

Bijlage – Financiële uitgangspunten aannames en onderleggers

Elke financiële doorrekening is gestoeld op aannames en uitgangspunten. Deze zijn direct van invloed op de geprognostiseerde financiële eindresultaten. Onderstaand worden de belangrijkste aannames en uitgangspunten (per scenario) opgesomd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de toekomstscenario's 1, 2 en 3 waarbij de luchthaven openblijft en toekomstscenario 4, de alternatieve gebiedsontwikkeling waarbij de luchthaven sluit. Toekomstscenario 4 is namelijk qua opzet en doorrekening niet te vergelijken met scenario's 1, 2 en 3.

1.1.1 Scenario 1, 2 & 3

De bedragen zoals gepresenteerd zijn voor elk scenario gebaseerd op de financiële doorrekeningen zoals gemaakt door Decisio¹. Daar zijn enkele aanvullende uitgangspunten op toegepast. Onderstaand zijn de belangrijkste aannames en uitgangspunten beschreven die zijn gebruikt als onderlegger van de diverse doorrekeningen:

- **De kosten en opbrengsten zijn nominaal** (dus zonder rekening te houden met veranderende inflatie of kosten en opbrengstenstijgingen) uitgedrukt in de doorrekeningen van Decisio. In de praktijk dient er rekening te worden gehouden met kosten- en opbrengstenstijgingen in de toekomst, de zogenaamde prijsindexeringen. Ook zijn er aanvullende rentekosten (bij externe financiering) te verwachten. Zowel de inflatiecorrectie (als totaalsaldo van opbrengstenstijging minus kostenstijging), als een rentecomponent zijn globaal doorgerekend en toegevoegd. Dit is gedaan om een nauwkeuriger beeld te geven van de liquiditeitsbehoefte in de komende periode. Daarmee wordt inzicht geboden in zowel het nominale resultaat als het resultaat inclusief rente en prijsstijgingen.
- **De uitgaven / investeringen voor de baanrenovatie zijn separaat inzichtelijk gemaakt.** Deze zijn opgenomen inclusief indexatieprognose en inclusief onzekerheidsmarge (+15%). Zodoende blijft dit bedrag herkenbaar en vergelijkbaar (circa € 49,7 mln. inclusief index, inclusief onzekerheidsmarge). Deze post wordt daarom ook steeds separaat inzichtelijk gemaakt en is in uitzondering op bovenstaande bullet altijd inclusief indexatie gepresenteerd (en dus niet nominaal).
- **De beoogde financiële omvang van het omgevingspakket is opgenomen in de tabellen.** De omvang is geraamd om € 8,75 mln. Het bedrag wordt beschouwd als een eenmalig bedrag dat ter beschikking wordt gesteld. Het zijn dus geen structurele kosten / uitgaven.
- **De financiële doorrekeningen van scenario 1, 2 en 3 hebben alleen betrekking op de luchthaven(exploitatie).** Voor toekomstscenario's 1, 2 en 3 geldt dat ten behoeve van de luchthavenexploitatie er een transitieperiode zal ontstaan richting het beoogde eindbeeld. Door het transitiepad zullen er gedurende de looptijd investeringen moeten worden gedaan (om deze aantallen passagiers en tonnages vracht te kunnen afhandelen). Hierbij is het uitgangspunt dat er investeringen worden gedaan (ten behoeve van de exploitatie) als er een grens van aantallen passagiers of tonnages vracht wordt bereikt. In de praktijk geldt dat op dit moment bekeken zal worden of de daadwerkelijke investering zich ook loont (enkel met zicht op structurele toename in vrachtafhandeling zal er bijvoorbeeld een nieuwe cargoloods worden gebouwd). De specifieke investeringen en het moment waarop deze conform de doorrekeningen plaatsvinden staan weergegeven in tabel 1 in hoofdstuk 4.

¹ Decisio (2022) - Memo financiën toekomst MAA vier scenario's

- **Gebieds- en/of vastgoedontwikkelingen** die los van de luchthavenexploitatie tot stand komen (niet randvoorwaardelijk zijn voor de exploitatie, zoals bijvoorbeeld de realisatie van horeca, kantoren, etc.) **vallen niet onder de huidige doorrekeningen**. Om inzicht te houden op de kansen die hieromtrent bestaan (zie ook paragraaf spin-off gebiedsontwikkeling in paragraaf 4.1), is deze post als "PM" (pro memorie post) inzichtelijk gemaakt in de tabellen.

Er lopen momenteel ook verkenningen vanuit de luchthaven en de gemeente Beek omtrent aanpassingen aan de vliegveldweg / de infrastructurele inpassingen langs de A2-zone. Eventuele financiële implicaties hieromtrent zijn in dit kader ook niet meegenomen.
- **Uitgangspunt is dat de realisatie van zonnevelden randvoorwaardelijk is voor de luchthavenexploitatie**. Deze zijn aanvullend op de reeds aangevraagde zon-op-dak panelen van de MAA-gebouwen. Dit komt voort uit de regelgeving die is opgesteld om de luchthavenoperatie (grondafhandeling) voor 2030 CO₂-neutraal te laten opereren. In de strategische plannen van de luchthaven is opgenomen dit te bewerkstelligen door de aanleg van zonnepanelen om zodoende te kunnen voorzien in de eigen energiebehoefte. Daarmee is de aanleg van zonnevelden feitelijk noodzakelijk voor de luchthavenexploitatie. Uitgangspunt is dat de luchthaven deze ontwikkeling zelf tot stand brengt en exploiteert. De gronden worden dus niet verhuurd aan een ontwikkelaar waarmee vervolgens langjarig huurinkomsten worden gegenereerd.
- **Er is in de huidige doorrekeningen (nog) geen rekening gehouden met (bestaande) dekkingsbronnen vanuit overheidsmiddelen**. De gepresenteerde cijfers zijn dus exclusief NEDAB, gemeentelijke bijdragen, etc., zoals die thans nog beschikbaar zijn in de provinciale begroting.
- Er is geen rekening gehouden met eventuele aanvullende fiscale kosten ten opzichte van de huidige exploitatie van de luchthaven in deze doorrekeningen.
- Buiten de onzekerheidsmarge omtrent de baanrenovatie (+15%) is er geen rekening gehouden met onvoorzienbare kosten en risico's. Er zullen zowel voor- als nadelen ontstaan in de gepresenteerde cijfers, zoals de investeringen.
- De doorrekening van alle toekomstscenario's waarin de luchthaven openblijft zijn gebaseerd op de omzetcijfers, kostenposten en marges zoals deze gerealiseerd zijn in 2019 (pre-corona). **Het boekjaar 2019 is derhalve gekozen als referentiejaar**. Van belang is om hierbij te vermelden dat de gerealiseerde marges in 2020 en 2021 voor MAA zijn veranderd t.o.v. 2019. Met name op het gebied van cargo zijn er substantieel hogere marges gerealiseerd. Vanuit het voorzichtigheidsprincipe en om aansluiting te houden op bouwstenen zoals de MKBA is hier geen rekening mee gehouden in de doorrekeningen.
- **Voor het 1^e en 2^e toekomstscenario is het uitgangspunt dat de gronden van cluster 1 en 2 in LDAVM worden overgenomen door de luchthaven of de provincie**. Dit in verband met de strategische ligging van deze gronden voor het luchthaventerrein. Uitgangspunt is dat hier een revolverende ontwikkeling op plaats zal vinden. Dit is aannemelijk gezien de beoogde functies in deze scenario's (cargo, logistiek, kantoren). Alleen de rentekosten voor de aanschaf van de grond zijn als kostenpost opgenomen (bij renteberekening). De aankoopkosten en verkoopopbrengsten worden verwacht minimaal saldoneutraal te zijn. Voor toekomstscenario 3 is het uitgangspunt gekozen deze gronden ook over te nemen. Gezien een zekere mate van onzekerheid voor de revolverendheid (gronden zouden in dit scenario ook kunnen dienen voor duurzaamheidsprojecten / investeringen, waarvoor deze gronden feitelijk relatief duur zijn) van deze gronden is het uitgangspunt dat zowel de kosten als opbrengsten op "PM" zijn geraamd. Feitelijk zit de aankoop en

ontwikkeling van deze gronden financieel gezien dus niet in dit scenario. Uitgangspunt is dat op basis van een beoogde toekomstige bestemming ter zijner tijd bekeken zal moeten worden hoe deze gronden in te zetten (en eventueel te financieren).

Uitleg inhoud gepresenteerde tabellen

In onderstaande uitleg is per kosten(- en opbrengstenregel) uitgelegd wat hier inzichtelijk is gemaakt en welke kosten / opbrengsten hier onderdeel van zijn. Zodoende kan er een beeld gevormd worden van de gemaakte doorrekeningen.

Uitleg en onderleggers grafiek 1 en tabel 3 & 4 – Financieel resultaat t/m 2035 c.q. in 2035	
<u>EBITDA</u>	<p>Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation (EBITDA); De winst vóór aftrek van rentekosten, belastingen, afschrijving en afboekingen. Feitelijk is dit de operationele winst / brutowinst die een onderneming maakt (inclusief aftrekposten zoals belasting, rente en afschrijvingen).</p> <p>Van belang hierbij te vermelden is dat luchthavens kapitaalintensief zijn. Er zijn dus diverse investeringen en beheer en onderhoud nodig. Daarmee geeft de EBITDA (alleen) geen goede weergave van het eindresultaat van een luchthaven. Later in de tabel worden de uitgaven en kosten hieromtrent inzichtelijk gemaakt.</p>
EBITDA – luchthavenexploitatie (conventioneel)	<p>De scenario's zijn op onderdelen onderscheidend in de wijze waarop de luchthaven opereert. In deze post wordt inzichtelijk gemaakt welke kosten en opbrengsten (uitgedrukt in EBITDA) de luchthaven maakt c.q. genereert uit conventionele luchtvaart. Onderdeel van deze post is:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De omzet uit cargovluchten en afhandeling - <i>(afhankelijk van tonnages)</i> • De omzet uit passagiersvluchten en afhandeling - <i>(afhankelijk van aantal passagiers)</i> • De overige omzet uit o.a. Aviation en incidenteel vervoer - <i>(afhankelijk van aantallen)</i> • De vaste kosten voor de luchthavenoperatie - <i>(aanname: deze blijven gelijk gedurende de operatie)</i> • De variabele kosten uit cargoafhandeling en afhandeling - <i>(afhankelijk van tonnages)</i> • De variabele kosten uit passagiersvluchten en afhandeling - <i>(afhankelijk van aantal passagiers)</i> • De overige kosten uit o.a. Aviation en incidenteel vervoer - <i>(afhankelijk van aantallen)</i> • De opbrengst uit huur en erfpacht - <i>(aanname: deze blijven gelijk aan niveau 2019)</i> • De personeelskosten voor MAABI (beheer, infra en vastgoed(ontwikkeling) – Deze kosten nemen in alle scenario's toe t.o.v. de 2019 situatie. Onderkend is dat uitbreiding van capaciteit, kennis en kunde in deze organisatie benodigd is. • De kosten voor de huur van vastgoed, zijnde Cargoloods-Oost (aan de provincie) • Overige kosten t.b.v. de luchthavenexploitatie
EBITDA – luchthavenexploitatie (duurzaam)	<p>De scenario's zijn op onderdelen onderscheidend in de wijze waarop de luchthaven opereert. In deze post wordt inzichtelijk gemaakt welke kosten en opbrengsten (uitgedrukt in EBITDA) de luchthaven genereert uit duurzame en innovatie luchtvaart (zoals elektrisch vliegen). Onderdeel van deze post is:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De inkomsten uit ePax (passagiers die vliegen met elektrische vliegtuigen). Deze inkomsten zijn gebaseerd op de marges (inkomsten en variabele kosten) die gehaald worden met de conventionele passagiersvluchten. • De inkomsten uit eCargo (elektrische vluchten met cargoafhandeling). Deze inkomsten zijn gebaseerd op de marges (inkomsten en variabele kosten) die gehaald worden met de conventionele vrachtafhandeling. • Een jaarlijks acquisitiebudget om bedrijven en luchtvaartmaatschappijen gelieerd aan de duurzame luchtvaart te binden aan MAA. <p>Let op: de vaste kosten voor de luchthaven (security, brandweer, etc. zijn in de doorrekening onderdeel gemaakt van het exploitatiemodel van de conventionele luchtvaart. Dit is niet geheel terecht, maar resulteert niet in een ander eindsaldo. Dit geeft alleen een niet geheel juist beeld tussen de (verdeling van de) EBITDA van conventionele en duurzame luchtvaart (in toekomstscenario 3).</p>

Uitleg en onderleggers grafiek 1 en tabel 3 & 4 – Financieel resultaat t/m 2035 c.q. in 2035	
EBITDA – luchthavenexploitatie (zonne-energie)	<p>De scenario's zijn op onderdelen onderscheidend in de wijze waarop de luchthaven opereert. In deze post wordt inzichtelijk gemaakt welke kosten en opbrengsten (uitgedrukt in EBITDA) de luchthaven genereert uit de aanleg en het gebruik van eigen opgewekte zonne-energie. Deze categorie is opgenomen in de luchthavenoperatie omdat de aanleg van zonnepanelen een belangrijk element is (in de strategie van MAA om in 2030 klimaatneutraal te opereren i.r.t. de grondactiviteiten (wettelijke verplichting)).</p> <p>Onderdeel van deze post is:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De aanleg van zonnenvelden (hierin zit de aanvangsinvestering ook opgenomen). • Het beheer en onderhoud van de aangelegde zonnenvelden • De opbrengsten uit zonne-energie (incl. aanname omtrent hoogte SDE++ subsidie)
Totaal EBITDA - luchthavenexploitatie	Dit betreft de totaaloptelling van de EBITDA – luchthavenexploitatie (conventioneel), de EBITDA – luchthavenexploitatie (duurzaam) en de EBITDA – luchthavenexploitatie (zonne-energie).
<u>Operatie en investeringen</u>	Naast de inkomsten en kosten uit de (luchthaven)exploitatie (o.b.v. EBITDA) zijn er ook kosten te verwachten in het kader van het transitiepad dat beoogd wordt. Hier horen investeringen bij. Ook dient nieuw en huidige eigendom te worden onderhouden en vervangen. Deze uitgaven (cashflowbenadering) en kosten (exploitatiebenadering) zijn opgenomen in deze hoofdpst.
Baanrenovatie incl. intersecties	<p>Dit betreft de benodigde investering / de kapitaallasten in de baanrenovatie. Deze post wordt gezien de concreetheid van het project apart gepresenteerd (en met licht andere uitgangpunten) t.o.v. Decisio-rapport . Deze post behelst de renovatie van de baan inclusief intersecties en is als volgt opgebouwd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De totale nominale kosten voor het project (incl. voorbereiding) à € 37,7 mln. (ook opgenomen in Decisio rapportage) • Een opslag voor de te verwachten prijsstijgingen tot en met 01-03-2023 • Een opslag voor de +/- 15% bandbreedte als risicoreservering <ul style="list-style-type: none"> ○ Totaalbedrag is o.b.v. bovenstaande daarmee begroot op € 47,947 mln. <p><i>P.s. Deze post betreft dus de enige specifieke kostenpost in de tabel die niet nominaal, maar inclusief indexering is opgenomen.</i></p>
Investerings (overige) infra en vastgoedontwikkelingen	<p>Dit betreft de benodigde investeringen / de kapitaallasten volgend uit de luchthavenexploitatie (zowel conventioneel als duurzaam). Afhankelijk van de omvang van het aantal passagiers of de tonnages vracht kunnen de volgende investeringen onderdeel zijn van de diverse scenario's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taxibaan W, Platform B & overige infra (taxibanen en platforms) (€ 25,5 mln.) • Cargoloads fase II (€10,5 mln.) • Opstelplaats vracht (€ 4,0 mln.) • Uitbreiding passagiersterminal (€ 4,3 mln.) • Nieuwe parkeervoorziening (P7) (€8,2 mln.) • Aanvullende parkeerplaatsen (aannames is dat dit wordt gerealiseerd middels een gebouwde c.q. gestapelde voorziening à € 21.750 per pp) • Duurzaamheidsinvesteringen zoals een Energie-Grid (€ 9,3 mln.) • Overige duurzaamheidsinvesteringen scenario 3 – niet zijnde zonnepanelen (€ 4,1 mln.) <p>Alle genoemde bedragen zijn de bouwkosten. Dit is exclusief risico-opslagen en indexering. Ook eventueel benodigde onderzoeken zijn hierin niet opgenomen.</p>

Uitleg en onderleggers grafiek 1 en tabel 3 & 4 – Financieel resultaat t/m 2035 c.q. in 2035	
Renovatie en (groot) onderhoud infra en vastgoed	<p>In deze post zijn de kosten opgenomen voor het jaarlijkse onderhoud in gebouwen en infra. Dit betreft de volgende kosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse vastgoedkosten (beheer & onderhoud), bestaande uit een bedrag om de huidige kwaliteit van het vastgoed te doen verbeteren om vervolgens o.b.v. Meerjarenonderhoudsbegrotingen jaarlijks een bedrag te hebben voor het benodigde onderhoud • Voor nieuw vastgoed is als uitgangspunt genomen dat er jaarlijks 1% van de aanvangsinvestering wordt gereserveerd voor het benodigde onderhoud en renovatie. • Voor nieuwe infra is op basis van een raming behorende bij de baanrenovatie budget gereserveerd voor het jaarlijkse beheer & onderhoud en eenmalig groot onderhoud. Deze onderhoudskosten zijn ten behoeve van het project baanrenovatie geraamd en vervolgens zijn bijbehorende kosten per m² teruggerekend en toegepast op de overige infrastructuur op de luchthaven (inclusief de nieuw aan te leggen infrastructuur). • Ten behoeve van het PIP proefdraaien zijn enkele geluidsmitigerende maatregelen benodigd. Deze bedragen in totaal circa € 145.000,-- en zijn opgenomen in de raming van toekomstscenario 1, 2 én 3.
Vervanging, renovatie, (klein) onderhoud en investeringen	<p>In deze post zijn de kosten opgenomen voor het onderhouden van en uitbreiden van de eigendommen van MAA. Denk hierbij grondafhandelingsmachines en apparatuur. Ook (vervroegde) vervangingsinvesteringen die benodigd zijn om duurzaamheidsdoelstellingen te behalen zijn hierin meegenomen. Bijvoorbeeld het elektrificeren van het luchthavenafhandelingsmaterieel. Ook is in deze post het beheer en onderhoud van de energie-grid en andere investeringen omtrent elektrisch vliegen opgenomen.</p> <p>De kosten zijn, daar waar geen specifiek zicht is op een concrete uitgaven in een specifiek jaar, begroot als een jaarlijkse post c.q. reservering. Dit betekent dat er een spaarpotje ontstaat waarbij vervolgens een investering of vervanging kan plaatsvinden op het moment dat dit nodig is.</p>
Investeringen luchthavenassets	<p>In deze post zijn de kosten opgenomen voor het onderhouden van en uitbreiden van het materieel van MAA. Denk hierbij aan assets zoals bagagebanden e.d.</p> <p>De kosten zijn, daar waar geen specifiek zicht is op een concrete uitgaven in een specifiek jaar, begroot als een jaarlijkse post c.q. reservering. Dit betekent dat er een spaarpotje ontstaat waarbij vervolgens investeringen en vervanging kunnen plaatsvinden op het moment dat dit nodig is.</p>
Totaal operatie en investeringen	Dit betreft de totaaloptelling van de kosten ten behoeve van de operatie en investeringen.
<u>Specifieke kosten en opbrengsten</u>	Onder deze categorie vallen enkele specifieke kosten en opbrengsten.
Omgevingspakket	<p>Indien er een omgevingspakket wordt ingericht zullen de kosten hiervan opgenomen worden in deze kostenpost. Op dit moment is de omvang van het pakket geraamd op € 8,75 mln..</p> <p>Een deel van deze middelen vloeit potentieel terug. Dit betreft de € 4 mln. die beschikbaar wordt gesteld voor de verkoopgarantie. Verwacht wordt dat woningen weer verkocht kunnen worden en dat de maximale frictiekosten € 400.000,-- zullen zijn. Daarmee zou in de toekomst circa € 3,6 mln. nog terug kunnen vloeien. Aangezien de invulling van het omgevingspakket ook nog nadere uitwerking vraagt (met de omgeving) is dit bedrag in de doorrekeningen nog niet gecorrigeerd en is de omvang van het omgevingspakket nog op € 8,75 mln. gehouden.</p>
Versterkende gebiedsontwikkeling(en)	<p>De aanwezigheid van een luchthaven brengt potentiële ontwikkelingen met zich mee. Naast de vastgoedontwikkelingen die benodigd zijn voor de exploitatie biedt de aanwezigheid van de luchthaven ook kansen voor grond- en vastgoedontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan een airport-village concept met retail, horeca, kantoor- en werkruimte. De ontwikkelingen die hieromtrent tot stand kunnen komen kunnen potentieel voor een verdienmodel zorgen. Het definitieve programma is in dit stadium echter onbekend. Daarom is deze post op "PM" geraamd.</p> <p>Ook een eventuele aanpassing aan de A2-zone is niet opgenomen, mocht daaromtrent een financiële bijdrage (van de provincie of luchthaven) nodig zijn.</p>

Uitleg en onderleggers grafiek 1 en tabel 3 & 4 – Financieel resultaat t/m 2035 c.q. in 2035	
Totaal specifieke kosten en opbrengsten	Dit betreft de totaaloptelling van de specifieke kosten en opbrengsten.
Subtotaal (nominaal)	Dit betreft het subtotaal van de hoofdposten “EBITDA - luchthavenexploitatie”, “operatie en investeringen” en “specifieke kosten en opbrengsten”. Dit betreft een nominaal bedrag (dus exclusief rente en indexatie). Uitzondering hierop is de baanrenovatie. De post is separaat inzichtelijk gemaakt en t.b.v. de herkenbaarheid zijn in deze post ook de verwachte prijsstijgingen en risico opslagen opgenomen.
<u>Rente- en prijsstijgingen</u>	Naast de nominale kosten en opbrengsten is het goed een beeld te hebben bij de te verwachten prijsstijgingen c.q. inflatie (zowel aan de kosten- en opbrengstenzijde) en de financieringslasten. Deze zijn middels onderstaande subposten inzichtelijk gemaakt.
Rente	Dit betreffen de rentekosten zoals de deelnemingen MAA en MAABI BV deze in 2019 hadden. Dit is aangevuld met rentekosten voor de specifiek te maken investeringen, zoals de uitbreiding van de passagiersterminal of het realiseren van een aanvullende cargoloods. Ook is hierin opgenomen de rentekosten voor de aankoop van cluster 1 en 2. De aankoop en ontwikkeling c.q. verkoop van deze gronden zit verder saldoneutraal in de doorrekeningen, maar omdat uitgangspunt is dat deze enkele jaren in bezit zullen blijven is als uitgangspunt genomen dat hierover wel rentelasten gemaakt zullen worden. Er is geen rente toegerekend over de baanrenovatie. Dit is in afwijking van het definitieve dekkingsvoorstel
Saldo kosten- en opbrengstenstijging (inflatiecorrectie)	Dit betreft de verwachte kosten- en opbrengstenstijging. Dit is gebaseerd op een langjarig te verwachten percentage (2%) voor zowel kosten als opbrengsten. Deze is gebaseerd op de inflatiedoelstelling van de ECB. De baanrenovatie is hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien hier de kostenstijgingen specifiek zijn afgeprijsd tot en met 01-02-2023.
Totaal rente- en prijsstijgingen	Dit betreft het subtotaal van rente- en prijsstijgingen.
Totaal	Dit betreft het totaal van de nominale kosten plus de rente- en prijsstijgingen.

1.1.2 Scenario 4

- **De kosten en opbrengsten zijn nominaal** (dus zonder rekening te houden met veranderende inflatie of kosten en opbrengstenstijgingen) uitgedrukt in de doorrekening. In de praktijk dient er rekening te worden gehouden met kosten- en opbrengstenstijgingen in de toekomst. Ook zijn er aanvullende rentekosten (bij externe financiering) te verwachten. Zowel de inflatiecorrectie (als totaalsaldo van opbrengstenstijging minus kostenstijging), als een rentecomponent zijn globaal doorgerekend en toegevoegd. Dit is gedaan om een nauwkeuriger beeld te geven van de liquiditeitsbehoefte in de komende periode. Daarmee wordt inzicht geboden in zowel het nominale resultaat als het resultaat inclusief rente en prijsstijgingen.
- **Voor de alternatieve gebiedsontwikkeling is onderzocht in hoeverre toekomstige functies mogelijk zijn.** Een grootschalige ontwikkeling met bijvoorbeeld wonen of bedrijven lijkt vanuit de regionale behoefte niet (substantieel) tot stand te komen (voor 2030). Zie ook economische haalbaarheid. Uitgangspunt voor de financiële doorrekening is daarom een (tijdelijke) invulling van het terrein, met een omvang van 180 hectare, met natuur en energielandschap. Dit op basis van een 50/50 verdeling. In een participatief traject zal de definitieve invulling tot stand moeten komen. De omvang van het opnieuw in te richten terrein (180 hectare) is gebaseerd op de omvang van het aangewezen luchthaventerrein exclusief de gronden van cluster 1 en 2 van LDAVM. Hiervan is het uitgangspunt dat deze nog steeds uitgegeven zullen worden door LDAVM.
- Voor de alternatieve gebiedsontwikkeling zijn diverse onderzoeken en een bestemmingsplanwijziging benodigd door het bevoegd gezag: de gemeente Beek. Ook dient rekening gehouden te worden met **engineering, voorbereiding en toezicht tijdens de realisatie**. De kosten die hieruit voortkomen zijn de

zogenaamde plankosten. Om deze kosten in te schatten is gebruik gemaakt van de zogenaamde plankostenscan. Deze maakt de maximaal te verhalen plankosten inzichtelijk indien er een exploitatieplan moet worden opgesteld. Deze plankostenscan geeft een goede indicatie van de benodigde plankosten voor een dergelijke ontwikkeling. Uitgangspunt voor de plankostenscan is de aanleg van natuur en energie. Deze kosten worden hoger indien de toekomstbestemming wonen of bedrijvigheid zal zijn.

- De planning die gehanteerd is voor de doorrekening van scenario 4 is opgenomen in tabel 2 uit hoofdstuk 4.5.
- **Voor de alternatieve gebiedsontwikkeling is het uitgangspunt dat het gehele terrein wordt geamoveerd en gesaneerd** (naar een niveau dat past bij de functies natuur en energielandschap). Qua saneringsniveau is dit te vergelijken met het saneringsniveau dat voor woningbouw benodigd is. Dit uitgangspunt houdt in dat de gebouwen gelieerd aan de luchthavenexploitatie (en die ook in eigendom zijn van de luchthaven) worden gesloopt inclusief fundering. Particulier eigendom in het gebied blijft bestaan. De start- en landingsbaan wordt in zijn geheel geamoveerd, ook hier inclusief fundering. De funderingen worden aangevuld met schone grond en het terrein wordt geëgaliseerd zodat er een bouwrijp terrein ontstaat. Overige kosten die behoren bij het sluiten van de luchthaven zijn een sociaal plan voor de werknemers van de aan de luchthaven gelieerde (provinciale) deelnemingen, een stelpost voor eventuele claims van bedrijven in de omgeving, en de kosten behorende bij de (abrupte) afbouw van de exploitatie (afkoop contracten e.d.).
- Voor de **realisatie van het energielandschap** in de alternatieve gebiedsontwikkeling is als uitgangspunt genomen dat gronden verhuurd worden aan een ontwikkelaar en daarvoor jaarlijks een vergoeding wordt verkregen. Dit uitgangspunt is gehanteerd omdat er geen organisatiestructuur meer is die de aanleg en de exploitatie van een energiepark tot stand kan brengen.
- Voor de **realisatie van natuur** in de alternatieve gebiedsontwikkeling is als uitgangspunt genomen de aanlegkosten en beheerkosten conform de door GS vastgestelde normbedragen financiële natuurcompensatie 2022 (DOC-00215973).

Uitleg inhoud gepresenteerde tabellen

In onderstaande uitleg is per kosten(- en opbrengstenregel) uitgelegd wat hier inzichtelijk is gemaakt en welke kosten / opbrengsten hier onderdeel van zijn. Zodoende kan er een beeld gevormd worden van de gemaakte doorrekeningen.

Uitleg en onderleggers tabel 6	
Tekort EBITDA MAA + MAABI in jaar van sluiting	In het jaar dat de luchthaven sluit zal er nog tijdelijk gevolgen worden, doordat contract afgehandeld zullen worden. Hierdoor blijven er in eerste instantie inkomsten en uitgaven uit de exploitatie voortkomen. De vluchtafhandeling, en dus de inkomsten, zullen echter snel teruglopen. De kosten zijn iets structureler van aard en zullen iets langer doorlopen. Daardoor ontstaat er een geprognostiseerd tekort voor de ondernemingen MAA en MAABI in het jaar van sluiting (totdat de ondernemingen opgeheven zijn).

Uitleg en onderleggers tabel 6	
Sluitingskosten	<p>De (netto) sluitingskosten bestaan uit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De kosten voor een sociaal plan voor de medewerkers op de luchthaven (MAA + MAABI BV) • De kosten die voorkomen uit het afhandelen van lopende verplichtingen (dit is exclusief de huurinkomsten van MAABI (Aviation House kan o.a. blijven staan), maar inclusief de huur van het Jet Center. • De curatorkosten die ontstaan door het opheffen van de bedrijven MAA en MAABI BV. • De loonkosten voor het tijdelijk aanblijven van de directie van MAA en MAABI zodat de sluiting afgehandeld kan worden. • De verkoopopbrengsten van het vastgoed dat niet gesloopt wordt (o.a. Aviation House).
Sloop- en saneringskosten	<p>De sloop- en saneringskosten zijn gebaseerd op een bureaustudie en is gebaseerd op de input van de MKBA. Uitgangspunt is een saneringsniveau dat past bij een woonfunctie. Zodoende is het terrein uitgebreid gesaneerd en hoe dan ook klaar voor een toekomstige functie. Omdat onbekend is welke definitieve invulling het terrein krijgt is voor dit uitgangspunt gekozen.</p> <p>Deze kostenpost wordt nog nader verdiept richting het Statenvoorstel.</p>
Kosten uitplaatsen bedrijven	<p>Dit betreft een reservering voor kosten voor het uitplaatsen van bedrijven. In de MKBA is er rekening gehouden met het uitkopen van bedrijven met langlopende contracten. Het gaat hier om de bedrijven uit het maintenance cluster (SAMCO, MAAS en GAM). Deze bedrijven zullen bij sluiting ook een sociaal plan in werking moeten stellen. Daarnaast zullen zij naar verwachting gecompenseerd willen worden voor gedeerde winsten en eventuele waardedaling van het vastgoed. Of hieromtrent daadwerkelijk kosten te voorzien zijn wordt nog nader uitgewerkt en verkend richting het Statenvoorstel.</p>
Boekhoudkundige afboeking deelneming	<p>Deze post wordt ingeschat op € 7,4 mln. en is gebaseerd op de huidige waardering van de deelneming NV HBLM en de risicovoorzieningen die reeds genomen zijn.</p>
Rente	<p>Dit betreft een grove raming van de rentekosten die ontstaan bij sluiting. Dit is gebaseerd op de aanname dat de cashflow (van het tekort) dat ontstaat gefinancierd moet worden, totdat de sluiting van de luchthaven en het opruimen van het terrein volledig is afgerond. Geen onderdeel van deze rentekosten zijn de rentekosten die ontstaan uit de alternatieve gebiedsontwikkeling (de jaren daarna).</p>
Saldo kosten- en opbrengstenstijging (inflatiecorrectie)	<p>Dit betreft de verwachte kosten- en opbrengstenstijging. Dit is gebaseerd op een langjarig te verwachten percentage (2%) voor zowel kosten als opbrengsten.</p>

Uitleg en onderleggers tabel 7	
Planuitwerkingskosten	<p>Dit betreft de kosten benodigd voor de planuitwerking. Deze zijn gebaseerd op de ministeriële regeling plankostenscan. Op onderdelen zitten hier ook kosten in die toebehoren aan het sluiten van de luchthaven. Voor de sloop en sanering zijn bijvoorbeeld onderzoeken benodigd naar de bodemgesteldheid, aanwezigheid asbest, etc..</p> <p>De plankostenscan maakt de maximaal te verhalen plankosten inzichtelijk indien er een exploitatieplan moet worden opgesteld. Deze plankostenscan geeft een goede indicatie van de benodigde plankosten voor een dergelijke ontwikkeling. Uitgangspunt voor het invullen van e plankostenscan is de aanleg van natuur en energie als toekomstige functie. Deze kosten worden hoger indien de toekomstbestemming wonen of bedrijvigheid zal zijn.</p>
Aanlegkosten natuur	<p>Voor de potentiële toekomstige inrichting is rekening gehouden met natuur en energie. Voor de aanleg van natuur is rekening gehouden met de normbedragen zoals vastgesteld door GS inzake natuurcompensatie.</p>
Beheerkosten natuur	<p>Voor de potentiële toekomstige inrichting is rekening gehouden met natuur en energie. Voor het beheer van natuur is rekening gehouden met de normbedragen zoals vastgesteld door GS inzake natuurcompensatie.</p>
Netto-opbrengsten zonne-energie (verhuur)	<p>Voor de potentiële toekomstige inrichting is rekening gehouden met natuur en energie. Voor de realisatie van energie is rekening gehouden met de verhuur van gronden aan een energieontwikkelaar.</p>

Uitleg en onderleggers tabel 7

Rente- en indexatie

Deze kosten zijn op PM geraamd. Dit omdat deze kosten ook met name afhankelijk zijn van de toekomstinvulling, de looptijd, etc.