

SAMENVATTING

Financiële haalbaarheid van een luchthaven op een eiland in de Noordzee

Inleiding

In opdracht van de luchtvaartsector heeft ABN AMRO Bank een studie uitgevoerd waarin de financiële haalbaarheid van de bouw en de exploitatie van een vliegveld op een eiland in de Noordzee zijn onderzocht. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de diverse onderdelen van het project zoals de luchthaven, het eiland en de verbinding. Per onderdeel is vervolgens de financiële haalbaarheid geanalyseerd.

Ondanks aanzienlijk financiële bijdragen van het bedrijfsleven, zal de overheid bij de realisatie van het project een belangrijke rol moeten spelen, mede als gevolg van de schaalgrootte van het project (geraamde kosten circa fl 40 mrd).

Toekomstig aantal passagiers

In overeenstemming met de business case zoals beschreven door de luchtvaartsector, is ABN AMRO van mening dat – indien de overheid de groei van het luchtverkeer op lange termijn faciliteert – het aantal passagiers tot het jaar 2025 mogelijk zal kunnen toenemen met 3-5% per jaar. Dit betekent dat Schiphol dan 70-100 mln passagiers zal afhandelen.

Onder faciliteren wordt onder meer verstaan dat Schiphol's "catchment area" niet zal verslechteren. Dit betekent dat een vliegveld in de Noordzee uitstekende verbindingen met het achterland moet hebben.

In afwijking echter met de business case voorziet ABN AMRO dat na 2010 de groei van het luchtverkeer zal afzwakken tot 3% in de periode van 2010 tot 2025 en tot 2,5% vanaf 2025.

Redenen hiervoor zijn:

- verzadiging van het aantal vluchten per inwoner in West-Europa
- afnemende mogelijkheid/macht van KLM om te bepalen op welk vliegveld de toekomstige groei zal plaatsvinden.

Financieel model luchthaven

Om naar de financiers en stakeholders helderheid te scheppen over de toekomst van Schiphol, adviseert ABN AMRO om Schiphol middels een concessie het exclusieve en langjarig recht te geven om de toekomstige luchthaven te exploiteren. In deze concessie zal onder meer de eventuele toekomstige ruil van grond kunnen worden vastgelegd, waardoor de discussie over de eigendomsverhoudingen van de grond eenvoudiger zal kunnen worden.

Als onderdeel van deze concessie zal Schiphol zich moeten verplichten om de toekomstige luchthaven te bouwen en exploiteren.

Bij de verhuizing zal kapitaalvernietiging plaats vinden. De overheid zal AAS voor deze kapitaalvernietiging (bakstenen) moeten compenseren.

Daar er nu nog geen Europese regelgeving is betreffende subsidiëring van luchthavens wordt geadviseerd om Schiphol deze concessie zo spoedig mogelijk te verlenen.

Een mogelijke bron van inkomsten voor de staat is de privatisering van Schiphol. De opbrengst van de privatisering zal afhangen af van het tijdstip waarop deze plaats vindt. Bij privatisering op korte termijn wordt de opbrengst op fl 4-6 mrd geschat.

Indien de privatisering wordt uitgesteld totdat het nieuwe vliegveld is voltooid, wordt de opbrengst geschat op fl 2-4 mrd (jaar 2000 gulden). Deze beduidend lagere opbrengst wordt veroorzaakt door de tegen die tijd versterkte perceptie van de dan optredende onzekere winstontwikkeling.

Bij de financiële analyse is het volgende verondersteld:

- Schiphol wordt in zijn geheel - dwz inclusief terminals, winkels en parkeerplaatsen, overig onroerend goed zoals kantoren en ondersteunende faciliteiten - verplaatst naar het eiland
- AAS wordt beschouwd op basis van "going concern"
- de aandeelhouders van Schiphol ontvangen vanaf 2000 een rendement op hun belegging dat overeenkomt met dat van andere geprivatiseerde luchthavens.
- AAS' kredietwaardigheid moet voldoende zijn voor banken en andere geldverschaffers.
- de winst wordt gedreven door de passagiersgroei
- de winstmarge per passagier wijzigt zich niet tot 2040.
- de ratio OD/transfer ratio daalt lineair van 57% nu tot 40% in 2025.
- de dividend pay-out ratio is 50% en het belasting tarief bedraagt 35%.
- het land op de oude locatie wordt geruild voor dat op de nieuwe locatie

Gevolgtrekkingen financiële analyse luchthaven

Uit de analyse volgt dat AAS zelf kan voorzien in de financieringspiekbehoefte van fl 12,3 mrd zonder dat nieuw eigen vermogen hoeft te worden aangetrokken. Dit betekent dat AAS dus in staat is om de bouw van een geheel nieuwe luchthaven inclusief landingsbanen te financieren onder de volgende voorwaarden:

- elke vertrekkende passagier betaalt een extra heffing van fl 10,- (hierbij is er van uitgegaan dat deze heffing geen merkbare invloed heeft op de passagiersstromen).
- de totale (afnemende) investeringen op de oude locatie van 2000 tot 2012 bedragen fl 4,6 mrd.
- de overheid garandeert de "bakstenen" te compenseren tot een bedrag van fl 2,3 mrd.
- indien op de bestaande locatie hogere investeringen worden gedaan dan fl 4.6 mrd, zal de overheid een hoger bedrag voor de "bakstenen" moeten garanderen.

Financiële analyse van de verbinding

ABN AMRO is van mening dat de investeringskosten (fl 11,5 mrd initiëel) van de verbinding gedragen zullen moeten worden door de overheid. Een exploitatie concessie zou kunnen worden aanbesteed. Indien de marge op een enkele reis fl 2,50 bedraagt zou de private sector zo circa 12% of fl 1,4 mrd (prijspeil 2010) voor zijn rekening kunnen nemen.

Financiële analyse van het eiland

ABN AMRO is van mening dat het eiland zelf geen noemenswaardige kasstromen zal kunnen genereren. Daarom is de overheid de aangewezen partij om de aanleg van het eiland te financieren.

Financiële analyse support faciliteiten

De support faciliteiten op het eiland bestaan uit faciliteiten voor de luchtvaartmaatschappijen en voor derden.

Vanwege de lage winstgevendheid van de luchtvaartmaatschappijen kan deze sector maar een beperkte bijdrage leveren aan de bouw van nieuwe faciliteiten. De overheid zal de "bakstenen" moeten garanderen tot tenminste een bedrag van fl 2,9 mrd.

De overige support faciliteiten zoals energie opwekking en brandstofvoorziening voor het vliegbedrijf worden geacht door private partijen gefinancierd te kunnen worden.

Conclusie

Tabel 1. Verdeling van de investeringskosten/opbrengsten bij 100 mln passagiers

| Bedragen in fl bln (NPV 2010) | Overheid | Private sector |
|--------------------------------|-------------|----------------|
| Kosten | | |
| Eiland | 9,0 | - |
| Verbinding | 10,1 | 1,4 |
| Luchthaven infra | 2,1* | 13,2 |
| Support faciliteiten | 2,7* | 10,0 |
| Totaal | 23,9 | 25,4 |
| Opbrengsten | | |
| Privatisering | (7,1) | |
| Ontwikkeling oud Schiphol | (6,0) | |
| Netto bijdrage overheid | 10,8 | |

*Voorziening "bakstenen"

Samenvattend blijkt dat de overheid en de private sector voor ongeveer gelijke bedragen kunnen bijdragen in de kosten voor een luchthaven in de Noordzee. Daarnaast heeft de overheid twee belangrijke inkomstenbronnen: privatisering van Schiphol en ontwikkeling van het land van het oude Schiphol.