

# Verkenning haalbaarheid komst Giro d'Italia 2016

## Eerste 3 etappes in de provincie Gelderland



# Colofon

## Verkenning haalbaarheid Giro 2016

Onderzoek naar de haalbaarheid van de komst van de eerste drie etappes van de Giro d'Italia 2016 in Gelderland.

In opdracht van: Provincie Gelderland

februari 2015

Auteurs:

Willem de Boer

Jelle Schoemaker

Sports Economics Research Centre  
Hogeschool van Arnhem en Nijmegen

i: [www.han.nl/sporteconomie](http://www.han.nl/sporteconomie)

e: [willem.deboer@han.nl](mailto:willem.deboer@han.nl)



## Samenvatting

Provincie Gelderland en de gemeenten Apeldoorn, Nijmegen en Arnhem zijn in een vergevorderd stadium van het binnenhalen van de start van de Giro d'Italia in 2016. Om te kijken of dit mogelijk is en wat de economische impact is, heeft de Provincie aan de HAN gevraagd om de haalbaarheid van de komst van dit evenement, met een korte tijdrit in Apeldoorn en twee 'gewone' etappes met start en finish in respectievelijk Nijmegen en Arnhem, te onderzoeken. Dit document is een verkenning van de haalbaarheid van deze ambitie.

De belangrijkste uitkomst van het rapport is dat het **heel goed mogelijk** is om de Giro d'Italia naar Gelderland te halen. Een Girostart **past goed bij het bestaande beleid** van de provincie Gelderland ten aanzien van **sport en evenementen** en de ambities van de provincie gericht op de promotie van Gelderland in het kader van de **vrijtijdsconomie**. Gelderland beschikt daarbij over voldoende faciliteiten, infrastructuur en overnachtingsmogelijkheden voor de organisatie, de wielerploegen, media en bezoekers.

Het organiseren van een evenement als de Girostart brengt **risico's** met zich mee op het gebied van veiligheid, imago en kostenbeheersing. Deze risico's lijken beheersbaar, mits zij goed worden gemanaged vanuit de evenementenorganisatie. Wel vragen we ons af of de 'interne' **organisatieopzet** die de Provincie en gemeenten voor ogen staat over voldoende

know-how, ervaring en daadkracht zal beschikken en niet te veel intern en proces-gericht zal zijn voor een succesvolle organisatie van een grootschalig sportevenement als de Girostart.

De totale **kosten** van een Girostart worden door ons **geraamd op ongeveer 10 miljoen euro**. Hier is de vaste fee die betaald moet worden aan de Giro-organisatie bij inbegrepen, evenals de kosten van ambtelijke inzet in de centrale evenementenorganisatie. De overige personele inzet van de vier Gelderse overheden valt hier buiten. Over de omvang van de kosten is in deze fase nog het nodige onduidelijk. De betrokken partijen hebben de kosten natuurlijk ook gedeeltelijk zelf in de hand, bijvoorbeeld bij de organisatieopzet, het marketingbudget en de parcourskeuze.

Voor de **financiering** wordt gekeken naar de provincie, gemeenten, het ministerie van VWS en het bedrijfsleven. Met het huidige betrokkenheid van de gemeenten (zo'n 1,2 miljoen euro, inclusief personele inzet), Provincie (ruim 5,2 miljoen euro) en een half tot anderhalf miljoen euro aan private middelen is een gedekte begroting heel goed mogelijk, **mits** VWS ook substantieel bijdraagt. Deze **rijksbijdrage** vormt de sleutel voor een dekking van de kosten en het binnen de perken houden van het financiële risico dat gemeenten en Provincie lopen.

Er wordt een **positieve directe economische impact** van een Girostart verwacht voor de provincie Gelderland van zo'n **11,25 miljoen euro** indien het evenement van vrijdag tot en met zondag plaatsvindt en 9,0 miljoen euro als het van zaterdag tot en met maandag is. Het leeuwendeel hiervan komt bij de horeca terecht. Daarnaast leidt een Girostart tot zeer veel publiciteit, waardoor er veel kansen ontstaan voor het **imago** van Gelderland, de toeristische sector en het bedrijfsleven. **Side-events** kunnen helpen om de betrokkenheid van bevolking en het bedrijfsleven, maar ook de **maatschappelijke impact** te vergroten.

Het **draagvlak** onder de Gelderse bevolking om de start van een grote wielerronde naar de eigen provincie te halen is erg groot. **Bijna 70%** van de Gelderlanders vindt de komst van een wielerevenement positief en ruim 40% zou er zelf ook aan willen bijdragen, gemiddeld zelfs iets meer dan **10 euro**.

# Inhoudsopgave

<b>Colofon</b>	<b>2</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>Hoofdstuk 2 Methode</b>	<b>9</b>
<b>Hoofdstuk 3 Haalbaarheid</b>	<b>12</b>
<b>Hoofdstuk 4 Kosten</b>	<b>21</b>
<b>Hoofdstuk 5 Financiering</b>	<b>28</b>
<b>Hoofdstuk 6 Raming economische impact</b>	<b>33</b>
<b>Hoofdstuk 7 Draagvlakonderzoek</b>	<b>45</b>
<b>Hoofdstuk 8 Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>50</b>
<b>Bijlage 1: Bronnen</b>	<b>52</b>
<b>Bijlage 2: Interviews</b>	<b>54</b>
<b>Bijlage 3: Topiclijst interviews</b>	<b>55</b>
<b>Bijlage 4: Voorwaarden RCS voor lokale organisatie</b>	<b>56</b>
<b>Bijlage 5: Enquête draagvlak</b>	<b>58</b>

# 1. Inleiding

## Achtergrond evenement

De Giro d'Italia, oftewel Ronde van Italië, is een jaarlijkse wielerronde door Italië. Het is een wielervedstrijd in het voorjaar waarin de wielrenners zo'n 21 etappes fietsen. Meestal is de start op een zaterdag (in 2014 was het echter op vrijdag) en de finish is traditioneel in Italië op zondag, ruim drie weken later. Er doen 22 ploegen van 9 wielrenners mee, waaronder alle belangrijke (Protour) ploegen. Het deelnemersveld is vaak zeer competitief. Er komen altijd aansprekende klassementsrenners, voormalig Tour- en Girowinnaars, jonge talenten en rappe sprinters op af. De leider en de uiteindelijke winnaar van de Giro d'Italia is erg zichtbaar in de koers en de media als drager van de roze trui.

In 1909 is de Giro d'Italia in het leven geroepen door de krant Gazzetta dello Sport. In de eerste jaren startte de ronde vanuit Milaan, waar de Gazzetta gehuisvest is. Nadat in 1954 de Tour de France voor het eerst buiten de Franse landsgrenzen startte (Amsterdam) is de laatste decennia een 'buitenlandse' start steeds aantrekkelijker geworden voor de organisatoren van grote wielerevenementen. Dit heeft vooral te maken met het vergroten van de bekendheid en aantrekkingskracht van de ronde. Hierdoor ontstaat er meer internationale interesse en publiciteit en zijn sponsors, maar ook steden of regio's zijn steeds vaker bereid om in de buidel te tasten voor (de komst

van) de Giro. Sinds 1996 start de Giro om het jaar buiten Italië, met Groningen (2002) en Amsterdam (2010) als Nederlandse startplaatsen.

Het profwielrennen kent drie grote rondes. Naast de Giro zijn dat de Tour de France en Vuelta a Espana. De Giro is na de Tour de meest bekende en prestigieuze wielerronde ter wereld. Dat geldt ook voor de media-aandacht van het evenement. Volgens de Giro-organisator (RCS Sport) werd het evenement in 2014 uitgezonden in 174 landen met een bereik van 125 miljoen huishoudens en 775 miljoen kijkers. Online volgen meer dan een miljard unieke bezoekers de Giro.

De Giro d'Italia van 2016 zal de 99<sup>ste</sup> editie van het evenement zijn en, naar alle waarschijnlijkheid, de twaalfde maal dat er buiten Italië wordt gestart. Tot op heden is geen enkele Nederlander er in geslaagd om de Giro te winnen al was Rhedenaar Erik Breukink er in 1987 (derde) en 1988 (tweede) heel dicht bij. Breukink droeg daarnaast acht maal de roze trui en won twee etappes, waarvan er één - door een bar sneeuwlandschap - als legendarisch te boek staat. In Gelderland vond, net als in slechts drie andere provincies, nog nooit een finish van een etappe van een grote ronde plaats. Eenmaal was het gastheer van de start van een etappe: die van Zutphen naar Venlo in de Vuelta van 2009.

## Achtergrond onderzoek

De Provinciale Staten van de provincie Gelderland stelden in 2009 met de notitie 'Gelderland Sportland, een wereld te winnen!' zich ten doel om sport en bewegen in Gelderland de komende jaren in de volle breedte op een hoger niveau te brengen. Topsportevenementen vormden hierbinnen een belangrijk onderdeel, onder meer als podium en als inspiratiebron. De provincie wil dan ook aansprekende topsportevenementen naar Gelderland halen. Deze kunnen immers niet alleen voor de sport, maar ook economisch en maatschappelijk van waarde zijn. De provincie ziet het binnenhalen van topsportevenementen als 'een waardevolle investering in de toeristensector, de werkgelegenheid en (...) [een bijdrage] aan het beeld van een provincie waar het goed wonen, werken en recreëren is'.

In 2014 is de provincie Gelderland via Libéma Profcycling in gesprek gekomen met RCS over de mogelijke organisatie van de start van de Giro d'Italia in 2016. Libéma heeft een afspraak met de organisator van de Giro, RCS Sport, om de Girostart en eerste etappes in Nederland of België te laten plaatsvinden en treedt op als intermediair. Daarvoor ontvangt het een gage, welke moet worden betaald door de betreffende koper van de rechten (gemeente/provincie). Begin 2015 was provincie Gelderland nog enige Nederlandse kandidaat om de Girostart te hosten en was de Provincie (met in het kielzog drie gemeenten) in directe onderhandeling hierover met RCS.

De keuze om gastheer te zijn van de Girostart van 2016 is uiteindelijk een politieke. Om deze keuze te onderbouwen heeft provincie Gelderland het Sports Economics Research Centre (SERC) van de Hogeschool van Arnhem gevraagd om een verkennende studie uit te voeren naar de verschillende aspecten van een mogelijke Girostart in Gelderland. Het gaat om de volgende onderdelen:

- Haalbaarheidsstudie van de start van de Giro d'Italia in Gelderland
- Prognose van de mogelijke economische impact voor de provincie Gelderland
- Draagvlakonderzoek onder de Gelderse bevolking.

## Aanvullend onderzoek

Het SERC heeft dit onderzoek in eerste instantie uitgevoerd in het voorjaar van 2014, daarbij uitgaande van 1 proloog en 1 'gewone' etappe. Daarbij waren ook de specifieke data waarop het evenement plaats zou kunnen vinden nog onbekend. Begin 2015 werd duidelijk dat het zeer waarschijnlijk niet een 2- maar een 3-daags evenement zou betreffen voor Gelderland. Dit gegeven heeft tot dit aanvullende onderzoek geleid. Voor dit onderzoek heeft omdat een wijziging van de duur van het evenement verregaande consequenties voor wat betreft onder andere de kosten, economische impact en organisatie.



Daarom heeft Provincie Gelderland het SERC gevraagd om een update van dit rapport op die cruciale onderdelen. De navolgende hoofdstukken zijn aangepast op basis van de nieuwe informatie. Het draagvlakonderzoek is echter niet herhaald. De belangrijkste verschillen in uitgangspunten tussen de rapporten van mei 2014 en het huidige rapport (februari 2015) staan in de tabel hiernaast. Er zijn er twee scenario's uitgewerkt, omdat nog niet vaststond wat de definitieve data voor de 'Grande Partenza' zouden worden. Niet alle uitgangspunten stonden vast op het moment van schrijven. Voor sommige – zoals de 'verdeling' van de etappes over de gemeenten – zijn in overleg met de Provincie aannames gemaakt. De voorkeur van de Gelderse overheden is scenario 1, met de eerste etappe (korte tijdrit in Apeldoorn) op vrijdag 6 mei 2016. Ook RCS heeft hier wel belangstelling voor maar dit wijkt af van de voorlopige wielerafga van de wereldwielerbond UCI, die uitgaat van een start op zaterdag 7 mei (scenario 2). Toestemming voor een herziening van de UCI zal enkele maanden duren.

### Structuur van het rapport

In het volgende hoofdstuk wordt uitgelegd wat een haalbaarheidsstudie precies inhoudt. Hoofdstuk 3 behandelt de haalbaarheidsaspecten en richt zich op de mogelijke doelen die de provincie met een Girostart zou willen of kunnen realiseren. In hoofdstuk 4 worden de mogelijke kosten inzichtelijk gemaakt. Hoofdstuk 5 belicht de financieringsaspecten. Hoofdstuk 6 is de prognose van de economische impact en hoofdstuk 7 de resultaten van het draagvlakonderzoek zien.

Uitgangspunt	Mei 2014	Februari 2015
Duur	2 dagen (proloog, etappe)	3 dagen (eerste 3 etappes)
Datum	1 <sup>e</sup> of 2 <sup>e</sup> weekend van mei 2016	Scenario 1: vr. 6 – zo. 8 mei Scenario 2: za. 7 – ma. 9 mei
Plaats	Onbekend	1 <sup>e</sup> etappe: korte tijdrit Apeldoorn 2 <sup>e</sup> etappe: Nijmegen - Nijmegen 3 <sup>e</sup> etappe: Arnhem - Arnhem
Begroting hele Girostart	Onbekend	Aanname Provincie Gelderland: 11,2 miljoen euro (incl. volledige ambtelijke inzet)
Fin. bijdragen lokale overheden	Onbekend	Provincie Gelderland: 5 miljoen gereserveerd + ambtelijke inzet  Gemeentes Apeldoorn, Nijmegen: 350.000 euro elk. + ambtelijke inzet  Gemeente Arnhem: 350.000 euro (Sc. 1) of 225.000 euro (Sc. 2) + ambtelijke inzet  VWS: geplande aanvraag voor 2 tot 2,5 miljoen euro.
Fee Giro-organisatie RCS	3,3 mln euro (incl. Libéma)	Scenario 1: 3,65 mln. euro Scenario 2: 3,5 mln. euro Beide incl. fee Libéma, uitzendkosten televisie
Organisatie	Onbekend	Voornamelijk 'in house' bij lokale overheden, aangevuld met ingehuurd expertise.



## 2. Methode

### Wat is een haalbaarheidsonderzoek?

Een haalbaarheidsonderzoek geeft antwoord op de vraag of het voor een organisatie mogelijk of aantrekkelijk is om een bepaald project uit te voeren of daarin te investeren. Het onderzoek geeft een zo onafhankelijk mogelijk beeld van de benodigde investeringen en de mogelijke risico's en baten van een initiatief. Met een haalbaarheidsonderzoek kunnen beter gefundeerde beslissingen worden genomen.

De haalbaarheid van een evenement wordt volgens de Modelaanpak van NOC\*NSF bepaald door een aantal factoren:

- Financiële aspecten (bv. de financiële positie van de lokale organisator en de investeringen die nodig zijn om aan de eisen van de internationale federatie te voldoen);
- Economische aspecten (bv. de mogelijkheid financiering voor het bid en het evenement uit de markt te halen);
- Strategische aspecten (bv. de onderscheidende kwaliteiten van Nederland als evenementenland ten opzichte van potentiële concurrenten en de relatie met internationale beslissers);
- Sportieve aspecten (bv. het niveau van de sport(accommodaties));
- Sociale aspecten (bv. publiek en politiek draagvlak);

- Daarnaast zijn de factor tijd en de capaciteit en het vermogen van partijen die nodig zijn om het evenement te realiseren ook van essentieel belang.

In het geval van de Giro d'Italia is er geen sprake van een bid, maar van onderhandelingen met de partij die om het evenement in Gelderland plaats te laten vinden. Door RCS is aangegeven dat een start in Gelderland haar voorkeur heeft en het bod van Gelderland voorrang heeft op mogelijke alternatieven. Het is voor Gelderland dus zaak om de onderhandelingen met RCS succesvol af te ronden. Pas als deze vastlopen zal RCS alternatieven overwegen. De strategische aspecten zijn daarom vooralsnog minder relevant en zullen hierna niet worden behandeld.

Wel zal er naast bovenstaande haalbaarheidsfactoren ook aandacht worden geschonken aan de mogelijke motieven van de provincie om een dergelijk evenement te organiseren: welke doelen zou de provincie willen bereiken met het binnenhalen van de Girostart en in welke mate zijn deze doelen te realiseren (hoofdstuk 3).

Daarnaast is er extra aandacht voor de verwachte (directe) economische effecten, middels een prognose van de economische impact (hoofdstuk 6). Ook naar het publieke draagvlak is specifiek onderzoek verricht (hoofdstuk 7).

### **Prognose economische impact**

Voor de prognose van de economische impact is gebruik gemaakt van een gestandaardiseerde methode, welke landelijk is vastgesteld in de Werkgroep Evaluatie Sportevenementen (WESP). In WESP werken wetenschappers en onderzoekers van verschillende hogescholen, universiteiten en enkele andere maatschappelijke en onderzoeksorganisaties, zoals NOC\*NSF, het Mulier Instituut en het CBS, samen om standaardrichtlijnen te ontwerpen om de sociale, economische en promotionele impact van (sport)evenementen te meten. Doel van de WESP is om samen te komen tot uniforme standaarden, om zo onderzoek vergelijkbaar te maken en op een hoog niveau te krijgen en houden.

Het begrip economische impact behoeft enige toelichting. De economische impact van een sportevenement wordt gedefinieerd als de extra bestedingen die door dit evenement veroorzaakt worden in een bepaalde afgebakende omgeving van het evenement, in dit geval de provincie Gelderland. Er is gekozen voor deze afbakening omdat de provincie, door middel van een WESP-onderzoek wil weten wat de economische impact kan zijn voor Gelderland.

Het onderzoek voor de economische impact van een sportevenement richt zich in principe op de additionele uitgaven in, in dit geval, Gelderland van de volgende vier actoren rondom het evenement:

- Bezoekers
- Deelnemers
- Media
- Organisatie

Bij de bepaling van de economische impact vanuit de organisatie wordt gekeken naar de inkomsten en uitgaven van de organisatie die direct in de provincie Gelderland worden gedaan. Er wordt nadrukkelijk niet gekeken naar de inkomsten van uitgaven van derden (personen of organisaties) waarvan de organisatie inkomsten ontvangt of aan wie het uitgaven doet.

Voor onderhavig onderzoek is gebruik gemaakt van de richtlijnen die door de WESP zijn vastgesteld, te weten de Richtlijnenhandboeken Raming Economische Impact, Economische Impact en Bezoekersprofiel (allen versie 1.1). Deze handboeken zijn te downloaden via de website van de WESP: [www.evenementenevaluatie.nl](http://www.evenementenevaluatie.nl).

## Dataverzameling

Om tot de benodigde gegevens en kennis te komen is er deskresearch verricht en zijn er interviews gehouden met verschillende stakeholders van de Giro 2016 en van personen die betrokken zijn of waren bij vergelijkbare evenementen, waaronder de Girostart in Amsterdam 2010, Tourstarts in Rotterdam in 2010 en Utrecht in 2015 en de Vueltastart Drenthe in 2009. Voor een volledig overzicht van de geïnterviewde personen/organisaties zie bijlage 1.

Om het draagvlak te onderzoeken is er begin mei 2014 een onderzoek gedaan onder de Gelderse bevolking, middels een telefonische enquête. Het doel van dit onderzoek was om een representatief beeld van de mening van Gelderlanders over de mogelijke komst van 'een wielerevenement' naar Gelderland te hebben. Daartoe zijn de meningen van 400 Gelderlanders verzameld. De onderzoeksopzet staat beschreven in hoofdstuk 7 en de vragenlijst in bijlage 5. De dataverzameling is gedaan door JES Marketing Onderzoek.

## Representativiteit van het draagvlakonderzoek

Voor de dataverzameling zijn in totaal 1421 adressen gebeld, waarvan op 733 (52%) sprake was van geen gehoor of in gesprek. Op 288 adressen werd de medewerking geweigerd (20% van het totaal aantal adressen en 42% van de benaderde personen). Uiteindelijk hebben 400 respondenten

meegewerkt (28% van het totaal aantal adressen en 58% van de benaderde personen).

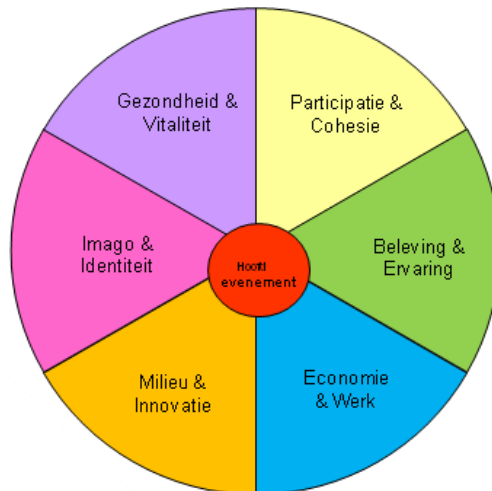
De richtlijnen van de WESP schrijven voor dat onder populaties met een omvang meer dan 5.000 personen er minimaal 385 enquêtes gehouden moeten worden om een voldoende betrouwbaar beeld te geven van het evenement. Betrouwbaar betekent in dit geval dat met 95% zekerheid kan worden gezegd dat de werkelijkheid binnen een marge van +5% tot -5% van de uitkomsten van het onderzoek vallen. Het kritische aantal van 385 personen is dus gehaald voor wat betreft de steekproef onder de Gelderse bevolking.

De resultaten die hieronder zijn beschreven geven daarom een goed beeld van de mening van bewoners van Gelderland. De betrouwbaarheid is wel lager voor deelpopulaties, zoals vrouwen of sporters. Het aantal geënquêteerden hiervoor is kleiner, waardoor de betrouwbaarheid van de (deel-)uitkomst ook afneemt. Immers, als er 100 personen binnen een groep van 1.000 worden ondervraagd is de kans op een representatief beeld veel groter dan wanneer 1 persoon uit een populatie van 10 geïnterviewd wordt. De lezer dient dus, net als de onderzoeker, voorzichtig om te gaan met resultaten die betrekking hebben op een deel van de populatie.

## 3. Haalbaarheid

### Mogelijke doelen

Met de organisatie van een sportevenement kunnen de organisator en financiers verschillende doelen voor ogen hebben. De DSP-groep heeft de verschillende doelen gecategoriseerd en in onderstaande figuur gevisualiseerd.



Hieronder wordt ingegaan op de doelen van de Provincie met het binnenhalen van de Girostart. Daarna worden de mogelijke effecten besproken die uit de literatuur bekend zijn en welke uit de interviews naar voren kwamen.

### Beoogde doelen

Wat wil de Provincie Gelderland met de organisatie van de

Girostart? De Provincie heeft de volgende doelen benoemd:

- Met de Girostart een zo groot mogelijke exposure en naamsbekendheid van Gelderland - nationaal en internationaal - creëren, die lang doorwerkt, specifiek voor de recreatieve en toeristische sector. Dit sluit aan bij de langetermijnvisie Economie van de provincie en specifiek het Actieplan Vrijtijdseconomie, dat daarvan deel uitmaakt.
- Een zo groot mogelijke economische impact genereren, waarbij de concrete doelstelling is om iedere geïnvesteerde euro voor Gelderland terug laten komen. De economische doelstelling komt zowel in het evenementenbeleid 'Beleef de Gelderse Streken' als het sportbeleid terug.
- Het neerzetten van een attractief publieksevenement, dat zich leent voor stimulering van de wielersport (één van de vijf kernsporten uit de nota Gelderland Sport!) en allerlei andere culturele, culinaire activiteiten

Met een zo goed mogelijke organisatie van het sportieve gedeelte (de drie etappes) van de Giro d'Italia in 2016 in Gelderland en anderzijds het (doen) organiseren van zo veel mogelijk activiteiten rondom de Giro moeten Gelderland als fietsprovincie en de fietssport in de volle breedte zo goed mogelijk op de kaart worden gezet. De doelstellingen van de 3 gemeenten sluit hier overigens vrij nauw op aan.

## Mogelijke effecten

Er is veel onderzoek gedaan naar de economische effecten van sportevenementen, bijvoorbeeld met richtlijnen van de Werkgroep Evaluatie Sportevenementen (WESP). Enkele daarvan gaan over de **economische impact** van starts van grote wielerevenement zoals de Vuelta (2009), Giro (2010) en Tour (2010). Bij deze evenementen bedroeg de economische impact respectievelijk ruim 5 miljoen euro voor de provincie Drenthe (proloog + één etappe), 10 miljoen euro voor gemeente Amsterdam (proloog+ 2 etappestarts) en ruim 20 miljoen euro voor de gemeente Rotterdam (proloog + etappestart). Dit betekent dat deze evenementen zorgden voor een positieve directe bestedingsimpuls voor de gastregio. Hierbij is ook rekening gehouden met de wegleffecten van bestedingen door de organisatie van het evenement, bijvoorbeeld door de betaling aan de buitenlandse organisatie van de wielerronde. Hoofdstuk 6 gaat in op een raming van de economische impact van een mogelijke Girostart in Gelderland.

Naast deze bestedingen zijn er nog meer economische effecten, tezamen de **economische betekenis** van een evenement. Het gaat dan bijvoorbeeld ook over het ontstaan van netwerken en de daaruit vloeiende activiteiten, zoals contracten voor het bedrijfsleven. Daarnaast kunnen promotionele effecten ook positieve (en negatieve) effecten hebben op de lokale economie. Hierover is minder bekend, zeker voor specifieke sportevenementen. Dit komt omdat deze effecten niet altijd goed zichtbaar, moeilijk meetbaar en

vaak niet alleen aan een evenement op te hangen zijn.

Eén van de beoogde effecten van een Girostart in Gelderland is om ook een langdurige boost voor de **vrijtijdsconomie** te geven. Dat kan onder meer doordat bezoekers (van buiten de provincie) door het evenement ook de behoefte krijgen om later weer terug te keren naar de plaats van handeling. Over daadwerkelijk herhaalbezoek na een evenement is helaas weinig bekend. Wel is hierover bij de Vueltastart in Assen een peiling geweest onder bezoekers (Koldijk, 2009). Aan personen die nooit of zelden in Assen kwamen werd gevraagd of het bezoek aan de Vuelastart aanleiding was om vaker naar Assen terug te keren. Hierop antwoordde ruim een kwart (27%) positief. Daarnaast gaf 29% aan het niet te weten.

Bovenop de mogelijk vergrote aantrekkingskracht van Gelderland op directe bezoekers aan de girostart, zijn er ook **promotionele effecten** door de grote media-aandacht die het sportevenement met zich mee kan brengen. Bij de Girostart zal er via televisie-uitzendingen, digitale media en kranten en tijdschriften, een wereldwijd mediabereik zijn van honderden miljoenen mensen. De inhoud (content) van de beelden die de Girostart met zich meebrengen kunnen mede door de gastheer worden bepaald. Dit komt omdat het wielrennen zich in de openbare ruimte afspeelt en de lokale organisatie mede kan bepalen waar het parcours van evenement langs loopt.

Er is dus een bepaalde mate van controle over hoe het evenement overkomt bij miljoenen potentiële toeristen én businesspartners. Dit is het unieke aan de start van een groot wielerevenement.

Over de invloed van een sportevenement op zichzelf op de **sportparticipatie** is de wetenschappelijke literatuur vrij helder: die is er niet of nauwelijks. Zelfs de Olympische Spelen in Londen hebben er niet (aanwijsbaar) voor gezorgd dat er meer Britten zijn gaan sporten. Voor een verhoging van de sportfrequentie bij mensen die al sporten is bij sommige evenementen meerbewijs.

Dat wil niet zeggen dat de Giro geen invloed kan hebben op individueel sport- of beweeggedrag. Effecten zijn wel mogelijk, maar daarvoor zijn goede side-events (op maat) nodig en is een lokale inbedding van eminent belang. Verhalen over mensen die geïnspireerd zijn of zijn gaan sporten door de aanwezigheid bij een sportevenement zijn er legio. Ook hebben wielerevenementen in het verleden, zoals de Vuelta in Drenthe, geleid tot toenames van het aantal (jeugd-)leden van wielersclubs. Het gaat daarbij om in totaal tientallen of enkele honderden sporters, maar niet om een grootschalige toename van de sportparticipatie.

Dit geldt ook voor andere mogelijke **sociaal-maatschappelijke effecten** van een Girostart. Een evenement op zichzelf zal geen langdurige legacy hebben

zonder stevig fundament op lokaal niveau, zoals het vergroten van de sociale cohesie tussen of binnen verschillende bevolkingsgroepen. Over de werkelijke effecten die sportevenementen op dat vlak hebben is nog niet veel bekend, maar wel lijkt duidelijk dat mogelijke effecten staan of vallen met een bredere visie dan het evenement *an sich*. Dat betekent dat er aanpalende sociaal-culturele activiteiten, over een langere periode, moeten worden georganiseerd door of met lokale organisaties. De realisatie van maatschappelijke doelen hangt dus ook af van de organisatie van het evenement zelf en de kwaliteit van afstemming met maatschappelijke partners zoals scholen, verenigingen, gemeenten en welzijnsorganisaties.

Niet alleen voor de provincie, maar ook voor het ministerie van VWS zijn de economische en maatschappelijke effecten belangrijke speerpunten van haar evenementenbeleid. Daar is de financiering van topsportevenementen, via de Topevenementenkalender, ook deels op afgestemd. Voorwaarde voor rijksfinanciering is verder dat de evenementen worden geëvalueerd op deze doelen via de methoden die zijn ontwikkeld door de Werkgroep Evaluatie Sportevenementen (WESP). Meer informatie hierover is te vinden op de website van de WESP: [www.evenementenevaluatie.nl](http://www.evenementenevaluatie.nl).



## Organisatie

De vraag 'kan er in de provincie Gelderland een grootschalig sportevenement zoals de Giro worden georganiseerd' zou volgens sommige geïnterviewden beter negatief worden gesteld: waarom zou zij níet in Gelderland georganiseerd kunnen worden? Hier wordt vooral verwezen naar andere regio's die ook een start van een grote ronde organiseerden. Voorbeelden zijn Drenthe, Herning (Denemarken), Yorkshire (Engeland) en Noord-Ierland, die op veel vlakken (ontwikkelingsniveau, voorzieningen, infrastructuur, etc.) vergelijkbaar met Gelderland zijn. Voor RCS, de Italiaanse organisatie, is het belangrijk dat er gezorgd wordt voor een veilig evenement en goede voorzieningen voor sporters, organisatie, sponsors en VIPs. Voor wat betreft het daadwerkelijk organiseren zal RCS de sportspecifieke organisatie doen, zoals het herbergen van de teams, officials en media. Ook zal het een eigen hospitality verzorgen voor de eigen sponsors en partners. Daarnaast is er wel ruimte voor lokale hospitality, maar is er bijzonder weinig ruimte voor reclame-uitingen buiten de Giro-sponsoring om. Ook kan het Giro-logo zeer beperkt door een lokale organisatie worden ingezet. In Noord-Ierland zijn ze hier creatief omheen gegaan door zelf een eigen logo en mascotte 'Freddie Forte' te maken.

Van belang is zeker dat de inkomsten en uitgaven van deze organisatie continu gemonitord worden door een financieel deskundige. Bij de Tourstart van 2015 is er voor gekozen om deze organisatie vanaf dag 1 in te richten met experts voor diverse onderdelen (veiligheid, mobiliteit, wielertechnische

organisatie, activatieprogramma en marketing & hospitality). Daarnaast is een accountant in dienst die wekelijks de begroting updatet en die geregeld bij de gemeente Utrecht verantwoording aflegt. Bij de Tourstart zijn er in totaal zo'n 14 personen in dienst, met een omvang van circa 7 fte.

Door verschillende geïnterviewde deskundigen worden de volgende sleutelfactoren genoemd voor een succesvol organisatiecomité:

- korte lijnen tussen locale organisatie en bestuurders
- grote betrokkenheid van gemeenten en provincie
- betrekken van personen die bevlogen zijn of 'iets hebben' met wielrennen of sportevenementen
- open en eerlijke houding naar alle partijen, met name RCS
- continu bewaking van begroting en doelstellingen.

Er moet voor zo'n grootschalig evenement een organisatie komen die zorg draagt voor een vlekkeloos verloop. De Provincie Gelderland, samen met de drie gemeenten, kiest ervoor om een projectorganisatie binnen de provinciale structuur te plaatsen. Deze zal worden ingevuld door groten-deels de inzet van eigen personeel (provincie, gemeenten). Er wordt dus *vooralsnog* geen aparte stichting opgezet en dat betekent dat de provincie en gemeenten (middels een al opgesteld contract) samen zelf volledig verantwoordelijk zijn voor de organisatie, financiën en risico's. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de relatief korte termijn waarop het evenement georganiseerd wordt en de beperkte middelen. In Nederland is een dergelijke opzet voor zo'n groot evenement



niet heel gebruikelijk. Daarentegen is dit bij de Girostart van 2014 in Noord-Ierland ook op een dergelijke manier aangepakt. De huidige plannen voorzien in een centrale Girostart-organisatie die voornamelijk bestaat uit personen die komen van de partnerorganisaties (overheden én bedrijfsleven). Zij worden voor anderhalf jaar dus in het projectteam geplaatst en zullen deels hun oorspronkelijke organisatie (gemeente/provincie) representeren en deels als verantwoordelijke van een deelaspect (bijvoorbeeld veiligheid of side-events) van de centrale evenement-organisatie worden ingezet. In totaal zal de Giro-organisatie die momenteel wordt opgezet bestaan uit circa 12 fte (inclusief backoffice) vanuit provincie en gemeentes.

De voorgestelde aanpak kent verschillende voordelen. De kosten lijken binnen de perken te kunnen worden gehouden, onder meer door de inzet van (dure) externen te beperken. Ook zijn er korte lijnen mogelijk met de politiek en interne belanghebbenden. Daarnaast kan tijd worden bespaard door geen aparte stichting op te zetten en is de hoofdverantwoordelijke (provincie) voor alle betrokkenen duidelijk. Ook kan een deel van de noodzakelijke expertise (met name met betrekking tot infrastructuur en het activatieprogramma/ side-events) benut worden met de eigen knowhow van Provincie, gemeenten en ondersteunende organisaties zoals Gelderse Sportfederatie. De organisatie van de Girostart in Noord-Ierland is gerealiseerd door de semi-ambtelijke organisatie van de Northern Ireland Tourist Board. Daarmee is er een blauwdruk dat het mogelijk is om op een dergelijke manier te werken. De evaluatie van deze Girostart 2014 (verwacht

februari 2015) kan mogelijk succesfactoren benoemen die een basis kunnen vormen voor de Gelderse organisatie.

Er kleven ook aanzienlijke nadelen en gevaren aan het grotendeels zelf organiseren van de Girostart door overheden. Zo is het maar de vraag of binnen overheidsorganisaties voldoende expertise is voor zo'n evenementenorganisatie op de schaal van een Girostart. Met name de know-how op het gebied van marketing, hospitality, communicatie, wielertechnische aspecten en eventmanagement voor zo'n *specifiek en grootschalig evenement* zijn voor zover wij kunnen zien waarschijnlijk niet binnen de ambtelijke organisaties te vinden. Dit zijn voor een groot deel kernaspecten van een evenementorganisatie. Personen mét deze expertise zouden niet ad hoc moeten worden ingehuurd voor advies en ondersteuning, maar zelf het hart van de centrale eventorganisatie moeten vormen. Volgens verschillende geïnterviewden bestaat er nu een gerede kans op een onvoldoende efficiënte, daadkrachtige en naar buitengerichte projectorganisatie.

Een Giro-start organisatie zou *lean* en *mean* moeten zijn. Het is maar de vraag of dat binnen een ambtelijke organisatie en met voornamelijk ambtenaren wel realistisch is. Het gevaar is dat deze personen te weinig oog hebben voor externe belangen (van RCS, sponsors, het publiek, etc.) en juist teveel vasthouden aan en gericht zijn op de interne procedures en verhoudingen binnen de ambtelijke organisatie. Daarnaast lijkt er gekozen te worden voor een vrij omvangrijke projectorganisatie met veel personen die

ook weer veel belangen vertegenwoordigen. Ook dit werkt stroperigheid van besluitvorming en uitvoering in de hand. Neutrale buitenstaanders kunnen sneller en beter noodzakelijke beslissingen nemen die intern als 'gevoelig' zouden worden betiteld.

Tot slot heeft een 'interne' eventorganisatie als nadeel dat er onvoldoende scheiding is tussen de reguliere ambtelijke organisatie en de financiering. In de praktijk zal de Provincie dan niet alleen als belangrijkste opdrachtgever en financier, maar ook uitvoerder en controleur fungeren. De vraag is of er bij deze opzet voldoende kritisch vermogen rondom de organisatie is. Als het niet heel duidelijk is waar de eventorganisatie 'begint' kunnen veel activiteiten en kosten op papier buiten deze organisatie en haar eigen begroting en administratie worden gehouden. Bij de meeste grote wielerrondes is er voor gekozen om een externe partij in te schakelen of een eigen stichting in het leven te roepen die nadrukkelijk(er) voor de eigen begroting verantwoordelijk is. Inkomsten, bijvoorbeeld door sponsoring, kunnen via de rekeningen lopen van de stichting en niet via de algemene rekening van de provincie. Voor een verantwoord (financieel) beleid van de huidige organisatieopzet binnen de provincie is een hele strikte afbakening van de hierboven genoemde taken en verantwoordelijkheden noodzakelijk.

### Faciliteiten

Voor de start van de Giro zijn niet heel veel faciliteiten nodig. De belangrijkste eisen staan vermeld in bijlage 4. De Giro-organisatie is flexibel (zeker in vergelijking met de Tour) voor

wat betreft de faciliteiten en ook de locatie van bijvoorbeeld de start- of aankomstplek. Liefst heeft ze wel de finish in een (grote) stad, omdat daar de meeste faciliteiten (elektriciteit, ruimtes voor organisatie en pers) voorhanden zijn en niet hoeven te worden opgebouwd. De belangrijkste plaatsen zijn een media- en organisatieruimte van 800 vierkante meter, bij voorkeur binnen een *straal van 1 kilometer van de finishplek* van de etappe. Normaliter wordt hiervoor een vaste locatie (hal, kantoorgebouw) ingericht, maar een mobiele accommodatie kan eventueel ook worden opgebouwd. Dit is echter wel duurder, onder meer vanwege de aanleg van tijdelijke ict-voorzieningen.

Aangezien de locaties van de finishes in Nijmegen en Arnhem niet bekend zijn zou dit overwogen moeten worden, mede in het kader van het kostenaspect. Beide steden beschikken, ook in de binnenstad, over ruimtes van voldoende omvang aan deze eis te voldoen. Binnen een straal van 1 kilometer van Het Loo, de beoogde finishplek van de eerste etappe zijn vaste plekken (zoals een hotel) met voldoende capaciteit voorhanden en hetzelfde geldt voor de huidige opties voor beoogde finishplekken in Nijmegen en Arnhem. Natuurlijk moeten er ook voldoende overnachtingsmogelijkheden zijn voor de sporters, begeleiding, organisatie en vooral de bezoekers. Gelderland beschikt volgens het CBS (Statline) over bijna duizend overnachtingaccommodaties die samen goed zijn voor 174.000 slaapplekken. Naar verwachting zullen er voor de Giro zo'n 15.000 extra personen komen die één of meer overnachtingen doen. Aangezien het gemiddelde bezettingspercentage in mei rond de 25% ligt voor alle

accommodaties, zal een instroom van toeristen door de Giro, ook als die hoger uitvalt dan verwacht, geen probleem zijn voor de gehele provincie. Voor accommodaties in of rond de startplaats kan er natuurlijk wel een probleem ontstaan. Hetzelfde geldt voor hotels: daar zijn er in heel Gelderland ruim 300 van, die samen 19.000 slaapplekken bieden. De bezettingsgraad is hiervan echter aanzienlijk hoger: zo rond de 50% in mei. Voor de organisatie, sponsors en de media zullen zo'n 2000 slaapplekken nodig zijn. Deze groepen zullen voornamelijk in hotels overnachten, het liefst zo dicht mogelijk bij de startlocatie. Er is in Gelderland niet één stad die zoveel overnachters kan herbergen, dus is het van groot belang om hier bij de locatiekeuze rekening mee te houden. Een grote stad als Arnhem of Nijmegen ligt dan meer voor de hand dan een bescheiden provincieplaats. Dit geldt ook met het oog op de verbinding met de rest van Nederland en het buitenland, wat bepalend is voor het aantrekken van bezoekers en de omvang van de economische impact.

### Timing van het evenement

De Girostart vindt in 2016 plaats rond het eerste weekend van mei: met een start op vrijdag 6 of zaterdag 7 mei (zie hst.1). In 2016 is 5 mei naast Bevrijdingsdag ook Hemelvaartsdag. Dit zou dus (in scenario 1) de dag voor de presentatie van de ploegen kunnen zijn. Het betreft een internationale feestdag, met voor veel mensen een aansluitend (verplichte of vrijwillige) vrije dag. Hierdoor kunnen potentieel meer buitenlandse bezoekers naar Nederland worden getrokken. Nadeel is dat die weekenden al veel toeristen in Gelderland verblijven en er dus

ook een grotere verdringing van de 'normale' bezoekers kan plaatsvinden, dan in weekenden zonder speciale feestdagen.

### Parcours

Uit de interviews die zijn gehouden komt naar voren dat er vaak, ook op verzoek van RCS, wordt gekozen voor een sprekende startplaats. Het liefst een stad met mooie locatie, een goed verhaal (liefst historisch) en de mogelijkheid om veel mooie plaatjes te kunnen schieten. Vanuit toeristisch oogpunt is dit natuurlijk ook gewenst. Daarnaast is een link met Italië mooi meegenomen. RCS geeft lokale organisatoren de ruimte voor wat betreft het parcours, er is daarom alle gelegenheid om alle kwaliteiten van Gelderland en haar streken te laten zien. Een aankomst van de eerste etappe (tijdrit) voor paleis Het Loo heeft zeker internationale allure. Ook een selectief parcours door het mooie Gelderse landschap zoals de Veluwe(zoom), Achterhoek en het Rivierenland en Rijk van Nijmegen kan etappes 2 en 3 aantrekkelijker maken en er voor zorgen dat bezoekers en televisiekijkers langdurige een positief beeld houden van Gelderland.

### Belangrijkste risico's

Er mag geconcludeerd worden dat het geen probleem hoeft te zijn om de Girostart in Gelderland te laten plaatsvinden. Echter om ook te zorgen dat alle doelen bereikt kunnen worden, is het van belang dat het evenement vlekkeloos verloopt. Hiervoor zijn al de meeste **organisatorische risico's** benoemd. Daarom zetten we de belangrijkste andere risico's op een rij.

- **Veiligheid.** De kans op een terroristische aanslag of een incident zoals op koninginnedag in 2009 in Apeldoorn is voor wat betreft de Girostart in Gelderland erg klein. Echter, als er toch iets gebeurd waardoor de veiligheid van renners en/of publiek in het gedrang komt is de impact ervan enorm. Dit moet bij de lokale organisatie dus ten allen tijde prioriteit krijgen. Hierbij hoort ook het in goede banen leiden van het publiek zodat er ook daar geen gevaarlijke situaties ontstaan, zoals bij de fatale Love Parade in Duisburg (2010) of potentiële terroristische aanslagen. In het verleden is de veiligheid bij grote wielervedstrijden (zoals de Vuelta 2009, Giro 2010 en Tour 2010) tot stand gekomen in overleg met lokale veiligheidsdiensten, in samenwerking met het Ministerie van Veiligheid en Justitie. In het verleden hebben de landelijke diensten en overheid altijd haar medewerking verleend en zijn er geen grote veiligheidsissues tijdens de grote rondes in Nederland geweest. Dit betekent echter niet dat er geen calamiteiten in de toekomst kunnen ontstaan. Het belangrijkste is dat deze worden onderkend en daar actie op wordt ondernomen, bijvoorbeeld met betrekking tot de parcourskeuze. Het gaat dan ook om ook de beeldvorming achteraf en de door alle betrokkenen 'gevoelde' veiligheid. Opgemerkt moet ook worden dat er in 2016 bij evenementen (100 jaar Vierdaagse, Special Olympics) al een groter beroep op de Gelderse veiligheidsdiensten wordt gedaan.

- **Financieel risico.** De herinnering aan een mooi, geslaagd

evenement kan als sneeuw voor de zon verdwijnen als achteraf blijkt dat de financiën niet op orde zijn en er een gat in de begroting is ontstaan. Dit geldt in eerste instantie voor de verantwoordelijken en betrokken bestuurders, maar het kan ook bij bezoekers en de (lokale) belastingbetalers een nare bijmaak aan het evenement geven. De wereldkampioenschappen wielrennen in Zuid-Limburg (2012) zijn hiervan een recent voorbeeld, waar de organisatie met een gat van 2,2 miljoen euro in de begroting bleef zitten.

Goed financieel management, met een reële begroting en vooral goede en eerlijke communicatie met alle betrokken organisaties, met name richting de politiek is essentieel. Geadviseerd wordt om, net als bij de Tourstart in Utrecht, een externe accountant wekelijks de begroting te laten updaten.

In de huidige voorstellen hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland en de drie gemeenteraden de financiële risico nadrukkelijk onderkend en gekwantificeerd. De totale omvang van dat risico (2,5 miljoen euro) komt vrijwel overeen met het maximale gat in de begroting dat wij voor de verschillende scenario's hebben berekend. Het financiële risico wordt dus door de verantwoordelijke bestuurders onderkend en zal daarom door de partijen kunnen worden opgevangen. Hier is echter één belangrijke kanttekening te maken. De kans dan de Giro níet op de Topevenementenkalender komt te staan dan wel dat VWS aanzienlijk minder financiële middelen ter beschikking stelt is aanwezig.

In onze berekeningen gaan we voor wat betreft de dekking van de kosten uit van een bijdrage van VWS ter hoogte van 2 tot (het maximum van) 2,5 miljoen euro. Mocht dit niet gerealiseerd worden dan ontstaat er een gat in de begroting ter hoogte van datzelfde bedrag. Dit kan slechts gedeeltelijk worden opgevangen door verminderde uitgaven (alleen een reductie in de kosten voor de side-events ligt voor de hand, een maximale kostenbesparing van circa 1 miljoen euro). Betrokken lokale overheden hebben aangegeven dat zonder een VWS-bijdrage de Girostart in principe zal worden teruggegeven aan RCS. Ons advies is om ook bij relatief kleine VWS de organisatie van de Girostart te heroverwegen, aangezien dit tot gevolg heeft dat het tekort in onze meest pessimistische scenario's dan groter wordt dan het financiële risico dat de lokale overheden zelf nog als acceptabel hebben bestempeld.

Tot slot een blik op de begrotingen van de provincie zelf (dd. januari 2015). Wat opvalt in vergelijking met onze eigen kostenraming (die hierna volgt) is dat de totale omvang van de provincie groter is. Dit komt deels doordat er veel interne uren aan projectorganisatie worden toegekend. Wij hebben daar een PM-post voor opgenomen, mede door een gebrek aan een realistisch inzicht van deze kosten bij eerdere evenementen. Daarnaast rekent de provincie met een veel lager bedrag (1,5 miljoen euro) voor parcourskosten dan wij (2 tot 3,5 miljoen euro). Na consultatie van verschillende experts komen wij tot de conclusie dat de provincie deze kostenpost vooralsnog lijkt te onderschatten. We bevelen een herziening van de begroting op dit punt aan.

- **Imago.** Met bovenstaande hangt ook samen dat incidenten en financiële of organisatorische tekortkomingen imagoschade opleveren. Het eerste beïnvloedt vooral het beeld bij de buitenwereld, het tweede heeft vooral een lokale weerslag. Het imago van het professioneel wielrennen is momenteel erg fragiel na de vele dopingschandalen in recente jaren. Alhoewel sportorganisaties zoals de nationale en internationale wielervedunie en anti-dopingorganisaties er veel aan doen om schoon schip te maken is het duidelijk dat niet de onderste steen boven is gekomen. Het lijkt een illusie om een dopingvrije sport te kunnen garanderen. Dopingschandalen zullen echter niet snel aan een stad of regio van een wielervedoers worden gelinkt door de media of het grote publiek. De kans op imagoschade is erg klein, wel kan een schandaal de publiciteit van een Girostart danig in de weg zitten, waardoor het potentieel aan positieve publiciteit danig slinkt.

- **Weer.** Op het weer is geen invloed uit te oefenen door evenementenorganisaties. Wel kan slecht (of 'te goed') weer er voor zorgen dat een deel van het bezoekerspotentieel van een Girostart wegblijft. Het weer kan zowel de beleving als economische en promotionele impact beïnvloeden. Er zijn vele afhankelijkheden voor het realiseren van een prachtig evenement. Volledig immuun daarvoor worden kan geen enkel evenement, maar de locale organisatie, samen met overheden, moet zich van de risico's bewust zijn en daar, mocht het tot de organisatie van het evenement komen, voldoende aandacht aan besteden.



## 4. Kosten

Eén van de grootste vraagtekens voor de organisatie van een grootschalig sportevenement als de Girostart zijn de kosten die met het evenement gemoeid zijn. Hierover is uitgebreid gesproken met diverse stakeholders zoals Libéma en andere wielerevenementenorganisatoren. Tevens is er deskresearch uitgevoerd. Het beeld dat hieruit ontstaat is helaas niet altijd eenduidig. Dit is deels te verklaren uit de vertrouwelijkheid van verschillende gegevens, waardoor niet altijd een volledig beeld van de gemaakte kosten is te reconstrueren. Hieronder bespreken we de belangrijkste kostenposten.

### Fee organisatie

Op moment van schrijven is nog niet bekend wat de exacte prijs voor het mogen organiseren van de Girostart, bestaande uit een ploegenpresentatie en de start en finish van een eerste (tijdrit), tweede en derde etappe bedraagt. In overleg met Provincie Gelderland werken we hier met twee scenario's. Het eerste scenario betreft een evenement met de drie etappes op vrijdag tot en met zondag. Hier is een bedrag van 3,65 miljoen euro de uitgangssituatie. In scenario 2 vinden de etappes plaats op zaterdag tot en met maandag, met een fee van 3,50 miljoen euro. Hier zit een fee voor Libéma als intermediair bij inbegrepen.

Zijn deze bedragen reëel voor het binnenhalen van dit

evenement? Bij de Girostart van Amsterdam werd er volgens de rapportage van de economische impact zo'n 1,3 miljoen euro betaald. Hier droeg gemeente Utrecht 1,5 ton bij voor de finish van één etappe. Bij de Tourstart van 2007 in London betaalde de stad ongeveer 2 miljoen euro aan ASO, de Tour-organisatie. In 2010 betaalde Rotterdam 2,5 miljoen euro voor proloog en een etappestart. Aangezien de Tour een veel grotere aantrekkingskracht heeft dan de Giro, zowel met het oog op bezoekers als op media-aandacht, lijkt de ca. 3,5 miljoen euro wel enigszins aan de hoge kant. Voor etappes van de Tour werd enkele jaren geleden volgens verschillende media één (start) à twee ton (finish) betaald.

Bij de Vueltastart in Nederland werd er door diverse partijen in totaal 2,2 miljoen euro afgedragen aan de Spaanse organisator. Het ging daarbij om een proloog plus 2 etappes én een etappestart (Assen-Emmen; Zutphen-Venlo en start in Venlo). Voor een etappestart werd ongeveer € 100.000 betaald en een finish € 250.000, met een korting voor gezamenlijke finish en start. In dat licht lijken de afdrachten van Amsterdam voor de Giro wel erg laag. Zeker gezien de lagere exposure en impact die de Vuelta heeft ten opzichte van de Giro. Het is dus goed mogelijk dat hier niet alle cijfers over afdrachten openbaar gemaakt zijn.

De laatste jaren is het steeds duidelijker geworden wat de waarde en *exposure* van een start van een grote ronde met zich meebrengen. De Noord-Ierse overheid legde, samen met de Ierse overheid en diverse gemeenten, voor de Girostart in Dublin zo'n vijf miljoen euro neer voor een ploegentijdrit en twee etappes. Dit bedrag is dus zelfs nog hoger dan de vraagprijs voor de Giro naar Gelderland. Deels komt dit doordat de Italiaanse organisatie zelf veel meer kosten moest maken vanwege de afstand naar het thuisland. Kortom, de genoemde fees voor de Girostart en etappes door Libéma/RCS lijken ietwat hoog, maar marktconform in een zogenaamde 'aanbiedersmarkt'.

### **Projectorganisatie en personele inzet overheden**

Bij de projectorganisatie gaan de organiserende overheden uit van een grotendeels 'interne' organisatie die voornamelijk wordt bemand door circa 8-12 personen die nu ook al werkzaam zijn bij overheden of aan de overheid gelieerde organisatie. Hier is in het voorgaande hoofdstuk al en ander over gezegd. Wij gaan hier uit van een iets andere aanpak.

De uren van de betrokken overheidspersonen zijn bij de Tourstart in Utrecht (bewust) slechts gedeeltelijk in de begroting van de organisatie opgenomen (ca. 50%). Een deel wordt dus ook niet doorbelast. De projectdirecteur is overigens daar wel afkomstig van een externe partij. De uren van andere medewerkers en bestuurders van de direct

betrokken partijen (gemeente, provincie) zijn bij de andere evenementen die onderzocht zijn vrijwel nooit meegenomen in de evenementenbegroting. Het gaat dan om de uren van beleidsmedewerkers of de buitendienst bij de betrokken lokale overheden. Bij de Girostart in Noord-Ierland werd vooral het Northern Ireland Tourist Board ingezet en werken alle overheden samen met bestaand personeel. De kosten hiervan zijn nog niet in kaart gebracht en helemaal niet opgenomen in een projectbegroting voor de Girostart. Wel schat het NITB dat er anderhalf jaar lang 3 personen grotendeels full-time zich voor de Girostart hebben ingezet en dat in het laatste half jaar het projectteam groeide tot 10 à 15 personen.

De uiteindelijke projectorganisatie bij de Girostart zal vanwege de overeenkomstige activiteiten ongeveer even groot moeten zijn als bij de Tourstart in Utrecht. Toch is het verstandig om een goede, professionele organisatie neer te zetten die zich om alle zaken bekommerd. De omvang van deze organisatie is ook afhankelijk van de doelstellingen van de betrokken financiers (met betrekking tot side-events en marketing bijvoorbeeld). In principe geldt: de sky is the limit (zie Achmea High Five Challenge bij het EYOF), maar aangenomen kan worden dat de organisatie voor één tot anderhalf jaar een omvang van minimaal 6 tot maximaal 8 fte groot kan zijn, waarbij het aannemelijk is dat in de laatste periode voor en tijdens het evenement een veelvoud daarvan actief is.



Het lijkt nu echter voor de hand te liggen dat de organisatie vooral bij de provincie en gemeenten zélf komt te liggen en er dus beperkt externe professionals worden ingehuurd. Door als provincie of gemeente zelf veel te doen kan er veel worden bespaard op de kosten aan externen. Een gevaar is dat dit ten kosten gaat van de efficiëntie en de professionaliteit. Daarnaast zullen er intern toch kosten voor het parcours moeten worden gemaakt voor aanpassingen aan de infrastructuur en omleidingen. De provincie en gemeenten hebben besloten om de kosten van interne inzet wel in kaart te brengen en mee te willen nemen in de projectbegroting.

Wij brengen hier alleen de kosten van de centrale projectorganisatie (door de provincie en gemeenten aangeduid als 'uitvoeringsorganisatie') in beeld. Alleen kosten van de personen die daarin plaatshebben nemen we mee. De overige 'interne' uren/kosten van personen binnen de 4 overheden, maar buiten de projectorganisatie brengen we niet in kaart. Dit komt mede omdat het voor deze kosten bij eerdere evenementen achteraf onmogelijk was om daar een goede inschatting van te maken én omdat het deels ook tot regulier werk van die personen mag worden gerekend. Hier kunnen we dus ook geen goede inschatting van maken. We willen er echter wel op wijzen dat er hierdoor een onderschatting ontstaat van de werkelijke projectkosten en nemen deze daarom op in een zogenaamde PM-post.

Voor de projectorganisatie zullen in totaal circa 6-8

personen nodig, die gemiddeld een jaar full time in dienst zullen zijn. Hiermee komen we op een geschatte kostenpost van € 600.000 tot 1,2 miljoen euro. Hiervan zullen de vier betrokken overheden circa de tweederde voor hun rekening nemen. Daarbovenop komen nog kosten van adviesbureau's en externe experts die voor deelgebieden worden ingehuurd. Hiervoor ramen we een bedrag van 3 tot 5 ton. Tot slot zullen er nog andere kosten zijn zoals verzekeringen (evenementenverzekering), de evaluatie van het project, reis- en representatiekosten van het projectteam. Deze ramen we op 2 tot 3 ton. Dit ligt lager dan de € 475.000 van de Utrechtse Tourstart-organisatie, met name vanwege de korte tijd tot de start van het evenement.

In de eigen interne begroting van de Provincie en gemeenten wordt uitgegaan van 8 ton aan inhuur van externe deskundigen. Dit komt in de buurt van onze inschatting, zij het dat wij adviseren om (een deel van) deze experts permanent in het projectteam opnemen, conform onze aanbevelingen uit het voorgaande hoofdstuk. De organiserende overheden ramen daarnaast 1,7 miljoen euro aan ambtelijke inzet. Dit gaat om een hele brede inzet van betrokkenen binnen en buiten de centrale projectgroep, die wij grotendeels onder de PM-post scharen.

In totaal ramen we de kosten van alleen de centrale projectorganisatie op 1,0 tot 2,0 miljoen euro, waarvan 7 ton tot 1,2 miljoen euro aan externe partijen en kostenposten.

Mocht het eerste scenario niet realiseerbaar zijn, dan verwachten we minder activiteiten rondom de tweede etappe (dan op maandag) en een kleinere betrokkenheid van de gemeente Arnhem. Daarom rekenen we in Scenario 2 met een 10% lagere begroting (0,9 tot 1,8 miljoen euro).

### Parcours

Onder de kosten van het parcours vallen onder meer de infrastructurele aanpassingen, veiligheid en bereikbaarheid. Hierbinnen vallen ook de inzet van Rijkswaterstaat en de KLPD, maar ook de inhuur van dranghekken en verkeersregelaars. Met infrastructurele maatregelen worden bijvoorbeeld omleidingen en aanpassingen van het wegdek bedoeld. Ook bereikbaarheidsmaatregelen, zoals alternatieve routes en hulpdiensten, en start- en finishkosten, waaronder het inrichten terrein, tribunes en persruimtes en reinigingskosten vallen hier onder.

Uit analyses van andere wielerevenementen blijken deze kosten heel wisselend uit te vallen. Wat hierbij opvalt is dat deze kosten bij vrijwel alle wielerevenementen te laag worden ingeschat. Zo stuurde Rijkswaterstaat een rekening van € 370.000 naar de provincie Zeeland naar aanleiding van een Giro-etappe in 2010, terwijl de provincie op € 50.000 euro had gerekend.

Bij de Giro van 2010 in Amsterdam kwam deze post uit op 2,3 miljoen euro en het Utrechtse deel was goed voor driekwart miljoen euro. Er werd hier veel uitbesteed, mede omdat het

parcours en de stad een gecompliceerde combinatie bleek.

De Tourstart van 2015 in Utrecht gaat uit van een kostenpost van 2,5 miljoen euro, waarvan € 800.000 voor de aanpassing van parcoursen en de overige bestedingen aan o.a. inzet van verkeersregelaars, ambulances, beveiliging en tijdelijke verkeersmaatregelen. Ten opzichte hiervan geldt dat de Girostart waarschijnlijk een kortere eerste etappe (tijdrit) kent, maar ook twee volledige etappes terwijl er in Utrecht er alleen de start is van één (normale) etappe. De eisen van de Tour zijn dan ook weer zwaarder dan die van de Giro-organisatie. Zoals eerder aangegeven valt hier veel te besparen door een 'gemakkelijk' parcours te selecteren en door als lokale overheden zelf veel te doen (deels dus onder de eerder genoemde PM-post). Echter, een goedkoop parcours kan wel eens bijten met een visueel en sportief aantrekkelijke etappe.

Vanwege de lengte van de parcoursen (2 maal circa 180-200 kilometer) moet Gelderland toch rekening houden met een behoorlijke kostenpost. Hier gaan we uit van minimaal twee miljoen euro tot maximaal 3,5 miljoen euro. Het eerste scenario zal, omdat er meer mensen verwacht mogen worden ook iets meer kosten met zich meebrengen dan het tweede scenario. Daar staat weer tegenover dat een werkdag meer overlast voor werkenden en bijvoorbeeld de transportsector met zich meebrengt, waardoor er meer maatregelen moeten worden genomen voor niet-bezoekers. De genoemde effecten zullen relatief bescheiden zijn en redelijk tegen elkaar opwegen. Daarom komen we voor wat betreft de parcourskosten op dezelfde inschatting.

## Communicatie en marketing

Net als bij de andere kostenposten is er op basis van andere wielerevenementen geen eenduidig beeld van wat de communicatiekosten van het evenement zullen zijn. Hiertoe rekenen we ook de marketingkosten. De kosten bij de Girostart in Groningen (de befaamde GIROningen in 2002) waren bijvoorbeeld slechts, € 45.000, terwijl die voor Amsterdam bijna het tienvoudige waren (€ 425.000). Bij de Utrechtse Tourstart is er zelfs drie miljoen euro opgenomen in de begroting voor marketing en communicatie. Dit heeft onder meer te maken met concept- en productontwikkeling, citydressing, het bouwen en onderhouden van een website en publieksinformatie. In principe kan deze kostenpost dus zo groot of klein als de betrokken partijen zelf willen, al lijkt een bedrag zo klein als bij de GIROningen niet meer realistisch.

Bij deze post speelt er daarnaast een afbakeningsprobleem. Mogelijk zullen hiervoor bestaande marketing- en communicatiemiddelen van overheden voor worden ingezet en ken je deze nu toe aan het evenement of niet? Zeker wanneer het evenement bestaande (vrije tijdseconomische) doelen van overheden versterkt. Aangenomen mag worden dat dit bij de twee Girostarts zeker het geval was.

Wanneer er iets decentraal kan wordt gedaan (door alleen provincie of een gemeente) zal dit onder de eerder genoemde PM-post van organisatorische bestedingen vallen. Daarnaast heeft ook de centrale projectorganisatie een budget nodig en

dit zetten we hier op de begroting. We gaan daarbij uit van een grote bandbreedte. Op basis van bovenstaande casussen lijkt een bedrag tussen de € 400.000 en €1.000.000 reëel. De scenariokeuze zal hierop vrijwel weinig invloed hebben.

## Side-events en hospitality

Tot slot de side-events, waartoe we ook de hospitality rekenen. Ook hier kan de organisatie het zo groot of klein maken als men zelf wil. Hier spelen de doelstellingen van de financiers met het evenement natuurlijk ook een rol. Voor de hospitality zou er vanuit moeten worden gegaan dat deze door de verkoop en partnerships met vooral het bedrijfsleven zichzelf (minimaal) terug kunnen verdienen. De omvang van de hospitality wordt dus grotendeels door de vraag (markt) bepaald. Maar ook de kwaliteit van wat kan worden aangeboden is belangrijk. Bedrijven doneren of sponsoren niet gemakkelijk, zeker in moeilijke economische tijden, maar willen nog steeds wel betalen voor iets dat meerwaarde biedt. Dat geldt ook voor maatschappelijke waarde. Daarom geldt bovenstaande ook voor een deel voor de maatschappelijk gerichte side-events. Daar kunnen ook bedrijven aan gekoppeld worden en bepaalt de markt deels het aantal en de financiële omvang van deze side-events.

Voor de Girostart in 2010 rekende Amsterdam met een 'entertainment'-budget van € 325.000 en Utrecht met een 'hospitality'-budget van € 300.000. De Tourstart in Utrecht

2015 rekt op een minimumbudget voor hospitality alleen van één miljoen euro. Voor maatschappelijke side-events heeft het een aanvraag gedaan bij VWS van een half miljoen euro. Toch worden de inkomsten vanuit het bedrijfsleven (hospitality) nogal eens overschat. Dit was bijvoorbeeld bij de WK Wielrennen 2012 in Zuid-Limburg het geval was, waardoor de organisatie met een groot tekort achterbleef. Daarom ramen we met een ruime marge het budget voor hospitality alleen tussen de € 300.000 en half miljoen euro. Dit betreft dus deels maatschappelijke side-events door of met private partijen.

De provincie Gelderland en de drie gemeenten mikken met het evenement ook op maatschappelijke effecten. Deze effecten zouden duurzaam moeten zijn (een zogenaamde 'legacy' van het evenement). Daarom willen genoemde partijen in aanloop naar het evenement verschillende side-events organiseren die bijdragen aan een gezondere bevolking en grotere maatschappelijke en sport- participatie. De partijen werken momenteel een plan uit dat hierop gericht is en hopen dat met de (financiële) inzet van het ministerie van VWS in aanloop naar en tijdens de Girostart te realiseren. We gaan er vanuit dat deze activiteiten in totaal circa 1 miljoen euro zullen kosten. Het totale budget voor side-events en hospitality bedraagt naar verwachting 1,3 tot 1,5 miljoen euro.

## Totale kosten

Als we alle kosten bij elkaar optellen komen we voor Scenario 1 (start Giro op vrijdag) op een totaal tussen de 8,45 en 11,55 miljoen euro. Voor het tweede scenario (start Giro op zaterdag) komt onze kostenraming uit op 8,2 tot 11,2 miljoen euro. Het verschil tussen de twee scenario's is relatief beperkt omdat vrijwel alle activiteiten toch plaats moeten hebben, ongeacht op welke dag ze plaatsvinden. Alleen een lagere fee en iets kleinere projectorganisatie verklaren het verschil. Het genoemde minimum is steeds het bedrag als alle laagste schattingen uitkomen. Dit is niet per sé een positief teken, want hoge uitgaven aan hospitality en side-events kunnen komen door een sterke betrokkenheid van het bedrijfsleven. Lage communicatiekosten kunnen mogelijk de bezoekersaantallen en dus de economische impact drukken. In werkelijkheid zullen niet alle kostenposten hoog of laag uitvallen, daarom lijkt een wat kleinere bandbreedte ook een reëel beeld te geven. Met minder zekerheid, maar meer accuratesse verwachten we dat de

Kostenposten (gemiddelde schatting)	Raming Scenario 1	Raming Scenario 2
fee proloog en eerste etappe (incl. kosten Libéma)	€ 3.650.000	€ 3.500.000
centrale projectorganisatie	€ 1.500.000	€ 1.350.000
personele inzet provincie/ gemeenten/overige organ.	PM	PM
kosten parcours	€2.750.000	€2.750.000
communicatie	€ 700.000	€ 700.000
side-events (incl. hospitality)	€ 1.400.000	€ 1.400.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 10.000.000</b>	<b>€ 9.700.000</b>

totale projectkosten zo rond de **10,0 miljoen euro** (scenario 1) of **9,7 miljoen euro** (scenario 2) zullen liggen.

Dit bedrag is fors hoger dan andere Girostarts. Amsterdam had een begroting van 5,0 miljoen, maar rekende daarin ‘maar’ 1,3 miljoen fee voor het binnenhalen van het event. Utrecht rekende 2 miljoen euro voor alleen één etappe (incl. zes ton inkoopfee). Drie etappes zou dan uitkomen op 9 miljoen euro, wat binnen de bandbreedte van bovenstaande bedragen valt. De Tourstart 2015 (1,5 etappe) rekent met 15 miljoen euro en de Girostart in Noord-Ierland van 2014 met 5,0 miljoen euro voor alleen de fee.

Al met al denken we dat bovenstaande berekening een vrij goed beeld geeft van de werkelijke kosten die met een mogelijke Girostart in Gelderland gemoed kunnen zijn. We hebben ook recht proberen te doen aan de vele onzekerheden en de vrijheidsgraden waarmee we op dit moment nog te maken hebben.

Kostenposten (bandbreedtes)	Raming Scenario 1	Raming Scenario 2
fee proloog en eerste etappe (incl. kosten Libéma)	€ 3.650.000	€ 3.500.000
centrale projectorganisatie	€ 1.000.000 - € 2.000.000	€ 900.000 - € 1.800.000
personele inzet provincie/gemeenten/overige organisaties	PM	PM
kosten parcours	€2.000.000- € 3.500.000	€2.000.000- € 3.500.000
communicatie	€ 400.000 - € 1.000.000	€ 400.000 - € 1.000.000
side-events (incl. hospitality)	€ 1.300.000 - € 1.500.000	€ 1.300.000 - € 1.500.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 8.350.000- € 11.650.000</b>	<b>€ 8.100.000- € 11.300.000</b>

## 5. Financiering

Voor de financiering van een topsportevenement zijn de volgende vier partijen aan zet, die hierna besproken worden: de Rijksoverheid, het Bedrijfsleven, Gemeenten en Provincie. De provincie zien we als sluitpost en komt als laatste aan bod.

### Rijksoverheidssteun

De Rijksoverheid ondersteunt de organisatie van topsportevenementen in Nederland. Deze evenementen stimuleren de (top)sport, de economie en het beeld van Nederland in het buitenland en bevorderen de nationale trots (Regeringsverklaring Rutte II). Om in aanmerking te komen voor ondersteuning door het Ministerie van VWS is het noodzakelijk deel uit te maken van de Topevenementenkalender die voor een middellange termijn wordt opgesteld. De aanvraag hiervoor dient door een sportbond, gemeente, provincie of commerciële partij ingediend te worden bij NOC\*NSF. De verantwoordelijke stuurgroep dient vervolgens positief te reageren over de plaatsing op de Topevenementenkalender. Door plaatsing kan de organisatie een organisatiesubsidie aanvragen.

Vanuit de rijksoverheid blijven er, op basis van de Topevenementenkalender, financiën beschikbaar voor de werving en organisatie van internationale

topsportevenementen in Nederland, op voorwaarde dat:

- Vanuit de sport en de grote (organiserende) steden co-financiering beschikbaar blijft voor de organisatie van evenementen.
- De kennis- en expertise op het gebied van de werving en organisatie van topsportevenementen blijvend opgebouwd, geborgd en beschikbaar is.

Een Girostart lijkt zeker aan de voorwaarden te *kunnen* voldoen en een rijksbijdrage ligt (mits op tijd aangevraagd) wel voor de hand, maar is geenszins zeker. De 'commissie evenementen' o.l.v. Harry Been zal een aanvraag voor de Topevenementenkalender beoordelen op 5 criteria (zie het document 'Procedure en criteria Topevenementenkalender') en adviseert vervolgens het directeurenoverleg van de 'Kracht van Sportevenementen'. Als het op de Topevenementenkalender staat kan de organisatie overgaan tot aanvraag voor een subsidie van VWS. De Giro wordt, net als de andere twee grote wielerrondes als een toonaangevend evenement gezien. Het kan dus zeker een grote economische en maatschappelijke betekenis hebben voor de regio en Nederland als geheel. Dan moeten de activiteiten daar wel goed op worden ingericht. In 2016 worden ook de EK Atletiek georganiseerd, maar er lijkt nog budget voor evenementen die nu nog niet op de Topevenementenkalender staan.



In principe kan er een beroep op rijksfinanciering worden gedaan voor 25% van de kosten voor het evenement, met een maximum van 2 miljoen euro, en 50% van die voor de side-events, met een maximum van € 500.000. Dit geldt voor het evenement als geheel (alle Nederlandse etappes samen)

De omvang van een mogelijke subsidie is in het verleden wel vaak overschat. Bij de Girostart van 2010 was de rijksbijdragen (VWS en EZ) € 650.000, waar gerekend was op 2 miljoen. Zuid-Limburg hoopte bij de WK Wielrennen 2012 op 1,6 miljoen euro, maar ontving 'slechts' € 892.940. Voor de Girostart 2016 schatten we de rijksbijdrage op twee tot 2,5 miljoen euro. De kans is ook aanwezig dat de subsidie lager uitvalt, maar de provincie heeft aangegeven dat zonder substantiële bijdrage vanuit het rijk het de organisatie van het evenement terug zal geven aan RCS. In dat geval is er dus geen sprake meer van een evenement.

### **Bedrijfsleven**

Het bedrijfsleven kan ook een belangrijke rol in de financiering van het evenement hebben. De verschillende geïnterviewden zijn het er over eens dat de traditionele vorm van 'sponsoring' hiervoor niet in aanmerking komt. Dit komt omdat de plekken voor reclame beperkt zijn doordat dit onder de regels van de Italiaanse organisatie valt en daar ook de baten neerslaan.

Financiering zou wel kunnen komen van hospitality en door samenwerking en vercommercialisering van side-events. Bij

dat laatste is de Achmea High Five Challenge bij de Europese Jeugd Olympische Spelen (EYOF) een goed voorbeeld. De betrokkenheid van het bedrijfsleven kan groot zijn, maar dat kost veel energie en geduld en ook investeringen (met name in tijd) van de overheden, zo is te zien bij de Tourstart in Utrecht. Na een gefaald bid voor de Tour in 2008 bleven bedrijven (met name het lokale MKB) en de gemeente geloven in een toekomstige Tourstart, middels een zogenaamd 'businesspeloton'. Hierbij heeft de gemeente een trekkende rol gespeeld en steeds duidelijk gemaakt wat de mogelijke baten voor de bedrijven van hun investering zouden kunnen zijn. Het motief van de gemeente voor haar rol was ook duidelijk: zij wilde meer binding van het bedrijfsleven (in algemene zin) met de gemeente en stad voor de lange termijn.

De Tourstart van Utrecht heeft momenteel een garantie van 6,3 miljoen euro van het bedrijfsleven. Dit is niet alleen in contanten, maar grotendeels via de inzet van wederdienst, barterdeals en de afname van hospitality. Wel verwacht de organisatie dat dit bedrag nog kan toenemen de komende tijd.

De betrokkenheid van het bedrijfsleven is niet altijd heel hoog bij wielerevenementen. Vaak is er sprake van een beperkte inbreng of tegenvallende opbrengsten, zoals bij de WK Wielrennen 2012 en de Girostarts van 2002 en 2010. De Amsterdamse organisatie in 2010 kon uiteindelijk op slechts drie ton van het lokale bedrijfsleven rekenen. De WK-organisatie rekende op 6,3 miljoen euro aan inkomsten vanuit



bedrijfsleven, maar dat bedrag viel 3,6 miljoen euro lager uit. De Vueltastart-organisatie stelde bedrijven in staat het parcours mede te bepalen. Bedrijven konden voor een bedrag (Airport Eelde) het evenement langs de 'eigen voordeur' krijgen. Bovendien betaalden grote sponsors (Rabobank, Univé) forse sommen voor hospitality en side-events.

Door verschillende omstandigheden (crisis, doping) lijkt een grote bijdrage van het bedrijfsleven lastig, maar niet onmogelijk. Een goede PR en netwerk (ontbrak in Amsterdam) en het snel betrekken van het wielerminnende bedrijfsleven kan een groot verschil maken, zoals het Businesspeloton in Utrecht duidelijk maakt. Dit bedrijfsleven zou verzameld moeten worden in een enthousiaste club die passende activiteiten onderneemt. Een bijdrage van een miljoen euro uit het bedrijfsleven achten we haalbaar, maar vanwege de vele onzekerheden en de korte termijn gaan we uit van een bandbreedte van een half tot anderhalf miljoen euro, waarbij er vanuit moet worden gegaan dat een groot deel 'in kind' zal gebeuren. We denken wel dat de bijdrage in Scenario 2 20% lager zal zijn, onder meer vanwege een lagere betrokkenheid van Arnhemse ondernemers.

### **Gemeenten**

Bij veel prologen van wielerevenementen en start- en finishplaatsen is het de gemeente die de drijvende kracht achter een bid is en dus ook voor de financiering garant staat. In het geval van de Giro en de Tour van 2010 waren de gemeentes Amsterdam (3,4 miljoen euro) en Rotterdam (12,5

miljoen euro) de belangrijkste financiers van het evenement. Gezien de relatief beperkte budgetten voor evenementen en regiomarketing en de decentralisatietrajecten en algemene bezuinigingsdoelstellingen hebben de gemeenten aangegeven maar beperkt (extra) middelen te kunnen reserveren voor het binnenhalen van grote sportevenementen. Afgesproken is dat zowel Apeldoorn als Nijmegen 3,5 ton inlegt, evenals Arnhem in het eerste scenario. In het tweede scenario (met de 'Arnhemse' etappe op maandag) zal deze gemeente €225.000 bijdragen in cash. Gemeentes waar de Giro langs komt zouden ook mee kunnen betalen, iets dat ook bij de Vuelta in Drenthe gebeurde (de relatief kleine gemeenten betaalden tussen de 15 en 50 duizend euro). Maar erg waarschijnlijk is dit niet, mede gezien de late timing en omdat zij de zelf de urgentie niet voelen.

Naast de financiële inzet zullen de gemeenten ook een bijdrage leveren aan de projectorganisatie, door inzet van eigen ambtenaren. De totale ambtelijke inzet vanuit provincie en gemeenten ramen we (in het eerste scenario) op 4 tot 8 ton. Hiervan zullen de gemeenten ongeveer 1,5 tot 3 ton inzetten, schatten we. De rest komt voor rekening van de provincie, de initiatiefnemer. In scenario 2 rekenen we op 10% minder kosten (€ 40.000 - € 80.000), welke we voor de helft van de gezamenlijke inzet van gemeenten aftrekken. Met name de gemeente waarop maandag de Giro zou starten en finishen zou een mindere betrokkenheid kunnen voelen bij een evenement dat aldaar op maandag is. Daarnaast zullen de gemeenten ook ambtelijke inzet moeten plegen buiten de

centrale projectorganisatie om, zoals de ambtelijke inzet voor promotie en bij het uitrollen van side-events. De hiermee gemoeide kosten vallen echter onder de PM-post van de begroting.

### Provincie

De provincie Gelderland zal optreden als de hoofdaannemer van de Girostart 2016. Het heeft voor de Girostart al een bedrag van 5 miljoen euro gereserveerd en zal daarnaast een bijdrage leveren in de centrale projectorganisatie middels de inbreng van eigen personeel. Daarvoor rekenen wij in Scenario 1 een kwart tot een half miljoen euro. Dat bedrag zal, net als voor de gemeenten, € 20.000 tot € 40.000 euro lager uitvallen in Scenario 2. Ook voor de provincie geldt dat zij naast de bijdrage aan de centrale projectorganisatie ook nog andere personen en activiteiten voor de Girostart zullen inzetten, welke in de kostenraming onder de PM-post vallen.

### Dekking van de kosten

De totale dekking van kosten op basis van de hiervoor gedane berekeningen en aannames is in Scenario 1 8,95 tot 10,85 miljoen euro. Een middenvariant (gemiddelde van de uitersten) komt dan uit op een dekking van 9,9 miljoen euro. In scenario 2 zien we vergelijkbare bedragen, waarbij de middenvariant uitkomt op een dekking van 9,515 miljoen euro. Van de dekking neemt de Provincie het leeuwendeel voor zijn rekening. De inbreng van Provincie en de

gemeenten Apeldoorn, Nijmegen en Arnhem is op het moment van schrijven grotendeels gegarandeerd omdat er bestuurlijk commitment is. Daarnaast houden deze partijen daarbij ook rekening met de financiële risico's waar zij garant voor gaan staan. Deze bedragen zijn echter niet opgenomen in onderstaande tabel, maar bieden voldoende vertrouwen dat ook de hiervoor genoemde financiële risico's kunnen worden opgevangen.

Wat op dit moment echter de grootste onzekerheid is, is de bijdrage van de Rijksoverheid. Hiervoor moet het evenement eerst nog op de Topevenementenkalender komen en vervolgens nog een subsidieaanvraag worden gedaan en (volledig) gehonoreerd. Op dit moment een succesvolle afronding van dit traject nog zeer onzeker. De mogelijke VWS-bijdrage hebben we voor twee tot 2,5 miljoen in de dekking staan, ook omdat een (te) kleine rijksbijdrage door de Provincie is aangeduid als een breekpunt. Dat dit een begrijpelijke en vanuit financieel perspectief logisch standpunt is wordt duidelijk wanneer kosten en dekking naast elkaar worden gezet.

Mogelijke dekking kosten	Scenario 1	Scenario 2
Rijksoverheid	€ 2.000.000 - € 2.500.000	€ 2.000.000 - € 2.500.000
Bedrijfsleven	€ 500.000 - € 1.500.000	€ 400.000 - € 1.200.000
Gemeenten	€ 1.200.000 - € 1.350.000	€ 1.055.000 - € 1.185.000
Provincie	€ 5.250.000 - € 5.500.000	€ 5.230.000 - € 5.460.000
<b>Totale dekking</b>	<b>€ 8.950.000 - € 10.850.000</b>	<b>€ 8.685.000 - € 10.345.000</b>

In de middenvarianten van Scenario 1 komen de kosten uit op 10,0 miljoen euro (zie hoofdstuk 4) en de dekking – met substantiële VWS inbreng – op 9,9 miljoen euro. Hierbij zou er nog een zeer klein gat zijn van één ton euro. Dit is natuurlijk gebaseerd op middenvarianten in zowel de kosten als de dekking. Als alles echter tegenzit (hoogste kosten, laagste inkomsten) zal het tekort oplopen tot 2,6 miljoen euro. Dit tekort zou ten laste komen van de risicodragende provincie en gemeenten, in een daarover afgesproken verhouding. Daar staat een ander – even extreem - scenario tegenover waarin alles meezit (lage kosten, hoge ‘opbrengsten’) met een positief saldo van 2,4 miljoen euro. De uiterste scenario’s zijn echter niet heel waarschijnlijk.

In scenario 2 zien we vergelijkbare bedragen. Bij een gemiddelde van de geraamde kosten en van de berekende baten rest er nog een klein tekort van € 185.000,-.

Op basis van onze huidige informatie en de bijbehorende ramingen denken we dat ongeacht het scenario (1 of 2) de middelen die de gemeenten en provincie momenteel

gereserveerd hebben voor een zeer groot deel of zelfs helemaal toereikend zijn voor de organisatie van de Girostart in Gelderland in 2016. Ook het financiële risico dat zij inschatten op maximaal 2,5 miljoen euro lijkt reëel en komt vrijwel overeen met ons meest extreme negatieve scenario. We beoordelen daarom de totale financiële risico voor het project als geheel als beperkt, mits de gewenste VWS-subsidie wordt toegekend. Zonder deze rijksbijdrage ontstaat er een groot gat tussen kosten en dekking, welke slechts in kleine mate (vooral door minder side-events te organiseren) kan worden opgevangen door lagere kosten. In dat geval adviseren we de provincie en gemeenten om het gehele project te heroverwegen.

Daarnaast wijzen we er op dat de provincie zelf de kosten voor het parcours onderschat. Doordat het andere kosten weer ruimer dan wij inschat komt de totale dekking van het gehele project ons inziens niet in gevaar. Er moet dus *binnen* de huidige Gelderse begroting worden geschoven met posten.

Kosten en dekking Girostart Gelderland	Scenario 1	Scenario 2
<b>Verwachte kosten (middenvariant)</b>	<b>10.000.000</b>	<b>€ 9.700.000</b>
Verwachte kosten (bandbreedte)	€ 8.350.000 - € 11.650.000	€ 8.100.000 - € 11.300.000
<b>Dekking (middenvariant)</b>	<b>€ 9.900.000</b>	<b>€ 9.515.000</b>
Dekking (bandbreedte)	€ 8.950.000 - € 10.850.000	€ 8.685.000 - € 10.345.000
<b>Verwacht tekort (-) / overschot (+) t.n.v. provincie/gemeenten</b>	<b>- €100.000</b>	<b>- €185.000</b>
Bandbreedte mogelijk tekort (-) of of overschot (+)	- € 2.600.000 tot + € 2.400.000	- € 2.515.000 tot + € 2.145.000

## 6. Raming economische impact

Met de economische impact van een evenement, zoals de Girostart, wordt bedoeld de additionele, dat wil zeggen extra, bestedingen die door dit evenement worden veroorzaakt in een afgebakend gebied. In dit geval wordt met dit gebied de provincie Gelderland bedoeld.

Bij een internationaal topsportevenement zoals de Girostart zijn verschillende 'economische effecten' te onderscheiden: bestedingen door toeschouwers, overnachtingen door deelnemers, uitgaven en inkomsten van de organisatie, enzovoorts. In zekere zin zijn dit allemaal 'economische effecten': ze zijn een gevolg van het sportevenement voor de economie. De centrale vraag is: welke effecten zijn echt additioneel en zijn niet het gevolg van een verschuiving van de 'binnenlandse', of in dit geval 'binnenprovinciaalse' vraag?

### Wat zijn additionele bestedingen?

We beschouwen in principe alleen de bestedingen additioneel die aan twee voorwaarden voldoen:

- Er is een oorzakelijk verband met de organisatie van het evenement. In de praktijk betekent dit dat alleen de bestedingen worden meegenomen van bezoekers,

deelnemers, organisatie en pers die speciaal voor het evenement naar Gelderland zijn gekomen. In dit onderzoek worden uitgaven van de bewoners van Gelderlanders als niet-additioneel gezien, omdat het aannemelijk is dat zij het geld dat zij aan of door het evenement besteedden anders ook in Gelderland zouden hebben uitgegeven. We gaan er derhalve vanuit dat indien het evenement op een andere locatie (wereldwijd) zou zijn gehouden, er geen Gelderlanders zijn die speciaal daarvoor naar deze andere locatie zouden zijn gereisd.

- De uitgaven gerelateerd aan het sportevenement moeten niet worden 'teniet gedaan' door vermindering van de vraag in andere delen van de economie, met andere woorden als er sprake is van verschuiving van vraag. Een voorbeeld van verschuiving zijn subsidies van de lokale overheid: als het evenement niet in Gelderland had plaatsgevonden, waren deze uitgaven van de provincie naar alle waarschijnlijkheid toch ook in de Gelderse economie terechtgekomen. In feite is dit dus een verschuiving van vraag binnen Gelderland. Deze uitgaven worden dus niet meegeteld als additioneel.

### Schatting bezoekersaantal

Voor de raming van de economische impact is de eerste stap om een schatting te maken van het aantal bezoekers. Omdat er nog weinig bekend is over het mogelijk te organiseren evenement, zoals de startplaats(en), de route(s) en de duur van het evenement in Gelderland, moet er met aannames gewerkt worden.

We gaan uit van de volgende scenario's voor het deel van de Giro dat in 2016 in Gelderland zal plaatsvinden:

- er is een ploegenpresentatie op donderdag 5 mei (Scenario 1) of vrijdag 6 mei (Scenario 2) met een toertocht voor amateurfietsers
- op vrijdag (Scenario 1) of zaterdag (Scenario 2) is er een korte individuele tijdrit in Apeldoorn, van Omnisport naar paleis Het Loo.
- op de twee navolgende dagen vindt er elke dag een etappe met start en finish plaats in Gelderland, waarvan het parcours van 150 tot 200 kilometer helemaal of vrijwel helemaal door de provincie gaat. Etappe 2 zal gaan van Nijmegen naar Nijmegen, etappe 3 heeft start en finish in Arnhem

Uit gegevens van andere wielerevenementen komen we tot een inschatting van het totaal aantal bezoeken (waarbij een persoon die op drie dagen aanwezig is dus ook drie keer wordt meegerekend).

Voor de ploegenpresentatie en toertocht rekenen we 10.000

wielierliefhebbers, ongeacht het scenario. Bij de toertocht van de Vuelta in 2009 en Tour in 2010 waren er vergelijkbare aantallen deelnemers aan de toertocht.

Op de dag van de eerste etappe schatten we een aantal bezoeken van 100.000 als reëel in. Dit ligt 40% onder het aantal bij de Girostart van Amsterdam. De aanpassing komt vanwege de beperkte capaciteit en bereikbaarheid rondom de finish van de eerste etappe en de mindere aantrekkingskracht van Apeldoorn ten opzichte van Amsterdam.

Een reguliere etappe op zaterdag of zondag door de Gelderse provincie zou veel Gelderlanders en bezoekers uit de omliggende provincies kunnen aantrekken. Dit was ook het geval bij de Giro-etappe door Utrecht, volgens Ecorys goed voor 390.000 bezoeken. Dit aantal lijkt ons aan de hoge kant, maar per dag zou ongeveer 40% daarvan mogelijk zijn voor een provincie met zelf twee miljoen inwoners. Bij een maandagse etappe zullen de toeschouwersaantallen echter beperkt zijn. Veel bezoekers van buiten de provincie zal het niet trekken en een aanzienlijk deel van de Gelderlanders zal ook naar het werk of naar school gaan in plaats van naar de doorkomst van de Giro.

Het totaal aantal bezoeken zou in totaal uitkomen op naar schatting 460.000. Dit is aanzienlijk meer dan de 166.500 in Drenthe (Vuelta) of Noord-Ierland. Dat waren ook minder dichtbevolkte gebieden, die bovendien niet erg centraal lagen. Het aantal is weer minder dan de Girostarts in 2010 (Amsterdam en Utrecht samen) en in Denemarken in 2012 (400.000-500.000 in 2 dagen) of de Tourstart in Rotterdam (865.000 voor proloog + start van één etappe).

vrijwel niemand bij). Maar natuurlijk speelt nabijheid ook een rol. Belangstellenden, vooral uit Gelderland, zullen eerder op zondag dan op maandag een eindje rijden om een etappe te bekijken. In totaal zou het aantal bezoeken in Scenario 2 dan uitkomen op 370.000.

In het alternatieve scenario, met de derde etappe op maandag, zal voornamelijk veel minder bezoekers naar deze laatste etappe trekken. We denken dat dit zeker de helft minder zal zijn. Een deel daarvan (naar schatting 10%) zal in plaats van de derde etappe, een andere etappe bezoeken. Het meest aannemelijk is dat zij dan naar de tweede etappe gaan kijken, zowel vanwege de aard van de rit (eveneens een 'gewone' etappe) en de naar verwachting volledige bezetting van de capaciteit voor de eerste etappe (er kan

Schatting bezoeken Giro in Gelderland	Bezoeken Scenario 1	Bezoeken Scenario 2
Ploegenpresentatie en toertocht vrijdag	10.000	10.000
Eerste etappe (tijdrit/proloog Apeldoorn)	100.000	100.000
Tweede etappe (Nijmegen – Nijmegen)	175.000	185.000
Derde etappe (Arnhem – Arnhem)	175.000	75.000
Totaal	460.000	370.000



### Bezoekers: herkomst, type en additionaliteit

Waar komen de bezoekers vandaan? Uit verschillende onderzoeken blijkt dat het percentage buitenlanders flink uiteen kan lopen. Bij de Vueltastart in Drenthe was het aandeel maar iets meer dan 3% terwijl bij de start van de Tour en Giro in 2010 respectievelijk 11,4% en 10% buitenlander was. Bij de Giro in Denemarken was het aandeel 8-10%. Bij de WK in Zuid-Limburg lag het aandeel zelfs op 25%. Gezien de ligging van Gelderse steden nabij Duitsland en in mindere mate België lijkt een aandeel van 8% van de bezoeken uit het buitenland reëel.

Het aandeel lokale bezoekers wisselt ook erg tussen de verschillende wielerevenementen. Dit heeft ook te maken met de omvang en populatie van het gebied dat als 'lokaal' wordt aangeduid in het onderzoek. Voor kleine (maar dichtbevolkte) regio's als Amsterdam en Rotterdam is het aandeel lokale bezoeken relatief klein (27% en 36% respectievelijk). Dit ligt hoger voor grotere regio's zoals de Vueltastart Drenthe (54%), Girostart 2012 in de regio's Herning en Horsings (41%) en het WK in Zuid-Limburg (43%). Aangezien Gelderland een grote provincie is, qua oppervlakte en omvang, nemen we aan dat het aandeel lokale bezoeken boven de 50% kan liggen. Het aandeel uit de rest van Nederland komt uit op 40%.

De bezoeken kunnen we indelen in dagbezoeken en verblijfsbezoeken (overnachters). In Scenario 2 gaan we er voor Gelderlanders vanuit dat het aandeel overnachters verwaarloosbaar is en daarom is dit aandeel op 0 gehouden.

Van de overige Nederlanders schatten we dat 15% van de bezoeken een verblijfsbezoek is en voor de buitenlanders 50%. Het totale aantal verblijfsbezoeken komt nu uit op 46.000, oftewel 8%. Dat ligt dan iets onder dat van de Tourstart Rotterdam (12,5%). Het is vergelijkbaar met de Giro-etappe in Utrecht (33.500). Bij de Girostart in Denemarken werden 43.000 overnachtingen geteld, waarvan 18.000 door buitenlandse bezoekers.

Van de niet-Gelderse dagbezoekers is naar verwachting 85% additioneel. Voor verblijfsbezoeken uit Nederland is dit mogelijk lager (geplande vakantie) en voor de buitenlanders iets hoger. De aanwezige Gelderlanders worden nu als niet-additioneel gezien (was 5%), aangezien de alternatieve locatie voor de Girostart buiten Nederland ligt.

Bezoeken Scenario 1	Gelderland	Nederland elders	Buitenland	Totaal
Aandeel	52%	40%	8%	
Bezoeken	239.000	184.000	37.000	460.000
Verblijfsbezoek		15%	50%	10%
Dagbezoek	100%	85%	50%	90%
Aantal verblijf		27.500	18.500	46.000
Aantal dagbezoeken	239.000	166.500	18.500	414.000
Additioneel verblijf		80%	90%	
Add. dagbezoeken	0%	85%	85%	
Add. verblijfbezoeken		22.000	16.500	38.500
Add. dagbezoeken	0	133.000	15.500	148.500



Scenario 2 verschilt op verschillende punten van Scenario 1. Eerder hadden we al gezien dat er voor een etappe op een maandag veel minder bezoekers komen. Daarnaast zal het aandeel bezoekers van buiten de provincie lager liggen. Het aandeel Gelderlanders zal dan iets hoger liggen, en dat van de Nederlanders van elders lager. Van de mensen die komen zal het aandeel dat blijft overnachten waarschijnlijk niet veel lager liggen. Wel zullen zij minder nachten blijven (zie hierna). Het totaal aantal overnachters zal naar verwachting uitkomen op 36.000 personen waarvan 15.000 buitenlanders. Omdat er ook geen aanwijsbare reden is waarom de aandelen bezoekers die additioneel zijn verandert komt het aantal additionele verblijfsbezoeken uit op ruim 30.000 en het aantal additionele dagbezoeken op bijna 115.000.

Bezoeken Scenario 2	Gelderland	Nederland elders	Buitenland	Totaal
Aandeel	54%	38%	8%	
Bezoeken	200.000	140.000	30.000	370.000
Verblijfsbezoek		15%	50%	10%
Dagbezoek	100%	85%	50%	90%
Aantal verblijf		21.000	15.000	36.000
Aantal dagbezoeken	239.000	166.500	15.000	414.000
Additioneel verblijf		80%	90%	
Add. dagbezoeken	0%	85%	85%	
Add. verblijfbezoeken		17.000	13.500	30.500
Add. dagbezoeken	0	101.500	12.750	114.250

## Dagbestedingen van bezoekers

Met behulp van de gemiddelde bestedingen per (evenement-)bezoek, per dag dus, is nu een inschatting te maken van de totale additionele dagbestedingen van een mogelijke Girostart in Gelderland. Bestedingen van Gelderlanders nemen we niet mee, omdat zij niet additioneel zijn. Voor de andere dagbezoekers schatten we de dagbestedingen op 35 euro voor Nederlanders en 50 euro voor buitenlandse bezoekers. Van overnachters mag worden aangenomen dat zij per dag het meest besteden. Hier rekenen we met 70 euro voor Nederlanders en 100 euro voor buitenlanders. Deze bedragen liggen in lijn met andere evenementen, waaronder WK Baanwielrennen in Apeldoorn. Het gemiddelde bestedingsbedrag voor alle bezoekers (incl. niet-additionele) komt dan uit op 35 euro. Dat bedrag is te vergelijken met andere evenementen zoals Girostart Amsterdam (39 euro), Vueltastart (35 euro) en de Tourstart (30 euro). De raming van de totale dagbestedingen tijdens de Girostart komt daarmee uit op 8,6 miljoen euro, waarvan zo'n 30% uit van buitenlanders.

Scenario 1	Nederland (excl. Gelderland)	Buitenland	Totaal
Add. verblijfbezoeken	22.000	16.500	38.500
Add. dagbezoeken	133.000	15.500	148.500
dagbestedingen verblijf	€ 70,00	€ 100,00	
dagbestedingen dagbez.	€ 35,00	€ 50,00	
Totale additionele dagebestedingen	€ 6.195.000	€ 2.425.000	€ 8.620.000

Voor Scenario 2 houden we dezelfde gemiddelde dagbestedingen per persoon aan. Daarmee komen de totale additionele dagbestedingen uit op 6,73 miljoen euro, waarvan bijna twee miljoen van buitenlandse bezoekers.

Scenario 2	Nederland (excl. Gelderland)	Buitenland	Totaal
Add. verblijfbezoeken	17.000	13.500	30.500
Add. dagbezoeken	101.500	12.750	114.250
dagbestedingen verblijf	€ 70,00	€ 100,00	
dagbestedingen dagbez.	€ 35,00	€ 50,00	
Totale additionele dagebestedingen	€ 4.742.000	€ 1.988.000	€ 6.730.000

### Overnachtingsbestedingen van bezoekers

Van de overnachtende bezoekers mag worden aangenomen dat zij gemiddeld het evenement op 2,5 dagen zullen bijwonen (was 2). Het aantal additionele verblijfsbezoekers komt daarmee op de helft van het aantal verblijfsbezoeken. We nemen aan dat Nederlanders gemiddeld 3 nachten in Gelderland overnachten (ook door de feestdagen) en buitenlanders 2,5 nachten. Het totaal aantal additionele overnachtingen komt dan op bijna 43.000. Dit aantal is groter dan andere grote wielerevenementen zoals de Vuelta Drenthe (29.000) en Tourstart Rotterdam (33.000), door de duur van het evenement (3 in plaats van 2 dagen met finish). De gemiddelde bestedingen aan overnachtingen kan erg variëren, van een kleine 35 euro (Giro Utrecht, Vuelta) tot bijna 100 euro (Tour) per persoon per nacht. Voor Nederlandse bezoekers rekenen we 40 euro en voor

buitenlandse 60. De totale economische impact door bestedingen aan overnachtingen van bezoekers komt daarmee uit op ruim twee miljoen euro.

Uitgaven Scenario 1	NL elders	Buitenland	Totaal
Add. verblijfbezoeken	22.000	16.500	38.500
gem. bezoeken/bezoeker	2,5	2,5	
add. bezoekers	8.800	6.600	15.400
Overnachtingen per bezoek	3,0	2,5	
Add. overnachtingen	26.400	16.500	42.900
Gemiddelde overnachtingskosten pppn	€ 40,00	€ 60,00	
Overnachtingbestedingen	€ 1.056.000	€ 990.000	€ 2.046.000

Voor Scenario 2 geldt dat de verblijfsbezoekers gemiddeld minder dagen het evenement zullen bezoeken en ook (maar waarschijnlijk in meerdere mate) korter zullen blijven dan in Scenario 1. Hun gemiddelde overnachtingskosten zullen per nacht hetzelfde zijn. We nemen aan dat een gemiddelde additionele verblijfsbezoeker 1,75 keer de Giro bezoek en 2,5 (Nederlanders) of 2 (buitenlanders) overnachtingen zal doen. Daarmee komen de overnachtingsbestedingen uit op ruim 1,5 miljoen euro.

Uitgaven Scenario 2	NL elders	Buitenland	Totaal
Add. verblijfbezoeken	17.000	13.500	30.500
gem. bezoeken/bezoeker	2,1	2,1	
add. bezoekers	8.000	6.300	14.300
Overnachtingen per bezoek	2,5	2,0	
Add. overnachtingen	20.000	12.600	32.600
Gemiddelde overnachtingskosten pppn	€ 40,00	€ 60,00	
Overnachtingbestedingen	€ 800.000	€ 756.000	€ 1.556.000

### Bestedingen door langer verblijf bezoekers

Niet alle overnachters gaan meteen na het evenement direct naar huis, ook niet degenen die speciaal voor het evenement zijn gekomen. Van de Nederlandse verblijvers is het aannemelijk dat zij gemiddeld nog één nacht langer (vooraf/achteraf) in Gelderland verblijven dan het evenement duurt, van buitenlandse overnachters zal dit korter zijn, gemiddeld een halve dag. Als zij op die extra dagen hetzelfde uitgeven als op de dagen van het evenement (70 en 100 euro respectievelijk), dan zullen deze bezoekers samen nog naar schatting € 949.000 extra besteden in Gelderland. Dit bedrag ligt ook in de lijn met de Giro van 2012 (1 mln. euro) en lager dan de Vuelta (1,4 miljoen euro) en de Giro 2010 (2,0 miljoen euro).

Scenario 1	NL elders	Buitenland	Totaal
Additionele verblijvers	8.800	6.600	15.400
Gem. duur langer verblijf	1,0	0,5	
Uitgaven per dag	€ 70	€ 100	
Totale bestedingen door langer verblijf	€ 616.000	€ 330.000	€ 949.000

Voor Scenario 2 hanteren we dezelfde aannames, omdat het door de feestdagen gemakkelijk is voor bezoekers om voorafgaand aan de Girostart extra in Gelderland te overnachten. Deze bestedingen komen dan uit op €875.000.

Scenario 1	NL elders	Buitenland	Totaal
Additionele verblijvers	8.000	6.300	15.400
Gem. duur langer verblijf	1,0	0,5	
Uitgaven per dag	€ 70	€ 100	
Totale bestedingen door langer verblijf	€ 560.000	€ 315.000	€ 875.000

### Raming totale bezoekers bestedingen

In de tabel hieronder zijn alle verwachte bezoekers bestedingen nog eens samengevat. De totale economische impact vanuit bezoekers ramen we op 11,6 miljoen euro, waarvan ongeveer één derde van buitenlandse bezoekers. De dagbestedingen beslaan ruim 70% van alle additionele bestedingen.

Bij de Girostart in Amsterdam lagen de additionele bestedingen van bezoeker lager (8,3 miljoen euro), maar dit betrof alleen een proloog plus 2 etappestarts (geen finishes). De economische impact van bezoekers bij de Girostart in 2012 in Denemarken werd op 10,5 miljoen euro becijferd.

Uitgavenspost	Scenario 1	Scenario 2
Dagbestedingen bezoekers	€ 8.620.000	€ 6.730.000
Overnachtingen	€ 2.046.000	€1.556.000
Uitgaven langer verblijf	€ 949.000	€ 875.000
Totaal	€ 11.612.000	€ 9.161.000

### Economische impact deelnemers

De bestedingen van teams en renners bij een Girostart zijn allemaal additioneel. Deze zullen immers bij een andere locatie van de start niet in Gelderland landen. De verwachting is dat de teams zich zo'n 5 dagen voor aanvang van de eerste etappe zullen melden in de regio.

Over de omvang van de bestedingen is niet heel veel bekend. Bij de Girostart in 2010 waren de hotelkosten van de teams in totaal circa € 400.000 euro (waarvan minder dan de helft in Amsterdam). Dit was voor de ploegenpresentatie en twee maal een start van een etappe. We mogen er vanuit gaan dat als de start van de Giro in Gelderland plaatsvindt, de teams ook in Gelderland zullen overnachten en hun dagelijkse bestedingen daar doen, aangezien er voldoende accommodaties beschikbaar zijn. Er zijn ook voldoende locaties van waaruit er goed getraind kan worden (buiten de stad). De bestedingen aan hotels in 2016 zullen enerzijds iets hoger liggen door inflatie en anderzijds mogelijk iets lager uitpakken door lagere prijzen buiten de hoofdstad. Naast de eerste tijdrut-etappe zal de Girostart in Gelderland twee starts en finishes hebben in Gelderland, waardoor de ploegen minimaal 1 nacht langer blijven dan in de omgeving Amsterdam in 2010. De effecten prijseffecten zullen elkaar naar verwachting ongeveer opheffen. De extra overnachting (7 in plaats van 6) zorgt wel voor extra bestedingen. Hierdoor lijkt een plus van 15 tot 20 procent ten opzichte van het bedrag van 2010 reëel, waardoor de

overnachtingsbestedingen van de teams uitkomen op € 470.000. Overigens worden deze kosten door de Italiaanse Giro-organisatie RCS voor haar rekening genomen.

Naast hotelkosten doen de wielrenners en hun teams nog meer uitgaven (materiaal, verzorging, etc.). In totaal worden de uitgaven meestal geschat op circa € 5.000 per team per dag (bij de Tourstart in Rotterdam werd dit op 6.000 euro geschat). In totaal komen deze uitgaven voor 8 dagen op zo'n € 40.000 per team. Voor de 22 teams betekent dit €880.000 in totaal. Dit is inclusief de overnachtingen. De overige bestedingen zijn dus naar schatting € 410.000. Overigens zullen deze bedragen niet veel afhangen van de dagen waarop de etappes verreden worden, waardoor we deze bedragen voor beide scenario's aanhouden..

Deelnemersbestedingen	Totaal
Hotelovernachtingen	€ 470.000
Overige bestedingen renners en teams	€ 410.000
Raming totale economische impact deelnemers	€ 880.000



### Bestedingen vanuit de media

Vanuit de organisatie worden naar verwachting circa 700 media-accreditaties verstrekt, in de lijn met de aanwezige media bij de Girostart in Amsterdam. De media zal vrijwel volledig additioneel zijn voor de provincie Gelderland. We gaan uit van een gemiddelde verblijfsduur van vier dagen en drie nachten. Voor de uitgaven van deze groep (overdag en logies) en hanteren we een gemiddelde dagbesteding van 100 euro en eenzelfde een uitgave per persoon per nacht. De economische impact van de media komt op € 465.500. Bovenstaande raming is aan de voorzichtige kant, aangezien er ook bronnen zijn die de omvang van de media aanzienlijk groter inschatten (tot wel 1.600 personen). Ook deze uitkomsten houden we voor beide scenario's aan.

Media, totaal en additioneel	Totaal
Aantal media aanwezig (dagen; schatting)	700
Aandeel additionele mediawerkers	95%
Aantal additionele mediawerkers	665
Gemiddeld aantal dagen aanwezig add. mediawerker	5
Gemiddelde dagbesteding	€ 100,00
Dagbestedingen media	€ 333.000
Gemiddeld aantal overnachtingen	4
Gemiddelde besteding per nacht	€ 100,00
Bestedingen aan overnachtingen media	€ 265.000
Totale economische impact media	€ 598.000



### Economische impact vanuit de organisatie

Voor de raming van de economische impactberekening van de Girostart in Gelderland is het van belang in kaart te brengen welke uitgaven de organisaties (RCS en de lokale organisatie) gaan doen in Gelderland en welke inkomsten het uit diezelfde provincie genereerde. Het saldo daarvan is de netto economische impact vanuit de organisatie.

Voor de raming van de organisatorische uitgaven is veel afhankelijk van de keuzes die de lokale organisatie doet (omvang van het evenement) en welke partijen welke verantwoordelijkheden krijgen met betrekking tot de uitvoering van de diverse activiteiten. In deze raming gaan we uit van het gemiddelde van onze ramingen. In Scenario 1 zijn de organisatorische besteding geschat op 10 miljoen euro, waarvan 6,35 voor de lokale organisatie. We nemen aan dat hiervan 80% lokaal neerslaat.

Ook wordt 3,65 miljoen betaald aan RCS en Libéma voor de rechten van de Girostart. Dit is een weglekeffect voor de provincie. Daar staat tegenover dat RCS zelf ook uitgaven doet in Gelderland. Bij de Girostart in Amsterdam bedroeg dit een kleine zes ton, voornamelijk aan hotelovernachtingen voor circa 750 personen. Voor de Girostart in Gelderland gaan we van een iets hoger bedrag uit, door een ophoging te doen voor de extra dag dat het evenement in Gelderland is.

Aan de inkomstenkant nemen we ook het gemiddelde. Er komt dan een rijksbijdrage komt 2,5 miljoen euro. Dit is geenszins zeker, maar wel voordelig voor de doorgang

van het evenement. Van deze bijdrage is een kleine drie ton (12%) afkomstig van Gelderse belastingbetalers. De bijdrage van het bedrijfsleven schatten we in op een miljoen euro, waarvan 60% uit Gelderland komt. De rest van de dekking van de kosten komt van de Gelderse overheden. Waarbij het resterende gat van een ton voor 30% hebben toegekend aan de gemeenten en de rest aan de provincie.

Het totale effect ramen we hier op een negatief saldo van 1,84 miljoen euro. Gezien de vele aannames die hieronder liggen moet hier wel zeer voorzichtig mee worden omgegaan.

Uitgaven Scenario 1	Gelderland	Buiten Gelderland	Totaal
Fees RCS en Libéma		€ 3.650.000	€ 3.650.000
Overige bestedingen lokale organisatie	€ 5.080.000	€ 1.270.000	€ 6.350.000
Bestedingen RCS	€ 700.000		€ 700.000
Totaal	€ 5.780.000	€ 4.920.000	€ 10.700.000

Inkomsten Sc. 1	Gelderland	Buiten Gelderland	Totaal
Rijksoverheid	€ 270.000	€ 1.980.000	€ 2.250.000
Bedrijfsleven	€ 600.000	€ 400.000	€ 1.000.000
Gemeenten	€ 1.305.000		€ 1.305.000
Provincie	€ 5.445.000		€ 5.445.000
RCS		€ 700.000	€ 700.000
Totaal	€ 7.620.000	€ 3.080.000	€ 10.700.000

Economische impact organisatie Scenario 1	Gelderland
Inkomende geldstromen van buiten Gelderland	€ 3.080.000
Uitgaande geldstromen buiten Provincie Gelderland	€ 4.920.000
Netto Economische impact organisatie	- € 1.840.000





Voor de raming van de economisch impact van Scenario 2 voor wat betreft de organisatie houden we dezelfde aannames aan als bij Scenario 1. Zo lekt de bijdrage aan RCS weer volledig weg en zullen de overige organisatorische uitgaven ook dan voor 80% lokaal neerslaan. De RCS bestedingen zijn gelijk aan dat in Scenario 1. Aan de inkomsten kant nemen we ook weer de gemiddeldes uit de ramingen en ook verdelen we het kleine tekort weer 30/70 over gemeenten en provincie. Het totale effect ramen we hier op een negatief saldo van 1,74 miljoen euro. Gezien de vele aannames die hieronder liggen moet hier voorzichtig mee worden omgegaan.

Uitgaven Scenario 2	Gelderland	Buiten Gelderland	Totaal
Fees RCS en Libéma		€ 3.500.000	€ 3.500.000
Overige bestedingen lokale organisatie	€ 4.960.000	€ 1.240.000	€ 6.200.000
Bestedingen RCS	€ 700.000		€ 700.000
Totaal	€ 5.660.000	€ 4.740.000	€ 10.400.000

Inkomsten Sc. 2	Gelderland	Buiten Gelderland	Totaal
Rijksoverheid	€ 270.000	€ 1.980.000	€ 2.250.000
Bedrijfsleven	€ 480.000	€ 320.000	€ 800.000
Gemeenten	€ 1.175.000		€ 1.175.000
Provincie	€ 5.475.000		€ 5.475.000
RCS		€ 700.000	€ 700.000
Totaal	€ 7.400.000	€ 3.000.000	€ 10.400.000

Economische impact organisatie Scenario 2	Gelderland
Inkomende geldstromen van buiten Gelderland	€ 3.000.000
Uitgaande geldstromen buiten Provincie Gelderland	€ 4.740.000
Netto Economische impact organisatie	- € 1.740.000



## Samenvatting

Dit haalbaarheidsonderzoek staat in het teken van de mogelijke komst van de Giro d'Italia naar Gelderland. Vanwege het verkennende karakter is er nog weinig bekend over de mogelijke invulling van het evenement. We zijn hier uitgegaan van een 4-daags evenement met een ploegenpresentatie & toertocht, één korte tijdrit en twee volledige etappes. De verwachting is dan dat door de start/tijdrit er veel mensen van buiten de provincie worden aangetrokken om te komen en ook als vliegwiel voor overnachtingen zal fungeren. De etappes zullen, mits deze helemaal of grotendeels door Gelderland gaat, de meeste bezoekers met zich meebrengen en zorgen voor verlenging van overnachtingen.

De totale verwachte impact wordt geraamd op 11,3 miljoen euro. Hiervan nemen de bezoekers het leeuwendeel voor de rekening, namelijk 11,6 miljoen euro. De deelnemende teams en de media zijn samen goed voor bijna 1,5 miljoen euro. Daar staat een negatieve impact (weglekeffect) tegenover van 1,75 miljoen euro vanuit de organisatie.

Categorie	Economische Impact Scenario 1	Economische Impact Scenario 2
Bezoekers	€ 11.612.000	€ 9.161.000
Deelnemers/teams	€ 880.000	€ 880.000
Media	€ 598.000	€ 598.000
Organisatie	-/- € 1.840.000	-/- € 1.740.000
Economische impact	€ 11.250.000	€ 8.899.000

## Kanttekeningen (1): Multiplier

In dit onderzoek is er niet gewerkt met een multiplier op de toename van de (autonome) bestedingen door de komst van de Giro naar Gelderland. De multiplier is de mate waarin een bestedingseffect verder doorwerkt in de economie, waarbij ook indirecte effecten zichtbaar worden. De multiplier maakt geen deel uit van de WESP-methodologie om de economische impact te berekenen omdat er nog veel onduidelijkheid (en tussen economen veel onenigheid) is over de omvang van de multiplier in het algemeen en bij sportevenementen in het bijzonder. Met een multiplier groter dan 1 zijn de indirecte effecten van de toegenomen bestedingen in Gelderland positief en betekent dit dat er een indirect effect is waardoor de totale economische impact op de langere termijn groter wordt.

## Kanttekeningen (2): Verdringingseffecten.

In de hiervoor geleverde berekeningen is er geen rekening gehouden met mogelijke verdringingseffecten. Door de organisatie van een groot sportevenement zullen ook mensen juist de provincie verlaten of op een niet naar Gelderland komen. Een deel daarvan zal de geplande bestedingen later (of eerder) inhalen, maar ook een deel zal deze bestedingen niet of elders doen, waardoor er een negatief effect is op de economische impact. Dit effect is nu niet meegenomen in de voorgaande berekeningen. Hetzelfde geldt overigens voor lange termijn effecten zoals terugkerende bezoekers of nieuwe toeristen die door het evenement juist naar Gelderland worden getrokken.

## 7. Draagvlak

### Opzet draagvlakonderzoek Gelderse bevolking

Om een eerste beeld te krijgen van hoe de Gelderse bevolking tegen een mogelijke start van de Giro aankijkt is er een kort haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Via een telefonische enquête zijn Gelderlanders eind april 2014 bevestigd naar hun mening tegenover de mogelijke komst van een groot wielerevenement naar de provincie.

Aan de deelnemers aan het onderzoek zijn twee soorten stellingen voorgelegd: over de eigen houding tegenover en verwachte beleving van een mogelijke grote wielerronde in Gelderland en over het belang dat aan verschillende doelen en aspecten van dit evenement wordt toegekend. Daarnaast is er nog aan de respondenten gevraagd of men bereid was om zelf financieel aan het evenement bij te dragen.

Omdat provinciale staten op het moment van het onderzoek geen standpunt in had genomen en een mogelijke komst van de Giro zowel voor de provincie zelf als de organisatoren van het evenement gevoelig was voor mogelijke media-aandacht, is er voor gekozen om de vraagstelling zo neutraal mogelijk te houden. Daarom zijn de Giro en 2016 niet genoemd in de enquête, maar wordt gesproken van 'de start van een groot wielerevenement in 2015'. Aangenomen mag worden dat dit de validiteit wel enigszins beperkt, maar tegelijkertijd is het wel duidelijk om wat voor soort evenement het gaat, van

welke schaal en aan welke termijn gedacht moet worden.

### Houding en verwachte beleving

De eerste stellingen gaan over de houding tegenover en de verwachte beleving van de komst van een grote wielerronde naar Gelderland:

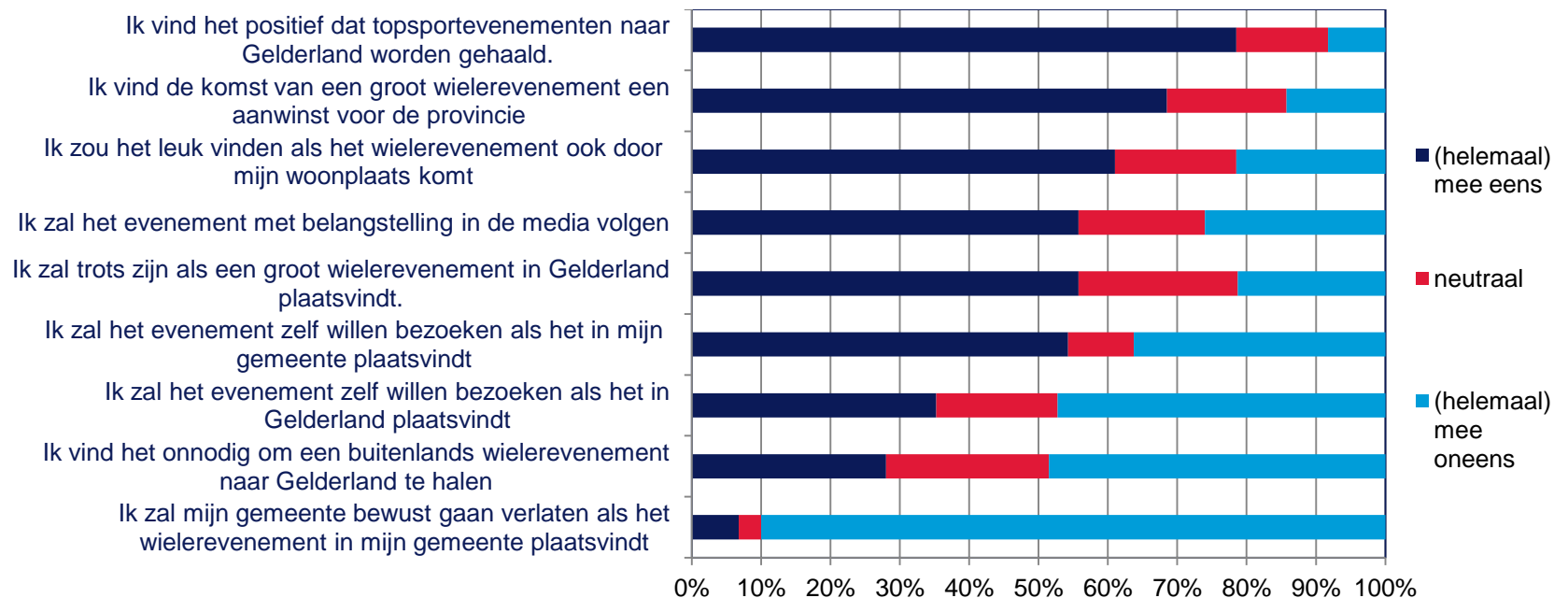
- Ik zal trots zijn als een groot wielerevenement in Gelderland plaatsvindt.
- Ik vind het positief dat topsportevenementen naar Gelderland worden gehaald.
- Ik vind de komst van een groot wielerevenement een aanwinst voor de provincie.
- Ik zal het evenement zelf willen bezoeken als het in Gelderland plaatsvindt.
- Ik zal het evenement zelf willen bezoeken als het in mijn gemeente plaatsvindt.
- Ik zal mijn gemeente bewust gaan verlaten als het wielerevenement in mijn gemeente plaatsvindt.
- Ik zal het evenement met belangstelling in de media volgen.
- Ik zou het leuk vinden als het wielerevenement ook door mijn woonplaats komt .
- Ik vind het onnodig om een buitenlands wielerevenement naar Gelderland te halen.

Op deze vragen kon er geantwoord worden in welke mate hij of zij het hier mee eens was, op een 5-puntsschaal van helemaal mee oneens tot helemaal mee eens.

In de figuur hieronder is te zien hoe de Gelderse bevolking tegen deze stellingen aankijkt. Daarbij zijn de stellingen gesorteerd naar de mate waarin Gelderlanders het er (helemaal) mee eens waren. Bijna 80% van de bevolking vindt het positief dat er topsportevenementen (in het algemeen) naar Gelderland worden gehaald, terwijl 8% het daar niet mee eens is. De komst van een wielerevenement naar Gelderland wordt door ruim tweederde van de

ondervraagden positief ontvangen en 56% zal trots zijn als er een groot wielerevenement in de provincie plaatsvindt. Ruim zes op de tien Gelderlanders zou het leuk vinden als het wielerevenement ook door de eigen woonplaats zou komen en 35% zou het evenement dan ook willen bezoeken. Dit percentage loopt op tot 54% als de wielerronde door de eigen gemeente komt.

Hier staat tegenover dat zo'n één op de vijf Gelderlanders het niet leuk zou vinden als het evenement door de eigen woonplaats komt en dat 7% zegt in dat geval zich naar elders te verplaatsen.



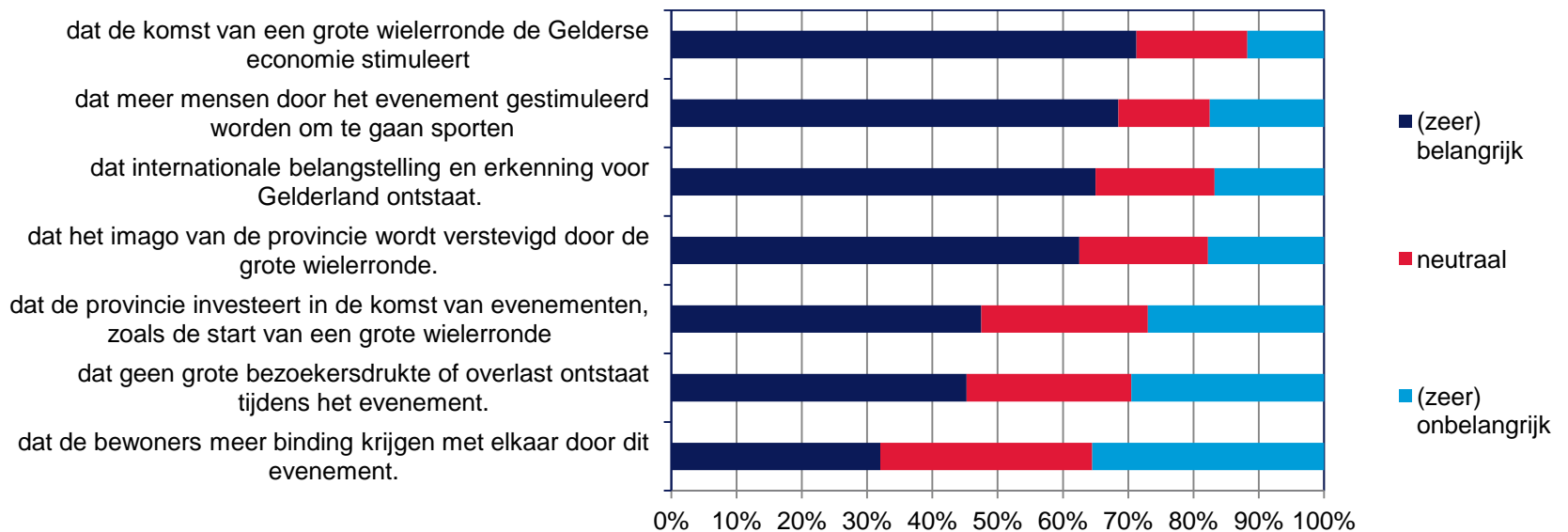
### Belang van verschillende aspecten van het evenement

Als tweede is er onderzocht welke doelen een Girostart zou moeten realiseren volgens de Gelderse bevolking. Hiervoor is er gevraagd in welke mate de respondent het belangrijk vindt (van zeer belangrijk tot zeer onbelangrijk)...:

- dat de komst van een grote wielerronde de Gelderse economie stimuleert.
- dat meer mensen door het evenement gestimuleerd worden om te gaan sporten.
- dat het imago van de provincie wordt versterkt door de grote wielerronde.
- dat de bewoners meer binding krijgen met elkaar door dit evenement.
- dat internationale erkenning voor Gelderland ontstaat.

- dat de provincie investeert in de komst van evenementen, zoals de start van een grote wielerronde
- dat geen grote bezoekersdrukke of overlast ontstaat tijdens het evenement.

Hieruit blijkt dat de meeste ondervraagden (71%) de economische stimulans van het evenement (zeer) belangrijk vinden, gevolgd door sportstimulatie (69%) en de internationale erkenning voor en het imago van de provincie. Meer mensen vinden een sterkere onderlinge band tussen Gelderlanders onbelangrijk (36%) dan belangrijk (32%). Iets minder dan de helft vindt het belangrijk dat er geen overlast ontstaat door het evenement, terwijl 30% dit onbelangrijk vindt. Bijna de helft van de Gelderlanders vindt het belangrijk dat de provincie investeert in evenementen zoals een grote wielerronde.



### Bereidheid om zelf bij te dragen

Tot slot is er onderzocht wat de bereidheid is om zelf bij te dragen aan de komst van de Giro. Hiervoor is de volgende situatie aan de geënquêteerden voorgelegd.

*Stel: Eén van de 3 Grote Wielerrondes van 2015 zal in Gelderland starten en de tweede etappe zal door uw woonplaats komen. Alleen krijgt de Gelderse organisatie de begroting niet rond. Om de wielerronde toch in Gelderland plaats te laten hebben wordt er aan de bevolking gevraagd om een bijdrage te leveren. Hoeveel euro zou u persoonlijk willen bijdragen om de wielerronde voor Gelderland te behouden?*

Op deze vraag waren antwoorden mogelijk van 0, 1, 2, 5, 10, 20, 50 en 100 euro. Van de ondervraagden zegt iets meer dan de helft niet te willen bijdragen. Ruim vier op de

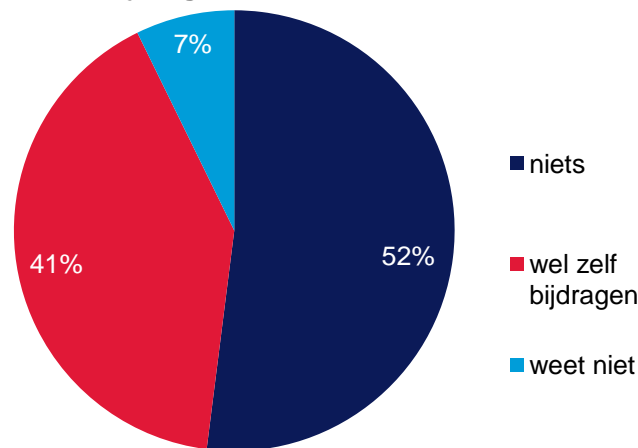
tien wil wel iets bijdragen en 7% weet het niet.

Van de personen die wel iets willen bijdragen, heeft bijna 40% 5 euro aangegeven, één op de drie een tientje en 14% twintig euro of meer (zie figuur hieronder).

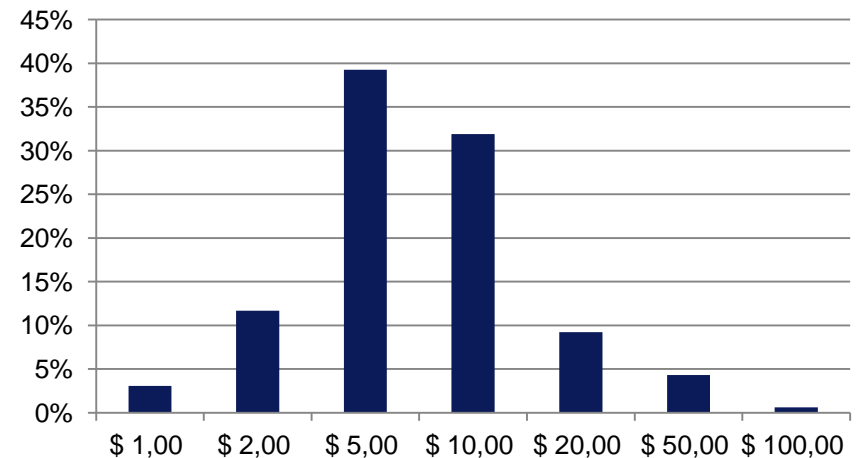
De gemiddelde bijdrage is € 4,40 per persoon onder alle respondenten (behalve die 'weet niet' aangaven). Onder de personen die wel iets wilden bijdragen was dit bedrag €10,02.

Als deze uitkomsten worden doorgetrokken naar de hele Gelderse volwassen bevolking (1,6 miljoen inwoners) dan komt de totale zogenaamde *willingness to pay* uit op 7 miljoen euro. Deze waarde wordt ook wel aangeduid als het economische 'nut' of de 'feelgood-factor'. De uitkomst ligt ook hoger dan bij een vergelijkbaar onderzoek van Heyne en Süssmuth (2006) voor het WK voetbal in Duitsland (€ 3,15).

**Bijdragen aan wielerevenement?**



**Hoeveel zelf bijdragen?**





## Achtergrondkenmerken

De voorgaande pagina's hebben een overzicht gegeven van de antwoorden van een representatieve steekproef onder de gehele Gelderse volwassen bevolking. De vraag is of er ook grote verschillen zitten in de antwoorden tussen verschillende groepen Gelderlanders. Daarom zijn ook enkele achtergrondkenmerken meegenomen, te weten:

- geslacht
- leeftijd
- postcode
- opleiding
- zelf sporten (12 of meer keer per jaar)
- wielersport beoefenen (incl. toerfietsen, mountainbiken, bmx, baanwielrennen).

Uit het onderzoek blijkt dat er niet veel verschillen tussen de meeste groepen Gelderlanders zitten. Uit de tabel die hiernaast is weergegeven is op te maken dat mannen iets positiever over het evenement zijn dan vrouwen en dorpelingen enthousiaster lijken dan stadsinwoners en dat ouderen (met name 65+-ers) meer dan jongeren willen bijdragen. Maar daarbij moet worden aangetekend dat geen van deze groepen echt significant afwijkt van de gemiddeldes. Belangrijke uitkomst daarmee lijkt dat het hiervoor geschetste beeld behoorlijk representatief is voor de hele Gelderse bevolking.

Bezoekers	Komst evenement positief	Zelf Meebetalen	Gemiddeld bedrag
man	82%	44%	€ 5,12
vrouw	75%	44%	€ 3,68
18-24	79%	33%	€ 3,26
25-34	75%	31%	€ 2,37
35-44	76%	50%	€ 3,24
45-54	77%	42%	€ 4,93
55-64	78%	44%	€ 4,12
65+	82%	51%	€ 6,33
basisonderwijs	65%	38%	€ 1,63
lbo/vmbo/mavo/vmbo	80%	44%	€ 4,22
mbo (mts, uts, vhbo)	76%	37%	€ 4,23
havo/vwo/hbs	85%	49%	€ 3,97
hbo	79%	48%	€ 5,19
wo	77%	39%	€ 4,91
Dorp	81%	47%	€ 4,73
Stad	74%	39%	€ 3,84
Sporter (>=12 x p.j.)	83%	48%	€ 4,87
Niet-sporter	70%	36%	€ 3,57
Totaal	79%	44%	€ 4,40

## 8. Conclusies en aanbevelingen

### Conclusies

De belangrijkste conclusies van het onderzoek naar de haalbaarheid van de Girostart van 2016 in Gelderland zijn:

- Het is heel goed mogelijk om een Girostart in Gelderland te houden, zowel als die plaatsvindt op vrijdag 6 tot en met zondag 8 mei 2016 (Scenario 1) als van zaterdag 7 tot en met maandag 9 mei 2016 (Scenario 2)
- De Giro past goed bij zowel het huidige sportbeleid als de ambities van de provincie Gelderland om de provincie te promoten met name in het kader van de vrijetijdseconomie.
- Er wordt daarnaast een positieve directe economische impact van een Girostart verwacht voor de provincie Gelderland van zo'n 11,25 miljoen euro (Scenario 1) of 9,0 miljoen euro (Scenario 2). Vanuit economisch perspectief verdient Scenario 1 mede daarom de voorkeur.
- Het organiseren van een evenement als de Girostart brengt risico's met zich mee op het gebied van veiligheid en voor de financiën van de betrokken overheden. Deze worden onderkend door de overheden en lijken goed beheersbaar.
- De voorgestelde organisatieopzet binnen de provincie brengt veel gevaren met zich mee met betrekking tot daadkracht, efficiency, kwaliteit en financiële transparantie.
- Gelderland beschikt over voldoende faciliteiten, infrastructuur en overnachtingsmogelijkheden voor de organisatie, de wielerploegen, media en bezoekers.
- De fee die betaald moet worden aan RCS, de Giro-

organisatie, is aanzienlijk, maar lijkt marktconform.

- De kosten van de start van de Giro zijn omgeven door veel onzekerheden. De betrokken partijen hebben echter een groot deel daarvan zelf in de hand, bijvoorbeeld bij de opzet van de organisatie, het marketingbudget, de parcourskeuze en ten aanzien van de side-events.
- De totale kosten worden geraamd op 10 miljoen euro (9,7 miljoen euro in Scenario 2).
- Voor de Girostart lijkt voldoende bestuurlijk draagvlak en financieel commitment bij Provincie en gemeenten.
- De bijdrage van VWS is nu de sleutel voor voldoende dekking. Deze is echter nog zeer onzeker.
- Met de inbreng van ruim 5 miljoen euro van de provincie en 1 miljoen euro van de gemeenten is een sluitende begroting reëel, mits VWS substantieel bijdraagt (2 to 2,5 mln. euro).
- Het draagvlak onder de Gelderse bevolking om de start van een grote wielerronde naar de eigen provincie te halen is erg groot. Bijna 80% vindt het positief dat topsportevenementen naar de provincie worden gehaald en 68% vindt de komst van een groot wielerevenement een aanwinst.
- Ruim vier op de tien Gelderlanders zou zelf ook (gemiddeld 10 euro) willen bijdragen aan de komst van zo'n wielerronde.
- De doelstellingen van de Provincie en drie gemeenten sluiten aan bij de wensen van de bevolking, die het belangrijk vindt dat het evenement de economie en sportparticipatie stimuleert en het imago van de provincie versterkt.

## Aanbevelingen

Er zijn weinig evenementen als de start van een grote wielerronde om een groot en internationaal publiek te bereiken, terwijl ook de eigen bevolking er massaal zelf van kan genieten. De Girostart 2016 lijkt dus voor de provincie een unieke kans om doelstellingen op promotioneel vlak, de vrije tijdseconomie en het sportbeleid te realiseren.

Voordat Provincie en gemeenten daarover beslist is het van belang dat er goed wordt nagedacht over de doelstellingen die de provincie heeft waar het evenement aan bij kan dragen en deze heel concreet te maken. Daarnaast moet er goed worden gekeken of er voldoende financieel en bestuurlijk draagvlak is en blijft bij de drie gemeenten voor de tijdrut en start/finish van de etappes te organiseren.

Mocht de Girostart daadwerkelijk naar Gelderland worden gehaald dan wordt het volgende aanbevolen:

- Start snel met het inrichten van een kleine, maar slagvaardige organisatie. Een organisatieopzet buiten de provincie, heeft wat ons betreft, met oog op de kwaliteit, daadkracht en transparantie, de voorkeur.
- Er dienen daarbij korte lijnen tussen de evenementen-organisatie en bestuurders van betrokken instellingen en organisaties te zijn;
- Zorg dat er ervaren experts verantwoordelijk worden voor de gebieden veiligheid, mobiliteit, wielertechnische organisatie, activatieprogramma en marketing & hospitality;
- Zorg dat zo snel mogelijk (formeel of informeel) duidelijk

wordt of de begrote VWS-subsidie reëel is. Blijkt dit niet het geval heroverweeg het gehele project dan;

- Zorg voor een reële begroting van de kosten. Dit geldt in het bijzonder voor kosten voor het parcours en mobiliteit.
- Bewaak de begroting en de mate waarin doelstellingen worden gerealiseerd continu. Zorg dat er een onafhankelijke accountant meekijkt;
- Maak een aantrekkelijk parcours waarin veel *highlights* van Gelderland aan de wereld worden getoond en waarin het peloton ook bij elke Gelderlander in de buurt komt;
- Betrek zo snel mogelijk het wielerminnende bedrijfsleven en zorg voor een enthousiaste 'businessclub' die samen wil toewerken naar een Girostart;
- Zorg voor coherente en lokaal gedragen aanvullende programma's en activiteiten op het gebied van sport en cultuur en zoek er partners bij die zich daarbij betrokken voelen;
- Gebruik bestaande ervaringen van de start van andere grote wielerrondes en opgedane kennis zoals de publicaties 'Maak van je evenement een A-merk', 'Meer halen uit Sportevenementen' en de Modelaanpak van NOC\*NSF;
- Zorg voor een goede evaluatie van het evenement, conform de eisen voor financiering van het ministerie van VWS, die ook aansluiten bij de doelstellingen van provincie en gemeenten.

Als de Provincie besluit over te gaan tot het organiseren van de Girostart verdient het dus de aanbeveling om er vol voor te gaan en het evenement een vliegwiel te laten zijn voor grotere maatschappelijke ontwikkelingen.

# Bijlage 1: Bronnen

## Geraadpleegde literatuur

Boer, W. de (2011). Wereldkampioenschappen baanwielrennen 2011 - economische impact, bezoekersprofiel en beleving. Hogeschool van Arnhem en Nijmegen.

Boer, W. de, E. Gerritsen, E. de Klerk, H. van de Wetering, C. Wijn (2013). Maak van je evenement een A-merk – een handreiking voor het vergroten van de economische spin-off bij evenementen. Arnhem: Provincie Gelderland, BMC, HAN.

Boer, W. de, J. Schoemaker (2014). Verkenning haalbaarheid Girostart 2016 naar Gelderland. Nijmegen: HAN

Cap Gemini Ernst & Young (2007). Le Tour sous La Tour. Haalbaarheidsstudie Tourstart 2010. Amsterdam: CGE&Y.

du Plessis, S.,W. Maennig (2007) : World Cup 2010: South African economic perspectives and policy challenges informed by the experience of Germany 2006, Hamburg contemporary economic discussions, No. 4

Ecorys (2010). Impact Giro d'Italia Utrecht. Utrecht: Ecorys.

Feddersen, A. (2013). Second opinion economic impact Giro

2012 Copenhagen. Esbjerg: University of Southern Denmark

Gool, W. van, E. Oldenboom, L. Ratgers, A. van Schendel (2009). Le Vuelta Drenthe Holanda – beleving en economische impact. Breda: NHTV en Meerwaarde.

Groot, M. de, S. Blom, M. van der Gugten (2012), Meer halen uit sportevenementen. Evaluatie VWS beleidskader pilots sportevenementen. Amsterdam: DSP-groep.

Groot, M. de, P. Duivesteijn (2013). Handboek Meer halen uit sportevenementen. Amsterdam: DSP-groep.

Hover, P., E. Oldenboom, J. Straatmeijer, J. Kock (2013). Prognose economische impact WK Hockey 2014. Utrecht: Mulier Instituut.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (2013) Beleidskader Sportevenementen.

Koldijk H. (2009). Economische Spin-off en waardering Vuelta Weekend 2009. Leeuwarden : NHL Hogeschool.

Limburgs Parlement (2013). Onderzoeksrapport Stichting WK Wielrennen Limburg. Maastricht: Provincie Limburg.

### **Geraadpleegde literatuur**

NOC\*NSF (2004). Haalbaarheidsonderzoek EJOE. Arnhem: NOC\*NSF

Northern Ireland Tourist Board (2014). Giro Toolkit booklet. Belfast: NITB

Postma, B.(2010). De Giro komt naar Middelburg. Groningen: Hanze Hogeschool

Provinciale Staten Gelderland, besluit 30-6-2010. Gelderland Sportland: Programma 2010-2016.

Provincie Gelderland (2011). Economische visie 2012-2016.

Provincie Gelderland (2012). Actieplan vrijetijdseconomie.

Provincie Gelderland (2012). Maak kennis met de vrijetijdseconomie van Gelderland.

Visit Denmark (2012). Evaluering af Giro-starten 2012.

Vogelaar, D. (2010). Economische impact Le Grand Départ du Tour de France 2010 Rotterdam. Rotterdam: Hogeschool Rotterdam

Werkgroep Evaluatie Sportevenementen (2010). Richtlijnenhandboek Bezoekersaantallen. [www.evenementenevaluatie.nl](http://www.evenementenevaluatie.nl)

Werkgroep Evaluatie Sportevenementen (2013). Richtlijnenhandboek Prognose Economische Impact [www.evenementenevaluatie.nl](http://www.evenementenevaluatie.nl)

Werkgroep Evaluatie Sportevenementen (2010). Richtlijnenhandboek Economische impact. [www.evenementenevaluatie.nl](http://www.evenementenevaluatie.nl)

### **Geraadpleegde websites**

[www.bbc.co.uk](http://www.bbc.co.uk)

[www.cbs.nl/statline](http://www.cbs.nl/statline)

[www.evenementenevaluatie.nl](http://www.evenementenevaluatie.nl)

[www.gazettal.it/giroitalia](http://www.gazettal.it/giroitalia)

[www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

[www.gelderlander.nl](http://www.gelderlander.nl)

[www.inrng.com](http://www.inrng.com)

[www.minvws.nl](http://www.minvws.nl)

[www.nitb.co.uk](http://www.nitb.co.uk)

[www.tourdefranceutrecht.nl](http://www.tourdefranceutrecht.nl)

### **Foto's**

Voorpagina: Cor Vos, Giro d'Italia, Cyclingnews

## Bijlage 2: Interviews

Personen bij de navolgende organisaties zijn ten bate van het onderzoek geïnterviewd of gesproken:

Business Peloton Utrecht  
Gemeente Amsterdam  
Gemeente Apeldoorn  
Gemeente Arnhem  
Gemeente Nijmegen  
Girostart Belfast 2014 / Northern Ireland Tourist Board  
Girostart Kopenhagen 2012  
KNWU  
Libéma  
Ministerie van Volksgezondheid Welzijn en Sport  
NOC\*NSF  
Organisatie Tourstart 2015  
Provincie Gelderland  
The Organizing Connection  
Topsport Gelderland  
Vueltastart Drenthe 2015 en 2010 /(Wielierplatform - Drenthe Beweegt  
WK Wielrennen Zuid-Limburg 2012



## Bijlage 3 - Topiclijst interviews

### **Doelen**

- Wat zijn/waren de beoogde doelen
- Beoogde effecten
- Gerealiseerde effecten (meting?)

### **-Voorwaarden**

- Organisatie
- Faciliteiten
  - o Hotels e.d. renners/teams
  - o Giro-organisatie
  - o Start- en finish-gebied
  - o Route
  - o Media
- Veiligheid
- Risico's
- Locatie
- Tijd (mei 2016)
- Wie verantwoordelijk voor wat?

### **Financiën**

- Kosten (posten)
- Wie betaalt wat?
- Financiering

- Bedrijfsleven (hoe en wie betrekken)
- Overheden
- Risico's

### **Economie & andere effecten**

- Economische impact korte termijn
- EI lange termijn (toerisme)
- Uitstraling, Media-aandacht (kwaliteit en kwantiteit)
- Risico's (mn aanacht)
- Sociale impacts
- Legacy (lange termijn)

### **Huidige situatie Gelderland**

- Faciliteiten
- Organiserend vermogen

## Bijlage 4 - Voorwaarden RCS voor lokale organisatie

The Foundation commits itself to taking responsibility and is liable for the following activities:

- The Foundation shall apply for and make all efforts to obtain all necessary authorization from the local administration (Ministry of Internal Affairs, Prefecture, Region, Province, Municipality) for the Giro d'Italia (i.e. occupation of public territory, display of temporary advertising etc.), including, but not limited to the required Event Permit.
- The Foundation shall make all efforts to ensure the successful implementation of all the provisions set in the RCS TECHNICAL REPORT, subject to authorization from the administrative bodies, in particular with respect to the required Event Permit RCS;
- The Foundation shall make all efforts to ensure that RCS enjoys the freedom of movement required during the preparation and implementation phases of the Giro d'Italia, subject to the conditions of the Event Permit;
- The Foundation ensures free access to the Giro d'Italia for the spectators, subject to the conditions of the Event Permit;
- Notwithstanding the obligation of RCS in this regard, as mentioned in article 5, the Foundation shall make all efforts to take the necessary security measures in the territory as described in the Event Permit in order to:
  - a) ensure players' and spectators' safety, especially at points of departure and arrival;

b) prohibit vehicle circulation and parking on the streets and squares used for the Giro d'Italia and put in place measures to control traffic on neighbouring roads;

- The Foundation shall make all efforts to ensure that the following restrictions are put in place and respected:

- a) prohibit of posting any form of occasional advertising - regardless of the form in which the message is expressed, including commercial posters or boards/panels - in the departure and arrival areas and their immediate surroundings, unless authorized by RCS;

- b) prohibit of circulation of printed advertising material or messages - regardless of the form in which they are expressed - in the departure and arrival areas and their immediate surroundings, unless authorized by RCS;

- c) prohibition of any form of occasional selling of products and/or objects within the territory of the Event Permit, unless authorized by RCS.

- The Foundation shall set up at its own expense and having in place, as of 16h00 of the day before, the stage, stands and premises with no advertising material located as close as possible to the finishing line so as to host organization permanence (+/- 800 sqm), pressroom (+/- 800 sqm) with 150 workstations (desk, chairs and electric sockets) and, if necessary, a few extra rooms for meetings and conferences that may take place;

- The Foundation shall install at its own expense the necessary structures so as to guarantee appropriate hygiene conditions in the pressroom, permanence and at the public areas of departure and arrival;
- The Foundation shall organise parking areas reserved exclusively for RCS cars/vehicles in the areas of departure and arrival and in the areas surrounding the permanence and the pressroom as mentioned above;
- The Foundation shall provide and install at its own expense all necessary structures and services for public safety and hosting in addition to the equipment already installed by RCS for stage departure and arrival as mentioned in article 5.2; in particular:
  - a) additional barriers, with no advertising, on the sides of the road, for the length of the last km and possibly in other areas, if so requested by RCS ;
  - b) all the information signs and directions which the public will need;
  - c) rescue services and first-aid and evacuation equipment for the public;
- The Foundation shall incur roadwork costs as well as other costs as indicated in RCS TECHNICAL REPORT for the safety of athletes and the setup of the necessary structures for Giro d'Italia;
- The Foundation shall set up at its own expense the connection systems needed to ensure availability of electricity and/or water in the different areas of the Giro d'Italia as specified in the RCS TECHNICAL REPORT;
- The Foundation shall make available waste bins so as to guarantee the best level of protection of the environment in the areas occupied by RCS:
  - a) parking space for sponsor caravan at departure point
  - b) technical area of arrival
  - c) technical area of departure
- The Foundation shall pick up the waste and ensure that the areas occupied by RCS are clean, at its own expense;
- The Foundation shall supervise or ensure the supervision, at its own expense, of RCS's structures in case Giro d'Italia continues at night time;
- The Foundation shall take care of insurance covering its Civil Liability

## Bijlage 5 – Enquête draagvlak

De HAN wil graag weten wat het draagvlak onder inwoners van Gelderland is voor het organiseren van de start van een grote wielerronde in de provincie. Denkt u hierbij bijvoorbeeld aan de Vuelta, Giro d'Italia of de Tour de France.

1: We willen graag weten wat de verwachte beleving van een start van een grote wielerronde in Gelderland is.

Kunt u aangeven in welke mate u het eens bent met de volgende stellingen. (helemaal mee oneens / oneens / neutraal / eens / helemaal mee eens)

- a. Ik zal trots zijn als een groot wielerevenement in Gelderland plaatsvindt.
- b. Ik vind het positief dat topsportevenementen naar Gelderland worden gehaald.
- c. Ik vind de komst van een groot wielerevenement een aanwinst voor de provincie
- d. Ik zal het evenement zelf willen bezoeken als het in Gelderland plaatsvindt
- e. Ik zal het evenement zelf willen bezoeken als het in mijn gemeente plaatsvindt
- f. Ik zal mijn gemeente bewust gaan verlaten als het wielerevenement in mijn gemeente plaatsvindt
- g. Ik zal het evenement met belangstelling in de media volgen

h. Ik zou het leuk vinden als het wielerevenement ook door mijn woonplaats komt

i. Ik vind het onnodig om een buitenlands wielerevenement naar Gelderland te halen

2: De volgende vragen gaan over de mate waarin u belang hecht aan verschillende aspecten van een grote wielerronde in uw provincie? (zeer onbelangrijk / onbelangrijk / neutraal / belangrijk / zeer belangrijk)

Kun u aangeven in welke mate u het belangrijk vindt...

- a. dat de komst van een grote wielerronde de Gelderse economie stimuleert
- b. dat meer mensen door het evenement gestimuleerd worden om te gaan sporten
- c. dat het imago van de provincie wordt versterkt door de grote wielerronde.
- d. dat de bewoners meer binding krijgen met elkaar door dit evenement.
- e. dat internationale belangstelling en erkenning voor Gelderland ontstaat.
- f. dat de provincie investeert in de komst van evenementen, zoals de start van een grote wielerronde
- g. dat geen grote bezoekersdrukte of overlast ontstaat tijdens het evenement.

3. Sport u zelf regelmatig ( $\geq 12$  keer per jaar)?

1. ja
2. nee -> 5

4. Doet u aan wielersport (incl. toerfietsen, bmx, baanwielrennen, mountainbiken)

1. ja
2. nee

5. Wat is uw hoogst voltooide opleiding?

1. basisonderwijs
2. LBO/VMBO/MAVO/VMBO
3. MBO (MTS, UTS, VHBO)
4. HAVO/VWO/HBS
5. HBO (incl. Universiteitpropedeuse)
6. WO (universiteit)
7. Anders

6. Wat is uw geboortjaar?

7. 4 cijfers postcode:

8. Geslacht:

1. man
2. vrouw

9. Tot slot. Stel: één van de 3 Grote Wielerrondes van 2015 zal in Gelderland starten en de tweede etappe zal door uw woonplaats komen. Alleen krijgt de Gelderse organisatie de begroting niet rond. Om de wielerronde toch in Gelderland plaats te laten hebben wordt er aan de bevolking gevraagd om een bijdrage te leveren. Hoeveel euro zou u persoonlijk willen bijdragen om de wielerronde voor Gelderland te behouden? Is dat:

- 0 euro
- 1 euro
- 2 euro
- 5 euro
- 10 euro
- 20 euro
- 50 euro
- 100 euro
- weet niet/geen antwoord

Hartelijk bedankt voor uw medewerking!