

Starfshópur um málefni Keflavíkurflugvallar

SKÝRSLA

7. febrúar 2008

Efnisyfirlit

I. HLUÐI Bakgrunnur og aðdragandi lagasetningar	4
1. Inngangur	4
2. Núverandi lagaumhverfi – aðdragandi málsins	4
3. Skýrsla PwC um atvinnuuppbyggingu við nokkra evrópska flugvelli	6
4. Nánar um stjórnkerfið á Schiphol	8
5. Samandregnar niðurstöður PwC	8
II. HLUÐI Tillögur starfshóps.....	9
1. Meginmarkmið löggjafar um Keflavíkurflugvöll	9
2. Rekstur Keflavíkurflugvallar og flugstöðvar	10
3. Þróun flugvallar og nærsvæða	11
4. Meðferð fasteigna ríkisins á svæðinu	12
5. Skipulagsmál og mannvirkjamál.....	13
6. Þjónusta sveitarfélaga við flugvallarsvæðið og gjaldtaka henni tengd	14
7. Samkeppnishæfni flugvallarins.....	15

Viðaukar

bls. 16-31

Skýrsla starfshóps um málefni Keflavíkurflugvallar

Samandregnar niðurstöður

Að mati starfshópsins er einkum tvennt sem hafa verður í huga við undirbúning löggjafar um Keflavíkurflugvöll. **Í fyrsta lagi að flugvöllurinn geti til frambúðar þjónað sem best borgaralegu millilandaflugi** að teknu tilliti til hlutverks hans á sviði varnarmála. **Í öðru lagi að forsendur séu skapaðar til að nýta tækifærin til atvinnuþróunar í næsta nágrenni flugvallarins** til hagsbóta fyrir nærliggjandi sveitarfélög og þjóðina alla. Einkum er mikilvægt í því sambandi að tengja saman ólíka hagsmuni og tryggja samræmi í skipulagsmálum.

Lagt er til í þessu ljósi að **Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf. og Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar verði sameinuð í eitt opinbert hlutafélag** í eigu íslenska ríkisins og fari samgönguráðherra með hlutabréf íslenska ríkisins í félaginu. Starfsmönnum beggja stofnana verði boðið starf hjá hinu sameinaða félagi nema hvað starfsmönnum flugleiðsöguþjónustu verði boðið starf hjá Flugstöðum ohf. Utanríkisráðherra verði heimilt að beina fyrirmælum til félagsins er varða hagnýtingu flugvallarsvæðisins í þágu varnartengdar starfsemi.

Hvað **skipulagsmál** áhrærir leggur starfshópurinn til að varðandi Keflavíkurflugvöll (þ.e. svæði A – flugvallarsvæðið, sbr. l. nr. 176/2006) verði sett á fót skipulagsnefnd þar sem sitji fulltrúar Garðs, Reykjanesbæjar og Sandgerðis auk fulltrúa ríkisvaldsins sem fari með oddaatkvæði ef ekki næst samhljóða niðurstaða. Nýti þessi sveitarfélög heimild í skipulagslögum til að gera svæðisskipulag skuli þau bundin af aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar. Gert er ráð fyrir áframhaldandi yfirstjórn utanríkisráðherra yfir skipulagsmálum á öryggissvæðinu (svæði B). Starfshópurinn leggur til að forsætisráðherra verði heimilað með auglýsingu að breyta mörkum svæða á fyrrverandi varnarsvæði í kjölfar þarfagreiningar fyrir flugvallarsvæðið annars vegar og öryggissvæðið hins vegar.

Til viðbótar við nauðsynlega lagasetningu leggur starfshópurinn til að **hugmyndum PricewaterhouseCoopers um stofnun sérstaks þróunarfélags eða umbreytingu Þróunarfélags Keflavíkurflugvallar ehf. verði ýtt úr vör svo skjótt sem verða má.** Félaginu yrði ætlað að vera samstarfsvettvangur ríkis, hins nýja flugvallarfélags og sveitarfélaganna Garðs, Sandgerðis og Reykjanesbæjar og eftir atvikum fleiri sveitarfélaga á Suðurnesjum, um samræmda atvinnuuppbyggingu á svæðinu. Lagt er til að hlutaðeigandi aðilar sameinist um gerð fjárstreymisgreiningar til að ákvarða með hvaða hætti og í hvaða umfangi eignaraðild hvers um sig yrði best háttáð í slíku félagi, sbr. fyrirbyggjandi tillögur og kostnaðaráætlun PwC þar um.

I. HLUÐI Bakgrunnur og aðdragandi lagasetningar

1. Inngangur

Í ágúst 2007 ákvað ríkisstjórnin að setja á fót starfshóp til að undirbúa löggjöf um Keflavíkurflugvöll með hliðsjón af tillögum nefndar á grundvelli l. nr. 176/2006 um yfirfærslu flugvallarins til samgönguráðuneytis og tillögum PricewaterhouseCoopers um atvinnuþróun á svæðinu. Í honum eiga sæti Páll Þórhallsson lögfræðingur forsætisráðuneyti, Veturliði Þór Stefánsson, lögfræðingur utanríkisráðuneyti, Þórhallur Arason, skrifstofustjóri fjármálaráðuneyti, Karl Alvarsson, skrifstofustjóri samgönguráðuneyti, og Þórður H. Hilmarsson, forstöðumaður Fjárfestingastofu, fulltrúi iðnaðarráðuneytis.

Starfshópurinn hefur átt fundi með bæjarstjórum sveitarfélaganna þriggja, Reykjanesbæjar, Garðs og Sandgerðis, framkvæmdastjóra Þróunarfélags Keflavíkurflugvallar ehf., forstjóra Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar, aðstoðarforstjóra Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, umhverfisráðherra og lögfræðingum umhverfisráðuneytisins og ritara Skipulags- og bygginganefndar varnarsvæða. Þá hefur hann einnig átt fundi með ráðgjöfum PricewaterhouseCoopers, þeim Willem Trommels, Fred Vossen og Tine Delbare. Starfshópurinn aflaði einnig lögfræðilíts varðandi gjaldaheimildir sveitarfélaga og veitumálefni.

2. Núverandi lagaumhverfi – aðdragandi málsins

Fyrirverandi varnarsvæði Keflavíkurflugvelli er 7.800 hektarar og er það land svo til allt í eigu íslenska ríkisins. Þar af eru 51% innan Sandgerðis, 40% innan Reykjanesbæjar og 9% innan Garðs.

Þegar bandaríska varnarliðið hvarf á braut haustið 2006 lýsti ríkisstjórnin því yfir að yfirstjórn málaflokka og stjórnsýsla á Keflavíkurflugvelli skyldi breytast til samræmis við það sem almennt tíðkaðist í landinu. Í kjölfarið voru sett lög nr. 176/2006 um ráðstafanir í kjölfar samnings við Bandaríkin um skil á varnarsvæðinu á Keflavíkurflugvelli. Þar er, skv. 1. mgr. 1. gr. laganna, kveðið til bráðabirgða á um skipan mála á varnarsvæðinu á Keflavíkurflugvelli. Svæðinu var skipt í þrennt, þ.e. flugvallarsvæði (svæði A), öryggissvæði (svæði B) og starfssvæði Þróunarfélags Keflavíkurflugvallar ehf. (svæði C).

Kveðið var á um í 2. mgr. 1. gr. að utanríkisráðherra færi með yfirstjórn mála á varnarsvæðinu eftir skil þess uns forsætisráðherra gæfi út auglýsingu um að svæðið, að hluta eða í heild, hefði verið tekið til annarra nota. Forsætisráðherra gaf út slíka auglýsingu um mestan hluta svæðis C hinn 19. janúar 2007, sbr. auglýsingu nr. B-38/2007. Þar segir að svæði þetta megi taka í borgaraleg not, þar gildi almenn lög og stjórnvaldsfyrirmæli og yfirstjórn málaflokka sé sú sama og annars staðar í landinu.

Þá gaf forsætisráðherra út slíka auglýsingu um A-svæðið hinn 21. desember 2007 með gildistöku 1. janúar 2008. Skipulagsmál, gatnagerð, sorphirða og veitumál voru þó

undanþegin og heyra áfram undir utanríkisráðherra uns annað verður ákveðið. Jafnframt tók um áramótin gildi ný Reglugerð um Stjórnarráð Íslands sem fól í sér að yfirstjórn Keflavíkurflugvallar færðist frá utanríkisráðherra til samgönguráðherra.

Skv. 2. mgr. 2. gr. laga nr. 176/2006 skyldi utanríkisráðherra að höfðu samráði við samgönguráðherra skipa nefnd til að undirbúa snurðulausa færslu á stjórnun. Sú nefnd skilaði af sér skýrslu í febrúar 2007. Var þar lagt til að Keflavíkurflugvöllur yrði rekinn sem sjálfstætt rekstarfélag, þ.e. sem hlutafélag sem yrði dótturfélag Flugstoða ohf. Með því móti yrði flugsamgöngukerfið rekið sem ein heild sem til framtíðar litíð gæti stuðlað að sjálfbærni þess. Þá lagði nefndin ríka áherslu á að Keflavíkurflugvöllur yrði rekinn með sjálfbærustum hætti, þ.e. að tekjur nýttust í uppbyggingu og rekstur flugvallarins, sbr. t.d. Gardemoen-flugvöll í Noregi.

Hinn 24. október 2006 stofnaði íslenska ríkið Þróunarfélag Keflavíkurflugvallar ehf. en handhafi hlutabréfs í félaginu er forsætisráðherra. Tilgangur félagsins er skv. samþykktum þess að leiða þróun og umbreytingu á varnarsvæði því á Keflavíkurflugvelli, sem koma á í arðbær borgaraleg not. Í aðalstjórn félagsins voru kosnir Magnús Gunnarsson, Stefán Þórarinsson og Árni Sigfússon. Sá síðastnefndi er fulltrúi sveitarfélaganna á Suðurnesjum. Fjármálaráðuneytið gerði í desember 2006 þjónustusamning við félagið um umsýslu fasteigna í eigu ríkisins á svæði C og einnig um umsýslu tiltekinna fasteigna á svæði A auk verkefna á sviði þróunar og skipulags. Í samningnum segir meðal annars að eftirtalin séu helstu verkefni Þróunarfélagsins:

Að leiða fyrir hönd verkkaupa þróun og skipulag þeirra svæða á Keflavíkurflugvelli sem samningurinn tekur til, að teknu tilliti laga og reglna sem gilda um viðkomandi svæði, með það að markmiði að fasteignir á svæðinu og svæðið sjálft komist hið fyrsta í arðbær borgaraleg not þannig að jákvæð samfélagsleg áhrif verði sem mest og neikvæðum áhrifum á nærsamfélagið verði haldið í lágmarki.

Að sjá um nauðsynleg samskipti og ákvarðanatöku gagnvart sveitarstjórnnum og öðrum stjórnvöldum vegna eigna sem samningur þessi fjallar um og vinna með þeim að því að fella hlutaðeigandi fasteignir og landsvæði sem fyrst undir almennar reglur íslenskra laga og stjórnslu.

Að annast rannsóknir á umfangi jarðvegsmengunar á þróunarsvæðinu og annast að því búnu nauðsynlega hreinsun á því.

Að sjá um rekstur, umsýslu, umsjón og eftirlit með öllum eignum ríkisins á því svæði sem samningur þessi tekur til og ekki eru sérstaklega undanskildar.

Að ráðstafa þeim eignum sem félagið hefur umsjón með á svæðinu með sölu, leigu eða eftir atvikum niðurrífi í samræmi við ástand þeirra og því framtíðarskipulagi sem ákveðið verður.

Að ljúka þróunarstarfi, hreinsun og eignasölu á sem stystum tíma, þó þannig að það samrýmist markmiðum um hagkvæma nýtingu eigna. Jafnframt verði neikvæðum áhrifum á nærsamfélagið haldið í lágmarki, og ráðstöfun eigna verði með eins hagkvæmum hætti og unnt er fyrir eiganda eignanna.

Að ávallt verði gætt málefnaþgra sjónarmiða við alla umsýslu og ráðstöfun þeirra eigna ríkisins sem félagið hefur með höndum með heildarhagsmuni eiganda og samfélags að leiðarljósi.

Að gæði þjónustunnar samkvæmt samningi þessum verði tryggð.

Félagið hefur nú selt stærsta hlutann af mannvirkjum á svæði C. Samhliða slíkum samningum hefur félagið í einhverjum mæli gert samninga við aðila um samstarf um þróun, skipulag og uppbyggingu á svæðinu. Fyrirvarar eru í slíkum samningum um að umbreytingu og hreinsun svæðisins verði lokið.

Í byrjun árs 2006 ákváðu sveitarfélögin þrjú á Suðurnesjum í samstarfi við Fjárfestingarstofuna að fá úttekt ráðgjafarfyrirtækisins PricewaterhouseCoopers á þróunarmöguleikum flugvallarsvæðisins. PwC skipti verkefninu í nokkur þrep. Skilaði PwC áfangaskýrslum í september 2006 og júní 2007. Þessar skýrslur voru kynntar stjórnvöldum og var ákveðið að hafa mið af þeim við frekari úrvinnslu málsins. Fyrri skýrslan fjallaði að meginstefnu til um möguleika Keflavíkurflugvallar sem miðstöðvar vöruflutninga. Var niðurstaðan sú að ýmis tormeðki væru á því að slík áform gætu gengið eftir. Var þar meðal annars um að ræða skort á ófaglærðum starfsmönnum og fjarlægð frá stórum mörkuðum.

Síðari skýrslan fjallar meðal annars um stjórnsýslu á Keflavíkurflugvelli og nágrenni. Samráð var haft við alla helstu hagsmunaaðila á svæðinu við gerð skýrslunnar. Meðal annars var skipulögð ferð með þeim á flugvelli í Amsterdam, Berlín og Frankfurt en þeir voru valdir vegna þess að þar væri um að ræða vel rekna flugvelli sem gætu þjónað sem fyrirmyndir. Nánar er fjallað um meginatriði skýrslunnar í næsta kafla.

3. Skýrsla PwC um atvinnuuppbyggingu við nokkra evrópska flugvelli

Eftir að hafa rakið stöðuna á þremur mismunandi flugvöllum (Berlín, Frankfurt, Schiphol) eru helstu niðurstöður PwC eru þessar¹:

- Þróunarfélag getur skapað efnahagslegan vöxt og störf á viðkomandi landssvæði og auk þess skilað eigendum arði.
- Samskipti, samvinna og sameiginlegt skipulag af hálfu hagsmunaaðila á þróunarsvæðinu eru mjög mikilvæg.
- Mælt er með því að halda þróunarfélagi aðskildu frá flugvallarfélagi vegna þess að um gerólík verkefni er að ræða og þegar um sérstakt félag um þróun er að ræða getur það einbeitt sér að því verkefni
- Viðtekið er að meirihluti hluthafa séu opinberir aðilar. Það ræður úrslitum að nærliggjandi sveitarfélög taki þátt.
- Verði um sérstakt þróunarfélag að ræða er gott samstarf við flugvallarfélagið mikilvægt til þess að afstýra innri samkeppni.
- Þátttaka stærsta innlenda flugfélagsins og annarra sveitarfélaga eða fylkisstjórna en þeirra sem liggja næst er stundum fyrir hendi
- Almennt talað er ekki mælt sérstaklega með því að einkaaðilar fái eignarhlut í þróunarfélagi, en samstarf kemur til greina um afmörkuð verkefni.
- Dæmigerð verkefni þróunarfélags eru að:

¹ Sbr. skýrsla PwC bls. 34.-36

- taka við eignarhaldi lands
 - þróa viðskiptagarða (business parks) og skrifstofuhúsnæði og hafa síðan umsjón með þeim
 - markaðssetja aðstöðu á erlendum vettvangi
 - aðstoða nýja erlenda fjárfesta við að koma sér fyrir
- Mismunandi leiðir eru færar til að sjá þróunarfélagi fyrir fjármunum.
 - Kostnaður við fjárfestingar getur verið mikill í upphafi og það getur tekið langan tíma fyrir þær að skila sér að fullu. Tekjur og arður geta hins vegar verið umtalsverð til lengri tíma lítið.
 - Samstillt alþjóðleg markaðssetning þar sem saman fara fjármagn og reynsla er vænleg leið til að laða að erlenda fjárfestingu. Samstarf við fjárfestingarstofu viðkomandi lands er viðtekin venja.
 - Markaðssetning ætti að beinast að því að skapa öflugna klasa. Val á slíkum klösum ætti að byggjast á styrkleika viðkomandi svæðis. Djúpur skilningur á þeim klösum sem verða fyrir valinu eru forsenda árangurs.
 - Samræmd skipulag utan og innan flugvallargirðingar er lykillinn að árangri. Skipulag er jafnan unnið af yfirvöldum. Flugvallarfélagið vinnur skipulag innan flugvallargirðingar að teknu tilliti til framtíðarsýnar stærsta flugfélagsins.
 - Mikilvægasta þróunarsvæðið er innan 30 mínútna hámarks akstursfjarlægðar.
 - Lykilatriði er að nægilegt framboð sé á hæfu starfsfólki. Algennt er að starfsfólk sé með fjölbjóðlegan bakgrunn.

Fram kemur í úttekt PwC að varðandi Berlínarflugvöll hafi verið stofnuð tvö félög, þ.e. flugrekstrarfélag og þróunarfélag. Þýska ríkið og sambandsríkin Berlín og Brandenburg eiga og reka flugvöllinn. Sveitarfélög á svæðinu eiga hins vegar þróunarfélagið. Líkur eru taldar á því að innri samkeppni myndist milli þessara tveggja.

Varðandi Frankfurt-flugvöll er einungis eitt félag. Helstu hluthafar eru sambandsríkið Hessen, borgin Frankfurt, Lufhansa og þýska ríkið. Sú staðreynd að nærliggjandi sveitarfélög eiga ekki hlut í félaginu hefur gert það að verkum að möguleikar til þróunar og vaxtar umhverfis flugvöll hafa ekki nýst til fulls. Til dæmis hefur sveitarfélagið Kelsterback sett á fót eigin þróunarsvæði og lagst gegn áformum um stækkun flugvallarins.

Varðandi Schiphol flugvöll þá hafa verið stofnuð tvö félög. Flugrekstrarfélagið er í eigu hollenska ríkisins, Amsterdam og Rotterdam. Þróunarfélagið sem starfar umhverfis flugvöllinn er í eigu flugrekstrarfélagsins, Norður-Hollands héraðs, sveitarfélagsins Haarlemmer meer og Amsterdam-borgar.

Að mati PwC hefur best tekist til á Schiphol hvað þróunarpáttinn varðar. Í upphafi útheimti þróunarvinnan mikla fjárfestingu en nú tuttugu árum síðar er hún farin að skila sér ríkulega.

4. Nánar um stjórnkerfið á Schiphol

Þegar ríki og sveitarfélög ákváðu að vinna sameiginlega að uppbyggingu umhverfis Schiphol flugvöll árið 1987 gerðu aðilar með sér samstarfssamkomulag (Covenant), sjá viðauka I. Þar er þróunarsvæðið afmarkað og gert ráð fyrir að bæta megi við svæðið síðar eftir þörfum. Fram kemur að markmiðið sé að þróunarsvæðið verði skipulagt með það fyrir augum að það sé aðlaðandi fyrir ný fyrirtæki og þau sem fyrir eru. Taka skuli tillit til langtímaþarfa flugvallarins og þarfa þeirra fyrirtækja sem höfða eigi til. Gæta skuli samræmis og jafnvægis varðandi þróun svæða út frá flugvellingum. Leita skuli eftir því að laða einkum erlend fyrirtæki að svæðinu. Eingöngu skuli úthluta lóðum og aðstöðu til

- a) svokallaðra Schiphol-tengdra fyrirtækja, þ.e. fyrirtækja sem mikilvægt er af efnahagslegum ástæðum að hafi aðstöðu nærri flugvellingum vegna stöðu þeirra í keðju vöruferlisstjórnunar (e. logistical chain) eða varðandi rekstur flugvallarins (e. whose presence is of strategic importance to the economic operation of the airport),
- b) fyrirtækja sem starfrækt eru á flugvellingum og færa þarf til,
- c) fyrirtækja sem ákveða að setja niður höfuðstöðvar sínar í Hollandi eða Evrópu á þróunarsvæðinu.

Um afmarkaða hluta þróunarsvæðisins geta átt við aðrar reglur.

Til þess að ná fram ofangreindum markmiðum settu aðilar á fót samráðsfundi (Management Forum) og Þróunarfélag (Development Company). Á samráðsfundum skal þess freistað að ná samhljóða niðurstöðu. Ef nauðsyn krefur ræður meirihluti atkvæða þar sem hver aðili fer með eitt atkvæði. Verkefni samráðsfunda er m.a. að fjalla um stefnumótandi málefni og málefni þar sem taka þarf stjórnvaldsákvarðanir.

5. Samandregnar niðurstöður PwC

Fram kemur hjá PwC að ef vel tekst til við myndun þróunarfélags fyrir nærsvæði flugvallar þá geti verið um að ræða uppsprettu vaxtar og atvinnu fyrir viðkomandi svæði og tekna fyrir eigendur. Lykilatriði sé gott upplýsingaflæði og samstarf milli hagsmunaaðila og sameiginlegt skipulag sem þeir vinni eftir. Flétta þurfi saman reynslu og fjárhagslegu framlagi hagsmunaaðila. Mestar líkur séu á árangri ef þróunarfélagið sé aðskilið frá flugvallarfélaginu til þess að það geti einbeitt sér að þróunverkefnum. Þegar um tvö félög sé að ræða sé mjög mikilvægt að þau vinni vel saman til þess að ekki skapist innri samkeppni. Einnig sé mikilsvert að skilgreina vel athafnasvæði hvors um sig.

Eftir að hafa skoðað aðstæður hér á landi leggur PwC til að sett verði á fót sérstakt þróunarfélag með aðild þriggja nærliggjandi sveitarfélaga og flugvallarfélagsins. Fjármálaráðuneytið afhendi þróunarfélaginu land til umsýslu, annað hvort beint eða í gegnum sveitarfélögin eða flugvallarfélagið. Núverandi meginstarfsemi Þróunarfélags

Keflavíkurflugvallar ehf. verði færð í sérstakt framkvæmdafélag.² Til að ná þessu fram leggur PwC til eftirfarandi³:

- Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar og Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf. verði sameinuð í nýju fjárhagslega sjálfstæðu félagi er heyri undir samgönguráðuneytið.
- Umráðaréttur lands verði færður til þróunarfélagsins (beint eða í gegnum eignaraðild ríkis eða sveitarfélaga)
- Samkomulag verði um það undir hvaða ráðuneyti þróunarfélag heyri⁴
- Þróunarfélagi Keflavíkurflugvallar ehf. verði skipt upp í
 - starfsemi er lýtur að því að laða að erlendar fjárfestingar og þróun svæðisins
 - starfsemi er lýtur að núverandi aðstöðu og framkvæmdaratriðum eins og hreinsun svæðis, en þessir þættir verði í sérstöku félagi (KADECO Operations)
- Stofnun nýs þróunarfélags með nýrri stjórn

II. HLUTI Tillögur starfshóps

1. Meginmarkmið löggjafar um Keflavíkurflugvöll

Taka þarf tillit til fjölmargra sjónarmiða við undirbúning löggjafar um Keflavíkurflugvöll. Meginmarkmið slíkrar löggjafar hlýtur að vera að tryggja sem best rekstur alþjóðaflugvallar. Á það hefur verið minnt í þessu sambandi að upphafleg staðsetning flugvallarins var ekki ákvörðuð vegna hagstæðra byggðaskilyrða í nágrenninu heldur af flugtæknilegum ástæðum vegna flugs yfir Norður-Atlantshaf. Þá lýtur rekstur og uppbygging flugvallarins alþjóðlegum reglum um flug og flugöryggi.

Ennfremur þarf að hafa í huga að Keflavíkurflugvöllur gegnir tvíþættu hlutverki. Um er að ræða flugvöll sem í senn þjónar borgaralegu flugi og herflugi.

Verulegir vaxtar- og þróunarmöguleikar eru fólgnir í svæðinu umhverfis flugvöllinn. Til að nýta þá sem best þarf að leita leiða til að helstu hagsmunaaðilar vinni saman og til sé formlegur vettvangur til að móta sameiginlega stefnu og eftir atvikum leysa úr ágreiningsmálum.

Að mati starfshópsins má setja fram eftirfarandi meginmarkmið sem löggjöf um Keflavíkurflugvöll þarf að stuðla að:

- Keflavíkurflugvöllur þjóni sem best millilandaflugi þjóðarinnar;

² Skýrsla, bls. 67.

³ Skýrsla, bls. 68.

⁴ Samkvæmt 2. gr. reglugerðar um Stjórnarráð Íslands nr. 177/2007 fer forsætisráðherra með hlut íslenska ríkisins í Þróunarfélagi Keflavíkurflugvallar ehf.

- Keflavíkurflugvöllur geti gegnt sínu hlutverki við varnir landsins og varnaræfingar;
- Umbreytingu varnarsvæðisins í borgaraleg not verði lokið á farsælan hátt;
- Sköpuð séu sem best skilyrði til atvinnuþróunar í nágrenni Keflavíkurflugvallar til hagsbóta fyrir viðkomandi sveitarfélög og þjóðina alla;
- Stjórnsýsla á Keflavíkurflugvelli og í nágrenni hans verði sem einföldust og skilvirkust, öll frávik frá því sem tíðkast annars staðar í landinu verði að rökstyðja sérstaklega.

2. Rekstur Keflavíkurflugvallar og flugstöðvar

Úrlausnarefni: Óhentugt er talið að flugstöðin og flugvöllurinn séu rekin sem tvær sjálfstæðar einingar, sbr. skýrslu nefndar samkvæmt lögum nr. 176/2006 og skýrslu PwC. Hjá samanburðarflugvöllum sem vísað er til í síðarnefndu skýrslunni er undantekningarlaust um einn aðila að ræða. Áhersla er lögð á sjálfbærni flugvallar sem heildar.

Tillögur sem komið hafa fram: Bæði PWC og nefnd skv. l. nr. 176/2006 leggja til að flugvöllurinn og flugstöðin verði sameinuð.

Nánari útfærsla: Þessi tillaga kallar á lagabreytingar. Þannig þyrfti að fella úr gildi lög um Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar nr. 34/2006 og lög um stofnun hlutafélags um Flugstöð Leifs Eiríkssonar nr. 76/2000 og setja í lög ákvæði um hinn nýja rekstraraðila. Fjöldmörg atriði þarf að skoða í þessu sambandi eins og yfirtöku núverandi verkefna Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar og starfsmannamál.

Niðurstaða starfshóps: Lagt er til að Flugstöð Leifs Eiríkssonar og Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar verða sameinuð í eitt opinbert hlutafélag. Samgönguráðherra fari með hlutabréf ríkisins. Fimm menn verði í stjórn, skipaðir af samgönguráðherra. Gert er ráð fyrir að sala hlutabréfa verði óheimil.

Tilgangur félagsins verði bundinn við flugvallarrekstur og aðra starfsemi sem nauðsynlegt er að sé innan haftasvæðis flugverndar og því heimilað að taka þátt í þróunarfélagi með nærliggjandi sveitarfélögum að því er varðar uppbyggingu svæðisins umhverfis flugvöllinn.

Í ákvæði til bráðabirgða komi fram að starfsmönnum Flugstöðvarinnar og Flugmálastjórnar verði boðin störf hjá hinu nýja félagi, nema hvað starfsmönnum flugleiðsögubjónustu verði boðið starf hjá Flugstöðum ohf. Tilgangur félagsins verði að annast rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvallarsvæðis Keflavíkurflugvallar og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, þ.m.t. rekstur verslana með tollfrjálsar vörur á flugvallarsvæðinu og hvers konar aðra starfsemi sem þessu tengist. Utanríkisráðherra verði heimilt að beina fyrirmælum til félagsins er varða hagnýtingu flugvallarsvæðisins í þágu varnartengdar starfsemi. Þá verði utanríkisráðherra heimilað að gera samninga við félagið um not þess af öryggissvæðinu á

Keflavíkurflugvelli og mannvirkjum í eigu Atlantshafsbandalagsins á fyrrverandi varnarsvæði.

3. Þróun flugvallar og nærsvæða

Úrlausnarefni: Gæta þarf þess að atvinnuþróunarstefna á flugvellingum og umhverfis hann sé heilsteyp. Koma þarf í veg fyrir togstreitu milli opinberra aðila, ríkis og sveitarfélaga, um staðsetningu tiltekinnar starfsemi í nágrenni flugvallarins.

Tillögur sem komið hafa fram: PWC leggur til að stofnað verði sérstakt þróunarfélag er hafi einkum það hlutverk að laða að erlendar fjárfestingar og leiða þróun á flugvellingum og nærsvæðum. Sveitarfélögunum þremur á Reykjanesi og rekstraraðila flugvallarins, sbr. 4. lið, verðin boðin eignaraðild að hinu sérstaka þróunarfélagi. Þannig megi stuðla að því að til sé einn vettvangur þar sem ólíkir hagsmunaaðilar geti komið sjónarmiðum sínum að við töku ákvarðana um hvers konar starfsemi eigi að þróast á svæðinu í heild.

Nánari útfærsla: Hlutverk Þróunarfélags Keflavíkurflugvallar ehf. (KADECO) eins og því er lýst í samþykktum félagsins gæti fallið að ofangreindu verkefni, sbr. upptalningu þróunarverkefna félagsins á bls. 3. Einnig kæmi til greina að kljúfa frá núverandi þróunarfélagi atvinnuþróunarpáttinn og færa hann til sérstaks félags, sbr. skýrslu PwC bls. 68, sérstaklega ef inn koma nýir eignaraðilar.

Taka þarf afstöðu til eignaraðildar að þróunarfélaginu til samræmis við aðkomu nýrra aðila. Ræðst það fyrst og fremst af vilja aðila til þátttöku og eins af því hvað aðilar eru reiðubúnir að leggja af mörkum. Af hálfu ríkisins mæla rök með því að flugvallarfélagið sé einn eigenda til þess að tengja saman hagsmuni. Í ljósi eignarhalds að landi þá kæmi til álita að ríkið ætti beina aðild að félaginu a.m.k. í upphafi. PWC vinnur nú að því að reikna út fjárflæði á svæðinu sem gæti gagnast við ákvörðun eignarhluta. Fram hefur komið að heppilegt kann að vera að sveitarfélögin leggi inn í slíkt félag hluta af nýjum tekjum vegna atvinnuuppbyggingar. Það muni stuðla að því að heildarhagsmunir ráði för við ákvörðun staðsetningar nýrrar atvinnustarfsemi.

Í þessu sambandi má nefna að víða er miðað við að atvinnuþróunarsvæði umhverfis flugvelli markist af 30 mínútna aksturstíma.

Athuga þarf enn fremur að hvaða marki núverandi skipting í svæði A og C sé nauðsynleg út frá sjónarmiðum flugrekstrar og hvort hún torveldi heilsteypa og samræmda atvinnuþróun á svæðinu. Fyrirsjáanlega verða ólíkar skoðanir uppi um það hvers konar starfsemi eigi að blómstra á svæðinu, einkum næst flugvellingum. Búa þarf svo um hnúta að slíkur ágreiningur sé leystur áður en misvísandi skilaboð eru gefin til umheimsins um fjárfestingartækifæri á svæðinu. Eins þarf að koma í veg fyrir innri samkeppni, þ.e. samkeppni þeirra sem ráða yfir landi og aðstöðu um það hvar nákvæmlega innan svæðis í heild starfsemi tekur sér bólfestu.

Niðurstaða starfshóps: Lagt er til að ríkið hefji viðræður við sveitarfélögin fimm á Suðurnesjum um heppilega umgjörð til lengri tíma fyrir atvinnuþróun á Reykjanesi.

Þar komi meðal annars til álita afmörkun þróunarsvæðis umhverfis flugvöllinn, þær leikreglur sem gilda eigi í samskiptum ríkis og sveitarfélaga á svæðinu, samspil flugvallar og atvinnuþróunar og loks eignaraðild að og framtíðarhlutverk Þróunarfélags Keflavíkurflugvallar ehf.

Lagt er til að ríkið setji á fót viðræðunefnd, með fulltrúum þeirra ráðuneyta sem hagsmuna eiga að gæta er leiði viðræður við sveitarfélögin um þetta efni. Æskilegt er að þeirri vinnu verði hraðað þannig að niðurstöður liggi fyrir við stofnun hins nýja flugvallarfélags.

4. Meðferð fasteigna ríkisins á svæðinu

Úrlausnarefni: Nær allt landsvæði á svæðum A, B og C er í eigu ríkisins. Um hluta C-svæðis hefur ríkið gert ótímabundna leigusamninga við landeigendur. Ríkið á einnig land að einhverju marki á svæði umhverfis fyrrv. varnarsvæði. Mannvirki eru ýmist í eigu ríkisins, Atlantshafsbandalagsins eða einkaaðila. Nú þegar hefur KADECO verið falin umsýsla fasteigna ríkisins á svæði C og að hluta á svæði A. Gæta ber þess að stefnumörkun varðandi fasteignir ríkisins á svæðinu styðji við meginmarkmið löggjafar eins og þau hafa verið tilgreind hér að ofan. Taka þarf afstöðu til þess hver sé þörf flugvallarins fyrir lóðir og mannvirki.

Tillögur sem fram hafa komið: Ekki hafa komið fram afdráttarlausar tillögur um þetta efni.

Nánari útfærsla: Innan starfshópsins hefur verið rætt hvort hentugt væri að allt land og fasteignir á svæðinu yrði fengið KADECO (eða dótturfélagi þess) til umsýslu sem síðan myndi gera leigusamninga til lengri eða skemmri tíma við rekstraraðila. Á hinn bóginn hefur verið lögð áhersla á að réttast sé að flugvallarfélagið fari með lóð innan haftasvæðis flugverndar og enginn annar aðili komi að úthlutun lóða á því svæði.

Gert er ráð fyrir að við stofnun flugvallarfélagsins muni samgönguráðherra og fjármálaráðherra afhenda því nauðsynlegar eignir og mannvirki. Jafnframt verður lóð félagsins afmörkuð. Tilgangur félagsins verður þannig afmarkaður að ljóst sé að sú lóð verði ekki notuð til annarrar starfsemi en þeirrar sem nauðsynleg er að sé innan haftasvæðis flugverndar. Þannig er hægt að afstýra togstreitu milli flugvallarfélagsins og þróunarfélagsins. Samgönguráðuneyti og fjármálaráðuneyti munu þurfa í tengslum við lagasetninguna að koma sér saman um stærð þeirrar lóðar sem félagið fær til umráða með lóðarleigusamningi, sem tekur meðal annars mið af svæðisþörf flugverndar.

Niðurstaða starfshóps: Fjármálaráðuneytið mun fara með eignarhald á landsvæði ríkisins innan svæðis A. Gert er ráð fyrir að fjármálaráðuneytið afmarki í samráði við samgönguráðuneytið þá lóð sem afhent verði flugvallarfélaginu með lóðarleigusamningi og þau mannvirki í eigu ríkisins sem félagið fær afhent.

5. Skipulagsmál og mannvirkjamál

Úrlausnarefni: Fyrirkomulag skipulags- og mannvirkjamála þarf að vera með þeim hætti að hægt sé að starfrækja flugvöllinn með eðlilegum hætti. Jafnframt er æskilegt að gæta þess að skipulag á flugvöllum og nærsvæðum sé samræmt og að það skapi sem besta umgjörð um rekstur flugvallarsins og atvinnuþróun. Eins og málum er nú háttað, er skipulagsvald á svæði C í höndum þriggja sveitarfélaga en á svæði A og B er það enn hjá ríkinu. Núgildandi aðalskipulag sem utanríkisráðherra staðfesti í febrúar 2006 gildir til ársins 2025. Nauðsynlegt er að endurskoða það vegna brotthvarfs varnarliðsins og breyttra nota svæðisins.

Tillögur sem fram hafa komið: Nefnd skv. l. nr. 176/2006 leggur til, með hliðsjón af sérstöðu Keflavíkurflugvallar, að skipulagsvald yfir flugvallarsvæðinu (A) og öryggissvæðinu (B) verði áfram hjá ríkinu. Nefndin minnti jafnframt á heimild samgönguráðherra á grundvelli loftferðalaga til að setja skipulagsreglur á og umhverfis flugvelli.

Samkvæmt skýrslu PWC er mjög brýnt að skipulagsmál umhverfis flugvöllinn verði samræmd, þannig að uppbygging svæðisins verði samhæfð, ekki síst í atvinnulegu tilliti. Lagt er til að sett verði á laggirnar svæðisnefnd skipulagsmála þar sem sætu ríki, sveitarfélög og rekstraraðili flugvallarins. Slík nefnd tæki yfir núverandi verkefni skipulags- og byggingarnefndar Keflavíkurflugvallar, þ.e. svæði A og B, en hefði jafnframt yfir svæði C að segja. Innan ramma svæðisskipulagsins myndu mismunandi aðilar vinna sitt deiliskipulag, þ.m.t. flugvallarfélagið. Svæðisskipulag og deiliskipulag yrði hverju sinni háð samþykki umhverfisráðuneytisins.

Nánari útfærsla:

Starfshópurinn leitaði til stjórnenda flugvallarins og flugstöðvarinnar um mat þeirra á stærð og skipulagi flugvallarsvæðisins. Í umsögn þeirra kemur fram að möguleiki sé á að minnka svæði A, þar sem núverandi aðalskipulag geri ráð fyrir nýrri flugbraut 07-25. Hins vegar sé ekki ráðlegt að gera slíkt fyrr en endurskoðað aðalskipulag A-svæðis sé fullmótað. Komi til minnkunar á svæði B, öryggissvæðinu, sé eðlilegt að sá hluti sameinist A-svæðinu. Þar séu sérhæfð flugvallarmannvirki sem nýtist best til flugsækinnar starfsemi. Þá eigi gerð aðal- og deiliskipulags sem og lóðaúthlutanir á A-svæði best heima hjá flugvallarfélaginu.

Það er mat starfshópsins að sérstaða flugvallarins sem helsta millilandaflugvallar þjóðarinnar sé slík að það réttlæti sérákvæði um skipulagsmál til að tryggja þjóðarhagsmunum. Er það í samræmi við skipan slíkra mála annars staðar á Norðurlöndum. Þar að auki er allt landsvæði innan flugvallarsvæðisins í eigu ríkisins. Auk þess verður að taka mið af því að flugvallarsvæðið liggur innan stjórnsýslumarka þriggja sveitarfélaga sem kallar á sérstakt fyrirkomulag skipulagsmála. Hins vegar er einnig rétt, að mati starfshópsins, að leita leiða til að þess að tryggja aðkomu sveitarfélaganna að skipulagi flugvallarins vegna þess hve mikið er í húfi fyrir þau. Þá beri einnig að sjá til þess að samræmi sé í skipulagi umhverfis flugvöllinn enda sé það forsenda þess að hugmyndin um þróunarfélag nái fram að ganga.

Gert er ráð fyrir áframhaldandi yfirstjórn utanríkisráðherra vegna skipulags- og mannvirkjamála á svæði B. Helgast það af sérstöðu svæðisins og eðli þeirrar starfsemi sem þar fer fram.

Niðurstaða starfshóps: Hvað skipulagsmál áhrærir leggur starfshópurinn til að sett verði á fót skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar þar sem Garður, Reykjanesbær og Sandgerði eigi fulltrúa. Ef ekki næst samhljóða niðurstaða ráði atkvæði formanns sem skipaður er af samgönguráðherra úrslitum. Við gerð svæðisskipulags á Suðurnesjum verði sveitarfélögin og ríkið bundin af aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar hverju sinni.

Jafnframt hefur komið fram í viðræðum við sveitarfélögin þrjú að þau áforma að vinna sameiginlega rammaskipulag er taki til svæðis C. Gera má ráð fyrir að ríkið komi að þeirri vinnu sem eigandi lands og vegna samræmingar við skipulag á A-svæði.

Starfshópurinn leggur enn fremur til að forsætisráðherra verði heimilað með reglugerð að breyta mörkum svæða á fyrrverandi varnarsvæði í kjölfar þarfagreiningar fyrir flugvallarsvæðið, öryggissvæðið og þróunarsvæðið.

Þá verði sett bráðabirgðaákvæði um framkvæmd mannvirkjamála (byggingarmál) er gildi fram til þess er ný mannvirkjalög taka gildi.

6. Þjónusta sveitarfélaga við flugvallarsvæðið og gjaldtaka henni tengd

Úrlausnarefni: Þegar svæði A er tekið í borgaraleg not gilda allar almennar reglur á svæðinu, þ.m.t. varðandi skyldur sveitarfélaganna um þjónustu og rétt til gjaldtöku á svæðinu⁵. Gæta þarf að nauðsynlegu jafnvægi þarna á milli.

Tillögur sem fram hafa komið: Ráðgjafarnir hafa ekki tekið beint á þessu atriði.

Nánari útfærsla: Skipta má tekjuöflun sveitarfélaga í tvennt, annars vegar beinan skatt, sem ákvarðaður er sem hlutfall af gjaldstofni (fasteignaskattur) og hins vegar er um að ræða gjaldtöku sem miðast við veitta þjónustu og tekur mið af kostnaði sveitarfélags af því að veita hana (tekjur af þjónustustarfsemi). Þau gjöld eru þó gjarnan miðuð við tiltekið hámark og lágmark miðað við fasteignamat eða aðra viðmiðun.

Starfshópurinn aflaði upplýsinga hjá stjórnendum flugvallarins um fyrirkomulag þeirrar þjónustu sem sveitarfélög láta almennt af hendi á flugvallarsvæðinu. Þá aflaði starfshópurinn enn fremur lögfræðiálits varðandi gjaldaheimildir sveitarfélaga og þær skyldur til þjónustu sem þar komi á mótí.

⁵ Sbr. þó ákvæði l. nr. 176/2006 um að mannvirki í eigu ríkisins séu undanþegin opinberum gjöldum uns þeim er ráðstafað með leigu eða sölu.

Þá hefur verið lagt lauslegt mat á þann fasteignaskatt sem flugvallarfélagið mun þurfa að greiða af mannvirkjum á A-svæði. Sá kostnaður nemur að minnsta kosti 25 milljónum króna.

Niðurstaða starfshóps: Ljóst virðist að þegar fasteignum á svæði A verður ráðstafað með leigu eða sölu til hins nýja flugvallarfélags stofnast skylda til greiðslu fasteignaskatts.

Hvað varðar önnur gjöld til sveitarfélaga eru þau almennt háð því að veitt sé þjónusta í staðinn. Eðli málsins samkvæmt verður ekki um það að ræða, a.m.k. fyrst um sinn, að sveitarfélögin veiti alla hefðbundna þjónustu á svæðinu. Því er lagt til að sett verði ákvæði í lög þess efnis að félagið skuli fara með heimildir og skyldur sveitarfélags á svæðinu samkvæmt lögum um vatnsveitur sveitarfélaga, nr. 32/2004, samkvæmt X. kafla laga nr. 15/1923 (holræsi), sbr. 8. gr. a laga um hollustuhætti og mengunarvarnir nr. 7/1998, og verði félaginu heimilt að innheimta gjöld samkvæmt því. Félaginu verði jafnframt heimilt að semja við sveitarfélag eða fyrirtæki þeirra, ef við á, að annast framangreinda starfsemi á svæðinu og framselja réttindi sín og skyldur til slíkra aðila.

Þar sem frumvarp um Keflavíkurflugvöll mun ekki verða lagt fram fyrr en á vorþingi 2008 lagði starfshópurinn það til við forsætisráðherra að í auglýsingu um að A-svæðið hefði verið tekið í borgaraleg not yrðu veitumálefni undanskilin. Þau verða því áfram hjá utanríkisráðherra fyrst um sinn, sbr. auglýsingu nr. B-1263/2007.

7. Samkeppnishæfni flugvallarins

Úrlausnarefni: Gæta þarf að samkeppnishæfni flugvallarins í alþjóðlegu samhengi. Út frá því sjónarmiði er óæskilegt að gjöld sem lögð eru á umferð um völinn séu notuð til að greiða niður samgöngur innanlands.

Tillögur sem fram hafa komið: Samkvæmt tillögu PWC væri rétt að endurskoða skattlagningu Keflavíkurflugvallar til að tryggja samkeppnishæfni á alþjóðavísu.

Nánari útfærsla: Flugvallarskattur og varaflugvallargjald, skv. lögum nr. 31/1987 um flugmálaáætlun og fjáröflun til flugmála renna bæði til að fjármagna viðhald annarra flugvalla. Hins vegar er mælt fyrir um í gr. 71. a í loftferðalögum nr. 60/1998 að lendingargjöld á Keflavíkurflugvelli renni til starfsemi vallarins eingöngu.

Niðurstaða starfshóps: Starfshópurinn telur rétt að skoðuð verði heildargjaldtaka og skattlagning Keflavíkurflugvallar til að auka samkeppnishæfni hans á alþjóðavísu.

Páll Þórhallsson
[sign.]

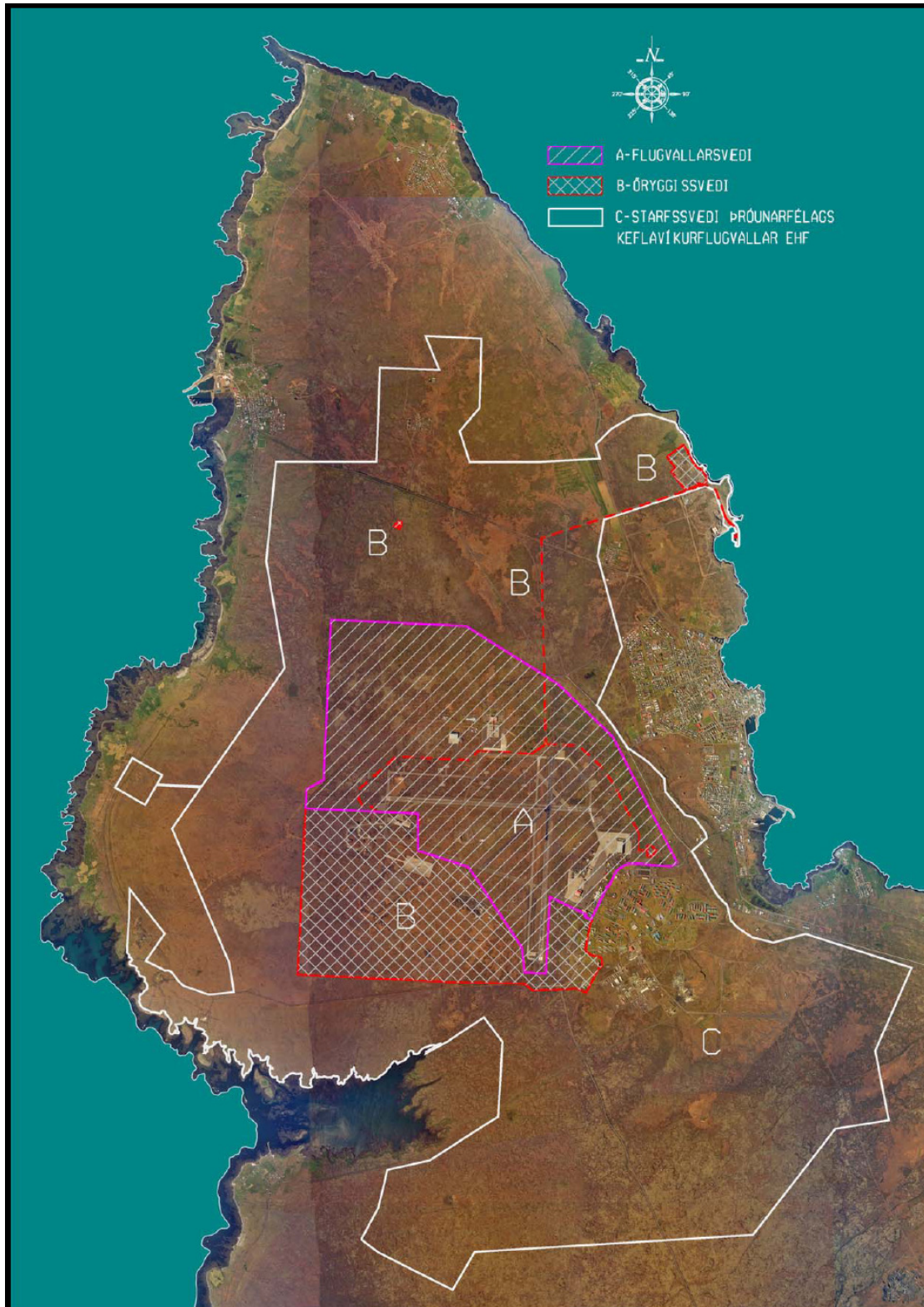
Þórður H. Hilmarsson
[sign.]

Karl Alvarsson
[sign.]

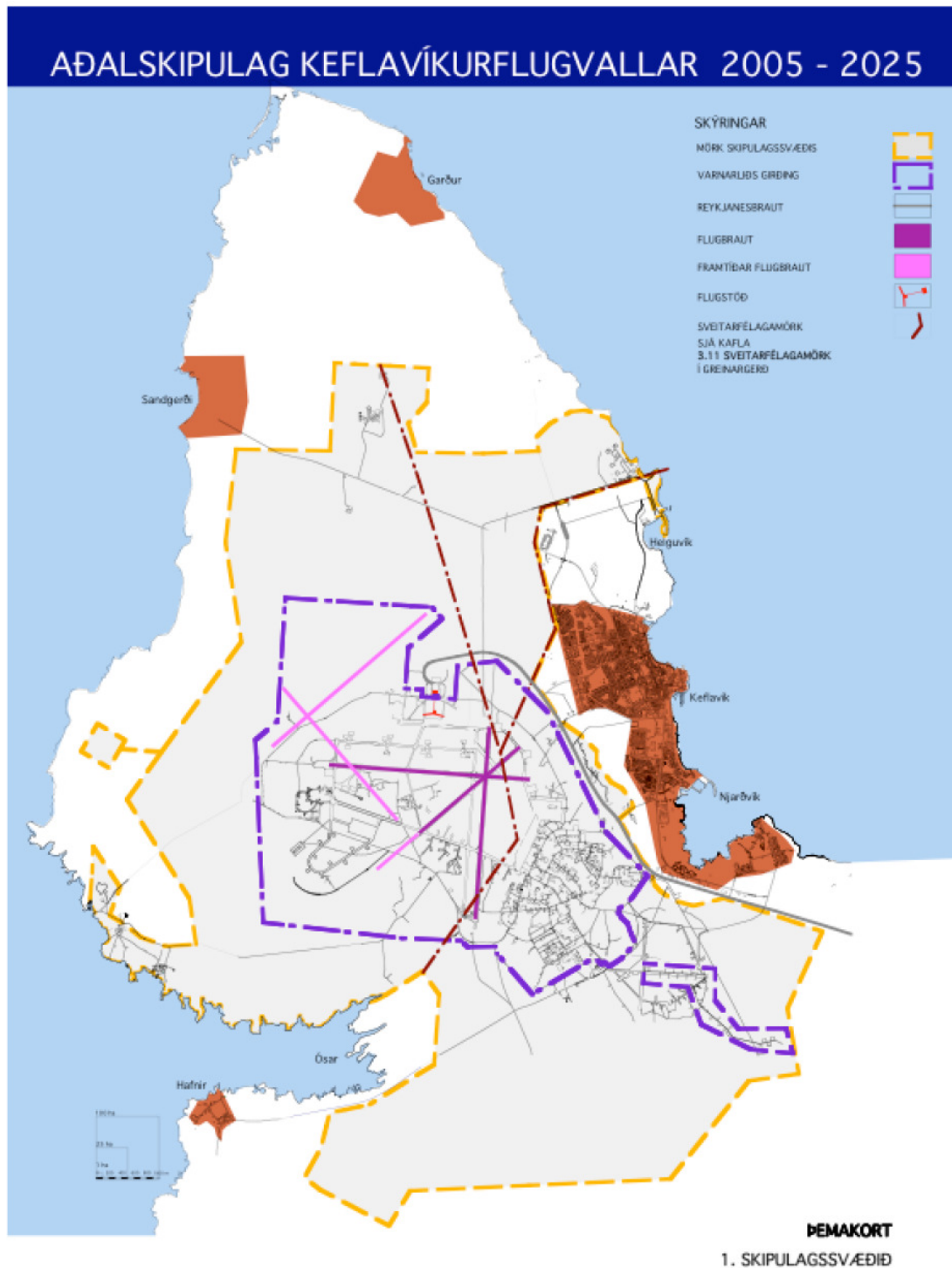
Veturliði Þór Stefánsson
[sign.]

Þórhallur Arason
[sign.]

VIÐAUKI I

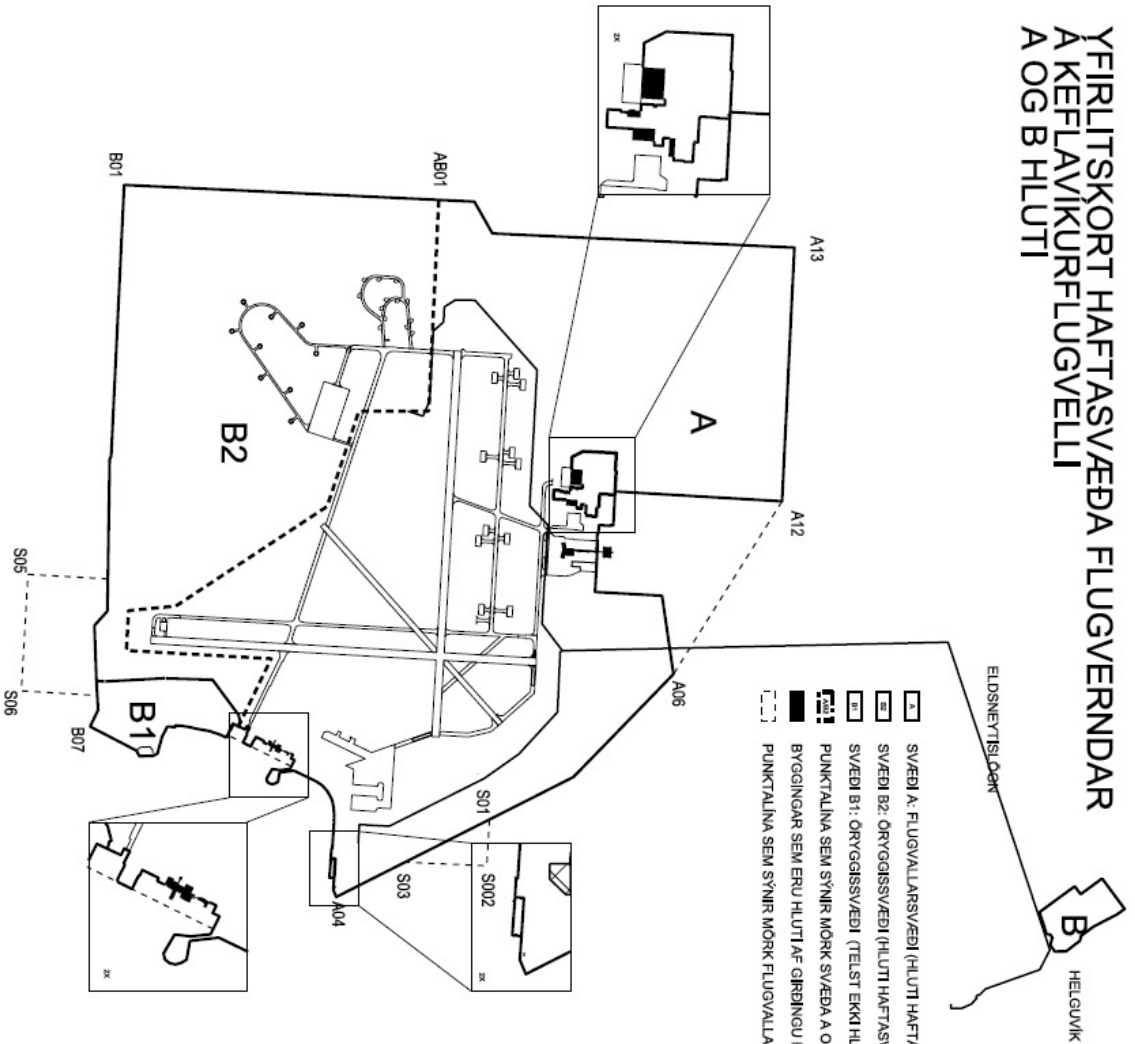


VIÐAUKI II



VIÐAUKI III

YFIRLITSKORT HAFTASVÆÐA FLUGVERNDAR A KEFLAVÍKURFLUGVELLI A OG B HLUTI



VALDIR HNITAPUNKTAR ISNET 93	KENNI	X-HNIT	Y-HNIT
A13	320324,991	394686,694	
A12	322337,981	394588,906	
A06	323707,786	393729,854	
S01	324863,391	392273,720	
S02	325230,819	392252,651	
S03	325202,280	391605,224	
A04	325477,584	389114,707	
B07	324125,808	389114,707	
S06	323842,480	388570,288	
S05	322917,989	388623,286	
B01	319827,670	389383,871	
AB01	319946,603	391873,316	

VIÐAUKI IV**SÁTTMÁLI SVEITARFÉLAGANNA HAARLEMMERMEER OG AMSTERDAM,
FYLKISINS NORÐUR- HOLLANDS OG SCHIPHOL-FLUGVALLAR HF.**

Efnisyfirlit

Yfirlýsing

- 1. kafli Skilgreiningar
- 2. kafli Stefna
- 3. kafli Tilhögun samvinnu
 - 3.1 Inngangur
 - 3.2 Mótun stefnu
 - 3.3 Framkvæmd

Tafla I

Kort I

Skýringar

YFIRLÝSING

Vegna:

- mikilvægis Schiphol-flugvallar fyrir efnahag svæðisins og þjóðarhag,
- þess að þörf er á frekari uppbyggingu og nýrri svæðisþróun sem leggi sitt af mörkum
 - til að styrkja alþjóðlega samkeppnisstöðu flugvallarins,
- þess takmarkaða svæðis sem í boði er til að byggja upp fyrirtæki í nánasta umhverfi flugvallarins og
- þess hversu nauðsynlegt er orðið að komast að vel ígrundaðri og heildrænni niðurstöðu um skipulag svæðisins umhverfis Schiphol, sem einnig kemur fram í drögum að svæðisskipulagsáætlun,

lýsa þeir aðilar sem tilgreindir eru í grein 1.4 yfir þeirri ætlun sinni að gera sáttmála um samstarf sín á milli með það að markmiði að nýta með samstilltum og öflugum hætti þá hagvaxtarmöguleika sem flugvöllurinn skapar á þessu nágrannasvæði sínu.

1. SKILGREININGAR

1.1 Þegar talað er um Schiphol-svæðið í skjali þessu merkir það svæði sem afmarkast af Hringsíkinu, Aðalsíki Haarlem-vatns og héraðsveginum S-21, eins og þessi kennileiti koma fram á svæðisskipulagi frá 1987 fyrir svæðið Amsterdam-Norðursjávarsund (sjá kort 1).

1.2 Sáttmáli þessi tekur til reita fyrirtækja á Schiphol-svæðinu, að undanskildu lögskipuðu yfirráðasvæði flugvallarins sjálfs (sjá kort I), svæða utan Schiphol-svæðisins eins og þau eru tilgreind í sáttmála þessum (sjá töflu I) eða kann að vera bætt við síðar samkvæmt ákvæðum sáttmála þessa.

1.3 Schiphol-tengd fyrirtæki eru fyrirtæki sem þurfa, vegna mjög mikilvægra efnahagslegra hagsmuna er skapast af stöðu þeirra í keðju vöruferlisstjórnunar, að hafa aðstöðu nálægt Schiphol og/eða eru í lykilstöðu vegna efnahagslegrar afkomu flugvallarins.

1.4 Aðilar sáttmálans eru sveitarfélögin Haarlemmermeer og Amsterdam, fylkið Norður-Holland og Schiphol-flugvöllur hf.

1.5 Þegar talað er um ytri útfærslu á reitum fyrirtækja er átt við þjónustumannvirki, þegar til staðar eða væntanleg, sem einnig eru til áframhaldandi almenningsnota. Innri útfærsla á hins vegar við þjónustumannvirki sem eingöngu eru byggð til hagsbóta fyrir fyrirtækjareitina.

2. STEFNA

2.1 Sú samvinna sem aðilar ætla sér að hafa mun byggja á þeirri stefnu sem framfylgja á sameiginlega eins og tilgreint er hér í liðum 2.2 til 2.9.

2.2 Aðilar skulu tryggja að fyllsta jafnvægis verði gætt í skipulagi starfssvæðisins sem einnig verði eins aðlaðandi og unnt er. Þar verði tekið tillit til umhverfisins og hagsmuna þeirrar starfsemi sem þegar er á núverandi svæði. Ætlast er til að skipulagið:

- a) samræmist hagsmunum Schiphol-flugvallar og taki tillit til rýmisþarfar hans með það fyrir augum að tryggja öflugan rekstur hans, jafnvel þótt horft sé til mjög langs tíma og
- b) feli í sér flokkun fyrirtækjareita með hliðsjón af ávinningi þeirra fyrirtækja sem vísað er til í lið 2.5.

Auk þessa er nauðsynlegt að stjórn svæðisins taki mið af því að það verði um langa framtíð aðlaðandi fyrir þann markhóp sem vísað er til í lið 2.5.

2.3 Aðilarnir telja æskilegt að hægt verði að byggja upp nýja fyrirtækjareiti á mörgum stöðum innan svæðisins sem sáttmáli þessi tekur til, og verði svæðisskipulag frá 1987 fyrir svæðið Amsterdam-Norðursjávarsund haft sem leiðarvísir.

2.4 Ennfremur kunngera aðilar hið flokkaða reitaframboð sem vísað er til í lið 2.2. b) með (milligöngu um) uppbyggingu og (liðka fyrir) fjármögnun ýmis konar nýrra fyrirtækjareita eftir föngum, samtímis og í lotum, bæði norðan og sunnan Schiphol-

flugvallar. Framangreint verði gert í samræmi við töflu I, í viðauka við sáttmála þennan og þá flokkun sem þar kemur fram.

2.5 Aðilar framfylgja virkri stefnu sem miðar að því að laða einkum erlend fyrirtæki að svæðinu. Þessum fyrirtækjum verður boðinn sérvalinn hluti úr hinu flokkaða framboði reita.

2.5.1 Um fyrirtækjareiti innan starfssvæðisins gilda þau ákvæði að landi er aðeins úthlutað til:

- Schiphol-tengdra fyrirtækja, þ.e. fyrirtækja sem þurfa, vegna mjög mikilvægra efnahagslegra hagsmuna er skapast af stöðu þeirra í keðju vöruferlisstjórnunar, að hafa aðstöðu nálægt Schiphol og/eða eru í lykilstöðu vegna efnahagslegrar afkomu flugvallarins.
- fyrirtækja sem orðin eru rótgróin á flugvallarsvæðinu en þarf að flytja um set. Í einstaka tilfellum er þó dregið úr vægi þessara ákvæða, þ.e. ef alþjóðlegt fyrirtæki hyggst opna starfsstöð á svæðinu sem yrði sú fyrsta í Hollandi eða í Evrópu.

2.6 Á svæðum sem gegna sérstöku hlutverki, t.d. reit IVAC og reitum fjórðu kynslóðar fyrirtækja, gilda önnur ákvæði. IBIS-þríhyrnan og fyrirtækjareitir Rijkstreek og Post Rijk eru ætluð vallartengdri starfsemi eða annars konar flugvallarstarfsemi.

2.7 Aðilar munu beita aðferðum sem tryggja að úrval fyrirtækjareita sem í boði er á starfssvæðinu sé ávallt í takt við eftirspurn. Ásamt því að taka tiltekin svæði í notkun í áföngum (sjá töflu I), munu þeir halda þeim möguleika opnum að beita áfangaskiptingu á önnur svæði innan aðalskipulagsins og ef þörf krefur, deiliskipulag einstakra svæða.

2.8 Aðilar skuldbinda sig, eftir því sem í þeirra valdi stendur, til þess að grípa til aðgerða til að koma í veg fyrir óæskilegar framkvæmdir innan síns yfirráðasvæðis. Í þessu samhengi eru þær framkvæmdir taldar óæskilegar sem:

- stangast á við ætlaða hagsmuni Schiphol-flugvallar, sem fram koma í lið 2.2, svo fremi sem þær eigi sér stað innan Schiphol-svæðisins og/eða
- varpa (eða gætu varpað) rýrð á gæði starfssvæðisins og möguleika þess til að laða að viðskipti.

2.9 Aðilar munu beita sér fyrir því að efla þjónustumannvirki til gagns fyrir reiti þeirra fyrirtækja sem leggja mikið upp úr því að skapa alþjóðlega samkeppnishæft vinnuumhverfi. Aðilar munu semja sameiginlega beint við þriðja aðila til að þessu megi ná fram.

3. TILHÖGUN SAMVINNU

3.1 Inngangur

3.1.1 Aðilar munu stofna Framkvæmdaráð til þess að framfylgja stefnunni sem sett er fram í liðum 2.1 til 2.9 og móta stefnu til framtíðar. Einnig munu þeir koma að stofnun Þróunarfélags sem rekið verður sem hollenskt almenningshlutafélag (N.V.), svo sem vísað er til í lið 3.1.3.

Verkefnin eru skilgreind í liðum 3.2. og 3.3.

Ákvæði sáttmálans eru hluti af samkomulagi milli (aðila) Framkvæmdaráðsins og Þróunarfélagsins. Markmið þess samkomulags er að móta samskipti þeirra.

3.1.2 Allir aðilar eiga fulltrúa í Framkvæmdaráðinu. Ævinlega verður leitað allra leiða til þess að ráðið geti komist að einróma niðurstöðu.

Ef nauðsynlegt reynist, gengur ráðið til atkvæðagreiðslu. Hver aðili hefur eitt atkvæði og ræður einfaldur meirihluti ákvörðun ráðsins.

Falli atkvæði jafnt gildir eftirfarandi:

- Ef tillagan vísar til svæðis innan marka sveitarfélags sem aðild á að ráðinu, ræður atkvæði þess sveitarfélags úrslitum.
- Í öðrum tilfellum ræður atkvæði fylkisins úrslitum.

3.1.3 Þróunarfélagið verður gert að lögaðila í samræmi við ákvæði sáttmálans. Það verður gert á grunni undirbúningsáætlunar sem Schiphol-flugvöllur hf. (LSNV) og fjárfestingarbankinn NIB hafa gert.

3.1.4 Yfirstjórn Þróunarfélagsins verður skipuð sex mönnum. Þrír yfirstjórnarmenn verða tilnefndir sameiginlega af LSNV og NIB og þau stjórnvöld sem aðild eiga tilnefna hver sinn yfirstjórnarmann.

3.1.5 Þegar þeim verkefnum verður skipt niður sem tengjast framkvæmdum samkvæmt stefnu þeirri, sem samþykkt hefur verið í sáttmálanum sem sameiginlegt upphafsatriði, ásamt fleiri atriðum sem henni eru áhangandi, verður stuðst við eftirfarandi vinnureglur:

1. Framkvæmdaráðið veitir aðilunum álit sitt varðandi málefni sem hafa stefnumótandi áhrif á sameiginleg upphafsatriði þessa sáttmála (sjá 3.2). Einnig kemur til kasta Framkvæmdaráðsins þegar æskilegt er að sameiginleg framkvæmdastjórn komi fram gagnvart þriðja aðila líkt og um samvinnufélagsskap væri að ræða.

Ennfremur munu aðilar að Framkvæmdaráðinu, ef nauðsyn krefur, komast að samkomulagi innan þess um hvernig vinna skuli verkefni, þ.e. ef framkvæmd þeirra kemur inn á almenna löggjöf (þ.e. með samþykki viðkomandi stjórnsluyfirvalds sem aðild á að hinu sameiginlega fyrirkomulagi).

2. Verkefni Þróunarfélagsins verða unnin með þeim hætti sem lýst er í lið 3.3.

3. Að svo miklu leyti sem framkvæmdir samkvæmt þessum sáttmála og þeim sameiginlegu upphafsatriðum sem hér eru samþykkt, eru á valdi einstakra aðila, er gert ráð fyrir því að svo verði áfram.

3.2 Stefnumótun

3.2.1 Framkvæmdaráðið leggur drög að starfsháttum Þróunarfélagsins og gegnir ráðgjafarhlutverki við stefnumótun gagnvart aðilunum. Það hlutverk er þríþætt:

- a) Innan Framkvæmdaráðsins ræða aðilar þær ákvarðanir sem nauðsynlegar eru vegna framkvæmdar þeirrar stefnu sem samþykkt var sameiginlega og kemur fram í liðum 2.1 til 2.9, þ.e. við nánari útfærslu þeirra.
- b) Framkvæmdaráðið gerir tillögur og gefur ráð um smærri atriði sem upp kunna að koma eða breytingar á stefnu sem gætu reynst nauðsynlegar vegna þróunar sem enn er ófyrirséð.
- c) Framkvæmdaráðið mun móta sér framtíðarsýn á Schiphol-svæðið til langs tíma, sem nota má sem grundvöll að framtíðaráætlunum ríkisvaldsins og annarra yfirvalda.

3.3 Framkvæmd

3.3.1 Uppbygging, úthlutun og framkvæmdastjórn eru verkefni sem eru í öllum tilfellum þar sem um er að ræða reiti sem ákvæði liðar 2.5 um sérvall eiga við, algjörlega í verkahring Þróunarfélagsins, sbr. vinnureglur í lið 3.1.5.

Auðveldast er að fá Þróunarfélaginu þessi verkefni í hendur, ásamt því valdi sem þeim fylgir, þegar landið er í eigu einhvers aðilans að Framkvæmdaráðinu eða Þróunarfélaginu.

Þar sem land er í eigu annarra og ekki næst að semja um kaup á því í tíma, má taka ákvörðun um að framkvæmdir á fyrirtækjareit verði unnar í samstarfi við landeiganda, með því skilyrði að hann skuldbindi sig með samningi til þess að fylgja stefnu sáttmálans eins og hún er sett fram hvað varðar uppbyggingu, úthlutun og framkvæmdastjórn (þar með er ljóst að Þróunarfélagið kemur fram fyrir hönd aðilanna sem samningsaðili).

Sala eða leiga undirreita er háð skilyrðum um að rétti til að ákvarða framtíðarnot sé haldið eftir, annað hvort með því að samkomulag sé gert um fasteignaréttindi eða með því að lögbinda kvaðir.

3.3.2 Embættismenn sveitarfélaga skulu leggja aðalskipulag, sem gerir ráð fyrir framkvæmdum samkvæmt hinni sameiginlegu stefnu, tímanlega fyrir viðkomandi sveitarstjórn til samþykkis til að sú uppbygging sem vænst er geti átt sér stað.

Fylkisýfirvöld munu fella hina sameiginlegu stefnu inn í svæðisskipulag sem þau leggja fyrir fylkisþing.

Fylkið tekur þátt í því verkefni að nýta skipulagsferilinn til að bregðast við óæskilegum framkvæmdum. Það leggur fram skipulagstillögur þar sem gert er ráð fyrir nýrri starfsemi og um óæskilega uppbyggingu er að ræða, sbr. lið 2.8, yrði þær teknar fyrir í Framkvæmdaráðinu.

3.3.3 Fjárfesting í undirbúningi reita, þ.m.t. innri og ytri tengingum og lögnum, er að hluta til fjármögnuð með tekjum af reitunum, að svo miklu leyti sem hægt er í ljósi þeirrar grundvallarreglu að reitaúthlutunarreglur skuli vera alþjóðlega samkeppnishæfar. Í þeim tilgangi munu aðilar leggja sig fram um að afla viðbótarfjármagns frá utanaðkomandi aðilum.

Byggingarframkvæmdir verða ekki hafnar fyrr en fjármagn til þjónustumannvirkja hefur verið tryggt.

3.3.4 Fyrirtæki skulu sækja um reiti, sem ákvæði liðar 2.5 um sérval gilda um, til Þróunarfélagsins. Á grunni þeirra ákvæða tekur það síðan ákvörðun um hvort veita beri umsækjanda leyfi fyrir slíkum reit. Hafni félagið umsókninni, mun það hafa milligöngu um að útvega umsækjandanum lóð á öðrum stað.

Þróunarfélagið framfylgir virkri alþjóðlegri sóknarstefnu m.t.t. eignarhalds til hagsbóta fyrir þróun Schiphol-svæðisins og í framhaldi af því efnahag svæðisins og landsins alls.

Fyrstu skref sóknarstefnunnar verða að leita tenginga við núverandi samgönguæðar.

Tafla I

	Staður *	Nauðsynleg þjónustumannvirki	Flokkun					Ákvæði um sérvæl eiga við	Athugasemdir		
			vallar-tengt	skrifstofur	blandað	verslun	iðnaður			fjórða kynslóð	
STARFS-SVÆÐI	(fram tíðar-) svæði til afnota f. flugvöllinn	IBIS-þríhyrnan	X						já	Schiphol-svæði	
		Rijkerstreek	X						já	Schiphol-svæði	
		Post Rijk	X						já	Schiphol-svæði	
		Oude Meer	Fokkerweg				X (1)	X (1)	já	hjá Próunarfélaginu	
		Rozenburg	Parallelweg			X (2)	X (2)		já	samkvæmt liðum	
		Suður-Badhoevedorp	Not af þjónustuvegi		X (1)	X (1)	X (1)		já	2.5/3.3.4	
		Riekerpolder			X (1)	X (1)			já		
		IVAC					X (-)		nei		
		Lijnden/Lutkemeer	T-107 Lutkemeer						X (1)	nei	
		Lóðir sem tengjast starfssvæðinu á nýjan hátt	Austur-Beukenhorst		X	X				nei	

* Lýsing staðsetningar: sjá “Stefnumið varðandi fyrirtækjareiti í nágrenni Schiphol”.

Skilgreining flokka

- vallartengt = tengd flugvallarsvæðinu (þ.e. staðsetning á flugvælinum eða við hann er nauðsynleg fyrir rekstur fyrirtækisins) eða þjónar flugvælinum sjálfum
- skrifstofur = öll fyrirtæki sem eingöngu eða að mestu eru skrifstofur (t.d. > 50%)
- blandað = fyrirtæki sem sinna margs konar verkefnum á sama staðnum, t.d. skrifstofa ásamt dreifingarmiðstöð (of mikil skrifstofa til að vera „verslun“, of mikið birgðahald til að vera „skrifstofa“)
- verslun = fyrirtæki sem selja vöru, mögulega með litla skrifstofu sem hluta rekstrarins
- iðnaður = léttur iðnaður, einkum hátækni iðnaður sem hefur lítil umhverfisáhrif, mögulega með litla skrifstofu.
- fjórða kynslóð = Ræktað og mótað umhverfi ætlað fyrirtækjum með hátt verðgildi (litlar skrifstofur, rannsóknastofur o.s.frv., sjá sameiginlegt minnisblað sveitarfélaganna Amsterdam og Haarlemmermeer)

Tölur í svigum eiga við áfanga.

Taflan vísar eingöngu til framkvæmda við nýja reiti. Með nýja svæðisskipulaginu koma flestar þeirra í fyrsta skipti inn á skipulag, en sumar höfðu áður verið samþykktar sem slíkar þótt framkvæmdir væru ekki hafnar.

[MÖRK SCHIPHOL-SVÆÐISINS

KORT I

MÆLIKVARÐI 1:50.000

YFIRRÁÐASVÆÐI FLUGVALLAR

Schiphol-flugvöllur]

Skýring 1.2. Skilgreiningin á hugtakinu “starfssvæði” tekur fullt tillit til þeirrar staðreyndar að sáttmálinn tekur bæði til framkvæmda á nýjum fyrirtækjareitum og viðhalds þeirrar starfsemi sem þegar er fyrir hendi.

Útvíkkun starfssvæðisins krefst samþykkis allra aðila.

Skýring 2.1. Sú samvinna sem stefnt er að beinist að því að útvíkka möguleika fyrirtækja til að festa sig í sessi með því að búa sér aðlaðandi umhverfi. Samvinnan sjálf verður einnig að virka hvetjandi og drifandi auk þess að samhæfa. Sömuleiðis er mikilvægt að sameiginleg stefnumið séu skýr og ótvíræð.

Skýring 2.3. Í minnisblaði með titilinn “Efnahagslegar horfur í Amsterdam-Meerlanden”, er það metið svo, á grunni gagna sem fengin voru úr annarri skýrslu Starfshóps um efnahagslegt mikilvægi Schiphol, að við fyrstu sýn sé nægilegt að nettóflatarmál fyrirtækjareita innan starfssvæðisins sé 50 til 75 ha. Í stefnumiði með fyrirsögninni „Fyrirtækjareitir í nágrenni Schiphol“, sem er hluti af drögum að svæðisskipulagsáætlun fyrir svæðið Amsterdam-Norðursjávarsund, er þessi tala tekin með til viðmiðunar.

Skýring 2.4. Segja má að tafla I endurspegli stefnumiðið „Fyrirtækjalóðir í nágrenni Schiphol“, uppfært með þeim lagfæringum sem GS mun leggja til er fyrirtækið kynnir vinnu sína fyrir fylkisþinginu. Í töflunni er gert ráð fyrir að við hina áður nefndu 50 til 75 ha bætist hverfin Oude Meer, Rozenburg, Riekerpolder og Suður-Badhoevedorp .

Skýring 2.5.1. Óumdeilt er af aðilanna hálfu að nauðsynlegt sé að fyrirtækin beygi sig undir tiltekin ákvæði um sérval fyrir staðsetningu innan starfssvæðisins.

Í ákvæðunum er tekið tillit til stöðu fyrirtækjanna í keðju vöruferlisstjórnunar.

Skýring 2.6. Sérvalsákvæði fyrir IVAC-svæðið og fjórðu kynslóðar reiti geta komið til á síðari stigum eftir að leitað hefur verið umsagnar Framkvæmdaráðsins.

Skýring 2.7. Í þessum lið er talað um að stýra áfangaskiptingu fyrir það rými sem þegar hefur verið ákveðið. Sú stýring kemur ekki inn á umfang fyrirtækjareitanna sjálfra.

Skýring 2.9. Til að efla innviðina, má benda á þau föstu atriði innan svæðisins sem fram koma í töflu I.

Skýring 3.1.1. Stofnanir þessar munu hvor um sig, með þeim hætti sem greint er frá hér að neðan, stýra framkvæmdum, annars vegar opinberra aðila og hins vegar einkaaðila. Eftir því sem framkvæmdum vindur fram munu þær einnig sinna frekari útfærslu á þeirri stefnu sem samþykkt var sem sameiginlegur upphafspunktur.

Tilgangurinn með því að stofna þróunarfélag var sá að búa til lögaðila sem væri gildur fyrir einkarétti, sem þýddi að hægt væri að grípa til tafarlausra aðgerða hvar og hvenær sem þörf krefði. Í upphafi er í öllum tilfellum gert ráð fyrir að yfirbygging félagsins sé lítil og að það vísi mörgum verkefnum sínum til stofnaðilanna eða bjóði þau út til þriðja aðila.

Skýring 3.1.2. Gerðar hafa verið samþykktir sem kveða á um hvernig ákvarðanir skuli teknar og skilgreina hvaða ákvarðanir varði yfirráðasvæði flugvallarins annars vegar og yfirráðasvæði aðildarsveitarfélaganna hins vegar. Einnig hefur verklag við ákvarðanir um breytingu á samþykktum o.þ.h. verið ákveðið og hvað það varðar er mögulegt að fyrir vissum ákvörðunum þurfi aukinn meirihluta, allt að þremur fjórðu.

Skýring 3.1.3. Þær samskiptareglur sem skilgreindar verða milli Þróunarfélagsins og Framkvæmdaráðsins gera ráð fyrir nægum möguleikum til að leiðrétta kúrsinn hjá félaginu fari svo að það víki í úthlutunarstefnu sinni of langt frá áður samþykktum ákvæðum. Leiðréttingar geta orðið með eftirfarandi hætti:

- með því að aðilar hafi áhrif á ákvæði stofnsamnings sem fastsetja markmið félagsins,
- með beinum áhrifum hluthafa á aðalfundum og á yfirstjórn,
- með samkomulaginu sem vísað er til í lið 3.1.1.

Skýring 3.1.5. Þessar vinnureglur hafa það að markmiði að greina á milli stefnumótunar og framkvæmdar eins vel og kostur er, sem þýðir að Þróunarfélagið er sett yfir framkvæmdaþáttinn eins oft og mögulegt er. Þetta fellur vel að köflum í samkomulagi ríkisstjórnarinnar frá 1986 um einkavæðingu, þannig að væntanlega ætti krúnan að veita samþykki sitt svo sem krafist er.

Með þessum sáttmála framselja aðilar aldrei stjórnsýslulegt vald. Hvergi er gengið lengra í þá átt en að gangast inn á að beita tilteknum stjórnsýsluvöldum í þágu markmiða þessa sáttmála.

Skýring 3.2.1. Með tilfellum sem taka þarf ákvörðun um samkvæmt staflið (a) teljast tímasetningar á því hvenær hefjast skuli handa við verk sem stefnan gerir þegar ráð fyrir, svo sem öðrum áfanga uppbyggingar.

Skýring 3.3.1. Eignarhald á landi er eitt mikilvægasta tækið til að tryggja það að hægt sé að beita því valdi yfir uppbyggingu, úthlutun og framkvæmdastjórn sem nauðsynlegt er til að sýn þeirrar stefnu sem sett er fram í liðum 2.1 til 2.9 geti orðið að veruleika.

Einnig eru fleiri ástæður fyrir því að samstarfsaðilarnir leggi sig fram um að tryggja eignarhald á landi (auðveldara að bregðast við óæskilegum framkvæmdum og tryggari framkvæmdastjórn til framtíðar).

Samningur við landeiganda, eins og vísað er til, getur t.d. verið með sniði rekstrarfélags í einkaeign sem bæði landeigandi og Þróunarfélagið eiga hlut í. Aðilar sáttmálans geta gert slíkan samning að skilyrði fyrir samvinnu í skipulagsmálum.

Æskilegt er að úthlutun sé bundin skilyrðum er tengjast umsýslu reitanna í framtíðinni, þannig að viðhalda megi varanlegri samkeppnishæfri samsetningu og einnig þannig að beita megi ákvæðum um sérvæl gagnvart notendum undirreita í framtíðinni. Ýmsar leiðir eru færar í þessu tilliti.

Skýring 3.3.2. Nauðsynlegt er að hafa þetta ákvæði um óæskilegar framkvæmdir vegna þess að Þróunarfélagið undirbýr reiti, sem vegna óheppilegrar stöðu m.t.t. þjónustumannvirkja gætu orðið hlutfallslega dýrir miðað við reiti sem fá mætti annars staðar.

Skýring 3.3.3: Ef frá eru taldar tekjur af reitum sem (mögulega í framtíðinni) hafa hag af þeim framkvæmdum sem farið er í, þarf að fjármagna (hér er ekki verið að tala um fyrirframfjármögnun með lánum) verkefni eftir þremur leiðum:

- með styrkjum eða víkjandi lánum frá ríkinu og öðrum sjóðum sem slíkt bjóða,
- með framlögum aðila þessa samkomulags um samvinnu,
- fjármagni frá annarri starfsemi Þróunarfélagsins.

Hið síðastnefnda getur t.d. verið ágóði af úthlutun reita á landi sem ekki skerðist af viðkomandi framkvæmdum.

Skýring 3.3.4. Þetta ákvæði kemur í stað „Reglna um uppbyggingu fyrirtækja“ sem áttu við þá reiti sem ákvæðin sem vísað er til í lið 2.5 gilda um. Með ákvæðunum sem vísað er til í lið 2.5 er ákvörðunin um það hvort einstakir umsækjendur uppfylli skilyrði færð af borði stjórnmalanna, en í staðinn kemur heildarmat á stjórnunarstefnu félagsins unnið af stjórnendum þess.

Hvað varðar þær leiðir sem nú eru til staðar, mætti hugsa sér AMPRO (Amsterdam Partners), Holland International Distribution Council (HIDC), Nederland Distributieland (“Holland, land dreifingarinnar”) og Nefnd um erlendar fjárfestingar.

Undirritaðir, fulltrúar sveitarstjórnanna í Haarlemmermeer og Amsterdam, framkvæmdastjórnar fylkisins og stjórnar Schiphol-flugvallar hf., lýsa því yfir, á fundi sínum í Haarlem þann 7. apríl 1987, að þeir samþykkja skilmála þessa sáttmála og staðfesta hann hér með með því að undirrita hann í fimm samhljóða frumritum.

F.h. sveitarfélagsins Haarlemmermeer

A. A. de Leeuw
bæjarráðsmaður

F.h. sveitarfélagsins Amsterdam

J. van Duyn
borgarráðsmaður

F.h. fylkisins Norður-Hollands

J. I. Sanders
fylkisfulltrúi

F.h. Schiphol-flugvallar hf.

K. J. Noordzij
framkvæmdastjóri