

Eindconcept memo Sluitingsscenario's Maastricht Aachen Airport (MAA)

Opgesteld door: Decisio (Menno de Pater, Sibren Vegter)

Datum: 1 september 2021

Inleiding

In dit beknopte memo geven we een overzicht en indicatieve doorrekening van de financiële gevolgen in het geval dat Maastricht Aachen Airport wordt gesloten. Het betreft een hypothetisch scenario, dat nu niet op tafel ligt, maar bruikbare inzichten levert in de discussie rondom de toekomst van de luchthaven.

Voor het tot stand komen van de doorrekening van de sluitingsscenario's van MAA is samengewerkt met verschillende partijen. Antea Group heeft met een indicatieve raming in beeld gebracht wat de benodigde maatregelen en bijbehorende kosten zijn van ontmanteling en sanering van de luchthaven. Daarnaast zijn in samenwerking met MAA BV de kosten voor het sociaal plan geraamd en evenals de financiële verplichtingen van de luchthaven en resterende verkoopwaarde van activa. De Provincie Limburg heeft op indicatieve wijze inzichtelijk gemaakt wat de kosten zijn van bedrijfsverplaatsingen van de bedrijven met eigen vastgoed die gevestigd zijn op de luchthaven. De kosten voor (juridische en financiële) afwikkeling van sluiting van MAA zijn ingeschat door Decisio. Tenslotte is gebruik gemaakt het businesscasemodel (opgesteld door Decisio in 2021) dat gebruikt is om de Van Geel scenario's door te rekenen, voor de kosten en opbrengsten in het resterende periode dat de luchthaven operationeel is.

In dit memo bespreken we eerst de uitgangspunten die we bij de sluitingsscenario's hanteren. Daarna geven we een overzicht van de resultaten waarbij we per onderdeel een korte beschouwing geven. Tot slot volgt de conclusie.

Uitgangspunten berekening sluitingsscenario

We hanteren de volgende uitgangspunten voor de sluitingsscenario's. Hierbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij de businesscase MAA van het voor jaar 2021 opgesteld door Decisio:

- De berekeningen zijn gemaakt om de 'out of pocket' kosten op een rij te zetten bij een sluitingsscenario. Overige aspecten, zoals mogelijke opbrengsten door verkoop gronden, versnelde afschrijvingen van gebouwen of vermeden

subsidies maken geen onderdeel uit de voorliggende analyse. De kosten om de luchthaven te sluiten worden zo zuiver mogelijk in beeld gebracht. Kosten voor het openhouden van de luchthaven zijn al in beeld gebracht in de businesscase van de Van Geel scenario's.

- Maatschappelijk en economische consequenties van de sluiting van de luchthaven MAA (bv. voor werkgelegenheid, bereikbaarheid en woningwaarde omgeving) maken expliciet geen onderdeel uit van deze doorrekening.
- Voor de MAA sluitingscenario's gaan we uit van een sluiting per 1 januari 2023. Dit jaar is hypothetisch, maar er moet een jaar gekozen worden om rekenkundig de berekening te kunnen maken. Er is wel een samenhang met de baanrenovatie: de renovatie is nodig om de luchthaven nog langer dan enkele jaren open te houden. Zonder renovatie zal de luchthaven dus niet lang kunnen blijven functioneren. Sluiting in 2023 sluit daarbij aan. Sluiting na de kostbare baanrenovatie is kapitaalvernietiging en lijkt uitgesloten.
- Dit betekent dat in 2022, het laatste jaar dat de luchthaven nog open is, de activiteiten zullen worden teruggeschroefd. Luchtvaartmaatschappijen zullen hun contracten opzeggen en activiteiten verplaatsen. Daarnaast zullen luchtvaartgerelateerde bedrijven met eigen bezittingen, zoals de vliegtuigonderhoudsbedrijven uitgekocht moeten worden. Van andere huurders zal het huurcontract opgezegd moeten worden. Het uitgangspunt is dat sluiting in een jaar plaatsvindt: op 1 januari 2022 wordt er nog volledig gedraaid, op 31 december 2022 vliegt er niets meer. De uitfasering gaat geleidelijk. Dat betekent dat over het gehele jaar gezien de helft van het aantal tonnages en passagiers in 2022 zullen worden vervoerd t.o.v. een normaal jaar.
- We gaan uit van een schoon opgeleverde luchthaven waarbij we een minimaal (worst-case) en maximaal (best-case) scenario omtrent de sluiting van MAA uiteen zetten. Dit in verband met onzekerheden over de staat van de bodem, sanering, sloopkosten en kosten uitplaatsen van bedrijven. Ook de mogelijke toekomstige bestemming van de grond is relevant. We gaan hierbij uit van een (logistiek) bedrijventerrein of woningbouw als mogelijke bestemming.
- We maken tevens een gevoeligheidsanalyse waarbij uit wordt gegaan van zo min mogelijk sloop van gebouwen en infrastructuur. Echter zal dan de grond ook niet rendabel hergebruikt kunnen worden. Gezien de grote onzekerheid of een dergelijk scenario haalbaar is (gedetailleerd onderzoek is nog óf een niet-schone oplevering een optie is bij een herbestemming), wordt deze analyse kwalitatief beschreven.
- Berekeningen zijn gemaakt op basis van de cash-flow methode: afschrijvingen spelen geen rol. Het gaan om out of pocket kosten van sluiting.
- De bedragen zijn ingeschat op basis van prijspeil 2021.

- Bedragen zijn uitgedrukt in nominale waarden.
- Bedragen zijn exclusief BTW.
- Alle berekeningen zijn nog indicatief, veelal op basis van expert judgement en kennen nog grote onzekerheden. Doel is om een eerste beeld van de kosten te schetsen. Pas als een sluitingsscenario een realistische beleidsopties is, is meer diepgravend onderzoek zinvol (met name sloop- en saneringskosten & onderhandelingen uitkoop bedrijven kennen een grote onzekerheidsmarge).

Resultaten sluitingsscenario's MAA

In onderstaande overzichtstabel zijn de resultaten van de doorrekening weergegeven van mogelijke (hypothetische) sluitingsscenario's van MAA.

Tabel 1 Resultaten doorrekening sluitingsscenario's MAA

Bestemming	Sluitingsscenario					
	Minimaal (Best-Case)		"Midden"		Maximaal (Worst-Case)	
	Bedrijven	Woningbouw	Bedrijven	Woningbouw	Bedrijven	Woningbouw
Operationeel verlies (2022 MAA + MAABI)	€ 4,1	€ 4,1	€ 4,1	€ 4,1	€ 4,1	€ 4,1
Sociaal Plan	€ 6,8	€ 6,8	€ 6,8	€ 6,8	€ 6,8	€ 6,8
Verplichtingen MAA	€ 1,9	€ 1,9	€ 1,9	€ 1,9	€ 1,9	€ 1,9
Verkoopwaarde Activa	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,5	€ 0,5
Netto kosten sluiting MAA	€ 8,3	€ 8,3	€ 8,3	€ 8,3	€ 8,3	€ 8,3
Curatorkosten	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4	€ 0,4
Aanblijven Directie/Finance/HR	€ 1,1	€ 1,1	€ 1,1	€ 1,1	€ 1,1	€ 1,1
Afwikkeling sluiting	€ 1,6	€ 1,6	€ 1,6	€ 1,6	€ 1,6	€ 1,6
Sloop- en saneringskosten	€ 56,2	€ 111,3	€ 78,5	€ 133,6	€ 100,9	€ 156,0
Kosten uitplaatsen bedrijven	€ 17,5	€ 17,5	€ 20,3	€ 20,3	€ 23,1	€ 23,1
Totaal (netto)kosten	€ 87,6	€ 142,7	€ 112,8	€ 167,8	€ 137,9	€ 193,0

In bovenstaande tabel hanteren we een worst-case en best-case scenario waarbij respectievelijk de ondergrond zeer vervuild is en daarnaast de kosten van uitplaatsen van bedrijven hoger uitvallen of de ondergrond minder vervuild is en lagere uitplaatsingskosten van bedrijven. Daarnaast maken we binnen deze scenario's onderscheid in toekomstige bestemming van de grond voor bedrijven of woningbouw. Wanneer de grond geschikt moet zijn voor woningbouw, zijn de eisen

aan de kwaliteit van de grond hoger. Hieronder gaan we achtereenvolgens in op de verschillende onderdelen uit de overzichtstabel.

Operationeel resultaat/EBITDA 2022

Het uitgangspunt is dat MAA nog een jaar open is in 2022 en gemiddeld op halve kracht draait vanwege opzeggen van contracten en verdwijnen van luchthavengerelateerde activiteiten. Een halvering van vracht en passagiers zorgt aan de opbrengstkant voor een *grosso modo* halvering van de inkomsten voor MAA. Voor MAABI gaan we uit van een halvering van de opbrengsten uit huur en erfpacht. Aan de kostenkant geldt dat een deel vaste kosten betreft. Dit geldt met name voor personeelskosten, verzekeringen en kantoorkosten. Bij een halvering van de activiteit op de luchthaven moet nog circa 70 procent van de kosten gemaakt worden.

Bovenstaande zorgt voor een operationeel resultaat of EBITDA van MAA + MAABI in 2022 van -4,1 miljoen euro, oftewel een verlies van 4,1 miljoen euro. Dit is exclusief de NEDAB bijdrage van de provincie. Vergeleken met de businesscase bij een *business as usual* scenario conform marktvraag is de EBITDA in 2022, exclusief NEDAB bijdrage, -0,9 miljoen euro. Het resultaat uit de operatie wordt daarmee circa 3,2 miljoen euro negatiever.

Kosten sluiting MAA BV

Sluiting van de luchthaven brengt ook extra kosten voor MAA met zich mee en daarnaast ook opbrengsten. We onderscheiden hierin 3 posten:

- Kosten voor sociaal plan voor werknemers. Hierbij gaat het om ontslagvergoedingen voor werknemers. Deze zijn berekend op basis van de kantonrechttersformule die bij collectief ontslag wordt ingezet¹. In totaal zijn de kosten voor het sociaal plan voor personeel 6,8 miljoen euro.
- Bij sluiting moet MAA BV ook aan alle financiële verplichtingen voldoen bij inkoopbedrijven, lease- en huurcontracten. De totale financiële verplichtingen komen uit op 1,9 miljoen euro.
- De activa waarover MAA BV beschikt, heeft voor een deel nog een verkoopwaarde. We gaan ervan uit dat deze ongeveer 15 procent van de waarde van de activa bedragen. Dit komt neer op ongeveer 0,5 miljoen euro die we opvoeren als opbrengst door sluiting.

¹ De kantonrechttersformule = gewogen dienstjaren * beloning per maand (incl. eindejaarsuitkering, vakantiegeld en overige vaste toeslagen) * correctiefactor (bij de laatste reorganisatie was deze 0,7 en hanteren we hier ook)

In totaal komen daarmee de extra kosten voor MAA BV van sluiting van de luchthaven uit op ongeveer 8,3 miljoen euro.

Afwikkeling sluiting

Naast de extra kosten in het sluitingsscenario zijn er ook nog kosten voor de juridische en financiële afwikkeling. Hierbij valt te denken aan de kosten voor de curator en kosten voor aanblijven van directie, finance afdeling en HR om de sluiting op een ordentelijke manier af te ronden. We rekenen een jaar voor de afronding van de sluiting van de luchthaven en gaan bij de kosten van de curator uit van een standaarduurtarief van 221 euro, exclusief BTW. Voor het aanblijven van het personeel nemen we alleen de kosten aan salarissen inclusief sociale premies e.d. Kosten voor trainingen, bonussen en overige vergoedingen voor personeel worden niet meegenomen. Daarmee komt de afwikkeling van de sluiting uit op ongeveer 1,6 miljoen euro.

Sloop- en saneringskosten

De sloop- en saneringskosten van de luchthaven zijn door Antea Group indicatief geraamd. Bij het ramen is uitgegaan van bandbreedtes voor de verschillende categorieën: het basisuitgangspunt is dat alle gebouwen en infrastructuur (zowel boven- als ondergrond) die naar verwachting geen functie meer hebben na sluiting van de luchthaven, gesloopt en gesaneerd worden. Het terrein wordt schoon en op oorspronkelijke maaiveldniveau achter gelaten. Moderne gebouwen, zoals Aviation House of Cargoloods Oost, blijven staan: deze kunnen naar verwachting nog geëxploiteerd worden na sluiting van de luchthaven.

Na sloop wordt de grond weer aangevuld, wat bij elkaar een forse kostenpost is (6 – 12 miljoen euro). De grootste onzekerheid is de staat van de bodem en de daarmee gepaard gaande kosten voor het saneren (14 – 100 miljoen euro), uitgaande van een schone oplevering van de luchthaven: de bandbreedte is zowel afhankelijk van de huidige staat, als de toekomstige functie, waarbij de zorgplicht om de grond zo achter te laten als deze in het verleden ook was, een belangrijk rol speelt (zie kader). Omdat er grote onzekerheden zijn over zowel de mate van vervuiling (met weet dat er vervuiling is, maar niet hoe ernstig) en over het niveau waar dit naartoe teruggebracht moet worden (hangt af van de nulsituatie en toekomstige functie) is de bandbreedte groot. Ook voor sloopkosten zijn bandbreedtes gehanteerd. We hanteren daarom een best-case en een worst-case scenario zodat de onderkant en de bovenkant van de kosten inzichtelijk zijn en er een beeld is wat het kost om de luchthaven 'schoon op te leveren' als alles mee zit en als de kosten tegenvallen. Het betekent niet dat dit de totale mogelijke bandbreedte is: wellicht is het mogelijk

niet schoon op te leveren en meer delen van de luchthaven te hergebruiken, wat kostenverlagend kan zijn (zie gevoeligheidsanalyse) of wordt er bij een onderzoek vervuiling of andere vondsten ontdekt, die nu helemaal niet voorzien zijn (vervuiling grondwater, archeologie, etc.) en juist kostenverhogend werken.

Zorgplicht bodem en functie

De zorgplicht is opgenomen in artikel 13 van de Wet bodembescherming(Wbb). Deze houdt in dat verontreiniging of aantasting van de bodem (grond en grondwater) moet worden voorkomen: oftewel, de grond mag niet meer vervuild worden achtergelaten dan de staat waarin met deze heeft aangetroffen. De zorgplicht geldt alleen voor gevallen van bodemverontreiniging die op of na 1 januari 1987 zijn ontstaan. Als zich op of na 1 januari 1987 een aantasting of verontreiniging van de bodem heeft voorgedaan, moeten de directe gevolgen daarvan worden beperkt en zoveel mogelijk ongedaan worden gemaakt. Een cruciale vraag is of de nul situatie van de bodemkwaliteit rond 1987-1990 goed in beeld was. Was de grond al vervuild voor die datum en was dat goed vastgelegd, dan wordt dat gezien als uitgangssituatie. Als de luchthaven haar functie verliest, wordt gekeken of de zorgplicht goed is ingevuld. Dit gebeurt door de situatie van de bodemkwaliteit nu (via een gebiedsdekkend onderzoek) te vergelijken met de vastgelegde situatie medio 1987-1990. Zitten daar verschillen in (meer vervuiling en dus zorgplicht niet goed uitgevoerd), dan dient dit te worden aangepakt. Is er wel vervuiling, maar niet méér dan in 1987, dan hoeft dat niet direct te worden aangepakt. Uiteraard moet de functie die na de luchthaven volgt wel passen bij de mate van vervuiling: er mag geen onaanvaardbaar risico voor mens en natuur ontstaan.

Als er echter geen goede nulmeting was, zal het vandaag de dag lastig vast te stellen zijn of vervuiling die nu wordt aangetroffen er voor 1987 al lag (en dus niet op kosten van de luchthaven gesaneerd hoeft te worden), of dat deze later is ontstaan (en de luchthaven nog niet voldoende aan haar zorgplicht heeft voldaan en dat moet herstellen). Het is aannemelijk dat de grond in 1987 vervuild was, de luchthaven lag er immers toen al, maar herstel van de 'natuurlijke situatie' is het uitgangspunt als er geen nulmeting beschikbaar is (komt normaliter overeen met kwaliteit grond die past bij woningbouw). Aan de andere kant zal ook dan nog steeds in overleg met het bevoegd gezag maatwerk naar alle redelijkheid en billijkheid mogelijk moeten zijn: blijven functies op delen van de luchthaven gehandhaafd, bijvoorbeeld bij een logistiek terrein, parkeerplaats of landingsbaan die een infrastructurele functie houdt, dan is volledig saneren misschien niet noodzakelijk. Uiteraard moet duidelijk zijn dat de zorgplicht niet is

geschonden en moet er geen sprake zijn van mobiele verontreinigingen die bijvoorbeeld in het grondwater terecht kan komen (in de kostenraming is niet uitgegaan van vervuiling van het grondwater; dit zou nog kostenverhogend werken). Ook moet er altijd gekeken worden of er zogenaamde humane of ecologische risico's zijn bij een verandering van functie. Daarmee is een gebiedsdekkend onderzoek dat uitwijst of aan de zorgplicht is voldaan, of de mate van vervuiling past binnen de nieuwe functie én dat uitwijst of vervuiling zich nog kan verspreiden of veilig vast ligt in de ondergrond (niet mobiel is), noodzakelijk voor de luchthaven van functie kan veranderen.

In het best-case scenario zijn de kosten voor opleveren als bedrijventerrein ongeveer 56 miljoen euro exclusief BTW en ongeveer 111 miljoen euro voor woningbouw. In het worst-case scenario zijn de kosten voor opleveren als bedrijventerrein ruim 100 miljoen euro en voor woningbouw 156 miljoen euro, exclusief BTW. In de bijlage zijn per onderdeel de kosten opgenomen voor best-case schone oplevering als bedrijventerrein en worst-case voor woningbouw. Nogmaals wordt benadrukt dat de genoemde bedragen slechts een zeer globaal bepaalde indicatie zijn.

Kosten uitplaatsen bedrijven

De kosten voor het uitplaatsen van bedrijven zijn geraamd door de Provincie Limburg op basis van volledige schadeloosstelling. De bedrijven waarvoor het risico geldt dat ze volledig schadeloos gesteld moeten worden zijn: General Aviation Management B.V. (GAM) en de onderhoudsbedrijven SAMCO Aircraft Maintenance B.V. en Maastricht Aviation Aircraft Services B.V. (MAAS). Aan deze bedrijven is toegezegd dat de luchthaven voor lange tijd open zou blijven. Deze bedrijven hebben eigen bezit op de luchthaven, langlopende erfpachtcontracten en kunnen hun business niet meer uitvoeren als de luchthaven zou sluiten. Van huurders op de luchthaven en luchtvaartmaatschappijen worden contracten stopgezet: daar staan geen kosten (voor de luchthaven) tegenover.

Een volledige schadeloosstelling wil zeggen dat de onteigende partij zowel voor als na de onteigening in een gelijkwaardige inkomens- en vermogenspositie blijft. Dit betekent dat hij niet in een slechtere, maar ook niet in een betere inkomens- en vermogenspositie mag komen. Ervaring uit het verleden bij projecten in de Provincie Limburg heeft geleerd dat totale kosten in de buurt liggen tussen de 1,5 á 2,0 van de huidige vastgoedwaarde van een bedrijf. Deze orde grootte is ook gehanteerd bij de inschatting van de Provincie Limburg. Daarmee komen de kosten voor het

uitplaatsen van bedrijven in het best-case scenario op een kleine 18 miljoen euro en in het worst-case scenario op ruim kleine 23 miljoen euro.

Check plausibiliteit bandbreedte uitplaatsing

Wanneer de luchthaven sluit is verplaatsing of verhuizing van GAM, SAMCO en MAAS binnen de regio is geen optie. Dat betekent dat het personeel niet mee kan naar een nieuwe locatie. Verhuis-/verplaatsingskosten zijn daarmee direct hoger: personeel zal immers een ontslagvergoeding moeten krijgen. Oftewel, de bedrijven moeten een sociaal plan opstellen. Daarnaast vergroot een nieuwe locatie ook de kans dat het lastiger is om een klantenbestand mee te nemen, zeker als de tijd om een nieuwe locatie te vinden beperkt is en klanten tijdelijk genoodzaakt zijn naar een concurrent over te stappen. Een nieuwe locatie op een nieuwe luchthaven operationeel hebben (loods, materieel en personeel op orde met een contract op een nieuwe luchthaven) is niet direct geregeld.

Om de orde grootte van bovenstaande bandbreedte te valideren bekijken we deze aspecten kwantitatief en kwalitatief. Wanneer GAM, SAMCO en MAAS een sociaal plan op moeten stellen voor hun personeel, vergelijkbaar met dat van MAA, komen de kosten van dat plan uit op 6 – 10 miljoen euro (op basis van 150 – 250 werknemers). Daarnaast is de waarde van het huidige vastgoed door de provincie op circa 10 miljoen euro geraamd. Alleen met deze twee posten resulteert al een bandbreedte van 16 – 20 miljoen euro. Daarbovenop zal nog een vergoeding voor goodwill en de daadwerkelijke verhuiskosten moeten worden betaald. Daarmee lijkt de bovenkant van de bandbreedte een waarschijnlijker resultaat van de uitkoopsom dan de onderkant. Dit wordt vooral veroorzaakt door het feit dat verhuizen binnen de regio niet mogelijk lijkt als gevolg van de specifiek activiteiten die gebonden zijn aan de luchthaven.

Er heeft geen juridische toets plaatsgevonden of volledige schadeloosstelling door de luchthaven betaald zou moeten worden in geval van sluiting, of dat een deel toch als bedrijfsrisico gezien moet worden. Schadeloosstelling lijkt aannemelijk gezien de looptijd van erfpachtcontracten, afhankelijkheid van de luchthaven en toezeggingen vanuit de provincie, zoals het aanwijzen van de luchthaven als basisinfrastructuur. Net zoals voor de andere aspecten is een nauwkeurige schatting pas mogelijk als het scenario echt op tafel komt en wordt uitonderhandeld.

Niet-gekwantificeerde kosten en opbrengsten

In het totaal overzicht van de kosten en opbrengsten bij de sluitingsscenario's zijn een aantal (onzekere) posten niet meegenomen. We geven hiervan een indicatieve opsomming.

Kosten en opbrengsten vastgoed dat blijft

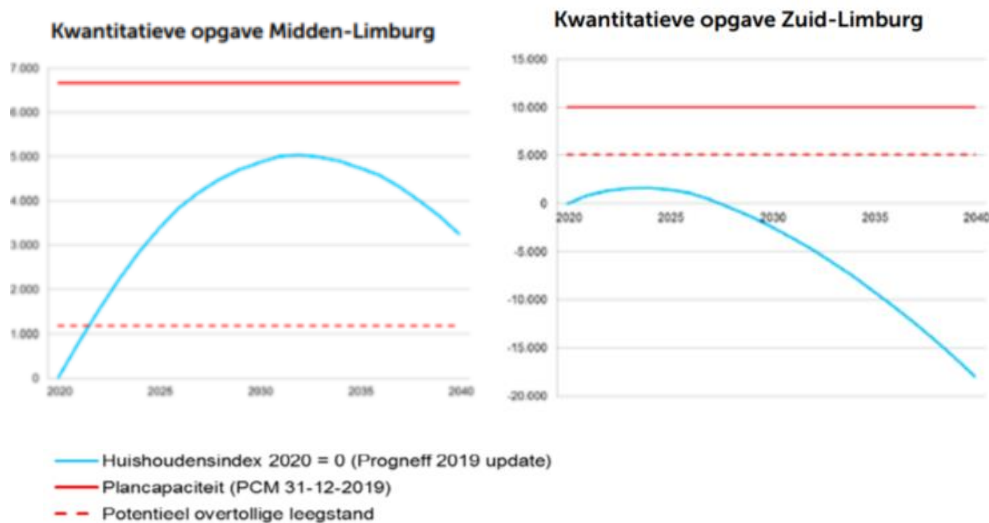
Inkomsten van huur en de onderhoudskosten van nog blijvende bedrijven/vastgoed na sluiting zijn niet meegenomen. Het Aviation House en Cargoloods zullen blijven bestaan. Een indicatie van de potentiële huur- en erfpachtinkomsten komt uit op jaarlijkse ongeveer 220 duizend euro van de bedrijven die blijven zitten. Voor het Aviation House zal het lastig zijn nieuwe huurders vinden; er is nu ook al ruimte beschikbaar voor nieuwe huurders. Voor de moderne Cargoloods Oost is het wel aannemelijk dat nieuwe gebruikers gevonden zullen worden, maar deze zullen beduidend minder betalen zonder operationele luchthaven naast de loods dan de huidige gebruikers. Een halvering van de huidige opbrengsten van circa 700 duizend euro per jaar ligt in de lijn der verwachtingen, terwijl de beheer en onderhoudskosten gelijk blijven. Daarnaast is het de vraag of het Vista College op de locatie gevestigd blijft bij sluiting van de luchthaven met jaarlijkse huurinkomsten van 375 duizend euro. Na sluiting zal MAABI dus inkomsten uit het vastgoed blijven halen, maar de onderhoudskosten lopen ook door terwijl de inkomsten dalen. Een zeer winstgevende operatie zal dat niet zijn, waarmee deze inkomsten niet bepalend zijn voor de netto sluitingskosten.

Herontwikkeling van het luchthaventerrein

De luchthaven beslaat in totaal 180 hectare. De herontwikkeling van het luchthaventerrein naar een bedrijventerrein of woningbouwlocatie is mogelijk maar zal ten kosten gaan van ontwikkelingen elders in de provincie Limburg.

Uit de woonmonitor 2020 van de Provincie Limburg blijkt dat voor Zuid- en Midden-Limburg de plancapaciteit uit eind 2019 de geprognoseerde huishoudensontwikkeling overtreft (zie onderstaande figuren). Dit betekent dat de leegstand in deze regio's zal toenemen. Een toevoeging van een additionele woonlocatie zal waarschijnlijk bijdragen aan extra leegstand in de regio's en/of het niet tot ontwikkeling komen van andere reeds geplande woningbouwlocaties.

Figuur Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document.1 Kwantitatieve opgave woningbouw Zuid- en Midden-Limburg (Bron: Woonmonitor 2020 Provincie Limburg)



De rapportage werklocaties Limburg 2020 geeft het beeld dat voor de omliggende regio's rond de luchthaven MAA nog voldoende restcapaciteit is op bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen in de regio's Westelijke Mijnstreek en Parkstad Limburg hebben eind 2020 respectievelijk een restcapaciteit van 126ha (ongeveer 10% van totaal) en 64ha (ongeveer 6% van totaal). In beide regio's zal in nog 43ha aan geplande kavels/bedrijfsruimtes worden toegevoegd in de komende jaren. De afgelopen 10 jaar (2011-2020) zijn jaarlijks gemiddeld 26ha aan kavels uitgegeven in de Westelijke Mijnstreek en Parkstad Limburg tezamen. De werkgelegenheid op bedrijventerreinen in de Westelijke Mijnstreek en Parkstad Limburg is daarentegen de afgelopen jaren aan het dalen. In de andere regio's in Limburg is dat niet het geval en ook het percentage restcapaciteit (10%) in de Westelijke Mijnstreek ligt hoger dan in andere Limburgse regio's. Daarmee is de verwachting dat de behoefte aan aanvullende capaciteit in de komende jaren niet sterk zal stijgen. Een toevoeging van nog eens 180ha aan additioneel bedrijventerrein (gelijk aan 7 jaren uitgifte aan kavels op bedrijventerreinen in beide regio's) op de voormalige luchthaven zal daarmee de restcapaciteiten op bedrijventerreinen in beide regio's zeer waarschijnlijk laten toenemen.

Wanneer het lukt het gehele gebied uit te geven voor een bedrijventerrein (180ha) of woningbouw (ruim 2.000 woningen) resulteren 34,2 miljoen of 49 miljoen euro aan opbrengsten volgens een indicatieve schatting van de planeconomen van de Provincie Limburg. De vraag is – gezien de bovenstaande noties over huidige vraag

en aanbod in de regio - of en op welke termijn deze opbrengsten daadwerkelijk behaald worden. Direct rondom de luchthaven is zelfs nog uitgeefbare grond als bedrijventerrein. Voor woningbouw lijkt er geen aanvullende behoefte meer te zijn in de regio en is er al een overschot aan locaties. Als gronduitgifte op de luchthaven ten koste gaat van huidige locaties is het netto resultaat van gronduitgifte nul. Het volume is bovendien dusdanig groot dat het tientallen jaren zal duren voordat het geheel in de markt is gezet. Kosten moeten gemaakt en gefinancierd worden voordat deze opbrengsten gerealiseerd worden. Gezien de grote mate van onzekerheid bij de huidige marktvraag én het feit dat uitgifte van grond op luchthaven waarschijnlijk ten koste gaat van verkoop van huidige beschikbare grond, kunnen de opbrengsten niet zomaar geïncasseerd worden.

Een andere mogelijke door de Provincie Limburg verkende optie voor toekomstig gebruik van het luchthaventerrein is een energielandschap. Daarmee zal een mogelijke opbrengstpotentie volgens een indicatieve schatting van de Provincie Limburg uitkomen op 10,8 miljoen euro. Dit lijkt een waarde die geïncasseerd kan worden bij een schone oplevering van het terrein. De behoefte aan ruimte voor duurzame energieproductie is er immers.

Afschrijvingen en andere boekhoudkundige aspecten

Er is geen rekening gehouden met boekhoudkundige versnelde afschrijvingen (geldt met name voor MAABI). Dat zijn immers geen daadwerkelijke koten. Hetzelfde geldt voor vermeden subsidies die juist onderdeel uitmaken van een scenario waarin de luchthaven open blijft.

Gevoeligheidsanalyse niet schone oplevering

Er is ook een scenario voor te stellen waarin zo min mogelijk gebouwen worden gesloopt, de infrastructuur blijft liggen en de luchthaven ter beschikking wordt gesteld voor andere doeleinden (museum, festiviteiten, autoraces, ...). Als er geen mobiele verontreinigingen zijn, zouden de kosten sterk gereduceerd kunnen worden. Vervuilde grond ligt dan 'veilig vast' onder de verhardingen en bestaande gebouwen. Dat is een harde voorwaarde: bij mobiele verontreiniging is sloop en sanering noodzakelijk, dan kan vervuiling immers in het grondwater terechtkomen. Daarnaast geldt ook een groot aantal andere kanttekeningen en onzekerheden:

- Bij functiewijziging zal onderzoek moeten uitwijzen óf er daadwerkelijk geen mobiele verontreinigingen aanwezig zijn. Als deze er wel zijn, zal er opgeruimd moeten worden. Ook moet aan de zorgplicht (zie eerder kader) zijn voldaan. Een eigenaar is verplicht de grond terug te brengen in de staat van de nulmeting (medio jaren 90, bij ingang nieuwe wetgeving uit 1987). De grond

mag niet meer vervuild zijn dan destijds. Indien er geen nulmeting is, is het uitgangspunt dat de grond schoon (voor de nieuwe functie, bijvoorbeeld woningbouw of industrie/bedrijventerrein) opgeleverd moet worden; de natuurlijke achtergrondwaarde mag daarbij wel behouden blijven. Gedegen gebiedsdekkend onderzoek is nodig om de mogelijkheden vast te stellen.

- Indien men zoveel mogelijk wil behouden voor een nieuwe functie (bijvoorbeeld laten liggen landingsbaan) en zo min mogelijk wil slopen en saneren, is onderzoek nodig dat het humane risico beperkt is. Een pretpark is wat anders dan een industrieterrein. Een plek waar publiek alleen op het asfalt kan blijven is weer anders dan wanneer men ook in het omliggende gras kan zitten. Sanering is hierin maatwerk. Het is daarmee onzeker wat de minimale kosten zullen zijn, of er iets kan blijven liggen en zo ja, wat dan?
- Zolang er geen nieuwe functie is, hoeven kosten niet direct gemaakt te worden. Echter zal er binnen overzienbare termijn wel een nieuwe functie toegewezen moeten worden na sluiting. Vanuit de provincie, ook als bevoegd gezag waar het gaat om grondkwaliteit, is het bovendien ook niet aannemelijk dat zij eigenaar wil zijn van een leegstaand onbeheerd vliegveld, waarbij de grond vervuild is voor tientallen jaren. Dat ondermijnt de toezichthoudende rol elders.

Als de luchthaven MAA verdwijnt, zal de functie van de grond van de voormalige luchthaven moeten veranderen. Dan kom je in de bijzondere positie dat er mogelijk niemand is die de bijbehorende consequenties wil dragen, gezien de risico's. Het verdienpotentieel is klein en de risico's op hoge kosten zijn groot. Op dat moment is dus eerst een gedegen gebiedsdekkend onderzoek nodig. Pas daarna kan een inschatting gemaakt worden of een alternatief plan, anders dan slopen en saneren goedkoper kan zijn (en acceptabel/passend binnen omgeving) dan de bandbreedte die nu in beeld is. Voor publieksfuncties is de kans groot dat vanwege humane risico's sanering (en dan ook sloop) nodig is. Zonder gedegen onderzoek is er nu nog geen zinnige uitspraak te doen over de mogelijkheden en onmogelijkheden.

Om deze reden lijkt het vooralsnog realistisch om het best-case scenario met een oplevering als bedrijventerrein als realistische minimale kosten te zien van sluiting van de luchthaven, met een risico dat de kosten oplopen. De kans dat kosten kleiner kunnen worden is klein en mogelijkheden om met hergebruik van gebouwen en infra nog wat te verdienen zijn beperkt (voor publieksfuncties als een museum zijn bijvoorbeeld forse subsidies nodig²).

² Het museum op de voormalige vliegbasis Soesterberg kost voor een periode van 25 jaar 150 - 200 miljoen euro. De (net sluitende) grondexploitatie voor woningbouw op een deel van het terrein kende forse saneringskosten die

Conclusie

Bij het schoon opleveren van het terrein kost het sluiten van de luchthaven tussen de 84 en 133 miljoen euro indien het daarna geschikt is voor logistiek/industriële gebruik. Bij opleveren voor woningbouw zijn de kosten tussen de 139 en 189 miljoen euro. De geraamde kosten kennen een ruime bandbreedte en zijn bepaald op basis van kengetallen. De bandbreedte is groot, met name als gevolg van onzekerheden rond de saneringskosten: duidelijk is dat er gesaneerd zal moeten worden, maar onduidelijk is hoe groot de huidige vervuiling is en tot welk niveau dit teruggebracht moet worden. De saneringskosten kunnen beperkt blijven tot 10 – 15 miljoen euro, maar ook zomaar het zesvoudige of nog kosten. Daarmee vallen andere onzekerheden (die ook enkele miljoenen per kostenpost kunnen betreffen) mee.

Bij een schone oplevering vertegenwoordigt de grond ook weer een waarde. Aangezien er geen tekort aan ontwikkellocaties is, zal ontwikkeling op de luchthaven ten koste gaan van ontwikkelingen elders. Bovendien gaat het om een groot gebied (180 ha) dat niet eenvoudig in de markt te zetten is. Men moet zich dus niet rijk rekenen met inkomsten uit gronduitgifte. Een opbrengstenpost van 10 miljoen euro lijkt reëel, grotere opbrengsten zijn speculatief en lijken niet binnen de huidige marktomstandigheden te passen in Zuid-Limburg.

Tot slot een minimum scenario, waarbij de grond niet schoon wordt opgeleverd en er geen opbrengsten te verwachten zijn, is op dit moment niet te bepalen. Het realiteitsgehalte van een dergelijk scenario is discutabel: de vraag is of er een partij is die iets met de luchthaven wil en of de provincie het risico wil lopen de locatie vele jaren leeg te laten staan. Er zal eerst een gebiedsdekkend onderzoek nodig zijn naar de bodem, voordat kan worden vastgesteld wat er mogelijk is (in combinatie met de beoogde functie en het bijbehorende humanitaire risico). Zonder dit in samenhang verder uitgezocht en uitgewerkt te hebben, is niet vast te stellen of een scenario mogelijk is met lagere kosten dan schoon opleveren met de grondkwaliteit geschikt voor een bedrijventerrein. Aan de andere kant zijn er ook risico's voor hogere kosten dan nu in de bandbreedte is weergegeven: grondwatervervuiling, of bijvoorbeeld archeologische vondsten of explosieven (allen niet voorzien) kunnen

bovendien tegenvallen. Wat de sanering exact gekost heeft, hebben we niet kunnen achterhalen. Alleen voor het woningbouwdeel (klein stuk van het terrein) ging het om 20 miljoen euro aan geraamde kosten. De kosten voor het deel dat aan de natuur is teruggegeven en voor het deel dat publiek toegankelijk is gemaakt, was niet uit openbare bronnen te achterhalen.

voor hogere kosten zorgen. Op dit moment zijn alleen kosten geraamd, waarvan met de huidige kennis verwacht wordt dat ze gemaakt moeten worden.

Bijlage sloop- en saneringskosten MAA (best-case industrie/bedrijventerrein vs. Worst-case woningbouw)

Kostencategorieën	Best-case industrie	Worst-case Woningbouw	Best-case % van subtotaal	Best-case % van subtotaal
Aviation House	€ 0	€ 0	0,0%	0,0%
Brandweer, werkplaats en Hangaar III	€ 155.000	€ 235.000	0,5%	0,3%
Brandweeroefenplek	€ 100.000	€ 135.000	0,3%	0,1%
Cargo Oost fase 1	€ 0	€ 0	0,0%	0,0%
Dienstwegen	€ 2.055.000	€ 2.780.000	6,3%	3,1%
Drainage	€ 90.000	€ 120.000	0,3%	0,1%
Gebouw O3	€ 80.000	€ 115.000	0,2%	0,1%
Havendienstgebouw en opslagloods	€ 140.000	€ 205.000	0,4%	0,2%
Hogedruk gasleiding	€ 565.000	€ 940.000	1,7%	1,0%
Intersecties	€ 1.450.000	€ 1.960.000	4,4%	2,2%
Kantoorgebouw Noord	€ 115.000	€ 170.000	0,3%	0,2%
Markeringen vliegveld	€ 75.000	€ 90.000	0,2%	0,1%
Materieelloods	€ 170.000	€ 265.000	0,5%	0,3%
Omheining	€ 0	€ 0	0,0%	0,0%
Overige (ondergrondse) infra (derden)	€ 20.000	€ 125.000	0,1%	0,1%
Overige nutsleidingen	€ 0	€ 0	0,0%	0,0%
Overige verharding afwatering	€ 620.000	€ 840.000	1,9%	0,9%
Overslagloods wegverkeer	€ 210.000	€ 315.000	0,6%	0,3%
Parkeerplaatsen	€ 310.000	€ 425.000	1,0%	0,5%
Parkeetplaatsen	€ 220.000	€ 350.000	0,7%	0,4%
Passagiersterminal	€ 355.000	€ 565.000	1,1%	0,6%
Platformen	€ 3.115.000	€ 4.215.000	9,5%	4,6%
Radarstation Eurocontrol	€ 845.000	€ 1.405.000	2,6%	1,5%
Reinwaterkelder	€ 5.000	€ 15.000	0,0%	0,0%
Simulator gebouw	€ 0	€ 0	0,0%	0,0%
Start- en landingsbaan	€ 8.490.000	€ 11.485.000	26,0%	12,7%
Tankplaats	€ 50.000	€ 65.000	0,2%	0,1%
Taxibanen	€ 2.765.000	€ 3.740.000	8,5%	4,1%
Test Run Site	€ 290.000	€ 405.000	0,9%	0,4%
Trafostation T1	€ 25.000	€ 75.000	0,1%	0,1%
Trafostation T2	€ 25.000	€ 75.000	0,1%	0,1%
Vermoelijke locaties saneren	€ 8.015.000	€ 56.090.000	24,5%	61,8%
Vrachtgebouw Noord	€ 810.000	€ 1.195.000	2,5%	1,3%
Waterbuffers	€ 1.525.000	€ 2.345.000	4,7%	2,6%
Subtotaal	€ 32.685.000	€ 90.745.000	100%	100%
Verkeersmaatregelen, faseringskosten (5%)	€ 1.635.000	€ 4.535.000		
In het kader van omgevingsmanagement (8%)	€ 2.615.000	€ 7.260.000		
Directe bouwkosten	€ 36.935.000	€ 102.540.000		
Nader te detailleren bouwkosten (15%)	€ 5.540.000	€ 15.380.000		
Indirecte bouwkosten	€ 42.475.000	€ 117.920.000		
ABK, UK, W & R (15%)	€ 6.370.000	€ 17.690.000		
Totale Bouwkosten	€ 48.845.000	€ 135.610.000		
BTW (gem. 15%)	€ 7.325.000	€ 20.340.000		
Totale kosten	€ 56.175.000	€ 155.950.000		