# VAN GRIJS VLIEGVELD NAAR GROENE STADSWIJK

## INITIATIEFVOORSTEL VOOR EEN NIEUWE TOEKOMST VAN ZESTIENHOVEN

GROENLINKS PvdA SP. Partij voor de Dieren ChristenUnie SGP samen meer rotterdam

# INHOUD


**EEN NIEUWE TOEKOMST VOOR EEN OUD VLIEGVELD** 4

**ONS VOORSTEL IN 2 MINUTEN** 5

**1. EEN GROENE STADSWIJK IN PLAATS VAN EEN GRIJS VLIEGVELD** 8

- 1.1 De wooncrisis in Rotterdam 9
- 1.2 Een duurzame en diverse wijk 10

**2. DE VERBROKEN BELOFTE VAN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT** 14

- 2.1 De historie van Zestienhoven 14
- 2.2 Rotterdam The Hague Airport nu 16
- 2.3 De schade van Rotterdam The Hague Airport 18
- 2.4 Maar de (economische) waarde van Rotterdam The Hague Airport dan? 22

**3. TIJD VOOR ACTIE** 26

**BRONNEN** 29

**ONTWERPBESLUIT** 31

# EEN NIEUWE TOEKOMST VOOR EEN OUD VLIEGVELD

GroenLinks, PvdA, SP, Partij voor de Dieren en ChristenUnie-SGP stellen voor om Rotterdam The Hague Airport te transformeren. Van een grijs vliegveld met weinig maatschappelijke en economische waarde voor Rotterdam en de regio naar een duurzaam en toekomstbestendig gebied met 10.000 woningen, groen en innovatieve bedrijven.

Met dit initiatiefvoorstel kijken we in de toekomst en schetsen we onze visie op de toekomst van Rotterdam The Hague Airport. Het is geen scherp afgebakend projectplan met een marsroute en een gedetailleerd ontwerp. Het is een ideeënschets en daarmee een uitnodiging aan bewoners, maatschappelijke organisaties, bedrijven en andere politieke partijen om in gesprek te gaan en de verbeelding te laten spreken. Want niets is onmogelijk als we buiten de bestaande kaders durven te denken.

In het eerste deel van dit initiatiefvoorstel laten we zien hoe een nieuwe bestemming van het vliegveld eruit kan zien. We laten ons daarbij mede inspireren door ‘Rotterdam Central Park’, een idee van bewonersvereniging BTV (Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast). We zien de toekomst van het luchthaventerrein ook in het licht van het grote woningtekort in Rotterdam en de langetermijnontwikkeling van onze stad.

In het tweede deel maken we duidelijk waarom Rotterdam en de regio weinig verliezen wanneer Rotterdam The Hague Airport verdwijnt. Sterker nog, we onderbouwen waarom het welbevinden van bewoners en het klimaat daar juist bij zijn gebaat.

Ook laten we zien dat een nieuwe stadswijk veel kansen biedt voor innovatieve bedrijven en nieuwe banen creëert.

In het derde deel doen we concrete voorstellen voor de Rotterdamse politiek, zowel voor de korte als de langere termijn. We roepen de gemeente Rotterdam op om het voortouw te nemen in de ontwikkeling van een nieuwe groene stadswijk in nauwe samenwerking met bewoners, maatschappelijke organisaties, bedrijven, het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de Schiphol Group.

Veel mensen en organisaties hebben meegewerkt aan de totstandkoming van dit initiatiefvoorstel. Dank David, Laura, Maritte en Iris voor al jullie denk-, uitzoek- en schrijfwerk. Alfred, Richard, Bé en de vele andere vrijwilligers van de BTV die voortdurend met ons hebben meegedacht: we hebben veel gehad aan jullie kennis en inzet. Dank aan de vele Rotterdammers en maatschappelijke organisaties die ons de afgelopen jaren van input hebben voorzien. Veel dank aan Matthijs de Boer voor de mooie beelden. GroenLinks, PvdA, SP, Partij voor de Dieren en ChristenUnie-SGP zijn trots dat we samen dit initiatiefvoorstel indienen en zien uit naar het verdere gesprek in de stad en de gemeenteraad.

**Jeroen Postma - GroenLinks Rotterdam**
**Astrid Kockelkoren - GroenLinks Rotterdam**
**Dennis Tak - PvdA Rotterdam**
**Aart van Zevenbergen - SP Rotterdam**
**Ruud van der Velden - Partij voor de Dieren Rotterdam**
**Tjalling Vonk - ChristenUnie-SGP Rotterdam**





## ONS VOORSTEL IN 2 MINUTEN

➜ Rotterdam zit midden in een wooncrisis. Voor starters en mensen met lage en middeninkomens is het bijna onmogelijk om een betaalbare woning te vinden. Om iedereen een dak boven het hoofd te kunnen bieden, moet Rotterdam tot 2040 maar liefst 50.000 woningen bijbouwen.

➜ Het transformeren van vliegveld Rotterdam The Hague Airport in een groene stadswijk betekent dat we in een klap 20% van deze woningen bouwen. Daarnaast biedt het terrein van 220 hectare aan de noordrand van de stad ruimte voor groen en innovatieve bedrijven.

➜ Daarom hebben we een ideeënschets laten ontwikkelen voor een alternatieve toekomst van Rotterdam The Hague Airport. Een visie voor een duurzame en diverse wijk, met 10.000 woningen in 16 hoven rondom een nieuw centraal park en ruimte voor bedrijven, winkels, horeca en zorgvoorzieningen.

➜ Stel je een nieuw, langgerekt stadspark voor van 60 hectare met aan beide zijden in totaal 160 hectare aan nieuwe woningen. Dat is een nieuwe wijk die net zo groot is als Katendrecht en de Kop van Zuid samen, gecombineerd met een park dat twee keer zo groot is als Het Park bij de Euromast.

➜ Met de wijk spelen we in op de woonbehoefte van nu en de toekomst voor een zeer divers samengestelde bevolking. Dat betekent veel betaalbare woningen die voor een groot deel gestapeld en/of geschakeld zijn. Stedelijk wonen met een vergelijkbare dichtheid als in het Oude Noorden, Blijdorp en Bergpolder, volledig in het groen.

➜ We verliezen niet veel als Rotterdam The Hague Airport verdwijnt. Het is ooit aangelegd als klein zakenvliegveld voor het regionale bedrijfsleven, maar ondanks talloze beloften is het een almaar uitdijend vakantievliegveld met goedkope charters naar de zon geworden.

➜ Al die vluchten vlak over woonwijken in Rotterdam, Schiedam en Lansingerland veroorzaken enorme geluidsoverlast voor bewoners. Tienduizenden omwonenden hebben last van slaapverstoring, met schade voor hun gezondheid als gevolg.

➜ Vliegtuigen zorgen daarnaast voor luchtvervuiling door (ultra) fijnstof. Eén opstijgende Boeing 747 stoot evenveel uit als 1 miljoen vrachtwagens. Die uitstoot leidt tot gezondheidsklachten voor medewerkers op vliegvelden en mensen die in de buurt wonen.

➜ De luchtvaart is in Nederland verantwoordelijk voor 7 procent van de CO2-uitstoot. Naast de uitstoot van broeikasgassen brengt de luchtvaart op een andere manier schade toe aan onze omgeving: stikstof. Rotterdam The Hague Airport heeft, net als Schiphol, geen natuurbeschermingsvergunning.

➜ Innovatie van de luchtvaart is geen oplossing. Het Planbureau voor de Leefomgeving stelt dat zelfs met efficiënter vliegen en nieuwe technieken de CO2-uitstoot in 2050 hoger is dan nu. Minder vliegen en korte vluchten vervangen door de internationale trein, is de enige manier om de komende decennia echt te verduurzamen.

➜ Schiphol is met de trein vanuit Rotterdam in 25 minuten te bereiken. De geografische nabijheid van Rotterdam The Hague Airport voor de regionale vakantieganger is daarom geen sterk argument om het vliegveld te handhaven.

➜ Met een alternatieve invulling van het terrein ontstaan veel economische kansen en nieuwe banen. Uiteraard zorgen we voor een goed sociaal plan voor de mensen die nu op het vliegveld werken.



VAN GRIJS VLIEGVELD NAAR GROENE STADSWIJK

## WE STELLEN DE GEMEENTERAAD VAN ROTTERDAM VOOR OM DE VOLGENDE STAPPEN TE ZETTEN:

**1.** Voer een eerlijke maatschappelijke kosten- en batenanalyse uit naar sluiting van Rotterdam The Hague Airport en de ontwikkeling van een nieuwe groene wijk met 10.000 woningen en innovatieve bedrijven.

**2.** Stel een team samen van deskundigen, bewoners, wijkraadsleden en betrokkenen bij Rotterdam The Hague Airport om een plan te maken voor het realiseren van een wijk op de plaats van het vliegveld.

**3.** Betrek bewoners bij de ontwikkeling van de nieuwe wijk, zowel uit de omliggende wijken Hillegersberg-Schiebroek en Overschie als breder uit de stad Rotterdam en de omliggende gemeenten Lansingerland en Schiedam.

**4.** Zet in het kader van het nieuwe luchthavenbesluit in op krimp van het vliegveld als tussenstap naar sluiting en lobby bij het Rijk om de status van ‘luchthaven van nationale betekenis’ van Rotterdam The Hague Airport in te trekken.

**5.** Voer actief aandeelhouderschap en pleit binnen de Schiphol Group voor sluiting van Rotterdam The Hague Airport en stimuleer onderzoek naar alternatieve verdienmodellen (zoals de ontwikkeling van vastgoed) op het luchthaventerrein.

**6.** Verken samen met het regionale bedrijfsleven en met vakbonden welke economische kansen en werkgelegenheid nieuwe innovatieve bedrijvigheid midden in de driehoek van Delft, Rotterdamse haven en Erasmus Universiteit/MC oplevert

**7.** Maak samen met de RET en de MRDH inzichtelijk op welke manier de nieuwe wijk en het omliggende gebied kan worden aangesloten op openbaar vervoer (ten minste tram en bij voorkeur metro) en snelfietsroutes.

**8.** Maak met de NS en ProRail een plan om Rotterdam beter aan te sluiten op het internationale (nacht-) treinnetwerk.

# 1. EEN GROENE WIJK IN PLAATS VAN EEN GRIJS VLIEGVELD

**Politiek gaat over keuzes maken. Keuzes over de verdeling van schaarste. Dat kan gaan over de verdeling van financiële middelen, de verdeling van gemeentelijke aandacht en inzet maar gaat zeker ook over de verdeling van ruimte. Er is een steeds grotere druk op die ruimte in Rotterdam. Om iedereen een dak boven het hoofd te kunnen bieden, moeten er in Rotterdam 50.000 woningen worden bijgebouwd tot 2040. Daarnaast is er ruimte nodig in de stad voor onder andere meer groen, het opwekken van duurzame energie en nieuwe schone bedrijvigheid. Dat is een enorme uitdaging. Nieuwe woningen kunnen in onze visie het best in de bestaande stad gebouwd worden, door stenige gebieden te transformeren. Waarbij we gebruikmaken van de infrastructuur en voorzieningen die er al zijn.**

**In die zoektocht naar ruimte voor nieuwe woningen in de stad is het denken over een nieuwe toekomst voor het luchthaventerrein ontstaan. Een transformatie van vliegveld Rotterdam The Hague Airport biedt een enorme kans om deze ruimte van 220 hectare aan de noordrand van de stad te benutten voor nieuwe woningen, groen en innovatieve bedrijven waar de stad zo dringend behoefte aan heeft. Een ambitieuze gebiedsontwikkeling die past bij Rotterdam: visionair en met lef.**

**Stel je een nieuw stadspark van 60 hectare met daar omheen 10.000 nieuwe woningen. Met winkels, zorgvoorzieningen en innovatieve bedrijven midden in de driehoek tussen Delft, de haven van Rotterdam en de Erasmus Universiteit/ Erasmus Medisch Centrum. Dat is een nieuwe wijk die net zo groot is als de hele Kop van Zuid en Katendrecht samen, gecombineerd met een park dat twee keer zo groot is als Het Park bij de Euromast. Goed bereikbaar met openbaar vervoer en de fiets. Hiermee realiseren we in een klap 20% van alle nieuwe woningen die Rotterdam tot 2040 nodig heeft.**





## 1.1 DE WOONCRISIS IN ROTTERDAM

Die woningen zijn keihard nodig. Sinds 2010 groeide Rotterdam met 57.000 inwoners, een toename van bijna 10%. Tot 2035 zal de bevolking in Rotterdam toenemen met nog eens 50.000 inwoners. De stad zal tegen die tijd meer dan 700.000 inwoners tellen. En het is nu al ontzettend moeilijk om een woning in Rotterdam te vinden.

Dat komt onder andere door het woningtekort dat in heel Nederland speelt. Door het opgelopen tekort zijn de prijzen van woningen hard gestegen, met name in grote steden als Rotterdam. Als gevolg van de sterke prijsstijging, stokt de doorstroming en kunnen starters en Rotterdammers met een middeninkomen vaak geen huis meer vinden. Als we niets doen wordt het voor hen alleen maar lastiger.

En zoals bijna overal in Nederland is er ook in onze regio een tekort aan sociale huurwoningen. Bovendien ligt er een grote opgave om de woningvoorraad diverser, meer levensloopbestendig en betaalbaarder te maken. Dat kan door het bouwen van nieuwe betaalbare woningen, die passen bij de veranderde vraag van Rotterdammers.

De kaart hiernaast (afkomstig uit de Rotterdamse Omgevingsvisie) laat een aantal grote locaties voor nieuwe woningen in Rotterdam zien. Het gaat onder andere om de Merwe Vierhaven en de Alexanderknoop. Rotterdam kiest ervoor om de groei van de stad binnen de bestaande stadsgrenzen mogelijk te maken door delen van de stad te verdichten.

Hiermee behouden we het kostbare groen om de stad heen en zorgen we voor een levendige stad met genoeg voorzieningen in de buurt. De Omgevingsvisie vraagt om “initiatief, experiment en lef om zo oplossingen te vinden, proberen vooruit te kijken”. Dat is wat we met dit voorstel doen. We zien een enorme kans om een stenige ruimte in de stad (een vliegveld) te transformeren tot nieuwe woningen en groen, waarbij we gebruik maken van de infrastructuur en voorzieningen die er al zijn. Precies het lef waar de omgevingsvisie om vraagt.

# 1.2 EEN DUURZAME EN DIVERSE WIJK

Daarom hebben Matthijs de Boer stedenbouw (mdbs) gevraagd een ideeënschets te maken voor een alternatieve toekomst van Rotterdam The Hague Airport. Een visie voor een duurzame en diverse wijk met 10.000 woningen in 16 hoven rondom een nieuw centraal park.

Deze ideeënschets laat zien dat de enorme ruimte die het huidige vliegveld inneemt ook op een heel andere manier kan worden benut en van waarde kan zijn. Natuurlijk is het nog geen uitgewerkt plan, nog geen ontwerp en nog geen programma. Wel is het een visie die stof geeft tot nadenken en die laat zien wat er mogelijk is.

Een groot voordeel ten opzichte van andere grootschalige woningbouwlocaties is dat de gemeente Rotterdam eigenaar is van de grond onder het vliegveld. Dat maakt ontwikkeling veel eenvoudiger dan wanneer zaken moet worden gedaan met een groot aantal (commerciële) grondbezitters.

*16 hoven rondom een centraal park (mdbs)*





**16 hoven aan een centraal park**
De ideeënschets speelt in op de woonbehoefte van nu en de toekomst voor een zeer divers samengestelde bevolking. Dat betekent veel woningen die voor een groot deel gestapeld en/of geschakeld worden. Een eigentijdse, duurzame en dus groene wijk op een gebied van 220 hectare met een stedelijke woningdichtheid van 50-100 woningen per hectare maakt ruwweg 10.000 woningen mogelijk. Stedelijk wonen, maar volledig in het groen. Daarom is in de ideeënschets het centrale gebied in de nieuwe stadswijk als een groot langgerekt park weergegeven, ter plaatse van de huidige start- en landingsbaan. Een park van maar liefst 300 meter breed en 2 kilometer lang, dus 60 hectare groot. Een langgerekt park van oost naar west door de hele wijk waardoor alle woningen dichtbij het park staan. Met ruimte voor recreatie, waterberging en biodiversiteit.

De woningen zijn verdeeld over ‘16 hoven’. Daarmee doen we recht aan de oude naam en de oorsprong van Zestienhoven. Elk woonhof krijgt een eigen groene hof. Een openbare of collectieve groene plek, die in verbinding staat met het park en waaromheen in diverse vormen 500 tot 1.000 woningen gegroepeerd zijn. Een woonhof beslaat ongeveer 10 hectare. Een fijne stedelijke dichtheid, vergelijkbaar met wijken binnen de ring van Parijs of het Oostelijk havengebied in Amsterdam. Dat kan met woontorens, maar het kan ook met stedelijke bouwblokken van 4 tot 8 lagen hoog. In dit voorstel werken we met een gemiddelde bouwhoogte van 4 á 5 lagen, dat hoog genoeg is om 10.000 woningen in het gebied te kunnen bouwen. Daarmee ontstaat een patroon van stedelijke straten zoals in populaire stadswijken als het Oude Noorden, Blijdorp en Bergpolder.

*Groene stadswijk met 10.000 woningen (mdbs)*

Elk woonhof vormt een herkenbare buurt van overzichtelijk formaat en samen vormen ze het grotere geheel van de wijk. Elke buurt heeft zijn eigen groene hof. Een oase, een plek die geschikt is voor buurtactiviteiten en zo bijdraagt aan de sociale samenhang. Bewoners kunnen zich identificeren met hun buurt door de kenmerkende opzet, architectuur en openbare ruimte. De collectieve of openbare groene hof staat in verbinding met het centrale park.

**Inpassing in stedelijke omgeving**
Aan de noordzijde wordt de grens van de wijk gevormd door de snelweg A16 die momenteel wordt aangelegd. Voor transformatie naar een nieuwe wijk is een forse geluidswal nodig. De helling trapt aan de zonnige zuidzijde langzaam af naar het park waardoor interessante bouwvormen en tuinen mogelijk worden. Door in het gebied waterpartijen uit te graven kan de grond voor de geluidswal uit het gebied zelf komen (er moet wel rekening worden gehouden met eventuele vervuilde grond).

*Groene geluidswal tussen wijk en A16 (mdbs)*

Om de nieuwe stadswijk te verbinden met het groene Midden Delfland aan de noordzijde stellen we een groene overkluizing over de A16 voor. Vanuit het centrale park is dit een breed en groen ingericht (eco)viaduct in noordelijke richting. Daardoor wordt de wijk voor langzaam verkeer verbonden met een te ontwikkelen natuurgebied als onderdeel van de groene buffer tussen Rotterdam, Delft en Lansingerland. Aan de zuidkant wordt de wijk gekoppeld aan de woonbuurt Park Zestienhoven, zodat de bewoners van die buurt ook beter op de voorzieningen van de nieuwe wijk worden aangesloten.

Een dicht netwerk van fietspaden en goed openbaar vervoer zorgen ervoor dat de nieuwe wijk een snelle verbinding krijgt met de rest van de stad. In de omgeving is nu al ruimte gereserveerd voor een snelle tramverbinding. In ons ideaalbeeld komt daar een metro bij, bijvoorbeeld een nieuwe lijn tussen station Meijersplein en Delfshaven/Schiedam, zodat je binnen een kwartier op Rotterdam Centraal bent. In tegenstelling tot veel andere nieuwbouwwijken is in deze nieuwe wijk een auto niet nodig.





**Een duurzame circulaire stadswijk**
Het vliegveld biedt op dit moment ruimte aan verschillende vormen van bedrijvigheid (al dan niet gerelateerd aan de luchtvaart). Daar is ook in een nieuwe toekomstvisie plek voor. Het gaat erom op een slimme manier te benutten wat er al is. Daarom is het van belang om partijen die mee willen denken over een nieuwe vorm van innovatieve bedrijvigheid tussen de kennisclusters Erasmus Universiteit Rotterdam en de TU Delft, vroegtijdig uit te nodigen en te betrekken in de planontwikkeling. De wijk zelf moet uiteraard ook ruimte bieden voor werkgelegenheid. Stedelijkheid gaat over de bouwvorm en de dichtheid. Maar ook voorzieningen als winkels, horeca, onderwijs, sport, een bibliotheek en zorgvoorzieningen horen in de nieuwe stadswijk.

Daarbij benutten we gebouwen en bedrijven die al aanwezig zijn in het gebied en zich goed verdragen tot de nieuwe woonfunctie. De aanwezige luchtverkeerstoren is een karakteristiek icoon dat als landmark de verbinding met de geschiedenis van het vliegveld kan aangeven in het centrum van het gebied. Ook de gebouwen om het vliegveld heen, zoals de vertrekhal, kantoorgebouwen, bedrijven en loodsen kunnen behouden worden of hergebruikt. Bijvoorbeeld voor publieke voorzieningen in de nieuwe wijk. Een nieuwe bibliotheek in de oude vertrekhal? Waarom niet! Circulariteit is het uitgangspunt: we maken zoveel mogelijk gebruik van het bestaande.

*Mei architects and planners*

*De 16 hoven in vogelvlucht (mdbs)*

# 2. DE VERBROKEN BELOFTE VAN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

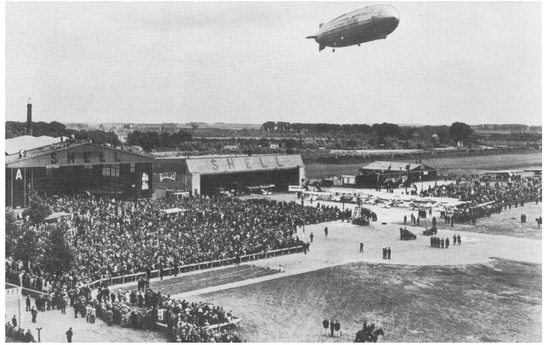
**Vanuit de toekomst terug naar het heden. Terwijl Schiphol dichterbij Rotterdam ligt dan vliegveld O'Hare bij Chicago en je er met de trein in 26 minuten bent, wordt al 65 jaar geprobeerd nóg een vliegveld in de lucht te houden: Rotterdam The Hague Airport. In dit deel van het initiatiefvoorstel gaan we in op hoe het vliegveld op deze plek terecht is gekomen, laten we zien dat de afspraken over een 'zakenvliegveld' nooit zijn waargemaakt, maken we inzichtelijk welke schade het vliegveld veroorzaakt en concluderen we dat de economische baten beperkt zijn.**

## 2.1 DE HISTORIE VAN ZESTIENHOVEN

Wie naar de kaart van Rotterdam kijkt ziet dat Rotterdam The Hague Airport op een onlogische plek ligt. Midden in bewoond gebied, met tienduizenden woningen direct in het verlengde van de start- en landingsbaan. Niet voor niets is het vliegveld al sinds de oprichting onderwerp van verhitte discussies en is het voortbestaan nooit vanzelfsprekend geweest.

**Een tijdelijk vliegveld voor bedrijven**
Nadat het eerste vliegveld van Rotterdam aan de Waalhaven tijdens de Tweede Wereldoorlog wordt vernietigd door een bombardement volgen snel plannen voor een nieuw vliegveld.

Op 1 oktober 1956 wordt de Gemeentelijke Luchthaven Rotterdam aangelegd in de polder Zestienhoven, met als doel het faciliteren van zakelijke vluchten voor het regionale bedrijfsleven. Het idee was dat de luchthaven tijdelijk zou zijn en niet mocht concurreren met Schiphol. Decennia van financiële problemen, gemeentelijke steun en verhitte discussies over het nut, de noodzaak en overlast van het vliegveld volgen.



*Vliegveld Waalhaven in 1932*





**Zestienhoven aan een zijden draadje**
In de jaren negentig lijkt de discussie beslecht. Riek Bakker, directeur Stadsontwikkeling van de gemeente Rotterdam, presenteert in 1991 het 'Integraal Project Noordrand'. Daarin zijn 5.000 woningen, 25.000 m2 kantoren, 60 hectare bedrijven en een aansluiting op de metro ingetekend op de plaats van het vliegveld. In 1994 spreken D66, VVD, CDA, PvdA en GroenLinks in het Rotterdamse coalitieakkoord af dat het inmiddels tot 'Rotterdam Airport' omgedoopte vliegveld moet worden gesloten.

Ondanks deze afspraak beslist de gemeenteraad op 13 februari 1998 dat het vliegveld onder strenge voorwaarden toch open kan blijven. Rotterdam Airport moet een zakenvliegveld worden met maximaal 27.500 start -en landingen per jaar. Vakantiecharters mogen alleen op beperkte schaal Rotterdam Airport aandoen en recreatieve luchtvaart dient verplaatst te worden naar Lelystad en Midden-Zeeland.

*Rotterdam The Hague Airport*

**De belofte van een zakenvliegveld**
In 2007 legt Rotterdam de voorwaarden waaronder Rotterdam Airport open mag blijven vast in een onderhandelaarsakkoord met de eigenaar NV Luchthaven Schiphol. Dit is financieel een uitstekende deal voor Schiphol: de luchthaven betaalt slechts 12 cent erfpacht per vierkante meter per jaar tot tenminste 2050 (261.000 euro per jaar voor het gehele terrein). Het akkoord, getekend door de toenmalige burgemeester Opstelten, draagt als titel 'Ontwikkeling Rotterdam Airport tot zakenluchthaven'.

Die ontwikkeling wordt als volgt gedefinieerd: het vliegverkeer moet economisch bijdragen aan de regio Rotterdam en de aard van de vluchten moet zakelijk zijn. Daarbij wordt gedacht aan Europese bestemmingen die belangrijk zijn voor bedrijven in de Rotterdamse regio. Het akkoord bevat een lijst bestemmingen, waarbij in de top 10 onder andere Kopenhagen, Madrid, Zurich, Stockholm en Liverpool terug te vinden zijn.

# 2.2 ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT NU

Het vliegveld krijgt de huidige naam nadat de gemeente Den Haag in 2010 een miljoen euro betaalt om ‘The Hague’ toe te voegen. De doelstelling, de ontwikkeling van een zakenvliegveld, blijft gelijk. In het bestemmingsplan van Rotterdam The Hague Airport uit 2015 is dat als volgt geformuleerd: “RTHA wil de komende 10 jaar uitgroeien tot dé zakenluchthaven van de Zuidvleugel met een versterking van het netwerk van (point to point) zakelijke bestemmingen in Europa. De belangrijkste markten voor het zakenverkeer zijn: internationale handel, dienstverlening en gouvernementele centra en kennisintensieve sectoren.”

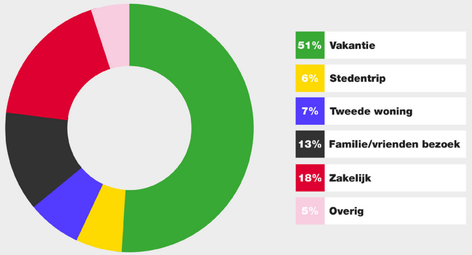
Tot zover alle papieren ambities en beloften. De realiteit is echter heel anders. Rotterdam The Hague Airport is in plaats van een klein zakenluchthaven een almaar uitdijend vakantievliegveld met goedkope charters naar de zon geworden. De politiek en de Schiphol Group hebben nooit waargemaakt wat ze de Rotterdammers beloofden.

Dat blijkt als eerste uit het aantal vluchten: in 2019 ruim 52.000. Dat is bijna twee keer zoveel als het maximum van 27.500 dat in 2007 als harde eis was gesteld bij het voortbestaan van het vliegveld. Ook is de recreatieve luchtvaart ondanks de afspraak daarover niet verdwenen van Rotterdam The Hague Airport. Maar de verbroken belofte blijkt nog het meest duidelijk uit het type vluchten en de bestemmingen.





**REDEN OM TE REIZEN**




**TOPBESTEMMINGEN**

| | |
|---|---|
| London City | 8% |
| Alicante | 8% |
| Malaga | 8% |
| Faro | 8% |
| Ibiza | 4% |

De cijfers van Rotterdam The Hague Airport zelf laten zien dat minder dan 1 op de 5 passagiers een zakenbestemming heeft. Vakantievluchten zijn niet een uitzondering zoals eerder was beloofd, maar de regel.

Dat is ook te zien in het lijstje van bestemmingen. Bij Londen als zakenbestemming is nog veel voor te stellen, hoewel de trein (Eurostar) vanuit Rotterdam veel comfortabeler en vaak sneller is dan het vliegtuig. Maar Alicante, Malaga, Faro en Ibiza? Die locaties staan toch nauwelijks bekend om de in het bestemmingsplan van Rotterdam The Hague Airport genoemde “internationale handel, dienstverlening en gouvernementele centra en kennisintensieve sectoren”.

Eerder genoemde ‘zakenbestemmingen’ als Kopenhagen, Madrid, Zurich, Stockholm en Liverpool zijn nergens tussen de zonovergoten plaatjes van bestemmingen op de website van Rotterdam The Hague Airport terug te vinden.

# 2.3 DE SCHADE VAN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT

Terwijl de beloftes van het vliegveld nooit zijn waargemaakt, ondervinden we wel dagelijks de schade van vliegen tussen en vlak over woonwijken.

**DE SCHADE VAN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT:**

**1.** Geluidsoverlast door laag overvliegende en stijgende/dalende vliegtuigen.

**2.** Luchtvervuiling door de uitstoot van (ultra)fijnstof.

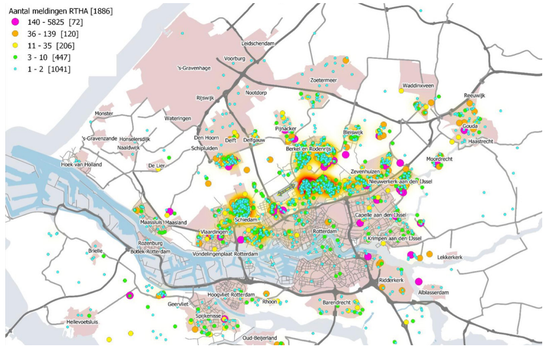
**3.** Klimaatschade door de uitstoot van CO2 en andere broeikasgassen.

**Geluidsoverlast voor heel veel bewoners**
Allereerst geluidsoverlast. Gezien het grote aantal mensen dat vlak in de buurt van het vliegveld woont, is het niet verwonderlijk dat de vele vluchten ook leiden tot vele klachten. De periodieke rapportages van de milieudienst Rijnmond (DCMR) laten zien dat deze vluchten in 2019 (het jaar voor corona) leidden tot bijna 63.000 klachten over geluidsoverlast. De meeste meldingen gaan over de vroege ochtend, de late avond en de nacht.

De klachten over geluidsoverlast komen uit de hele regio, maar het meest uit Rotterdam en Lansingerland. Nader onderzoek van de GGD Rotterdam-Rijnmond laat zien dat bijna een kwart van alle volwassen inwoners in Overschie en Hillegersberg-Schiebroek ‘matige tot ernstige’ slaapverstoring heeft door vlieggeluid. In Schiedam en Lansingerland gaat het om respectievelijk 13 en 21%. Dat telt op tot tienduizenden mensen in onze regio.








*Herkomst meldingen 2019 over RTHA verkeer*

Deze cijfers zijn zorgwekkend omdat geluidsoverlast, zeker wanneer dit leidt tot slaapproblemen, ernstige gezondheidsklachten tot gevolg kan hebben. Zo is bekend dat mensen die veel geluidsoverlast ervaren een hogere bloeddruk hebben, vaker lijden aan hart- en vaatziekten en vaker worden getroffen door een hartinfarct. Daarnaast leidt geluidsoverlast bij kinderen tot leerproblemen, stress en psychische problematiek.

**De lucht op en rond Rotterdam The Hague Airport is ongezond**
Dan luchtvervuiling. Vliegtuigen zijn een grote bron van (ultra) fijnstof. Voor het beeld: één opstijgende Boeing 747 stoot evenveel ultrafijnstof uit als 1 miljoen vrachtwagens. Dat is schadelijk voor mensen die werken op een vliegveld of er in de buurt wonen.

TNO presenteerde onlangs een onderzoek dat aantoont dat de concentratie van ultrafijnstof op Schiphol zo hoog is dat medewerkers een verhoogd risico lopen op hart-, vaat- en longziekten en kanker. Vakbond FNV stelt dat de Schiphol Group deze gezondheidsgevaren al 15 jaar kent, maar veel te weinig maatregelen neemt om de medewerkers te beschermen.

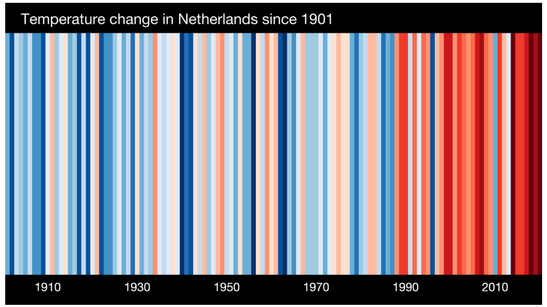
Maar het zijn niet alleen medewerkers die ziek worden. Uit recent onderzoek van het RIVM bij basisschoolleerlingen rondom Schiphol blijkt dat zij regelmatig bloot staan aan verhoogde concentraties ultrafijnstof. Als de wind verkeerd staat hebben kinderen meer last van luchtwegklachten zoals kortademigheid en een piepende ademhaling en hebben ze vaker medicijnen nodig. Milieudefensie becijferde dat blootstelling aan (ultra)fijnstof van ruim 40.000 direct omwonenden van Schiphol leidt tot gemiddeld 4 -12 maanden levensverlies.

Luchtvervuiling is volgens de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) net zo'n groot gezondheidsrisico als ongezond eten en roken. Blootstelling aan (ultra)fijnstof leidt tot een verminderde longfunctie, allerlei luchtwegklachten, hart- en vaatziekten, neurologische aandoeningen en zelfs groeiverstoringen bij foetussen.

**De luchtvaart is een enorme bron van CO2-uitstoot (en innovatie gaat ons niet redden)**
De luchtvaart is in Nederland verantwoordelijk voor 7% van de CO2-uitstoot. De emissies zijn sinds 1990 bijna verdrievoudigd. Als die groei doorzet, is vliegverkeer in 2050 verantwoordelijk voor alle CO2 die Nederland volgens het klimaatakkoord van Parijs mag uitstoten.

Nu al zien we in overstromingen, stormen, droogte, verzuring van water en bodem en het uitsterven van soorten de verwoestende effecten van klimaatverandering. Toch wordt de luchtvaart buiten alle klimaatafspraken gehouden. Dat is onhoudbaar: ook de luchtvaart moet snel minder CO2 gaan uitstoten.

Naast de uitstoot van broeikasgassen brengt de luchtvaart op nog een manier schade aan onze omgeving toe: stikstof. Na druk van Johan Vollenbroek van milieuorganisatie Mobilisation for the Environment bleken onder andere Schiphol en Rotterdam The Hague Airport niet te beschikken over een natuurbeschermingsvergunning. De Schiphol Group heeft toen halsoverkop aanvragen ingediend. Inmiddels is voor Schiphol duidelijk geworden dat er zonder drastische ingrepen niet voldaan kan worden aan de eisen voor deze vergunning. Een flinke krimp van het aantal vluchten is noodzakelijk.



En hoe zit het dan met innovatie? Vliegvelden en luchtvaartmaatschappijen schermen graag met 'duurzame luchtvaart': goed voor het klimaat zonder het aantal vluchten terug te brengen. En ja, innovatie in de luchtvaart is hard nodig. Maar nee, innovatie is lang niet voldoende om de luchtvaart echt te verduurzamen. Niet voor niets stelde het Planbureau voor de Leefomgeving vorig jaar dat zelfs met alle beloften van efficiënter vliegen en nieuwe technieken de CO2-uitstoot van de luchtvaart in 2050 hoger is dan nu.

Een veelgenoemde innovatie is elektrisch vliegen. Pilots met kleine elektrische vliegtuigjes krijgen veel aandacht. Die pilots gaan echter voorbij aan het fundamentele probleem dat accu's veel te zwaar zijn voor lange afstanden en grote vliegtuigen. Zelfs de Luchtvaartnota van voormalig minister Van Nieuwenhuizen stelt dat elektrisch vliegen pas in 2050 commercieel relevant is en dan alleen voor afstanden tot 500 kilometer. Dan lijkt het ons zinvoller om gewoon met de trein te gaan.

Ook de duurzame brandstoffen biokerosine en synthetische kerosine worden vaak genoemd als manier om de klimaatimpact van de luchtvaart te verminderen. Het probleem met biobrandstof: het wordt gemaakt van gewassen die groeien op schaarse landbouwgrond, die vaak andere (nuttigere) bestemmingen heeft. Ook komt er netto CO2 vrij bij de verbranding.

Het probleem met synthetische kerosine is dat voor het produceren enorm veel groene stroom nodig is die we de komende decennia hard nodig hebben om de industrie te vergroenen, elektrisch te rijden, te varen en huizen van het gas af te halen. Vliegtuigen met duurzamere brandstoffen maken overigens evenveel herrie en stoten evenveel (ultra)fijnstof uit als met fossiele kerosine. Alle innovaties ten spijt: minder vliegen en korte vluchten vervangen door de internationale trein, is de enige manier om de komende decennia echt te verduurzamen.

# 2.4 MAAR DE (ECONOMISCHE) WAARDE VAN ROTTERDAM THE HAGUE AIRPORT DAN?

De schade die Rotterdam The Hague Airport toebrengt aan mens en planeet is niet te ontkennen. Maar daar staat ook een bepaald nut tegenover. Dat roept de vraag op wat we eigenlijk weten over de balans tussen voor- en nadelen van het vliegveld. Om dergelijke vragen te beantwoorden, wordt vaak gebruik gemaakt van een zogenaamde maatschappelijke kosten- en batenanalyse (mkba). Zo'n analyse probeert de maatschappelijke effecten van alternatieven in euro's uit te drukken.

**De maatschappelijke kosten- en batenanalyse van Rotterdam The Hague Airport zelf**
In 2015 liet Rotterdam The Hague Airport zelf een mkba uitvoeren vanwege de aanvraag voor een nieuw luchthavenbesluit. Het doel van het vliegveld was groei, maar de aanvraag is uiteindelijk niet doorgezet omdat daar in de regio geen draagvlak voor was. De mkba concludeert dat "(...) de uitbreiding van de geluidsruimte van RTHA landelijk en regionaal overall gezien leidt tot welvaartswinsten. Het positieve reiskosten en –tijd effect voor passagiers uit de regio, evenals de netto werkgelegenheidsgroei leidt tot maatschappelijke baten die de maatschappelijke kosten overtreffen. De externe effecten als onderdeel van deze maatschappelijke kosten zijn echter aanzienlijk, met geluidsbelasting als sterkste bijdrage aan dit effect."

**Kritiek op de maatschappelijke kosten- en batenanalyse**
Een second opinion van de mkba van Rotterdam The Hague Airport door de TU-Delft is kritisch over de gebruikte methoden en de conclusies. Zo neemt de mkba gezondheidseffecten door geluidsoverlast en luchtvervuiling niet mee, terwijl die effecten substantieel zijn. Ook "negatieve effecten op de ruimtelijke ordening" (waaronder impact op natuur) zijn niet meegenomen. TU-Delft concludeert dat het faciliteren "van vooral vakantiegangers die sneller en gemakkelijker op reis kunnen" de belangrijkste waarde onder de groeiambitie van Rotterdam The Hague Airport is. Ook een second opinion van economen Walter Manshanden en Leo Bus is kritisch. Zij oordelen onder andere dat de kosten voor C02-uitstoot te laag zijn becijferd en de werkgelegenheidseffecten juist te hoog.

**Economie en werkgelegenheid**
Gezien de uitstekende bereikbaarheid van Schiphol vanuit Rotterdam, is de nabijheid van Rotterdam The Hague Airport voor de regionale vakantieganger geen sterk argument om het vliegveld te handhaven. Zeker niet gezien de grote negatieve effecten op de omgeving. Dan blijven er twee veelgebruikte argumenten over: economie en werkgelegenheid.

*Vanaf Rotterdam Centraal ben je in 25 minuten op Schiphol*

Het economische beleid van de Nederlandse overheid is lang gericht geweest op het stimuleren van de 'mainports' van de Rotterdamse haven en Schiphol. Een zo goed mogelijke bereikbaarheid voor goederen, diensten en mensen zou de Nederlandse economie ten goede komen. In 2016 concludeerde de Raad voor leefomgeving en infrastructuur echter dat het mainportbeleid Nederland in het verleden heeft geholpen, maar dat dit niet past bij de economie van de toekomst. In die economie gaat het veel meer om "goede digitale infrastructuur, technologische innovatie, maar ook de kwaliteit van de leefomgeving en het voorzieningenniveau".

Er zijn heel veel redenen waarom bedrijven en mensen graag naar Nederland (en Rotterdam) komen maar een vliegveld om de hoek staat niet bovenaan het lijstje. Sterker nog: in een regio die steeds drukker wordt, zijn stilte en groen veel belangrijker voor het vestigingsklimaat.

Dan de werkgelegenheid. Volgens de eigen cijfers uit 2019 werkten bij de BV Rotterdam The Hague Airport 109 mensen. Op het gehele vliegveld waren 1.800 - 2.100 fte arbeidsplaatsen. Daarbij gaat het met name om mensen in de schoonmaak, de catering, de beveiliging, hotels en de bagageafhandeling. Uiteraard zorgt Rotterdam dat er bij de transformatie een goed sociaal plan is voor de mensen die nu op het vliegveld werken. Met transitievergoedingen, opleidingen en begeleiding naar een andere baan.

En het mooie is: met een alternatieve invulling van het terrein ontstaan ook veel nieuwe banen. Denk aan de bouw van de wijk, de aanleg en het onderhoud van het park, nieuwe bedrijven die zich vestigen en allerlei voorzieningen (zorg, horeca, winkels) die veel werkgelegenheid opleveren.

## EEN EERLIJKE VERGELIJKING

We kunnen concluderen dat de maatschappelijke kosten van Rotterdam The Hague Airport vaak worden onderschat en de baten overschat. Helaas is de voor dit initiatiefvoorstel belangrijkste vraag niet te beantwoorden: hoe verhouden de kosten en baten van het vliegveld zich tot het alternatief van een nieuwe groene wijk? Die vraag is niet te beantwoorden omdat krimp en sluiting van Rotterdam The Hague Airport nooit is doorgerekend. Interessant genoeg laat een recente studie van CE Delft over Schiphol zien dat groei van die luchthaven een negatief welvaartseffect heeft en ‘slimme krimp’ juist welvaartswinst oplevert. De regering van Zweden heeft vorig jaar mede op basis van een onafhankelijk ‘impact assessment’ zelfs besloten de derde luchthaven van het land te sluiten en de grond te gebruiken voor woningbouw. Een ander mooi internationaal voorbeeld is Berlin Tempelhof: een voormalig vliegveld dat nu een populair park is (foto’s).



VAN GRIJS VLIEGVELD NAAR GROENE STADSWIJK

# 3. TIJD VOOR ACTIE

**In dit initiatiefvoorstel laten we zien waarom we weinig verliezen als Rotterdam The Hague Airport verdwijnt en verbeelden we onze ideeën voor een groene stadswijk op het terrein van het vliegveld. Maar naast het aanspreken van de verbeelding zijn er genoeg concrete stappen die we vandaag al kunnen zetten. Daarover gaat dit laatste deel van het initiatiefvoorstel.**

**We richten ons specifiek op de gemeente Rotterdam. En ja: om het vliegveld te transformeren naar een groene stadswijk zijn ook het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de Schiphol Group en vele andere partijen nodig. Maar: het vliegveld ligt op Rotterdams grondgebied en onze bewoners hebben er de overlast van. Met dit initiatiefvoorstel nemen wij onze verantwoordelijkheid en roepen wij andere partijen op hetzelfde te doen.**

**We stellen de gemeenteraad van Rotterdam voor om de volgende stappen te zetten:**

**1.** Voer een eerlijke maatschappelijke kosten- en batenanalyse uit naar sluiting van Rotterdam The Hague Airport en de ontwikkeling van een nieuwe groene wijk met 10.000 woningen en innovatieve bedrijven.

Het voeren van een goede discussie over de toekomst van Rotterdam The Hague Airport vraagt om feiten. Op dit moment ontbreekt een eerlijke vergelijking tussen de maatschappelijke kosten en baten van het vliegveld en die van alternatieve invullingen van de 222 hectare Rotterdamse grond, zoals een nieuwe groene stadswijk

In een vergelijking kan worden gekeken naar de effecten op gezondheid, welbevinden, klimaat, economie en de overheidsfinanciën. Het is daarbij ook interessant om de positieve effecten van het verdwijnen van geluidsoverlast in de omgeving mee te nemen, bijvoorbeeld doordat er elders meer ruimte komt voor nieuwe woningen en/of de waarde van bestaande woningen stijgt. Ook de negatieve aspecten bij het ontwikkelen van het terrein zoals vervuilde grond, aanwezige ondergrondse infrastructuur moeten in kaart worden gebracht.

Wat ons betreft hoeft het instrument niet per definitie een maatschappelijke kosten- en batenanalyse te zijn. Ook bijvoorbeeld een ‘brede waardetoets’, waarin gepoogd wordt naast cijfers ook niet-meetbare waarden mee te nemen, kan zinvol zijn. Lang niet alles wat van waarde is, is meetbaar. Maar welk instrument het ook wordt: wij durven een eerlijke vergelijking aan. De voorstanders van het vliegveld ook?

**2.** Stel een team samen van deskundigen, bewoners, wijkraadsleden, zittende ondernemers en betrokkenen bij Rotterdam The Hague Airport om een plan te maken voor het realiseren van een wijk op de plaats van het vliegveld.

Het transformeren van Rotterdam The Hague Airport begint met politieke durf en wil. Vervolgens is er een plan nodig om van wens naar realiteit te komen. Rotterdam kan en moet zo’n plan niet alleen maken, daar is samenwerking met bewoners(-vertegenwoordigers), stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, projectontwikkelaars, het Rijk, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de Schiphol Group en vele andere publieke en private partijen voor nodig.





Een ‘transformatieteam Rotterdam The Hague Airport’, gefaciliteerd door de gemeente Rotterdam, kan bij het werk putten uit ervaringen in binnen- en buitenland. Er is al veel bekend over dit soort transformaties dat nodig is wanneer vliegvelden hun waarde hebben verloren. Rotterdam heeft zelf ook al de nodige ervaring met de transformatie van oude havengebieden.

**3.** Betrek bewoners bij de ontwikkeling van de nieuwe wijk, zowel uit de omliggende wijken Hillegersberg-Schiebroek en Overschie als breder uit de stad Rotterdam en de omliggende gemeenten Lansingerland en Schiedam.

Het steeds pregnanter worden van de wooncrisis en de klimaatcrisis zorgt voor grote verschuivingen in maatschappelijke discussies. Het bouwen van nieuwe, betaalbare woningen is een van de belangrijkste politieke thema’s geworden. En de roep om verduurzaming van de luchtvaart klinkt steeds luider.

Die maatschappelijke discussies maken veel creativiteit los. Wij willen gebruikmaken van die creativiteit, bijvoorbeeld in de vorm van een burgerberaad. De groene wijk zoals wij die in dit voorstel presenteren, is een van de mogelijke invullingen van het luchthaventerrein. Tegelijkertijd zien wij uit naar een gesprek met Rotterdammers en inwoners van omliggende gemeenten over hun ideeën, wensen en dromen over de wijk.

**4.** Zet in het kader van het nieuwe luchthavenbesluit in op krimp van het vliegveld als tussenstap naar sluiting en lobby bij het Rijk om de status van ‘luchthaven van nationale betekenis’ van Rotterdam The Hague Airport in te trekken.

In de periode dat we dit initiatiefvoorstel presenteren, organiseert Rotterdam The Hague Airport een participatietraject om te komen tot een nieuw luchthavenbesluit. Daarin wordt de koers van het vliegveld voor de komende jaren bepaald. Rotterdam moet zich in dat traject samen met andere gemeenten en bewonersorganisaties sterk maken voor krimp als tussenstap naar sluiting. De eerste stap is het laten vervallen van vluchten waarvoor de trein nu al een uitstekend alternatief is, zoals naar Londen.

Parallel is het van belang dat Rotterdam zich bij het Rijk inzet om de status van Rotterdam The Hague Airport te veranderen naar ‘luchthaven van regionale betekenis’. Dat doet recht aan de huidige status van het vliegveld en geeft provincie en gemeenten de mogelijkheid om echt invloed uit te oefenen op de koers.

**5.** Voer actief aandeelhouderschap en pleit binnen de Schiphol Group voor sluiting van Rotterdam The Hague Airport en stimuleer onderzoek naar alternatieve verdienmodellen (zoals de ontwikkeling van vastgoed) op het luchthaventerrein.

De strategische en financiële waarde van Rotterdam The Hague Airport voor de Schiphol Group is beperkt. Sowieso zit het verdienmodel van Nederlandse luchthavens meer in vastgoed en parkeren dan in het vliegen zelf, waar de marges flinterdun zijn. Dat biedt kansen om de Schiphol Group te betrekken bij financieel interessante vastgoedontwikkeling (woningen, bedrijven) in de nieuwe wijk.

Schiphol is voor 92% in publieke handen (70% Rijk, 20% Amsterdam, 2% Rotterdam). We pleiten voor actief aandeelhouderschap van de gemeente Rotterdam in de Schiphol Group. Zeker als Rotterdam daarin samen optrekt met Amsterdam, liggen er grote kansen om de maatschappelijke waarde van Rotterdam The Hague Airport en de gehele Schiphol Group te vergroten.

**6.** Verken samen met het regionale bedrijfsleven en met vakbonden welke economische kansen en werkgelegenheid nieuwe innovatieve bedrijvigheid midden in de driehoek van Delft, Rotterdamse haven en de Erasmus Universiteit/Medisch Centrum oplevert.

De ontwikkeling van het oude luchthaventerrein in een nieuwe, groene en aantrekkelijke wijk, met goed openbaar vervoer, maakt het een interessante plek voor innovatieve bedrijven. Juist vanwege de ligging in de driehoek tussen de TU Delft, de haven van Rotterdam en de Erasmus Universiteit en het Universitair Medisch Centrum. Rotterdam moet het voortouw nemen om samen met bedrijven en vakbonden, maar ook met Metropoolregio Rotterdam Den Haag en omliggende gemeenten, de economische kansen in kaart te brengen. Medische technologie en duurzame transport en logistiek kunnen daarin speerpunten zijn.

**7.** Maak samen met de RET en de MRDH inzichtelijk op welke manier de nieuwe wijk en het omliggende gebied kan worden aangesloten op openbaar vervoer (ten minste tram en bij voorkeur metro) en snelfietsroutes.

Om de nieuwe wijk aantrekkelijk te maken, is aansluiting op goed openbaar vervoer noodzakelijk. Dat helpt ook direct de omliggende wijken Overschie en Schiebroek, net als het aangrenzende Park 16Hoven. Bij de aanleg van Park 16Hoven is al ruimte gereserveerd voor een snelle tram, die tijdens de ontwikkeling van de nieuwe wijk direct kan worden aangesloten. Uiteraard is ook een snelle fietsroute richting Overschie, Hillegersberg-Schiebroek, Rotterdam Noord en het Centrum nodig. Voor de langere termijn zou een metro gewenst zijn, bijvoorbeeld vanaf Delfshaven door Overschie, aansluitend op station Meijersplein. In deze ontwikkelingen kan Rotterdam samen optrekken met de RET en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

**8.** Maak met de NS en ProRail een plan om Rotterdam beter aan te sluiten op het internationale (nacht-)treinnetwerk.

Met de Thalys en de Eurostar ben je vanaf Rotterdam nu al razendsnel in Brussel, Parijs en Londen. Dat reist comfortabeler en is veel duurzamer dan het vliegtuig. Ons ideaalbeeld is dat in de toekomst alle reizen tot 1.000 kilometer vanuit Rotterdam met de trein plaatsvinden.

Hoeveel er nog veel investeringen nodig zijn, zien we al positieve ontwikkelingen. Zo geeft ProRail aan dat het snel mogelijk is om vanuit Rotterdam met een overstap in Amsterdam naar Warschau en Hamburg te reizen en wordt de reistijd Rotterdam-Berlijn veel korter. Ook komt er een rechtstreekse verbinding naar de Zuid-Franse zon, met een directe aansluiting in Parijs op de hogesnelheidstrein naar Zwitserland.





# BRONNEN


https://www.ad.nl/economie/zorgen-om-vergunning-schiphol-vanwege-stikstofregels-mogelijk-minder-vluchten~aed4979c/

https://btv-rotterdam.nl/

https://www.carbonbrief.org/explainer-challenge-tackling-aviations-non-co2-emissions

https://ce.nl/publicaties/ontwikkelingen-nederlandse-luchtvaart/

https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/03/CE_Delft_7P83_Ontwikkelingen_NL_luchtvaart_DEF.pdf

https://www.cro-rotterdam.nl/uploads/rapportages/Jaarrapport%20meldingen%20RTHA%202019%2008042020.pdf

https://www.cro-rotterdam.nl/uploads/dossiers/

luchthavenbesluit/Second%20opinion%20TU%20Delft%20inzake%20MKBA%20RTHA%20dd%2013%20juli%202016.pdf

https://www.dcmr.nl/actueel/nieuws/geluidmeldingen-over-rotterdam-hague-airport-2019-fors-toegenomen

https://www.digibron.nl/viewer/collectie/Digibron/id/tag:RD.nl,19980213:newsml_4e5a9f074164a3df746c6b80e96bab87 over beslissing van de gemeenteraad in 1998 om het een exclusief zakenvliegveld te houden.

https://eenvandaag.avrotros.nl/item/onderzoek-naar-groei-vliegveld-rotterdam-rammelt/

https://europa.eu/youreurope/business/selling-in-eu/competition-between-businesses/competition-rules-eu/index_nl.htm Europese mededingsregels

https://www.ftm.nl/artikelen/banen-valse-schaamlap-distributiecentra-luchthavens?utm_campaign=Ties-Joosten&utm_source=article&utm_

https://www.gezondheidsraad.nl/documenten/adviezen/2021/09/15/risicos-van-ultrafijnstof-in-de- buitenlucht

https://www.globalcitizen.org/en/content/the-difference-in-global-warming-levels-explained/

https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2020-co2-emissie-van-de-luchtvaart-op-de-lange-termijn-4041_0.pdf

https://www.prorail.nl/nieuws/verbetering-internationaal-treinverkeer

https://rotterdamcentralpark.nl/geschiedenis/2-geschiedenis

https://www.rijnmond.nl/nieuws/145597/Vergeten-Verhalen-vliegveld-Zestienhoven

https://www.rivm.nl/fijn-stof

https://www.rivm.nl/publicaties/onderzoek-naar-gezondheidseffecten-van-kortdurende-blootstelling-aan-ultrafijn-stof

https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2020-0148.pdf

# BRONNEN


https://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2020-0148.pdf

https://www.rli.nl/publicaties/2016/advies/mainports-voorbij

https://rotterdam.raadsinformatie.nl/

document/4158488/3#search=%22rotterdam%20airport%22
Voorstel Rotterdam Airport als zakenvliegveld

https://rotterdam.raadsinformatie.nl/
document/4158971/3#search=%22rotterdam%20airport%22
moties op 12 feb 1998 over Rotterdam Airport

https://rotterdam.raadsinformatie.nl/
document/4159873/3#search=%22rotterdam%20airport%22
Het voorstel in te stemmen met de zesde ontwerp-overeenkomst tussen de gemeente Rotterdam en de N.V. Luchthaven Schiphol ten behoeve van de exploitatie van Rotterdam Airport tot 1 juli 1998.

https://www.rotterdamthehagueairport.nl/wp-content/uploads/
Ons-verhaal-2.pdf

https://www.rotterdamthehagueairport.nl/wp-content/uploads/
Totaal-per-maand-2019-januari-2020.pdf

https://www.rotterdamthehagueairport.nl/wp-content/uploads/
Totaal-per-maand-2019-januari-2020.pdf

https://www.rotterdamthehagueairport.nl/wp-content/uploads/
Vluchten-2300-0700-website-2019-definitief.pdf

https://www.rvo.nl/onderwerpen/agrarisch-ondernemen/
beschermde-planten-dieren-en-natuur/wet-natuurbescherming/
zienswijze/vergunning-rotterdam-hague-airport

https://www.swedavia.com/bromma/news/swedavia-submits-
requested-impact-assessment-on-possible-early-closure-of-
bromma-stockholm-airport-to-its-owner/

https://www.upinthesky.nl/2021/10/26/fnv-grote-zorgen-om-
gezondheid-schiphol-personeel/

https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/26879/
EGR2018_ESEN.pdf?sequence=10

https://www.who.int/news/item/22-09-2021-new-who-global-
air-quality-guidelines-aim-to-save-millions-of- lives-from-air-
pollution






# ONTWERPBESLUIT

**De raad van de gemeente Rotterdam, gelezen het initiatiefvoorstel ‘Toekomst voor Zestienhoven’;**

**Besluit:**
Het college van B&W opdracht te geven om:

Een eerlijke maatschappelijke kosten- en batenanalyse uit te voeren naar sluiting van Rotterdam The Hague Airport en de ontwikkeling van een nieuwe groene wijk met 10.000 woningen en innovatieve bedrijven.

Een team samen te stellen van deskundigen, bewoners, wijkraadsleden en betrokkenen bij Rotterdam The Hague Airport om een plan te maken voor het realiseren van een wijk op de plaats van het vliegveld;

Bewoners te betrekken bij de ontwikkeling van de nieuwe wijk, zowel uit de omliggende wijken Hillegersberg-Schiebroek en Overschie als breder uit de stad Rotterdam en de omliggende gemeenten Lansingerland en Schiedam;

In het kader van het nieuwe luchthavenbesluit in te zetten op krimp van het vliegveld als tussenstap naar sluiting en te lobbyen bij het Rijk om de status van ‘luchthaven van nationale betekenis’ van Rotterdam The Hague Airport in te trekken;

Actief aandeelhouderschap te voeren door binnen de Schiphol Group te pleiten voor sluiting van Rotterdam The Hague Airport en onderzoek te stimuleren naar alternatieve verdienmodellen (zoals de ontwikkeling van vastgoed) op het luchthaventerrein;

Samen met het regionale bedrijfsleven en vakbonden te verkennen welke economische kansen en werkgelegenheid nieuwe innovatieve bedrijvigheid midden in de driehoek van Delft, Rotterdamse haven en Erasmus Universiteit/MC oplevert;

Samen met de RET en de MRDH inzichtelijk te maken op welke manier de nieuwe wijk en het omliggende gebied kan worden aangesloten op openbaar vervoer (ten minste tram en bij voorkeur metro) en snelfietsroutes;

Met de NS en ProRail een plan te maken om Rotterdam beter aan te sluiten op het internationale (nacht-)treinnetwerk;

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van [xxxx]

De griffier, De voorzitter,