnt.

<sup>1</sup> Notitie *Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen - Gevolgen van de Participatiewet, keuzes en richtingen*, juli 2014, p. 10, tabel, laatste vak.

<sup>2</sup> Vgl. *Invoering van de Participatiewet in de Gemeente Groningen. Het kader*, oktober 2014, p. 18, Tabel, tweede vak, bullet 3.



## Ingekomen stukken - Nr. 20 Nota participatie - FNV Lokaal

Ter overweging en verduidelijking de volgende situatieschets. Het werken met behoud van uitkering houdt een aanzienlijk risico in dat mensen langdurig zonder toekomstperspectief werken tegen zeer lage beloning. Hierbij is het voor een werkgever aantrekkelijk om mee te werken omdat hij een groot financieel belang heeft bij laag betaalde arbeidskrachten. De uitkeringsgerechtigde heeft daarbij een moeilijke positie omdat hij zich bereidwillig dient op te stellen en zich onder het gezag dient te stellen van een werkgever die zijn gedrag beoordeelt maar ook financieel belang heeft. De uitkeringsgerechtigde heeft bovendien een zwakke positie omdat hij zelf de enige is die de gevolgen van eventuele misstanden ondervindt en geen stakingsrecht heeft. Een onafhankelijke partij die concreet beoordeelt of sprake is van verdringing of misstanden ontbreekt. Hiermee zijn voorwaarden gecreëerd die vatbaar zijn voor misbruik. Bovendien worden bij misbruik ook andere werknemers getroffen omdat hun concurrentiepositie verslechtert. Via een achterdeur worden CAO-afspraken (over bijvoorbeeld loon) omzeild en werknemers die hier onder behoren te vallen buiten spel gezet. Actieve en blijvende maatwerk aandacht is gewenst om te voorkomen dat dit soort verdringing en misbruik optreedt.

Wat ons betreft kan het middel werken met behoud van uitkering slechts voor een korte periode (drie maanden) worden ingezet en daarna tegen beloning met minimumloon en bij voorkeur CAO-loon. Daarbij is het essentieel dat a. geen verdringing van regulier werk optreedt, b. dat er concreet zicht is op regulier werk, c. dat mensen actief worden betrokken bij hun reïntegratietraject en d. dat er sprake is van een lager dan gemiddelde productiecapaciteit van de betrokkene. FNV lokaal Groningen verzoekt uw Raad hier zeer scherp op toe te zien omdat de kans op verdringing van regulier werk en uitbuiting van uitkeringsgerechtigden aanzienlijk is en alleen met maatwerk en zorgvuldigheid kan worden voorkomen.

### *3. Kostendelersnorm*

Met de Participatiewet zal de kostendelersnorm worden ingevoerd. Dit kan leiden tot financiële problemen en conflicten binnen de huishoudens die erdoor worden getroffen. Wat gaat de gemeente doen om deze nare effecten te verzachten?

### *4. Inkomensvoetstuk*

De langdurigheidstoelag wordt vervangen door de individuele inkomensvoetstuk. Deze laatste zal conform het huidige beleid worden ingevuld. Een bijstandsgerechtigde komt in aanmerking als hij voldoet aan de criteria "vijf jaar" en "sociaal minimum" en onder meer geen maatregel opgelegd heeft gekregen vanwege te weinig inspanningen tot inkomensverbetering. Omdat de voetstuk de armoede van mensen die langdurig een bijstandsuitkering hebben, enigszins beperkt en voorziet in primaire levensbehoeften, verzoeken wij u het recht hierop niet afhankelijk te stellen van een maatschappelijke bijdrage en de inkomensgrens te verhogen naar 130% van het sociaal minimum. Hierbij merken we op dat het college zelf van oordeel is dat een groot deel van de mensen met een uitkering al actief is of dat wil worden.<sup>3</sup> Wij vinden het dan ook ongepast om bij mensen met een zeer laag inkomen vrijwilligheid af te dwingen.

### *5. Matiging gevolgen overheveling uit de Wsw en Wajong*

Uit de notitie Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen blijkt, dat als gevolg van deze invoering in 2018 en structureel respectievelijk 538 en 2.898 mensen zullen instromen vanuit de Wajong en de Wsw<sup>4</sup> naar de bijstand. Daar staat tegenover dat in die jaren respectievelijk 263 en 1379 mensen via een garantiebaan of beschermt werk aan het werk kunnen zijn. Dat komt neer op een respectievelijk aantal van 275 en 1521 mensen dat buiten de boot valt en aangewezen zal zijn op bijstand. Dat betekent voor deze mensen een forse inkomensdaling. Helemaal als de kostendelersnorm op deze mensen van toepassing is – wat heel goed voor kan komen. Dit kan in het uiterste geval neerkomen op een achteruitgang van 75 procent van het minimumloon (huidig niveau Wajong-uitkering) naar 40 procent (bijstand met kostendelersnorm). Wat gaat de gemeente Groningen doen om deze zeer kwetsbare groep mensen te ontzien? FNV lokaal Groningen verzoekt uw Raad om

<sup>3</sup> Idem, p. 14.

<sup>4</sup> Notitie Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen - Gevolgen van de Participatiewet, keuzes en richtingen, juli 2014, Bijlage 4, p. 26, Tabel 1.

## Ingekomen stukken - Nr. 20 Nota participatie - FNV Lokaal

gebruik te maken van uw aanvullende bevoegdheid om lokaal accenten te leggen en deze bezuiniging te matigen.

### *6. Beschut werk bij reguliere bedrijven*

Beschut werk is een voorziening waarmee gemeenten mensen met een lichamelijke, verstandelijke of psychische beperking in dienstbetrekking werkzaamheden kunnen laten verrichten. Het gaat daarbij om mensen die voor dit werk begeleiding en aanpassingen op de werkplek en van het werk nodig hebben die niet van een reguliere werkgever gevegd kunnen worden. Deze dienstbetrekking kan ook bij een reguliere werkgever worden georganiseerd.<sup>5</sup> Het college stelt voor beschut werk eerst alleen bij reguliere werkgevers onderbrengen en signaleert zelf dat er een risico bestaat dat een reguliere werkgever eisen aan een beschutte "werknemer" gaat stellen die te hoog zijn.<sup>6</sup> Wij willen u dan ook verzoeken om beschut werk – gezien dit risico – in eerste instantie in eigen beheer uit te voeren en het onder te brengen bij een reguliere werkgever slechts als alternatief te zien in die gevallen dat een werkgever ook daadwerkelijk de werkzaamheid van een betrokkene centraal kan stellen en niet productie of winst.

### *7. Alleenstaande oudertoeslag*

"Volgens de plannen gaat de 20% toeslag van alleenstaande ouders in de WWB naar het kindgebonden budget. Dit betekent op jaarbasis een inkomensderving van 530 euro: wat denkt de gemeente te doen als dit voor de ouder problematische gevolgen heeft?" FNV lokaal Groningen verzoekt u om opheldering van deze vraag van de Cliëntenraad.

### *Conclusie*

Het verheugt ons ten eerste zeer dat het college wil afzien van de invoering van de verplichte tegenprestatie. Verder vinden wij dat moet worden voorkomen dat het inzetten van participatiebanen leidt tot verdringing op de arbeidsmarkt en ondermijning van het recht op fatsoenlijk betaalde arbeid. Wij verzoeken u dan ook hier scherp en zorgvuldig op toe te zien. Tot slot vragen wij u de harde kanten van de bezuiniging voor een zeer kwetsbare groep van arbeidsbeperkte voormalig Wajongers en Wsw'ers te matigen.

### *Voor nadere informatie*

Indien u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft kunt u contact opnemen met ondergetekende via e-mailadres [groningen@fnvlokaal.nl](mailto:groningen@fnvlokaal.nl) of bellen met 06-47153100 . Wij danken u tot slot hartelijk voor uw aandacht!

Met vriendelijke groet,  
Namens FNV Lokaal Groningen

Beate de Ruiter  
Voorzitter

FNV lokaal Groningen  
Postbus 11046  
9700 CA Groningen  
[groningen@fnvlokaal.nl](mailto:groningen@fnvlokaal.nl)

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2011/12, 33161, Vierde nota van wijziging, p. 53

<sup>6</sup> Notitie *Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen - Gevolgen van de Participatiewet, keuzes en richtingen*, juli 2014, p. 8

## Ingekomen stukken - Nr. 21 Participatiewet en reacties op modelverordeningen . . .



<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	4716337
ingek.	12 NOV 2014
class.	-2.0751
te beh. door:	JR
kople gez. aan:	

Utrecht, 10 november 2014

Aan de leden van de gemeenteraad,

Nu de Participatiewet wordt ingevoerd, wordt u als Gemeente verantwoordelijk voor mensen met een arbeidsbeperking. De wet moet nu in gemeentelijke verordeningen worden uitgewerkt. De VNG heeft hiervoor voorbeelden (modelverordeningen) aangereikt, waar echter nog wel wat op aan te merken valt. De Wajonggroep van de FNV, die bestaat uit mensen met een beperking en ouders daarvan, vraagt dringend uw aandacht voor de zaken die voor mensen met een arbeidsbeperking heel belangrijk zijn:

1. Bij de **re-integratieverordening** moet het nieuwe **beschut werk** geregeld worden voor zeer kwetsbare werknemers, waarbij de wet uitgaat van een derde van de huidige WSW plaatsen. We horen dat sommige gemeenten terughoudend willen zijn, maar beschut werk moet goed geregeld worden. Gemeenten moeten deze toch al minimale voorziening vormgeven. De WSW is op slot, maar er zijn nog steeds veel mensen die alleen beschut kunnen werken, die graag willen werken en daar hun zelfrespect en sociale contacten opdoen. Voor hen is werk- en inkomenszekerheid en aangepaste werkbegeleiding van groot belang. Gemeenten kunnen deze mensen niet in de steek laten. We vragen u om op de volgende punten te letten:
  - De voorselectie en keuring van mensen die alleen beschut kunnen werken moet geregeld zijn, zodat niemand die uitsluitend op beschut werk is aangewezen wordt uitgesloten van deze voorziening. In de werkkamer is afgesproken dat UWV de (her)keuring van de Wajong doet en de indicatie beschut werk en garantiebaan afgeeft.
  - Iedereen moet in de gelegenheid zijn om een indicatie beschut werk te vragen. De VNG-modelverordening zegt niets over de methode van voorselectie door de gemeente of de mogelijkheid van personen of hun begeleiders om een participatieplaats beschut werk aan te vragen.
  - Deze groep moet minimaal het Wettelijk Minimumloon verdienen, met een CAO waar enige groeiemogelijkheid wordt geschapen.
  - Voor deze mensen regelt de gemeente een zorgplicht, d.w.z. als ze zijn toegelaten tot deze voorziening dan zorgt de gemeente (of zijn WSW-bedrijf/toekomstig Werkbedrijf?) voor werk en begeleiding. De toelichting van de modelverordening is daarover vaag: hoe de dienstbetrekking eruit ziet behoort tot de beleidsvrijheid van de gemeente. De staatssecretaris heeft gezegd dat gemeenten de vrijheid hebben om die zorgplicht in te vullen, wij vinden dat dit in een verordening thuishoort.
  - In de **re-integratieverordening** is het zaak dat werkgevers mogelijk wordt gemaakt om mensen met een arbeidsbeperking in dienst te

## Ingekomen stukken - Nr. 21 Participatiewet en reacties op modelverordeningen . . .

nemen. Een belangrijk instrument daarvoor is de **no-riskpolis**. Werkgevers zijn bij deze groep natuurlijk huiverig voor ziekte, uitval, terugval, want dat geeft zeer langdurige financiële verplichtingen. Ziet u er als gemeenteraad alstublieft op toe dat die no-riskpolis ingezet wordt voor werkgevers die garantiebanen beschikbaar stellen voor mensen met een arbeidsbeperking - zo nodig gedurende de gehele arbeidsperiode. De modelverordening van de VNG maakt onderscheid tussen kwetsbare werknemers (tot 50% loonkostensubsidie) en mensen met een handicap (tot 75% loonkostensubsidie). Bij de kwetsbare werknemers zou dan een maximale no-risk periode van 1 of 2 jaar voldoen. Dat vinden wij een onzinnige aanname. Wij kennen heel wat mensen met een verstandelijke beperking of psychische aandoening of andere handicap die meer dan 50% productief zijn, maar waarbij terugval niet te voorspellen is en werkgevers een langere no-riskpolis nodig hebben.

2. In de **re-integratieverordening** moet ook de **begeleiding of jobcoaching** geregeld worden. Jobcoaching is voor het succes van wezenlijk belang, daar zijn vriend en vijand het over eens. Zorgt u er daarom voor dat
  - Jobcoaches gekwalificeerd zijn en aangesloten zijn bij de beroepsvereniging
  - Jobcoaches werken vanuit bedrijven met het keurmerk Blik op Werk
  - Mensen kunnen vragen om een andere jobcoach als het niet klikt
  - Inschakeling van een jobcoach zolang als dat nodig is. Sommige mensen kunnen na een half jaar zonder jobcoach verder, maar anderen hebben dat veel langer nodig. In de verordening moet geregeld worden dat een instantie, bv. UWV, WSW-bedrijf, dat beoordeelt. Bij beschut werk moet begeleiding altijd aanwezig zijn.
3. Mensen met een verstandelijke beperking, fysieke handicap of psychische aandoening komen grotendeels niet meer in de Wajong maar in de Participatiewet. In de **Afstemmingsverordening Participatiewet, IOAW en IOAZ** worden de sancties uitgewerkt, die helaas bij de aanscherping van de WWB zijn vastgelegd. Bij de behandeling van de wet heeft de staatssecretaris aangegeven dat onder andere ten aanzien van mensen met een beperking gemeenten zelf kunnen bepalen of sprake is van verwijtbaarheid. In de modelverordeningen staat alleen in algemene zin dat het College afziet van verlaging als *elke vorm van verwijtbaarheid ontbreekt*. We dringen er bij u op aan om de formulering te wijzigen in **'verwijtbaarheid redelijkerwijs ontbreekt'** en in de toelichting op te nemen dat bij mensen met een verstandelijke beperking of psychische aandoening met inschakeling van deskundigen onderzocht moet worden of er sprake is van verwijtbaarheid.
4. In de modelverordeningen die de VNG aanreikt, wordt in de **verordening over individuele toeslagen** helaas geen studietoelagen voor studenten met een beperking geregeld. De mogelijkheid daartoe heeft de regering echter wel gegeven, we dringen er dan ook op aan dat u die in uw verordening wel opneemt. Studenten met een handicap zijn bijna nooit in staat om met een bijbaantje in het levensonderhoud te voorzien. In de huidige Wajongregeling kunnen studenten met een beperking 25% van een Wajonguitkering als studietoelage krijgen. In de nieuwe situatie zou voor deze groep een studietoelagen van 25% van de bijstand geregeld moeten zijn, naast de studiefinanciering.



## Ingekomen stukken - Nr. 21 Participatiewet en reacties op modelverordeningen . . .

5. In de **re-integratieverordening** kan de gemeente regelen dat mensen met een arbeidsbeperking niet telkens in de bureaucratische mallemol terecht komen als zij een baan verliezen. We dringen erop aan dat te regelen, bijvoorbeeld door de administratieve taken voor deze cliënten bij een consultant neer te leggen, die ook een rol kan krijgen om voor deze persoon de volgende baan te vinden.
6. In de **verordening loonkostensubsidie** bepleiten we op te nemen
  - dat de doelgroep een verdien capaciteit heeft 20-100%. We vinden het wenselijk dat voor de groep met een verdien capaciteit tussen 20-50% de mogelijkheid van beschut werk aanwezig is.
  - Dat bij iedereen die een bijstandsuitkering aanvraagt bekeken moet worden of betrokkene voor loonkostensubsidie in aanmerking komt. Afgesproken is dat het UWV mensen keurt op arbeidsvermogen, maar de gemeente moet ons inziens goed regelen dat alle nieuwe mensen met een arbeidsbeperking ook als zodanig aan de voorkant worden herkend. Die voorselectie door de gemeente is in de modelverordening nauwelijks geregeld, en zeker geen objectief instrument daarvoor. Bij de aanvraag van een uitkering moet een vraag ingebouwd zijn of sprake is van een beperking en die mensen moeten dan individueel begeleid worden bij de verdere procedure. We vinden dat personen of hun begeleiders ook kunnen aanvragen gekeurd te worden, zodat fouten aan de voorkant van de selectie kunnen worden herbezien.
  - Het is algemeen bekend dat grote delen van het **huidige bijstandsbestand** een zodanige afstand tot de arbeidsmarkt hebben dat zij kunnen worden beschouwd als mensen met een arbeidsbeperking. De gemeente moet ons inziens goed regelen dat deze mensen gekeurd worden op arbeidsvermogen door het UWV of een andere keuringsinstantie die gecertificeerd is en daardoor voor ondersteuningsinstrumenten in aanmerking komen.
  - dat de methodiek van het Werkbedrijf wordt gevolgd, zodat geen problemen ontstaan bij verhuizingen en wisseling van bedrijf.
  - Dat de methodiek de standaard volgt van **Blik op Werk** of tenminste gecertificeerd is
  - Dat goed geregeld wordt wie de loonwaardebepaling uitvoert en dat de onafhankelijkheid waarbij is gewaarborgd. Voorlichting aan betrokkene en overleg met de werkgever moet geregeld zijn. Die loonwaardebepaling kan trouwens pas na een proefplaatsing of 2 maanden werken definitief worden, omdat inschatting op de werkplek moet blijken te kloppen.
7. De **tegenprestatie** wordt in een verordening geregeld. Voor mensen met een handicap zou u hiermee extra terughoudend moeten zijn (de FNV verzet zich überhaupt tegen werken zonder loon). Die tegenprestatie moet vrijwillig zijn, zeker voor deze groep, en moet aansluiten bij eigen keuze, hobby en vaardigheden. Bij de behandeling van de wet is dat expliciet mogelijk gemaakt. Onkostenvergoedingen en begeleiding moet voor deze groep goed worden geregeld.
8. De Participatiewet houdt er geen rekening mee dat de meeste mensen met een arbeidsbeperking **niet meer dan parttime** kunnen werken. Zij krijgen voor zo'n parttime baan het WML per gewerkt uur, zodat iedereen met 30 uur of

## Ingekomen stukken - Nr. 21 Participatiewet en reacties op modelverordeningen . . .

minder nooit boven het bijstandsniveau komen, ook al werken zij naar 100% van hun vermogen. Het enige dat de wet hierover zegt is dat mensen met een medische urenbeperking, die een uitkering krijgen, de eerste 125,- bruto van verdiend loon mogen houden. Gemeenten kunnen deze ernstige omissie een beetje verzachten door

- Bij iedereen die op arbeidsvermogen gekeurd wordt en een loonwaarde heeft tussen 20-100% tevens **vast te stellen of deze persoon fulltime kan werken** of niet, zodat degene met een urenbeperking de bruto 124,- euro kan behouden als hij werk vindt/krijgt
- Mensen met een vastgestelde arbeidsbeperking en urenbeperking voor individuele inkomensondersteuning in aanmerking te laten komen bij een langdurige bijstandsuitkering
- Ruimhartig te zijn bij onkostenvergoeding (reiskosten b.v.) bij vrijwilligerswerk of een tegenprestatie voor deze groep.

We verwachten van gemeenten dat bij de uitvoering van de Participatiewet de groep van arbeidsbeperkten worden ondersteund. Werk en inkomenszekerheid en begeleiding is voor deze groep van essentieel belang. Het leven met een handicap is ingewikkelder dan wanneer je gezond bent en werk en inkomen geeft zelfrespect, sociale contacten, een gevoel mee te kunnen doen. Waar het allemaal om draait.

Met vriendelijke groet,

Namens de Wajonggroep FNV

Martine Schoneveld, voorzitter Wajonggroep FNV  
Erica Hemmes, bestuurder Uitkeringsgerechtigden en Ouderen  
Rob Splint, bestuurder AbvaKabo

## Ingekomen stukken - Reactie Cliëntenraad op de invoering van de . . .



Raadsfractieleden, Raadscommissie Werk & Inkomen

datum: 14 november 2014

### Onderwerp:

Reactie Cliëntenraad op de:

Kadernota 'invoering Participatiewet in de gemeente Groningen, Oktober 2014', en het bijbehorende Raadsvoorstel.

Geachte gemeenteraadsleden,

De Cliëntenraad heeft kennis genomen van de Kadernota *Invoering participatiewet in de gemeente Groningen. Oktober 2014* en het Raadsvoorstel *Onderwerp Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen. Registratienr. 4655175 D.d. 28-10-2014*.

Bij het Raadsvoorstel reageert het college op de adviezen van de Cliëntenraad ( CR ) d.d. 14 oktober 2014. ( zie bijlage ) Deze adviezen zijn gegeven op een concept tekst die nog niet door het college was vastgesteld, opdat het college onze adviezen mee kon nemen in haar besluitvorming.

Wij zijn echter teleurgesteld in de reactie van het college in het raadsvoorstel op onze adviezen en op de aan u voorgelegde kadernota. Het college heeft geen van onze adviezen overgenomen.

Het college heeft de CR in haar laatste adviesaanvraag een nota voorgelegd ter advisering, waarin het college zonder mitsen en maren stelt dat de gemeente geen tegenprestatie zal eisen bij de toekenning van een individuele inkomensvoorslag. Onze verbazing is dan ook groot dat het college in haar uiteindelijke raadsvoorstel en de nu voorliggende nota alsnog komt aanzetten met een nieuwe poging om in een later stadium de discussie weer te openen over de koppeling tussen de individuele inkomensvoorslag en het leveren van een tegenprestatie bij de bespreking van de brede participatieaanpak.:

*"Het recht op een individuele inkomensvoorslag verbinden we vooralsnog niet met het leveren van een maatschappelijke bijdrage. Of we deze voorslag mogelijk op termijn willen benutten als beloning voor het leveren van een maatschappelijke bijdrage, betrokken we bij de brede participatieaanpak." (Raadsvoorstel pag.3)*

*"Het eventueel benutten van de voorslag als beloning voor mensen die een maatschappelijke bijdrage leveren, betrekken we bij de brede participatieaanpak."*

U zult begrijpen dat de CR hierdoor genoodzaakt is haar waardering voor het college, dat zij er vanaf zou zien om de individuele inkomensvoorslag als beloningsinstrumentarium - en daarmee verbonden uitsluiting -in te zetten (CR 14-10-14), in te trekken.

## Ingekomen stukken - Reactie Clientenraad op de invoering van de . . .

In algemene zin constateert dat het college onvoldoende is ingegaan op de adviezen zoals verwoord in ons schrijven van 14 oktober. Op ons punt aangaande de ruimte die het college heeft bij het optrekken van de inkomensgrens van het sociaal minimum naar 130% voor de categoriale inkomensregeling en de individuele inkomstenstoeslag zelfs niet ingegaan. (brief CR 14, punt 10).

Hetgeen betekent dat onze standpunten in deze brief van 14 oktober nog onverwijld overeind staan.

Wij constateren tevens dat het college in haar nota geen samenhangend beleid formuleert aangaande invoering van de Participatiewet in Groningen. Zaken worden vooruitgeschoven naar de discussie over het armoedebeleid. En in het voorjaar van 2015 wordt pas de *“brede visie op de aanpak van de vraag hoe we in onze gemeente de maatschappelijke participatie van verschillende groepen burgers willen stimuleren en welke instrumenten we daarvoor willen inzetten”* (nota pag. 2) in het kader van de invoering van de Participatiewet gepresenteerd. Te verwachten valt eerder dat, als het college daadwerkelijk geïnteresseerd in een brede dialoog met haar burgers, diezelfde burgers en de haar vertegenwoordigende adviesraden ook in een zo vroeg mogelijk stadium op de hoogte zullen worden gesteld van de contouren, de hoofdpunten en de dilemma's inherent aan een zogenaamde 'brede visie'.

We zijn verheugd dat het college nu in de nota specifiek aandacht besteed aan verdringings- en verdelingsvraagstukken. Alleen is de invulling hiervan door het college mager en zeer vrijblijvend. Het college stelt strikte randvoorwaarden te stellen aan het werk dat uitkeringsgerechtigden verrichten (pag.16). Het college komt bij de invulling hiervan niet verder dan algemene vaagheden. Dit in plaats van de standpunten van de CR ten aanzien van werkbanen en participatiebanen over te nemen. Met als gevolg dat het college met haar voorgestelde beleid zal bijdragen aan verdringing op de arbeidsmarkt.

Ook het over het in dit verband door het college aangevoerde voornemen om beroepskrachten te vervangen door vrijwilligers binnen het Sociaal Domein baart ons grote zorgen. Zowel door het actief verdringen van mensen op de arbeidsmarkt door het nieuw geformuleerde gemeentelijk beleid in het Sociaal Domein, als ook de uitwerking hiervan voor de minima, ouderen met een AOW uitkering en chronisch zieken. Zeker nu het college in het kader van de afschaffing huishoudelijke hulp en de was en strijkservice voor mensen die zichzelf niet kunnen redden adviseert om minder vaak de ruiten te wassen, hun kopjes minder vaak te wassen, een wasdroger aan te schaffen en samen met de wasmachine op een verhoging te plaatsen.

Concluderend:

De CR is teleurgesteld dat het college de adviezen van de CR niet heeft overgenomen. De visie en standpunten van de CR kunt u vinden in ons advies aan het college d.d. 14 oktober die aan deze brief is toegevoegd. Met uitzondering van het eerste punt, zoals u in bovenstaande tekst heeft kunnen lezen. Wij hopen dat de raad zich kan vinden in de door ons aangevoerde punten.

Hoogachtend,

De Cliëntenraad Groningen.

John Wind (voorzitter)  
I.a.a. het College van Burgemeester en wethouders van Groningen



## Ingekomen stukken - Reactie Clientenraad op de invoering van de ...



Gemeente Groningen,  
t.a.v. Rob Bakker

datum: 14 oktober 2014

### Onderwerp:

Invoering Participatiewet: Groningse keuzes en kaders (versie 10 oktober 2014).

### Inleiding.

In aansluiting op onze kritische bijdrage aan het rapport “De Participatiewet: Keuzes en richtingen - augustus 2014” van de Gemeente Groningen, willen wij hierbij gebruikmaken om het college in een vroeg stadium van advies te voorzien aangaande de “Invoering Participatiewet in de gemeente Groningen. Keuzes Versie 10 oktober 2014”.

Zoals ook aangegeven in onze vorige reactie, is de Cliëntenraad (hierna genoemd de CR) absoluut niet tegen een ondernemers-georiënteerde aanpak van de werkgelegenheid, maar blijven wij van mening dat er voor ‘de politiek’ op dit terrein op middellange termijn maar een zéér beperkte rol is weggelegd. Om deze reden zal het gemeentelijk sociaal beleid zich toch vooral moeten richten op de kritieke gevolgen voor de onderkant van het “twee gezichten”-beleid zoals in het Coalitieakkoord ‘Voor de verandering’ in een veranderopgave van € 10 miljoenis uitgewerkt.

#### 1. De tegenprestatie.

De CR waardeert het dat het college in het kader van de invoering van de participatiewet stelt dat een verplichte tegenprestatie niet aan de orde is. Met dit besluit wordt terecht afstand genomen van “onrealistische dwang”, mede gezien ook het onderzoeksresultaat van het Bureau O & S dat 54% van de WWB-ers al vrijwilligerswerk verricht.

De CR waardeert ook dat het college er van af heeft gezien om de individuele inkomensloeslag als beloningsinstrumentarium – en daarmee verbonden uitsluiting – in te zetten.

#### 2. Kostendelers norm.

Met de invoering van de kostendelersnorm lijkt de kortgeleden ingetrokken “huishoudinkomensloes” weer helemaal terug. Samengestelde gezinnen zullen door deze maatregel een noodzakelijk deel van hun inkomsten verliezen. Mogelijk zullen hierdoor betalingsproblemen, schulden en gespannen gezinsverhoudingen ontstaan. De vraag is of de gemeente beschikt over voldoende mechanismen en financiële middelen om deze problemen vervolgens weer op te lossen. Wij vinden het antwoord hierop in de nota niet terug.

#### 3. Individuele inkomensloeslag.

We waarderen het dat het college bij de ombouw van langdurigheidstoelagen naar individuele inkomensloeslag de toeslagen op hetzelfde niveau handhaaft. Naar onze ervaring gaat deze toeslag vooral op aan ‘buitengewone en onvoorziene kosten’, zoals de eigen bijdrage in de zorg, onvoorziene reiskosten, hoge energiekosten, etc. In dit kader zijn wij van mening dat er geen enkele reden kan en mag zijn om haar uit het minimaalbeleid te schrappen.

## Ingekomen stukken - Reactie Clientenraad op de invoering van de . . .

In strijd met het voorgaande verbindt het College de individuele inkomensvoet aan het leveren van een maatschappelijk bijdrage. Gesteld wordt dat het recht op deze toeslag (en de hoogte daarvan) zal gaan afhangen van “de krachten, bekwaamheden en inspanningen” die door het individu worden verricht.

In de ogen van de CR zijn deze “criteria” zodanig ondefinieerbaar en vaag dat van een objectieve beoordeling van de tegenprestatie geen sprake kan zijn. Om deze reden blijft de CR absoluut tegen de voorgestelde koppeling.

De consequentie hiervan is dat wij het College verzoeken een verordening met eenduidige, minimale criteria (uren, functie-eisen en functie-zwaarte, begeleiding, etc.) uit te werken. De CR vraagt zich af hoe de individuele inkomensvoet toekenning zich verhoudt tot de categorieën gehuwden en alleenstaande ouders? (Zie noot 8 van de nota)

### 4. Hervorming kinderregeling

De CR mist in de nota het antwoord van de gemeente op de voorhanden zijnde hervormingen van de kinderregeling.

### 5. Participatiebanen

De werkzaamheden door uitkeringsgerechtigden in participatiebanen, waar productie geleverd wordt zonder dat er sprake is van doelgerichte toeleiding naar regulier werk of die slechts leiden naar een certificaat of diploma, dragen niet bij aan het bevorderen van perspectief op betaald werk. De CR is van mening dat hier na 3 maanden sprake is van regulier werk en als zodanig beloond hoort te worden. Het werk dat bijstandsgerechtigden uitvoeren in participatiebanen vertoont ook alle kenmerken van een normale arbeidsovereenkomst met uitzondering van het kenmerk loon: er is sprake van een gezagsverhouding, men moet aanwijzingen van de werkgever opvolgen (versus sanctie) en men moet een persoonlijke prestatie verrichten.

Een aantal begrippen uit de WWB dient in de verordening van de gemeente nader ingekaderd te worden, zoals b.v. “wat is beperkt in omvang en tijd” in de tegenprestatie, hoe wordt ‘additioneel’ gedefinieerd, hoelang mag werken zonder regulier loon en CAO ingezet worden? De kernvraag daarbij is: wanneer is er sprake van regulier werk?

### 6. Garantiebanen

De CR vindt het een goede zaak dat de gemeente zich volledig wil inzetten voor de afspraken die gemaakt zijn in het Sociaal Akkoord. Positief is vooral ook dat de Gemeente een voortrekkersrol inneemt bij de opzet van het Werkbedrijf en het realiseren van één gezamenlijk pakket aan faciliteiten in de arbeidsregio.

Enigszins teleurstellend is dat de Gemeente als werkgever, op basis van een formeel vastgelegde aandeel-concept-cao, niet verder komt dan 16 garantiebanen in 2015. Of dit gegeven voldoende is om werkgevers enthousiast te krijgen gebruik te maken van deze regeling lijkt twijfelachtig. De CR is ook hierbij van mening dat de garantiebanen bij de gemeente na een periode van 3 maanden moeten vallen onder de bij de gemeente van toepassing zijnde CAO.

### 7. Beschut werk

Het is aan de UWV om de indicatie te stellen of iemand in aanmerking komt voor beschut werk. Vervolgens is het aan de gemeente te besluiten of de door de UWV geïndiceerde voor beschut werk in aanmerking komt. Leidt dit niet tot een dubbele keuring?

De vraag blijft waar de betrokken persoon bezwaar kan aantekenen als beide indicaties in strijd met elkaar zijn?

Tevens heeft de CR de vraag of de gemeente in haar eigen organisatie ook beschutte werkplekken denkt te kunnen realiseren.

## Ingekomen stukken - Reactie Cliëntenraad op de invoering van de . . .

### **8. Uniformering van sancties c.q. arbeidsverplichtingen.**

Wij kunnen ons vinden in het uitgangspunt van het college dat de gemeente terughoudend is met het opleggen van maatregelen, omdat de financiële gevolgen voor de burgers groot kunnen zijn: “We streven er daarom naar om het opleggen van een sanctie zoveel mogelijk te voorkomen door op andere manieren te bewerkstelligen dat mensen zich inspannen om aan het werk te gaan.”

Op welke manieren het college dit concreet meent te kunnen bereiken blijft echter onduidelijk. Dit is echter essentieel omdat het college, uiteindelijk, wél bereid zegt te zijn sancties op te leggen, ondanks dat het middel erger is dan de kwaal.

De CR blijft van mening dat met sancties de kans op noodzaak tot schuldhulpverlening of andersoortige problemen groter wordt. Een ieder weet immers dat er in Groningen en omstreken, alsook in de rest van Nederland, bij lange na niet genoeg banen zijn om, ook met optimale inspanning van de WWB-ers en inzet van de beschikbare middelen, een groot deel van de Groningse WWB-populatie aan regulier werk te helpen. In dit kader zijn sancties voor mensen die geen perspectief op werk hebben dan ook geen optie in de ogen van de CR.

### **9. Mensen die wel kunnen werken maar niet zelfstandig in staat zijn om een plek te vinden op de reguliere arbeidsmarkt (klantondersteuning)**

Het college stelt: “*Voor wie niet uitstroomt naar werk zoeken we een passende werkervaringsplaats.*”

De CR kan zich hier in vinden als deze werknemers op basis van duidelijke criteria met betrekking tot arbeidsvoorwaarden, duur en doel van de werkervaringsplaats te werk gesteld worden.

### **10. Vervallen inkomensgrens**

Met de invoering van de Participatiewet vervalt bij de categoriale inkomensregelingen en de individuele inkomensloeslag de inkomensgrens van 110% van het sociaal minimum. De CR is van mening dat inkomensgrens in deze opgetrokken moet worden naar 130% van het sociale minimum. Dit ter bestrijding van de armoedeval van velen in de gemeente Groningen.

De Cliëntenraad Groningen,

John Wind  
Voorzitter Cliëntenraad

## Collegebrief - Afwikkeling 200 banenplan / Afbouw gesubsidieerde arbeid



Onderwerp Afwikkeling 200 banenplan/afbouw gesubsidieerde arbeid

Steller J. Hettinga

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 54 46 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 4675138

Datum 30-10-2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief informeren wij uw raad over de afbouw van de gesubsidieerde arbeid en dan vooral rond de afwikkeling van het 200 banenplan. In onze brief van 23 januari 2014 hebben we aangegeven dat we bij een aantal instellingen het gesprek zouden voortzetten gericht op het zoveel mogelijk regulier maken van gesubsidieerde banen. Voor een deel is dat gelukt. De uitkomsten van dat proces willen we met u delen.

### *Actief in goede banen*

Met de vaststelling van de nota 'Actief in goede banen' heeft uw raad op 30 november 2011 besloten tot een gefaseerde afbouw van de gesubsidieerde arbeid in een tijdsbestek van 3 jaar. We zitten nu in de laatste maanden van de afbouwperiode. Vanaf 1 januari 2015 worden de loonkostensubsidies op de maatschappelijke en re-integratiebanen dan ook definitief beëindigd.

### **Afwikkeling 200 banenplan in de beleidsvelden**

Gelijktijdig met de besluitvorming over de subsidie afbouw is het 200 banenplan ingeregeld. Dat plan beoogde de negatieve effecten voor de sociaal-maatschappelijke-culturele infrastructuur, die als gevolg van de afbouw optraden, op te vangen. Over dat proces hebben wij uw raad regelmatig geïnformeerd.

In 2013 is besloten om het 200 banenplan na 1 januari 2015 niet voort te zetten. Op basis van een rubricering naar beleidsvelden zijn de daarvoor verantwoordelijke wethouders gevraagd om de afwikkeling van het 200 banenplan ter hand te nemen en er voor te zorgen dat, in samenspraak met de deelnemende instellingen, zoveel mogelijk banen nog regulier worden gemaakt. Daartoe hebben we, zoals we in de brief van 23 januari 2014 hebben medegedeeld, een inventarisatie gedaan.



## Collegebrief - Afwikkeling 200 banenplan / Afbouw gesubsidieerde arbeid

Bladzijde 2  
Onderwerp Afwikkeling 200 banenplan/ afbouw  
gesubsidieerde arbeid



Uiteindelijk heeft de inventarisatie geleid tot een groep van 13 instellingen die in de problemen komt met hun dienstverlening en activiteiten als een of meer M-banen wegvallen.

Voor deze instellingen is een voortzetting van de subsidie vanuit gemeentelijke middelen noodzakelijk. Het gaat om : Jasmijn, Vereniging Dierenambulance, Inlia, Jonge Onderzoekers, DOK/Lewenborg, Vinkhuys, Vredesinformatiecentrum (VIC), St. Viadukt, Scheepvaartmuseum, St. Noorderlingen, Sign, OOG TV en Santelli.

Wat betreft Werkpro, de grootste deelnemer met 100 banen, hebben we eerder opgemerkt dat de afwikkeling van o.a. het 200-banenplan plaatsvindt in breder perspectief. Dat vereist een separate verdiepingsslag. In december stellen wij u daarvan op de hoogte, zoals toegezegd in de raadscommissie OenW van 1 oktober 2014.

### *Reguliere banen*

Op bovenstaande groep werkgevers (zie tevens de tabel hieronder) heeft een nadere beoordeling en weging plaatsgevonden. Na onderzoek en advisering zijn we tot het oordeel gekomen dat een aantal banen en de daarmee verbonden activiteiten een belangrijke bijdrage leveren aan het verwezenlijken van de gemeentelijke doelstellingen. Deze maken deel uit van de sociaal-maatschappelijke-culturele infrastructuur.

Het college stelt dan ook voor om de 'loonkostensubsidiering' voor een aantal banen in deze groep voort te zetten en dit te bekostigen uit de diverse beleidsvelden. Het gaat daarbij om totaal 16 banen, die dan behouden kunnen blijven, zo hebben de organisaties laten weten. De totale kosten die daarmee gemoeid zijn bedragen voor de gemeente € 263.000,-. Dit is in de concept-gemeentebegroting opgenomen. Deze uitkomst past in de ambities van het coalitieakkoord. Ten aanzien van het VIC (€ 13.000,-) is daarbij voorgesteld dit vanuit de middelen voor internationalisering te dekken. Nadere analyse hiervan leert dat dit onwenselijk is gelet op het grote beslag dat dit legt op het betreffende budget. Bij de begrotingswijziging 1<sup>e</sup> kwartaal 2015 zal een nieuw dekkingsvoorstel worden voorgelegd.

In de tabel hierna geven wij een overzicht.

## Collegebrief - Afwikkeling 200 banenplan / Afbouw gesubsidieerde arbeid

Bladzijde 3  
Onderwerp Afwikkeling 200 banenplan/ afbouw gesubsidieerde arbeid



Werkgever	Aantal banen 200 banenplan	Aantal banen regulier 1-1-2015	Beleidsveld
DOK/Lewenborg	4	1 (1)	Accommodatie
Vinkhuys	2	1	Accommodatie
Dierenambulance	3	(1)	Dierenwelzijn/ecologie
Inlia	4	4	Integratie
St. Noorderlingen	1	1	Cultuur
Sign	1	1	Cultuur
Scheepvaartmuseum	1	1	Cultuur
Jonge Onderzoekers	2	1	Jeugd/onderwijs
OOG TV	6	1	Media/cultuur
Jasmijn	1	1	Sector. minderheden
St. Viaduct	2	1	Muziek/cultuur
VIC	2	2	Internationalisering
Santelli	1	1	Cultuur
		16 (2)	
<i>Werkpro</i>	98	<i>Nog te bepalen</i>	<i>Diverse beleidsvelden</i>

Het getal tussen haakjes laat zien dat de instelling de reguliere baan uit eigen middelen financiert. Al met al levert de gemeente dus een bijdrage aan het 'regulier' maken van banen waarmee werkgelegenheid is behouden en voor de stad en burgerij nuttige activiteiten voortgezet kunnen worden.

### Afbouw gesubsidieerde arbeid/intensieve aanpak blijvers

Tenslotte nog enkele opmerkingen over de complete afbouw gesubsidieerde arbeid. De werkgevers die niet aan het 200banenplan hebben deelgenomen ontvingen dus, conform de besluitvorming in Actief in goede banen, de afgelopen jaren stapsgewijs lagere loonkostensubsidies. In 2014 ligt het subsidieniveau op de helft van het oorspronkelijke bedrag. Op dit moment zijn er nog 49 M-banen en R-banen. In januari 2014 stond dat getal op 109.

Veel ex-werknemers hebben deelgenomen aan het begeleidings- en ondersteuningsprogramma 'Intensieve aanpak blijvers' en zijn daarover tevreden geweest. Voor de mensen met een arbeidsbeperking die op een M-baan zitten en worden ontslagen, gaan we kijken of een garantiebaan onder de Participatiewet tot de mogelijkheden behoort (prioritaire doelgroep).

## Collegebrief - Afwikkeling 200 banenplan / Afbouw gesubsidieerde arbeid

Bladzijde 4  
Onderwerp Afwikkeling 200 banenplan/ afbouw  
gesubsidieerde arbeid



Enkele werkgevers (waaronder Groninger Museum) hebben laten weten nog enkele M-banen regulier voort te zetten na 1 januari 2015.  
Voor meer (cijfermatige) informatie verwijzen wij naar de bijlagen 1 en 2.

Vertrouwende erop u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

## Collegedebrief - Afwikkeling 200 banenplan / Afbouw gesubsidieerde arbeid

**BIJLAGE**

### **Bijlage 1 - Afbouw gesubsidieerde arbeid**

#### *Werknemers St. WeerWerk/Thermiek BV*

Met ingang van 1 mei 2014 zijn er 33 dienstverbanden opgezegd door St. WeerWerk Groningen en 8 dienstverbanden door Thermiek BV. De beide werkgevers hebben het traject met de vakbonden en de ondernemingsraad (art. 25 WOR) doorlopen. De ontslagdatum, die volgens de beschikbare financiën van de subsidie afbouw in december 2013 was gelegen, is nog verschoven naar 1 mei 2014.

Alle betrokken medewerkers hebben het aanbod gekregen om deel te nemen aan genoemd programma 'Intensieve aanpak blijvers'. In de collegedebrief van 24 januari 2014 is de inhoud van die aanpak toegelicht. Daar hebben veel ex-werknemers (ook die zijn ontslagen vanuit de M-banen elders) gebruik van gemaakt.

Die aanpak en activiteiten zijn overigens nog steeds gaande en ook beschikbaar voor de gesubsidieerde werknemers die in het kader van M-banen en 200 banenplan thans nog werkzaam zijn bij de diverse instellingen en mogelijk worden ontslagen op of na 1 januari 2015.

Ervarings-informatie heeft opgeleverd dat de werknemers die gebruik hebben gemaakt van diverse modules daarover tevreden zijn. In een groepsproces kan men praten met anderen die ook zijn ontslagen (verwerking) en ervaringen delen. Men wordt geholpen om te kijken vanuit toekomstperspectief. Dat deze intensieve aanpak in veel gevallen niet heeft geleid tot uitstroom naar reguliere banen is geen verrassing. De mensen hebben een afstand tot de arbeidsmarkt en het opnamevermogen van de arbeidsmarkt is gering (geweest) als gevolg van conjunctuur en economische tegenwind.

De groep ex-banenpoolers, op dit moment 29, is in dienst gebleven bij de gemeente. Ook de seniorenbanen (91), waar geen nieuwe instroom is, lopen door tot pensioengerechtigde leeftijd en zijn buiten de afbouw geplaatst.



## Collegedebrief - Afwikkeling 200 banenplan / Afbouw gesubsidieerde arbeid

BIJLAGE

### Bijlage 2 – overzicht aantallen en afbouw gesubsidieerde arbeid

In de onderstaande tabel geven wij de cijfermatige stand van zaken met betrekking tot de afbouw van de gesubsidieerde arbeid in oktober 2014 weer.

Dienstverbanden gesubsidieerde arbeid (afbouw/200 banenplan) + uitstroomredenen	Aantal
<b>Gesubsidieerde banen juli 2011</b>	<b>626</b>
Seniorenbanen juli 2011	134
<b>Totaal</b>	<b>760</b>
<b>Uitgestroomd tot 1 oktober 2014</b>	<b>432</b>
<b>Waarvan uitstroom naar werk</b>	<b>103</b>
regulier werk bij werkgever/instelling 200 bpl	32
regulier werk voortzetting bij zelfde werkgever	41
regulier werk andere werkgever	20
Begeleid werken iederz (wsw)	6
start als zelfstandige	4
<b>Waarvan uitstroom anders</b>	<b>329</b>
Ontslag/einde dienstverband eigen verzoek/vaststellingsovereenkomst	205
bereiken 65 jarige leeftijd	94
Overlijden	4
WIA/arbeidsongeschikt	14
Verhuizing/andere gemeente	12
<b>Gesubsidieerde banen 1 oktober 2014</b>	<b>328</b>
Bezette banen in 200 banenplan	159
Maatschappelijke banen	46
Re-integratiebanen	3
Ex-ID-ers WWB-banen bij Stichting WeerWerk Groningen	0
Ex-ID-ers, dienstverband bij Thermiek BV	0
Ex-banenpool/-Wiw banen bij gemeente Groningen	29
Seniorenbanen	91
* stand 1 oktober 2014	

## Bijlage - Ingekomen collegebrieven W&I november 2014

### Lijst van ingekomen collegebrieven voor de commissie Werk en Inkomen van 19 november 2014

Nr.	Onderwerp	Ontvangen d.d.	Advies	opmerkingen
1	Overdracht Business Post aan Cycloon + Informatie	26-9-2014	Tkn	
2	Informatie over Kindpakket	2-10-2014	Tkn	
3	Voortgang openstaande moties met betrekking tot begroting 2015	10-10-2014	Tkn	verwerkt in LTA en IM-lijst
4	Huishoudelijke Hulp Toelage van het Rijk	16-10-2014	Tkn	
5	Uitvoeringsbesluiten jeugdhulp 2015	23-10-2014	Tkn	
6	Convenant Ondernemend Groningen	23-10-2014	Tkn	
7	Afwikkeling 200 banenplan/afbouw gesubsidieerde arbeid	31-10-2014	bespreken	B3
8	Informatie uitvoering motie weten waar de kwaliteiten liggen	31-10-2014	Tkn	LTA 2014-139, IM 2013-61

6-11-2014

## 2014-10-08 verslag W&I

### VERSLAG VERGADERING RAADSCOMMISSIE WERK EN INKOMEN

Datum: 8 oktober 2014  
Plaats: Oude raadzaal  
Tijd: 20.00 – 23.00 uur

**Aanwezig:** mw. S.T. Klein Schaarsberg (voorzitter), dhr. B.N. Benjamins (D66), mw. W. Paulusma (D66), mw. K.W. van Doesen-Dijkstra (D66), dhr. J.P. Dijk (SP), dhr. W.H. Koks (SP), mw. C.E. Bloemhoff (PvdA), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), mw. G. Chakor (GroenLinks), mw. A.M.J. Riemersma (Stadspartij), mw. M.E. Woldhuis (Stadspartij), mw. E. Akkerman (VVD), dhr. J.R. Honkoop (VVD), mw. A. Kuik (CDA), dhr. M. Bolle (CDA), dhr. E.B. Koopmans (ChristenUnie), dhr. M.M. van den Anker (Student en Stad, tot en met agendapunt B1), dhr. K. Tervooren (Student en Stad, vanaf agendapunt B3), dhr. T. van Zoelen (PvdD)

**Wethouders:** dhr. M.T. Gijsbertsen, dhr. J.M. van Keulen, dhr. R. van der Schaaf, dhr. T. Schroor

**Namens de griffie:** mw. A. Weiland (commissiegriffier)

**Verslag:** dhr. Z. Jeuring

**Insprekers:** dhr. Ziengs (Groninger City Club) bij agendapunt B1, Levendige stad ook op zondagen. Mw. De Jong (Humanitas stad Groningen), mw. Koppenrol (Wmo Platform, cluster mantelzorg), mw. Van der Werf (adviesraad Gehandicaptenbeleid), dhr. Diepemaat (TSN Thuiszorg), mw. Staal (op persoonlijke titel), dhr. Dijk (Wmo Platform) bij agendapunt B3, Beleidsplan en uitvoeringsplan Vernieuwing sociaal domein 2014/2015/Verordening Wmo 2015/Verordening Jeugd 2015.

---

#### Opening

##### A1. Opening en mededelingen

**De voorzitter:**

- Opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom. Ook de leden van de commissie Onderwijs en Welzijn worden welkom geheten.

##### A2. Vaststelling agenda

Agendapunt B2, Strategisch plan Groningen Airport Eelde, wordt verplaatst naar de volgende bijeenkomst.

*De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.*

##### A3. Afspraken en planning

**De voorzitter:**

- De LTA en de IM-lijst zijn geactualiseerd en de besluitenlijst van 10 september 2014 is toegevoegd in verband met de gedane toezeggingen.
- De commissie gaat ermee akkoord de wijzigingen op de beide lijsten definitief door te voeren.

##### A4. Conformstukken

Er zijn geen conformstukken.

##### A5. Rondvraag

**Mw. Riemersma (Stadspartij):**

- Kunnen de boetemaatregelen voor mensen die een foutje maken in verband met hun uitkering alvast worden verzacht in verband met de mogelijke invoering van een basisinkomen?
- WTCG: per 1 januari 2015 moet de gemeente voorzien in de compensatie voor het eigen risico. De mensen weten nog steeds niet waar zij aan toe zijn. Kan er zo snel mogelijk informatie op de website komen?

**Wethouder Gijsbertsen:**

- WTCG: dit onderwerp behoort tot de portefeuille van wethouder Schroor.
- De wethouder heeft niet gezegd bezig te willen gaan met een vorm van basisinkomen. Integendeel, hij heeft het tegenovergestelde beweerd. De wethouder wil met een positieve

## 2014-10-08 verslag W&I

insteek aan de gang met de sociale zekerheid, met een bredere blik op wat welzijn is. Het college stuurt een brief naar het kabinet. De raad ontvangt de brief en wordt op de hoogte gehouden.

- Boetes: het college gaat met coulance om met de ruimte die er is voor sancties. In november bespreekt de raad de Participatienota.

### Inhoudelijk deel

#### **B1. Levendige stad ook op zondagen**

(raadsvoorstel 19 september 2014)

**Inspreker dhr. Ziengs (Groninger City Club)** is blij dat het voorstel volledig correspondeert met de brief van de GCC van 5 september 2014. De consument staat centraal. Er is een grote stroom bezoekers van de stad die funshoppen vooropstelt. Om hen tegemoet te komen, zouden op elke zondag de winkels open moeten kunnen gaan. Ook het museum en de horeca in Groningen staan er positief tegenover. Het heeft een positief effect op de werkgelegenheid. De zes grote bedrijven maken een flexibele arbeidspool voor de kleinere ondernemers. Spreker verwijst naar het uitgedeelde stuk.

#### **Mw. Kuik (CDA):**

- Vraagt zich af of dit de vernieuwing is die de stad nodig heeft. In dit geval beslist het stadsbestuur voor de stad: het wordt kleine ondernemers en de stad opgelegd. Er is geen sprake van een dialoog met ondernemers en er is geen belangenafweging geweest.
- 58% van de leden van de GCC zou voor het voorstel zijn terwijl er geen ledenraadpleging heeft plaatsgevonden. Dat is vreemd.
- Uit de inspraak blijkt dat een groot deel van de kleine ondernemers zich niet vertegenwoordigd voelt door de GCC. Wil de wethouder alsnog de mening van de kleine ondernemers horen over de algehele openstelling? De participatie is opzij geschoven.
- Het CDA vindt dat zestien koopzondagen het juiste evenwicht is. De middenstand is erg verdeeld over verruiming.
- Er is sprake van een glijdende schaal waarbij een collectieve vrije zondag wordt verloren. Veel medewerkers zullen op de zondagen moeten gaan werken, wat ingrijpt op hun sociale leven. Is de PvdA zich hiervan bewust?
- Naast de PvdA heeft GroenLinks haar standpunt drastisch gewijzigd. Welke samenleving wil GroenLinks?
- Dit debat is een farce: de mening van de kleine ondernemers wordt genegeerd.

#### **Dhr. Benjamins (D66):**

- Kan zich volledig vinden in het raadsvoorstel.
- Ondernemers kunnen heel goed zelf bepalen of zij hun winkel op zondagen openstellen. De gemeente heeft een faciliterende rol. Leegstand van winkelpanden is een probleem.
- D66 is niet ongevoelig voor de argumenten van vooral kleine ondernemers die tegen zijn.
- Spreker wijst op verschillende maatschappelijke ontwikkelingen die het maximaal faciliteren van koopzondagen noodzakelijk maken. In detailhandelsland bestaat geen groter goed dan ondernemersvrijheid.
- De werkgelegenheid in de detailhandel neemt toe na het instellen van de koopzondagen.
- Weet het college al welke punten in de evaluatie van over een jaar worden gewogen?

#### **Dhr. Dijk (SP):**

- Noemt enkele resultaten van onderzoeken en peilingen. Er blijkt grote verdeeldheid te zijn onder winkeliers, personeelsleden en consumenten over het wel of niet uitbreiden van het aantal koopzondagen. De raad is op dezelfde manier verdeeld.
- Het is onbegrijpelijk dat er geen dialoog en samenspraak is geweest met vooral kleine ondernemers. Wil het college pas overleggen nadat het voorstel door de raad is gejaagd?
- Het is onbegrijpelijk dat de PvdA en GroenLinks zijn gezwicht voor de andere coalitiepartijen.

#### **Mw. Riemersma (Stadspartij):**

- De vorig jaar afgesproken regeling met zestien koopzondagen leek evenwichtig. Na een jaar zou worden geëvalueerd. Waar is die evaluatie?
- De raad wordt onder druk gezet door de invoeringsdatum van 1 december 2014.



## 2014-10-08 verslag W&I

- De fractie heeft moeite met het begrip 'vermarkten' van Groningen. Een bruisende stad kan prima zonder dat de winkels elke zondag open zijn. De bijlage bij het voorstel over de gastvrije stad biedt daarvoor vele suggesties. Graag een reactie van het college.
- Voor de Stadspartij weegt zwaar dat maar liefst 42% van de leden van de GCC en de meeste kleine ondernemers tegen het voorstel zijn. Spreker verwijst naar de vele brieven van vooral kleine ondernemers en van eigenaren van speciaalzaken. Wat vindt het college?
- De grootwinkelbedrijven hebben ook zonder extra koopzondagen de belofte gedaan 250 nieuwe arbeidsplaatsen te creëren.

### **Dhr. Koopmans (ChristenUnie):**

- Citeert uit de inleiding van het coalitieakkoord waar het gaat over de rol van de betrokken overheid. Het college spreekt over luisteren en differentiatie.
- Spreker noemt het hoge aantal van zeventien recent ontvangen brieven van zelfstandige ondernemers. Het college lijkt een probleem te willen oplossen dat er niet is.
- Zeven dagen per week alle winkels open betekent eentonigheid. Dat is niet in het belang van de bruisende stad zoals die in het coalitieakkoord wordt beschreven.
- De 58% voorstanders van de leden van de GCC: dit wil niet zeggen dat het over zelfstandige ondernemers gaat. De leden zijn zelfs niet geraadpleegd.

### **Dhr. Honkoop (VVD):**

- Voor de fractie staat de keuzevrijheid van ondernemers en consumenten centraal.
- De cultuur en de horeca zijn gebaat bij op zondagen geopende winkels.
- Meer bedrijvigheid betekent meer banen. De VVD is voor het voorstel.

### **Dhr. Van den Anker (Student en Stad):**

- De fractie is voorstander van de mogelijkheid om winkels op zondagen te openen. De stad moet meegaan met de ontwikkelingen en de trends bij de detailhandel. De ondernemers beslissen zelf om open te gaan.
- Het zou goed zijn als de warenmarkt mee wil doen op de zondagen.
- Is het college bereid ondernemers te vragen of er animo is de koopavond te verplaatsen?

### **Dhr. Loopstra (PvdA):**

- Kan zich vinden in het voorstel en de argumentatie van het college. Vele steden gingen Groningen voor. Groningen is onderdeel van de ontwikkelingen in de Nederlandse samenleving.
- De fractie heeft de volgende argumenten om in te stemmen met het voorstel: 74% van de Nederlanders winkelt op koopzondagen, het gebruik van internetwinkels neemt spectaculair toe, veel ondernemers willen op zondagen open zijn en de verwachte toename van de werkgelegenheid in horeca en detailhandel. Een extra argument is het voornemen van het college om een mix van cultuur en winkelen inclusief goed gebiedsmanagement te bevorderen.
- Het sociale aspect in verband met de kleine ondernemer: het voortbestaan van de kleine ondernemers hangt af van het koopgedrag van de consument.

### **Dhr. Van der Veen (GroenLinks):**

- Begrijpt de zorgen en de gevoelens rond het voorstel. Spreker heeft veel e-mails ontvangen.
- Schetst hoe de fractie naar het dossier koopzondagen kijkt. Binnen de partij wordt er landelijk verschillend over gedacht.
- GroenLinks zei in het verkiezingsprogramma tegen uitbreiding van de zestien koopzondagen te zijn. In de coalitieonderhandelingen heeft de fractie een compromis gesloten dat als volgt in het coalitieakkoord staat: in dialoog met de ondernemers wordt hen de ruimte geboden op zondag open te zijn.
- De fractie vindt dat er zeer weinig is terechtgekomen van de dialoog met vooral kleine ondernemers. Het aanbod kleine winkels in de stad is zeer bijzonder en moet worden gekoesterd. Wat moet kleine ondernemers worden geboden om het voorstel tot uitvoering te kunnen brengen? Dat is een punt.
- Kan de wethouder uitleggen op welke manier de dialoog is gevoerd met de kleine ondernemer? Met welke ondernemer is gepraat? Was dat alleen de GCC?

## 2014-10-08 verslag W&I

- De dialoog is belangrijk: ten eerste om te bepalen hoe die zondag eruit komt te zien en ten tweede om te bepalen hoe kleine ondernemers tegemoet kunnen worden gekomen, wat zij van de gemeente en van elkaar nodig hebben en hoe de gemeente de samenwerking onderling kan bevorderen.
- De gemeente moet ervoor zorgen dat de kleine ondernemer overeind blijft staan en het prettig vindt in een stad als Groningen te werken. Graag een reactie van het college en een eerste weergave van hoe de dialoog alsnog op korte termijn tot stand kan worden gebracht.
- De koopzondag mag uitdrukkelijk geen tweede zaterdag worden. Op die zondagen moet er op het gebied van familie, cultuur, musea, boeken, kunst en dergelijke het nodige te doen zijn. Kan het college spoedig bekijken welke wensen er op dit gebied bij ondernemers en inwoners leven?
- De rol van de GCC: is de GCC de goede vertegenwoordiger van de kleine ondernemers gezien het grote aantal e-mails van hen? Graag een reactie.
- De fractie verzoekt het college over een jaar een uitgebreide evaluatie te houden. Hierbij is aandacht nodig voor de vraag wat de koopzondagen doen met de binnenstad in termen van bezoekers, uitgaven, gevolgen voor de andere dagen in de week, wat het de stad oplevert, wat niet goed gaat en dergelijke. Op basis daarvan kan verder worden gepraat.

### **Dhr. Van Zoelen (PvdD):**

- De regel dat winkels niet open kunnen op zondagen mag worden gewijzigd van de fractie. De fractie is echter geen voorstander van een 24-uurseconomie.
- Met dit voorstel wil het college dat de stad zich meer gaat onderscheiden, maar volgens spreker is de onderscheidende factor voor Groningen juist de kleine middenstand. Die winkels kunnen de extra personeelslasten niet opbrengen. Er zijn vele tegengeluiden. Is er wel voldoende draagvlak voor het voorstel?
- Spreker sluit zich aan bij de vragen van GroenLinks en de SP over het niet voeren van de dialoog met kleine ondernemers. Is voldoende overlegd met de kleine ondernemers?
- Koopzondagen gaan gepaard met extra kosten voor de gemeente. Wat zijn de opbrengsten voor de gemeente?
- De PvdD wil meer vrijheid op het punt van openingstijden maar wil niet meer openingsuren. De fractie bepaalt haar definitieve standpunt nog.

### **Wethouder Van Keulen:**

- Vindt het belangrijk dat Groningen niet kan achterblijven bij de maatschappelijke ontwikkelingen en bij de andere steden.
- Het college wil de zondag wezenlijk laten verschillen met de zaterdag. Er is veel overlegd met Marketing Groningen. Zie een initiatief als de Culturele Zondag.
- De GCC is voor het college de vertegenwoordiger van de ondernemers in de stad. Vanwege de verdeeldheid onder de leden gaat de wethouder de komende weken samen met de GCC de wijkwinkelcentra en de winkelstraten met veel kleine ondernemers bezoeken. Het gaat erom dat de koopzondag ook daar wat extra's brengt en dat de winkelstraten zich onderscheiden met inhoudelijke programma's.
- Het voorstel kan de omzet en de werkgelegenheid in de binnenstad verhogen en biedt tevens een kans voor de culturele instellingen.
- Het overleg met ondernemers: de brief van de GCC is bepalend. De GCC zegt in de brief een manier te hebben gevonden om met de verdeeldheid onder de leden om te gaan.
- Het college ziet wel degelijk dat die kleine winkels een toevoeging zijn voor de stad.
- Het is niet de bedoeling dat alle winkels alle zondagen open zijn. Elke zondag is er iets te doen in de stad. Differentiatie is de leidraad.
- De koopavond: het college is bereid over een andere invulling te praten. Het initiatief ligt bij ondernemers. Het is nu al mogelijk de koopavond te verplaatsen of af te schaffen.
- Bij het Fonds Ondernemend Groningen is al voor 40.000 euro aan inhoudelijke programmavoorstellen binnengekomen. De gemeente vult aan vanuit het evenementenbeleid.
- De raad heeft de evaluatie van de zestien koopzondagen in november 2013 ontvangen.

### **De voorzitter:**

- Geeft het woord aan de fracties voor de tweede termijn.

### **Dhr. Dijk (SP):**

Verslag vergadering raadscommissie Werk en Inkomen 8 oktober 2014

4

## 2014-10-08 verslag W&I

- Vindt de argumentatie van de wethouder zeer zwak. De argumenten van de FNV en werknemers en consumenten worden niet meegenomen. Alleen de GCC telt mee. Spreker verwijst naar andere onderzoeken.

### **Mw. Kuik (CDA):**

- Is het eens met de heer Van Dijk: het voorstel is zeer zwak onderbouwd. Vooral het grootwinkelbedrijf wordt bediend. Zie de inspraakreacties van kleine ondernemers. De wethouder is te laat om hen nu te gaan bezoeken.

### **Dhr. Koopmans (ChristenUnie):**

- Sluit aan op de vorige sprekers: de GCC wordt als spreekbuis van alle ondernemers gebruikt. Slechts 58% blijkt voor te zijn. Daar komt bij dat de leden niet zijn geraadpleegd.

### **Dhr. Van der Veen (GroenLinks):**

- Hoopt dat het college zich wel interesseert in de kleine ondernemers.
- De dialoog: de fractie verzoekt het college de opzet schriftelijk naar de raad te sturen.
- Komt er een evaluatie in 2015?

### **Wethouder Van Keulen:**

- Stemt in met het houden van een evaluatie in 2015. Naast de indicatoren die de heer van der Veen noemt, hoort het succes van de programmatische invulling er nog bij.
- De discussie over de 58% en andere onderzoeken: er zijn meerdere meningen en het heeft geen zin hierover te discussiëren. In de brief van de GCC staat uitleg over het draagvlak. Het raadsvoorstel bevat inhoudelijke argumenten.
- De wethouder zegt toe de raad een brief te sturen over het vervolg van de dialoog.

*Het voorstel gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 29 oktober 2014.*

## **B2. Strategisch plan Groningen Airport Eelde**

(collegebrief 14 augustus 2014)

Dit agendapunt is uitgesteld tot de volgende commissievergadering.

## **B3. Beleidsplan en Uitvoeringsplan vernieuwing sociaal domein 2014/2015/Verordening Wmo 2015/Verordening Jeugd 2015**

(raadsvoorstel 18 september 2014)

### **Wethouder Schroor:**

- Geeft een toelichting over de toelage van het Rijk voor de huishoudelijke hulp.
- Het gaat voor Groningen om 750.000 en 400.000 euro. Een groot deel wordt structureel, misschien alles.
- Het doel is behoud van banen. Dat betekent dus werknemers in loondienst. Het moet gaan om extra banen naast de reguliere inzet van de gemeente en er moet sprake zijn van een multipliereffect.
- De gemeente heeft voor de komende twee jaar plannen bij de minister ingediend.
- In 2015 gaat de was- en strijkservice nog niet naar iederz. En: mensen die extra hulp vragen, kunnen naast hun eigen bijdrage van 10 euro per uur de HH2-toelage van 12,50 euro per uur ontvangen. In 2015 is de regeling niet inkomensafhankelijk. Het is de bedoeling de mantelzorg te ontlasten.
- In 2016 gebeurt het volgende: de HH1 wordt een algemene voorziening, er wordt gewerkt met raamcontracten en de regeling wordt inkomensafhankelijk.
- De vraag van mevrouw Riemersma over de WTCG-toelage: de bijdrage van het Rijk wordt er volledig aan besteed. De raad verneemt binnen ongeveer anderhalve maand hoe dit wordt gedaan.
- De wethouder stuurt de nu gegeven informatie per brief naar de raad.
- Op een vraag van **mw. Bloemhoff (PvdA)**: er is weinig ruimte voor de raad om nog wijzigingen in het plan aan te brengen, tenzij het Rijk die ruimte biedt.

**Inspreker mw. De Jong (Humanitas stad Groningen)** kan zich op hoofdlijnen vinden in de beleidsnota en gaat in op het werken met vrijwilligers zoals bij Humanitas gebeurt. Spreker is blij met de extra aandacht voor jonge mantelzorgers. Er is een aantal trends zoals op het gebied van mantelzorg. Extra uren voor mantelzorgondersteuning zijn nodig vanwege de stijgende vraag. Het is goed dat de gemeente hierin voorziet. Verder: het is van belang de behoeftes aan respijtzorg in kaart te nemen.

Verlag vergadering raadscommissie Werk en Inkomen 8 oktober 2014

## 2014-10-08 verslag W&I

brenge. Een ander punt is de versterking van vrijwillige persoonlijke netwerkcoaching. De behoefte aan ondersteuning bij thuisadministratie neemt sterk toe.

**Inspreker mw. Koppenrol (Wmo Platform, cluster mantelzorg)** is voltijds mantelzorger voor haar partner en legt uit dat het niet altijd gemakkelijk is. Spreker heeft veel baat gehad bij de ondersteuning voor mantelzorgers. De nota vraagt meer van mantelzorgers. Het is niet goed als mantelzorg verplicht wordt. Het is goed dat de ondersteuning meer middelen ontvangt. Andere hulpmiddelen zijn respijtzorg en dagbesteding. Afgewacht moet worden hoe de dagbesteding eruit gaat zien.

**Inspreker mw. Van der Werf (adviesraad Gehandicaptenbeleid gemeente Groningen)** zegt dat de Gehandicaptenraad schriftelijk al heeft laten weten met het beleid te kunnen instemmen. Toch zijn er enkele bezwaren. Ten eerste: er is een rechterlijke uitspraak over de huishoudelijke hulp als algemene voorziening, namelijk dat het altijd maatwerk is. Ten tweede: het gebruik van het begrip 'voorzienbaarheid' is kwalijk bij mensen met een chronische ziekte of handicap. Hierover bestaat ook jurisprudentie. Ten derde: de raad is niet tegen een eigen bijdrage, maar de vraag is wie toeziet op stapeling en op het bereiken van het maximum. Ten vierde: de gemeente moet klanten goed informeren in verband met bezwaar en beroep. Kan de wethouder toezeggen dat een positieve rechterlijke uitspraak met terugwerkende kracht ook van toepassing wordt verklaard op mensen die geen bezwaar hebben gemaakt en dat dit tevens in het beleid zal worden verwerkt?

**Inspreker dhr. Diepemaat (TSN Thuiszorg)** gaat in op de huishoudelijke hulp en brengt een alternatief naar voren voor het jaar 2016. In 2016 wil de gemeente de HH1 naar de particuliere markt brengen. De Wmo onderscheidt algemene en maatwerkvoorzieningen. De vraag is of nog van een algemene voorziening sprake kan zijn als het naar de particuliere markt gaat. Er zijn drie risico's als HH1 naar de markt gaat: er ontstaat zwartwerk, een groot deel van de cliënten komt in een maatwerkvoorziening en er is extra geld nodig vanuit de bijzondere bijstand. Het alternatief is: ga ook in HH1 met resultaatfinanciering werken. En: zelfredzaamheid moet niet van de ene op de andere dag worden verwacht.

**Inspreker mw. Staal spreekt op persoonlijke titel** en zegt dat zij en haar kind al tien jaren gebruikmaken van een pgb. De eerste jaren was er sprake van meerdere hulpverleners waardoor de resultaten minimaal waren. Spreker legt uit dat haar kind bij alles hulp nodig heeft en dat de ontwikkeling een proces van de zeer lange adem is. Een hulpverlener voor twee uren per week helpt niet. Spreker begeleidt haar kind inmiddels sinds drie jaar en dat werkt beter. Daarom pleit zij ervoor die situatie in 2015 en 2016 te handhaven. De gemeente bespaart zichzelf een uitkering en andere uitgaven. Toch is er voor spreker een overweging om te beslissen te stoppen met werken.

**Inspreker dhr. Dijk (voorzitter Wmo Platform)** stelde al vaker de vraag: 'Hoe duur is de handicap?' Spreker legt uit welke kosten hij samen met zijn vrouw heeft. Beiden zijn chronisch ziek. De gemeente werkt met eigen bijdragen. Eigen bijdragen voor algemene voorzieningen kennen geen plafond. De eigen bijdragen voor maatwerk wel. Het voelt onrechtvaardig voor een beperking te worden beboet. Er is een alternatief: het openstellen van de collectieve verzekering eigen bijdrage voor alle gehandicapte stadgers. De regelgeving dreigt zo ingewikkeld te worden dat mensen zullen afhaken. Spreker pleit ervoor de vroegere huisbezoeken van alle inwoners boven de 75 jaar opnieuw in te stellen. En: wat doet het college als de verzilvering niet lukt? Komt er dan extra geld of wordt er bezuinigd?

### **Dhr. Dijk (SP):**

- De fractie is blij dat 2015 tot overgangsjaar is gemaakt. In 2016 gaan er echter klappen vallen.
- Spreker wijst op het belang van thuiszorg. Het besluit om minder zorg uit de tweede categorie te gaan bieden staat haaks op het voornemen preventief te gaan werken. In 2016 schaft het college HH1 zelfs af. Het is pure privatisering met de daarbij horende negatieve effecten.
- Huishoudelijke zorg: 65% van de gebruikers heeft een inkomen tot 120% van het sociaal minimum. Het is onrealistisch om meer eigen bijdragen te vragen.
- Sociale wijkteams werken niet als de buurt en de voorzieningen worden uitgeklee. Spreker noemt de gesubsidieerde banen en de NLA-gelden. Hoe wil het college dit opvangen?
- Het is onbegrijpelijk dat het college 2,5 miljoen euro wil uitgeven aan een economisch programma. Dit geld kan beter aan de zorg worden besteed.
- In 2015 is het budget voor de thuiszorg 3 miljoen euro lager dan voor 2014. Hoe wordt er bezuinigd?
- De brieven van de gemeente aan betrokkenen zijn onleesbaar. Graag een oplossing hiervoor.



## 2014-10-08 verslag W&I

- Wordt het aangenomen initiatiefvoorstel uit 2009 over minder aanbesteden uitgevoerd?

### **Mw. Bloemhoff (PvdA):**

- Verzoekt een reactie van het college op de insprekers.
- Het behouden van zoveel mogelijk werk: het instellen van een overgangsjaar is goed.
- Het is goed dat huishoudelijke hulp blijft bestaan als mensen het niet zelf kunnen regelen en/of betalen. Is duidelijk wat kan worden verlangd van een sociaal netwerk? En wat betekent het om het niet zelf te kunnen betalen?
- De Wmo: de fractie plaatst vraagtekens bij het begrip 'voorzienbaarheid'.
- Pgb's: wat zijn de kosten van pgb's versus de kosten in natura? De toegankelijkheid van beiden is belangrijk.
- Kan het college ingaan op de suggestie van de Cliëntenraad om de klachtenregeling via de ombudsman te doen? De PvdA is voorstander.

### **Mw. Paulusma (D66):**

- Geeft complimenten aan iedereen die bij de opstelling van de nota was betrokken. De gemeente doet het meer dan goed voor 2015. Er is zelfs extra geld om huishoudelijke ondersteuning nog een jaar langer te voorzien vanuit de gemeente.
- Het proces en ook het vervolg kenmerken zich door samenwerking.
- De fractie stemt in met de uitgangspunten: de inzet op preventie, het stimuleren van het pgb, het voorkomen van bureaucratische rompslomp, het stimuleren van innovatie en het verbinden van mensen.
- In de nota komt het woord 'ondersteuning' het meest voor. Het woord 'communicatie' komt er echter niet in voor en dat is zorgelijk. Spreker legt uit wat nodig is.
- De fractie roept alle betrokkenen op verder te kijken dan 2015. Het gaat om kwaliteit.

### **Mw. Akkerman (VVD):**

- Is benieuwd naar de reactie van de wethouder op de insprekers, vooral wat betreft het juridische punt.
- Geeft complimenten voor de nota en het verrichte werk. De zorg blijft in 2015 bestaan en er wordt met mensen gesproken over hoe het verder moet. Maatwerk is een goede zaak.
- Hoe wil het college bieden voor innovatie? Spreker verwijst naar de motie uit het voorjaarsdebat over innovaties en de koppeling aan de in Groningen aanwezige kennis. Zijn daar ideeën voor?
- D66 is het eens met de opmerking van de SP over communicatie.
- Is het zinvol te onderzoeken waarom mensen met een indicatie voor de AWBZ toch geen zorg afnemen?

### **Dhr. Tervooren (Student en Stad):**

- De gemeente en de cliënten hebben een eigen verantwoordelijkheid.
- Communicatie is erg belangrijk. Maatwerk wordt daardoor mogelijk. Daaraan vooraf gaan: wat kan de persoon zelf en welke algemene voorzieningen zijn er? Hoe ziet het college de verhouding tussen deze drie elementen? Geeft het college prioriteiten aan?
- Pgb's: de SVB krijgt een grote rol. Hoe staat het met de aansluiting van de ict-systemen?
- De huishoudelijke hulp: de fractie kan zich vinden in de oplossing van het college, mits de mensen de classificering HH1 echt aankunnen. Wat vindt het college van de nieuwe jurisprudentie?
- Sociale wijkteams: heeft het college instrumenten om bij te sturen als het misloopt? En: waar ligt bij informatiedeling de grens tussen professionals en vrijwilligers?
- Welke vormen van wijkinspraak komen er?
- Mantelzorgers: hoever gaat het college bij het uitbreiden van de kaart van waardering?

### **Dhr. Koopmans (ChristenUnie):**

- Vindt de plannen er goed uitzien en geeft de opstellers een compliment.
- De fractie vindt dat de identiteitgebonden zorg deel uitmaakt van de plannen.
- Jeugdzorg: het college schrijft dat de gemeenten de opdracht hebben er 'in redelijkheid' rekening mee te houden. Het begrip is echter te zwak en het komt in de Wmo-verordening helemaal niet terug. Is dit alsnog op te nemen?
- Het is goed dat de pgb's blijven. De relatie met zelfredzaamheid verdient aandacht.

## 2014-10-08 verslag W&I

- De compensatieregeling voor chronisch zieken en gehandicapten: zijn er mogelijkheden de middeninkomens mee te nemen?
- De fractie is erg bezorgd over het afschaffen van de huishoudelijke hulp, vooral wat betreft de situatie na 2015. Ook is er zorg over de ermee gepaard gaande marktwerking.
- Schrijnende gevallen: hoe wordt de hardheidsclausule toegepast? Is er een incidentenpot?
- De sociale wijkteams moeten bestaan uit specialisten.

### **Mw. Woldhuis (Stadspartij):**

- Sociale wijkteams zijn een goede zaak. Er zijn risico's: door de professionals kan het te duur en te bureaucratisch worden. Wordt er niet te veel verwacht? Zijn expertpools wel nodig? Kan de evaluatie van de pilots op de agenda van de commissie komen?
- Huishoudelijke hulp: de fractie is blij met het overgangsjaar 2015. Het gaat echter wel om een basiszekerheid in het leven van meer dan 4000 inwoners. De brief van het college van 16 september 2014 roept bij de mensen veel vragen op. Een andere benadering was beter geweest. Spreker komt er in de raad op terug.
- Overplaatsing naar HH1 en keukentafelgesprekken: het betreft 1600 personen en velen kunnen een dergelijk gesprek niet goed voeren. Er is veel kritiek. Het geld blijkt voorop te staan. De fractie komt mogelijk met een alternatief voorstel.

### **Dhr. Bolle (CDA):**

- Is tevreden over de nota. Het proces is goed verlopen.
- Huishoudelijke hulp: het is de vraag of het plan van de wethouder voldoende soelaas biedt voor de vraag van de mensen.
- De klachtenregeling: er moet één toegang komen voor een klacht net als dat er één toegang is voor het sociale team.
- Kan naast de website ook een soort zorgwijzer op papier worden opgesteld?
- De jeugdzorg: jongeren die uit een instelling komen en weer thuis wonen, worden soms op scholen geweigerd. Wat kan het college hieraan doen?
- Formele beschikkingen: kan de wethouder hierop ingaan?

### **Dhr. Van der Veen (GroenLinks):**

- Sluit zich aan bij de vragen over het begrip 'voorzienbaarheid'.
- Persoonlijke verhalen van insprekers en anderen: spreker stelt voor een aparte bespreking te wijden aan dit soort individuele situaties. Dit om het sociale beleid van de gemeente door te spitten.
- De social wijkteams moeten de ruimte en het vertrouwen krijgen.
- Spreker sluit zich aan bij de opmerking van de SP over communicatie.
- Huishoudelijke hulp: spreker sluit zich aan bij de opvatting van de PvdA.
- De inkomensgrens: de vakbonden zeggen dat de grens bij 130% moet liggen. Wat vindt het college? Er moet geen nieuwe armoede ontstaan.
- Kan het zogenaamde uitdagingsrecht opgenomen worden binnen het Wmo-beleid?
- De Jeugdwet: blijft het mogelijk dat een jongere van 18 jaar of ouder dezelfde zorgbegeleider houdt?

### **Dhr. Van Zoelen (PvdD):**

- Schetst de situatie: er is sprake van bezuinigingen en dat zullen de mensen voelen. Spreker geeft voorbeelden. Hoe gaat het college de eigen bijdragen invullen? Hoe worden mensen met een laag inkomen opgevangen?
- De sociale wijkteams en de hulp dicht bij de mensen zijn goede zaken.
- Gevolg van het beleid is een extra groot beroep op de mantelzorgers. Om dit mogelijk te maken, is communicatie erg belangrijk. Bijvoorbeeld naar het bedrijfsleven met de vraag ruimte te geven aan mantelzorgers. Aan zorgverlof werken werkgevers niet altijd mee.
- Wat betekent het dat Menzis de preferente zorgverzekeraar is van de gemeente? Het is beter eerst met een koepel van zorgverzekeraars te overleggen. Wat vindt het college?
- Mensen die zorg nodig hebben, moeten weten welke aanspreekpunten zij hebben. Is al iets bekend over de instelling van cliëntenraden en klachtencommissies?

### **Wethouder Schroor:**

- Het proces was goed en het college gaat nog de nodige instellingen bezoeken.

## 2014-10-08 verslag W&I

- Mantelzorg: het college hecht er veel waarde aan. Dat blijkt uit het onderdeel dagbesteding en de middelen die beschikbaar blijven voor de waarderingskaart.
- Overbelasting mantelzorg: dit is een terechte zorg waar het college veel aandacht aan zal besteden.
- Dagbesteding: het college bekijkt of er in de gehele keten een alternatief kan komen.
- Risico's: de jurisprudentie uit Emmen ontstond op basis van de oude wet en geldt niet.
- De voorzienbaarheid: het college zal er terughoudend mee omgaan totdat er meer zekerheid is.
- Eigen bijdragen: voorkomen moet worden dat mensen door een stapeling van eigen bijdragen in financiële problemen komen. Daarvoor zal een oplossing worden gezocht. Voor mensen op het minimum of net erboven zijn aanvullende regelingen bedacht. Mensen die het kunnen, moeten de eigen bijdrage zelf betalen. Er komt maatwerk.
- Er komen meer wijkverpleegkundigen in de wijkteams. Dat is de winst van samenwerken met Menzis. De keuze voor Menzis is logisch: Menzis verzekert meer dan 90% van de inwoners van de gemeente. De wijkverpleegkundigen kunnen de signaalfunctie goed invullen.
- Het NLA valt weg, maar het innovatiebudget staat er tegenover. Er kan maatwerk per wijk worden geleverd. Bij nieuwe aanpakken staat de burger centraal. De volgorde is: eerst zelf doen, daarna de omgeving inschakelen. Als dat niet kan en de hulp is nodig, wordt het maatwerk of een andere voorziening. Dat wordt met de mensen besproken.
- Het door de heer Van der Veen genoemde uitdagingrecht is een interessant idee. Dit kan worden opgenomen in de nog op te stellen nadere regels. In 2015 zal het beperkt zijn, maar in 2016 zal het meer tot zijn recht komen. Het college komt erop terug.
- Bezuinigingen: in 2015 wordt op huishoudelijke hulp niet 2,5 miljoen euro maar 1,7 miljoen euro bezuinigd vanwege de gemeentelijke inzet van 0,8 miljoen euro.
- Communicatie: dit gebeurt niet alleen per brief. De wethouder somt op wat er verder gebeurt. Dit gebeurt vanuit één herkenbaar punt op een eenduidige manier.
- De Stadspartij schetst een te negatief beeld van de kracht die bij de mensen zit.
- Ict: landelijk en gemeentelijk wordt maximale inspanning geleverd. Als er hiaten ontstaan, worden aanvullende oplossingen bedacht om te voorkomen dat het stukt.
- Jongeren die niet op een school worden toegelaten: uiteindelijk moeten jongeren altijd worden toegelaten. Het is de verantwoordelijkheid van het schoolbestuur. Als het nodig is, interenieert de gemeente. Binnenkort komt dit in het Breed Bestuurlijk Overleg.
- De klachtenregeling en de ombudsman: het college zorgt voor een goede klachtenregeling binnen de sociale teams. Als de klacht dan niet wordt opgelost, wordt de ombudsman ingeschakeld. De ombudsman is de tweede lijn en die opzet is gebruikelijk.
- De evaluaties van de sociale teams komen naar de raad.
- De vraag van mw. Bloemhoff over de keus tussen bijzondere bijstand en maatwerk: beide zou kunnen. Situaties die net boven de inkomensgrens liggen en schrijnend zijn, krijgen maatwerk om de zorg toch mogelijk te maken. Die vrijheid wil de wethouder in het sociaal team zetten.
- Motie kennis en innovatie: innovaties in de zorg kunnen aan het innovatiebudget worden gekoppeld. In 2015 zal het beperkt zijn, maar 2016 wordt een interessanter jaar.
- Minder aanbesteden: de wethouder acht dit een utopie. In 2015 speelt de vraag hoe daarna wordt ingekocht. Dat zal waarschijnlijk via een aanbesteding gaan. Er zal geen subsidierelatie met de zorgverlener ontstaan.
- Formele beschikkingen: als mensen erom vragen, ontvangen mensen een beschikking. Het college streeft naar lichte beschikkingen met weinig bureaucratie en veel vertrouwen in de mensen.

### **Wethouder Van der Schaaf:**

- NLA: de wethouder gaat in op het belang van de gebiedsgerichte aanpak. Een deel van de innovatiegelden kan worden ingezet voor preventieve maatregelen. De relatie met de wijkteams wordt gelegd en er is samenwerking met de corporaties. In de begroting komen middelen voor dat brede gebiedsgerichte werken.

### **Wethouder Gijsbertsen:**

- Gaat in op enkele vragen van de insprekers.

## 2014-10-08 verslag W&I

- De pgb's worden voortgezet. Zodra de pgb afloopt, vindt een gesprek plaats over een slimme manier van voortzetten.
- De leeftijdsgrens van 18 jaar: dit speelt bij de zorg en bij het entreeonderwijs in het mbo. Het college kijkt hier goed naar.
- Kinderen onder de 18 jaar: op hen zijn verschillende regelingen van toepassing. Het college gaat nog praten over de eigen bijdragen voor deze jongeren. Stapeling is ongewenst.
- Begrijpelijkheid van gemeentelijke brieven: dit is erg belangrijk. Het college kijkt er goed naar en wil het zo begrijpelijk mogelijk doen.

*Het voorstel gaat als discussiestuk naar de raad van 29 oktober 2014.*

### **C1. Ingekomen stukken**

Er zijn geen opmerkingen.

### **C2. Vaststelling verslag 10 september 2014 en verslag van de extra bijeenkomst VSD 24 september 2014**

De verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 23.00 uur.



## 2014-11-05 verslag W&I Begroting

### VERSLAG VERGADERING RAADSCOMMISSIE WERK EN INKOMEN

#### BEGROTING 2015

Datum: 5 november 2014  
Plaats: Oude raadzaal  
Tijd: 17.10 – 19.00 uur

**Aanwezig:** mw. S.A. Koebrugge (voorzitter), dhr. B.N. Benjamins (D66), mw. K.W. van Doesen (D66), dhr. E. Zirkzee (D66), dhr. J.P. van Dijk (SP), mw. L.R. van Gijlswijk (SP), mw. C.E. Bloemhoff (PvdA), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), mw. G. Chakor (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. J.R. Honkoop (VVD), mw. E. Akkerman (VVD), mw. A.M.J. Riemersma (Stadspartij), mw. S. Schipper (CDA), dhr. E.B. Koopmans (ChristenUnie), dhr. M.M. van den Anker (Student en Stad), dhr. T. van Zoelen (PvdD)

**Wethouders:** dhr. T. Schroor, dhr. R. van der Schaaf, dhr. J.M. van Keulen

**Namens de griffie:** mw. A. Weiland (commissiegriffier)

**Verslag:** dhr. Z. Jeuring

---

#### Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

#### Begroting 2015

**Programma 9 (vernieuwing sociaal domein)**

**Programma 1 (werk en inkomen)**

**Programma 2 (economie en werkgelegenheid)**

#### De voorzitter:

- Deelt mee dat voor het programma Werk en Inkomen wethouder Gijsbertsen wordt vervangen door wethouder Schroor.

#### Mw. Bloemhoff (PvdA):

- Werk en Inkomen: de tekst ademt nog niet de sfeer dat een extra inspanning wordt gedaan. Zie bijvoorbeeld 'social return on investment': de doelstelling is dezelfde als vorig jaar.
- In de begroting ontbreekt het getal voor het aantal te realiseren garantiebanen in 2015. De fractie wil dat de raad dit kan controleren.
- Het aantal te realiseren BBL-plaatsen is wat aan de lage kant. De ESF-aanvraag kan hiervoor ten dele worden benut.
- Het aantal detacheringen van iederz loopt terug. Voor het beschut werken geldt voor 2015 een lagere doelstelling. Wat betekent dat voor iederz en wat kan het college eraan doen?
- De oud-ID'ers: hiervoor is 250.000 euro gereserveerd. De gemeente wil kijken naar een mogelijke plaatsing op garantiebanen. De fractie heeft twijfels, omdat het via het UWV niet soepel loopt en verzoekt het college er bovenop te zitten en ervoor te zorgen dat dit geld echt gaat naar het witten van ID-banen in de wijken.
- Programma Inkomen: de pilot zou moeten gaan over hoe mensen in de bijstand kunnen worden geactiveerd. Hoe staat het met de door de fractie ingediende moties?
- De motie over het aanleveren van cv's aan werkgevers: het college heeft nog geen duidelijkheid gegeven.
- Het streven naar een lager percentage toekenning van uitkeringen: waarom wil het college dat? De situatie van mensen moet worden beoordeeld.

#### Dhr. Loopstra (PvdA):

- Economie, gerichte acquisities: wie doet de acquisities? Is de conclusie terecht dat er over 15 jaar geen leegstand van kantoren meer is en dat Westpoort is volgebouwd?
- Er zijn 700 bedrijfsbezoeken gebracht. Wat gaat het college daarmee doen? Zet het college ook in op koude acquisitie?

## 2014-11-05 verslag W&I Begroting

- Is iets te melden over het naar de stad halen van 3 grote winkelketens? Wat doet de gemeente om dit te realiseren?
- Het college wil meer hotelovernachtingen. Waarom ligt de doelstelling niet hoger dan in 2014?
- Groningen Kennisstad: zijn initiatieven te verwachten voor samenwerking met het mbo?
- Wanneer wordt het convenant gesloten met de centrale vereniging voor ambulante handel?

### **Mw. Riemersma (Stadspartij):**

- Werk en inkomen: heeft het verdeelmodel van de Participatiewet een net zo gunstig effect als dat van BUIG?
- Uitstroom uit WWB: het geschatte aantal van 900 personen is laag. Hoe is dat te verklaren?
- Percentage hoogopgeleiden in de bijstand: dit percentage is hoog. Wat gaat de gemeente eraan doen? Is het college bereid het persoonlijk re-integratiebudget opnieuw in te stellen?
- Pagina 32, samenwerking met Randstad: hoeveel banen heeft het opgeleverd?
- Extra beleid: wat is de bedoeling van het extra budget van 800.000 euro om het cliëntenbestand te onderzoeken?
- Er staat dat het aantal afwijzingen van aanvragen voor een uitkering omhoog moet. Spreker vindt dat een technocratische opmerking. Aan de andere kant wil de wethouder de mensen met vertrouwen benaderen. Hoe staat het met de aan de minister gevraagde toestemming voor experimenten?
- Hoe gaat de gemeente om met pensioenaanspraken bij het bepalen van het vermogen in verband met de bijstand?
- Armoederegelingen: de website van de gemeente is slecht toegankelijk.
- Het Kindpakket en de voedselbank: de woonlasten zijn voor bijna iedereen de grootste uitgave. Kan de woonkostentoeslag terugkeren?
- Koopzondagen: wat gaat het college doen als kleine winkeliers nadelige effecten ondervinden?
- Spreker bepleit het door de gemeente direct in dienst nemen van schoonmaakpersoneel.
- Vernieuwing sociaal domein: wat gaat het college doen om de rechtsbescherming inzichtelijk te maken voor de cliënten?

### **Dhr. Van der Veen (GroenLinks):**

- Diversiteit in het bedrijfsleven: kan dit deel uitmaken van de gesprekken van het college met het bedrijfsleven?
- Tijdelijk gebruik en transformatie, ruimte in de stad: hoe kan de koppeling tussen enerzijds initiatieven en anderzijds leegstand soepeler verlopen?

### **Mw. Chakor (GroenLinks):**

- Wijkwethouders: de invulling gebeurt samen met bewoners en wijkorganisaties. Is het al gebeurd en hoe verloopt het proces?
- Tijdelijke banen voor bijstandsgerechtigden: kan het voor de mensen gemakkelijker worden gemaakt terug te keren in de bijstand na afloop van een tijdelijke baan?
- Spreker sluit zich aan bij de vraag van de PvdA over ID'ers en de rol van het UWV.
- De groepen WWB'ers: kan het college toezeggen dat de groep maatschappelijke ondersteuning de mogelijkheid krijgt zich verder te ontwikkelen? Wordt hierop ingezet?
- WWB: hoe denkt het college meer mensen te kunnen bedienen met minder geld? Gaat het niet ten koste van de kwaliteit?
- Schuldhulpverlening: bereikt de gemeente alle mensen? De aanpak via preventie zou in de wijken moeten worden georganiseerd. Gaat dit gebeuren? Betreft het college jongeren erbij?

### **Mw. Van Doesen (D66):**

- Vernieuwing sociaal domein, accommodaties: de uitvoering van de nota uit 2013 loopt vertraging op. Wat kan de wethouder doen?
- Werk: de verdelingen bij BUIG en de Participatiewet hebben goed uitgepakt.
- Garantiebannen: het is jammer dat er geen getal in de begroting staat en dat hogeropgeleiden met een arbeidsbeperking geen gebruik kunnen maken van deze regeling.

## 2014-11-05 verslag W&I Begroting

- Groningen heeft landelijk het op een na hoogste percentage van mensen die na de WW doorstromen naar de WWB. Dat is verontrustend. Kan er aan de voorkant iets gebeuren? Het zou goed zijn daarover met het UWV te spreken.
- Zelfdoeners: dit blijft een bijzondere groep. Kan aandacht worden besteed aan hun positie in verband met een mogelijk groeiende afstand tot de arbeidsmarkt? Wordt deze groep toegeleid naar de Randstad?
- Inkomen: de fractie is positief over de fraudeaanpak.
- Schuldhulpverlening: de medewerkers zijn nog niet gewend aan het feit dat mensen door vrijwilligers worden begeleid.

### **Dhr. Zirkzee (D66):**

- Uitvoeringsprogramma binnenstad en internationaal marketingplan: welke uitgangspunten hanteert het college voor het marketingplan en wat zijn de kernpunten?
- Verduurzamen bij economie en werk: onduidelijk is wat concreet wordt gedaan. Hetzelfde geldt voor ondernemerschap.
- Waterrecreatie: wat is de afgelopen tien jaar bereikt? Zijn alle doelstellingen gehaald?

### **Dhr. Honkoop (VVD):**

- Economie en werkgelegenheid: de fractie is tevreden over het beleid. De gemeente gaat meer luisteren en minder sturen richting het bedrijfsleven.
- Leegstand van bedrijfsruimtes blijft een zorg. Een flinke inzet is nodig. Wat zijn de ambities?
- De Rode Loper: de fractie hoort graag meer over de eerste resultaten.
- Innovatie: een stevige inzet is belangrijk. Hoe kan de stad innovatiehoofdstad van Europa worden?

### **Mw. Akkerman (VVD):**

- Werk en inkomen: het starten met het screenen van mensen in de bijstand is goed.
- Groningen heeft een groot aantal bijstandsgerechtigden. Het ontbreekt aan ambitie in het programma. Kansen op werk liggen ook in Duitsland en op het vlak van aardbevingsschade.

### **Dhr. Koopmans (ChristenUnie):**

- Werk en inkomen: er is 800.000 euro voor het doorlichten van klanten. Klopt het dat de gemeente de klanten dus niet kent en dat dit bedrag ervoor nodig is?
- Schuldhulpverlening: de fractie is blij met het budget en sluit aan bij de gestelde vragen.
- Fraudeaanpak: graag oog houden voor mensen die ten onrechte worden verdacht.
- Economie en werkgelegenheid: de fractie deelt de zorg over het verlagen van het BORG-niveau. Is de 300.000 euro voor de leefomgeving in de binnenstad bedoeld om dit te compenseren?

### **Mw. Schipper (CDA):**

- De begroting bevat geen informatie over de afgelegde bedrijfsbezoeken. Neemt het werkbedrijf deze en andere taken over?
- Spreker sluit zich aan bij de vraag van GroenLinks over het opnieuw instromen in de bijstand. Zit dit in de cijfers?
- Percentage toegewezen uitkeringsaanvragen: hoe is het verschil tussen de afgelopen twee jaar te verklaren?
- Spreker sluit zich aan bij de vragen over schuldhulpverlening.
- Terugschroeven BORG-niveau bedrijventerreinen: bedrijven hebben er moeite mee.
- Beleid duurzaamheid, energiebesparende maatregelen: hoe ziet de balans tussen verplichten en stimuleren eruit? Hoe is dit vergeleken met andere steden, ook in verband met het vestigingsklimaat?

### **Dhr. Van den Anker (Student en Stad):**

- Economie en werkgelegenheid: de uitvoeringsagenda en het ondernemingsconvenant moeten nog komen. Daarmee moet het programma concreter worden.
- Aantrekkelijkheid binnenstad: het bestrijden van leegstand en het steunen van innovatie zijn belangrijk. Bij het bevorderen van ondernemerschap ontbreken ambitieuze doelen.
- De gemeente moet actief de komst van nieuwe incubators en werkplekken ondersteunen. Dit biedt een gunstig klimaat voor starters. Dit ontbreekt in de begroting.
- Creatieve sector: hoe ziet de verdere ontwikkeling eruit? Wie doet wat?

## 2014-11-05 verslag W&I Begroting

- Werk en Inkomen: een heldere communicatie is nodig, zodat iedereen weet waar hij aan toe is. De website moet goed toegankelijk zijn. Wat is de tussenstand bij jeugdwerkloosheid 2.0?
- Project Baanbrekend: waarom denkt het college dat deze pilot meerwaarde heeft?
- Schuldhulpverlening: zijn er veel mensen die er gebruik van maken en er eigenlijk niet horen? Waar wordt de grens gelegd? Spreker sluit zich aan bij de vragen van GroenLinks.

### **Mw. Van Gijlswijk (SP):**

- Per saldo wordt 3,2 miljoen euro bezuinigd bij het aan het werk helpen en houden van mensen.
- Gesubsidieerde arbeid: in de begroting staan verschillende passages op verschillende plekken. De vraag is hoeveel van de 200 banen gered worden. Er zijn nu nog 159 banen. Hoeveel daarvan worden gewit? De kwestie moet in deze commissie worden besproken.
- Armoedebeleid: de fractie verwacht er veel van, maar er wordt 0,9 miljoen euro op bezuinigd. Dit wordt volgende maand besproken.
- Schuldhulpverlening: spreker sluit zich aan bij de woordvoering van Student en Stad.

### **Dhr. Van Zoelen (PvdD):**

- Werkbedrijf: is het bedrijf op 1 januari 2015 startklaar?
- Social return en inkoopbeleid: krijgen de kaders bij inkoopbeleid een extra prioriteit? Dit is nog niet vertaald in cijfers.
- Werk en activering, startkwalificatie: gestreefd moet worden dat er geen mensen meer zonder startkwalificatie op de arbeidsmarkt komen.
- Samenwerking met uitzendbureaus: graag een concrete invulling van de aanbesteding.
- Maatschappelijke participatie: de fractie deelt de zorg over de bezuinigingen. De gemeente moet de mensen op een zachte manier benaderen.
- Inkomen, beleidsveld handhaving: het doel is om in 2015 niet 70% maar 63% van de aanvragen toe te kennen. Dit is erg vreemd. Fraudebestrijding is iets anders.
- Schuldhulpverlening: er is meer inspanning van de gemeente nodig om te voorkomen dat mensen naar commerciële alternatieven gaan zoeken.
- Economie en werkgelegenheid: wat wil de gemeente stimuleren met het ondernemerschap? De tekst is onduidelijk.
- Duurzaam ondernemen: vleesconsumptie is de grote boosdoener. De gemeente kan het eten van vegetarische maaltijden stimuleren.
- Binnenstad en toerisme: wat levert het extra bedrag van 45.000 euro de gemeente op?
- Veiligheidsplan binnenstad: kan de doelstelling worden uitgesplitst naar gebied?
- Bedrijvigheid op water: spreker hoopt dat het waterleven en de dieren niet worden verstoord.
- Kennisstad, internationalisering: kan de website van de gemeente tweetalig worden?
- Vernieuwing sociaal domein: de gemeente moet er veel vaart achter zetten.

### **Wethouder Schroor:**

- De Stadspartij heeft inmiddels de antwoorden op de schriftelijke vragen ontvangen. De rechtsbescherming van cliënten: op afroep is onafhankelijke cliëntondersteuning beschikbaar.
- Schuldhulpverlening, preventieve activiteiten in de wijken: dit gaat gebeuren. De MJD komt via de sociale teams in de wijken. Dit gaat de gemeente monitoren, zodat eventueel aanvullende maatregelen kunnen worden getroffen omdat er iets essentieels wegvalt.
- Tweetalige website: 'Google translate' en een aantal vertalingen worden verbeterd. De totale website wordt nog niet in het Engels vertaald.

### **Wethouder Van Keulen:**

- Het convenant Ondernemend Groningen is recent ondertekend. De ondernemers nemen veel initiatieven. Het moet nog concreet worden. Begin volgend jaar komt een stand van zaken naar de raad.
- Acquisitie: uiteraard doet de gemeente zijn best de terreinen vol te krijgen. De stad doet vooral gerichte acquisitie en geen koude acquisitie.
- Samenwerking met het mbo wordt steeds intensiever. De wethouder voert gesprekken, ook om relaties naar het bedrijfsleven te leggen.
- Convenant met CVAH (centrale vereniging voor ambulante handel): de ondertekening kan waarschijnlijk voor het eind van het jaar.

## 2014-11-05 verslag W&I Begroting

- BORG-niveau: in de binnenstad wordt dit niet verlaagd, wel bij bedrijventerreinen. De monitoring is goed. Mochten onwenselijke effecten optreden, dan grijpt de gemeente in.
- De stad heeft geen andere aanpak van het accountmanagement.
- Maatregelen duurzaamheid bij bedrijven: de gemeente wil niet te veel verplichte maatregelen voorschrijven maar wel stimuleren. Het is een middenweg door middel van goed overleg.
- Starters en het Akkoord van Groningen: de partners hebben in de stuurgroep akkoord gegeven voor hun bijdrage, zodat het komend jaar 1 miljoen euro beschikbaar is. Het stimuleren van starters en ondernemerschap krijgen de nodige aandacht. Het loungecafé is een goed voorbeeld van een incubator. Zo zijn er vele incubators. Mocht er ruimtegebrek zijn dan zal de gemeente erop inspelen.
- Bedrijvigheid op water: de gemeente gaat er in 2015 mee aan de slag. De opmerkingen worden meegenomen. De raad komt er dan over praten.
- Innovatiehoofdstad van Europa: dit is volgens de wethouder een moeilijke wedstrijd.
- De creatieve sector: de sector moet zichzelf verenigen. De gemeente faciliteert en stimuleert. Het kan meer een eenheid worden.
- Nieuwe opzet koopzondagen: dit wordt volgend jaar geëvalueerd. Hierbij kan de vraag van mw. Riemersma worden meegenomen.
- Leegstand en initiatieven uit de markt: de gemeente kijkt hier actief naar.
- Diversiteit binnen het bedrijfsleven: de wethouder neemt de opmerking van de heer Van der Veen mee naar de gesprekken met ondernemers.

### **Wethouder Van der Schaaf:**

- De ambities in het programma Werk en Inkomen: de opgave voor de komende jaren is al een grote ambitie op zich. De wethouder wil gehoor geven aan de oproep om ambitieuzer te zijn.
- Social return on investment: de taakstelling is dit jaar niet verhoogd vanwege de ontwikkelingen in de zorg. Het is moeilijk daar social return te realiseren. Het college doet zijn best hoger uit te komen maar wil reëel blijven.
- Garantiebannen en taakstellingen: binnen de arbeidsmarktregio Groningen zijn aantallen voor 2015 en 2016 afgesproken. Voor 2015 wordt dit nog uitgesplitst. De gemeente streeft ernaar meer te realiseren, maar het bedrijfsleven moet het doen. De raad krijgt informatie over de voortgang.
- Jeugdwerkloosheid en BBL-banen: hiervoor worden de Asscher-gelden gebruikt. De wethouder zegt toe dat er op niet al te lange termijn in de commissie over kan worden gesproken.
- Beschut werken en detacheringen iederz: in december 2015 discussieert de commissie over de nieuwe vorm van beschut werken. Per 1 januari 2015 stopt bij iederz de instroom.
- Inzet uitzendbureaus: het project Baanbrekend heeft in 2014 tot en met september 202 mensen kunnen plaatsen. De aanpak is succesvol en wordt uitgebreid. De wethouder geeft uitleg over de redenen: het werken met uitzendbureaus heeft meerwaarde.
- In het verlengde van de vorige opmerking zegt de wethouder dat met deze aanpak ook het vroegtijdig schoolverlaten de nodige aandacht krijgt in verband met het verwerven van startkwalificaties.
- De gereserveerde 800.000 euro voor het screenen van het bestand: een aantal taken is wettelijk verplicht. Daarnaast heeft het college eigen wensen om dit te doen. Daarom wordt dit nu opgepakt.
- Ter beschikking stellen van cv's aan werkgevers: dit gebeurt anoniem. Het college heeft hierover eind oktober 2015 een brief gestuurd met uitleg hoe dit gebeurt.
- Verlagings van het aantal toegekende aanvragen: het is niet de bedoeling minder mensen een uitkering te geven. Bedoeling is in het begin meer te investeren in het goed beschouwen van een cliënt. Dat betekent dat later minder uitkeringen hoeven te worden gestopt.
- Schuldhulpverlening: schuldhulpverlening krijgt een plek in het wijkgericht werken. De gemeente gaat kritischer kijken vanwege de toenemende druk op de hulpverlening. De ambitie blijft om wachtlijsten niet te laten toenemen.
- ID-banen: er is voor 2015 en 2016 een bedrag van 500.000 euro binnen het gebiedsgericht werken geoormerkt voor banen in onder andere accommodatiebeleid en buurten. De notitie



## 2014-11-05 verslag W&I Begroting

van het college wordt in december met de raad besproken. Dat gaat ook over het witten van banen. Daarnaast kunnen vanuit andere beleidsterreinen middelen ter beschikking worden gesteld. In december is bekend wat het totale budget zal worden.

- Uitstroom uit de bijstand: het doel is een uitstroom van 900 personen. Dit past in de lijn van voorgaande jaren.
- De website: wat betreft het armoedebeleid en het Kindpakket zal de toegankelijkheid worden verbeterd.
- Categorie maatschappelijke ondersteuning: er blijft altijd de mogelijkheid dat mensen in de categorie komen waarbij wel actief wordt gestimuleerd richting werk. De gemeente zet zich hiervoor in.
- Armoedebeleid: er zijn geen plannen een soort woonkostentoeslag in te voeren. Het investeren in huurwoningen op vooral energiegebied kan leiden tot beheersbare woonlasten.
- Hogeropgeleiden in de bijstand: men heeft vaak moeite de arbeidsmarkt te vinden. De gemeente zoekt samenwerking met het onderwijs om dit te verbeteren.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.00 uur.