

Integraal Plan Noordrand Rotterdam gaat door

VERPLAATSING VLEGVELD ZESTIENHOVEN GEEFT EXTRA DIMENSIE AAN ONTWIKKELING NOORDRAND ROTTERDAM

JOOP LINTHORST

Op 2 april stemde de gemeenteraad van Rotterdam –met 25 stemmen voor en 18 tegen– in met het in procedure brengen van het Integraal Plan Noordrand Rotterdam (IPNR). De inspraak- en overlegonden over het IPNR zullen na de zomer van start gaan. Eind volgend jaar zal de rijksoverheid moeten beslissen over de verplaatsing van de luchthaven Rotterdam naar de polder Schieveen en over de aanleg van een nieuwe rijkswegverbinding tussen de A13 en de A16.

Het Integraal Plan Noordrand Rotterdam past in grote lijnen binnen het rijksbeleid, zoals dat is geformuleerd in onder andere de Vierde Nota Extra (VINEX) en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV2). Het IPNR is in 1991 door het Rijk aange-

wezen als potentieel sleutelproject en kreeg daarmee een bijzondere status in het kader van de uitwerking van de VINEX.

ONTWIKKELING

De realisatiekosten van het IPNR worden geraamd op ruim zeven miljard gulden. Het is een van de grote projecten in het kader van de vernieuwing van Rotterdam. Het is enerzijds bedoeld om het economisch draagvlak van Rotterdam en de regio te vergroten, anderzijds om de achterstand in de ruimtelijke ontwikkeling in de noordrand van de stad weg te werken. De huidige luchthaven Zestienhoven (Rotterdam Airport) moet daartoe worden verplaatst naar een nieuwe locatie in de ten noorden van de Doenkade gelegen polder Schieveen.

Ten zuiden van de nieuwe luchthaven

zullen nieuwe woon- en werkgebieden met stedelijke allure, voorzieningen en hoogwaardig railvervoer worden ontwikkeld. In de geplande woonwijk 'Rijs en Daal', die een tuinstadkarakter krijgt, kunnen 7.000 woningen gebouwd worden. In het gebied is verder 170 hectare beschikbaar voor bedrijfsterreinen en kantoorparken van uiteenlopende aard.

ONTSluitING

Voor de ontsluiting van de nieuwe woon- en werkgebieden zullen een nieuwe metrolijn en tramlijnen aangelegd moeten worden. Verder moet de Hofpleinlijn een nadrukkelijker openbaarvervoersrol krijgen in het zuidelijk deel van de Randstad. Ook zal het spoor van de Hoge-Snelheidslijn (HSL) gebruikt kunnen worden als verbinding tussen Rotterdam/nieuwe luchthaven en Amsterdam/Schiphol.

Voor een wezenlijke oplossing van de file-problematiek op het noordelijk deel van de ring rond Rotterdam is capaciteitsuitbreiding van het wegennet noodzakelijk. Tussen het Terbregseplein (A16) en de A13 moet een nieuwe rijksweg worden aangelegd. Door een grotendeels verdiepte ligging en door de nieuwe rijkswegverbinding in een tunnel onder de start- en landingsbaan van de nieuwe luchthaven aan te leggen, kan de weg landschappelijk goed worden ingepast. De tunnelvariant van de rijksweg heeft ook voordelen ten aanzien van het dubbele grondgebruik en de milieubelasting van de omgeving. Om de ingreep in natuur en landschap zoveel mogelijk te compenseren en een geleiding in de regionale verstedelijking te kunnen aanbrengen, zal ten noorden van het plangebied een ecologische (groene) bufferzone moeten worden ingericht.



Om het economisch draagvlak van Rotterdam en de regio te vergroten wordt Rotterdam Airport verplaatst. Foto: Aeroview.

Nu de gemeenteraad van Rotterdam akkoord is gegaan met het IPNR lijkt er een einde te komen aan de al tientallen jaren durende impasse. Na de opening in het begin van de jaren vijftig maakte 'Zestienhoven', tegenwoordig Rotterdam Airport genoemd, aanvankelijk een periode van groei door. Begin jaren zeventig kwam daaraan echter abrupt een einde, omdat ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving onmogelijk werden gemaakt door de ligging van de luchthaven. Bovendien kwam geluidshinder van vliegtuigen volop in de publieke en politieke belangstelling te staan. De luchthaven bleef echter gehandhaafd, ondanks pogingen haar naar elders te verplaatsen. De minister van Verkeer en Waterstaat stemde niet in met sluiting en de exploitant van de luchthaven, de gemeente, leed jaarlijks aanzienlijke verliezen.

STARTSEIN

In 1989 gaf de gemeente het startsein om de impasse te doorbreken met de presentatie van de eerste plannen in het kader van het Integraal Plan Noordrand Rotterdam. De gemeente stemde in met de start van de onderzoeksfase en met de overdracht van de exploitatie van de huidige en zo mogelijk nieuwe luchthaven aan de Ontwikkelingsmaatschappij Nieuw Rotterdam Airport NV (ONRA). Daarmee kwam voor de gemeente een einde aan het jaarlijks exploitatie-verlies.

De kosten voor de aanleg van de nieuwe luchthaven worden geraamd op 345 miljoen gulden. Iets minder dan eenderde deel wordt door het Rijk betaald, de rest van het bedrag moet worden gefinancierd door Rotterdam, Schiphol en via leningen van private partners. De private partners mogen, in ruil voor leningen met een 'zachte' rente, meedoen met de realisatie van het nieuwe stedelijk gebied.

ACCENT

Het nieuwe Rotterdam Airport kan zich ontwikkelen tot een volwaardige, op Europese bestemmingen georiënteerde luchthaven, met een accent op het zakelijk lijnverkeer (vier van de vijf vluchten zijn lijnvluchten). Er wordt wel uitgegaan van een forse groei ten opzichte van de huidige situatie, maar Rotterdam Airport

zal altijd een relatief kleine luchthaven blijven, zeker in vergelijking met Schiphol en zelfs andere regionale luchthavens in Europa.

Ook na de verplaatsing zal de luchthaven dicht bij woonwijken liggen. Door een uitgekende situering van de nieuwe 2.800 meter lange start- en landingsbaan is de overlast door geluidshinder echter gering. Om de geluidshinder van de nieuwe luchthaven verder te beperken

Rotterdam Airport, maar ook een indirecte regionale werkgelegenheidsgroei als gevolg van een economische structuurversterking en -verbreding.

Door de nieuwe luchthaven krijgt het IPNR een extra dimensie. Aanhaking van de Rotterdamse regio aan het internationale transportnetwerk via water, weg en rail (inclusief Hoge-snelheidsspoorlijn) wordt door de nieuwe luchthaven gecompleteerd. Zo is de mogelijkheid

voor snelle dagrandverbindingen, vanuit de zuidelijke vleugel van de Randstad naar de belangrijkste economische centra van Europa, een belangrijke stimulans voor de versterking van de (in)direct met de haven verbonden zakelijke dienstverlening.

NACHTVLUCHTEN

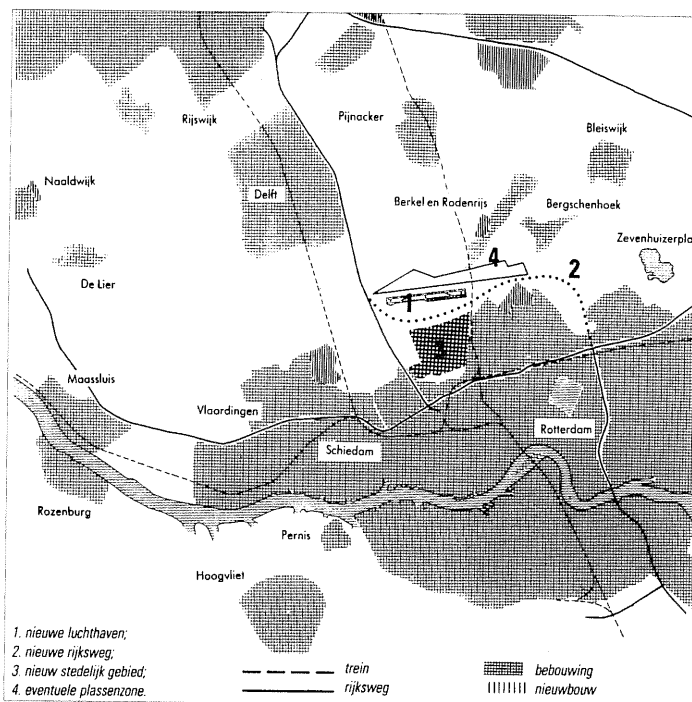
Op het punt van het nachtelijk gebruik van de nieuwe luchthaven heeft Rotterdam met ONRA/Schiphol afgesproken dat, zodra dat in het kader van nationaal beleid en een verantwoorde exploitatie mogelijk is, gestreefd wordt naar een nachtsluiting van de nieuwe luchthaven tussen 23.00 en 07.00 uur. Op 2 april heeft de Rotterdamse gemeenteraad de uitdrukkelijke wens om tot een nachtvlicht-

verbod voor de nieuwe luchthaven te komen vastgelegd in een motie. Met Schiphol is afgesproken dat op Rotterdam Airport geen nachtvluchten in de kern van de nacht (tussen 01.00 en 05.00 uur) zullen plaatsvinden en dat het absolute maximum aantal nachtvluchten 1.600 per jaar bedraagt.

Ik ben ervan overtuigd dat er, wanneer de nieuwe luchthaven in de volgende eeuw wordt geopend, een nachtvlichtverbod voor regionale luchthavens in ons land geldt, zoals dat nu al het geval is in andere Europese landen.

Met het IPNR levert Rotterdam een bijdrage aan de complexe afweging die nu door het Rijk zal moeten worden gemaakt. Dit soort concrete plannen maken duidelijk hoe ingewikkeld de afweging is, maar niemand mag haar nu uit de weg gaan.

Joop Linthorst is wethouder Ruimtelijke Ordening en Economische Ontwikkeling van de gemeente Rotterdam.



De onderdelen van het Integraal Plan Noordrand Rotterdam.
Bron: Noordrand Actueel.

zal de niet-commerciële kleine luchtvaart naar elders worden verplaatst en zullen de in- en uitvliegroutes zoveel mogelijk worden geoptimaliseerd.

Uit de zeer uitvoerige berekeningen van de Milieu-effectrapportage (MER) blijkt dat het aantal woningen en geluidshinderders ten opzichte van de huidige situatie drastisch zal afnemen, ondanks een groei van 11.000 naar 40.000 vliegbewegingen in de (verre) toekomst. In 2010 zullen rond Rotterdam Airport slechts 262 woningen binnen de 35 Kosteneenheden-geluidscontour liggen.

IMPULS

Voor het IPNR is zeer veel onderzoek verricht. Niet alleen ten behoeve van de meest uitgebreide MER die ooit in Nederland is gemaakt, maar ook naar de economische effecten. Het Economisch Effect Rapport (EER) toont vooral een kwalitatieve economische impuls aan. Het IPNR realiseert niet alleen directe werkgelegenheidseffecten in en om