

Overeenkomst

tussen

Gemeente Rotterdam

en

NV Luchthaven Schiphol
Rotterdam Airport BV

betreffende

Ontwikkeling Rotterdam Airport
tot zakenluchthaven

Simmons & Simmons

PO Box 190 3000 AD Weena 666 3012 CN Rotterdam
T +31 (0)10 404 21 11 F +31 (0)10 404 23 33

INHOUD

1.	Definities	2
2.	Doel van de Overeenkomst.....	2
3.	Contractdocumenten	2
4.	Verkeersontwikkeling Rotterdam Airport.....	3
5.	Exploitatie Rotterdam Airport.....	3
6.	Actieve ondersteuning door NVLS.....	4
7.	Business Aviation.....	4
8.	Doelstellingen	4
9.	Verruiming geluidszone	5
10.	Raad van Advies	5
11.	Bevoegdheden Raad van Advies	6
12.	Overleg	6
13.	Toename zakelijke bestemmingen Rotterdam Airport	6
14.	Vakantievluchten.....	7
15.	Toekomstvisie	7
16.	Geheimhouding.....	8
17.	Overdracht en kettingbeding	8
18.	Toepasselijk recht	8
19.	Overige	9

ONDERGETEKENDEN:

1. **GEMEENTE ROTTERDAM** vertegenwoordigd ten dezen ingevolge artikel 171 lid 1 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar Burgemeester de heer Mr I.W. Opstelten handelend ter uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Rotterdam met nummer (07 BSD), 00973, d.d. (6 februari 2009), (hierna te noemen "Gemeente");

en

2. **NV LUCHTHAVEN SCHIPHOL**, een naamloze vennootschap gevestigd en kantoorhoudende te (1118 CP) Luchthaven Schiphol, aan de Evert van de Beekstraat 202, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam onder nummer 34029174, ten deze vertegenwoordigd door haar statutair directeuren de heer prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine (en de Heer A.P.J.M Rutten (Chief Operating Officer) hierna te noemen: "NVLS");
3. **ROTTERDAM AIRPORT B.V.**, een besloten vennootschap, gevestigd en kantoorhoudende te (3045 AP) Rotterdam, aan het Airportplein 60, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam onder nummer 24180117, ten deze vertegenwoordigd door haar bestuurder de heer R.H.J. Wondolleck (hierna te noemen: "Rotterdam Airport");

hierna individueel of gezamenlijk te noemen "Partij" of "Partijen";

NEMEN IN AANMERKING DAT:

- (A) De luchthaven Rotterdam Airport is sinds 1989 een dochteronderneming van NVLS;
- (B) NVLS en de Gemeente hebben op of omstreeks 19 januari 1998 een Onderhandelaarsakkoord, Bijlage 1, bereikt waarmee de gezamenlijke doelstelling werd vastgelegd om Rotterdam Airport te ontwikkelen tot een Zakenluchthaven.
- (C) NVLS en de Gemeente hebben vervolgens op of omstreeks 2 februari 1999 een Ontwikkelingsvisie, Bijlage 2, vastgesteld ter verwezenlijking van het concept van een Zakenluchthaven en welke Ontwikkelingsvisie ziet op de ontwikkeling van het gebied op en rond de Luchthaven met het oog op de ontwikkeling en realisatie van (op luchtvaart georiënteerd) vastgoed, de civieltechnische en landschappelijke inrichting van de omgeving, de verbetering van de infrastructuur zowel op de Luchthaven als zijn omgeving en de verbetering van ontsluiting van de Luchthaven van en naar het centrum van de stad en het openbaar vervoer knooppunt station Rotterdam CS.
- (D) Op of omstreeks 1998 is door NVLS en de Gemeente een aanwijzingsverzoek ex Luchtvaartwet ingediend bij de Minister van Verkeer en Waterstaat waarin de gezamenlijke doelstelling van genoemde partijen Rotterdam Airport te bestemmen tot Zakenluchthaven, tot uitdrukking wordt gebracht. Het op 17 oktober 2001 ingegane aanwijzingsbesluit is op 22 december 2004 onherroepelijk geworden.

- (E) NVLS en de Gemeente hebben op of omstreeks juni/augustus 2001 een Raamovereenkomst, Bijlage 3, gesloten waarvan het Onderhandelaarsakkoord als ook de Ontwikkelingsvisie een integraal onderdeel uitmaken en welke Raamovereenkomst in de plaats is getreden van de overeenkomsten als bedoeld in overweging A.
- (F) Partijen hebben overeenstemming bereikt over de inhoud van de afspraken ter zake van een verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport tot "zakenluchthaven" en Partijen wensen die afspraken schriftelijk vast te leggen.

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

1. Definities

- 1.1 De in deze Overeenkomst gehanteerde termen hebben de hierna vermelde betekenis:

"De Overeenkomst": Deze overeenkomst.

"Catchmentarea": Het verzorgingsgebied van Rotterdam Airport welke grofweg bestaat uit het gebied ten zuidwesten van de lijn Leiden, Utrecht en Den Bosch (inclusief de genoemde plaatsen).

"Dagrandverbinding": een retourvlucht in de ochtend en een retourvlucht in de namiddag/vooravond op werkdagen.

- 1.2 Voor wat betreft hier gebruikte specifieke terminologie en definities wordt verwezen naar de pocket "Luchtvaartterminologie" uitgebracht door de Sdu.

2. Doel van de Overeenkomst

- 2.1 Het doel van de Overeenkomst is het bekrachtigen van de tussen partijen gemaakte afspraken terzake van een verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport tot "zakenluchthaven".

3. Contractdocumenten

- 3.1 De volgende documenten maken onderdeel uit van de Overeenkomst:

Bijlage 1: Onderhandelaarsakkoord d.d. 19 januari 1998.

Bijlage 2: Ontwikkelingsvisie d.d. 2 februari 1999.

Bijlage 3: Raamovereenkomst juni/augustus 2001.

Bijlage 4: Lijst met rangorde bestemmingen met zakelijk reismotief via Schiphol gevlogen uit de Catchmentarea Rotterdam Airport. Deze lijst is niet limitatief of te verabsoluteren. De lijst is naar marktvraag gerangschikt. Het in exploitatie nemen en/of discontinueren van een bestemming is een commerciële beslissing die te allen tijde zal zijn voorbehouden aan vliegtuigmaatschappijen die slotgerechtigd zijn en dat voor eigen rekening en risico doen; de luchthaven en respectievelijke overheden hebben een voorwaardenscheppende rol, te vervullen op basis van eigen rechten en plichten c.q. binnen eigen bevoegdheden.

- 3.2 Indien contractdocumenten onderling tegenstrijdig zijn prevaleren de bepalingen in de Overeenkomst.

4. Verkeersontwikkeling Rotterdam Airport

- 4.1 Als uitgangspunt voor verdere verkeersontwikkeling op Rotterdam Airport (als "zakenluchthaven") geldt dat van en naar Rotterdam Airport uitgevoerde lijndienst- en incidentele vluchten een positieve bijdrage dienen te leveren aan de economische structuur (aspect vestigingsplaatsfactor) danwel behoud van (of toename van economische relevante) activiteiten in de stad Rotterdam en de regio Zuidwest Nederland (indirecte economische bijdragen).
- 4.2 De luchthaven zal zich hiertoe primair richten op het accommoderen van de volgende categorieën verkeer:
- (A) lijndienstverbindingen met de Europese steden en regio's welke van belang zijn voor ondernemers, organisaties en instellingen in Rotterdam en de omliggende regio (de Catchmentarea);
 - (B) danwel zulke vluchten als wenselijk geacht worden in het kader van de functie van de luchthaven Rotterdam als regeringsluchthaven. De hier bedoelde bestemmingen worden verder aangeduid met de term "zakelijke bestemmingen";
 - (C) ad hoc vluchten ten behoeve van voor stad en regio relevant geachte economische activiteiten zoals incentive-, taxi- en zakenvluchten (business aviation);
 - (D) vluchten van (breed) maatschappelijk belang voor de regio zoals ambulance-, trauma-, milieu- en politievvluchten.

5. Exploitatie Rotterdam Airport

- 5.1 Om en maximale bijdrage aan de economische welvaart in Zuidwest Nederland te bewerkstelligen zal de exploitatie van Rotterdam Airport zich in hoofdzaak richten op het ontwikkelen en onderhouden van lijndiensten op zakelijke bestemmingen.
- 5.2 Gezien het reispatroon van zakelijke gebruikers van luchtverkeer, verdient het de voorkeur om bedoelde bestemmingen minimaal dagrand aan te vliegen.
- 5.3 Per zakelijke bestemming zijn op jaarbasis minimaal 1.200 vliegtuigbewegingen (=slots) benodigd. Dit kan oplopen (ingeval van hoogfrequente verbinding) tot circa 3.400 vliegtuigbewegingen (=slots) per zakelijke bestemming per jaar.
- 5.4 In bijlage 4 is een overzicht met bestemmingen bijgevoegd, welke in principe voldoen aan het criterium dat verbindingen met deze steden als economisch relevant voor de stad en regio Rotterdam kunnen worden betiteld.
- 5.5 De selectie van bestemmingen is op basis van passagiersonderzoek (gedaan onder vertrekkende passagiers op Schiphol) vastgesteld uit feitelijk gebruik van zakenreizigers uit de regio Rotterdam en zodoende corresponderend met de bestemmingskeuze van economische en bestuurlijke sectoren uit de stad Rotterdam en -in wijdere zin- de stadsregio en omliggende Gemeenten, het een en ander gebaseerd op de meest actuele informatie.

- 5.6 Het is waarschijnlijk dat zich, gezien de dynamische ontwikkelingen in 'het Rotterdamse' op economisch gebied, steeds weer wijzigingen zullen voordoen in deze lijst (dat wil zeggen dat de marktwerking van directe invloed zal zijn op het overzicht). Gelet op het grote belang van deze lijst met bestemmingen voor de Gemeente zal NVLS wijzigingen in deze lijst alleen doorvoeren met instemming van het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, waarbij deze instemming niet op onredelijke gronden kan worden onthouden. De Gemeente kan ook zelf nieuwe bestemmingen toevoegen aan de lijst op basis van eigen onderzoek. NVLS verklaart zich daarbij in beginsel bereid om deze nieuwe bestemmingen op te nemen, behoudens wanneer zij gemotiveerd kan aantonen dat voor een door de Gemeente voorgedragen nieuwe bestemming geen economisch draagvlak bestaat.

6. Actieve ondersteuning door NVLS

NVLS zal het uitvoeren van vluchten op genoemde (en/of andere voor door de doelgroep met professionele reismotieven gewenste bestemmingen) door middel van beleid en marketinginspanningen actief blijven ondersteunen en zal zich inzetten voor het tot stand komen van specifiek op zakelijk gebruik van de luchtverbindingen afgestemde vluchtschema's (dus minimaal dagrandverbindingen) met gerenommeerde (Nederlandse of buitenlandse) luchtvaartmaatschappijen.

7. Business Aviation

- 7.1 Gebleken is dat Rotterdam Airport zich de afgelopen jaren - onder meer als gevolg van de activiteiten van het KLM Jet Center - behalve voor lijndienstverkeer, sterk heeft ontwikkeld op het gebied van de zogeheten "business jets"/"business aviation".
- 7.2 Inzet van vliegtuigen met een stoelcapaciteit van 20 tot 100 zitplaatsen, met name turboprops en regionale jets lijkt voor de ontwikkeling en permanente bediening van dergelijke verbindingen van en naar Rotterdam het meest geschikt, hoewel hier per bestemming sprake kan zijn van verschillende marktbehoeften. Vlootinzet wordt door luchtvaartmaatschappijen evenwel gebaseerd op basis van hun marktinschatting.

8. Doelstellingen

- 8.1 NVLS zet zich, uiteraard binnen de grenzen van haar doelstellingen en mogelijkheden, in voor een actieve uitfasering van, voor de stad en regio Rotterdam relevant, zakelijk verkeer van Schiphol (oost) naar Rotterdam Airport.
- 8.2 NVLS zal zich bij en vooruitlopend op de totstandkoming van een Nederlands luchthavensysteem op identieke wijze sterk maken voor gerichte uitplaatsing van vakantievluchten van Rotterdam Airport naar een andere, alsdan voor de afhandeling van dergelijk verkeer binnen NVLS aangewezen, (regionale) luchthaven.
- 8.3 Om bovengenoemde concrete doelstellingen en met name de doelstelling met betrekking tot het zo spoedig mogelijk realiseren van een lijndienstaanbod bestaande uit minimaal vijftien bestemmingen uit de lijst in bijlage 4, zal Rotterdam Airport haar wervings- en marketinginspanningen richten op daarvoor in aanmerking komende luchtvaart-maatschappijen.
- 8.4 NVLS zal op regelmatige basis informatie (doen) verstrekken, die de Gemeente in staat stelt om dit proces te volgen. Het gaat dan om feitelijke gegevens als ook om informatie omtrent de daadwerkelijke maatregelen die worden genomen om de uitfasering en uitplaatsing te verwezenlijken. Op structurele basis zal informatie verschaft worden omtrent de marketingactiviteiten, die worden ontplooid.

9. Verruiming geluidszone

- 9.1 Om een ontwikkeling van het aantal door de markt gevraagde bestemmingen mogelijk te maken is NVLS van opvatting dat de thans beschikbare geluidsruimte (ook na eventuele reparatie van de zone) ontoereikend zal zijn. Om een noodzakelijke verruiming van de geluidszone op termijn mogelijk te maken werden door Rotterdam Airport formele stappen gezet, zoals het entameren van een wettelijk verplichte MER-procedure, om inzicht te krijgen in de mogelijkheden alsook aan de wettelijk verplichte vereisten voor een toekomstig verruimingsverzoek te kunnen voldoen. De Gemeente vraagt begrip dat voor verruiming van de beschikbare geluidsruimte bestuurlijk, maatschappelijk en politiek draagvlak benodigd is op zowel Gemeentelijk, regionaal als rijksniveau, in welk kader de noodzaak tot verdere verruiming met het oog op de verdere ontwikkeling van de zakenluchthaven door partijen genoegzaam zal moeten worden aangetoond. De nieuw verkregen capaciteit, na de gewenste verruiming van de geluidsruimte, zal voor het overgrote deel worden aangewend voor het bij voorkeur accommoderen van vluchten zoals opgenomen op de eerder genoemde lijst.
- 9.2 De Gemeente zal zich inzetten en al het nodige in het werk te stellen om de formele randvoorwaarden te realiseren om de verbreding van bestemmingen te kunnen accommoderen, die voor de verdere economische ontwikkeling van de stad en regio Rotterdam essentieel geacht wordt. Hierbij wordt met name gedacht aan het vergunnen van de genoemde alsdan benodigde slotcapaciteit.

10. Raad van Advies

- 10.1 Om de in de Overeenkomst gemaakte afspraken te borgen en tevens om op een effectieve en correcte wijze betrokkenheid aan de verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport vorm en inhoud te geven werd voorts overeengekomen dat zal worden overgegaan tot het instellen van een zogeheten Raad van Advies.
- 10.2 Primaire doelstelling van de Raad van Advies is enerzijds het stimuleren en anderzijds het toezicht houden op de ontwikkeling van de kwaliteit van de op Rotterdam Airport uitgeoefende luchtvaartactiviteiten voor Zuidwest Nederland.
- 10.3 In deze Raad zullen vertegenwoordigers vanuit het lokale/regionale bedrijfsleven en/of toonaangevende organisaties, alsook het openbaar bestuur (voor zover deze geacht kunnen worden belang te hebben bij een totstandkoming van nieuwe zakelijke bestemmingen danwel verbetering van bestaande verbindingen), zitting (kunnen) hebben.
- 10.4 De helft van de leden van de Raad van Advies wordt benoemd door het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente. De directie van Rotterdam Airport heeft de bevoegdheid om gemotiveerd bezwaar te maken tegen een kandidaat.
- 10.5 De Raad adviseert de Gemeente en Rotterdam Airport met betrekking tot de wenselijk geachte ontwikkeling in het vluchtaanbod van Rotterdam Airport en de bereikbaarheid door middel van luchttransport (alsmede voor- en natransport) van en naar Zuidwest Nederland en beoordeelt periodiek de kwaliteit van het bestaande Rotterdam Airport vluchtaanbod.
- 10.6 NVLS verklaart haar beleid ten aanzien van Rotterdam Airport mede te zullen baseren op de adviezen van de Raad van Advies. NVLS zal alleen van de adviezen van de Raad afwijken indien de gemeente in redelijkheid NVLS niet aan een bepaald advies zou mogen houden.

- 10.7 NVLS zal met inachtneming van het bepaalde in de Overeenkomst terzake van het functioneren van de Raad van Advies een voorstel voor een statuut concipiëren en dat aan de gemeente ter goedkeuring voorleggen.

11. **Bevoegdheden Raad van Advies**

- 11.1 De Raad van Advies heeft de volgende bevoegdheden:

- (A) het gevraagd en ongevraagd geven van adviezen ten aanzien van de kwaliteit van de dienstverlening (bijvoorbeeld frequenties of tijden) van Rotterdam Airport aan de reizigers met zakelijk reismotief, voor zover deze financieel economisch haalbaar zijn;
- (B) het toetsen of de aangeboden lijndienstverbindingen met zakelijke bestemmingen economisch relevant zijn voor Rotterdam Airport en de regio;
- (C) een instemmingsrecht met betrekking tot het sluiten van overeenkomsten aangaande het op lijndienstbasis accommoderen van vluchten anders dan opgenomen in de lijst met zakelijke bestemmingen.

- 11.2 De Raad van Advies zal, om het een en ander vorm en inhoud te kunnen geven, inzicht krijgen in de vervoersontwikkeling op Rotterdam Airport, met name waar het betreft ontwikkeling van nieuwe bestemmingen en het passagiersprofiel. Hiertoe zullen onder meer CBS-gegevens en (inter)nationale vervoersgegevens ter beschikking worden gesteld.

12. **Overleg**

- 12.1 Op reguliere basis zal overleg plaatsvinden tussen de directies van NVLS, Rotterdam Airport en de verantwoordelijke wethouder van de Gemeente.
- 12.2 Dit overleg zal in beginsel twee keer per jaar plaatsvinden, rond de (dienstregeling)-wisseling van zomer naar winterseizoen en vice versa. Dit houdt in dat het overleg plaatsvindt eind maart en eind oktober van ieder jaar. Tevens kan bedoeld overleg plaatsvinden zo vaak als nodig geacht wordt door een der partijen.

13. **Toename zakelijke bestemmingen Rotterdam Airport**

- 13.1 NVLS en/of Rotterdam Airport zetten zich - mits en voor zover (inter)nationale wet- en regelgeving c.q. verdragen zulks niet in de weg staan - in om als gevolg van verruiming van de geluidszone beschikbaar komende slots niet voor vakantieverkeer te bestemmen. Hetzelfde geldt voor bestaande slots welke in de toekomst vrijvallen.
- 13.2 Het is het gemeenschappelijk streven van NVLS, Rotterdam Airport en de Gemeente om het aantal zakelijke bestemmingen met lijndiensten (zoals periodiek wordt vastgesteld door de Raad van Advies op basis van de afgesproken criteria) te laten toenemen tot 20 à 25 in 2020.
- 13.3 Per zakelijke bestemming zal het noodzakelijk zijn te kunnen beschikken over de (eerder aangegeven) 1.200-3.400 slots per jaar. Op basis hiervan zal (met een reële aanname voor te verwachten vliegtuigtypen en schematijden) een geluidszone dienen te worden vastgesteld op basis waarvan Rotterdam Airport het nagestreefde aantal zakelijke bestemmingen kan en mag toelaten.

- 13.4 Rotterdam Airport streeft ernaar om (na de in procedure zijnde correctie van de geluidszone) binnen vijf jaar het aantal zakelijke bestemmingen te doen verdubbelen en wel van zes (op dit moment gerealiseerd) naar twaalf, mits en voor zover hiervoor voldoende slots beschikbaar zijn dan wel komen en concrete marktvaart welke een rendabele (marktconforme) exploitatie mogelijk maakt.
- 13.5 NVLS vraagt begrip voor het feit dat de luchtvaartsector als dynamische klant- en marktgerichte "global industry" een directe beleidsbepalende invloed heeft op de ontwikkeling van de ketenpartners waaronder de luchthavens zijn. Als voorbeelden van ontwikkeling welke in het recente verleden van graverende invloed op (regionaal) luchthavenbeleid en verkeersstromen zijn (geweest) vallen bijvoorbeeld de hub-bypassontwikkeling en de snelle en sterke opkomst van low-cost carriers te noemen. De (on)mogelijkheid om het bepaalde streven te realiseren wordt beïnvloed door de economische ontwikkeling in de luchtvaartsector wereldwijd en de economische ontwikkelingen binnen het verzorgingsgebied (Catchmentarea) van Rotterdam Airport. Bedoelde zakelijke bestemmingen moeten op een realistische (marktconforme) wijze kunnen worden bediend waartoe voldoende slots beschikbaar dienen te zijn.
- 13.6 Indien bovengenoemd streven niet gerealiseerd wordt, treden de partijen alsdan in overleg. Afhankelijk van de oorzaak welke ten grondslag ligt aan dit feit vindt een herijking van de doelstellingen plaats dan wel worden (gemeenschappelijk) aanvullende maatregelen afgesproken om het gemeenschappelijk streven als nog te bereiken. Hierbij valt te denken aan een uitbreiding van geluidsruimte, tijdelijke structuurmaatregelen alsmede aanvullende marketing en/of PR-inspanningen.

14. Vakantievluchten

- 14.1 In de sterk veranderende Europese markt profileert Rotterdam Airport zich - met succes - als kwaliteitsluchthaven specifiek gericht op dienstverlening aan passagiers met een professioneel geïndiceerd reismotief. Hoewel daarbij de nadruk op kwaliteit en niet op kwantiteit ligt -Rotterdam Airport als vijfsterren luchthaven - is een bepaalde kritische vervoersmassa (zowel qua passagiersaantallen als vluchtbewegingen) op basis van bedrijfseconomische motieven desondanks onontbeerlijk. In het onderhandelaraakkoord werd daarom destijds vastgesteld dat - ook om enigszins tegemoet te komen aan de democratische vervoersvraag naar dit verkeerssegment - beperkte ruimte dient te worden geboden aan vakantievluchten.
- 14.2 Als gevolg van de op basis van de daarop gebaseerde nieuwe aanwijzing - welke slechts zeer restrictief nachtelijk gebruik toestaat - vinden vakantievluchten alleen buiten de nachtelijke uren plaats.

15. Toekomstvisie

- 15.1 NVLS draagt er als aandeelhouder zorg voor dat de directie van Rotterdam Airport in staat wordt gesteld een gedegen, vakkundige exploitatie van Rotterdam Airport te realiseren, welke luchthaven niet alleen een excellent luchtvaartproduct is, maar tevens blijk geeft van gevoel voor politiekmaatschappelijke verhoudingen en bovenal door inzet en daadkracht (lees: resultaatgerichtheid) getuigt van inzet om inhoud te geven aan de gevoelde verplichting om Rotterdam Airport van maximaal toegevoegde waarde voor de economische ontwikkeling (en zomede werkgelegenheid en welvaart in Zuidwest Nederland) te laten zijn. Een toonaangevende vastgoedontwikkeling complementeert dit beeld.
- 15.2 Om bovengenoemde te verwezenlijken NVLS draagt er als aandeelhouder zorg voor

dat de directie van Rotterdam Airport in staat wordt gesteld uitstekend gekwalificeerde en gemotiveerde medewerkers en voldoende middelen aan te trekken tegen de achtergrond van een helder, consistent en coherent Mainportbeleid van Schiphol Group.

- 15.3 Bij deze gezamenlijke toekomstvisie past dat de Gemeente voorgeaat met het stimuleren van de rol en exploitatiemogelijkheden van Rotterdam Airport ten gunste van regionale economische ontwikkelingen in de afgelopen jaren heeft getoond.
- 15.4 De gemeente zal zich coöperatief opstellen bij de voorgenomen privatisering van NVLS. Daartoe zal de gemeente het stemrecht op alle door haar gehouden aandelen NVLS op zodanige wijze uitoefenen dat daardoor medewerking wordt verleend aan vervreemding van aandelen door middel van beursgang en/of onderhandse plaatsing conform een voorstel daartoe van de staat en directie van NVLS. De gemeente besluit echter separaat over al dan niet participeren van de gemeente in het verkoopproces van het Rijk en zal het Rijk en de directie van NVLS daarvan tijdig op de hoogte stellen.
- 15.5 NVLS wil zijn commitment bij de verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport hierbij vastleggen om binnen Nederland geen andere zakelijke luchthavens te ontwikkelen, voorzover daarmee de ontwikkeling van Rotterdam Airport tot zakelijke luchthaven zou kunnen worden benadeeld. Daartoe zal ook in de doelomschrijving in de statuten van Rotterdam Airport worden vastgelegd dat Rotterdam Airport een zakelijke luchthaven zal zijn.

16. **Geheimhouding**

Partijen zijn zowel gedurende de looptijd van de Overeenkomst als na afloop ervan verplicht tot geheimhouding van de tussen Partijen gemaakte afspraken en alle van elkaar ontvangen informatie en gegevens. Partijen zijn zowel gedurende de looptijd van de overeenkomst als na afloop ervan verplicht tot geheimhouding van de tussen partijen gemaakte afspraken en alle van elkaar ontvangen informatie en gegevens, behoudens bij of krachtens wettelijke verplichting.

17. **Overdracht en kettingbeding**

- 17.1 Geen der Partijen is gerechtigd haar rechtsverhouding tot de andere Partij of haar rechten en plichten ingevolge de Overeenkomst aan een derde over te dragen, behoudens na daartoe schriftelijk verkregen toestemming van de andere Partij. Partijen hebben geen enkele verplichting dergelijke toestemming te verlenen. Aan dergelijke toestemming kunnen voorwaarden worden verbonden.
- 17.2 Bij verkoop en overdracht van Rotterdam Airport respectievelijk bij verkoop en overdracht van de door Rotterdam Airport gedreven onderneming verbindt NVLS zich alle verplichtingen ingevolge deze overeenkomst en alle bij die verplichtingen behorende bedingen en rechten waartoe in ieder geval behoort dit kettingbeding, te zullen opleggen aan de rechtsopvolger onder algemene respectievelijk onder bijzondere titel.
- 17.3 Bij overtreding van één of meer bepalingen of verplichtingen uit dit artikel is elke partij jegens de andere partij aansprakelijk voor de daadwerkelijk door die partij geleden of nog te lijden directe schade, als gevolg van de schending van de in dit artikel 17 opgenomen bedingen.

18. **Toepasselijk recht**

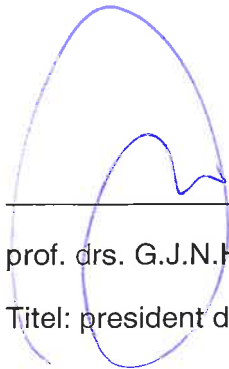
- 18.1 Op de Overeenkomst en de overeenkomsten die daaruit voortvloeiende overeenkomsten is Nederlands recht van toepassing.
- 18.2 Alle geschillen, ook die welke slechts door één Partij als zodanig worden beschouwd, welke voortvloeien uit of verband houden met de Overeenkomst en alle overeenkomsten die hieruit voortvloeien, zullen partijen trachten in eerste instantie op te lossen met behulp van mediation conform het reglement van de Stichting Nederlands Mediation Instituut te Rotterdam, zoals dat luidt op de aanvangsdatum van de mediation. Indien het onmogelijk is gebleken, ook indien dit slechts door één Partij als zodanig worden beschouwd, zal dat geschil worden beslecht door de Rechtbank Rotterdam.

19. **Overige**

- 19.1 De trefwoorden boven de Artikelen in de Overeenkomst zijn slechts toegevoegd op praktische gronden. Aan de trefwoorden kunnen Partijen geen zelfstandige betekenis ontleen.
- 19.2 Verwijzingen naar het enkelvoud van een bepaalde term of een bepaald woord betreffen tevens een verwijzing naar het meervoud van diezelfde term, tenzij uit de context van de Overeenkomst het tegendeel blijkt.
- 19.3 Wijzigingen van de Overeenkomst gelden slechts indien deze op schrift zijn gesteld en door Partijen rechtsgeldig zijn ondertekend.

De Overeenkomst is ondertekend in drievoud op 26 februari 2007.

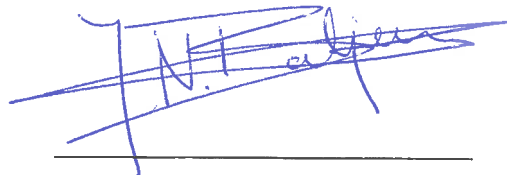
NV Luchthaven Schiphol



prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine

Titel: president directeur

Gemeente Rotterdam



Naam: Mr I.W. Opstelten

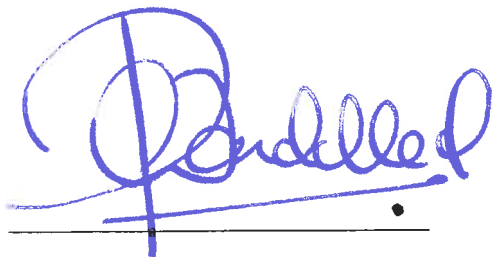
Titel: Burgemeester



Mr A.P.J.M Rutten

Titel: Chief Operating Officer

Rotterdam Airport



Mr R. Wondolleck

Titel: directeur

Schiphol Nederland B.V

NV Luchthaven Schiphol

Titel: bestuurder

Vertegenwoordigd door de heren:



prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine



Mr A.P.J.M Rutten

BIJLAGEN:

1. Bijlage 1: Onderhandelaarsakkoord d.d. 19 januari 1998.
2. Bijlage 2: Ontwikkelingsvisie d.d. 2 februari 1999.
3. Bijlage 3: Raamovereenkomst juni/augustus 2001.
4. Bijlage 4: Lijst met rangorde bestemmingen met zakelijk reismotief via Schiphol gevlogen uit de Catchmentarea Rotterdam Airport.



MACHTIGING

De Burgemeester,

Gelet op artikel 171, lid 2 van de Gemeentewet en Afdeling 10.1.1 van de Algemene Wet Bestuursrecht,

Het collegebesluit van 6 februari 2007, nummer 07BSD00973, in aanmerking genomen;

verleent bij deze volmacht aan:

Wethouder Verkeer, Vervoer en Organisatie van de gemeente Rotterdam, mevrouw J.N. Baljeu (tevens vervangend wethouder voor de luchthaven),

om namens gemeente Rotterdam de overeenkomst met Schiphol Group over zakenluchthaven Rotterdam Airport te ondertekenen.

In de overeenkomst wordt tussen partijen vastgelegd dat Rotterdam Airport wordt ontwikkeld tot een luchthaven met overwegend verbindingen met een zakelijk karakter.

Rotterdam, 6 februari 2007

De burgemeester,

mr. I.W. Opstelten



2. Onderhandelaarsakkoord over de inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven

2.1 Inleiding

Bij het uitvoeren van het Plan van Aanpak¹ dat voor de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport (RA) is opgesteld, hebben de gemeente Rotterdam en de NV Luchthaven Schiphol (NVLS), hierna te noemen: partijen, intensief gezocht naar een nieuw evenwicht tussen milieuhygiënische en economische belangen. Het ziet er naar uit dat dit evenwicht thans is gevonden.

Er is enerzijds gezocht naar een zodanig profiel van de luchthaven en naar een zodanig pakket van maatregelen dat een beperking van de milieuhinder plaatsvindt.

Maar anderzijds dient dat profiel van de luchthaven zodanig te zijn dat een levensvatbare exploitatie mogelijk is en dat een verbetering van het vestigingsklimaat in de Zuidvleugel van de Randstad kan worden bewerkstelligd.

Beide zoektochten zijn geslaagd door RA binnen strikte milieucondities te gaan inrichten als een zakenluchthaven.

Partijen zijn voornemens, op basis van de in dit akkoord genoemde condities begin 1998 gezamenlijk een verzoek in te dienen tot een nieuwe aanwijzing van RA, alsmede vóór 1 juli 1998 een nieuw, definitief contract te sluiten over de exploitatie van RA.

2.2 Rotterdam Airport als zakenluchthaven

Dat wil zeggen:

- a. dat RA vooral gericht zal zijn op zakelijk verkeer van en naar Europese bestemmingen;
- b. dat het overgrote deel van het aantal vluchten zal bestaan uit lijndiensten voor personenvervoer en uit zakenvluchten ten behoeve van het in de Rotterdams-Haagse regio gevestigde bedrijfsleven;
- c. dat er een beperkt aantal vliegtuigbewegingen door ongeregeld verkeer (charters voor vakantievluchten en vrachtvliegtuigen) zal worden uitgevoerd.

Overige onderdelen van het akkoord bestaan uit het hanteren van een stringent nachtregime en het verminderen van de geluidsbelasting door de kleine recreatieve luchtvaart.

2.3 Het voorkeursalternatief

Vertrekpunt voor het onderzoeken van de mogelijkheid tot een nieuwe inrichting van Rotterdam Airport vormde de beleidsinzet van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam m.b.t. het profiel van RA als zakenluchthaven².

In dat kader heeft de NVLS aangegeven te streven naar een regionale luchthaven welke op een gezonde wijze kan worden geëxploiteerd en waarvan de effecten op de omgeving, mede gelet op het nader overeen te komen profiel, aanvaardbaar zijn.

Teneinde tot een gezamenlijke keuze te kunnen komen hebben partijen een aantal onderzoeken laten verrichten, waar onder een milieu-effectrapportage. Op basis van de resultaten van die onderzoeken is een voorkeursalternatief bepaald, dat vervolgens aan het MER is toegevoegd.

In de loop van het onderzoeksproces is vervolgens een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) geconstrueerd. Ook dat is aan het MER toegevoegd.

¹ Plan van Aanpak voor nieuwe inrichting van Rotterdam Airport, behorende bij de vierde aanvullende overeenkomst van de gemeente Rotterdam en de NV Luchthaven Schiphol, d.d. 26/29 april 1996.

² zoals verwoord in het Raadsvoorstel van 30 januari 1996 (Verz. 1996, volgnr. 15).

2.4 Overwegingen die geleid hebben tot het voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief is in de loop van het onderzoeks- en onderhandelingsproces tot stand gekomen. In eerste instantie hebben daarbij vooral de berekeningen van de geluidsbelasting en die van de bedrijfseconomische aspecten een rol gespeeld. Daarna zijn ook andere aspecten een rol gaan spelen bij de samenstelling van het voorkeursalternatief, zodat uiteindelijk is gekomen tot een integrale afweging van alle aspecten en onderzoeksresultaten.

In deze bundel worden van die onderzoeken samenvattingen gegeven en zodoende wordt een overzicht geboden van de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan het thans voorliggende akkoord. Wat het MER betreft wordt met name verwezen naar par. 3.6 waarin samenvattende overzichten worden gegeven van de milieu-effecten van de belangrijkste alternatieven en van de beoordeling daarvan.

Voor enkele van de overwegingen wordt op deze plaats aandacht gevraagd.

Geluidsbelasting

Tot nu toe geldt de 35 Ke van de zogenoemde "herberekende '77-contour" als de tussen Rotterdam en NVLS afgesproken grens voor de acceptabel geachte geluidsbelasting. Ten tijde van de Rotterdamse beleidsinzet (januari 1996) werd door de gemeente nog verondersteld dat binnen die contour slechts ca. 20.000 vliegtuigbewegingen (vtb-en) per jaar van toestellen met een startgewicht van groter dan 6 ton zouden passen. Uit het MER-onderzoek bleek echter dat binnen de herberekende '77-contour ca. 32.500 vtb-en kunnen plaatsvinden. Uit bedrijfseconomische analyses is echter gebleken dat bij 20.000 vtb-en geen sprake kan zijn van een rendabele exploitatie.

Zoals uit het MER blijkt, is de contour van het voorkeursalternatief kleiner dan de herberekende '77-contour en iets kleiner dan die van de feitelijke situatie in 1996.

Externe veiligheid

In het Milieu-effectrapport zijn de resultaten van onderzoek naar externe veiligheid m.b.t. vliegverkeer weergegeven. Momenteel is nog geen normstelling specifiek voor regionale luchthavens beschikbaar, doch dit betekent niet dat het veiligheidsrisico niet kan worden beoordeeld. Naar verwachting zal het Rijk in ieder geval een normering hebben vastgesteld op het moment waarop een besluit tot aanwijzing van RA genomen wordt. De beide initiatiefnemers zullen in het verzoek tot aanwijzing bij het Rijk aandringen op het vaststellen van veiligheidszones. Tevens beraden zij zich thans op daarop vooruit lopende maatregelen.

Nachtregime

In tegenstelling tot de Rotterdamse beleidsinzet, waarin sprake was van een volledige nachtsluiting, is thans gekozen voor een zeer beperkte openstelling van de luchthaven gedurende de nacht (zie par. 2.6). Voor de categorie zakenjets is een uitzondering gemaakt vanwege de bijdrage daarvan aan het vestigingsklimaat van de Rotterdamse regio en omdat deze vluchten vrijwel geen klachten met zich meebrengen.

Meest milieuvriendelijk alternatief

In het MER wordt een MMA op zijn milieu-effecten beoordeeld. Dat alternatief scoort op veel punten in zekere mate, doch niet aanmerkelijk beter dan het voorkeursalternatief en op geen enkel milieu-aspect slechter. Toch is afgezien van de inzet van het MMA als berekeningsbasis voor de nader vast te stellen zone. Dit alternatief voorziet in een (rekenkundige) vervanging van vakantievluchten (charters) en vrachtluchten door lijnvluchten met doorgaans kleinere vliegtuigen (zie par. 3.1.2). Een dergelijke vlootsamenstelling betekent een trendbreuk met het huidige ontwikkelingspatroon van Rotterdam Airport alwaar vooral een aantal vakantievluchten een vaste plaats heeft verworven in het dagelijkse verkeersbeeld. Het is op korte of middellange termijn niet realistisch er van uit te gaan dat deze vluchten per aanwijzing niet meer van RA zouden mogen worden uitgevoerd. Pas zodra aanvullende luchthavencapaciteit voor grotere vliegtuigen in Nederland beschikbaar is het zinvol de vlootsamenstelling op RA zodanig te herformuleren dat geheel voldaan wordt aan het begrip "zakenluchthaven".

2.5 Samenstelling van het voorkeursalternatief

De bovengenoemde overwegingen hebben geleid tot een voorkeursalternatief dat bestaat uit een input van in totaal 27.500 vliegtuigbewegingen van toestellen van > 6 ton. Dit aantal bestaat uit: 23.000 lijnvluchten, 1.850 charters voor vakantievluchten, 150 vrachtluchten en 2.500 vluchten door "overige general aviation". Voorts zullen geen structurele nachtluchten en zal geen kleine, recreatieve luchtvaart plaatsvinden.

De beide initiatiefnemers zullen in het aanwijzingsverzoek aan de ministers van V&W en van VROM vragen de op deze input gebaseerde contour vast te stellen in de aanwijzing. Voorts zal aan de ministers van V&W en van VROM worden gevraagd de verouderde typen toestellen die veel lawaai maken (de zogenoemde "hoofdstuk 2-vliegtuigen") reeds vóór 2002 te weren van RA en ook de luchthaven in staat te stellen, voor bepaalde periodes, veel overlast veroorzakende overige toestellen te kunnen weren van RA. Tevens zal worden aangedrongen op het vaststellen van veiligheidszones.

2.6 Een stringent nachtregime

In het verzoek om aanwijzing zal worden uitgegaan van een nachtperiode tussen 23.00 en 6.00 uur en zal worden gevraagd voor de periode tussen 23.00 en 7.00 uur het volgende nachtregime vast te leggen:

RA zal tussen 23.00 en 7.00 uur zijn gesloten, met uitzondering van:

- a. vliegtuigen die in nood verkeren of t.b.v. reddingsacties of hulpverlening zijn of worden ingezet;
- b. vluchten die niet op de luchthaven van bestemming kunnen landen door meteorologische omstandigheden, stakingen of calamiteiten aldaar (= uitwijkers);
- c. lijndiensten die volgens schema vóór 23.00 uur op RA hadden moeten landen, doch bij aankomst maximaal 1 uur zijn vertraagd, doch uitsluitend indien het niet verlenen van ontheffing zou leiden tot ernstige verstoring van de veiligheid of van de dienstregelmaat van het luchtverkeer;
- d. regerings-, politie- en militaire vluchten, doch uitsluitend in geval van vluchten die noodzakelijkerwijs van of op RA moeten plaatsvinden, met dien verstande dat voor de vlucht een ontheffing moet zijn verkregen van de havendienst op RA;
- e. EHBO- en andere vluchten voor zieken-, gewonden- en organentransporten;
- f. zakenvluchten ten behoeve van het in de Rotterdamse-Haagse regio gevestigde bedrijfsleven, doch uitsluitend in geval van vluchten die noodzakelijkerwijs van of op RA moeten plaatsvinden, met dien verstande dat voor de vlucht een ontheffing moet zijn verkregen van de havendienst op RA;
- g. positievluchten (= vlucht van de luchthaven waar een toestel is gestationeerd naar RA, vanwaar met de dienst wordt aangevangen) die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de op de aansluitende dag vastgestelde vluchtschema's, doch uitsluitend in geval van inkomende vluchten en niet vroeger dan 6.00 uur.

NB:

- de bovengenoemde uitzonderingen zijn niet van toepassing voor soorten vliegtuigen die veel overlast veroorzaken (zie ook par. 2.8, punt d);
- de exploitant zal zich blijvend inspannen om vluchten die veel overlast veroorzaken te ontmoedigen (bijvoorbeeld m.b.v. tariefmaatregelen).

2.7 Vermindering van overlast door de kleine recreatieve luchtvaart

- a. Het voornemen bestaat om op korte termijn maatregelen te treffen die zijn gericht op het verminderen van (de overlast van) de kleine recreatieve luchtvaart op en rond RA, dat wil zeggen:

- het doen treffen van geluidbeperkende maatregelen aan de toestellen (= "hushkitting") of andere maatregelen ter vermindering van de geluidsoverlast vanwege de kleine, recreatieve luchtvaart. Met behulp van afspraken en tarieven-differentiatie wordt een voortvarende aanpak gestimuleerd;
 - hetzelfde zal gelden voor de op RA blijvende kleine zakelijke vliegtuigen;
 - het verplaatsen van een substantieel aantal lescircuitvluchten naar de luchthaven Midden-Zeeland;
 - onderzocht wordt of op de Maasvlakte een tijdelijke voorziening als hulpveld voor de lescircuitvluchten kan worden aangelegd.
- b. Toegewerkt wordt naar een structurele uitplaatsing van de sport-, les-, en reclamevluchten. Naar:
- de luchthaven Lelystad, voor wat betreft de kleine luchtvaart die gebruik maakt van instrument-voorzieningen en luchtverkeersbegeleiding, zodra deze voorzieningen zijn getroffen op die luchthaven;
 - een grasbaan in de nabijheid van Rotterdam. Een verkenning van de opties zal in samenwerking met o.a. de provincie Zuid-Holland worden uitgevoerd

Aan de Ministers van V&W en van VROM is steun gevraagd bij de voorbereiding en realisatie van de beoogde maatregelen.

Onder de onder a. en b. genoemde maatregelen wordt een intentieverklaring gesloten tussen RA, GARA (als vertegenwoordiger van een deel van de "general aviation" op RA, d.w.z. de kleine recreatieve luchtvaart) en de gemeente Rotterdam.

2.8 Tot aan het aanwijzingsbesluit

Vanaf het tijdstip van ondertekening van het akkoord op hoofdlijnen tot aan het moment van het onherroepelijk worden van de aanwijzing:

- a. zal, zodra de veel overlast veroorzakende toestellen geweerd kunnen worden, de nieuwe, kleinere contour door de exploitant als grens worden gerespecteerd, ter vervanging van de tot dat moment geldende "herberekende '77-contour";
- b. zal de exploitant zich ervoor inspannen het geschetste nachtregime zo veel mogelijk uit te voeren, o.m. door het bevorderen van een zo gering mogelijk nachtelijk gebruik van de luchthaven, o.a. door middel van tariefstelling, door af te zien van actieve werving van vluchten die in de nacht uitgevoerd zouden moeten worden en door te bevorderen dat nachtvluchten naar de dag worden verplaatst;
- c. zal de exploitant zich blijvend inspannen om vluchten die veel overlast veroorzaken te ontmoedigen;
- d. zullen partijen voorts de ministers van V&W en van VROM verzoeken, de exploitant in staat te stellen om op zo kort mogelijke termijn de veel overlast veroorzakende typen vliegtuigen, geheel of voor bepaalde periodes te kunnen weren van RA
(NB: met behulp van een objectieve methode zullen vliegtuigtypen met een hoge geluidsproductie worden aangeduid. In overleg met de RLD wordt een certificatiewaarde vastgesteld. Deze waarde representeert de door de ICAO vastgestelde geluidsproductie van een bepaald vliegtuigtype. Toestellen met een zelfde of hogere certificatiewaarde worden dan door de beoogde beperking getroffen);
- e. zullen de genoemde maatregelen ter vermindering van (de overlast van) de kleine recreatieve vliegtuigen, zoals bedoeld in paragraaf 2.7 van dit akkoord, worden voorbereid c.q. uitgevoerd;
- f. zal de exploitant evaluerende kwartaalrapportages uitbrengen over het gebruik van RA in relatie tot het gevoerde en te voeren beleid;
- g. en zullen partijen de betrokken ministers verzoeken, reeds vooruitlopend op de vaststelling van het aanwijzingsbesluit over te gaan tot de sanering van bestaande woningen in de zwaarst geluidbelaste gebieden.

2.9 Bedrijfseconomische rentabiliteit en gebruiksvergoeding

De beoogde 'luchtzijdige' ontwikkeling van de luchthaven zal tezamen met de beoogde 'landzijdige' ontwikkeling naar verwachting een levensvatbare exploitatie met zich brengen.

- a. Wat de landzijdige ontwikkeling betreft zal RA het luchthaventerrein ontwikkelen conform de globale ontwikkelingsvisie respectievelijk het bestemmingsplan die (na overleg tussen RA/NVLS en Rotterdam) voor het luchthaventerrein worden opgesteld.
- b. Over de wijze van ontwikkeling van het gebied ten zuiden van het uit te breiden platform en de daarbij behorende platformgebonden bedrijven, zullen Rotterdam en RA/NVLS vóór het jaar 2000 een nadere afspraak maken.
- c. RA/NVLS zal met ingang van het te sluiten contract (streefdatum 1 juli 1998) aan Rotterdam jaarlijks een vergoeding betalen voor het gebruik van gronden en opstallen. Deze vergoeding is opgebouwd uit een vast deel (groot f575.000,-, excl. BTW, jaarlijks te indexeren) en een variabel deel dat afhankelijk is van de afzet van vastgoed op het luchthaventerrein.
- d. Het variabele deel van de gebruiksvergoeding zal een percentage bedragen van de te realiseren marktopbrengsten per m² b.v.o. Bij uitgifte zullen partijen (NVLS en Rotterdam) de te realiseren uitgifteprijs in overleg vaststellen op basis van de marktwaarde. Als referentie voor de marktwaarde per m² b.v.o. op de luchthaven wordt genoemd een gemiddelde uitgifteprijs van f 300,- per m² b.v.o. voor bedrijven en f 550,- per m² b.v.o. voor kantoren (prijspeil 1-1-1998).

De vergoeding voor de eerste 15.000 m² bedraagt 10% van de opbrengst uit vastgoed. Voor de volgende 15.000 m² bedraagt de vergoeding 25% van de opbrengst (ook te berekenen over de eerder uitgegeven m²'s). En wanneer meer dan 30.000 m² is uitgegeven, bedraagt de vergoeding 40% van de totale opbrengst uit vastgoed (ook te berekenen over de eerder uitgegeven m²'s).

Wat het uitgiftetempo betreft is afgesproken dat het volgende scenario als inspanningsverplichting wordt gehanteerd:

jaar	1998	1999	2000	2001	2002
m ² vastgoed	2.500	5.000	7.500	7.500	7.500

- e. Deze afdracht is niet van toepassing op de utiliteitsgebouwen (t.b.v. brandweer, terminal, parkeergarages en hangars).
- f. Iedere vijf jaar zullen de afspraken over de gebruiksvergoeding worden geëvalueerd.
- g. Bij één en ander is van de veronderstelling uitgegaan dat het Rijk de kosten van luchtverkeersbeveiliging op RA zal blijven vergoeden.
- h. Met de uitgifte van vastgoed op erfpachtsbasis zal, vooruitlopend op het onherroepelijk worden van de aanwijzing, reeds vanaf het definitieve contract begonnen worden. Deze uitgifte vindt bij voorkeur plaats op het huidige voorterrein.
- i. Partijen kunnen, na het onherroepelijk worden van het aanwijzingsbesluit, te allen tijde in overleg treden over de eenmalige afkoop door RA/NVLS van de gebruiksvergoeding voor de luchthaven, een en ander onder alsdan nader overeen te komen condities.

2.10 Personele consequenties

Het deel van het personeel (56 personen) van Rotterdam Airport BV dat vanuit de gemeente Rotterdam is gedetacheerd, zal de mogelijkheid worden geboden in dienst te treden van Rotterdam Airport BV. In onderling overleg zal het meest geëigende moment daarvoor worden vastgesteld.

Voorts is een regeling getroffen voor de ten laste van Rotterdam blijvende personele lasten die samenhangen met de kosten van herplaatsing, wachtgelders, uitkeringsgerechtigden en personen die vallen onder de regeling van functioneel leeftijdsontslag.

gemeente Rotterdam dienst Stedebouw+Volkshuisvesting
Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam

N.V. Luchthaven Schiphol
Rotterdam Airport B.V.

Memo
Pagina 1 van 38

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGSVISIE VOOR HET LUCHTHAVENTERREIN VAN ROTTERDAM AIRPORT

Rotterdam, dinsdag 2 februari 1999

OK

1. Aanleiding.....	3
1.1 Noodzaak tot stedenbouwkundige herontwikkeling van Rotterdam Airport, functie van de ontwikkelingsvisie.....	3
2. Rotterdam Airport in de context van de Noordrand.....	7
2.1 De veranderende context.....	7
2.2 De basisstructuur van de Noordrand.....	7
2.3 De ontwikkelingen in de tijd.....	10
3. Programma van eisen Rotterdam Airport.....	11
3.1 Leidende principes.....	11
3.2 Randvoorwaarden herinrichting Rotterdam Airport.....	12
4. De modellen.....	14
4.1 Stapsgewijze besluitvorming.....	14
4.2 Model Terminal West.....	16
4.3 Model Terminal Midden.....	18
4.4 Model Terminal Oost.....	20
5. De eerste fase.....	22
5.1 Inleiding.....	22
5.2 Uitgangspunten eerste fase.....	22
5.3 Opwaardering van het huidige voterrein.....	22
5.4 Programma eerste fase.....	23
5.5 De buitenruimte van het voor- en zijterrein.....	27
6. Conclusies.....	34
6.1 Conclusies modellen.....	34
6.2 Conclusies eerste fase.....	35
7. Consequenties van aanvaarding van deze ontwikkelingsvisie voor de ontwikkelingen in de eerste fase.....	37

1. Aanleiding

1.1 Noodzaak tot stedenbouwkundige herontwikkeling van Rotterdam Airport; functie van de ontwikkelingsvisie

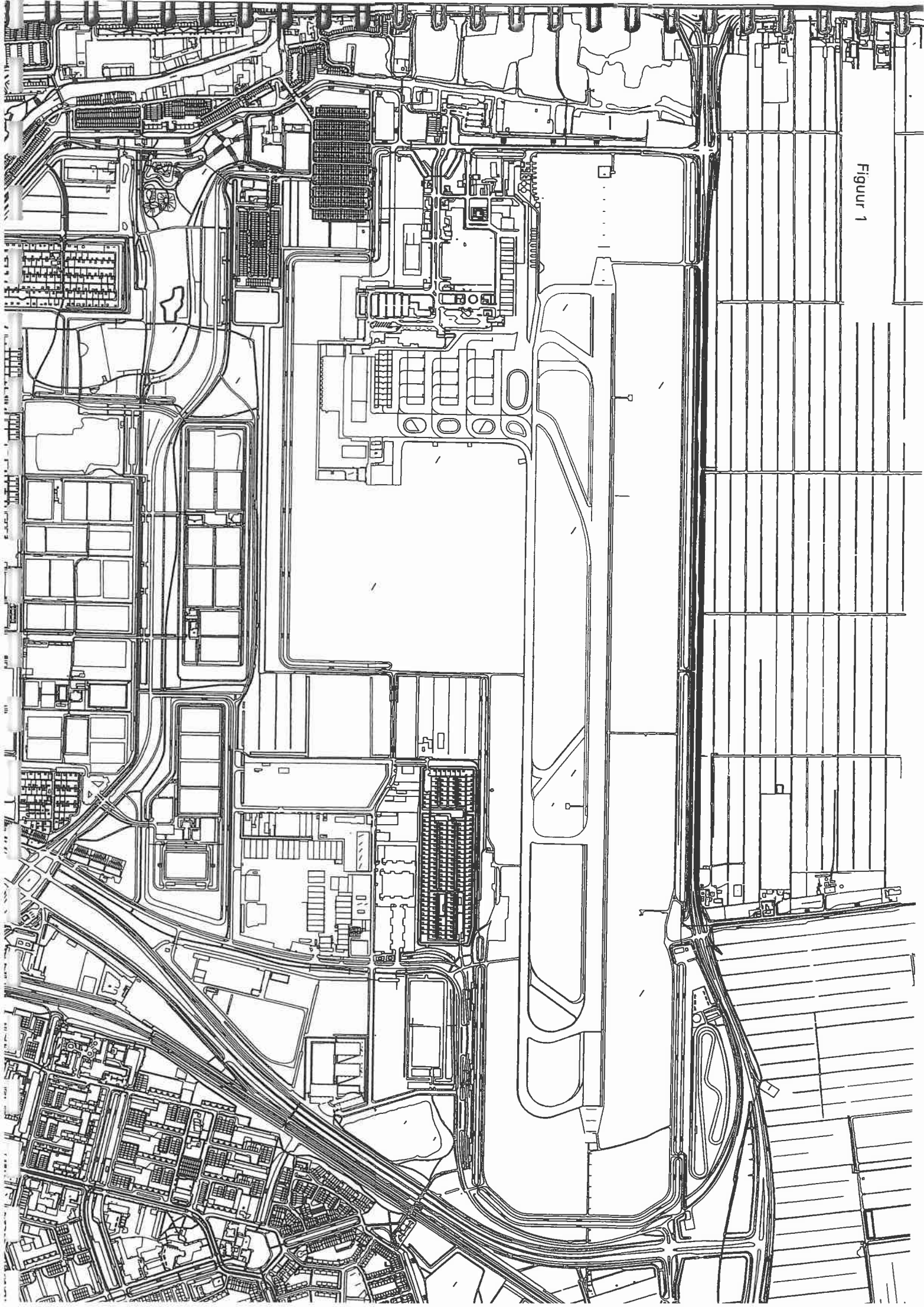
Na het afketsen van het Integraal Plan Noordrand begin jaren negentig heeft binnen de gemeente Rotterdam een herbezinning omtrent de luchthaven plaatsgevonden. Deze resulteerde eind 1995 in de keuze voor inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven op de huidige locatie. (zie figuur 1). Daarna is door de gemeente Rotterdam samen met N.V. Luchthaven Schiphol (NVLS) gewerkt aan uitwerking van dit standpunt.

Begin 1998 hebben beide partijen een akkoord - 'het onderhandelaarsakkoord' - bereikt over het profiel van Rotterdam Airport en over de wijze van exploitatie door NVLS van Rotterdam Airport. Op 31 maart 1998 is door NVLS mede namens de gemeente een aanwijzingsverzoek gestuurd aan het Bevoegd Gezag i.c. het ministerie van V&W, terwijl gewerkt wordt aan een definitief contract tussen gemeente en Schiphol. In een eerste reactie op het thans voorliggend aanwijzingsverzoek hebben de ministers van V&W en VROM positief gereageerd op het beoogde profiel, maar wel gevraagd om een voorlopige voorziening te treffen voor de kleine recreatieve luchtvaart. Voorjaar 1999 zal een aanvulling op het aanwijzingsverzoek ingediend worden. Verwacht wordt dat in 2001 een ontwerp-Aanwijzing gereed zal zijn. Na de procedure van beroep en bezwaar zal die aanwijzing onherroepelijk worden, hetgeen niet eerder dan begin 2003 te verwachten valt. Daarna moeten nieuwe bestemmingsplannen worden vastgesteld voor het gehele gebied binnen de geluidszone, hetgeen dus zowel een taak is van de gemeente Rotterdam als van de gemeenten Berkel en Rodenrijs en de gemeente Bergschenhoek (zie figuur 2).

In het onderhandelaarsakkoord is onder meer vastgelegd dat de beide initiatiefnemers samen een ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor het luchthaventerrein zullen opstellen. De reden hiervoor is dat in het kader van de verdere ontwikkeling van Rotterdam Airport als zakenluchthaven maatregelen nodig zijn aan zowel de landzijde als de luchtzijde van de luchthaven om de inrichting en de structuur ervan in overeenstemming te brengen met het beoogde toekomstig functioneren. Het huidige voorterrein is niet goed ingericht. Er staan bovendien voornamelijk tijdelijke bouwwerken als gevolg van jarenlange onduidelijkheid over het voortbestaan van de luchthaven. Er moeten bij een zakenluchthaven passende kantoren en bedrijven komen in een goede stedenbouwkundige structuur. Ook de ontsluiting van de luchthaven kan beter. Bovendien heeft de huidige luchthaven te weinig directe relatie met de stad Rotterdam en het omringende gebied (in ontwikkeling).

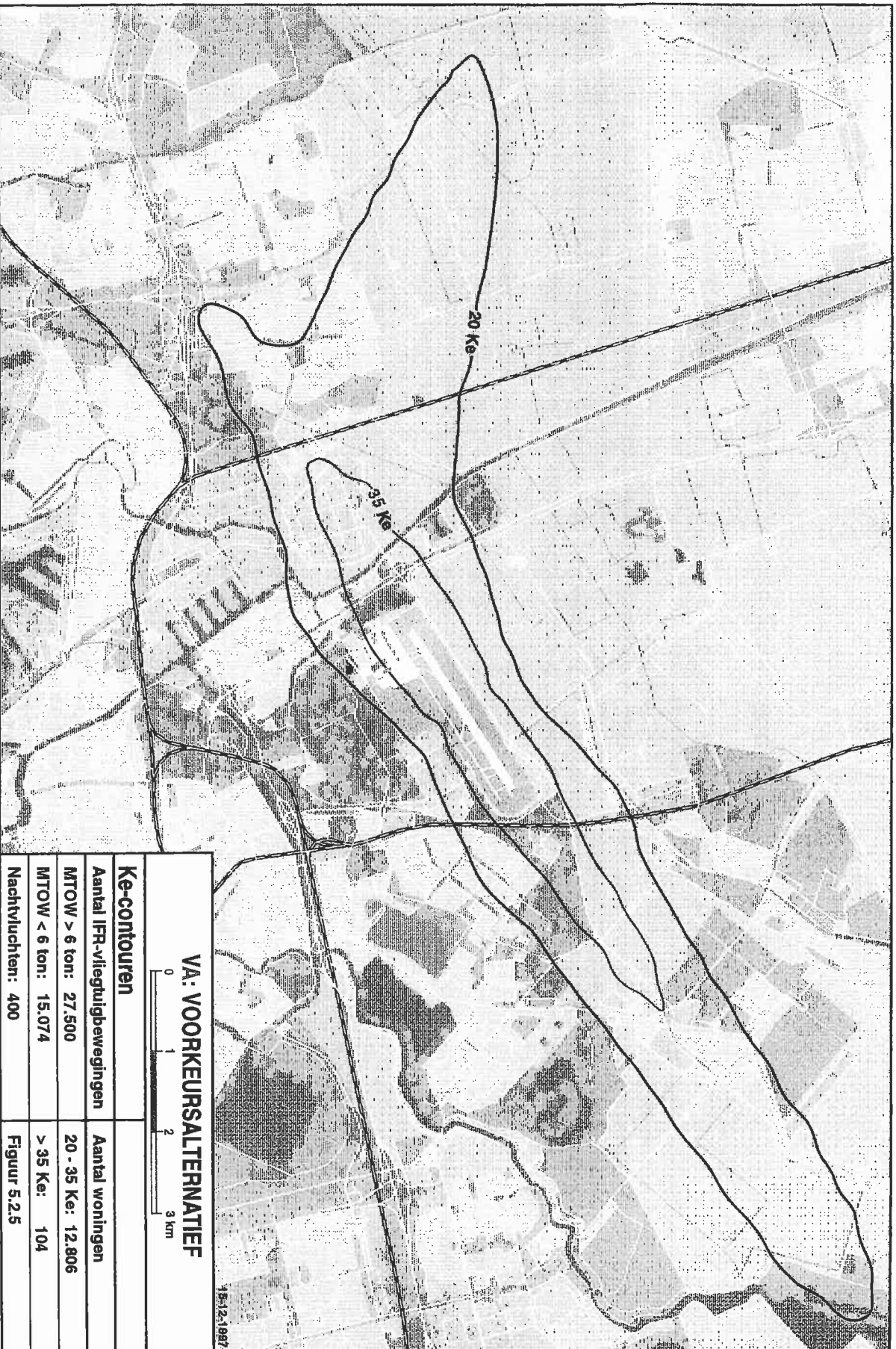
Rondom het luchthaventerrein zullen in de nabije toekomst allerlei ontwikkelingen plaatsvinden - de aanleg van de hogesnelheidslijn (HSL-Zuid), RandstadRail, TramPlus en mogelijk ook van rijksweg A 16/13, de ontwikkeling van een hoogstedelijk milieu langs de G.K. van Hogendorpweg en de ontwikkeling van een groene werkwijk in Polder Laag Zestienhoven - welke in verband met elkaar moeten worden onderzocht en beoordeeld op de mogelijkheden om wederzijds voordeel te behalen uit gecombineerde ontwikkelingen. Dit zal uitmonden in een structuurvisie voor het Noordrandgebied.

Figuur 1



Deze rapportage omvat een visie op de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen van het luchthaventerrein en zijn omgeving. De feitelijke ontwikkeling van het voor- en zijterrein van de luchthaven zal plaatsvinden binnen het kader dat in deze ontwikkelingsvisie geschatst wordt.

Figuur 2



2. Rotterdam Airport in de context van de Noordrand

2.1 De veranderende context

Rotterdam Airport vormt een onderdeel van de Noordrand van Rotterdam (zie figuur 3). De nieuwe inrichting van het luchthaventerrein kan niet ontworpen worden los van die omgeving. De planvorming voor de Noordrand van Rotterdam is, na het intrekken van het Integraal Plan Noordrand Rotterdam, in 1997 weer op gang gekomen. Begin 1999 moet een structuurvisie op het gebied gereed zijn, welke een basisstructuur omvat en de bandbreedten van vier nader uit te werken deelgebieden, waarvan het luchthaventerrein er een is. De stedelijke ontwikkelingen rond de plaats waar de verknoping van (toekomstige) infrastructuur plaatsvindt, aan de oostzijde van Rotterdam Airport (de Noorderpoort) en het luchthaventerrein en zijn afsluiting moeten in samenhang ontworpen worden.

2.2 De basisstructuur van de Noordrand

Het gebied Noordrand Rotterdam heeft op dit moment al bijzondere kwaliteiten en, in het licht van het hierboven geschetste beleid, ook bijzondere potenties voor de toekomst:

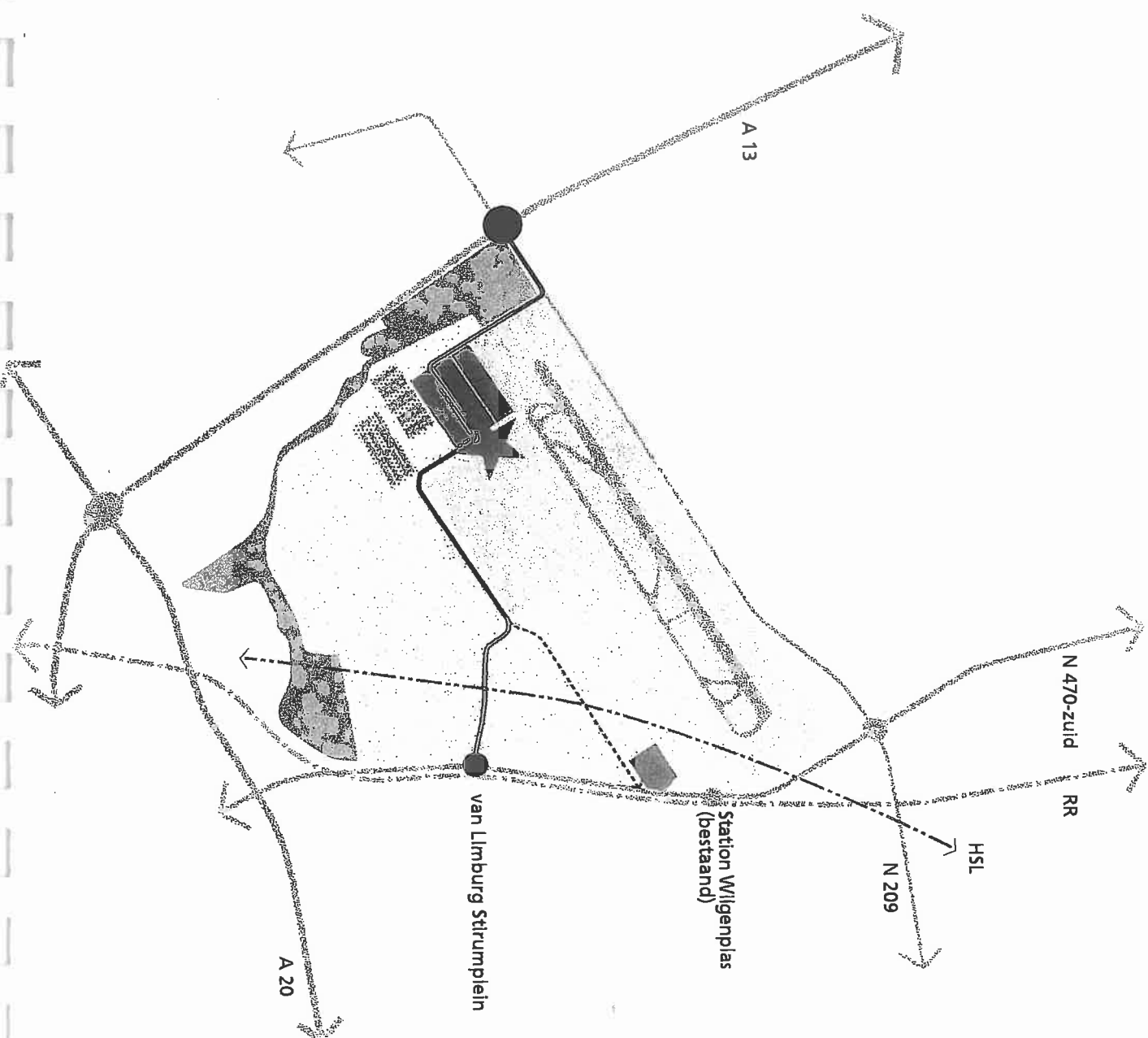
Bestaande kwaliteiten van het gebied zijn:

- dat het deel uitmaakt van de Randstad, en daardoor dus onderdeel is van het dichtbevolkte West-Europese gebied;
- dat het dichtbij het stadscentrum ligt;
- dat het landschappelijke kwaliteiten heeft doordat het:
 - grenst aan de door de provincie te ontwikkelen Groenblauwe Slinger
 - en het een groene stedelijke enclave is;
- dat het ligt nabij de kenniscentra Technische Universiteit Delft en Erasmus Universiteit Rotterdam;
- de aanwezigheid van Rotterdam Airport.

Potenties heeft het gebied:

- door de zeer goede afsluiting die de verknoping van bestaande en toekomstige infrastructuur zal opleveren:
 - Rotterdam Airport wordt een zakenluchthaven
 - de Hofpleinlijn wordt RandstadRail: een metroverbinding tussen CS Den Haag en CS Rotterdam;
 - de provinciale weg Doenkade (N 209) wordt uitgebreid en de N 470-Zuid wordt aangelegd (in het verlengde van de G.K. van Hogendorpweg);
 - de G.K. van Hogendorpweg kan de noordelijke toegangsweg tot de stad worden;
 - en mogelijk zal de rijksweg 16/13 worden aangelegd.

Figuur 3



- omdat het groene lint in de polder Laag Zestienhoven, de Overschiese Plasjes en de Polder Schieveen een deel kan gaan uitmaken van de Groenblauwe Slinger naar de Ackerdijkse plassen;
- en omdat het gebied gelegen is nabij bestaande en geplande hoogwaardige woongebieden in de regio en de stad.

Ambitieniveau

Uitgangspunt voor de structuurvisie is dat op basis van de kwaliteiten, potenties en beleidsdoelstellingen de Noorderland zodanig zal worden ingericht dat er sprake zal zijn van 'toevoegen van kwaliteit aan de Randstad, de Zuidvleugel en de stad'. Dat is mogelijk door de potenties van het gebied voor economische maar ook voor groene functies optimaal uit te buiten. Dat betekent dat bewust wordt gekozen om niet 'meer van hetzelfde' te maken: geen gewoon bedrijventerrein of gewone kantorenlocatie, maar iets bijzonders met een hoge aantrekkingskracht evenals iets bijzonders op het gebied van groen.

Daartoe zal het gebied worden ingericht vanuit een *tweeledige doelstelling*, namelijk:

- vergroten van de economische concurrentiepositie van de stad, de regio en de Zuidvleugel van de Randstad;
- versterken van de groene en recreatieve kwaliteiten van de stad en de regio.

Structuurvisie

Confrontatie van het geschetste beleid met de kwaliteiten van het gebied leidt tot een structuurvisie. Deze bestaat uit een visie op het hele gebied en uit uitwerkingen per deelgebied. Er zijn vier deelgebieden onderscheiden: Rotterdam Airport; de 'Knoop' en G.K. van Hogendorpweg; 'Park Zestienhoven'; Polder Schieveen. Voor deze gebieden zullen structuurschetsen en vervolgens bestemmingsplannen worden voorbereid.

Basisstructuur

De belangrijkste elementen van de basisstructuur zijn:

- een *zakenluchthaven* gericht op vooral Europese bestemmingen;
- een goede *autowegverbinding* met de Zuidvleugel van de Randstad, in de vorm van de A 13 en de A 16/13 (of een regionale weg op dat tracé)
- een regionale *wegverbinding* met de Vinexlocaties Noorderland II en III en Zoetermeer via de aan te leggen N 470-Zuid;
- een ontwikkelingslocatie, 'Noorderpoort', aan de kop van de G.K. van Hogendorpweg als een bijzondere 'B-locatie', waar een aantal infrastructurele voorzieningen worden gebundeld. Deze Noorderpoort:
 - is goed bereikbaar voor de Randstad via rijksweg en openbaar vervoer;
 - heeft een relatie met de terminal van de luchthaven;
 - is goed bereikbaar vanaf het centrum van Rotterdam en Rotterdam-CS;
 - wordt ontwikkeld tot een hoogstedelijk gebied rond randstedelijke en stedelijk verknoping van infrastructuur met

- een menging van wonen, werken en voorzieningen.
- grote groene ruimten met bijzondere kwaliteit
 - de 'Groene Loper': ter versterking van groene en recreatieve functies wordt aan de west- en noordzijde van het gebied een 'Groene Loper' ontwikkeld (een recreatieve, groene verbindingzone) welke Rotterdam verbindt met de Groenblauwe Slinger. Tevens verbindt 'de loper' diverse groene milieus met stedelijke functies. Daarbij wordt de bestaande landschappelijke kwaliteit van de randzone van de droogmakerij benut. De 'loper' zal bestaan uit een raamwerk van parkstroken (met fietsroutes e.d.) en watergangen.
 - als *groene context* voor werken (in Schieveen) en voor werken/wonen/recreëren in 'Park Zestienhoven';
 - wat Schieveen betreft gaat het om de duurzame inrichting voor natuur met een regionale functie;
 - een stelsel van ecologische en recreatieve verbindingen, waaronder de Intermediaire zone;
- een hoogwaardige inpassing van de infrastructuur.

2.3 De ontwikkelingen in de tijd

De voorbereiding van deze ruimtelijke ontwikkelingsvisie op Rotterdam Airport loopt parallel aan die van de structuurvisie van het Noordrandgebied, waar de luchthaven integraal deel van uit hoort te maken. Over de structuurvisie zal begin 1999 een eerste bestuurlijke oordeelsvorming plaatsvinden. Hier volgt de opzet van die structuurvisie in hoofdlijnen.

Voor de vier deelgebieden Rotterdam Airport, de Noorderpoort en de G.K. van Hogendorpweg, 'Park Zestienhoven' en Polder Schieveen zullen structuurschetsen en vervolgens bestemmingsplannen worden voorbereid.

In 2001 wordt/is beslist over:

- aanwijzing Rotterdam Airport als zakenluchthaven (rijksbesluit)
- RandstadRail (functionele koppeling CS Rotterdam/ CS Den Haag, verplaatsing station Wilgenplas; rijksbesluit)
- Groen Blauwe Slinger (besluit provincie)
- de uitbreiding c.q. de nieuwbouw van de terminal op Rotterdam Airport (besluit NVLS).

Er wordt dan gewerkt aan de aanleg van de HSL die in 2005 zal rijden.

3. Programma van eisen Rotterdam Airport

3.1 Leidende principes

De leidende principes voor de ruimtelijke herinrichting van het luchthaventerrein zijn versterking van het imago en de rentabiliteit van Rotterdam Airport als zakenluchthaven en het verbeteren van de relatie tussen de stad Rotterdam en haar luchthaven.

Versterken imago als zakenluchthaven

Om als zakenluchthaven te functioneren, moet Rotterdam Airport voldoen aan noodzakelijke voorwaarden als goede bereikbaarheid en korte inchecktijd, terwijl de luchthaven tevens de uitstraling moet hebben van een efficiënt en zakelijk bedrijf. Rotterdam Airport dient goed bereikbaar te zijn vanuit het hele verzorgingsgebied, de Zuidvleugel van de Randstad en het westelijk deel van Noord Brabant. Dat wil zeggen dat de luchthaven vanaf de snelweg goed bereikbaar zal moeten zijn. Als in de toekomst de A 16/13 (of een regionale weg met een vergelijkbare functie) aangelegd is, moet ook vanaf deze weg de luchthaven snel te vinden zijn.

Aansluiting van de luchthaven op het openbaar vervoer (tram, RandstadRail) is niet essentieel voor het functioneren van Rotterdam Airport als zakenluchthaven, omdat deze immers vooral met de auto/taxi bezocht wordt. Een openbaar-vervoersverbinding met Rotterdam, Den Haag en Zoetermeer (via RandstadRail) zal echter wel meerwaarde opleveren voor de luchthaven en voor haar imago. Bovendien zullen de werknemers op en bezoekers van de luchthaven en de aldaar gevestigde bedrijven er gebruik van maken. Hoe beter het aangeboden openbaar vervoer, hoe groter de kans dat ook luchtreizigers daar gebruik van zullen maken. Voor de inchecktijd is onder meer een directe koppeling tussen terminal en platform belangrijk.

Uitstraling als zakenluchthaven krijgt Rotterdam Airport ook doordat de juiste selectie van bedrijvigheid er gevestigd zijn en door een fraaie ruimtelijke inrichting.

Versterken relatie van de luchthaven met Rotterdam

Het huidige Rotterdam Airport heeft slechts een indirecte wegverbinding met de stad. Reizigers komen als het ware via een achterdeur de luchthaven en Rotterdam binnen. De openbaar-vervoersverbinding tussen de luchthaven en de stad bestaat slechts uit één buslijn die door Overschie slingert voor hij zijn einddoel bereikt.

De relatie met de stad moet worden versterkt door een meer directe verkeersverbinding met de stad en zo mogelijk door oriëntatie op de stad en de andere functies in de Noorderpoort. De beoogde ontwikkelingen in de Noordrand spelen in dat kader een belangrijke rol. Rond 2001 zal beslist moeten worden of de terminal na de beperkte capaciteitsuitbreiding in 1999 een grootschalige structurele uitbreiding zal moeten ondergaan of dat een nieuw gebouw nodig is, al dan niet op een andere plek. Als gekozen wordt voor een andere locatie van de terminal kan de keuze van een plek beïnvloed worden door het principe van het versterken van de relatie van de luchthaven met Rotterdam. In elk geval zal het ontwerp voor de nieuwe inrichting van het voorterrein zo flexibel moeten zijn dat het

zowel past in een situatie waarin de terminal wordt verplaatst als waarin hij aan de westzijde van het luchthaventerrein blijft. Ook als de terminal niet verplaatst wordt, is het maken van een betere toegangsweg richting stad gewenst.

3.2 Randvoorwaarden herinrichting Rotterdam Airport

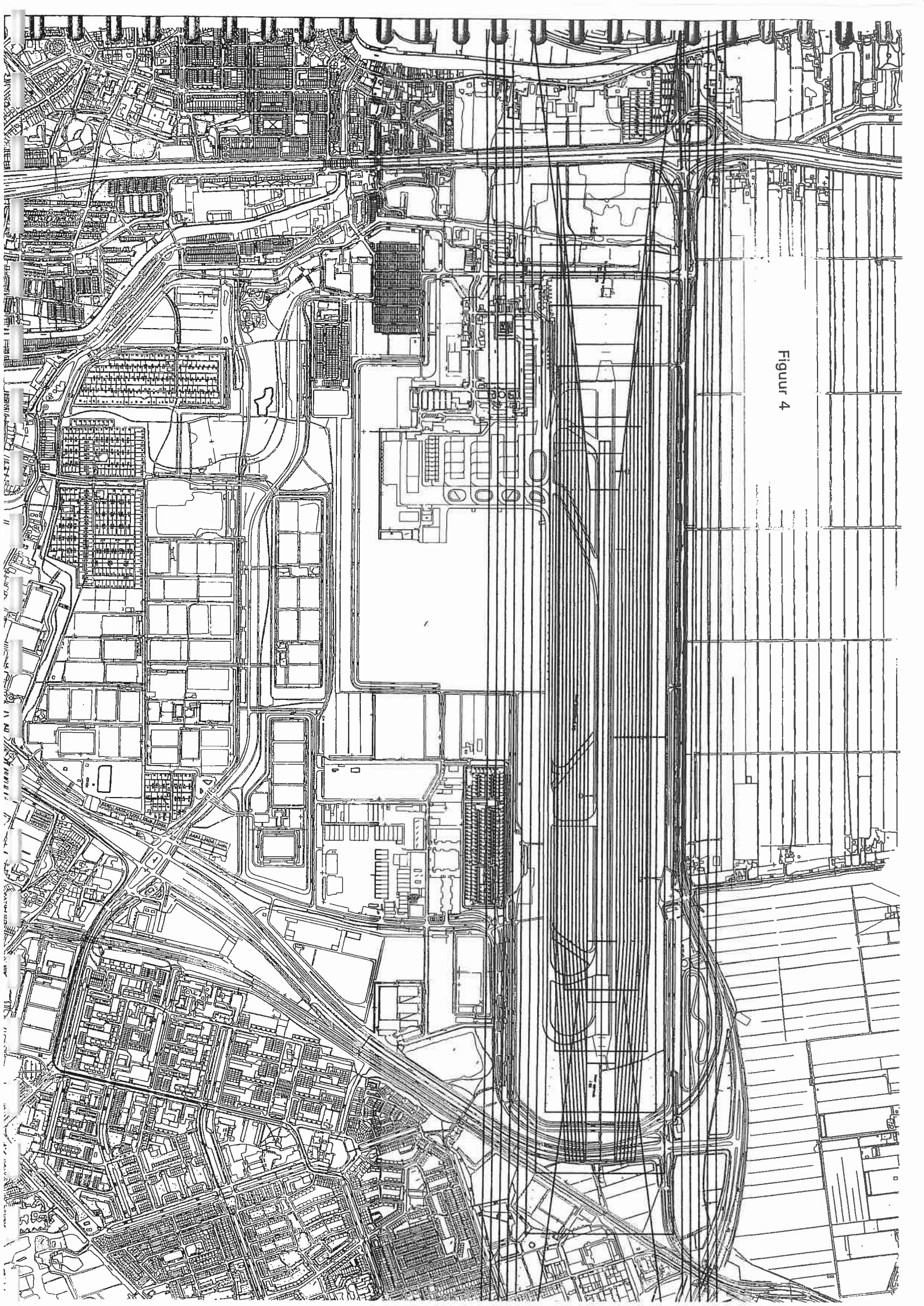
Onder meer uit het Masterplan Rotterdam Airport (1997) en het Onderhandelaarsakkoord blijken de volgende randvoorwaarden voor de herontwikkeling van Rotterdam Airport:

Technische randvoorwaarden

- handhaving van het huidige banenstelsel;
- op korte tijd uitbreiding van het platform met 5 ha om extra capaciteit voor 9 tot 12 vliegtuigen te creëren;
- onbelemmerd uitzicht vanuit de verkeerstoren op de hoofdbaan, rijbanen en het platform;
- specifieke veiligheidseisen zijn van kracht zoals obstakelvrije vlakken en zichtlijnen (zie figuur 4);
- de eisen inzake de externe veiligheid van de luchthaven zijn in studie, maar zullen op het luchthaventerrein zelf geen invloed hebben;
- de capaciteit van de huidige terminal voor de afdeling van passagiers zal in 2000 volledig benut zijn, zodat een uitbreiding dan wel een grotere terminal nodig is;
- goede bereikbaarheid en korte afstanden tussen parkeergelegenheden en terminal zijn van groot belang voor het imago van de luchthaven;
- uitgangspunt voor het luchtvaartgebonden parkeren is 3.250 parkeerplaatsen (kort- en langparkeren), exclusief het voorrijcircuit (waarop nodig zijn 50 parkeerplaatsen voor taxi's, 60 parkeerplaatsen voor auto's die passagiers komen halen en brengen - 'kiss and ride' - en acht parkeerplaatsen voor bussen).

Ruimtelijk-economische randvoorwaarden

- op het luchthaventerrein dient ruimte te worden geboden aan hoogwaardige luchthavengebonden en luchthavengeörienteerde bedrijvigheid passend bij het imago van een zakenluchthaven, van een beduidend hoger kwaliteitsniveau dan bedrijfsterrein Noord West;
- het imago van Rotterdam Airport als zakenluchthaven en dat van Noordrand Rotterdam als hoogwaardige werklocatie dient versterkt te worden door de ruimtelijke inrichting;
- de nieuwe ruimtelijke inrichting moet de oriëntatie van de luchthaven op de stad versterken;
- het programma voor bedrijvigheid waarvan is uitgegaan bij het opstellen van het onderhandelaarsakkoord moet geaccommodeerd kunnen worden: op den duur gaat het om 200.500 tot 256.500 m² b.v.o. kantoor-/bedrijfsruimte;
- het plan dient faseerbaar en flexibel te zijn, met name wat betreft de inrichting van het voorterrein dat in de toekomst zowel met een verplaatste als met een niet verplaatste terminal moet kunnen functioneren.



Figuur 4

4. De modellen

4.1 Stapsgewijze besluitvorming

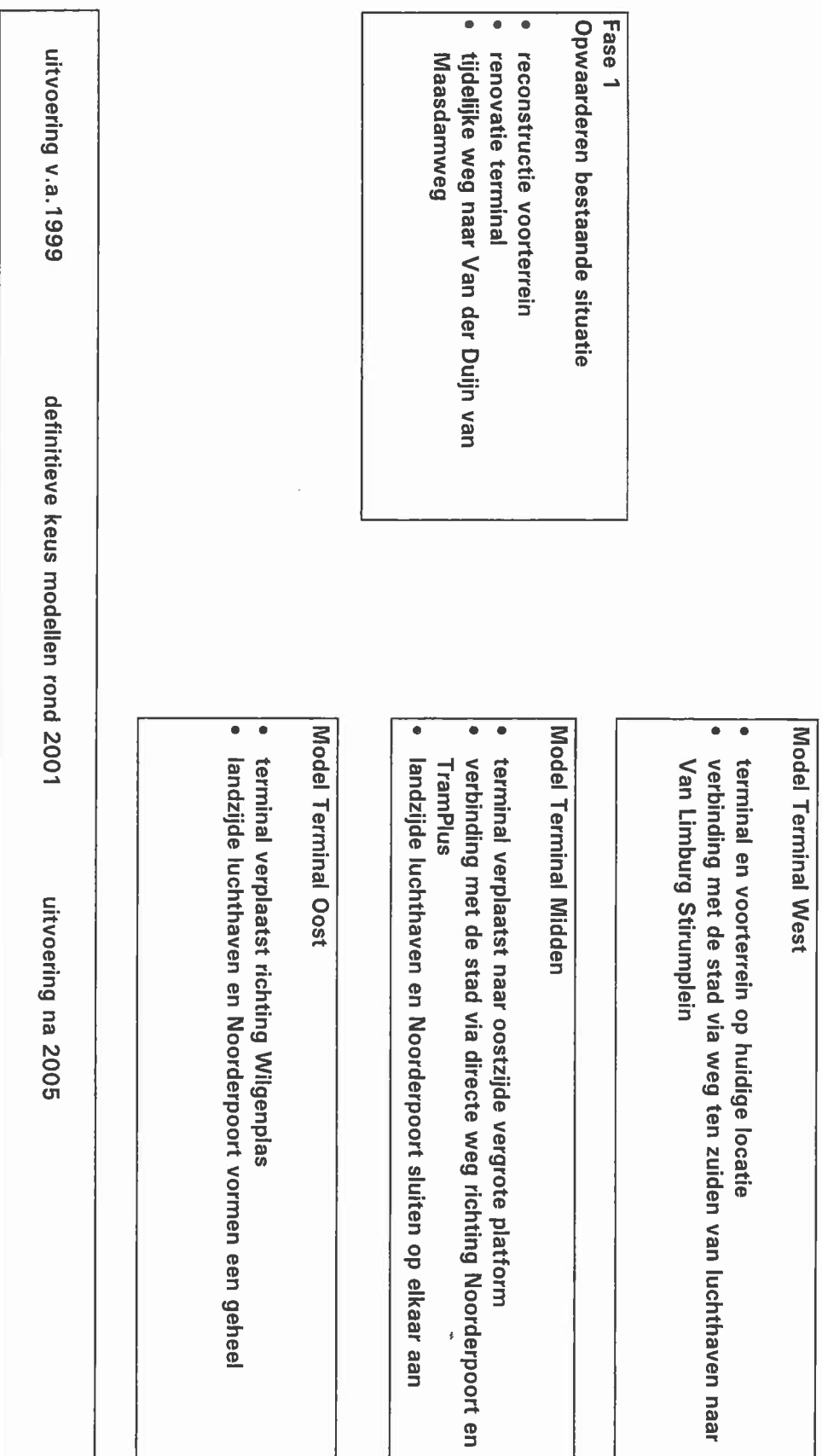
Herstructurering van Rotterdam Airport kan op verschillende manieren vorm krijgen. In elk geval is een fasering noodzakelijk, omdat Rotterdam Airport op korte termijn behoefte heeft aan herstructurering en opwaardering van het huidige voorterrein dat als gevolg van de jarenlange onzekerheid over het voortbestaan met tijdelijke bouwwerken bezaaid is. Het heeft echter geen zin om op dit moment zeer ingrijpende besluiten te nemen, zoals een eventuele verplaatsing van de terminal, omdat de aanwijzing van Rotterdam Airport als zakenluchthaven nog niet rond is. Bovendien wordt aan het oostende van de baan vanaf 1999 tot 2004 gewerkt aan de bouw van de ondergrondse HSL, hetgeen een tijdelijke belemmering vormt voor de uitvoering van definitieve plannen aan die zijde van Rotterdam Airport. Dat betekent dat de ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor Rotterdam Airport bestaat uit een fase van heden tot 2005 en een definitieve fase na 2005, die nader uitgewerkt moet worden.

Hieronder is een plan- en besluitvormingsproces in twee fasen uitgewerkt, bestaande uit één voorstel voor de eerste fase en drie definitieve modellen.

- In een eerste fase is sprake van een optimalisering van de huidige situatie, waarbij het voorterrein wordt heringericht en de luchthaven beter met de stad wordt verbonden.
- Na aanwijzing van Rotterdam Airport als zakenluchthaven moet gekozen worden uit drie modellen, in casu Model Terminal Oost, Model Terminal Midden en Model Terminal West.

Omdat het uiteindelijk gaat om de definitieve modellen en de eerste fase geen van die mogelijkheden mag blokkeren, zijn hieronder eerst de drie definitieve modellen beschreven en daarna pas de opwaardering van de huidige luchthaven op korte termijn.

Figuur 5 Ontwikkelingsvisie Rotterdam Airport



4.2 Model Terminal West

Uitgangspunten

Rotterdam Airport blijft sterk op het westen georiënteerd doordat het voorterrein en de terminal op hun huidige locatie blijven liggen. De relatie met de overige ontwikkelingen in het Noordrandgebied zal zich beperken tot een ruimtelijke relatie met de Groene Loper en een visuele relatie met 'Park Zestienhoven'. De wegaansluiting die via de Van Limburg Struimplein naar de stad loopt en zorgt voor een indirecte relatie met de ontwikkelingen in de zone langs de G.K. van Hogendorpweg (zie figuur 6).

Structuur

Het luchthaventerrein wordt omsloten door een singel, die de overgang vormt tussen de Groene Loper en 'Park Zestienhoven'. Drager van de hoofdstructuur op het voorterrein is de Rotterdam Airportbaan, die in het zuiden aansluit op een nieuwe weg direct ten zuiden van het luchthaventerrein. Via deze verbinding is het voorterrein toegankelijk vanuit de stad, terwijl de luchthaven vanuit de Randstad bereikt kan worden via de Vliegveldweg.

Het voorterrein is verdeeld in drie oost-west gerichte zones. Nabij de terminal kunnen bezoekers van de luchthaven parkeren.

Het zuidelijk deel van het luchthaventerrein presenteert zich in de vorm van losse gebouwen aan de weg ten zuiden van het luchthaventerrein en 'Park Zestienhoven', waarmee de toegang vanuit de stad wordt ingeleid. Het oostelijk deel van het luchthaventerrein sluit aan het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven dat geherstructureerd en opgewaarderd wordt.

Relatie met Noordrand Rotterdam

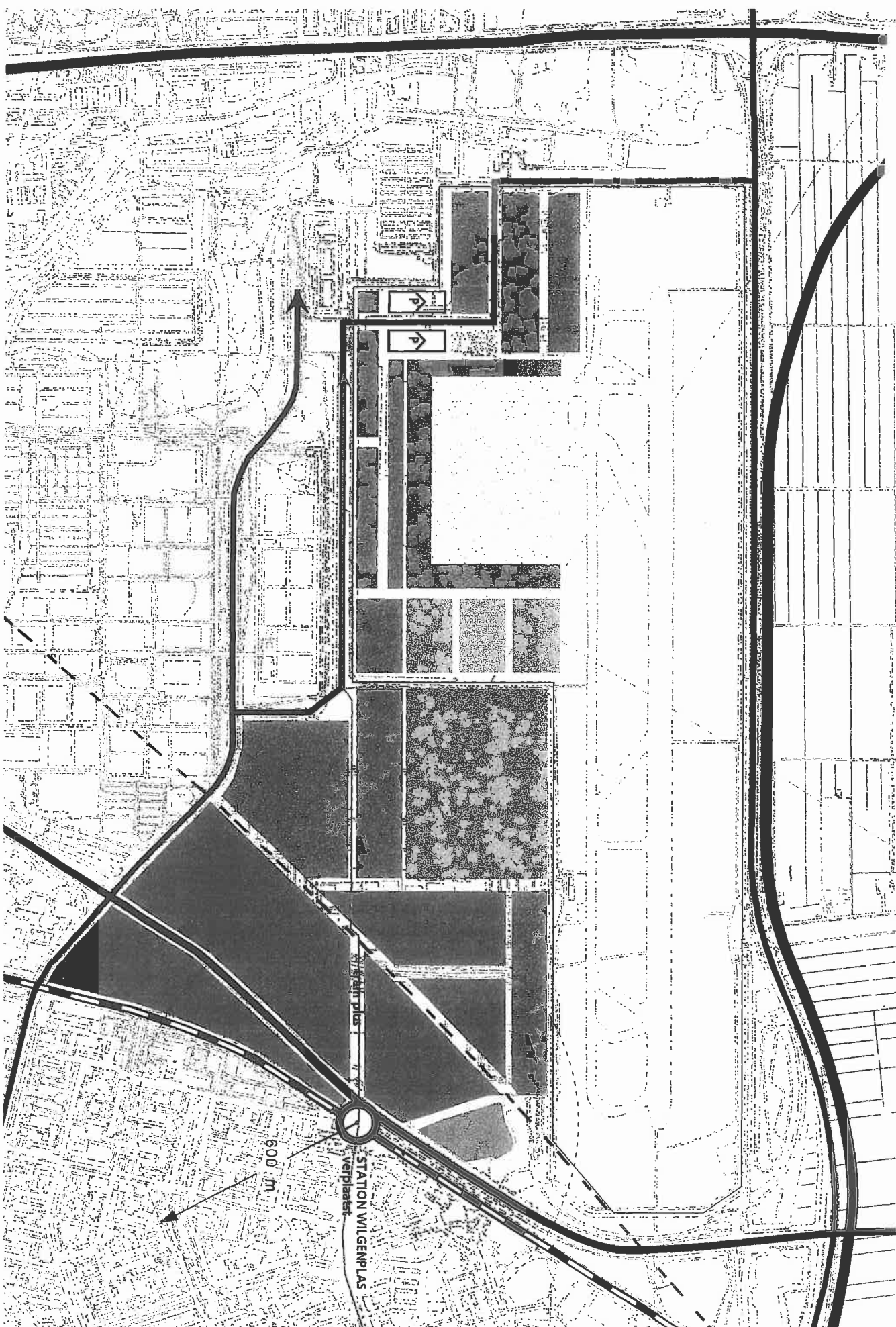
Langs de G.K. van Hogendorpweg is een ontwikkelingszone voor wonen, voorzieningen en kantoren geprojecteerd. Deze zone is opgespannen tussen de RandstadRaillijn (nu nog Hofpleinlijn) en de (groenzone boven de) HSL. De G.K. van Hogendorpzone is per openbaar vervoer bereikbaar via het RandstadRailstation Wilgenplas dat naar het zuiden verplaatst is en via de TramPlusverbinding tussen de NS-stations Schiedam-Centrum en Alexander. Tussen Rotterdam Airport en de Noorderpoort ligt het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven. De Noorderpoort is toegankelijk vanaf de (aan te leggen) A 16/13 en de G.K. van Hogendorpweg.

Programma

Het zwaartepunt van het kantoorprogramma op Rotterdam Airport ligt aan de west- en zuidzijde van het luchthaventerrein, waar zich ook de terminal bevindt. Aan de oostzijde verschuift het accent van het programma richting Hoog Zestienhoven van kantoren naar bedrijven.

Het programma in de zone langs de G.K. van Hogendorpweg bestaat hoofdzakelijk uit kantoren, voorzieningen en wonen. Daarnaast ligt het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven.

Figuur 6



Model Terminal west

- terminal
- voorgeplein
- gestapeld in
- uitgebreid
- platformgebonden
- hoogwaardig interieur
- hoogwaardig buiten
- kantoren
- tram plus
- grens

4.3 Model Terminal Midden

Uitgangspunten

Door de verplaatsing van de terminal naar de oostkant van het platform verschuift de oriëntatie van het luchthaventerrein in oostelijke richting. Daardoor wordt een relatie gelegd met de ontwikkelingen rond de G.K. van Hogendorpweg en met die in 'Park Zestienhoven'. De aansluiting met de A 13 via de Vliegveldweg blijft gehandhaafd; daarnaast komt er een ontsluiting richting stad via een nieuwe weg direct ten zuiden van het luchthaventerrein die via de Noorderpoort aansluit op de G.K. van Hogendorpweg. De luchthaven wordt vanuit de Randstad primair via deze route ontsloten (zie figuur 7).

Structuur

Het luchthaventerrein wordt omsloten door een singel, die de overgang vormt tussen de Groene Loper en 'Park Zestienhoven'. Aan de oostzijde van het vergrote platform komt een nieuwe terminal te liggen in het verlengde van de as naar het verplaatste station 'Wilgenplas'. Dit nieuwe voorterrein heeft een dubbele oriëntatie: oostwaarts richting Noorderpoort en zuidwaarts richting 'Park Zestienhoven'. Op het voorterrein liggen de luchthavengebonden functies zoals parkeren en kantoren.

De as vanuit de Noorderpoort loopt door ten zuiden van het luchthaventerrein en sluit aan op de Rotterdam Airportbaan. Over deze as loopt openbaar vervoer, namelijk een TramPlusverbinding. Ten zuiden van het platform ligt aan de singel losse kantoorbebouwing, georiënteerd op deze as. Het voormalig voorterrein functioneert als kantoor- en bedrijfslocatie aan de Groene Loper, tweezijdig ontsloten via de A 13/Doenkade en de weg ten zuiden van het luchthaventerrein.

Relatie met Noorderdijk Rotterdam

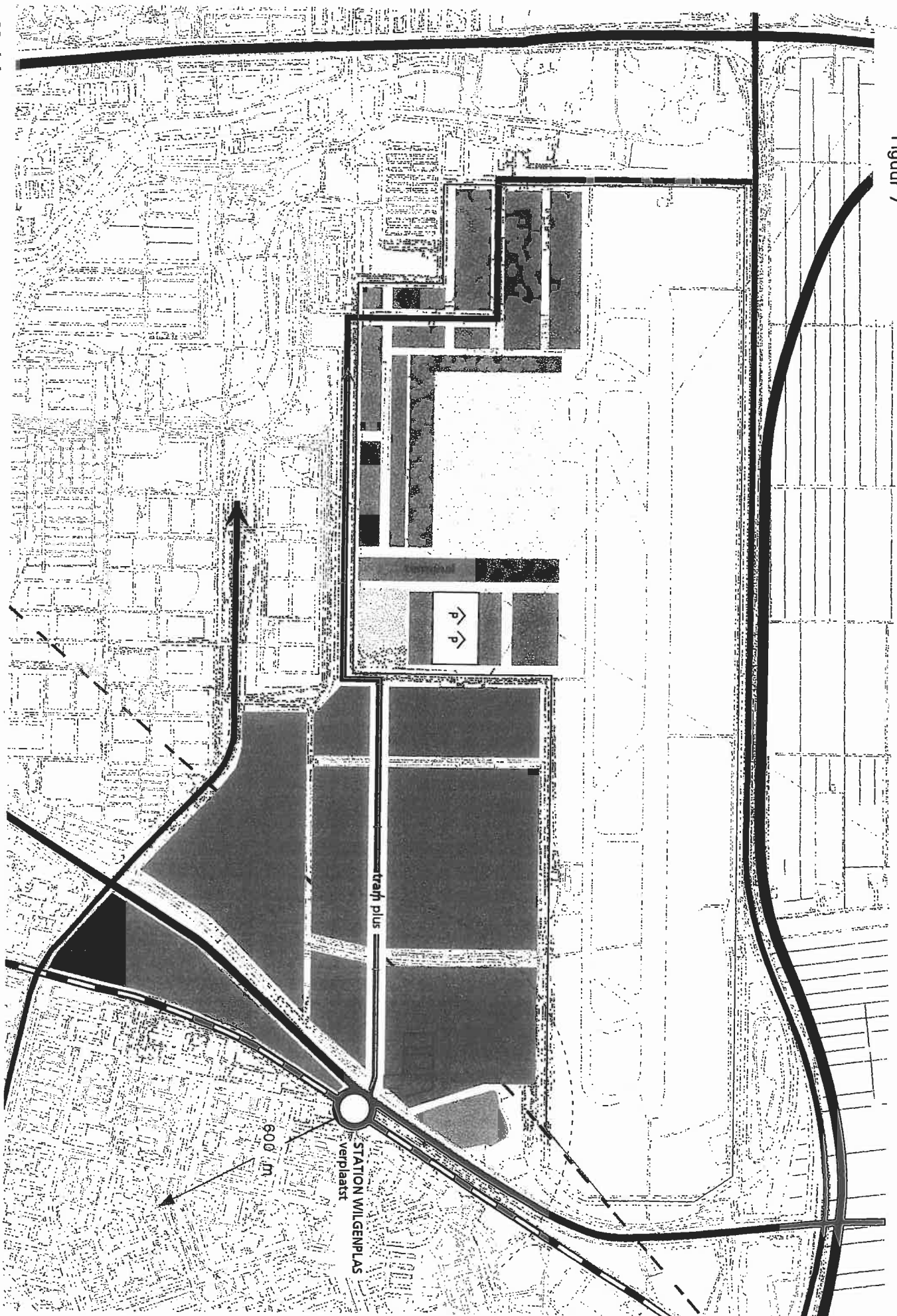
Aan de G.K. van Hogendorpweg ligt een ontwikkelingslocatie voor kantoren, voorzieningen en wonen, welke met openbaar vervoer wordt ontsloten via het verplaatste station 'Wilgenplas' en TramPlus. In de toekomst komt er mogelijk een HSL-shuttestation. Met auto is de Noorderpoort vanuit de Randstad bereikbaar via de A 16/13 en vanuit de stad via de G.K. van Hogendorpweg.

De Noorderpoort is opgespannen langs de as tussen 'Wilgenplas' en terminal, waardoor het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven onderdeel gaat uitmaken van de Noorderpoort en het voorterrein van de luchthaven fungeert als westelijke pool van deze as.

Programma

Het programma in de Noorderpoort bestaat hoofdzakelijk uit kantoren, voorzieningen en woningen. Het bedrijventerrein Hoog Zestienhoven is onderdeel van de Noorderpoort, hetgeen effect zal hebben op de programmatische ontwikkeling ervan. Op het luchthaventerrein ligt het zwaartepunt wat betreft kantoren aan de oostzijde van het platform, aansluitend op de Noorderpoort. Ook aan de zuidzijde langs de singel en aan de weg ten zuiden van het luchthaventerrein ligt het zwaartepunt bij kantoren. Het voormalige voorterrein aan de westzijde van het platform raakt functies die met de terminal verbonden zijn kwijt, maar behoudt de kwaliteit van een kantoor- en bedrijfslocatie op het luchthaventerrein aan de Groene Loper.

Figur 7



Model Terminal midden

armine

voor,

15

—

-

reid

2

11

11

h2

2170

11

hoo

101

11

Van

—

—

51

133

11

10

1

4

4.4 Model Terminal Oost

Uitgangspunten

Het belangrijkste uitgangspunt van dit model is de verplaatsing van de luchthavenfuncties inclusief het platform naar de G.K. van Hogendorpweg. Hiermee wordt de luchthaven onderdeel van de ontwikkelingen in de Noorderpoort. Voor de automobilist is de luchthaven vanuit de Randstad direct bereikbaar van de aan te leggen A 16/13. Vanuit Rotterdam Centrum kan de automobilist via de G.K. van Hogendorpweg naar de luchthaven. Door verplaatsing van de luchthaven naar de Noorderpoort is ook de ontsluiting met openbaar vervoer (RandstadRail, TramPlus, bussen en in de toekomst mogelijk een HSL-shuttle) optimaal (zie figuur 8).

Structuur

Ten zuidoosten van de taxibaan, voor een deel buiten het luchthaventerrein wordt een nieuw langgerekt platform neergelegd. Direct ten zuiden daarvan ligt een zone voor platformgebonden activiteiten en een nieuwe terminal met voorplein, parkeervoorzieningen en bijbehorende kantoren. Ruimtelijk gezien grenst het voorplein aan de Wilgenplas. Het voormalige voorterrein, zijterrein en platform aan de oostzijde wordt omgevormd tot een hoogwaardig kantoor- en bedrijventerrein, direct grenzend aan de ontwikkelingen in de Noorderpoort. De basis daarvoor kan reeds in de komende jaren worden gelegd door herstructurering van het huidige voorterrein in fase 1 (zie hoofdstuk 5). Twee assen verbinden de beide locaties en sluiten aan op de Vliegveldweg. De invulling van het voormalig voorterrein en de strook grenzend aan de as ten zuiden van het luchthaventerrein verschilt niet veel van het model Terminal Midden.

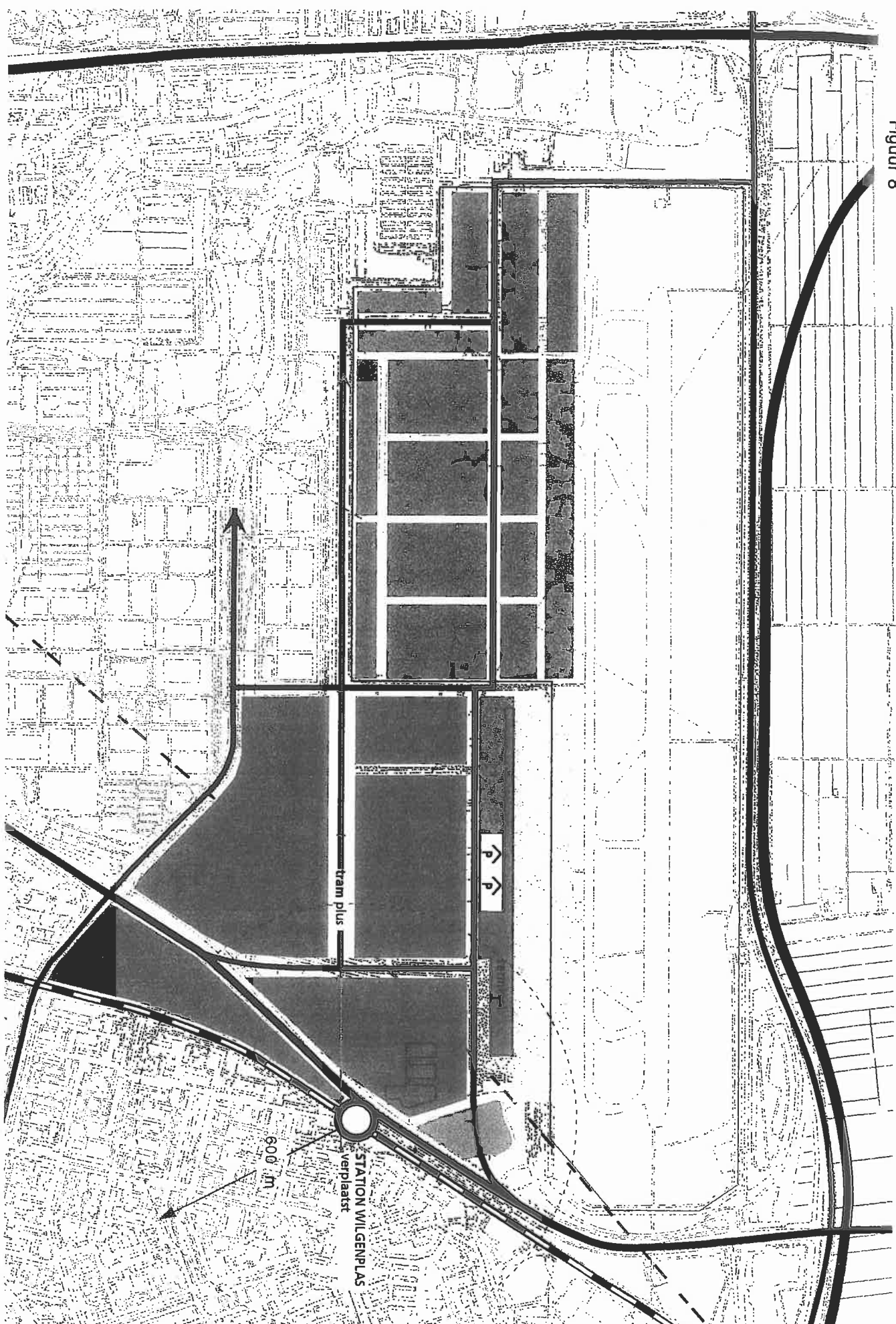
Relatie met Noorderland Rotterdam

In dit model vindt de meest verregaande integratie tussen ontwikkelingen rond Rotterdam Airport en de Noorderpoort plaats. Rechtstreeks ontsloten vanaf de A 16/13 ligt ter hoogte van het verplaatste station Wilgenplas de Noorderpoort met wonen, kantoren, voorzieningen en luchthavenfuncties. De Noorderpoort wordt door een grote en een kleine ring verdeeld in twee zones: een locatie direct verbonden met station Wilgenplas en daar omheen de luchthaven en een deel dat minder direct verbonden is met de RandstadRail.

Programma

In de Noorderpoort ontstaat een gemengd hoogstedelijk milieu van kantoren, voorzieningen, wonen en luchthavenfuncties. vlak rond station Wilgenplas is de dichtheid hoger. Op het voormalige luchthaventerrein ligt een kantoor- en bedrijventerrein.

Figuur 8



Model Terminal oost

- termi 
- vo 
- darkeren 
- sid 
- abreic 
- platform 
- forming 
- n 
- jardig 
- hoi 
- dig 
- kant 
- am pl 
- ens 

5. De eerste fase

5.1 Inleiding

Ook voor de korte termijn zijn een aantal ingrepen noodzakelijk om het gewenste ambitieniveau te halen. De ingrepen op korte termijn mogen echter geen van de modellen voor de lange termijn uitsluiten.

5.2 Uitgangspunten eerste fase

Uitgangspunten voor de opwaardering van Rotterdam Airport in de huidige situatie:

- behoud (en mogelijke uitbreiding) van de terminal op de huidige locatie (welke mede in verband met brandveiligheids- en operationele eisen op korte termijn reeds wordt gerenoveerd);
- ontwikkeling van een hoogwaardige locatie voor luchthavengebonden en luchthavengeoriënteerde bedrijvigheid;
- zoveel mogelijk behouden en benutten van de bestaande structuur van het voorterrein;
- verbeteren van de kwaliteit van de aansluiting op de A13, de Vliegveldweg;
- verbeteren van de relatie met de stad;
- zo veel mogelijk voldoen aan de technische en ruimtelijk-economische randvoorwaarden zoals geformuleerd in paragraaf 3.2;
- rekening houden met de eisen van de definitieve modellen en de ontwikkelingen in de Noordrand.

5.3 Opwaardering van het huidige voorterrein

In de eerste fase van de herontwikkeling van het voorterrein blijft de luchthaven georiënteerd op het westen. De terminal blijft op zijn huidige locatie liggen. De terminal wordt verbeterd en aangepast aan nieuwe eisen, onder meer vergroting van de capaciteit. De Vliegveldweg en de Rotterdam Airportbaan blijven de belangrijkste toegangswegen; de vormgeving en profilering van deze wegen wordt daarop toegesneden. Omdat deze wegen naast een representatieve ook een recreatieve functie vervullen zijn fietspaden in de profielen opgenomen. Om de relatie met de stad te verbeteren in een situatie waarin de terminal daarvoor niet op de meest geëigende plek ligt, wordt een tijdelijke verbindingsweg gemaakt die aansluit op de Van der Duijn van Maasdamweg. De ligging van het voorterrein aan de 'Groene Loper' wordt vormgegeven door een brede singel met natuurvriendelijke oevers op de overgang van het hoge, niet verveende land naar het kantoren- en bedrijventerrein van Rotterdam Airport. Het imago van Rotterdam Airport als zakenluchthaven wordt in eerste instantie op korte termijn verbeterd door de ontwikkeling van een hoogwaardig kantoor- en bedrijventerrein op het huidige voorterrein.

In aansluiting op de huidige structuur van het voorterrein worden drie evenwijdige oost-westgerichte zones ontwikkeld. Parallel aan de Rotterdam Airportbaan lopen twee andere ontsluitingswegen over het voorterrein waardoor deze gezondeerd wordt in drie stroken die

zich oriënteren op de wegen. Parkeer ruimte voor de bedrijven moet met name gezocht worden binnen de blokken, om de allure van de hoofdontsluiting goed tot zijn recht te doen komen en te zorgen voor een optimale presentatie van de blokken aan de wegkant. Bezoekers van de bedrijven kunnen langs de wegen parkeren.

Er ontstaan drie sterlocaties met hogere dan wel bijzondere bebouwing.

Rondom het platform is ruimte gereserveerd voor platformgebonden bedrijvigheid, zoals de catering van vliegtuigen en andere ondersteunende diensten.

Naast de Rotterdam Airportbaan en een deel van de verbinding met de Van der Duijn van Maasdamweg functioneren nog een aantal wegen als ontsluiting.

De wegenstructuur, de openbare ruimte en de singelstructuur zijn belangrijke kwaliteitsdragers van het voorterrein.

In het uitgeefbare deel van het voorterrein vormen een minimale afstand van gebouwen tot het openbaar gebied van 8 meter en parkeren op de binnenterrein de belangrijkste randvoorwaarden voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied als hoogwaardig kantoren- en bedrijventerrein (zie figuur 9 en 10).

5.4 Programma eerste fase

Als rekenmodel voor het programma op het voorterrein van Rotterdam Airport en op het overige nog beschikbaar komende terrein, wordt uitgegaan van het bedrijventerrein Rotterdam Noord-West en wel van het deel daarvan dat als meer hoogwaardig wordt beschouwd (meer kantoren, minder bedrijven), namelijk dat rond de Innsbruckweg. Voor dit deel van Noord-West gelden de volgende waarden.

Het totaal bruto oppervlak is 8 ha groot:

- waarvan 4,8 ha uitgeefbaar terrein (60%)
- 0,4 ha verharding (5%)
- 2,8 ha groen en water (35%)
- floor space index (fsi) van 0,4 m² (vloer per m² bruto terrein).

Een pure kantorenlocatie zoals Brainpark Kralingen is binnen de grenzen van Rotterdam Airport op dit moment niet mogelijk wegens het ontbreken van voldoende hoogwaardig openbaar vervoer. Als de openbaar-vervoersontsluiting verbeterd zijn er meer mogelijkheden op dit gebied. Meer openbaar vervoer toevoegen biedt op dit terrein meer mogelijkheden.

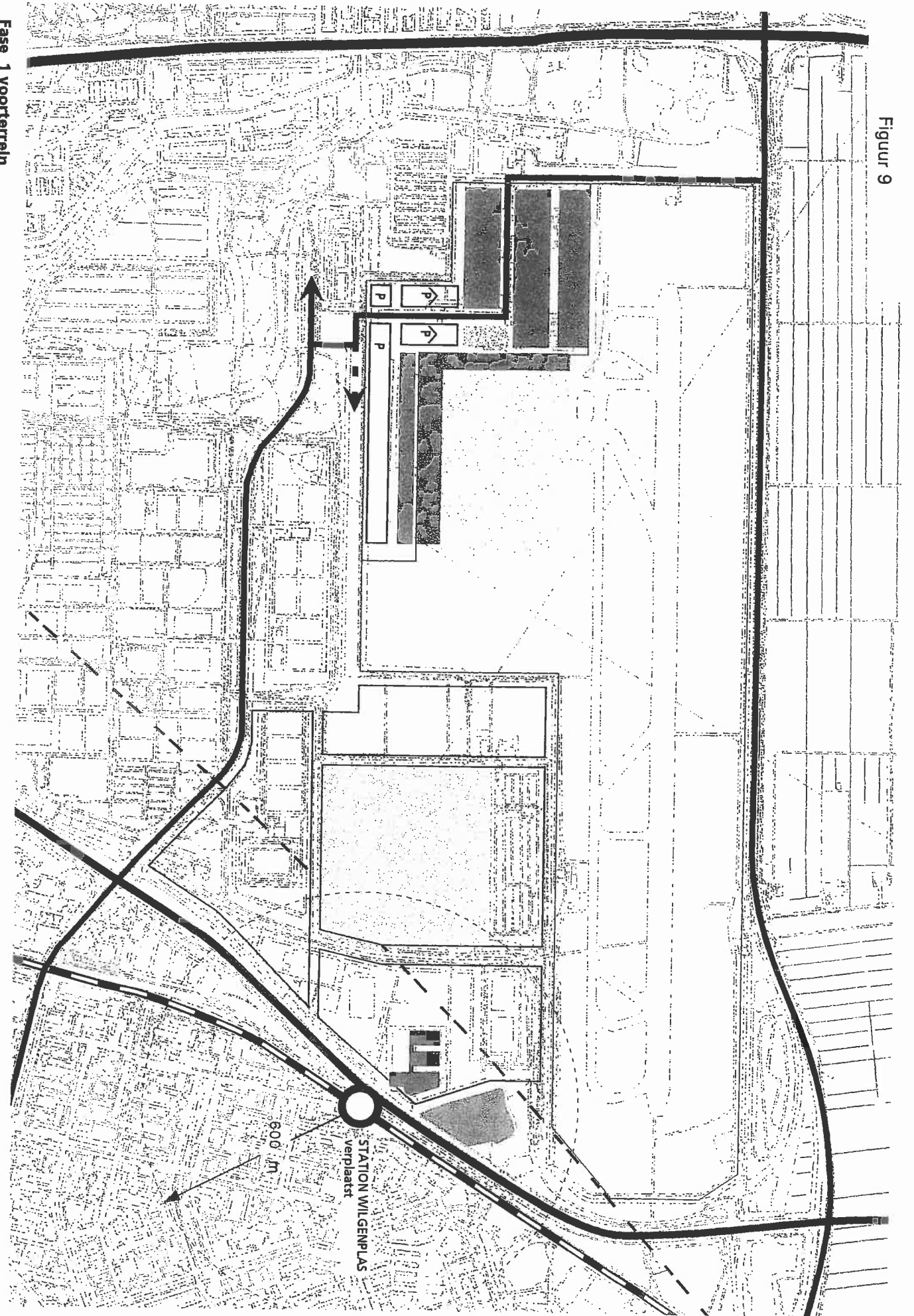
Doordat sprake is van herontwikkeling is het totale oppervlak eerder te beschouwen als netto dan als bruto oppervlak. Daarom kan dus een betrekkelijk hoog percentage van het terrein als uitgeefbaar worden beschouwd (rond de 75%). Omdat de netto/bruto-verhouding op het luchthaventerrein afwijkt van die in het referentiegebied is het noodzakelijk de fsi daarop aan te passen. Deze dient met 0,1 punt verhoogd te worden tot 0,5 (= 0,4 x 77/60).

Wat betreft het parkeren op het luchthaventerrein wordt onderscheid gemaakt tussen parkeren door medewerkers en bezoekers van kantoren en bedrijven en het parkeren door bezoekers van de luchthaven zelf.

Medewerkers van de kantoren en bedrijven op voor- en zijterrein worden geacht hun auto's te parkeren binnen de gevel van de gebouwen (bijvoorbeeld op binnenterreinen of in gebouwde parkeervoorzieningen). Bezoekers van de kantoren en bedrijven kunnen parkeren langs de wegen (zie wegprofielen).

Wat betreft het luchthavengebonden parkeren zijn in paragraaf 3.2. de uitgangspunten reeds vermeld. Een deel van de bezoekers van de luchthaven heeft voor meer dan 8 uur een parkeerplaats nodig heeft (langparkeren): daarvoor zijn 2500 parkeerplaatsen geraamd. Een deel van de bezoekers parkeert korter dan 8 uur (kortparkeren): daarvoor zijn 750 parkeerplaatsen begroot. Verder zijn er mensen die passagiers komen halen en brengen en taxi's en bussen (het voorrijcircuit): er zijn 50 parkeerplaatsen voor taxi's, 60 voor auto's die passagiers komen halen en brengen en 8 parkeerplaatsen voor bussen nodig.

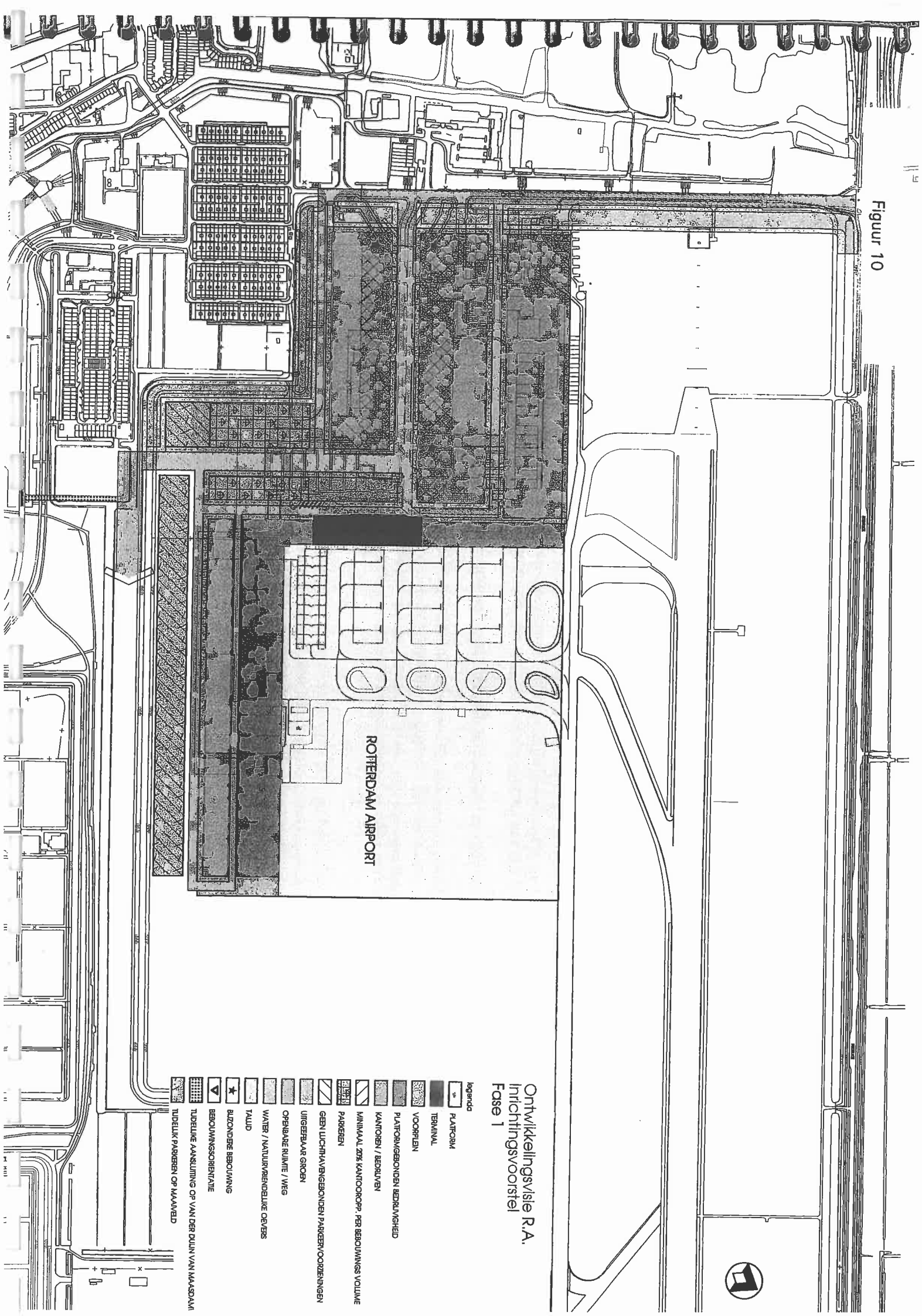
Figuur 9



Fase 1 voorterrein

- binnen
- voor
- g
- d
- naar buiten
- breid
- omgeving
- hoogwaardig
- hoogwaardig
- kantoor
- midden

Figuur 10



Ontwikkelingsvisie R.A.
Inrichtingsvoorstel
Fase 1

- legenda
- PLATFORM
 - TERMINAL
 - VOORPLEIN
 - PLATFORMGEBONDEN BEDRIJFGEHEID
 - KANTOREN / BEDRIJVEN
 - MINIMAAL 20% KANTOOROPP. PER BEBOUWINGS VOLUME
 - PARKEREN
 - GEEN LICHTTAVENGEBONDEN PARKERVOORZIENINGEN
 - UINGEBAAR GROEN
 - OPENBAAR RUIMTE / WEG
 - WATER / NATUURVARENDELIGE OVERS
 - TALUD
 - BIJZONDERE BEBOUWING
 - BEBOUWINGSORIENTATIE
 - TUDELIKE AANSLUITING OP VAN DER DUNN VAN MAASDAM
 - TUDELIKE PARKEREN OP MAASDAM

5.5 De buitenruimte van het voor- en zijterrein

De buitenruimte van het huidige voorterrein is een belangrijke drager van de kwaliteit van het plan. De buitenruimte van het plan is te beschouwen als het geheel van singels, groen en wegen die tezamen de contramal van de bebouwde omgeving vormen.

De structuur van de buitenruimte van het luchthaventerrein sluit zowel aan bij de hoofdstructuur zoals die is ontwikkeld voor de Noorderand, als bij de stedenbouwkundige opzet van het voorterrein (zie figuur 11 - 15).

Een belangrijk onderdeel van de hoofdstructuur van de Noorderand vormt het waterrijke milieu langs het Hoge Land. Het voorterrein grenst aan dit waterrijke milieu. Om deze relatie te versterken en een basiskwaliteit voor de buitenruimte te garanderen, wordt voorgesteld de bestaande sloten langs het Luchthaventerrein te verbreden tot brede singels. Afhankelijk van de verschillende modellen voor de Noorderand is een hiërarchie voorgesteld: een brede singel op de overgang van het hoge naar het lage deel (20 meter water en 5 meter natuurvriendelijke oever) en iets minder brede singel aan de zuidzijde van het terrein (15 meter water en 5 meter natuurvriendelijke oever).

Overigens geldt wel dat een waterrijk milieu veel vogels aantrekt, hetgeen bedreigend is voor de veiligheid van luchtverkeer.

De structuur van de buitenruimte van het voorterrein versterkt de hiërarchische stedenbouwkundige opzet van het terrein. Een belangrijk aspect van de buitenruimte is de overgang van het uitgeefbaar gebied naar het openbare gebied. Om een kwalitatief hoogwaardige overgang te kunnen garanderen is vastgelegd dat vanaf de grens van het openbaar gebied een ruimte van minimaal 8 meter onbebouwd moeten blijven. In deze zone mogen, om dezelfde reden, eveneens géén parkeervoorzieningen gerealiseerd worden. Deze randvoorwaarden gelden voor alle profielen.

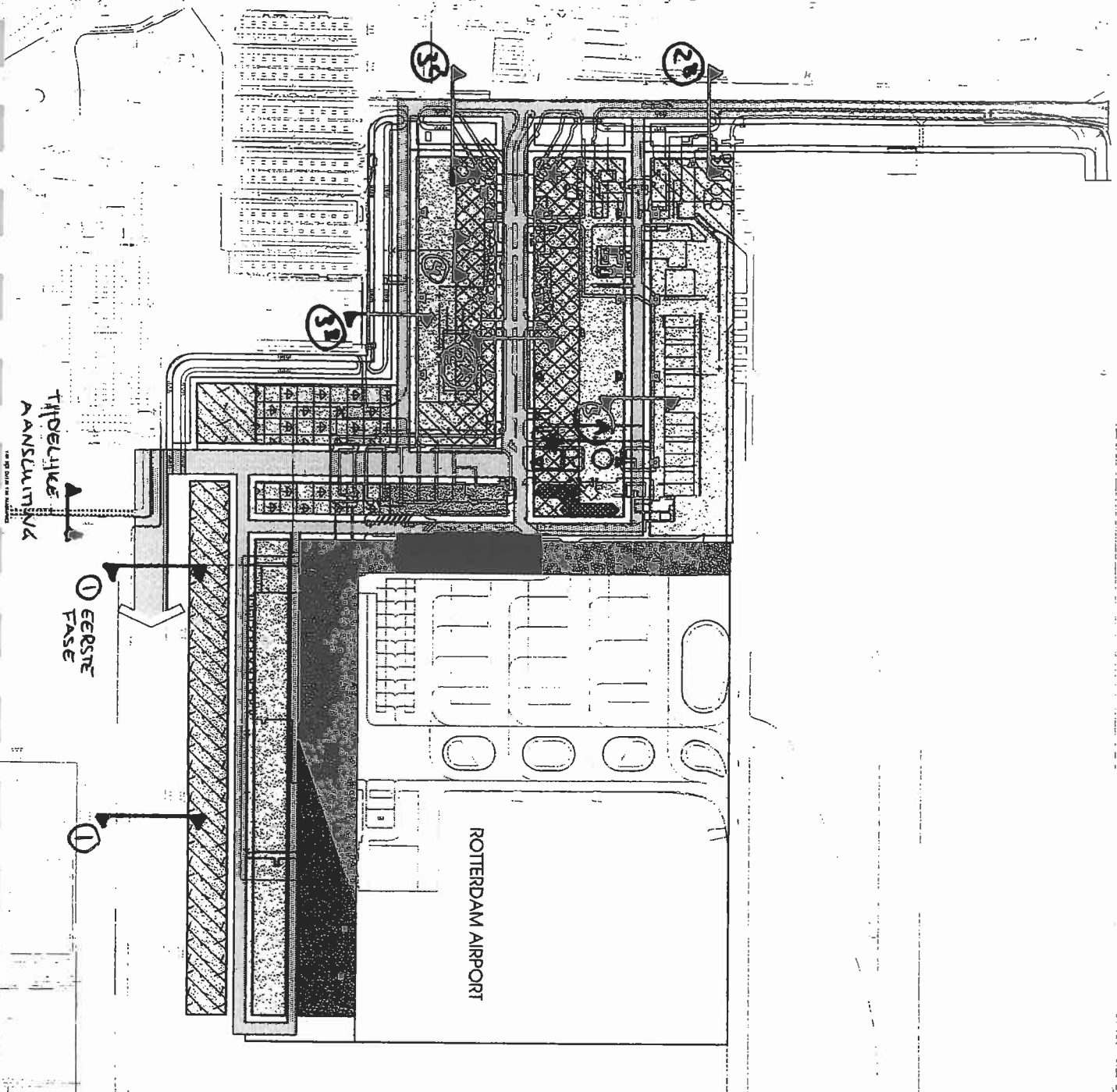
De inrichting van de openbare ruimte versterkt zogezegd de hiërarchische opbouw van het voorterrein. Hierbij is de weg ten zuiden van het luchthaventerrein (tussen Tegelpaats en Woensdrechtstraat) van het hoogste niveau, gevolgd door de huidige Rotterdam Airportbaan en Vliegvelddweg (niveau 2), de lokale ontsluitingswegen (niveau 3) en de expeditiewegen (niveau 4).

De profielen op de verschillende schaalniveaus zijn als volgt te karakteriseren (zie dwarsprofielen):

- Profiel 1 (Weg tussen Tegelpaats en Woensdrechtstraat): een gescheiden tweebaans ontsluitingsweg met een brede middenberm (van minimaal 10 meter in verband met de ruimtereservering voor twee trams) en aan beide zijden een fietspad. In het profiel is ruimte opgenomen voor een dubbele bomenrijen. Het profiel is 38 meter breed. Dit profiel wordt aan weerszijden begrensd door brede singels.
- Profiel 2A (Rotterdam Airportbaan): een gescheiden tweebaans-rijweg met aan weerszijden een fietspad en ruimte voor langsparkeren. Er is ruimte gereserveerd voor een enkele bomenrij. Het profiel is 28 meter breed.
- Profiel 2B (Vliegvelddweg van Doenkade tot Rotterdam Airportbaan): een gescheiden tweebaans-rijweg met aan weerszijden een fietspad. Er is ruimte gereserveerd voor een enkele bomenrij. Het profiel is 20 meter breed. Aan de westzijde is een singel van 20 meter met een natuurvriendelijke oever van 5 meter als overgang naar het waterrijk milieu opgenomen.

- Profiel 3A: 2x1-baans weg met aan weerszijden langsparkeren en voetpaden. 2 enkele rijen bomen kunnen hierin opgenomen worden.
- Profiel 3B (Vliegveldweg vanaf Rotterdam Airportbaan): een 2x1 rijbaan met aan weerszijden een fietspad. Om het verschil in hiërarchie met het noordelijke deel van de Vliegveldweg te benadrukken is hier slechts ruimte gereserveerd voor één enkele bomenrij. Het profiel is 20 meter breed. Aan de westzijde is een singel van 20 meter met een natuurvriendelijke oever van 5 meter als overgang naar het waterrijke milieu opgenomen.
- Profiel 3C: idem als 3A maar met 1 rij bomen aan de zijde waar geen bebouwing is en brede singel van 15 meter en 5 meter brede natuurvriendelijke oever als overgang naar het waterrijk milieu.
- Profiel 4 (expeditiewegen): 2x 1-baans weg met aan weerszijden voetpad.

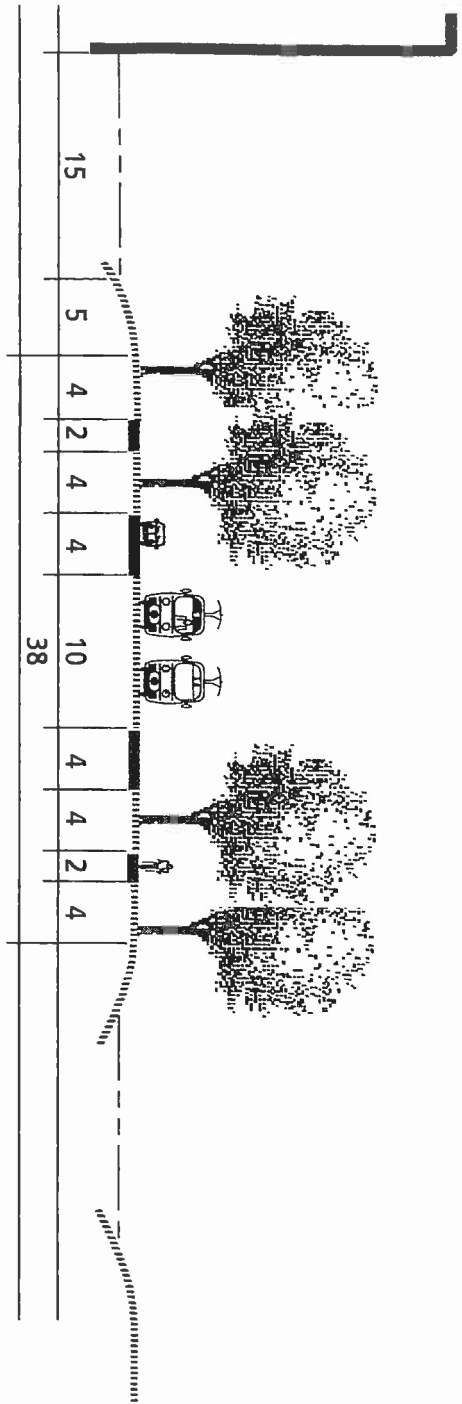
Figuur 11



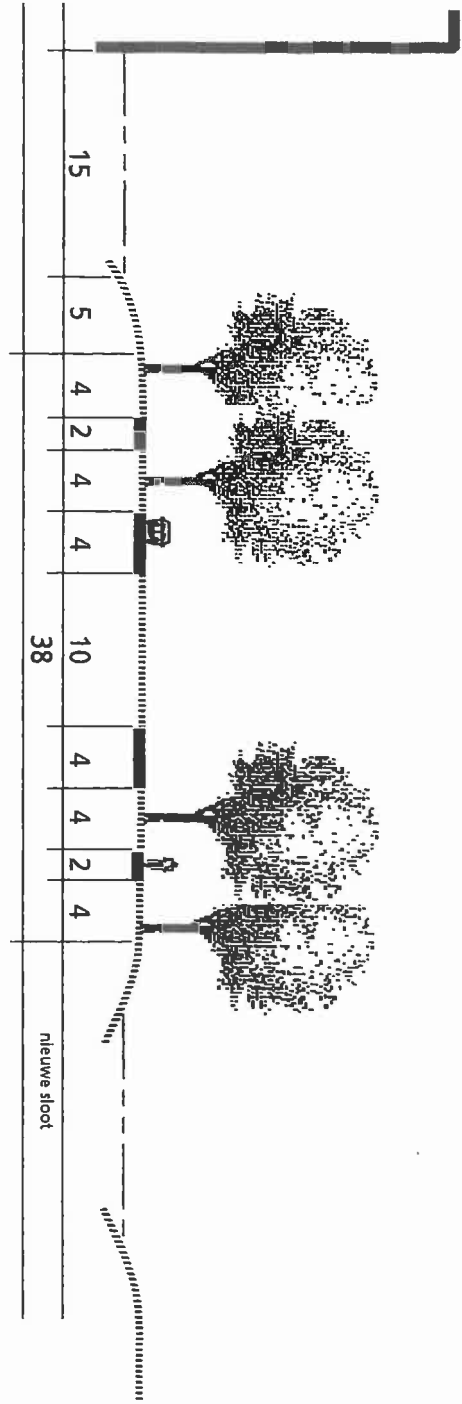
Ontwikkelingsvisie R.A.
Inrichtingsvoorstel
Fase 1

- Legenda
- PLATFORM
 - TERMINAAL
 - VOORPLEIN
 - PLAATSGEBONDEN BEDRIJFSGEBIED
 - KANTOREN / BEDRIJVEN
 - MINIMAAL 20% KANTOORCORP. PER BEDRIJFSGEBIED
 - PARKEREN
 - GEEN LUCHTHAVENGEBOUDEN PARKERVOORZIENINGEN
 - UITGEREED GROEN
 - OPENBAAR RUIMTE / WEG
 - WATER / NATUURVRIENDELIJKE OEVERS
 - TALUD
 - BIJZONDERE BEDOELING
 - BEDOELINGSONTOEGESTREKT
 - TIJDELIJKE AANSLUITING OP VAN DER DUIN VAN MAASDAAL
 - TIJDELIJKE PARKEREN OP MAASVELD

Figuur 12

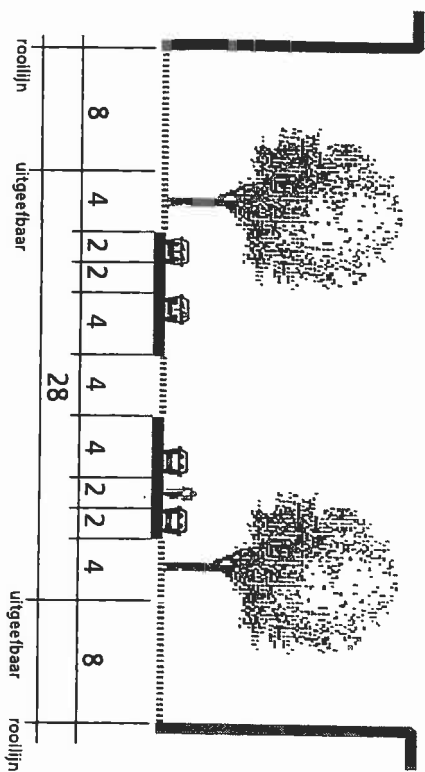


profiel 1

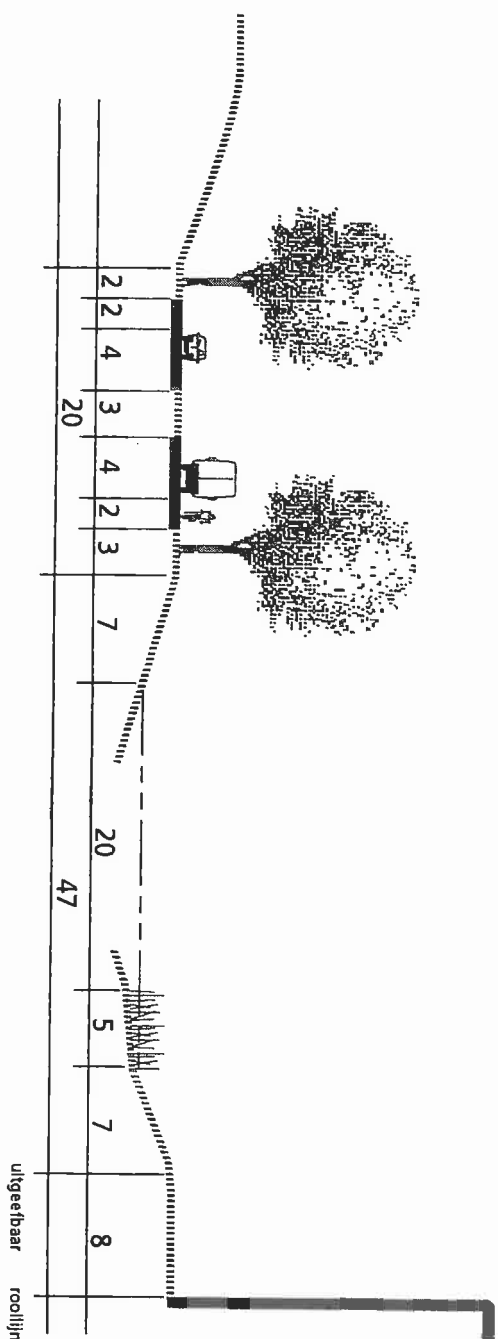


profiel 1 eerste deel (1° fase)

Figuur 13

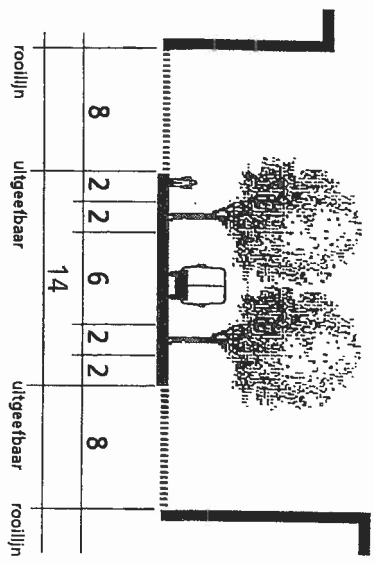


profiel 2A

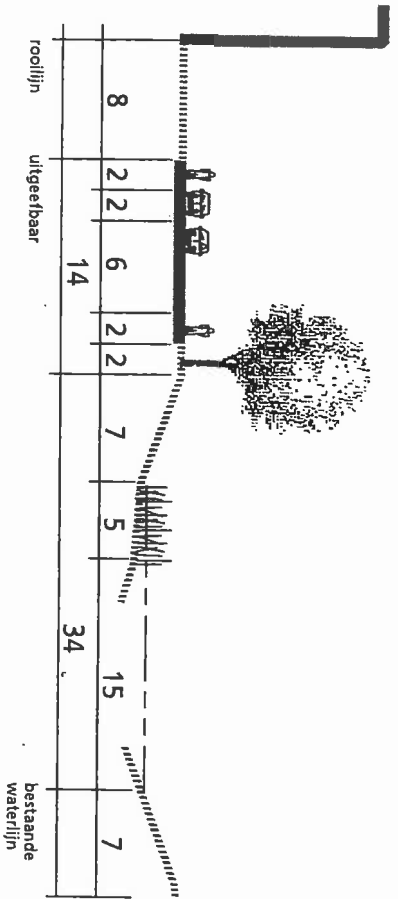


profiel 2B

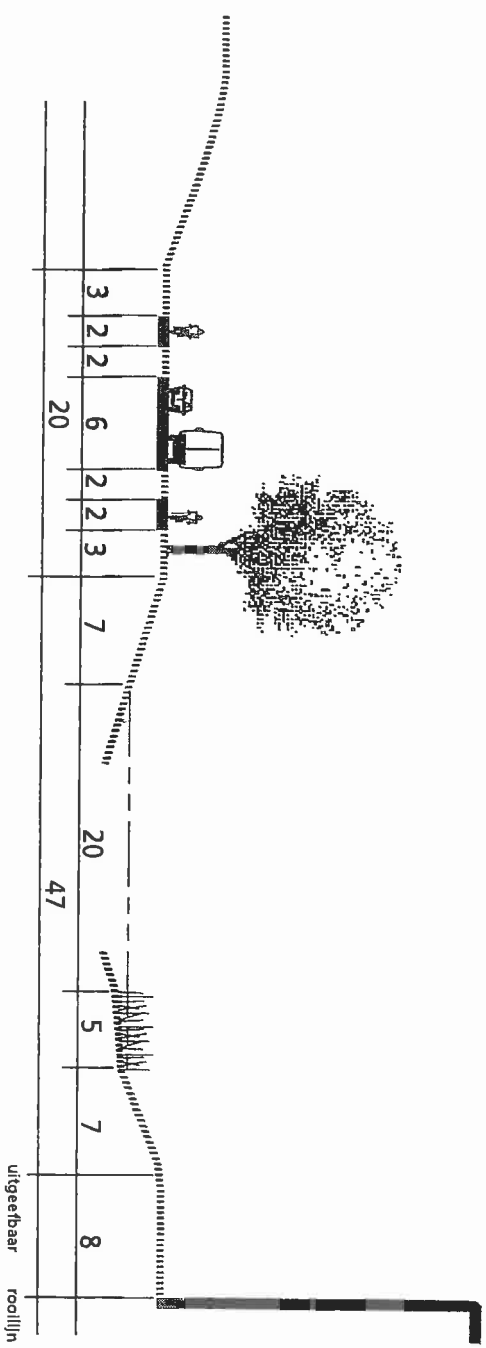
Figuur 14



profiel 3A

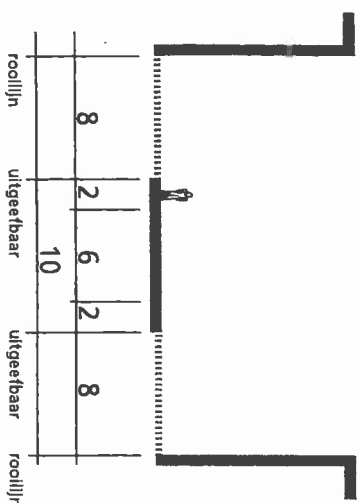


profiel 3B

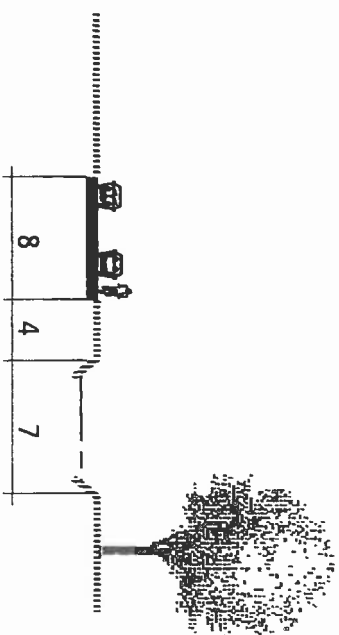


profiel 3C

Figuur 15



profiel 4



profiel tijdelijke aansluiting op
Van der Duijn Van Maasdamweg

6. Conclusies

In dit hoofdstuk worden conclusies getrokken ten aanzien van de modellen voor fase twee en ten aanzien van de eerste fase. Tevens wordt aangegeven welke onderzoeksvragen er nog open blijven en hoe verder kan worden gewerkt.

6.1 Conclusies modellen

In deze fase is het niet mogelijk en ook nog niet nodig een definitieve keuze voor een van de modellen te maken. Wel kunnen de consequenties van de modellen inzichtelijk worden gemaakt. De modellen voldoen alle drie aan de leidende principes en de randvoorwaarden voor de herinrichting van Rotterdam Airport. Wel zijn er verschillen aan te geven in de mate waarin aan die principes wordt voldaan. Ook zijn er verschillen in de mate van faseerbaarheid, de flexibiliteit en de financiële haalbaarheid.

Hiermee zijn de belangrijkste toetsingscriteria voor de modellen reeds aangegeven, namelijk :

- de mate waarin het imago als zakenluchthaven wordt versterkt;
- de mate waarin de relatie met de stad wordt verbeterd;
- de mate waarin ingespeeld kan worden op toekomstige ontwikkelingen en veranderingen;
- de financiële haalbaarheid van het model.

Per model kunnen de belangrijkste onderlinge verschillen inzichtelijk worden gemaakt.

Model Terminal West voldoet relatief het minste aan de twee leidende principes (te weten, het verbeteren van het imago; het verbeteren van de relatie met de stad).

Dit komt met name door de tweeslachtige oriëntatie van het luchthaventerrein op de A 13 én op de stad en de ietwat geforceerde relatie met de Noorderpoort. In dit model is het twijfelachtig of de ontwikkelingen rond de Noorderpoort en op het luchthaventerrein elkaar kunnen versterken.

Model Terminal Midden geeft beide leidende principes op een realistische wijze vorm. Er wordt een stevige relatie met de stad gelegd via de Noorderpoort, hetgeen ten goede komt aan de Noorderpoort én aan Rotterdam Airport. De plaats van de terminal langs de allée naar de Noorderpoort schept draagvlak voor een openbaar-vervoersverbinding. De ontwikkelingen aan de oostzijde van het luchthaventerrein zijn goed voor het imago van de luchthaven, de Noordrand en de stad. Het oorspronkelijke voorterrein is door zijn goede verbinding naar de snelweg en de ligging bij het vliegveld hoogwaardig. Uiterekend moet nog worden of de extra kosten van de aanleg van een nieuwe terminal voldoende terugverdiend worden door de meerwaarde van de kantoor- en bedrijventerreinen en of de imagoverbetering en het beter functioneren van Rotterdam Airport dergelijke kosten rechtvaardigt. Daarom is onderzoek naar andere kostendragers voor de verplaatsing van de terminal (met name het rijk) gewenst.

Model Terminal Oost komt van de drie modellen het meeste aan de leidende principes tegemoet. Rotterdam Airport en de Noorderpoort versterken elkaar. Onderzocht moet nog worden of de aanleg van een tweede platform op de taxibanen luchtvaarttechnisch mogelijk is (n.b. er ontstaat bijvoorbeeld een grote afstand tot de toren; is er voldoende draairuimte voor vliegtuigen, enz.). Ook in dit geval moet nog uitgerekend worden of de extra kosten van de aanleg van een tweede terminal voldoende terugverdiend worden door de meerwaarde van de kantoor- en bedrijventerreinen en of de imagoverbetering en het beter functioneren van Rotterdam Airport dergelijke kosten rechtvaardigt.

Geconcludeerd kan worden dat hoe meer het luchthaventerrein geïntegreerd wordt in de stedelijke ontwikkelingen rond de Noorderpoort (ofwel hoe meer de terminal en de bijbehorende voorzieningen in oostelijke richting opschuiven) hoe groter de kans wordt op de ontwikkeling van een werkelijk hoogstedelijk milieu ter plaatse met ook meer mogelijkheden om dat commercieel uit te buiten. Tegelijkertijd laat deze modellenstudie zien dat in dat geval de ontwikkelingen om de Noorderpoort complexer en mogelijk ook duurder worden.

Voordat tot definitieve keuze wordt overgegaan, moet nog het een en ander onderzocht worden.

Er dient onderzoek te komen naar:

- mogelijke kostendragers voor de verplaatsing van de terminal;
- naar de technische en ruimtelijke (on)mogelijkheden van de aanleg van een terminal en klein platform aan de oostzijde van de luchthaven;
- mogelijkheden om met innoverende technieken de luchthaven zo ecologisch, groen en energiebesparend mogelijk in te richten;
- de consequenties van en mogelijkheden voor de ontwikkelingen van Rotterdam Airport in relatie tot de ontwikkelingen in de Noordrand (Noorderpoort, 'Park Zestenhoven' en polder Schieveen).

6.2 Conclusies eerste fase

Rekening houdend met de verschillende mogelijke toekomstige ontwikkelingen van Rotterdam Airport in het kader van het grotere geheel zijn een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden voor herinrichting van het voorterrein geformuleerd. Het wordt belangrijk geacht om de luchthaven op zeer korte termijn een kwaliteitsimpuls te geven. Uitgangspunten voor de herontwikkeling van het voorterrein zijn het scheppen van mogelijkheden voor de uitbreiding van de terminal, het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardige kantoor- en bedrijvenlocatie met een goede verbinding met rijksweg 13 en een directe (tijdelijke) aansluiting op de Van der Duyn van Maasdammweg en uiteindelijk de G.K. van Hogendorpweg. Ook zijn uitgangspunten voor de inrichting van de buitenruimte, de interne ontsluiting, de parkeervoorzieningen, de oriëntatie en de bouwhoogte voorgesteld.

Dankzij de verbetering die realisatie van fase een met zich meebrengt, zal in deze fase langzamerhand draagvlak kunnen ontstaan voor een goede openbaar-vervoerverbinding tussen de terminal en de stad. Een hoogwaardige inrichting van de bedrijventerreinen op Rotterdam Airport zal het imago ervan verbeteren, vergeleken met de huidige situatie. Maar omdat de luchthaven niet echt op de stad

7. Consequenties van aanvaarding van deze ontwikkelingsvisie voor de ontwikkelingen in de eerste fase

Nadat de ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor het luchthaventerrein door de beide initiatiefnemers zal zijn vastgesteld in het Corona-overleg en bestuurlijk door Rotterdam is goedgekeurd, zal deze dienen als basis voor de feitelijke ontwikkeling van het voor- en zijterrein. De ontwikkelingsvisie zal integraal onderwerp worden van het tussen Rotterdam en Schiphol/RA af te sluiten akkoord.

Nadat het aanwijzingsbesluit onherroepelijk is geworden, zal de visie moeten worden uitgewerkt in een of meerdere bestemmingsplannen.

Ten behoeve van de feitelijke uitgifte van gronden zal het wellicht nodig zijn de ontwikkelingsvisie te vertalen in een meer gedetailleerd plan: een stedenbouwkundig matenplan. Met het oog daar op en in verband met het feitelijk ontwikkelingsbeleid is het, ter vermindering van misverstanden, gewenst dat in de ontwikkelingsvisie zo duidelijk mogelijk wordt aangegeven welke elementen uit die visie als randvoorwaarden en welke onderdelen als suggesties moeten worden opgevat. In het onderstaande worden voorstellen gedaan voor wat als 'randvoorwaarden' moet gelden. Al het overige in deze notitie geldt dus als suggesties.

Om de vereiste ruimtelijke kwaliteit op het voor- en zijterrein te bewerkstelligen wordt het noodzakelijk geacht de volgende onderdelen van de ontwikkelingsvisie als randvoorwaarden op te vatten:

1. de in de visie geschetste wegenstructuur op het luchthaventerrein;
2. de ontsluiting van het luchthaventerrein via de Vliegveldweg en de aanleg van een tijdelijke ontsluiting aan de zuidzijde;
3. de aanleg van de externe tijdelijke en interne ontsluiting aan de zuidzijde van het terrein en van de Rotterdam Airportbaan, welke zo spoedig mogelijk zal plaatsvinden. Gemeente en Rotterdam Airport B.V. stemmen de planning van hun werkzaamheden dienaangaande op elkaar af;
4. dat op het luchthaventerrein ruimte zal worden gecreëerd voor luchthavengebonden en -georiënteerde bedrijvigheid;
5. dat het voorplein (inclusief voorrijcircuit) en de Rotterdam Airportbaan conform de ontwikkelingsvisie zullen worden heingericht;
6. dat de inrichting van de buitenruimte van hoogwaardige kwaliteit zal zijn. De geschetste profielen 1 en 2 zullen richtinggevend zijn voor verdere uitwerking in een stedenbouwkundig plan. (Dit zal bij uitvoering enige consequenties hebben voor de verhuurgrenzen van de luchthaven);
7. dat parkeren door degenen die werken in kantoor- en bedrijfsgebouwen achter de gevels van die gebouwen zal plaatsvinden (bijv. op binenterrein of in gebouwde parkeervoorzieningen);
8. dat het luchtvaartgebonden parkeren (kort-, langparkeren en parkeren door personeel) niet plaatsvindt langs de Vliegveldweg, noch langs de Rotterdam Airportbaan, noch langs het verlengde van de Rotterdam Airportbaan, met uitzondering van de aangegeven opties (zie figuur 10);
9. dat de omvang van de toevoeging van commerciële bebouwing op het voor- en zijterrein ten hoogste 100.000 m² b.v.o. bedraagt;

10. dat aan weerszijden van de Rotterdam Airportbaan in stroken van circa 50 meter kantoorlocaties (minimaal 20% kantooroppervlak per bebouwingsvolume) zullen worden ontwikkeld;

11. dat de kantoor- en bedrijvenlocaties op de hoofdwegenstructuur zullen worden georiënteerd;

12. dat naast het algemene hoge ambitieniveau, voor de drie aangegeven 'sterlocaties' langs Rotterdam Airportbaan bijzondere aandacht gegeven zal worden aan de architectonische invulling.

Voorts spreken partijen af dat zij zich gezamenlijk zullen inspannen om ontsluiting met behulp van openbaar vervoer reeds in de eerste fase van de ontwikkeling van Rotterdam Airport zullen verbeteren.

Raamovereenkomst Rotterdam Airport

Tussen

Gemeente Rotterdam . .

en

N.V. Luchthaven Schiphol

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke at the end.

Januari 2001

Ondergetekenden

De publiekrechtelijke rechtspersoon gemeente Rotterdam, gevestigd te Rotterdam, te dezen ingevolge het bepaalde in artikel 171 Gemeentewet vertegenwoordigd door haar burgemeester Mr I.W. Opstelten, daarbij handelende ter uitvoering van het besluit van de gemeenteraad d.d. 14 december 2000, hierna te noemen: "Rotterdam";

en

De naamloze vennootschap N.V. Luchthaven Schiphol, statutair gevestigd te Schiphol, (gemeente Haarlemmermeer), te dezen vertegenwoordigd door haar President directeur Drs. G.J. Cerfontaine hierna te noemen: "NVLS";

In aanmerking nemende:

- a. De gemeenteraad van Rotterdam heeft in 1989 ingestemd met de overdracht van de exploitatie van de luchthaven Rotterdam aan NVLS. Met betrekking tot de exploitatie hebben partijen op 4 augustus 1989 een overeenkomst gesloten.
Op deze overeenkomst zijn vervolgens acht aanvullende overeenkomsten gevolgd waarvan de laatste dateert van juni 1999.
- b. Op 1 januari 1990 is de aanwijzing van de luchthaven Rotterdam als luchtvaartterrein bedoeld in de Luchtvaartwet ten name van NVLS gesteld.
- c. De overeenkomst van 4 augustus 1989 is nader uitgewerkt in een overeenkomst van 17 juni 1991 waarbij Ontwikkelingsmaatschappij Nieuw Rotterdam Airport NV (hierna te noemen: "ONRA") mede partij is.
- d. ONRA is op 17 mei 1991 opgericht en is inmiddels per 13 april 1999 geliquideerd.
- e. In 1996 is onder meer gebaseerd op de vierde aanvullende overeenkomst de dato 26/29 april 1996, een plan van aanpak voor de nieuwe inrichting van Rotterdam Airport tot stand gekomen.
- f. Begin 1998 is het plan van aanpak nader uitgewerkt en is gezocht naar een evenwicht tussen milieu hygiënische en economische belangen. Het afwegen van die belangen heeft geleid tot een akkoord tussen partijen over de inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven; dat akkoord ligt vast in een informatiebundel gedateerd 19 januari 1998.
De gemeenteraad van Rotterdam heeft op 12 februari 1998 en de Raad van Commissarissen van NVLS heeft op 13 maart 1998 met dat akkoord ingestemd.
- g. Partijen wensen het akkoord zoals dat vastligt in de informatiebundel nader in een overeenkomst uit te werken.
- h. Met betrekking tot Rotterdam Airport hebben partijen een milieu effect rapport opgesteld, genummerd 1999-0108, gedateerd december 1999.
- i. Mede gebaseerd op het akkoord over de inrichting van Rotterdam Airport van 19 januari 1998 is op 31 maart 1998 het aanwijzingsverzoek van ONRA de dato op 2 oktober 1992 tot aanwijzing van Nieuw Rotterdam Airport als luchtvaartterrein ingetrokken.
- j. NVLS heeft, mede namens Rotterdam, bij het schrijven van 31 maart 1998 (en aangevuld in juli

1999) de Ministers van Verkeer & Waterstaat en Volkshuisvesting en van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer verzocht om de aanwijzing van Luchthaven Rotterdam als luchtvaartterrein te herzien onder nader geformuleerde condities.

- k. Partijen hebben voorts op basis van het akkoord over de inrichting van Rotterdam Airport van 12 februari 1998 een ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor Rotterdam Airport ontwikkeld, hetgeen is neergelegd in een concept de dato 2 februari 1999 voor die ontwikkelingsvisie.

Komen als volgt overeen:

Artikel 1. Definities

In deze raamovereenkomst hebben de hierna volgende termen de daarachter omschreven betekenis

Aanwijzingsbesluit:	Het definitieve en niet meer voor schorsing of beroep vatbare besluit tot aanwijzing als luchtvaartterrein als bedoeld in de Luchtvaartwet naar aanleiding van het Aanwijzingsverzoek.
Aanwijzingsverzoek:	Het verzoek tot aanwijzing van luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 18 Luchtvaartwet gedaan door NVLS, mede namens Rotterdam, op 31 maart 1998 en aangevuld in juli 1999. Kopie van het verzoek tot aanwijzing is als Bijlage I aan deze raamovereenkomst gehecht.
Akkoord:	Het akkoord tussen partijen over de inrichting van Rotterdam Airport als zakenluchthaven gedateerd 19 januari 1998. Kopie van het akkoord is als Bijlage II aan deze raamovereenkomst gehecht.
Locatie voormalige Bitumenfabriek:	De plaats, onderdeel van de Luchtzijde, nabij de huidige oefenplaats van de brandweer van Luchthaven Rotterdam en welke is aangeduid op de kaart die als Bijlage VII aan deze raamovereenkomst is gehecht.
Erfpachtake Landzijde I:	De door partijen geaccordeerde concept akte uitgifte in erfpacht, in 2001 te verlijden voor notaris Mr H.M.I.Th. Breedveld te Rotterdam, waarbij de Landzijde I door Rotterdam in erfpacht aan NVLS (of een daartoe door NVLS aangewezen dochtervennootschap van NVLS) wordt uitgegeven. Een exemplaar van dat concept is als Bijlage III aan deze raamovereenkomst gehecht.
Erfpachtake Landzijde II:	De door partijen geaccordeerde concept akte uitgifte in erfpacht, te verlijden voor notaris Mr H.M.I.Th. Breedveld te Rotterdam, waarbij de Landzijde II door Rotterdam in erfpacht aan NVLS (of een daartoe door NVLS aangewezen dochtervennootschap van NVLS) wordt uitgegeven. Een exemplaar van dat concept is als Bijlage IV aan deze raamovereenkomst gehecht.
Erfpachtake Luchtzijde:	De door partijen geaccordeerde concept akte uitgifte in erfpacht waarbij de Luchtzijde door Rotterdam in erfpacht aan NVLS wordt uitgegeven. Een exemplaar van dat concept is als Bijlage V aan deze raamovereenkomst gehecht.
Huurovereenkomst	De huurovereenkomst welke tussen partijen tot stand is gekomen met

betrekking tot de Luchtzijde en Landzijde II en waarvan een kopie als **Bijlage VI** aan deze raamovereenkomst is gehecht.

Landzijde: Landzijde I en Landzijde II.

Landzijde I: Dat gedeelte van Rotterdam Airport dat op de kaart die als **Bijlage VII** aan deze raamovereenkomst is gehecht als zodanig is aangeduid.

Landzijde II: Dat gedeelte van Rotterdam Airport dat op de kaart die als **Bijlage VII** aan deze raamovereenkomst is gehecht als zodanig is aangeduid.

Luchtzijde: Dat gedeelte van Rotterdam Airport dat op de kaart die als **Bijlage VII** aan deze raamovereenkomst is gehecht, als zodanig is aangeduid plus dat gedeelte van Rotterdam Airport dat als Landzijde II op de kaart, die als **Bijlage VII** aan deze Raamovereenkomst is gehecht, als zodanig is aangeduid tot aan het moment van omzetting als in artikel 7 omschreven.

Ontwikkelingsvisie: De ruimtelijke ontwikkelingsvisie Rotterdam Airport welke partijen op basis van het Akkoord hebben ontwikkeld d.d. 2 februari 1999 en waarvan een exemplaar als **Bijlage VIII** aan deze raamovereenkomst is gehecht.

Rotterdam Airport: Het gehele terrein van Rotterdam Airport zoals dat in erfpacht, en voor wat de Landzijde II en de Luchtzijde betreft aanvankelijk in huur, zal worden uitgegeven aan NVLS en zoals aangegeven op de kaart die als **Bijlage VII** aan deze raamovereenkomst is gehecht.

Artikel 2. Fasen I en II

Partijen onderscheiden de periode voorafgaande aan het Aanwijzingsbesluit (fase I) en de periode gedurende de werkingsduur het Aanwijzingsbesluit (fase II).

Artikel 3. Uitgifte erfpacht en huur

- 3.1 De grond en opstallen van Rotterdam Airport worden thans door Rotterdam aan NVLS verhuurd tegen betaling door NVLS van een jaarlijkse (te indexerende, en wel voor het eerst met ingang van 1 juli 2000,) vergoeding van € 261.000,- (exclusief BTW). Partijen zijn overeengekomen dat de Landzijde I aan NVLS (of een daartoe door NVLS aangewezen dochtervennootschap van NVLS) wordt uitgegeven in erfpacht conform de voorwaarden als neergelegd in de Erfpachtaakte Landzijde I. De NVLS behoudt tot fase II het recht de Luchtzijde en Landzijde II te blijven gebruiken op basis van de Huurovereenkomst.
- 3.2 Na het Aanwijzingsbesluit zal de Huurovereenkomst worden omgezet in een uitgifte in erfpacht van de Luchtzijde conform de Erfpachtaakte Luchtzijde en de Erfpachtaakte Landzijde II, indien en voor zover nog geen omzetting als bedoeld in artikel 7 heeft plaatsgevonden en mits aan de in deze raamovereenkomst beschreven voorwaarden is voldaan.
- 3.3 De vestiging van de erfpacht op de Landzijde en de Luchtzijde vindt plaats op de voorwaarden zoals in de respectievelijke Erfpachtakten en in deze raamovereenkomst overeengekomen. Voor zover in de respectievelijke Erfpachtakten niet anders is bepaald, vrijwaart NVLS Rotterdam voor alle aansprakelijkheid welke verband houdt met de toestand van de grond waarop de

Erfpachttakten betrekking hebben en de milieukundige toestand van de gebouwen en werken die mede in de uitgifte in erfpacht zijn begrepen.

Indien echter als gevolg van een wijziging van de normen die van toepassing zijn op de milieukundige toestand van de grond waarop de Erfpachttakten betrekking hebben of op de toestand van de gebouwen en werken die mede in de vestiging van de erfpacht zijn begrepen, ten opzichte van de normen zoals die gelden ten tijde van de datum van deze raamovereenkomst, de grond en/of de gebouwen en werken niet langer meer geschikt is/zijn voor de overeengekomen bestemming, is Rotterdam voor de specifiek uit die normwijziging voortvloeiende schade aansprakelijk.

- 3.4 Gronden benodigd voor technische infrastructuur in verband met beveiliging en controle van aan- en uitvliegroutes zullen waar mogelijk door Rotterdam aan NVLS ter beschikking worden gesteld tegen een totale jaarlijkse vergoeding van maximaal € 50,- (exclusief BTW).
- 3.5 Rotterdam gaat ermee akkoord dat de erfpacht niet ten behoeve van NVLS, maar ten behoeve van een door NVLS daartoe aangewezen dochtervennootschap wordt gevestigd. NVLS verbindt zich om gedurende de looptijd van de erfpachten de zeggenschap in de desbetreffende (dochter) vennootschap te behouden.

Artikel 4. Erfpacht Landzijde

Partijen zijn bekend met het feit dat ten behoeve van derden, reeds vóór de vestiging van de in erfpacht ten behoeve van NVLS (of ten behoeve van een daartoe door NVLS aangewezen dochtervennootschap van NVLS), beperkte rechten zijn gevestigd op de Landzijde.

In overleg met die beperkt gerechtigden zal gestreefd worden naar een situatie waarin de beperkt gerechtigden hun beperkte rechten opgeven in ruil voor de vestiging door NVLS (of een daartoe door NVLS aangewezen dochtervennootschap van NVLS) ten behoeve van die beperkt gerechtigden van een (onder)erfpachtrecht dat conform het door NVLS (of een daartoe door NVLS aangewezen dochtervennootschap van NVLS) voor de Landzijde te hanteren voorwaarden zal zijn, maar dat overigens zodanig is dat deze beperkt gerechtigden niet in een slechtere situatie komen te verkeren.

Artikel 5. Ontwikkeling Landzijde

- 5.1 NVLS zal de Landzijde ontwikkelen waarbij de Ontwikkelingsvisie als basis zal dienen.
- 5.2 Bij het aantrekken van bedrijven en investeerders voor Rotterdam Airport ligt het initiatief bij NVLS. Rotterdam speelt daarbij een ondersteunende rol.
- 5.3 Bij de keuze van gegadigden om zich op Rotterdam Airport te vestigen zal overleg plaatsvinden tussen NVLS en Rotterdam, waarbij als uitgangspunt dient dat de voorkeur wordt gegeven aan luchtvaart en/of luchthaven gerelateerde bedrijven.
- 5.4 Mede gezien de complexiteit van deze raamovereenkomst en de belangen van partijen, verplichten partijen zich over en weer informatie met betrekking tot Rotterdam Airport, en met name met betrekking tot gegadigden voor vestiging op Rotterdam Airport, waarover partijen beschikken en welke voor de ontwikkeling van Rotterdam Airport van belang kan zijn, te verstrekken.
- 5.5 De over en weer te verstrekken informatie wordt, voor zover niet reeds publiekelijk bekend, door partijen als strikt vertrouwelijk beschouwd

- 5.6 Rotterdam zal op haar grondgebied tijdig zorgdragen voor een zuidelijke ontsluiting van de Landzijde zoals in de Ontwikkelingsvisie is voorzien.

Artikel 6. Erfpacht Luchtzijde

- 6.1 Zodra het Aanwijzingsbesluit er is en het Aanwijzingsbesluit in overeenstemming is met het Aanwijzingsverzoek, verplichten partijen zich onherroepelijk hun medewerking te verlenen aan de beëindiging van de Huurovereenkomst en de vestiging van de in erfpacht op de Luchtzijde conform de Erfpachtake Luchtzijde, voor de gehele Luchtzijde met uitzondering van de Locatie voormalige Bitumenfabriek, alsmede de vestiging van de erfpacht op Landzijde II conform de Erfpachtake Landzijde II, indien en voor zover nog geen omzetting conform artikel 7 heeft plaatsgevonden.
- 6.2 Ook indien het Aanwijzingsbesluit in overeenstemming met het Aanwijzingsverzoek is, blijft de Huurovereenkomst van kracht voor de Locatie voormalige Bitumenfabriek.
Na de vestiging van de erfpacht op de Luchtzijde, met uitzondering van de Locatie voormalige Bitumenfabriek, zal NVLS voor op Landzijde II de Locatie voormalige Bitumenfabriek jaarlijks een vergoeding aan Rotterdam verschuldigd zijn van € 50,--.
Partijen zullen de titel voor de in gebruikgeving nader overeenkomen en uitwerken, zulks mede met inachtneming van het bepaalde in de Wet Bodembescherming terzake.
- 6.3 Partijen zullen een nadere overeenkomst met betrekking tot de eventuele sanering van de Locatie voormalige Bitumenfabriek sluiten.
Uitgangspunt is dat de erfpacht op de Locatie voormalige Bitumenfabriek eerst dan ten behoeve van NVLS (of ten behoeve van een daartoe door NVLS aangewezen dochtervennootschap van NVLS) zal worden gevestigd, zodra de grond is gesaneerd.
Rotterdam zal bevorderen dat voor de totstandkoming van het Aanwijzingsbesluit duidelijkheid bestaat over een eventuele sanering en de voorwaarden waaronder deze zou moeten plaatsvinden.
Na sanering vindt de vestiging van de erfpacht ten behoeve van NVLS (of ten behoeve van een daartoe door NVLS aangewezen dochtervennootschap van NVLS) plaats tegen de voorwaarden die gelijk zijn aan de voorwaarden als vervat in de Erfpachtake Luchtzijde, zonder dat NVLS in verband met deze uitgifte een canon verschuldigd zal zijn en voor een looptijd die gelijk is aan de alsdan nog resterende looptijd van de op de Luchtzijde gevestigde erfpacht.

Artikel 7. Omzetting Luchtzijde in Landzijde II

Partijen zijn overeengekomen dat een deel van de grond welke thans tot de Luchtzijde behoort, en welk deel als zodanig is aangeduid op de kaart die als **Bijlage VII** aan deze raamovereenkomst is gehecht beschouwd zal kunnen gaan worden als Landzijde II.

Voor zover nodig zal Rotterdam haar medewerking verlenen aan de aanpassing van de Huurovereenkomst en de vestiging van de erfpacht conform Erfpachtake Landzijde II.

Artikel 8. Exploitatie

- 8.1 Gedurende fase I zal NVLS de exploitatie van Rotterdam Airport voortzetten conform het bepaalde in het Akkoord en op de voorwaarden als in deze raamovereenkomst neergelegd.
Gedurende fase II zal NVLS de exploitatie van Rotterdam Airport voortzetten conform de voorwaarden van het Aanwijzingsbesluit.
- 8.2 NVLS heeft aan Rotterdam haar medewerking toegezegd bij het zoeken naar een oplossing voor

de uitplaatsing van wat door partijen wordt aangeduid als de "kleine recreatieve luchtvaart".

Artikel 9. Rapportage

NVLS verplicht zich gedurende fase I per halfjaar rapport uit te brengen aan Rotterdam over het gebruik van Rotterdam Airport en NVLS dient daarbij aan te geven in hoeverre NVLS erin is geslaagd de doelstellingen ten aanzien van de exploitatie van Rotterdam Airport, zoals in het Akkoord neergelegd, te realiseren.

Artikel 10. Personeel

Tussen partijen zijn afspraken gemaakt over de mogelijkheid die zal worden geboden aan de personen die als ambtenaar in dienst zijn bij Rotterdam, en gedetacheerd zijn bij Rotterdam Airport, om in dienst te treden bij Rotterdam Airport B.V., een volle dochtervennootschap van NVLS.

Deze afspraken zijn vastgelegd in het Akkoord en zijn nader uitgewerkt en vastgesteld in de CAO Rotterdam Airport B.V., waarvan een exemplaar aan deze raamovereenkomst als **Bijlage IX** is gehecht.

Artikel 11. Beëindiging

- 11.1 Indien het Aanwijzingsbesluit niet in overeenstemming is met het Aanwijzingsverzoek of het Akkoord en de Ontwikkelingsvisie en in de situatie dat ten tijde van de totstandkoming van het Aanwijzingsbesluit voorzienbaar is dat de kosten van Luchtverkeersleiding Nederland geheel of gedeeltelijk aan NVLS in rekening zullen worden gebracht, zullen partijen in overleg treden met elkaar om te zien of tussen partijen zodanige nadere afspraken gemaakt kunnen worden dat de exploitatie van Rotterdam Airport op basis van het Aanwijzingsbesluit voor beide partijen aanvaardbaar is.
- 11.2 Indien één (1) jaar na de totstandkoming van het Aanwijzingsbesluit blijkt dat het in lid 1 bedoelde overleg niet tot resultaat heeft geleid, hebben partijen het recht deze raamovereenkomst op te zeggen.
- 11.3 Indien er niet uiterlijk op 15 januari 2005 een Aanwijzingsbesluit is, zullen partijen in overleg treden om te zien of tussen partijen zodanige nadere afspraken gemaakt kunnen worden dat de exploitatie van Rotterdam Airport voor beide partijen aanvaardbaar is.
- 11.4 Indien op 15 januari 2006 blijkt dat het in lid 3 bedoelde overleg niet tot resultaat heeft geleid, hebben partijen het recht deze raamovereenkomst op te zeggen.
- 11.5 Opzegging dient te geschieden met in achtneming van een opzegtermijn van tenminste één (1) jaar.
Opzegging dient te geschieden uiterlijk één (1) jaar nadat het recht tot opzegging is ontstaan, waarna het recht tot opzegging vervalt.
- 11.6 Beëindiging van deze raamovereenkomst op grond van het in lid 2 of lid 4 bepaalde heeft tot gevolg de beëindiging van de erfpacht van de Landzijde.
Rotterdam zal daarbij de eventueel reeds gevestigde ondererfpachtrechten respecteren.
De beëindiging van de erfpacht van de Landzijde zal worden geëffectueerd doordat NVLS afstand doet van het erfpachtrecht.
NVLS heeft daarbij aanspraak op vergoeding van de waarde van de erfpacht met inachtneming van de waarde van de aldan nog doorlopende ondererfpachtrechten daarbij rekening houdend

vervangen door bepalingen die wél verbindend zijn en die zo min mogelijk - gelet op het doel en de strekking van deze raamovereenkomst - afwijken van de niet verbindende bepalingen.

Artikel 15. Toepasselijk recht en geschilbeslechting

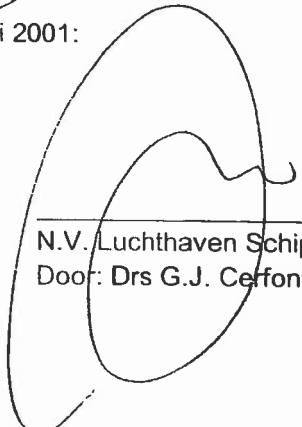
15.1 Deze raamovereenkomst wordt uitsluitend door Nederlands recht beheerst.

15.2 Behoudens voor zover in de Erfpachtakte Landzijde I en II, de Huurovereenkomst of de Erfpachtakte Luchtzijde arbitrage overeen is gekomen, zullen alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze raamovereenkomst, dan wel van nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, worden beslecht door de bevoegde rechter te Rotterdam.

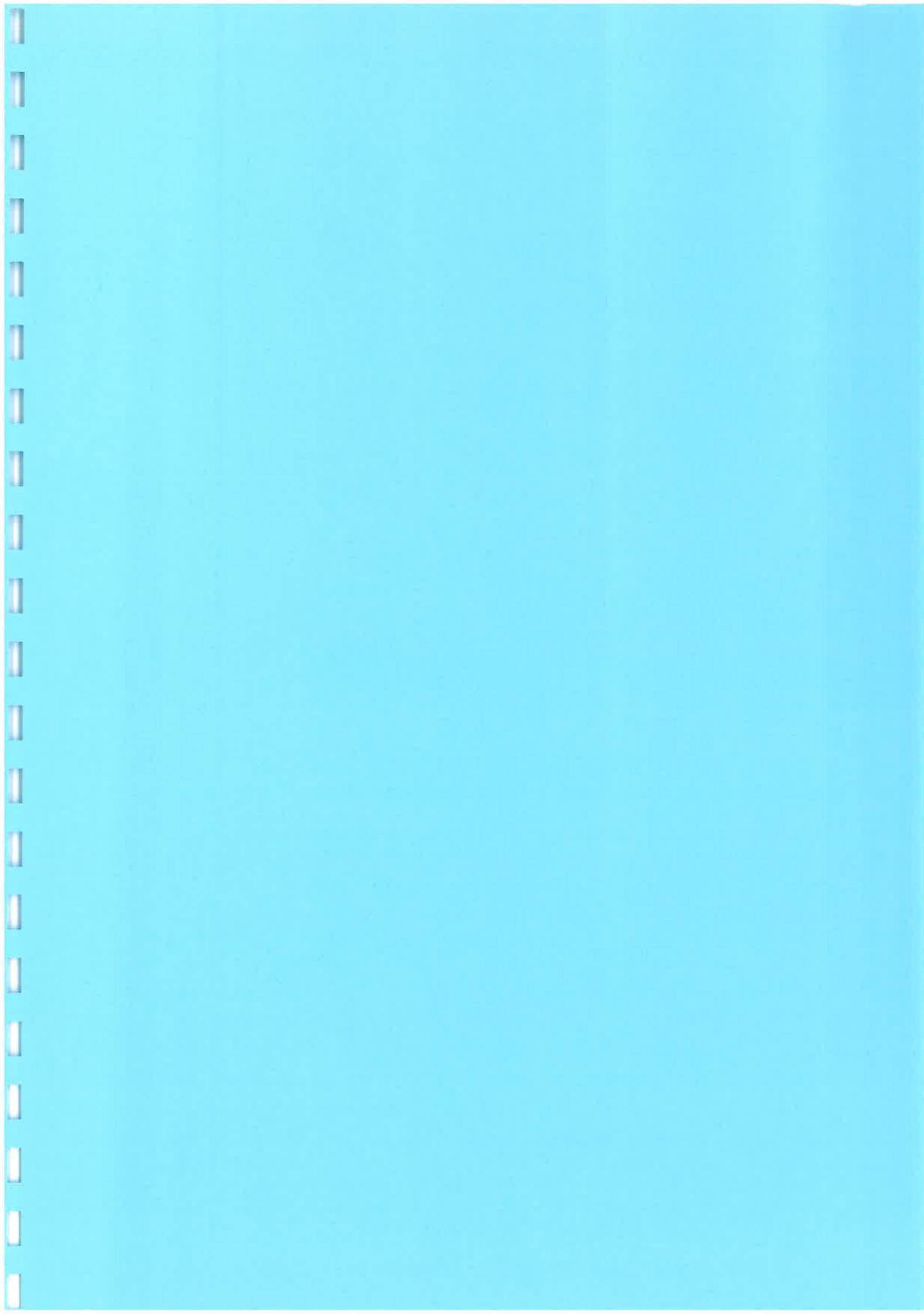
Aldus getekend in tweevoud te Rotterdam op 27 januari 2001:



Gemeente Rotterdam
Door: Mr I.W. Opstelten
21-08-2001



N.V. Luchthaven Schiphol
Door: Drs G.J. Cerfontaine
27 jan. 2001



Rangorde bestemmingen met zakelijk reismotief via Schiphol
gevlogen uit het catchmentarea Rotterdam Airport
Peiling 2002

Rangorde	Bijzonderheden	luchthaven van bestemming	Rangorde	Bijzonderheden	luchthaven van bestemming
1	RA	London	41		Newcastle
2		Kopenhagen	42		Stuttgart
3		Parijs	43	NOP	Tokyo
4		Frankfurt	44		Basel
5		Barcelona	45		Venetië
6		Madrid	46		Bergen
7		München	47	BBJ	Atlanta
8		Milaan	48	BBJ	Chicago
9		Stockholm	49		Billund
10		Liverpool	50		Cairo
11		Zurich	51		East Midlands
12		Geneve	52	NOP	Kuala Lumpur
13	BBJ	New York	53		Belfast
14	RA	Birmingham	54	NOP	Paramaribo
15		Wenen	55		Gothenburg
16	RA	Manchester	56		Leeds/Bradford
17		Istanbul	57	BBJ	Dubai
18	BBJ	Houston	58		Neurenberg
19		Athene	59	NOP	Bangkok
20		Oslo	60		Southampton
21		Lissabon	61		Florence
22		Moskou	62		Kiev
23		Dublin	63	BBJ	Teheran
24		Berlijn	64	NOP	Beijing
25		Helsinki	65		Stavanger
26		Glasgow	66		Bologna
27		Nice	67	BBJ	Lagos
28		Edinburgh	68	NOP	Taipei
29		Rome	69	BBJ	Nairobi
30		Aberdeen	70	BBJ	Philadelphia
31	RA	Hamburg	71		Lyon
32		Praag	72		Sint Petersburg
33	NOP	Singapore	73	NOP	Johannesburg
34		Bristol	74	RA	Malaga
35	NOP	Hongkong	75	NOP	Miami
36		Budapest			
37	BBJ	Washington		xx	Hannover
38		Warschau		xx	Alicante
39		Boekarest			
40	NOP	Willemstad			

RA Bestemming werd in 2002 ook vanaf RA gevlogen, hierdoor kan rangorde wijzigen (lees omhoog gaan)

BBJ Bestemming kan hooguit vanuit RA gevlogen worden middels een business jet (bv BBJ of A319CJ)

NOP Bestemming kan niet vanuit RA gevlogen worden (meer dan 4500NM)

Vet Wordt op lijndienstbasis in december 2005 aangeboden

