

Rotterdam-Antwerpen Airport

H.A. van Klink en P.M.J. Pol*

De luchthavens van Rotterdam en Antwerpen hebben een gebrek aan ruimte en kunnen moeilijk uitbreiden. Het plan om de Rotterdamse luchthaven te verplaatsen is inmiddels zeer omstreden. Tegelijkertijd lijkt de betekenis van regionale vliegvelden in de toekomst juist toe te nemen. Een oplossing voor dit probleem zou één centraal gelegen vliegveld in de Rijn-Schelde Delta kunnen zijn, tussen Rotterdam en Antwerpen in. Een goede bereikbaarheid met de hogesnelheidslijn maakt het zelfs mogelijk om op deze wijze een deel van de groei van Schiphol op te vangen.

Het politiek-maatschappelijk klimaat lijkt zich tegen luchthavens te keren. De discussie over de uitbreiding van Schiphol en de toekomst van Rotterdam Airport zijn hiervan voorbeelden. Over de Rotterdamse luchthaven wordt reeds decennia gesproken. Het Integraal Plan Noordrand (IPNR) dat enkele jaren geleden is verschenen, bevatte de keuze voor verplaatsing van de luchthaven. Een beslissing is vooralsnog uitgebleven. Hierdoor wordt de aanleg van woonwijken en een snelweg geblokkeerd, en wordt de ontwikkeling van de Zuidvleugel van de Randstad gefrustreerd. Het is om deze reden noodzakelijk dat de impasse in de besluitvorming over de Rotterdamse luchthaven doorbroken wordt. Dit lijkt alleen mogelijk door een hoger ruimtelijk schaalniveau in de beschouwing te betrekken.

Niet alleen in Rotterdam stuit (de verplaatsing van) de luchthaven op tegenstand, ook in Antwerpen wordt hinder ondervonden, en bezwaar gemaakt tegen uitbreiding van het daar gelegen vliegveld. In beide regio's staat de luchthaven ter discussie, terwijl de betekenis van een luchthaven voor hun concurrentiepositie belangrijker wordt. Gezien de toenemende ruimtelijk-economische samenhang in de Rijn-Schelde Delta kan de vraag gesteld worden of de vliegvelden van Rotterdam en Antwerpen niet vervangen kunnen worden door één nieuwe luchthaven voor het gehele gebied. Met de ondertekening van het Scheldeverdrag door Nederland en Vlaanderen in december 1994 is de weg naar hechtere samenwerking tussen beide landen vrijgemaakt. De mogelijkheid van een gezamenlijke luchthaven in de Rijn-Schelde Delta is een uitdaging om deze samenwerking daadwerkelijk te ontwikkelen.

In dit artikel wordt ingegaan op de wenselijkheid van één nieuwe luchthaven in de Rijn-Schelde Delta, als second best oplossing voor een regionaal vliegveld bij Rotterdam, indien het IPNR met luchthaven

definitief onhaalbaar blijkt. Deze optie kan ook dienen voor het creëren van extra capaciteit voor Schiphol, waarvan de toekomstige groeimogelijkheden deze zomer door de politiek zijn begrensd. Wij gaan hieronder eerst in op het belang van regionale luchthavens voor stedelijke gebieden. Vervolgens wordt het functioneren van de Rotterdamse en Antwerpse luchthaven besproken. Daarna wordt ingegaan op de ruimtelijk-economische samenhang in de Rijn-Schelde Delta. In aansluiting hierop worden argumenten vóór samenwerking bij de realisatie van een gezamenlijke luchthavenvoorziening in de Rijn-Schelde Delta aangegeven.

De betekenis van regionale luchthavens

Regionale luchthavens bieden door hun kleinschaligheid een flexibele, snelle en comfortabele toegankelijkheid. Met name zakelijke reizigers, die waarde hechten aan een korte transporttijd en hoog comfort, prefereren het gebruik van een regionale luchthaven. De positie van regionale luchthavens lijkt versterkt te kunnen worden, doordat grote luchthavens bepaalde activiteiten afstoten. Grote luchthavens stoten op ruimtelijke, verkeerskundige en milieuhygiënische grenzen aan hun functioneren, en concentreren zich in toenemende mate op de – qua opbrengsten, ruimtegebruik en milieubelasting – meest aantrekkelijke activiteiten. Hiertoe behoren primair grootschalige vliegactiviteiten, omdat deze activiteiten per vervoers-eenheid relatief weinig gebruik maken van het banenstelsel en andere faciliteiten. Minder aantrekkelijke activiteiten – zoals interregionaal vliegverkeer en

* De auteurs zijn verbonden aan het European Institute for Comparative Urban Research (EURICUR), Erasmus Universiteit Rotterdam.

reparatiediensten – worden afgestoten naar regionale luchthavens in de omgeving van de mainport. Op deze wijze ontstaan 'multi airport-systemen'. In Nederland wil Schiphol de kleinere luchtvaart in principe uitplaatsen naar vliegveld Lelystad. Dit vliegveld staat op de nominatie om in de toekomst als 'zesde baan' van Schiphol te gaan functioneren.

De positie van regionale luchthavens zal naar verwachting door de ontwikkeling van een netwerk van hogesnelheidsspoorlijnen in Europa niet ernstig worden aangetast. Snelle treinen kunnen zowel concurrerend als complementair zijn ten opzichte van het regionale vliegverkeer. Beide vervoersmodaliteiten concurreren op verbindingen tussen grote steden op afstanden tot ongeveer 400 kilometer. Door de snelle toegankelijkheid van het HSL-systeem (kortere inchecktijden en ligging van stations in stadscentra) biedt de trein op deze afstanden voordelen ten opzichte van het vliegtuig. Complementair zijn beide modaliteiten in de eerste plaats vanuit een stad met een HSL-aansluiting naar bestemmingen die niet per HSL bereikt kunnen worden. Van complementariteit is in de tweede plaats sprake wanneer de snelle trein als 'feeder' voor de regionale luchtvaart functioneert: dan kunnen vanuit een groter gebied ('catchment area') passagiers worden aan- en afgevoerd. Van een dergelijke 'feeder'-functie is sprake in Lyon: de luchthaven Satolas wordt steeds meer gebruikt door passagiers, die per TGV worden aan- en afgevoerd.

De aanwezigheid van een (regionale) luchthaven kan een positieve invloed hebben op het vestigingsklimaat en derhalve op de regionale economie¹. In het bijzonder internationaal georiënteerde bedrijven achten een goede bereikbaarheid een noodzakelijke vestigingsfactor. In de economie is sprake van een toename van hoogwaardige en kennisintensieve activiteiten. Voor deze activiteiten is de kwaliteit van het arbeidsaanbod een belangrijke vestigingsplaatsfactor. Hoogopgeleide werknemers stellen hoge eisen aan de kwaliteit van het leefmilieu. Dit betekent derhalve, dat de toekomstige economische groei van een regio voor een groot deel wordt bepaald door de kwaliteit van het leefmilieu. De leefbaarheid kan echter negatief beïnvloed worden door de nabijheid van een luchthaven. Dit levert een paradoxale situatie op: een luchthaven kan het vestigingsklimaat van een stedelijke regio verbeteren, maar tegelijkertijd het leefmilieu – en dus het vestigingsklimaat – aantasten.

Onder invloed van het beleid om vliegvelden self supporting te maken ontstaat een tweede paradox: om inkomsten te genereren zal een luchthavendirectie het vliegverkeer willen maximaliseren, hetgeen de kwaliteit van het leefmilieu kan aantasten. Ten einde het leefmilieu te sparen zal een luchthaven daarom bij voorkeur buiten het stedelijk gebied aangelegd moeten worden. Dit kan echter de landzijdige bereikbaarheid van de luchthaven belemmeren. Met snelle shuttletreinen – zo mogelijk via HSL-tracé's – kan deze belemmering worden opgeheven.

Luchthavens van Rotterdam en Antwerpen

Zowel de regio Rotterdam als de regio Antwerpen heeft een luchthaven. Antwerpen beschikt sinds 1931

over het vliegveld Deurne, dat ligt op grondgebied van de gemeente Antwerpen. Het wordt hoofdzakelijk gebruikt voor zakelijk personenverkeer; voor luchtvracht is Deurne niet van grote betekenis. De afgelopen jaren is het aantal passagiers gestaag gegroeid: van 170.000 in 1989 tot 210.000 in 1993; een stijging met 25%. Vanaf Deurne zijn er lijndiensten naar Londen-Heathrow, -Gatwick en -City, en Amsterdam. De luchthaven Deurne biedt directe werkgelegenheid aan ongeveer 550 mensen en indirect aan ongeveer 200. De exploitatie van de luchthaven is in 1989 overgegaan van de staat naar de Vlaamse Gemeenschap. De dekkingscoëfficiënt van de luchthavenexploitatie (het deel van de exploitatiekosten dat gedekt wordt door de opbrengsten) bedroeg in 1993 80%².

De Rotterdamse luchthaven (voorheen Zestienhoven, nu Rotterdam Airport) bestaat sinds 1956, en is gelegen op het grondgebied van de gemeente Rotterdam. Sinds 1990 voert NV Luchthaven Schiphol het operationele beheer over het vliegveld. In 1989 bedroeg het aantal passagiers 289.000, in 1994 was dit gestegen met 22% tot 355.000. In 1994 reisde ruim 80% van de passagiers per lijndienst en bijna 20% met chartervluchten. De hoeveelheid afgehandelde luchtvracht was in 1989 ruim 1.700 ton en in 1994 5.400 ton. Er zijn vanaf Rotterdam lijndiensten naar Londen-Gatwick, -Heathrow en -City, Manchester, Parijs-Charles de Gaulle en Groningen. Op de luchthaven werken in totaal zo'n 1700 mensen, het indirect van de luchthaven afhankelijke aantal werknemers wordt geschat op 3.500³.

Zowel vanaf de luchthaven van Antwerpen als van Rotterdam opereert de Vlaamse Luchttransportmaatschappij (VLM). De VLM is een jonge luchtvaartmaatschappij, waarvan de ontwikkeling een goede illustratie vormt voor de stijgende behoefte aan vluchten vanaf regionale luchthavens. De maatschappij vliegt vanaf Deurne en Rotterdam Airport naar Londen City-airport. Daarnaast vliegt men vanuit Antwerpen via Londen naar Liverpool. Opvallend is dat 12% van de VLM-passagiers die via Rotterdam reizen afkomstig zijn uit Amsterdam en het Gooi⁴. Dit illustreert de aantrekkingskracht van regionale luchthavens: blijkbaar kan de langere autorit opwegen tegen de ongemakken van een mainport.

Zowel in de regio Rotterdam als de regio Antwerpen staat de locatie en de ontwikkeling van de luchthaven ter discussie. In beide regio's is het vliegveld oogpunt van milieu en ruimtelijke ordening ongunstig gelegen:

- in Antwerpen zijn omliggende gemeenten – met uitzondering van de gemeente Antwerpen – tegen

1. Zie ondermeer: L. van den Berg, H.A. van Klink en P.M.J. Pol, *Van luchthaven naar groeiopool*, EURICUR, Rotterdam, november 1993, en F. French, *Airports as job generators*, *Airports International*, juli/augustus 1994, blz.7-8.

2. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, *Jaarverslag 1993 Vlaamse regionale luchthavens*, Brussel, 1994.

3. Rotterdam Airport, *Airportrait*, September 1994, Rotterdam, blz. 1.

4. T. Damen, VLM speelt in op voordeel van klein vliegveld, *Het Parool*, 19 oktober 1994.

uitbreiding c.q. verplaatsing van de luchthaven⁵. De omliggende gemeenten Mortsel en Borsbeek willen het grondgebied van de luchthaven gebruiken voor woningbouw. Eén van de deelgemeenten van Antwerpen – de in 1983 met Antwerpen gefuseerde gemeente Deurne – is tegenstander van de luchthaven vanwege geluidsoverlast. Voor de luchthaven van Antwerpen is de korte start-/landingsbaan een extra handicap; thans moet bij elke start en landing een doorgaande weg voor het verkeer worden afgesloten;

- De Rotterdamse luchthaven vormt een barrière voor de bouw van 20.000 woningen aan de noordkant van de stad. Daarnaast ligt de luchthaven ongunstig in verband met geluidshinder voor bestaande woonwijken. Na jaren van politieke strijd leek met het Integraal Plan Noordrand een oplossing gevonden voor de plaats van een luchthaven in de Rotterdamse regio. De kern van het IPNR – de verplaatsing van de luchthaven – ligt echter onder vuur, met name vanuit de provincie Zuid-Holland en omliggende gemeenten. Op rijksniveau heerst verdeeldheid; de ministeries van Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat hebben het plan gesteund, terwijl het Ministerie van VROM tegenstander is. Uitgaande van afnemende haalbaarheidskansen van het IPNR, is overweging van alternatieve locaties van de luchthaven wenselijk⁶.

De Rijn-Schelde Delta

Rotterdam en Antwerpen zijn de pijlers van de zogenaamde 'Gouden Delta', het gebied dat sinds de middeleeuwen de economische ontwikkeling te danken heeft aan handel en vervoer tussen overzeese gebieden en het Europese continent. Beide havensteden hebben zich ontwikkeld tot industrieel-logistieke complexen en richten zich steeds meer op havengebonden diensten in handel en zakelijke dienstverlening. Van oudsher zijn zij verwickeld in een concurrentiestrijd. Desondanks is er sprake van complementariteit. Antwerpen is vooral een haven voor stukgoed en neobulk (staal, auto's, fruit). Het voor de arbeidsintensieve overslag gunstige arbeidsklimaat in Antwerpen is debet aan deze positie. Rotterdam is vooral een massagoedhaven en wordt gedomineerd door olie-overslag. Soepeler regelgeving in Antwerpen heeft arbeidsintensieve en milieu-onvriendelijke activiteiten uit Rotterdam naar Antwerpen gelokt. Op bedrijfsniveau bestaan tussen de beide havens intensieve contacten. Zo'n zeventig Rotterdamse havenbedrijven hebben een vestiging in Antwerpen. De bedrijven benutten de sterke punten van beide havens.

In zowel Rotterdam als Antwerpen is de operationele relatie tussen luchthaven en zeehaven beperkt. De luchthavens zijn van belang voor het invliegen van scheepsonderdelen en bemanningen, maar er bestaan nauwelijks goederenstromen, die via Rotterdam of Antwerpen door zee en lucht worden vervoerd. De luchthavens zijn echter wezenlijke factoren in de versterking van beide havens als internationaal centrum voor dienstverlening in handel en logistiek: in de havens gevestigde dienstverle-

ners maken veelvuldig gebruik van de vliegvelden voor hun zakenreizen.

Als gevolg van schaalnadelen in de havens – zoals congestie en een gebrek aan ruimte – vindt er deconcentratie plaats van havengerelateerde activiteiten. Activiteiten zoals handel, distributie en transport vestigen zich in een steeds groter gebied rondom de zeehavens. In het geval van Rotterdam is er sprake van een ontwikkeling in de richting van Moerdijk en Breda. De recente samenwerkingsovereenkomsten tussen het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en de havens van Moerdijk en Vlissingen zijn een eerste antwoord van de Rotterdamse haven op de deconcentratietendens. De deconcentratie van havengerelateerde activiteiten vanuit Antwerpen doet zich voor in de richting van Mechelen en de Nederlandse grens.

Door de deconcentratie groeien de twee havens in ruimtelijk-economisch opzicht naar elkaar toe. De grensovergang Hazeldonk is een bekende exponent van deze vervlechting; rondom de grensovergang zijn de afgelopen jaren tal van logistieke dienstverleners gevestigd, die beide havens bedienen. Ook de concentratie van Rotterdamse en Antwerpse kantooractiviteiten van ESSO in Breda toont de vervlechting van beide havens. De vervlechting van beide havens uit zich ook in een toenemend verkeer tussen de regio's. Voorspeld wordt dat in de corridor Rotterdam-Antwerpen de goederenstroom zal toenemen van 37 miljoen ton in 1990 tot circa 66 miljoen ton in 2010⁷. In het vervoer in de corridor heeft het wegverkeer een aandeel van 47%, de binnenvaart 49% en de spoor 4%. Door de inzet van shuttletreinen is het spoorvervoer de afgelopen jaren toegenomen. Veel containers die in Rotterdam aankomen gaan in Antwerpen op de trein naar hun bestemming in Europa.

In de VINEX is aandacht besteed aan de ruimtelijk-economische vervlechting in de Rijn-Schelde Delta⁸. De wenselijkheid van grensoverschrijdende samenwerking in ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling is in een PKB nader aangegeven. Deze samenwerking is echter nog nauwelijks van de grond gekomen. De op het regionaal niveau doorwerkende tegenstellingen in nationaal-politieke belangen en de felle concurrentie tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen zijn de oorzaken van het gebrek aan grensoverschrijdende samenwerking. Gezien de toenemende ruimtelijk-economische verstrengeling en de knelpunten in het gebied zal voor dit gebrek zo spoedig mogelijk een oplossing gevonden moeten worden. In oktober 1995 is door Vlaanderen en Nederland een intentieverklaring getekend om tot nauwere samenwerking in de Rijn-Schelde Delta te komen. Volgend jaar gaat een werkgroep de sociaal-

5. Antwerpen kibbelt over toekomst vliegveld Deurne, *Nieuwsblad Transport*, 22 november 1994.

6. In het in 1981 gepubliceerde het rapport *Een nieuwe toekomst voor de luchthaven Rotterdam* van het Openbaar Lichaam Rijnmond zijn reeds twaalf alternatieve locaties voor Zestienhoven besproken.

7. *Analyse goederenstromen op de corridor Rotterdam-Antwerpen*, NEA, Rijswijk, maart 1993.

8. *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra*, Tweede Kamer, Vergaderjaar 1990-1991, nr. 21879.

economische structuur van het gebied in kaart brengen⁹.

Naar één centrale luchthaven in de Rijn-Schelde Delta?

Gezien de toenemende ruimtelijk-economische samenhang in de Rijn-Schelde Delta en de onzekere toekomst van de luchthavens van Rotterdam en Antwerpen, kan de vraag worden gesteld of niet op de schaal van de Rijn-Schelde Delta gekomen kan worden tot één nieuwe, centraal gelegen luchthavenvoorziening. Deze vraag is te meer actueel gezien de begrenzing van de groei van Schiphol tot maximaal 40 miljoen passagiers. Voor de additionele groei zal nieuwe capaciteit gezocht moeten worden; verwacht wordt dat het kabinet in 1996 met de beleidsvisie Toekomstige Nederlandse Luchtvaart Infrastructuur (TNLI) hierover duidelijkheid zal scheppen.

Eén luchthaven voor de Rijn-Schelde Delta is geen nieuw voorstel. In het begin van de jaren zeventig zijn gelijke voorstellen gedaan. In een studie van het Nederlands Economisch Instituut uit 1970 – in opdracht van de Brabantse Kamers van Koophandel – is op de realisatie van een vliegveld in de Rijn-Schelde Delta aangedrongen¹⁰. De conclusie van dit rapport was dat de groei van luchtverkeer zou leiden tot het dichtslippen van zowel Schiphol als Zaventem in de jaren negentig, en hierdoor de aanleg van een nieuwe intercontinentale luchthaven noodzakelijk zou worden. In een rapport over de plaats van een luchthaven in de ruimtelijke structuur van Zuidwest-Nederland kwam het overlegorgaan Zeehavenontwikkeling Zuidwest-Nederland in 1972 tot de slotsom dat de beste locatie voor een tweede nationale luchthaven Dinteloord was¹¹. De volgende argumenten werden hiervoor gehanteerd: een groot marktgebied, voldoende potentieel aan arbeidskrachten, relatief gunstige milieu-omstandigheden en een goede verkeersligging. Door de oliecrisis en daaropvolgende economische recessie moesten de groei prognoses voor het vliegverkeer naar beneden worden bijgesteld, waardoor de aandacht voor een tweede nationale luchthaven verminderde. De economische neergang had daarnaast een remmend effect op de interprovinciale samenwerking in Zuidwest-Nederland; een belangrijke voorwaarde voor de realisatie van een nieuwe luchthaven.

De seinen die in de jaren zeventig voor een luchthaven in de Rijn-Schelde Delta op rood werden gezet, lijken nu weer op groen te kunnen springen: voor het vliegverkeer wordt opnieuw een grote groei voorspeld en bestuurlijke samenwerking is een thema dat weer opkomt. Aan de oude plannen voor een luchthaven centraal gelegen tussen de grootste gebiedsgebieden van Rotterdam en Antwerpen kunnen de volgende nieuwe dimensies worden toegevoegd:

- een luchthaven wordt een belangrijkere factor in het vestigingsmilieu van een stedelijke regio. Van de huidige luchthavens van Rotterdam en Antwerpen kan echter geen strategische uitstraling uitgaan, omdat zij voortdurend met sluiting bedreigd worden;

- voor grote zeehavens is een luchthaven een belangrijke vestigingsplaatsfactor gezien hun kansen als logistieke dienstencentra, waardoor zij niet alleen op fysieke wijze, maar ook virtueel goederenstromen geleiden¹². Zij krijgen daardoor behoefte aan een adequate internationale bereikbaarheid in het personenverkeer;
- door de toenemende ruimtelijk-economische samenhang in de Rijn-Schelde Delta gaat het gebied op bepaalde terreinen – waaronder verkeer en vervoer – als eenheid functioneren, waardoor het mogelijk wordt centrale voorzieningen te creëren;
- in internationaal perspectief is de Rijn-Schelde Delta één functionele regio. In het licht van de concurrentie tussen Europese regio's, wordt het noodzakelijk om gezamenlijk voorwaarden te scheppen voor versterking van het gebied;
- de schaal van de Rijn-Schelde Delta lijkt een voldoende marktomvang te bieden voor de rendabele exploitatie van één regionale luchthaven (circa 2,5 miljoen inwoners en twee grote zeehavens). De huidige luchthavens van Rotterdam en Antwerpen verwerken samen jaarlijks ongeveer 500.000 passagiers;¹³
- de realisatie en exploitatie van een bi-nationale luchthaven in de Rijn-Schelde Delta is een intra-Europees samenwerkingsproject en dient een Euroregionaal belang. Op basis van deze criteria is het wellicht mogelijk om voor het project ondersteuning te verkrijgen van de Europese Unie in het kader van de Trans Europese Netwerken;
- indien de verwachtingen over de snelle groei van het vliegverkeer uitkomen, ontstaat binnen tien jaar een tekort aan capaciteit op Schiphol. In Nederland zal daarom additionele luchthavencapaciteit moeten worden gevonden. Voor Zaventem lijkt zich in de toekomst ook een capaciteitsprobleem voor te doen. De knellende ruimtelijke en milieuhygiënische situatie in beide landen lijkt te vragen om een gezamenlijke oplossing van de capaciteitsproblemen.

Een luchthaven in de Rijn-Schelde Delta heeft primair een regionale functie en kan ten dienste staan aan zakelijke en logistieke dienstverlening in het gebied. Daarnaast kan de luchthaven een ondersteunende rol

9. Er was reeds aandacht voor de vervlechtingen in de Rijn-Schelde Delta in het rapport *De ontwikkeling van Zuidwest-Nederland*, Rijks Planologische Commissie, 1971.

10. *Naar een Benelux luchthaven?*, Nederlands Economisch Instituut, mei 1970.

11. *Een luchthaven in de ruimtelijke structuur van Zuidwest-Nederland*, Rapport over de luchthavenaccommodatie in Zuidwest-Nederland van de Commissie Luchthaventerreinen van het overlegorgaan Zeehavenontwikkeling Zuidwest-Nederland, Rotterdam, 1972.

12. A. Roobeek, *Mainports Holland*, *NRC Handelsblad*, 25 februari 1995.

13. Ter vergelijking: de luchthaven van Basel-Mulhouse heeft een marktgebied van 2 miljoen inwoners, de luchthaven Eindhoven 1,5 miljoen en de luchthaven Maastricht circa 1,8 miljoen. Deze luchthavens verwerken respectievelijk 2.000.000, 200.000 en 300.000 passagiers per jaar.

vervullen voor de nationale luchthavens Schiphol en Zaventem. De centrale ligging en het relatief omvangrijke 'catchment area' in de Rijn-Schelde Delta maakt een satelliet-luchthaven van Schiphol in dit gebied mogelijk aantrekkelijker dan vliegveld Lelystad, een vliegveld op de Tweede Maasvlakte of een vliegveld in zee.

Een noodzakelijke voorwaarde voor de levensvatbaarheid van een luchthaven in de Rijn-Schelde Delta zijn snelle verbindingen met de stedelijke centra van de regio. Het ontbreken van dergelijke verbindingen was in de jaren zeventig een struikelblok voor de realisatie van een luchthaven in West-Brabant. Met de aan te leggen Hogesnelheidslijn kan nu echter de landzijdige bereikbaarheid van een luchthaven in dit gebied worden verzekerd. Indien de luchthaven aan het HSL-tracé wordt gerealiseerd, is het mogelijk om in ongeveer 30 minuten de luchthaven vanuit het stadscentrum van Rotterdam en Antwerpen te bereiken. Hiermee kan het vliegveld worden gebruikt voor dagrandverbindingen met andere stedelijke centra in Europa. Aansluiting op het HSL-netwerk kan tevens in het belang zijn van de positie van de luchthaven in het vrachtvervoer, gezien de ontwikkelingen in Frankrijk met het vrachtvervoer per TGV. De keuze van een nieuwe luchthaven centraal in de Rijn-Schelde Delta impliceert een HSL-tracé door West-Brabant en de Hoeksche Waard (de Zoomroute). Het huidige voorkeustracé voert langs Breda.

Een andere voorwaarde voor het succes van één luchthaven voor de Rijn-Schelde Delta is dat deze voor de gehele regio wordt gepositioneerd. Deze aanpak is gekozen door één van de weinige bi-nationale luchthavens in Europa, de luchthaven van Bazel-Mulhouse. Deze luchthaven wordt beheerd door een Frans-Zwitserse organisatie. In 1994 is de luchthaven Maastricht begonnen om haar positie te internationaliseren. Door de toetreding van de stad Aken als aandeelhouder van de luchthaven, wordt de luchthaven tegenwoordig 'Maastricht-Aachen Airport' genoemd. In een te realiseren 'Rotterdam-Antwerpen Airport' zullen gemeenten (regiobesturen) en provincies als aandeelhouders moeten worden opgenomen, ten einde de binding met de gehele Rijn-Schelde Delta te bewerkstelligen. De aanwezigheid van een gezamenlijke luchthaven kan uitgroeien tot een belangrijk promotioneel wapen voor het gebied.

Ten slotte vereist het opnieuw bespreekbaar maken van de oude plannen een strategisch denken en handelen van politici over bestaande grenzen heen. Dit is uiterst moeilijk: het denken en handelen van politici wordt doorgaans bepaald door de te verwachten baten en lasten in hun eigen (ruimtelijke en beleidsmatige) territorium. Deze houding zal doorbroken moeten worden. Het besef dat een luchthaven voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Rijn-Schelde Delta van belang is en de mogelijkheden om op de schaal van de Rijn-Schelde Delta gezamenlijk tot een evenwichtige afweging te komen kunnen hieraan bijdragen. Het verruimen van het denken is een zaak van de langere termijn. Gevreesd moet worden dat het rijpen van de geesten langer duurt dan de korte tijd, die beschikbaar is om te besluiten over de toekomst van de Rotterdamse lucht-

haven en de lokatie van de extra capaciteit voor Schiphol. Een serieuze beschouwing van het idee voor een gezamenlijke luchthaven in de huidige discussie vereist de inzet van politieke zwaargewichten.

Conclusie

Een (regionale) luchthaven kan bijdragen aan de kwaliteit van het vestigingsmilieu in een gebied, maar kan ook afbreuk doen aan de kwaliteit van het leefmilieu en daarmee aan de aantrekkelijkheid van het vestigingsmilieu. Met deze paradox tussen luchthaven en vestigingsmilieu worden de luchthavens in Antwerpen en Rotterdam geconfronteerd. Een verdere ontwikkeling van de luchthavens ontmoet in beide regio's grote weerstand.

Rotterdam en Antwerpen staan voor de uitdaging een locatie te vinden voor een luchthaven, die de effecten op het vestigingsmilieu maximaliseert en de effecten op het leefklimaat minimaliseert. Het IPNR is vanuit dit perspectief ontwikkeld, maar de tegenstand tegen de voorgestelde luchthaven lijkt realisatie onmogelijk te maken. Op hun zoektocht naar alternatieve locaties voor hun luchthavens kunnen de beide regio's elkaar wellicht in de Rijn-Schelde Delta vinden. Een gezamenlijke nieuwe luchthaven sluit aan op de toenemende ruimtelijk-economische samenhang in de Rijn-Schelde Delta. Met de HSL over de Zoomroute kan het vliegveld adequaat ontsloten worden.

In het algemeen is grensoverschrijdende samenwerking nog moeilijk te effectueren. Dit geldt in het bijzonder voor de relatie tussen Rotterdam en Antwerpen. Samenwerking in de Rijn-Schelde Delta lijkt echter voor de toekomst onafwendbaar. De ruimtelijk-economische schaalvergroting, de toenemende druk op het leefmilieu en schaarse financiële middelen openen om in ruimere kaders te denken. De luchthavenproblematiek in de Antwerpse en Rotterdamse regio en de mogelijke capaciteitstekorten op beide nationale luchthavens vragen om oude plannen over een centrale luchthaven in de Rijn-Schelde Delta opnieuw te bezien. Zonder politieke wil zal het idee echter een brug te ver blijven.

Arjen van Klink
Peter Pol