

Memo financiën toekomst MAA

Vier scenario's

6 april 2022 - DEFINITIEF

In de discussie rond de toekomst van Maastricht Aachen Airport (MAA) is inzicht nodig in de financiële consequenties die samenhangen met verschillende toekomstopties. De Provincie heeft hiervoor vier verschillende scenario's opgesteld die in dit memo financieel worden doorgerekend om zo een afgewogen beeld van de financiën te kunnen vormen met betrekking op de mogelijke beleidskeuzes voor de toekomst. Daarnaast zijn op korte termijn investeringen in de baanrenovatie en groot onderhoud benodigd, wat de noodzaak tot inzicht in de financiële verwachtingen rondom de luchthaven actueel maakt.

In dit memo zijn de resultaten op een rij gezet van de financiële consequenties voor de luchthaven en de provincie voor de scenario's:

1. Groeiruimte wordt benut (scenario 1). De luchthaven kan haar geluidsruimte volledig benutten voor groei.
2. Omgevingsbewuste luchthaven met een focus op vracht (scenario 2). In dit scenario is groei van de luchtvaart alleen mogelijk met stiller wordende vliegtuigen en hinderbeperkende maatregelen.
3. Transitie naar een duurzame en innovatieve luchthaven. In dit scenario is duurzaam (elektrisch en waterstof aangedreven) vliegen de belangrijkste bedrijfsactiviteit. Dit scenario kent grote onzekerheden, die we verderop in dit memo nog nader toelichten.
4. Tenslotte bekijken we de financiële gevolgen van een scenario met alternatieve gebiedsontwikkeling waarin de luchthaven wordt gesloten (scenario 4). Hierbij worden op korte termijn alle luchthavenactiviteiten gestaakt en krijgt het voormalige luchthaventerrein een andere invulling. Ook dit scenario kent nog een aantal onzekerheden.

De financiële consequenties van deze vier scenario's zijn op een rij gezet voor een periode van 2022 tot en met 2035¹. Daarnaast worden er enkele gevoeligheidsanalyses uitgevoerd met tevens een doorkijk richting 2040.

¹ De periode is dus niet gelijk aan de 100 jaar waar een MKBA naar kijkt.

Onderzochte scenario's

In onderstaande box worden de vier scenario's afzonderlijk in meer detail beschreven conform de uitgangspunten van de Provincie Limburg.



Box 1. Beschrijving scenario's

Scenario 1 – Groerimte benut

In dit toekomstscenario heeft de luchthaven ingezet op een volledige benutting van de vergunde geluidsruimte. MAA opereert binnen de geldende kaders en normen van de huidige vergunningverlening om groei te optimaliseren. MAA focust op de groei van de import en export van vracht in groeimarkten als e-commerce, bloemen, voeding, medische apparatuur en technologie. Voor de groei in het aantal vrachtluchten is de cargoloods Oost Fase II gerealiseerd. Ook is de vrachtloods Noord vervangen door een nieuwe vrachtloods aan de oostzijde van de luchthaven.

De luchthaven biedt ook een onderscheidend en concurrerend aanbod van Europese vakantiebestemmingen aan, waar op termijn na 2035 zo'n 1,1 miljoen passagiers per jaar gebruik van maken door de recente uitbreiding van de terminalcapaciteit. De regio lift economisch mee op de groei van de luchthaven. De werkgelegenheid groeit met MAA mee, ondersteund door een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor binnen- en buitenlandse spelers.











Door de volledige benutting van de geluidsruimte is het aantal vluchten toegenomen, waardoor delen van Zuid-Limburg meer hinder ervaren. Er is een omgevingspakket ingesteld om gehinderden in de directe en nabije omgeving tegemoet te komen. De luchthaven heeft de benodigde stappen gezet op het gebied van verduurzaming van de operatie, waardoor de luchthaven in 2030 CO2-neutraal opereert met haar grondgebonden activiteiten. De luchthaven groeit verder door het gebruik van de vrijgekomen ruimte die de ontwikkeling van stillere en schone vliegtuigen biedt.

| | |
|---|---|
|  Internationale oriëntatie |  Inzet Omgevingspakket |
|  Vrucht & passagiers <ul style="list-style-type: none"> • 1,1 miljoen pax p/j • 330 duizend ton vrucht p/j |  2750 meter |
|  22.000 vliegbewegingen |  Baanonderhoud nodig |
|  Max. 13.400 ernstig gehinderden |  6:00 – 23:00 |
|  Beperkt, o.a. vlootvernieuwing |  <ul style="list-style-type: none"> • Capaciteitsuitbreiding terminal tot 1,1 miljoen pax • Extra vrachtloods(en) en twee extra opstelplaatsen • Extra parkeer capaciteit |

Scenario 2 – Omgevingsbewuste luchthaven

In dit toekomstscenario heeft MAA naar een balans gezocht tussen de belangen van de omgeving en de bijdrage van de luchthaven aan de Nederlandse en regionale economie. De luchthaven heeft ingezet op een groei van vrachtluchten, terwijl passagiersvluchten beperkt toenemen ten opzichte van de situatie in 2019. MAA heeft daardoor de afgelopen jaren haar positie als tweede vrachtluchthaven van Nederland versterkt, met oog voor de











lasten voor de omgeving. Zo is het aantal ernstig gehinderden gedaald en zijn er geen slaapverstoringen meer door de aanpassing van de openingstijd.

| | |
|---|--|
|  Internationale oriëntatie |  Inzet Omgevingspakket |
|  Focus op vracht <ul style="list-style-type: none"> • ~ 500.000 pax p/j • ~ 227.000 ton vracht p/j |  2750 meter |
|  11.480 vliegbewegingen |  Baanonderhoud nodig |
|  Max. 5.250 ernstig gehinderden |  7:00 – 23:00 |
|  Regionale innovatie gestimuleerd |  <ul style="list-style-type: none"> • Extra vrachtloods • Twee extra opstelplaatsen |

MAA focust op de groei van de import en de export van luchtvracht in de groeimarkten als e-commerce, food & fresh, medische componenten, life sciences, electronica, automotieve en dierenvervoer (paarden). Ook is er ingezet op opleidingsmogelijkheden en werkgelegenheid in deze segmenten en is MAA gericht op het creëren van spin-off voor de aanwezige bedrijven. MAA heeft de vrachtlloodscapaciteit uitgebreid om de groei in het aantal vrachtluchten op te vangen. De luchthaven heeft intussen de benodigde stappen gezet op het gebied van verduurzaming van de dagelijkse operatie, waardoor de luchthaven CO2-neutraal opereert met haar grondgebonden activiteiten. De vrijgekomen ruimte die de ontwikkeling van stillere en schone vliegtuigen biedt, gebruikt de luchthaven om verder te groeien. Er is een omgevingspakket ontwikkeld om de hinder voor de omwonenden en sectoren in Zuid-Limburg zoveel mogelijk te reduceren en de ruimtelijke inpassing van de luchthaven in de regio te verbeteren.

Scenario 3 – Innovatieve/duurzame luchthaven

In dit toekomstscenario heeft de luchthaven een versnelde transitie doorgemaakt naar een duurzame regionale hub in Europa, waarin het aandeel elektrische vliegtuigen (eCTOL, eVTOL) vanaf 2030 sterk is gegroeid. De luchthaven heeft haar focus verlegd naar een nieuwe opkomende markt, die inspeelt op een groeiende duurzame mobiliteitsbehoefte. Het accent ligt in eerste instantie op het zakelijk verkeer, waarna de luchthaven een volwaardige plek inneemt als regionale overstaphub binnen het nieuwe Europese duurzame luchthavennetwerk voor personen en hoogwaardige cargo. De luchtvaart is voor reizen binnen een range van 500-700 kilometer één van de meest duurzame vervoersmiddelen geworden, waardoor de luchtvaart complementair en zelfs concurrerend is geworden met het internationale weg- en treinverkeer. Er zal in dit toekomstscenario in 2035 beperkt sprake zijn van conventionele intercontinentale cargo.

| | |
|---|---|
|  Europese oriëntatie |  Inzet Omgevingspakket |
|  Zakelijk verkeer <ul style="list-style-type: none"> • gelijkmatige afbouw vracht fossiel • snelle(re) afbouw pax fossiel • groeiend aandeel elektrisch |  2500 meter |
|  Meer vliegbewegingen door kleinere volumes (pax en vracht) |  Baanonderhoud nodig |
|  Max. 5.250 ernstig gehinderden (bij begin) Ca. 4.240 ernstig gehinderden (2030) |  7:00 – 23:00 |
|  Koploper innovatie |  <ul style="list-style-type: none"> • Upgrade energiesysteem • Faciliteiten voor afhandeling eCTOL/eVTOL (passagiers en cargo) |

Vanuit het oogpunt van een solide businesscase is het aantal vrachtluchten na 2023 eerst toegenomen. Door de toepassing van Sustainable Aviation Fuel (SAF), en later tevens waterstof als brandstof, wordt de overstap naar duurzaam vliegen ingezet. Vervolgens is vanaf 2030 het aantal elektrische passagiersvluchten flink toegenomen. De luchthaven heeft parallel hieraan de fossiele passagiersvluchten in de loop van de jaren uitgefaseerd en is het aantal vrachtluchten langzaam aan het afbouwen. De vergunde baanlengte is de huidige 2.500 meter gebleven, zodat ook grote intercontinentale vluchten nog gebruikmaken van MAA.

Met de komst van elektrisch vliegen is de omgeving van MAA in beleving wezenlijk anders. De eCTOL en eVTOL zorgen voor snellere en comfortabelere mogelijkheden om door Europa en binnen Nederland te reizen. Voor de reiziger is MAA een nieuwe soort intercity-station geworden. Er zijn directe CTOL-verbindingen naar de grote Europese centra zoals Parijs, Londen, Frankfurt en München. VTOL-verbindingen zijn mogelijk naar Brussel, Luik, Düsseldorf, Venlo en Eindhoven.

De focus op duurzame luchtvaart zorgt dat de luchthaven nieuwe vormen van bedrijvigheid aan zich heeft gebonden. De luchthaven biedt niet alleen onderdak aan bedrijven uit de sector, maar ook aan onderwijsinstellingen, wetenschappers, overheid en start-ups. Als 'field lab' is de luchthaven tevens partner in een breed kennis- en innovatienetwerk. MAA heeft de verbinding gelegd met het nabijgelegen RWTH (Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule) als hotspot van de ontwikkelingen rond batterijen en de elektromotor, wat zorgt voor een verdere integratie en versterking van de Euregionale economie.

Scenario 4 – Alternatieve gebiedsontwikkeling

In dit toekomstscenario heeft het gebied na de sluiting van de luchthaven een grondige metamorfose ondergaan, passend bij de transitieopgaven en kansen voor Zuid-Limburg. Een participatief traject met de omgeving zal uitwijzen hoe de inrichting van de gebiedsontwikkeling definitief vorm krijgt. Nadrukkelijk is dit scenario een fictieve invulling van nieuwe functionaliteiten waarin de lokale overheid bepalend is voor de gewenste ruimtelijke ordening. De gemeente Beek is bevoegd gezag voor de daadwerkelijke functiewijziging van het bestemmingsplan en bepalend voor de toekomstige ontwikkeling van het terrein.

Voor een denkbeeldige waardering en doorrekening is in dit toekomstscenario uitgegaan van een optionele invulling om de helft van het voormalig luchthaventerrein in te tekenen als energielandschap: een park van zonnepanelen. De andere helft van het gebied heeft een landschappelijke en natuurlijke kwaliteitsimpuls gekregen. Daar waar er vraag is naar (bepaalde) woningbouw en/of nieuwe bedrijvigheid kan deze in de uitwerking eventueel worden meegewogen vanuit een goede ruimtelijke ordening. De iconen van de voormalige

luchthaven, zoals de verkeerstoren en de markante gevel van de passagiersterminal, dienen als toegangspoort voor het nationaal landschap Zuid-Limburg, als versterking van de landschappelijke bufferzone tussen de bebouwde omgeving en het nationale landschap. Het gebied geeft ook nieuwe kansen voor recreatief gebruik door de aanhaking op de internationale Liberation Route met de verwijzing naar de ontstaansgeschiedenis van de luchthaven aan het einde van de Tweede Wereldoorlog.

| | |
|--|--|
|  Regionale oriëntatie |  Geen Omgevingspakket |
|  Energie & natuur |  0 meter |
|  Geen vliegbewegingen |  Sanering baan |
|  Geen ernstig gehinderden |  Gesloten |
|  Innovatie gericht op energie |  <ul style="list-style-type: none"> • Sanering en sloop baan en gebouwen • Energie-infrastructuur aanleggen |

De inwoners van Zuid-Limburg ervaren bij een toekomstige invulling met natuur en zonnepanelen geen geluidshinder en vortex-schade meer door de luchthaven. Het gebied is nagenoeg geheel toegankelijk voor de Limburger en de bezoekers. De benodigde energie-infrastructuur is zo goed als mogelijk ingepast in de omgeving. De werkgelegenheid in het gebied komt van de overgebleven bedrijven, die niet waren verbonden aan de activiteiten van de luchthaven. Vanzelfsprekend geldt dat de definitieve effecten op publieke waarden als natuur, hinder en werkgelegenheid pas kunnen worden beoordeeld op basis van een definitieve invulling die gebaseerd zal zijn op het participatief traject. Vandaar ook dat er nu geen inhoudelijke KPI's zijn opgenomen.

Zoals gezegd wordt ervan uitgegaan dat ten aanzien van de uitvoering van dit scenario gemeente Beek bevoegd gezag heeft. KPI's zullen in overleg met gemeente Beek bepaald moeten worden. Daarom staat hier enkel een indicatieve planning voor een beperkte opsomming van KPI-elementen ten aanzien van het proces. Er is geen uitputtende lijst van elementen opgenomen voor in het op te stellen transformatieplan.

Bron: Provincie Limburg, Sonderende notitie

We hanteren de volgende uitgangspunten met betrekking tot groei van passagiers per scenario waarbij ook zoveel mogelijk aansluiten bij de MKBA MAA:

- In scenario 1 groeit vracht (in tonnen) tot en met 2030 jaarlijks met ruim 9 procent en is de groei van passagiers tot en met 2030 jaarlijks ruim 5 procent (t.o.v. 2019). Na 2030 worden de WLO-Hoog groeiprognoses aangehouden. Dit betekent voor vracht een jaarlijkse groei van 1,9 procent en passagiers een jaarlijkse groei van 1,3 procent. Dit is ook conform de uitgangspunten van de MKBA MAA.
- In scenario 2, de omgevingsbewuste luchthaven, ligt de focus op vracht en krijgen passagiersvluchten een bescheiden rol. Dit betekent tot 2030 dat vracht op MAA kan groeien tot 227 duizend ton en is er daarnaast ruimte voor

500 duizend passagiers jaarlijks. Voor vracht wordt dit punt in 2028 bereikt en voor passagiers al in 2025. Na 2030 is er door de komst van stillere vliegtuigen voor zowel vracht als passagiers ruimte voor een jaarlijkse groei van 1 procent (conform uitgangspunten MKBA MAA).

- In scenario 3, duurzame en innovatieve luchthaven, blijven de aantallen tonnen vracht en passagiers die op een conventionele wijze worden gevlogen op het niveau van 2019. Dit komt neer op 111 duizend ton vracht en 436 duizend passagiers. Vanaf 2030 komt daar duurzame luchtvaart bij. De aanname is dat deze de conventioneel gevlogen vracht en pax vervangt. In 2035 wordt ruim 18 duizend ton vracht duurzaam gevlogen en 93 duizend conventioneel. Voor passagiers geldt dat er in 2035 895 duizend duurzaam worden gevlogen en er geen conventionele passagiersvluchten meer plaatsvinden². De conventionele passagiersvluchten stoppen rond 2032.
- In scenario 4, alternatieve gebiedsontwikkelings/sluiting, wordt de laatste vlucht gevlogen in 2023 en draait de luchthaven daarvoor nog op halve kracht.

Verschillen alternatieven MKBA en financieel doorgerekende toekomstscenario's provincie

De financieel doorgerekende scenario's van de provincie voor MAA sluiten qua uitgangspunten zoveel mogelijk aan bij de MKBA. Toch is er een aantal verschillen. De MKBA voldoet aan de richtlijnen die zijn vastgelegd in de werkwijzer voor luchtvaartspecifieke MKBA's en de Algemene Leidraad voor MKBA's:

1. Beleidsalternatieven in de MKBA bestaan uit de kleinst mogelijke samenstelling van maatregelen. Beslissingen over zonneparken, invulling van een gebied of inzet op duurzame luchtvaart zijn niet onlosmakelijk verbonden met de keuze voor meer of minder conventionele Luchtvaart. Effecten van deze keuzes komen niet terug in de MKBA, maar ze maken wel onderdeel uit van de beleidsscenario's van de provincie en maken dus ook onderdeel uit van de kosten en opbrengsten in dit memo. We beschouwen de financiële consequenties van deze keuzes wel apart van de effecten van de traditionele luchtvaart operatie, zodat de relatie met de MKBA te leggen is.
2. Daarnaast wordt in een MKBA met een hoog en laag scenario gerekend. In dit memo is alleen gerekend met het hoge scenario uit de MKBA en wordt het lage scenario als gevoeligheidsanalyse gepresenteerd. De reden dat het lage scenario niet terugkomt in de basisanalyse heeft vooral te maken met het feit dat verschillen tussen alternatieven in een laag scenario niet of nauwelijks binnen de beschouwde tijdshorizon (2035) van dit memo optreden en daarmee geen beeld

² De aantallen duurzaam gevlogen vracht en passagiers zijn opgenomen conform het basis scenario uit het rapport *Low carbon emission operations at MAA* van M3 consultancy en To70 van januari 2022. In het beleidsscenario is dit gekoppeld aan de afbouw van conventionele luchtvaart. Dat maakt de afbouw onzeker, immers is het tempo van de ontwikkeling van duurzame luchtvaart ook onzeker.

ontstaat van de mogelijke potentiële verschillen tussen beleidsscenario's. Dat laten we in een gevoeligheidsanalyse zien.

3. Tot slot is de MKBA een verschillenanalyse met het nulalternatief (geen uitbreidingsinvesteringen in de luchthaven en geen aanpassing van de maximaal toegestane hinder) voor een periode van 100 jaar. In de voorliggende financiële analyse laten we te kosten van de beleidsscenario's zien tot en met 2035, zodat inzicht ontstaat in de benodigde uitgaven en verwachte inkomsten. Deze worden niet afgezet tegen een nulalternatief.

Op hoofdlijnen – voor de luchtvaartgeïntegreerde exploitatie en kosten en de ontwikkeling van passagiers en vracht - komen de scenario's die door de provincie zijn vastgesteld overeen met de volgende alternatieven uit de MKBA:

1. Groeiruimte benut komt overeen met Alternatief 1 in de MKBA
2. Voor de omgevingsbewuste Luchthaven is als werkhypothese in dit memo alternatief 3b uit de MKBA gebruikt – Luchthaven met vooral doorgroei van vracht – maar alternatieven 2, 3a en 3c uit de MKBA kunnen ook invullingen zijn van dit scenario.
3. Duurzame luchthaven is opgenomen in Bijlage E in de MKBA: omdat er nu nog geen beleidskeuze gemaakt kan worden die leidt tot effecten van de duurzame luchthaven, is dit geen centraal beleidsalternatief in de MKBA. In de voorliggende financiële doorrekening betreft het ook een analyse met belangrijke kanttekeningen.
4. Alternatieve gebiedsontwikkeling komt overeen met Alternatief 5 uit MKBA. Een duidelijk verschil is dat de MKBA afwijkt voor de aannames over de invulling van het gebied. De MKBA laat alleen de grondwaarde zien die resteert als de luchthaven sluit.

In de financiële analyse wordt een periode beschouwd van 2022 tot en met 2035. In het eindjaar 2035 gelden dan de volgende volumes vracht en passagiers voor conventionele en duurzame luchtvaart in onderstaande tabel. In 2035 is in alle scenario's nog niet de volledige fysieke capaciteit van de luchthaven bereikt. Hierbij gaat het om 330 duizend ton vracht en 1,1 miljoen passagiers. In de bijlage is de jaarlijkse ontwikkeling per scenario weergegeven. Tevens laten we aan het eind van dit memo een gevoeligheidsanalyse zien van de financiële consequenties indien groei van de luchthaven achter blijft (of juist nog sneller gaat).

Tabel 1 Verwachte volumes vracht en passagiers (conventioneel en duurzaam) in 2035

| Scenario | 1 – Groeiruin- te benut | 2 – Omgevings- bewust | 3 – Innovatief/ Duurzaam | 4 – gebieds- ontwikkeling/ sluiting | 2019 |
|------------------------------|----------------------------|--------------------------|-----------------------------|---|------|
| <i>Conventioneel in 2035</i> | | | | | |
| Vracht (x1000 ton) | 318 | 239 | 93 | - | 111 |
| Passagiers (x1000) | 797 | 526 | 0 | - | 436 |
| <i>Duurzaam in 2035</i> | | | | | |
| Vracht (x1000 ton) | - | - | 18 | - | - |
| Passagiers (x1000) | - | - | 895 | - | - |

Uitgangspunten berekeningen

Er zijn verschillende mogelijkheden om de financiële verwachtingen voor de luchthaven tot aan 2035 in beeld te brengen. In overleg met de financiële afdeling van de provincie is de volgende set aan uitgangspunten vastgesteld:

- We gaan in de businesscase uit van basisjaar 2019. Hierdoor zijn de cijfers uit de financiële bronnen van MAA nog niet beïnvloed door de verminderde activiteiten vanwege Covid-19.
- De baten en lasten van MAABI BV (Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V., de eigenaar van het vastgoed en de infrastructuur en concessieverlener voor de exploitatie) en MAA BV (de exploitant van de luchthaven) worden geconsolideerd. Betalingen tussen beide BV's worden tegen elkaar weggestreept, aangezien beide BV's voor 100% in handen zijn van de provincie Limburg.
- We beschouwen de dagelijkse operatie/exploitatie van de luchthaven in eerste instantie exclusief provinciale bijdragen (NEDAB).
- We beschouwen de afschrijvingen van 2022 tot en met 2035 op huidige activa (voornamelijk gebouwen) én de nieuwe investeringen (baanrenovatie en groot onderhoud). Dat betekent dat niet de volledige kosten van de baan aan deze periode worden toegerekend: de baan gaat immers ook nog na 2035 mee. Het betekent anderzijds ook dat kosten die in het verleden gemaakt zijn, wel aan de komende periode van 2022 tot en met 2035 worden toegerekend (zodat de vergelijking eerlijk is en er ook een goed beeld ontstaat van de verwachte kosten aan het eind van de periode: afgeschreven vastgoed zal dan immers naar verwachting ook aan groot onderhoud of vervanging toe zijn³).

³ De impliciete aanname is dat als het bedrag voor jaarlijkse afschrijvingen op het huidige vastgoed wordt gereserveerd, vervanging of renovatie in de toekomst hieruit

- Alle waarden zijn uitgedrukt in prijspeil 2021.

We starten met een korte uiteenzetting van het operationele resultaat. Dit zijn de kosten en opbrengsten van de luchthaven, exclusief de rentelasten, investeringen en groot onderhoud. Het zogenaamde EBITDA (Earnings before interest taxes depreciation and amortization).

Vervolgens zetten we de investeringen die nodig zijn in de periode van 2022 tot en met 2035 op een rij, waarna we afsluiten met een integraal overzicht. Voor alle resultaten laten we zowel de totaalsom zien over de periode van 2022 tot en met 2035, als de resultaten in het eindjaar 2035. In het laatste jaar ontstaan immers de grootste verschillen tussen de verschillende opties.

Operationeel resultaat

De operationele kosten en opbrengsten van de luchthaven uit de conventionele luchtvaart kennen de volgende (hoofd)componenten. We baseren ons daarbij op het jaarverslag van 2019, het laatste jaar pre-corona. In 2021 bleken fors hogere marges behaald te kunnen worden; in een gevoeligheidsanalyse laten we zien wat er gebeurt als dit structureel mogelijk blijkt.

- Voor MAA:
 - **Inkomsten:**
 - **General Aviation:** inkomsten uit General Aviation zijn vast verondersteld en niet afhankelijk van groei van de luchtvaart in volume passagiers of vracht.
 - **Passagiers:** gerekend is met een totale gemiddelde opbrengstenpost per reiziger die onder andere bestaat uit landingsgelden, luchthavenbelasting, concessie-inkomsten horeca en parkeren.
 - **Vracht:** eveneens is gerekend met een gemiddelde opbrengstenpost per ton vracht, die bestaat onder andere uit landingsgelden, brandstof toeslag, opslag en handling-fees, waarbij

betaald kan worden. In praktijk kan afgeschreven vastgoed soms nog jaren gebruikt (met relatief beperkte onderhoudskosten die lager zijn dan de huidige jaarlijkse afschrijvingen) worden, waarmee een dergelijke reservering te hoog is. Het is ook mogelijk dat door nieuwe eisen aan herbouw of renovatie leiden tot hogere kosten dan de afgeschreven waarde. In dat geval komt er ook een andere kwaliteit vastgoed voor terug. Rekenen met de huidige afschrijvingen, zien we daarom als conservatieve inschatting van de toekomstige kosten op het huidige vastgoed.

is aangenomen dat inkomsten vanuit het wegvervoer in gelijke mate toenemen.

- **Kosten:**
 - **Personeelskosten:** een deel van de kosten is vast en een deel variabel dat toeneemt met het vrachtvolume en het aantal passagiers.
 - **Overige kosten:** betreft alle overige kosten zoals huisvestingskosten, verbruiksartikelen, onderhoud, brandstof en leasekosten. Ook hiervan is een inschatting gemaakt welk deel vaste lasten betreft en welk deel variabel is en meegroeit met vracht en passagiersvolumes.
- Voor MAABI:
 - **Inkomsten uit huur en pacht van gronden op de luchthaven:** deze inkomsten zijn niet variabel en afhankelijk van het vracht- of passagiersvolume. De betalingen van MAA aan MAABI zijn niet meegenomen (dit zijn kosten voor MAA en inkomsten voor MAABI).
 - **Kosten:**
 - **Personeelskosten:** MAABI heeft een kleine directie. De kosten hiervan zijn ook vast verondersteld. Uitbreiding van de staf is wel voorzien, maar deze is vervolgens niet afhankelijk van de omvang van luchthaven.
 - **Overige kosten:** jaarlijkse kosten van het klein onderhoud aan vastgoed en de huur van de Cargoloods (betaling aan de Provincie).

Voor de duurzame luchtvaart in scenario 3, die vanaf 2030 zal worden opgestart, zijn de kosten en opbrengsten nog omgeven met grote onzekerheden. Zowel de kosten en opbrengsten per passagier/vlucht als het tempo waarin het aantal passagiers zich ontwikkelt is onzeker. Gegeven deze onzekerheid is aangenomen dat de marges of netto-opbrengsten per ton vracht of per passagier gelijk zijn aan die van de conventionele luchtvaart op MAA. Daarnaast zijn er nog wel aanvullende acquisiekosten voor MAA om nieuwe klanten aan zich te kunnen binden.

Als we kijken naar de exploitatie over de periode 2022 tot en met 2035 – exclusief provinciale bijdragen - dan resulteert het volgende beeld.

Tabel 2 Operationeel resultaat 2022 - 2035, mln. €, prijspeil 2021

| | Scenario 1 (groeirui- me benut) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) | Scenario 4 (sluiting)* |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|---------------------------|
| Opbrengsten MAA | € 480,9 | € 408,2 | € 228,8 | - |
| Opbrengsten MAABI | € 10,6 | € 10,6 | € 10,6 | - |
| Totale opbrengsten conventioneel | € 491,5 | € 418,8 | € 239,4 | - |
| Kosten MAA | -€ 452,4 | -€ 393,4 | -€ 249,2 | - |
| Kosten MAABI | -€ 23,8 | -€ 23,8 | -€ 27,7 | - |
| Totale kosten conventioneel | -€ 476,3 | -€ 417,2 | -€ 276,9 | - |
| EBITDA conventioneel | € 15,2 | € 1,6 | -€ 37,5 | - |
| Netto-opbrengsten duurzame luchtvaart | | | € 2,0 | |
| Totaal operationeel resultaat/EBITDA | € 15,2 | € 1,6 | -€ 35,5 | |

*Luchthaven is in dit scenario alleen nog het eerste jaar open en draait daarbij op halve kracht. Er wordt in dit jaar een negatief operationeel resultaat/EBITDA van 4,1 miljoen euro gedraaid.

Over de periode 2022 - 2035 is het operationele resultaat van scenario 1 'groeiruiimte benut' het meest positief. In het omgevingsbewuste scenario 2, waarin de focus op vracht ligt en minder op passagiers, zijn de gevlogen volumes conventionele vracht lager dan in scenario 1. Dit resulteert over de periode 2022 - 2035 in een lager totaal, maar positief, operationeel resultaat. In het duurzame scenario 3 blijven de volumes conventionele vracht en pax tot 2030 op het niveau van 2019. Vanaf 2030 start de transitie naar duurzame luchtvaart, voornamelijk voor passagiers. De netto-opbrengsten of baten uit duurzame luchtvaart worden pas in de laatste jaren van de businesscase positief. Het totale operationele resultaat is in scenario 3 echter negatief over de gehele looptijd. Bij sluiting is de luchthaven nog een jaar open en draait deze op halve kracht vanwege contracten die aflopen en activiteiten die worden afgestoten. Hierdoor is het operationele resultaat voor dit laatste jaar negatief in scenario 4 vanwege een halvering van de opbrengsten en een kleinere afname (ongeveer 30%) van de kosten.

Over de periode van 2022 - 2035 jaar is het verschil in operationeel resultaat tussen scenario 1 en 2 ongeveer 14 miljoen euro, oftewel gemiddeld 1 miljoen euro per jaar. In latere jaren wordt dit verschil groter zoals is te zien in onderstaande tabel met het operationele resultaat voor 2035. Het verschil in de EBITDA met scenario 3 is groter. In dit scenario worden de duurzame activiteiten pas vanaf 2030 opgestart (en vervangt deze de conventionele activiteiten). Daarnaast blijft de

luchthaven in een soort van pauzestand tot aan 2030. In 2035 is de EBITDA uit conventioneel negatief, maar zijn de netto-opbrengsten uit de duurzame luchtvaart positief.

Tabel 3 Operationeel resultaat 2035, mln. €, prijspeil 2021

| | Scenario 1 Groeirimte benut | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|-----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| Opbrengsten MAA | € 43,2 | € 32,3 | € 12,0 |
| Opbrengsten MAABI | € 0,8 | € 0,8 | € 0,8 |
| Totale opbrengsten conventioneel | € 43,9 | € 33,1 | € 12,8 |
| Kosten MAA | -€ 39,4 | -€ 30,6 | -€ 14,2 |
| Kosten MAABI | -€ 1,7 | -€ 1,7 | -€ 2,0 |
| Totale kosten conventioneel | -€ 41,1 | -€ 32,3 | -€ 16,2 |
| EBITDA conventioneel | € 2,8 | € 0,7 | -€ 3,4 |
| Netto-opbrengsten duurzame luchtvaart | | | € 1,4 |
| Totaal operationeel resultaat/EBITDA | € 2,8 | € 0,7 | -€ 2,0 |

Investeringsen

De investeringen en (groot) onderhoud zijn onder te verdelen in luchthaven gerelateerd en investeringen in gebiedsontwikkeling (niet luchthaven gerelateerd).

De onderstaande tabel laat zien welke investeringen er in elk scenario nodig zijn op de luchthaven om deze draaiende te houden. Scenario 4, sluiting, is hierbij buiten beschouwing gelaten omdat er geen luchthavengerelateerde investeringen plaats zullen vinden. Wanneer de groeirimte wordt benut in scenario 1 en alle vraag wordt geacommodeerd tot en met 2035, zijn de investeringen het hoogste. Onder de tabel volgt een korte toelichting. Bij de investeringen is geen rekening gehouden met indexatie en recente of verwachte kostenstijgingen. We gaan uit van prijspeil 2021, We gaan tevens uit van de middenwaarde van de kostenraming zonder aanvullende risico-opslag; dit wijkt af van het bedrag dat de provincie uiteindelijk reserveert. Hiermee wordt aangesloten bij de bedragen in de MKBA.

Tabel 4 Luchthaven gerelateerde Investerings voor scenario 1, 2 en 3 t/m 2035, prijspeil 2021

| | Scenario 1 (groeiruimte benut) | Scenario 2 (omgevingsbewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|---|-----------------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| Groot onderhoud en investeringen totaal 2022 - 2035 | | | |
| Renovatie start- en landingsbaan | -€ 37,7 | -€ 37,7 | -€ 37,7 |
| Taxibaan, platform en overige verhardingen | -€ 25,5 | -€ 25,5 | -€ 25,5 |
| Loods | -€ 10,5 | -€ 10,5 | |
| Terminal | -€ 4,3 | | |
| Opstelplaatsen vracht | -€ 4,0 | -€ 4,0 | |
| Parkeervoorzieningen | -€ 16,0 | -€ 8,2 | -€ 8,2 |
| Totale investeringen conventioneel | -€ 98,0 | -€ 85,9 | -€ 71,4 |
| Vervanging, en uitbreiding MAA | -€ 12,6 | -€ 12,6 | -€ 12,6 |
| Afschrijvingen MAA | -€ 5,4 | -€ 4,6 | -€ 2,7 |
| Vastgoedkosten huidig vastgoed MAABI (B&O) | -€ 16,9 | -€ 16,9 | -€ 16,9 |
| Vastgoedkosten 'nieuw vastgoed' MAABI (1% B&O) | -€ 3,4 | -€ 2,6 | -€ 1,1 |
| B&O verharding en overige infra | -€ 5,1 | -€ 5,1 | -€ 5,1 |
| Geluidsmaatregelen PIP Proefdraaien | -€ 0,1 | -€ 0,1 | -€ 0,1 |
| Totaal onderhoud en investeringen conventioneel | -€ 141,5 | -€ 128,0 | -€ 110,1 |
| <i>Investerings en B&O duurzame infra</i> | | | |
| Investerings duurzaam infra | | | -€ 13,4 |
| B&O duurzame infra | | | -€ 1,0 |
| Totaal investeringen/B&O | € 0,0 | € 0,0 | -€ 14,4 |
| Totaal Investerings, onderhoud conventioneel en duurzaam | -€ 141,5 | -€ 128,0 | -€ 124,4 |

In ieder scenario zijn de investeringen in de start- en landingsbaan nodig. Daarnaast is er groot onderhoud volgens het meerjarenonderhoudsplan (MJOP) nodig. Dit zijn de noodzakelijke investeringen voor de luchthavenbeheerder (MAABI).

Tevens zijn afhankelijk van de groei de volgende **uitbreidingsinvesteringen** nodig:

- **Loods en opstelplaatsen vracht:** als er meer dan 200 duizend ton wordt vervoerd, is een extra loods voor vracht noodzakelijk op de luchthaven
- **Terminal en gestapelde parkeervoorziening:** wanneer er meer dan 700 duizend passagiers op de luchthaven komen zijn aanvullende investeringen in de terminal en parkeervoorziening nodig.
- **P7** is nodig als vervanging van P5 die binnenkort verdwijnt.

Daarnaast zijn er aanvullende kosten die vallen onder de investeringen en afschrijvingen:

- De luchthavenexploitant MAA heeft investeringen, vooral in roerende goederen (materieel). Het gaat om investeringen in verduurzaming (zero emissie in 2030) en de vervanging van bezittingen die afgeschreven zijn. De aanname is dat de

investeringen daarvoor in de periode van 2022 – 2035 gelijk zijn aan de afschrijvingen.

- Het nieuwe vastgoed moet beheerd en onderhouden worden. Daar zijn ook aanvullende kosten voor opgenomen.

In scenario 3 zijn er nog investeringen benodigd in duurzame infrastructuur op de luchthaven om de transitie naar duurzame luchtvaart mogelijk te maken. Dit zijn investeringen en aanpassingen in het elektriciteitsnetwerk in de vorm van opslag en oplaadfaciliteiten. Daarnaast zijn er kleine additionele aanpassingen nodig voor de platforms en start- en landingsbaan. Ook zijn bij de terminal en de vrachtafhandeling nog kleine aanpassingen nodig om de omslag naar duurzame (veelal kleinere) toestellen te kunnen maken.

In onderstaande tabel worden de investeringen in en netto-opbrengsten uit gebiedsontwikkeling (zonne-energie en grondaankopen) weergegeven voor scenario 1, 2 en 3. Een overzicht van de (eenmalige) kosten bij sluiting in scenario 4 volgt in de volgende paragraaf omdat deze situatie dermate anders is en zich lastig laat vergelijken met de andere scenario's.

Tabel 5 Investeringen en opbrengsten in gebiedsontwikkeling voor scenario 1, 2 en 3 t/m 2035

| Zichtperiode 2022-2035 | Scenario 1 (groeiruimte benut) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|----------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| <i>Zonne-energie</i> | | | |
| Kosten aanleg | -€ 4,8 | -€ 4,8 | -€ 8,0 |
| Netto-opbrengsten (EBITDA) | € 4,4 | € 4,4 | € 7,3 |
| Saldo Zonne-energie | -€ 0,4 | -€ 0,4 | -€ 0,7 |
| Saldo grondaankopen (GVG) | € 0,0 | € 0,0 | +PM |

In scenario 1 en 2 wordt 9ha aan zonnepanelen geplaatst en in scenario 3 wordt 15ha aan zonnepanelen geplaatst. Hieruit volgen jaarlijkse netto-opbrengsten (opbrengsten energie – kosten beheer/onderhoud) waarbij rekening wordt gehouden met fasering (oplevering zonnevelden van de zonnevelden in 2024, 2026 en 2028) en degradatie van zonnepanelen. Daarnaast worden grondaankopen (GVG) van 9,6 mln. euro in scenario 1 en 2 budgetneutraal gedaan. In Scenario 3 zijn de kosten en opbrengsten van de grondaankopen (GVG) nog onzeker.

Kosten sluitingsscenario

In scenario 4, waar de luchthaven wordt gesloten, zal er een nieuwe invulling van het gebied plaatsvinden in de vorm van 50% natuur en 50% zonne-energie. In onderstaande tabel zijn de (eenmalige) kosten en opbrengsten weergegeven van sluiting en de nieuwe invulling van het gebied. Voor de volledigheid is hierbij ook het operationeel resultaat weergegeven in de tabel dat resulteert in het laatste jaar dat de luchthaven open is en waarin de operatie wordt afgebouwd. Een korte toelichting volgt onder de tabel. Belangrijke kanttekening is dat de sanering en uitkoopkosten in dit scenario nog onzeker zijn (en kunnen leiden tot een grotere bandbreedte dan gepresenteerd).

Tabel 6 Kosten en opbrengsten in scenario 4 t/m 2035

| | Scenario 4 | |
|---|----------------------|-----------------------|
| | Minimaal (Best-Case) | Maximaal (Worst-Case) |
| Operationeel resultaat/EBITDA | -€ 4,1 | -€ 4,1 |
| Sociaal Plan | -€ 6,8 | -€ 6,8 |
| Verplichtingen MAA | -€ 1,9 | -€ 1,9 |
| Verkoopwaarde Activa | € 0,5 | € 0,5 |
| Netto kosten sluiting MAA | -€ 8,3 | -€ 8,3 |
| Curatorkosten | -€ 0,4 | -€ 0,4 |
| Aanblijven Directie/Finance/HR | -€ 1,1 | -€ 1,1 |
| Afwikkeling sluiting | -€ 1,6 | -€ 1,6 |
| Sloop- en saneringskosten | -€ 111,3 | -€ 156,0 |
| Kosten uitplaatsen bedrijven | -€ 42,0 | -€ 42,0 |
| Planuitwerkingskosten | -€ 22,1 | -€ 22,1 |
| Aanlegkosten natuur | -€ 0,9 | -€ 0,9 |
| Beheerkosten natuur | -€ 0,3 | -€ 0,3 |
| Netto-opbrengsten zonne-energie (verhuur) | € 7,5 | € 7,5 |
| Netto kosten Gebiedsontwikkeling | -€ 15,8 | -€ 15,8 |
| Totaal (netto)kosten | -€ 183,0 | -€ 227,7 |

De kosten en ook opbrengsten die het gevolg zijn van een sluiting van de MAA BV zijn onder te verdelen in een sociaal plan voor werknemers, voldoen van alle financiële verplichtingen en de verkoop van een deel van de activa waarover MAA beschikt. Teven zijn er kosten voor de afwikkeling van de sluiting voor het

aanstellen van een curator en het aanblijven van de directie/HR en Finance afdeling om de sluiting ordentelijk af te ronden.

Na sluiting zullen de gebouwen en de grond op het voormalige luchthaventerrein respectievelijk gesloopt en gesaneerd moeten worden. Deze sloop- en saneringskosten zijn door Antea Group indicatief geraamd met een bandbreedte die afhankelijk is van de mate van vervuiling in de beoogde bestemming. De inschatting van de hoeveelheid vervuilde grond is momenteel gebaseerd op een expert judgement en kent nog een hoge mate van onzekerheid. Kosten kunnen mee- maar ook tegenvallen. Op dit moment loopt er nog een nadere verkenning naar de bodemkwaliteit op het luchthaventerrein. De resultaten daarvan zijn nog niet verwerkt in de raming die in dit memo is gebruikt. Met de invulling 50/50 natuur en zonne-energie gaan we ervan uit dat de grond een bodemkwaliteit moet hebben die geschikt is voor woningbouw. In een best-case scenario bij relatief schone grond zijn deze kosten ongeveer 111 miljoen euro en bij een worst-case scenario met meer verontreinigde grond zijn deze kosten ongeveer 156 miljoen euro. Zoals aangegeven: als uit het bodemonderzoek blijkt dat vervuiling meevalt (of wanneer er slimme combinaties van grondwerkzaamheden mogelijk zijn), of wanneer dit juist tegenvalt (bijvoorbeeld mobiele verontreinigingen), dan kunnen kosten ook buiten deze bandbreedte vallen. Dit is dus een onzekere post.

Ook zijn er kosten voor het uitkopen van bedrijven. Het gaat hierbij om de bedrijven General Aviation Management B.V. (GAM) en de onderhoudsbedrijven SAMCO Aircraft Maintenance B.V. en Maastricht Aviation Aircraft Services B.V. (MAAS). Deze bedrijven hebben langlopende erfpachtcontracten en aan deze bedrijven is toegezegd (op het moment dat ze verder investeerden in hun vastgoed) dat de luchthaven voor lange tijd open zou blijven. De bedrijven moeten naar verwachting gecompenseerd worden voor verplaatsings- of sluitingskosten, waaronder de kosten sociaal plan voor de werknemers moeten worden opgesteld, de waarde van het huidige vastgoed en een vergoeding voor de winst/omzetderving. Er is ten behoeve van de MKBA een grove inschatting gemaakt. Nader onderzoek is nodig om een compensatie uit te werken. Er heeft op dit moment nog geen boekenonderzoek of bedrijfswaardetaxatie plaatsgevonden. Contracten met andere bedrijven zoals luchtvaartmaatschappijen of huurders die geen investeringen op de luchthaven gedaan hebben zijn eenvoudiger op te zeggen en leiden niet tot grote afkoopsommen.

Voor de nieuwe invulling of gebiedsontwikkeling van het voormalige luchthaventerrein worden ook kosten gemaakt. De planuitwerkingskosten zijn

daarbij de hoogste kosten. De aanlegkosten en beheerkosten van natuur zijn relatief klein. Daarnaast zijn er netto-opbrengsten (verhuurinkomsten – beheerkosten) voor verhuur aan een zonne-energie exploitant.

Resultaat na rente en afschrijvingen/investeringen

De investeringen in scenario 1, 2 en 3 blijven langer functioneren dan over de periode 2022-2035. Ze worden daarom afgeschreven. Ook afschrijvingen uit het verleden zijn relevant, die geven immers aan welke kosten er naar verwachting nog aankomen⁴. Dit wordt in deze paragraaf verder uitgewerkt.

Het saldo van de winst voor belasting (EBITDA) minus de rente en afschrijvingen over de periode van 2022-2035 is in scenario 1 het minst negatief en in scenario 3 het meest negatief.

⁴ Impliciet is de aanname dat afgeschreven vastgoed vervangen of grootschalig gerenoveerd moet worden als het volledig is afgeschreven en dat dit kan tegen de kosten die gelijk zijn aan de huidige afschrijvingen. In praktijk kunnen enerzijds afgeschreven bezittingen soms nog een aantal jaren tegen beperkte kosten in de lucht gehouden worden (wat toekomstige kosten drukt), maar zijn er ook risico's dat vanuit nieuwe wet- en regelgeving extra investeringen nodig zijn (wat kostenverhogend werkt / tot versnelde afschrijvingen en herinvesteringen kan leiden).

Tabel 7 Resultaat na rente, afschrijvingen (investerings en onderhoud) en restwaardes 2022 - 2035, mln. €, prijspeil 2021

| Scenario | Scenario 1 (markt) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|---|-----------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| Vracht (x1000 ton) in 2035 | 318 | 239 | 93 |
| Passagiers (x1000) in 2035 | 797 | 526 | 0 |
| Duurzame vracht (x1000 ton) in 2035 | 0 | 0 | 18 |
| Duurzame pax (x1000 ton) in 2035 | 0 | 0 | 895 |
| Operationeel resultaat/EBITDA MAABI+MAA (excl. NEDAB) | € 15,2 | € 1,6 | -€ 37,5 |
| EBITDA Duurzame luchtvaart | | | € 2,0 |
| Netto-opbrengst/EBITDA Zonne-energie | € 4,4 | € 4,4 | € 7,3 |
| Afschrijvingen nieuwe investeringen MAABI | -€ 41,1 | -€ 39,2 | -€ 35,6 |
| Afschrijvingen investeringen duurzame infra | | | -€ 2,4 |
| Afschrijvingen zonne-energie | -€ 2,1 | -€ 2,1 | -€ 3,2 |
| Afschrijvingen & onderhoud bestaand vastgoed + verhardingen** | -€ 57,2 | -€ 57,2 | -€ 57,2 |
| Beheer en klein onderhoud nieuw vastgoed | -€ 3,5 | -€ 2,7 | -€ 1,3 |
| B&O duurzame infra | | | -€ 1,0 |
| Afschrijvingen en investeringen MAA | -€ 18,0 | -€ 17,2 | -€ 15,3 |
| Omgevingspakket | PM | PM | PM |
| Resultaat na afschrijvingen | -€ 102,4 | -€ 112,6 | -€ 144,1 |
| Huidige rentelasten | -€ 3,2 | -€ 3,2 | -€ 3,2 |
| Rentelasten nieuwe investeringen MAABI* (2,5%) | -€ 7,4 | -€ 5,5 | -€ 2,3 |
| Rentelasten duurzame infra (2,5%) | | | -€ 2,1 |
| Rentelasten zonne-energie (2,5%) | -€ 1,0 | -€ 1,0 | -€ 1,5 |
| Rentelasten Grondaankopen (2,5%) | -€ 1,5 | -€ 1,5 | PM |
| Totaal resultaat na rente en afschrijvingen | -€ 115,5 | -€ 123,7 | -€ 153,3 |
| Restwaarde luchthavenvastgoed (gebouwen + verhardingen)** | € 56,8 | € 46,7 | € 35,9 |
| Restwaarde duurzame investeringen | | | € 11,0 |
| Restwaarde zonne-energie | € 2,7 | € 2,7 | € 4,9 |
| Totale restwaarde in 2035 | € 59,5 | € 49,4 | € 51,7 |
| Totale restwaarde vastgoed en investeringen begin 2022 | € 31,2 | € 31,2 | € 31,2 |
| Vershil restwaarde 2035 - 2022 | € 28,4 | € 18,2 | € 20,6 |

*Niet over de baanrenovatie en platforms

**Waarde bestaand vastgoed compleet afgeschreven in 2034/2035

- De afschrijvingen op de nieuwe investeringen MAABI zijn de afschrijvingen op de baan en het vastgoed dat wordt uitgebreid. De landingsbaan wordt deels in 20 en deels in 40 jaar (na periode 2022-2035 is ruim 50 procent afgeschreven), het overige vastgoed (loods, terminal, etc.) kent een afschrijvingsperiode van 40 jaar.
- De afschrijvingen investeringen duurzame infra vinden alleen plaats in scenario 3. Ook hier houden we een afschrijvingsperiode van 40 jaar aan.

- De afschrijvingen zonne-energie in panelen e.d. kennen een periode van 25 jaar.
- De afschrijvingen en onderhoud van het bestaande vastgoed zijn circa 4 miljoen euro per jaar. NB: het meerjarenonderhoudsplan (MJOP) kan worden gezien als investering oftewel toevoeging aan het bestaande vastgoed en valt onder dit bedrag (hier is geen aparte post voor opgenomen; wel zijn de afschrijvingen op het bestaande vastgoed groter dan uitgaven aan het MJOP. Op basis daarvan kan verwacht worden dat kosten voor herinvesteringen en groot onderhoud na de periode van 2022 tot en met 2035 groter zullen zijn dan in de beschouwde periode).
- Het beheer- en klein onderhoud nieuw vastgoed en duurzame infra zijn expliciet opgenomen omdat het gaat om additionele kosten bij deze nieuwe investeringen. Boekhoudkundig vallen deze posten onder het operationeel resultaat.
- De afschrijvingen en investeringen van MAA zijn de investeringen in verduurzaming en de afschrijving op met name roerende goederen (materieel, ICT, inventaris, etc.).
- De uitbreidingsinvesteringen gaan ook gepaard met aanvullend beheer en onderhoud.
- Op dit moment betaalt de luchthaven rentelasten, onder andere voor een lening aan de provincie. De aannahme is dat deze lasten gelijk blijven, maar dat daarna de uitbreidingsinvesteringen via een lening gefinancierd wordt, waarmee de rentelasten stijgen. De noodzakelijke investeringen in de baan en het groot onderhoud worden niet via een lening gefinancierd.

Verwachte resultaat in 2035

In onderstaande tabel zijn de afschrijvingen voor het eindjaar van de beschouwde periode in scenario 1, 2 en 3 weergegeven.

Tabel 8 Investerings, afschrijvingen, onderhoud en restwaardes 2035, mln. €, prijspeil 2021

| Scenario | Scenario 1 (markt) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|---|-----------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| Vracht (x1000 ton) in 2035 | 318 | 239 | 93 |
| Passagiers (x1000) in 2035 | 797 | 526 | 0 |
| Duurzame vracht (x1000 ton) in 2035 | 0 | 0 | 18 |
| Duurzame pax (x1000 ton) in 2035 | 0 | 0 | 895 |
| Operationeel resultaat/EBITDA MAABI+MAA (excl. NEDAB) | € 2,8 | € 0,7 | -€ 3,4 |
| EBITDA Duurzame luchtvaart | | | € 1,4 |
| Netto-opbrengst/EBITDA Zonne-energie | € 0,4 | € 0,4 | € 0,7 |
| Afschrijvingen nieuwe investeringen MAABI | -€ 3,6 | -€ 3,3 | -€ 2,9 |
| Afschrijvingen investeringen duurzame infra | | | -€ 0,3 |
| Afschrijvingen zonne-energie | -€ 0,2 | -€ 0,2 | -€ 0,3 |
| Afschrijvingen & onderhoud bestaand vastgoed + verhardingen** | -€ 4,1 | -€ 4,1 | -€ 4,1 |
| Beheer en klein onderhoud nieuw vastgoed | -€ 0,3 | -€ 0,2 | -€ 0,1 |
| B&O duurzame infra | | | -€ 0,1 |
| Afschrijvingen en investeringen MAA | -€ 1,4 | -€ 1,3 | -€ 1,0 |
| Omgevingspakket | PM | PM | PM |
| Resultaat na afschrijvingen | -€ 6,4 | -€ 7,9 | -€ 10,2 |
| Huidige rentelasten | -€ 0,2 | -€ 0,2 | -€ 0,2 |
| Rentelasten nieuwe investeringen MAABI* (2,5%) | -€ 0,7 | -€ 0,4 | -€ 0,1 |
| Rentelasten duurzame infra (2,5%) | | | -€ 0,3 |
| Rentelasten zonne-energie (2,5%) | -€ 0,1 | -€ 0,1 | -€ 0,1 |
| Rentelasten Grondaankopen (2,5%) | € 0,0 | € 0,0 | PM |
| Totaal resultaat na rente en afschrijvingen | -€ 7,4 | -€ 8,6 | -€ 10,9 |
| Restwaarde luchthavenvastgoed (gebouwen + verhardingen)** | € 56,8 | € 46,7 | € 35,9 |
| Restwaarde duurzame investeringen | | | € 11,0 |
| Restwaarde zonne-energie | € 2,7 | € 2,7 | € 4,9 |
| Totale restwaarde in 2035 | € 59,5 | € 49,4 | € 51,7 |
| Totale restwaarde begin 2022 | € 31,2 | € 31,2 | € 31,2 |
| Verschil restwaarde 2035 - 2022 | € 28,4 | € 18,2 | € 20,6 |

*Niet over de baanrenovatie en platforms

**Waarde bestaand vastgoed compleet afgeschreven in 2034/2035

Uit bovenstaande komt naar voren dat in scenario 1 de afschrijvingen en onderhoudskosten het hoogst zijn maar de EBITDA over de periode van 2022-2035 ook het hoogst is. Dit resulteert in het minst negatieve saldo in vergelijking met de andere scenario's. Voor alle scenario's geldt dat de luchthaven niet zonder een financiële bijdrage van de provincie zal kunnen draaien. Deze blijft naar verwachting nodig. Verschillen in maatschappelijk-economische effecten tussen de alternatieven maken geen onderdeel uit van deze analyse. De luchthaven die

voornamelijk gericht is op vracht of op transitie naar duurzame luchtvaart, leidt tot andere maatschappelijk-economische effecten.

Gevoeligheidsanalyses

We voeren enkele gevoeligheidsanalyses uit om grip te krijgen op onzekerheden omtrent de groei en de marktvaart in de businesscase.

Maximale groeiruimte benut

In scenario 3 is in 2035 de transitie naar duurzame luchtvaart op MAA pas vijf jaar aan de gang. Er is in dit scenario op de luchthaven nog veel ruimte voor verdere uitbreiding van de duurzame activiteiten. Daarnaast is scenario 1 de maximale groeiruimte in 2035 nog niet volledig benut. In deze gevoeligheidsanalyse bekijken we voor deze scenario's de businesscase resultaten voor het eindbeeld waarin de groeiruimte maximaal is benut. Voor scenario 2 is de geluidsruimte in 2035 al vol gevlogen. In dit scenario is het alleen mogelijk om door te groeien bij vlootvernieuwing met stillere vliegtuigen. We kijken voor scenario 2 naar eindjaar 2040 waarin een lichte groei binnen de geluidsruimte mogelijk is. Bij deze gevoeligheidsanalyse behoort de kanttekening dat verder in de toekomst kijken ook zorgt voor grotere onzekerheden met betrekking tot marktontwikkelingen voor zowel duurzame/innovatieve als conventionele luchtvaart.

In onderstaande tabel zijn de verwachte volumes conventionele en duurzame vracht en pax weergegeven. In scenario 1 groeit conventionele vracht en pax door tot de fysieke capaciteit van de luchthaven, respectievelijk 330 duizend ton en 1,1 miljoen passagiers. De maximale capaciteit aan vracht wordt rond het jaar 2038 bereikt in scenario 1. De maximale capaciteit aan passagiers rond 2060. In scenario 2 groeien pax en vracht binnen de geluidsruimte jaarlijks bescheiden door vanwege de komst van stillere vliegtuigen. In scenario 3 is er ruimte voor maximaal 200 duizend ton vracht. Hiervan is ruim de helft duurzaam gevlogen. Echter behoud je nog een substantieel deel van de conventionele vracht ter ondersteuning voor onder andere de langeafstandsroutes. Om deze reden houden we het volume conventionele vracht constant. Enkele jaren na 2040 wordt dit niveau qua vracht in scenario 3 bereikt. Het aantal duurzaam gevlogen passagiers stijgen in het eindbeeld in scenario 3 door naar 1,2 miljoen. Dit niveau van duurzaam gevlogen passagiers wordt conform het basisscenario uit de rapportage van M3 consultancy⁵ in 2040 bereikt.

⁵ *Low carbon emission operations at MAA* van M3 consultancy en To70 van januari 2022.

Tabel 9 Verwachte maximale volumes conventionele/duurzame vracht eindbeeld per scenario (scenario 2 is 2040)

| Scenario | Scenario 1 (groeirimte benut) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| Conventionele vracht (x1000 ton) in 2040 | 330 | 251 | 93 |
| Conventionele pax (x1000) in 2040 | 1.100 | 552 | 0 |
| Duurzame vracht (x1000 ton) in 2040 | 0 | 0 | 107 |
| Duurzame pax (x1000 ton) in 2040 | 0 | 0 | 1.209 |

Op basis van bovenstaande maximale verwachte volumes in het eindbeeld per scenario zijn de financiële resultaten vergeleken met de basisanalyse van 2035. We maken in onderstaande tabel de vergelijking met het eindjaar/beeld. Voor scenario 1 en 2 nemen de EBITDA voor conventionele luchtvaart toe vanwege hogere gevlogen volumes in de jaren na 2035. In scenario 3 is er geen verschil met de basisanalyse omdat we de conventioneel gevlogen vrachtvolumes constant houden. De EBITDA/netto-opbrengst voor duurzame luchtvaart neemt in scenario 3 toe vanwege de hogere volumes duurzaam gevlogen vracht en pax. De investeringen, rente, afschrijvingen en onderhoud zijn in scenario 1 hoger in het eindbeeld omdat de investeringen in de (gestapelde) parkeervoorziening toenemen vanwege hogere verwachte volumes conventioneel gevlogen passagiers. Dit zijn voornamelijk vakantievluchten die op de piekdrukke in vakantieperiodes zullen plaatsvinden. Voor scenario 3 zijn deze investeringen in een parkeervoorziening niet (extra) nodig omdat er een andere doelgroep wordt bedient in het duurzame segment, voornamelijk zakelijke passagiers. De passagiers vliegen meer gespreid over het jaar en parkeren daarnaast voor een kortere periode. Door lagere rentelasten, omdat een groter deel van de leningen is afgelost/afgeschreven verder in de toekomst, en het uitblijven van extra benodigde investeringen is de post investeringen, rente, afschrijvingen en onderhoud licht lager (positiever) in scenario 2 en 3.

Onder aan de streep is het verschil in saldo in scenario 1 marginaal hoger, de jaarlijkse hogere EBITDA is net hoger dan de additionele afschrijvingen, rente en onderhoud. In scenario 2 is het saldo licht positiever door een hogere EBITDA en lagere rentelasten. In scenario 3 is door de uitbreiding van de duurzame activiteiten het verschil met het saldo uit de basisanalyse in positieve zin het grootst. Hierdoor liggen de scenario's in de eindbeelden dichterbij elkaar dan in de basisanalyse.

Tabel 10 Verschil resultaten voor het eindjaar bij gevoeligheidsanalyse wanneer maximale groeiruimte is benut in scenario 1 en 3 en voor scenario 2 in 2040

| Verschil met basisanalyse, mln. € | Scenario 1 (markt) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|-----------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| EBITDA conventioneel | € 0,8 | € 0,3 | € 0,0 |
| EBITDA Duurzaam | | | € 1,6 |
| EBITDA Zonne-energie | € 0,0 | € 0,0 | € 0,0 |
| Investeringsen, rente, afschrijvingen en onderhoud | -€ 0,7 | € 0,1 | € 0,1 |
| Saldo – verschil met basisanalyse | € 0,1 | € 0,4 | € 1,7 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen | -€ 7,3 | -€ 8,3 | -€ 9,3 |
| Eindbeeld | | | |

Lager groeiscenario 2040

In de basisanalyse zijn we uitgegaan van de marktontwikkeling conform het groeiscenario ontwikkeld door Ecorys tot 2030 en na 2030 conform het hoge groeiscenario uit de Welvaart en Leefomgevingsscenario's (WLO) van het CPB/PBL. Voor de aantallen duurzame gevlogen vracht en passagiers gaan we uit van het low case scenario uit de rapportage duurzame luchtvaart van M3 Consultancy⁶. Duurzame luchtvaart wordt in het low case scenario pas opgestart vanaf 2035, vijf jaar later dan in het basisscenario. In deze gevoeligheidsanalyse bekijken we om deze reden de consequenties van een lager groeiscenario met direct een doorkijk richting 2040 aangezien in scenario 3 het aandeel duurzame luchtvaart in 2035 nihil is. In onderstaande tabel zijn de verwachte volumes per scenario weergegeven voor het lage groeiscenario in 2040.

Tabel 11 Verwachte volumes vracht en passagiers in 2040 bij WLO Laag

| Scenario | Scenario 1 (groeiruimte benut) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| Conventionele vracht (x1000 ton) in 2040 | 189 | 189 | 102 |
| Conventionele passagiers (x1000) in 2040 | 540 | 511 | 0 |
| Duurzame vracht (x1000 ton) in 2040 | 0 | 0 | 9 |
| Duurzame pax (x1000 ton) in 2040 | 0 | 0 | 448 |

We zien in bovenstaande tabel dat scenario 1 en 2 elkaar niet veel ontlopen in het lagere groeiscenario. We vergelijken het lagere groeiscenario tot en met 2040 met de basisanalyse van 2035. De lagere groei heeft voor scenario 1 en 2 een groot effect op de EBITDA zoals te zien is in onderstaande tabellen. Deze wordt negatiever. In scenario 3 is over de zichtperiode de EBITDA voor de conventionele

⁶ Low carbon emission operations at MAA van M3 consultancy en To70 van januari 2022.

luchtvaart negatiever omdat over een langere periode, 5 jaar langer tot 2040, negatieve cijfers worden gedraaid. In het eindjaar 2040 is de EBITDA voor de conventionele luchtvaart hoger (minder negatief) dan in de basisanalyse eindjaar 2035. De EBITDA voor duurzame luchtvaart is negatief vanwege lagere gevlogen volumes. Door de langere looptijd nemen de afschrijvingen, rente, investeringen en onderhoud toe. Wel zijn de uitbreidingsinvesteringen in scenario 1 lager omdat een extra loods en extra parkeervoorzieningen niet meer nodig zijn vanwege de lagere groeiverwachting. In scenario 1 neemt vergeleken met de basisanalyse het negatieve saldo het meest toe. Scenario 1 en 2 ontlopen elkaar onder aan de streep nog maar marginaal. Scenario 3 heeft het meest negatieve saldo, mede ook door een latere opstart van de duurzame luchtvaart in 2035 (in plaats van 2030).

Tabel 12 Verschil resultaten gevoeligheidsanalyse lagere groei ten opzichte van basisanalyse over zichtperiode 2022-2040

| Verschil met basisanalyse, mln. € | Scenario 1 (groeiruimte benut) | Scenario 2 (omgevingsbewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| EBITDA conventioneel | -€ 34,1 | -€ 20,6 | -€ 10,1 |
| EBITDA Duurzaam | | | -€ 4,1 |
| EBITDA Zonne-energie | € 1,8 | € 1,8 | € 3,6 |
| Investerings, rente, afschrijvingen en onderhoud | -€ 29,7 | -€ 35,1 | -€ 44,9 |
| Saldo – verschil met basisanalyse | -€ 62,0 | -€ 53,9 | -€ 55,5 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen in laag scenario 2022-2040 | -€ 177,5 | -€ 177,6 | -€ 208,9 |

Tabel 13 Verschil resultaten gevoeligheidsanalyse lagere groei ten opzichte van basisanalyse eindjaar 2040

| Verschil met basisanalyse, mln. € | Scenario 1 (groeiruimte benut) | Scenario 2 (omgevingsbewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|---|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| EBITDA conventioneel | -€ 3,1 | -€ 1,1 | € 0,2 |
| EBITDA Duurzaam | | | -€ 0,8 |
| EBITDA Zonne-energie | € 0,0 | € 0,0 | € 0,0 |
| Investerings, rente, afschrijvingen en onderhoud | € 1,7 | € 0,9 | € 0,1 |
| Saldo – verschil met basisanalyse | -€ 1,4 | -€ 0,2 | -€ 0,6 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen in laag scenario 2040 | -€ 8,8 | -€ 8,8 | -€ 11,5 |

Hogere/Lagere inkomsten

In het vrachtsegment zijn de inkomsten per ton al geruime tijd hoger dan in 2019. MAA heeft de verwachting uitgesproken dat de inkomsten uit vracht ook voor een langere tijd op dit hoge niveau zullen blijven. De vraag in het *full freighters* segment is op dit moment erg hoog en het ziet ernaar uit dat dit voor de komende jaren zo

zal blijven. Uiteraard hangen hier een aantal onzekerheden bij; de *belly freight* kan bijvoorbeeld de komende jaren weer gaan toenemen met een afnemende vraag naar *full freighters* of wijzigen bestaande vrachtroutes vanwege nieuwe geopolitieke ontwikkelingen. Daarnaast kunnen de inkomsten uit passagiers ook mogelijk gaan fluctueren. In een gevoeligheidsanalyse willen we om deze reden kijken wat een 25 procent stijging of een 25 procent daling van de inkomsten met het resultaat na rente en afschrijvingen en ten opzichte van de basisanalyse. Dit resulteert in de volgende onderstaande verschillen ten opzichte van de basisanalyse. Hierbij houden we de beschouwde periode op 2022 tot en met 2035

Tabel 14 Verschil resultaten gevoeligheidsanalyse 25% hogere inkomsten opzichte van basisanalyse over zichtperiode 2022-2035

| Verschil met basisanalyse, mln. € | Scenario 1 (markt) | Scenario 2 (omgevingsbewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|--------------------|------------------------------|-----------------------|
| EBITDA conventioneel | € 120,2 | € 102,1 | € 57,2 |
| EBITDA Duurzaam | | | € 1,4 |
| Saldo – verschil met basisanalyse | € 120,2 | € 102,1 | € 58,6 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen +25% opbrengsten | € 4,7 | -€ 21,7 | -€ 94,7 |

Tabel 15 Verschil resultaten gevoeligheidsanalyse 25% lagere inkomsten opzichte van basisanalyse over zichtperiode 2022-2035

| Verschil met basisanalyse, mln. € | Scenario 1 (markt) | Scenario 2 (omgevingsbewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|--------------------|------------------------------|-----------------------|
| EBITDA conventioneel | -€ 120,2 | -€ 102,1 | -€ 57,2 |
| EBITDA Duurzaam | | | -€ 1,4 |
| Saldo – verschil met basisanalyse | -€ 120,2 | -€ 102,1 | -€ 58,6 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen -25% opbrengsten | -€ 235,7 | -€ 225,8 | -€ 211,9 |

Een 25% stijging/daling van de inkomsten heeft het grootste effect op de EBITDA in scenario 1. We zien dat het totale resultaat inclusief afschrijvingen en rente bij een 25% stijging van de inkomsten over de periode 2022-2035 positief wordt. In scenario 2 en 3 blijft dit totale resultaat bij een 25 procent stijging van de inkomsten negatief. Aan de andere kant is te zien dat bij een 25 procent daling van de inkomsten het resultaat na rente en afschrijvingen in scenario 1 het meest negatief is. Een procentuele daling (of stijging) heeft in scenario 1 het grootste effect omdat hier relatief de meeste tonnen vracht en passagiers worden gevlogen. De bandbreedte is daardoor ook het grootst vergeleken met de andere scenario's. De kleinste bandbreedte zien we terug bij scenario 3. In dit scenario wordt relatief weinig vracht, het segment met de hoogste inkomsten, gevlogen. Dit heeft als gevolg dat scenario 3 nog steeds een fors negatief resultaat laat zien bij een 25 procent stijging. Bij een 25 procent daling van de inkomsten is het resultaat in scenario 3 weer het minst negatief ten opzichte van de andere scenario's.

In onderstaande tabellen zijn de uitkomsten van een 25 procent stijging/daling van de inkomsten weergegeven voor het eindjaar 2035. In scenario 3 wordt de totale EBITDA (conventioneel + duurzaam) bij een 25 procent stijging van de inkomsten positief. Het resultaat na afschrijvingen en rente is in scenario 3 nog wel negatief. In scenario 1 is deze positief bij 25 procent hogere inkomsten en in scenario 2 nog licht negatief. Ook voor het eindjaar 2035 geldt dat de bandbreedte tussen hogere en lagere inkomsten het grootst is in scenario 1 en het kleinst in scenario 3.

Tabel 16 Verskil resultaten gevoeligheidsanalyse **25% hogere inkomsten** opzichte van basisanalyse eindjaar 2035

| Verskil met basisanalyse, mln. € | Scenario 1 (markt) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|-----------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| EBITDA conventioneel | € 10,8 | € 8,1 | € 3,0 |
| EBITDA Duurzaam | | | € 0,4 |
| Saldo – verschil met basisanalyse | € 10,8 | € 8,1 | € 3,4 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen +25% opbrengsten | € 3,4 | -€ 0,5 | -€ 7,5 |

Tabel 17 Verskil resultaten gevoeligheidsanalyse **25% lagere inkomsten** opzichte van basisanalyse eindjaar 2035

| Verskil met basisanalyse, mln. € | Scenario 1 (markt) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|--|-----------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| EBITDA conventioneel | -€ 10,8 | -€ 8,1 | -€ 3,0 |
| EBITDA Duurzaam | | | -€ 0,4 |
| Saldo – verschil met basisanalyse | -€ 10,8 | -€ 8,1 | -€ 3,4 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen -25% opbrengsten | -€ 18,2 | -€ 16,7 | -€ 14,4 |

Wegvallen óf extra grote vracht- of passagiersmaatschappij

De luchthaven MAA heeft op dit moment vier grote luchtvrachtmaatschappijen en twee grote passagiersmaatschappijen. Dat maakt dat het verliezen van één maatschappij, of de vestiging van een nieuwe luchtvaartmaatschappij een groot verschil kan maken. In deze gevoeligheidsanalyse bekijken we het effect op de businesscase wanneer een van deze partijen wegvalt of er juist een partij extra bij komt. Hierbij gaan we uit van een percentage van 20% daling/stijging van het aantal tonnen vracht of passagiers bij het wegvallen of bijkomen van een extra vracht- of passagiersmaatschappij. Hierdoor dalen (dan wel) stijgen de opbrengsten van de luchthaven voor vracht of passagiers gerelateerde zaken. Investerings-, afschrijvingen en onderhoud veronderstellen we gelijk aan de basisanalyse omdat de luchthaven ingericht blijft op het accommoderen van de vraag naar vracht en passagiers conform de scenario's. Het wegvallen kan gebeuren nadat de investeringen reeds zijn gedaan. We bekijken daarom het effect voor het eindjaar 2035.

Tabel 18 Verskil jaarresultaat gevoeligheidsanalyse bij daling/stijging vracht of passagiers in 2035

| Scenario | Scenario 1 (markt) | Scenario 2 (omgevings- bewust) | Scenario 3 (duurzaam) |
|---|-----------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| <i>20% daling vracht</i> | | | |
| Verskil EBITDA/saldo 2035 met basisanalyse | -€ 6,3 | -€ 4,7 | -€ 1,9 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen daling vracht | -€ 13,7 | -€ 13,4 | -€ 12,8 |
| <i>20% daling passagiers</i> | | | |
| Verskil EBITDA/saldo 2035 met basisanalyse | -€ 1,8 | -€ 1,2 | -€ 0,3 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen daling passagiers | -€ 9,1 | -€ 9,8 | -€ 11,2 |
| <i>20% stijging vracht</i> | | | |
| Verskil EBITDA/saldo 2035 met basisanalyse | € 6,3 | | € 1,9 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen stijging vracht | -€ 1,1 | | -€ 9,0 |
| <i>20% stijging passagiers</i> | | | |
| Verskil EBITDA/saldo 2035 met basisanalyse | € 1,8 | | € 0,3 |
| Resultaat na rente en afschrijvingen stijging passagiers | -€ 5,6 | | -€ 10,7 |

Bij een 20 procent daling van de vracht door het wegvallen van een grote partij zien we de grootste daling van de EBITDA bij scenario 1, waarin de volledige vraag naar vrachtluchten wordt geaccommodeerd. Bij een daling van 20 procent van de passagiers is de daling tevens het grootst bij scenario 1, waarin de passagiersgroei volledig is geaccommodeerd. Omdat de luchthaven voor het grootste deel

afhankelijk is van vrachtinkomsten, heeft een daling van het vrachtvolume ook de grootste impact op het jaarresultaat. In scenario 2 zijn de effecten voor minder vracht en passagiers kleiner vanwege lagere volumes.

Het uitgangspunt van de bovenstaande berekening is dat het wegvallen plotseling gebeurt: dit geeft het grootste risico weer. De exploitatiekosten kunnen in dat geval niet direct meedalen met de lagere volumes: opbrengsten dalen dus, maar kosten niet of nauwelijks. Is van tevoren duidelijk dat de daling eraan komt, dan is het effect circa 80 procent kleiner (en gelijk aan de stijging bij extra groei bovenop het scenario). In de jaren na de daling (als er geen snel herstel optreedt) zal het effect dus lager zijn.

Bij een stijging van vracht- of passagiersvraag met 20 procent door het bijkomen van een extra partij hebben we alleen voor het autonome scenario doorgerekend. In scenario 2 is er geen geluidsruijme voor deze groei. Ook in het autonome scenario is het overigens twijfelachtig of een 20 procent groei kan plaatsvinden (met name voor vracht). Naar verwachting zullen voor vracht aanvullende investeringen en hinderbeperkende maatregelen nodig zijn: daar is in de berekening geen rekening mee gehouden. De berekening is daarmee vooral indicatief, om een beeld te schetsen wat een groei van het volume met 20 procent betekent voor het operationele resultaat. Bij een groei zullen de variabele kosten wel direct mee moeten stijgen om de groei te accommoderen: het effect van een extra partij is daarmee kleiner dan het effect van een partij die plotseling verdwijnt.

Overige risico's en onzekerheden

In de bovenstaande berekeningen is vooral gekeken naar de vraagontwikkeling (bij gelijkblijvende prijzen) naar luchtvaart op MAA. Uiteraard zijn er ook andere gevoeligheden en risico's, zoals in de kostenontwikkeling of de opbrengsten per ton en passagier die beiden zowel hoger als lager uit kan vallen. Dit is ook afhankelijk van de capaciteitontwikkeling op concurrerende luchthavens. Herstel van de coronacrisis is op korte termijn een grote onzekerheid, de grootste structurele onzekerheden zitten na de beschouwde 10-jaarsperiode. Als de groei in vraag naar luchtvaart (na 2030) sneller gaat dan de capaciteitsontwikkeling op concurrerende luchthaven dan kan MAA hogere marges halen. Ook is het mogelijk dat nadat huidige vastgoed is afgeschreven, herinvesteringen nog niet direct nodig zijn, wat voor een gunstiger resultaat na 2030 kan zorgen. Anderzijds geldt dat als de COVID-crisis leidt tot een structurele daling in de vraag naar luchtvaart of aanvullende regelgeving zorgt voor investeringen die voor een relatief kleine luchthaven als MAA lastiger zijn terug te verdienen, zit daar juist een risico voor lagere marges en

hogere kosten. Deze risico's en onzekerheden zijn niet becijferd, maar zijn wel van belang in de financiële afweging.

Conclusies

Daarmee resulteren de volgende conclusies:

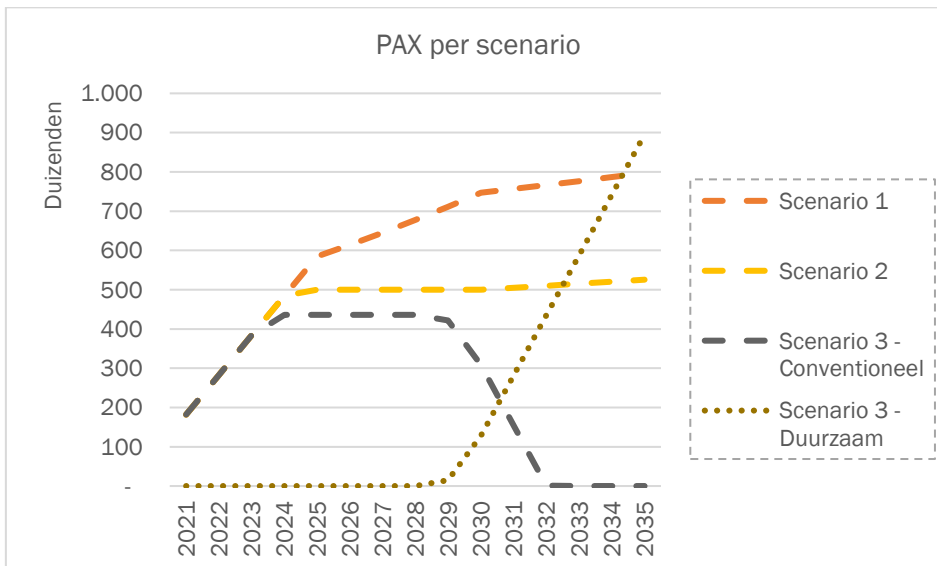
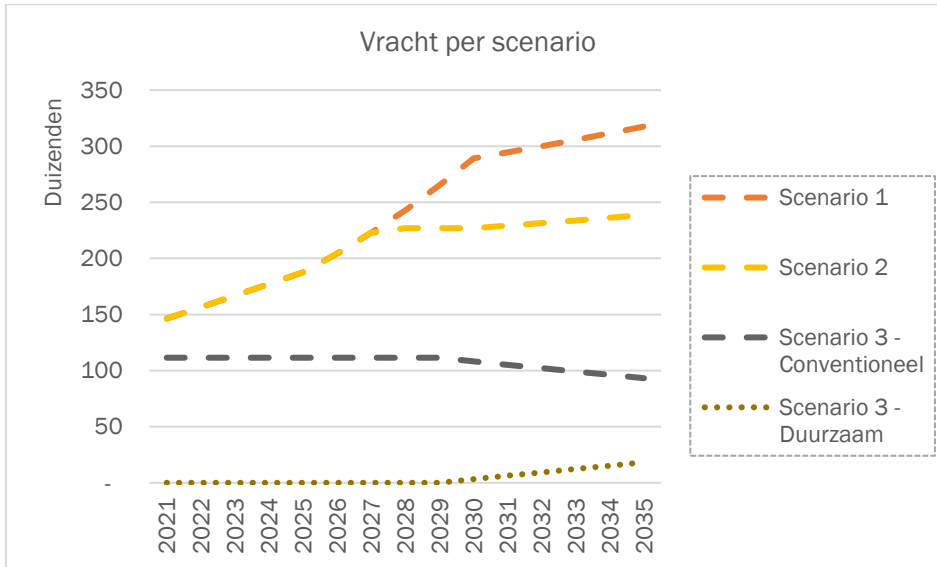
- Financieel gezien leidt scenario 1 waarin de autonome groei in conventioneel gevlogen passagiers en vracht gefaciliteerd wordt, tot het meest gunstige scenario voor MAA.
- Over de gehele looptijd 2022 – 2035 is scenario 2 – de omgevingsbewuste luchthaven - circa 8 miljoen euro duurder. In 2035 is het verschil in het jaarlijkse resultaat na rente en afschrijvingen ruim een miljoen euro in het nadeel van scenario 2 ten opzichte van scenario 1. Daar staat uiteraard minder hinder tegenover.
- In scenario 3 worden de duurzame luchtvaartactiviteiten vanaf 2030 opgestart. Daarvoor bevindt de luchthaven zich in een 'pauzestand' waarbij de volumes vracht en passagiers op een vast niveau worden gehouden. Dit heeft een negatief effect op het exploitatieresultaat over de periode 2022-2035. Daarnaast is het onzeker in welke mate de verwachte duurzame luchtvaartonwikkelingen plaats zullen vinden.
- Belangrijke notie bij scenario 3: in theorie hoeft het faciliteren van de duurzame luchtvaart niet aan scenario 3 gekoppeld te worden. Dit kan ook gecombineerd worden met scenario 1 en 2, aangezien de omgevingshinder van het duurzame luchtvaartsegment waarop gemikt wordt zeer beperkt is. De doorrekening van scenario 3 is daarmee meer tentatief: het is immers sterkt afhankelijk van de ontwikkeling van duurzame luchtvaart waar de provincie en de luchthaven weinig invloed op hebben.
- Het sluitingsscenario 4 laat onderaan de streep een negatiever resultaat zien dan de andere scenario's over de beschouwde periode van 2022 tot en met 2035. Dit scenario kent bovendien een aantal onzekerheden waar het gaat om de kosten van bodemsanering en uitkoop van bedrijven. Nader onderzoek wordt gedaan, maar is nog niet meegenomen in dit memo.
- In scenario 4 zijn de uitkomsten dus sterk afhankelijk van de uiteindelijke sanerings- en uitkoopkosten. In scenario 3 zijn ze afhankelijk van de ontwikkelingen in de duurzame luchtvaart (omvang markt en marges luchthavengelden). In scenario 1 en 2 zijn de resultaten vooral afhankelijk van de marges in de luchtvaart en de ontwikkeling van vracht en passagiersvolumes: in bij een achterblijvende ontwikkeling van vracht- en passagiersstromen, komt het saldo van scenario 1 en 2 aanzienlijk lager uit.

Indien de hoge opbrengsten per ton uit het coronajaar ook na corona vastgehouden kunnen worden, kan op termijn de luchthaven mogelijk zelfs zonder overheidsbijdrage opereren, Indien de marges terugvallen naar het niveau van 2016 neemt het verlies juist toe.

- Aan het eind van de looptijd in 2035 staat er een andere luchthaven dan vandaag de dag: de restwaarde van het vastgoed en landingsbaan is in scenario 1 t/m 3 groter dan nu in 2022. De faciliteiten zijn uitgebreid voor de conventionele luchtvaart in scenario 1 en 2, en voor de duurzame luchtvaart in scenario 3. Zonne-energie is uitgebreid, evenals de bedrijfsactiviteiten rondom de luchthaven. In scenario 4 staat er ook een andere invulling van het gebied: er zijn zonneparken en tijdelijke natuur en is er een plan voor een duurzame toekomstvaste inrichting met meerwaarde voor de omgeving voor de jaren erna.
- De maatschappelijk-economische effecten van de scenario's maken geen onderdeel uit van deze analyse. Hiervoor verwijzen we naar de MKBA.
- Tot slot geldt dat er aannames ten grondslag liggen aan deze financiële doorrekening. De praktijk kan anders uitpakken en wat kan leiden tot zowel positievere als negatievere financiële resultaten. De belangrijkste onzekerheden zijn in de gevoeligheidsanalyses getoetst en voor een aantal posten in scenario 4 wordt momenteel nog aanvullend onderzoek gedaan.

Bijlage

Scenario's



Toelichting op methoden voor de businesscase

In deze doorrekening is gekozen om de resultaten op basis van een bedrijfsmatige businesscase die uitgaat van rente en afschrijvingen te presenteren. Er zijn ook andere opties voor keuzes die in de berekening gemaakt zijn. Deze lichten we hieronder kort toe met een aantal aandachtspunten, voor- en nadelen:

- Cashflowmethode: investeringen uit het verleden doen er dan niet toe, alleen toekomstige kosten/investeringen zijn relevant. Dit geeft een goed beeld van de financieringsbehoefte in de komende tien jaar. Echter investeringen gaan langer dan 10 jaar mee: daarmee worden veel kosten aan de komende tien jaar toegerekend, die zich pas later terugverdienen (zeker als investeringen richting het einde van de 10 jaarsperiode pas worden gedaan). Én het kan zijn dat investeringen uit het verleden na de 10 jaarsperiode aan vervanging toe zijn: deze komen dan niet in beeld. Het voordeel is dat het beeld van 'cash in – cash out' en de bijbehorende risico's goed in beeld is. Als op voorhand bekend is dat over 10 jaar een heroverweging plaatsvindt en een levensduur van 20 of 40 jaar niet zeker is, biedt deze methode een meerwaarde.
- Ook wanneer met afschrijvingen wordt gewerkt, zijn er nog steeds keuzes te maken. We hebben de afschrijvingen op nieuwe investeringen in beeld gebracht en gaan ervan uit dat afschrijvingen op investeringen uit het verleden (huidige activa) constant blijven (oftewel: de toekomstig jaarlijkse benodigde reservering of herinvesteringsom die nodig is om de bezittingen op orde te houden is gelijk aan de huidige afschrijvingen). Dit ondervangt het probleem dat investeringen zich pas later terugverdienen én dat er geen middelen worden gereserveerd om het huidige vastgoed te onderhouden. Het heeft echter ook zijn voor- en nadelen.
 - Afschrijvingen op de huidige activa zijn geen daadwerkelijke kosten: de kosten zijn in praktijk al lang gemaakt (en soms ook helemaal niet: er is minder door de provincie betaald dan de waarde die op de balans staat). Daarmee overschat deze methode daadwerkelijke kosten voor de komende 10 jaar. Dat gebeurt ook wanneer activa nog gebruikt kunnen worden nadat ze afgeschreven zijn: stel een gebouw is na 40 jaar afgeschreven, maar kan nog prima 10 of 20 jaar mee, dan gaat deze berekening ervan uit dat in die 10 of 20 jaar nog steeds de jaarlijkse afschrijving als kosten nodig zijn, terwijl de kosten nagenoeg 0 kunnen zijn. Aan de andere kant is het ook mogelijk dat versnelde afschrijving nodig is, door nieuwe wet- en regelgeving.
 - Afschrijvingen op nieuwe investeringen zijn lager dan de kosten die gemaakt moeten worden in de komende 10 jaar. Door niet de volledige kosten in beeld te brengen, kan een te optimistisch beeld ontstaan van

wat er besteed moet worden. Ook geldt: als na 10 jaar besloten wordt niet door te gaan met de luchthaven, toch de volledige kosten zijn gemaakt.

- Tot slot is de wijze hoe om wordt gegaan met rentelasten een aandachtspunt. Op welke investeringen zijn deze wel en niet van toepassing? Doordat niet alle investeringen dezelfde financieringsbron en sommige kosten uit de lopende exploitatie gedekt kunnen worden, kan dit effect hebben op de uiteindelijke uitkomsten. Door voor verschillende financieringsbronnen met verschillende rentepercentages te rekenen, wordt ook een verschillende 'waarde' aan deze bronnen toegekend. Dat kan wenselijk, maar ook juist ongewenst zijn.