

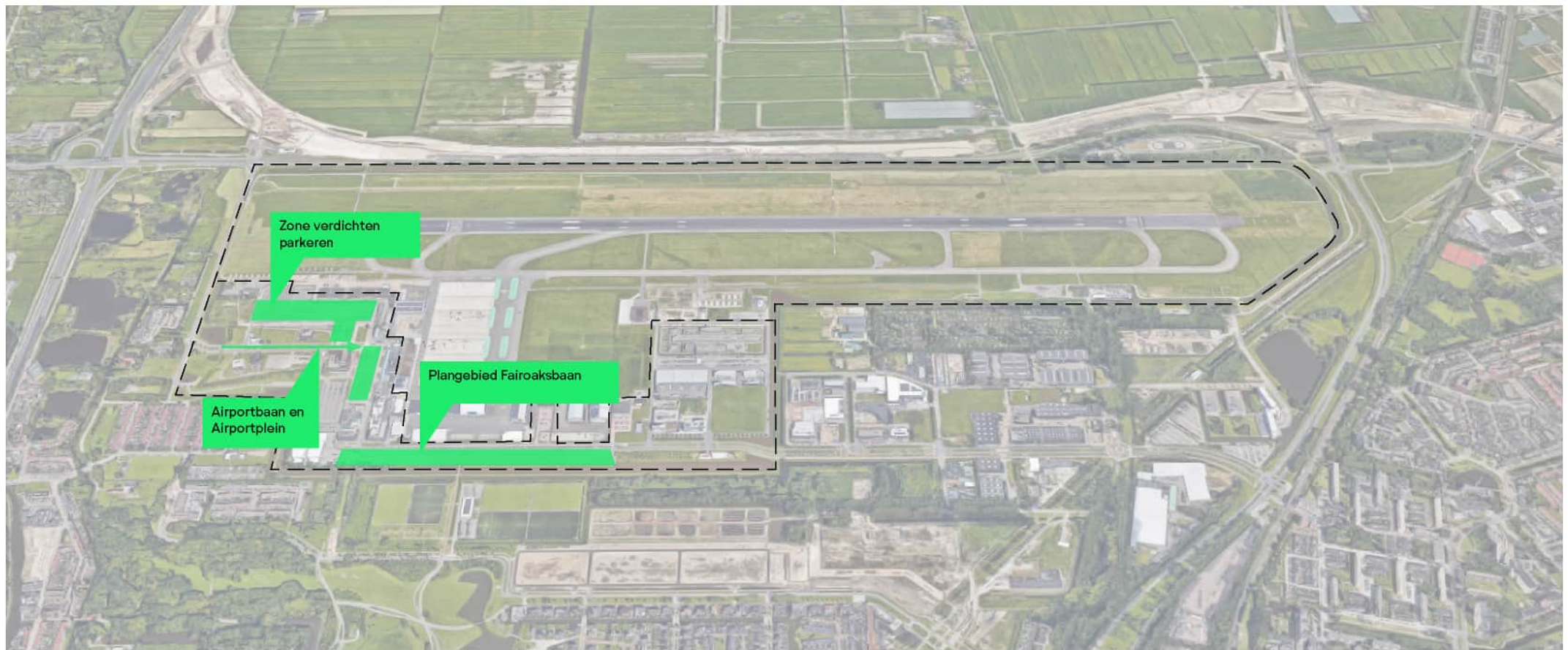
RTHA: Fair Oaksbaan en Airportplein en omgeving

projectambitiedocument

13.05.2025

Dit ambitiedocument is opgesteld in opdracht van Rotterdam The Hague Airport. Het is samengesteld door mei architects and planners, in afstemming met de volgende afdelingen van de gemeente Rotterdam:

- Mobiliteit
- Economie
- Communicatie
- Duurzaamheid
- Gebiedsontwikkeling
- Projectmanagementbureau
- Ruimte, Wonen en Milieu (RWM); planologie en milieu
- Ruimtelijke Ontwikkeling en Advies (ROA); stedenbouw en landschap
- Gebiedsexploitatie (GEX); Markt- en Contractspecialisten, Planeconomie, Contractbeheer en Erfpacht



1. Aanleiding
2. Locatie
3. SWOT
4. Opgave
5. Ambities
6. Participatieproces

Bijlagen:

- B1. Ontwikkelstrategie
- B2. Participatieverslag
- B3. Bestemmingsplan
- B4. Kadastrale kaart
- B5. Eigendommen
- B6. Stedenbouwkundig plan EGM 2006

1. Aanleiding en doel

Een projectambitiedocument is een formeel document dat wordt opgesteld als de eerste stap in het proces van projectontwikkeling. Dit projectambitiedocument wordt vastgesteld door de gemeenteraad en legt de ruimtelijk-programmatische kaders van de beoogde ontwikkeling vast.

Het doel van het projectambitiedocument is als volgt: het betreft de gemeenteraad vroegtijdig in het proces en noemt de ambities en welke onderwerpen in een volgende fase verder uitgezocht moeten worden. Dit document schetst de kaders waarbinnen in latere fasen een gedetailleerd ruimtelijk plan kan worden ontwikkeld.

Het gebied van Rotterdam The Hague Airport (RTHA) heeft een veelzijdige functie, waarvan de luchthaven slechts één onderdeel is. Het bestemmingsplan, inmiddels onderdeel van het gemeentebreed Omgevingsplan (2017 – bijlage 3) is gebaseerd op een stedenbouwkundig plan uit 2006 (bijlage 6). Het is ontwikkeld in een economische context waarin de vraag naar kantoorruimte groot was en er een andere indeling gepland was voor de zone zuid van de Fair Oaksbaan. Sindsdien is de behoefte aan economische functies veranderd. Zo is de vraag naar kantoorruimte afgenomen, terwijl de vraag naar bedrijfsruimte onder druk staat. Voor een goede groei van de stad, zoals beschreven in de Omgevingsvisie, is er meer ruimte nodig voor onder andere productie, opslag en distributie. Activiteiten die feitelijk niet in de stedelijke structuur passen en waar dus juist steeds minder plek voor is.

Het focusgebied van dit ambitiedocument is de zone zuidelijk van de Fair Oaksbaan ter hoogte van P4 en P5, het plein voor het terminalgebouw, de Rotterdam Airportbaan en de parkeerplaats ten noorden daarvan (P3). Binnen het landzijdige deel van de luchthaven, en met name in het focusgebied van dit ambitiedocument, is sprake van grootschalig maaiveldparkeren. Deze parkeervoorzieningen voor langparkeren worden voornamelijk benut tijdens de zomerperiode en vertegenwoordigen geen hoogwaardig ruimtegebruik. Tegelijkertijd vragen de provincie en de gemeente om planologische uitbreiding van de bedrijfsruimte.

De luchthaven heeft een geïsoleerde ligging in de stad met weinig ruimtelijke kwaliteit, maar door ontwikkelingen in de omgeving komt RTHA steeds minder geïsoleerd te liggen. Het streven vanuit RTHA en de gemeente is om het een onderdeel van de stad en regio te laten zijn. Om te anticiperen op de programmatische opgaven op de korte en middellange termijn, is een hernieuwde visie noodzakelijk.

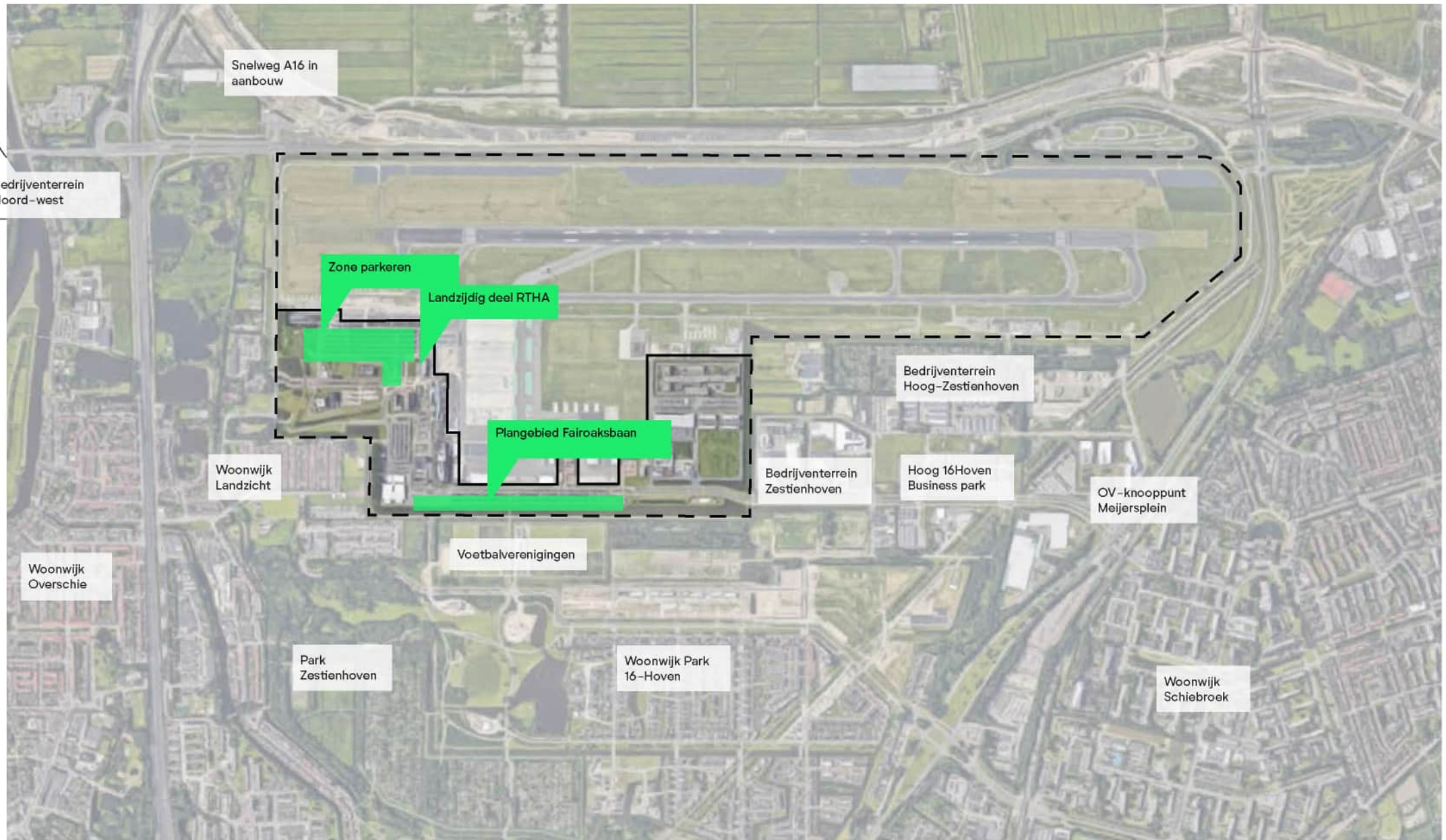
Met dit ambitiedocument wordt een eerste stap gezet richting transformatie: het onderbrengen van maaiveldparkeren in een gebouwde parkeervoorziening met aanvullende functies in de buurt van de terminal, het ontwikkelen van bedrijfskavels op de parkeerterreinen P4 en P5 en de herinrichting van de Fair Oaksbaan, het Airportplein en de Rotterdam Airportbaan; om daarmee het gebied toekomstbestendig, economisch vitaal en ruimtelijk verbonden te maken met de stad en regio.

De ontwikkeling van het landzijdige gebied van RTHA is een integrale ruimtelijke en programmatische opgave, waarin mobiliteit, economie en ruimtelijke kwaliteit samenkomen. De zone langs de Fair Oaksbaan, huidig P4 en P5, biedt op korte en middellange termijn duidelijke ontwikkelkansen en vormt daarom de logische focus van dit projectambitiedocument.

Tegelijk met het opstellen van het ambitiedocument is een participatietraject gestart om de ambities voor RTHA vorm te geven. De eerste informatiebijeenkomst is gehouden op 14 april 2025. Het verslag hiervan is opgenomen in dit ambitiedocument.

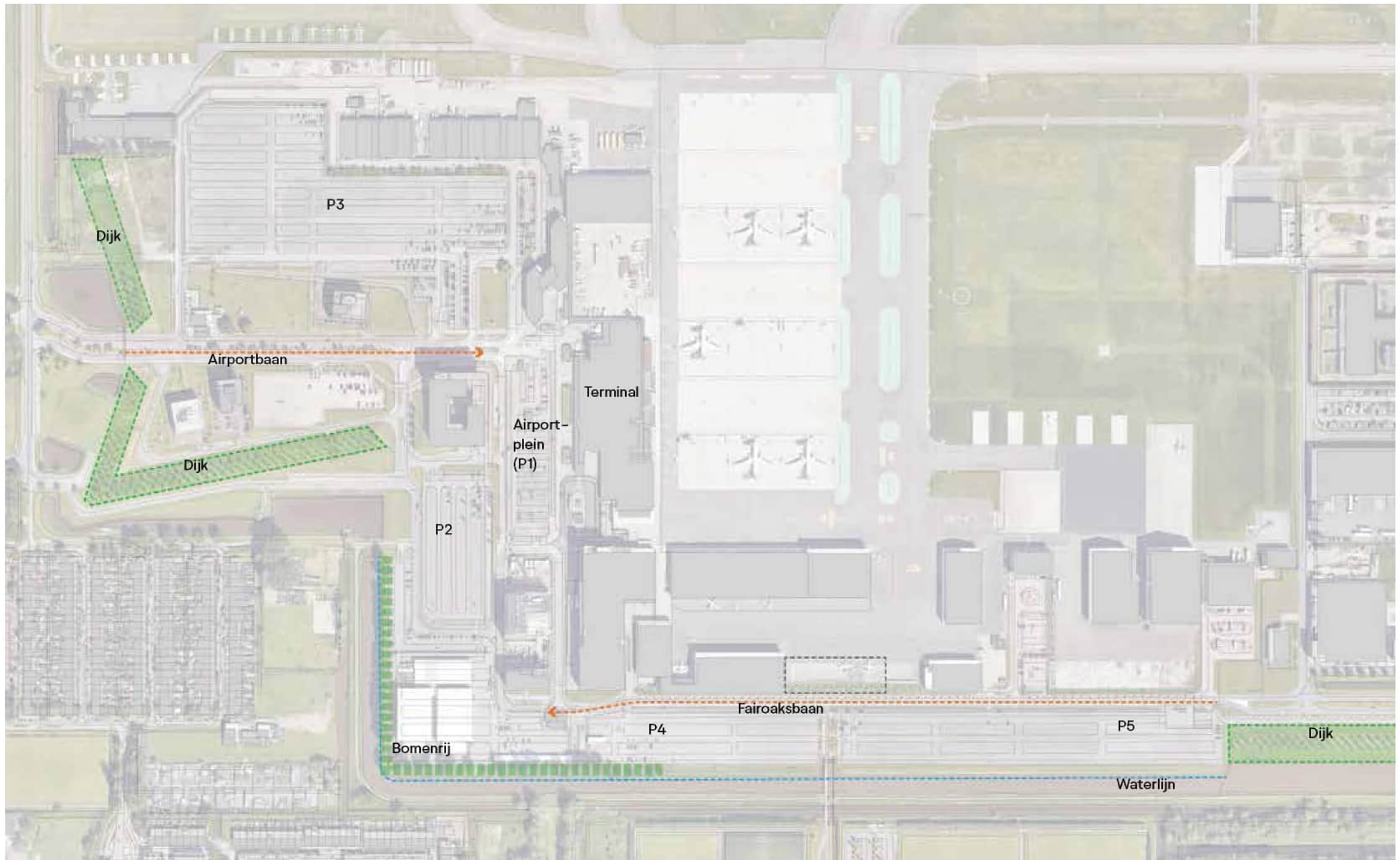
2. Locatie

Context RTHA



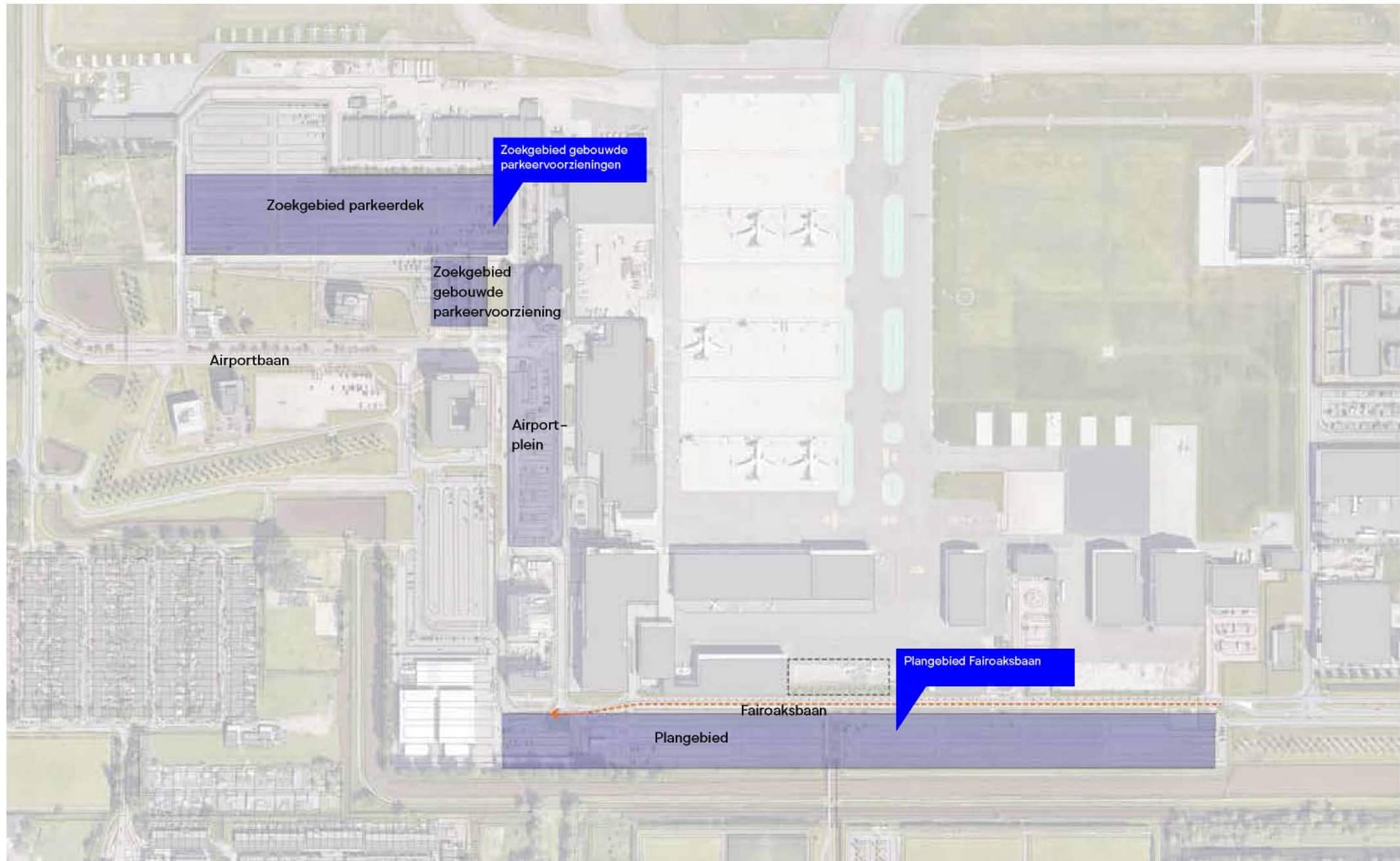
2. Locatie

Huidige situatie



2. Locatie

Plangebied



2. Locatie

Huidige situatie

Ligging

RTHA ligt aan de noordzijde van de stad Rotterdam, op de grens van stedelijk gebied en open landschap. Het terrein wordt aan de noordzijde begrensd door de A16 in aanleg en het poldergebied Schieveen. Aan de oostzijde bevinden zich het bedrijventerrein Hoog 16hoven, het OV-knooppunt Meijersplein (inclusief P+R) en de woonwijk Schiebroek. De zuidzijde grenst aan sportvelden, een basisschool, volkstuinen en de woonwijken Landzicht en Park 16Hoven. Aan de westzijde liggen de Overschiese Plassen, met daarachter de A13, de wijk Overschie en Bedrijvenparken Noord-West en Spaanse Polder.

Openbare ruimte

De openbare ruimte binnen het landzijdige deel van RTHA wordt in belangrijke mate gedomineerd door verharding en maaiveldparkeren. De ruimtelijke inrichting is voornamelijk autogericht; de aanwezigheid van fiets- en voetgangersvoorzieningen is beperkt.

In het zuidwestelijk deel van P4 markeren grote bomen langs de waterloop een groen element, terwijl de rest van de openbare ruimte voornamelijk functioneel is ingericht ten dienste van parkeren en verkeersafwikkeling. De aanleg van een landschappelijke dijk, zoals beoogd in het stedenbouwkundig plan uit 2006 (zie bijlage 6), is deels gerealiseerd. Het gebied wordt aan de zuidzijde geflankeerd door een watergang die tevens deel uitmaakt van de waterbergingsopgave.

Stedenbouwkundige structuur en ontwikkelingsgeschiedenis

De ontwikkeling van het landzijdige gebied van RTHA is verbonden met de luchthaven en de bijbehorende functies. De stedenbouwkundige opzet van het landzijdige gebied van RTHA is gebaseerd op een stedenbouwkundig plan uit 2006, met destijds een sterke nadruk op kantoren. Dit heeft geleid tot een programmatische en ruimtelijke structuur waarin parkeren en autoverkeer een prominente plaats innemen. Een landschappelijke dijk rondom het terrein moest structuur en identiteit bieden aan het gebied. Deze dijk is deels gerealiseerd; enkele delen aan de west- en zuidzijde zijn aanwezig. Aan de zuid- en westzijde ligt een waterloop rondom het gebied.

Aan de noordzijde van de Fairoaksbaan bevinden zich voornamelijk hangars, veelal met gesloten gevels gericht op de straatzijde. In dit

gebied zijn ook uitbreidingen voorzien met nieuwe hangars. De zone ten zuiden van de Fairoaksbaan, waarin de parkeerterreinen P4 en P5 liggen, is een focusgebied van dit ambitiesdocument. De huidige invulling van maaiveldparkeren biedt daar ruimte voor herprofilering en verdichting, mits een alternatief voor de beschikbare parkeercapaciteit wordt gevonden. De ligging ten opzichte van de waterloop en de aangrenzende sportvelden zorgt voor een relatief goed bezond gebied met potentie voor een kwalitatieve herontwikkeling. Het huidige Airportplein wordt momenteel ook gebruikt voor maaiveldparkeren, dit zal door RTHA worden herontwikkeld naar een plein met verblijfskwaliteit voor reizigers en werknemers.

Programma bestaande situatie

Het landzijdige gebied van RTHA kent een divers programma (zie bijlage 1a). Naast functies gerelateerd aan de luchthaven bevinden zich op RTHA uiteenlopende voorzieningen zoals horeca, leisure, distributie, onderwijs, onderzoek en maakfuncties.

Het verzorgingsgebied van deze functies is lokaal en regionaal. Zo wordt er in het Fieldlab Next Aviation en NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium) gewerkt aan duurzame luchtvaartinnovaties en zit er een Albeda locatie voor luchtvaart- en detentiegerelateerde opleidingen. Maar ook de brandweerkazerne, Rotterdamse Wielren Combinatie AHOY en het internationale hoofdkantoor van satellietbedrijf Intellian zijn op het terrein gevestigd.

In het masterplan RTHA 2006 is het gebied opgedeeld in zes deelgebieden met ieder een eigen profiel en daarbij horende ambities: de airside, overslagzone, het airportplein, het entreegebied, bedrijventerrein en infrastructuur & groen. Het ontwikkelgebied is in de huidige situatie onderdeel van infrastructuur & groen. Het bestemmingsplan gaat uit van het realiseren van het masterplan uit 2006, wat reeds gedateerd is.

Bedrijventerrein Hoog16hoven

Aan de oostkant van RTHA ligt Bedrijventerrein Hoog 16hoven. Dit terrein valt onder het bestemmingsplan Zestienhoven (2019) en heeft een heel eigen profiel ten opzichte van RTHA. Dit werkmilieu wordt getypeerd als 'klassiek, kleinschalig'. Op Hoog 16Hoven is sprake van overwegend kleinschalige verkaveling en het bedrijventerrein heeft een lokale, gebiedsverzorgende functie.

De nadruk van de bedrijvigheid ligt op milieucategorie 3.2. In het gebied zijn autosloopbedrijven en garagebedrijven actief. Daarnaast is een deel van het terrein in gebruik bij een aardoliemaatschappij. Door de ligging nabij de luchthaven (veiligheidscontouren) zijn in het meest noordelijke deel geen functies toegestaan met een hoge arbeidsdichtheid. Hoog 16Hoven heeft een netto oppervlakte van 25 hectare en er is nog 4 hectare uitgeefbaar.

Parkeren

Een groot deel van het terrein van RTHA wordt ingenomen door parkeerfuncties op maaiveld, die slechts tijdens de zomerperiode volledig benut worden. Buiten de drukste periodes staan delen van deze terreinen, met name de ver gelegen parkeerterreinen P4 en P5, veelal leeg. In de vakantieperiodes (met name meivakantie en zomervakantie) ervaren verschillende bewoners van aanliggende woonwijken een hogere parkeerdruk als gevolg van bezoekers die hun auto in deze woonwijken parkeren. Op basis van parkeeronderzoek blijkt de omvang niet direct aanleiding te zijn voor het nemen van maatregelen, zoals het instellen van betaald parkeren. Draagvlak is daarbij belangrijk. Het is echter wel van belang om ervan bewust te zijn dat elke wijziging in de parkeersituatie op de luchthaven ook gevolgen kan hebben voor de omliggende woonwijken. De impact hiervan zal in een later stadium onderzocht worden.

Mobiliteit en verbinding met de omgeving

RTHA heeft als luchthaven een belangrijke rol voor de regio, en is vooral goed verbonden voor autoverkeer. Voor langzaam verkeer (fiets en voetganger) is de ontsluiting voor verbetering vatbaar. Aan de zuid- en westzijde vormt de waterloop met de deels aangelegde dijk een barrière naar de omgeving.

De parkeerterreinen P4 en P5 wordt ontsloten via de Fairoaksbaan, die een belangrijke interne verbinding vormt binnen het landzijdige deel en met de rest van de bebouwde kom van Rotterdam. Deze weg kent aan de oostzijde, ter hoogte van bedrijventerrein Zestienhoven, een breder profiel. Richting het westen, op het terrein van RTHA zelf, versmalt het profiel aanzienlijk. De voorzieningen voor langzaam verkeer zijn beperkt: er is langs de Fairoaksbaan deels een apart fietspad aanwezig, maar geen voetpad. Op de luchthaven zelf zijn vrijwel geen voorzieningen aanwezig voor fietsers en voetgangers. Daarbij is

2. Locatie

Huidige situatie

het van belang om aandacht te besteden aan duidelijke en obstakelvrije routes. De huidige infrastructuur biedt daarmee weinig comfort en veiligheid voor voetgangers.

Het openbaar vervoer is aanwezig met de busverbinding tussen Rotterdam Centraal, via OV-knooppunt Meijersplein, naar de terminal. Deze rijdt over de Fair Oaksbaan en stopt bij onder andere het Albada College, maar niet ter hoogte van P4 of P5 – het focusgebied van deze opgave. Hierdoor is de ontsluiting van dit deel op dit moment suboptimaal. De aanleg van de A16 in het noorden en de nabijheid van de A13 zorgen voor een goede bereikbaarheid met de auto voor bezoekers buiten Rotterdam. Een proef met een autonome busverbinding tussen Meijersplein en de Terminal staat op de planning

Energievoorziening en ondergrondse leidingen

RTHA maakt voor de nutsvoorzieningen o.a. gebruik van het net van Stedin en heeft geen eigen netstructuur. Wel heeft RTHA zelf een aantal WKO-installaties in beheer die zorg dragen voor warmte en koeling van een deel van de gebouwde omgeving. Het streven is om uiterlijk voor 2030 volledig gasloos te zijn op het hele luchthaventerrein, conform de 'zero emission'-ambitie van de Royal Schiphol Group. Het is verder bekend dat het elektriciteitsnet op dit moment, en naar verwachting tot tenminste 2032, geen ruimte biedt aan zware aansluitingen. Echter doet RTHA nader onderzoek naar hoe de bestaande (zware) aansluitingen optimaler kunnen worden benut, bijvoorbeeld voor het elektrisch laden van geparkeerde auto's in combinatie met de opslag van de batterijen om piekgebruik cq. belasting te kunnen reguleren.

Milieu

We vragen direct bij DCMR een omgevingsscan aan voor het project. Hiermee worden de belangrijkste milieu-, gezondheid- en veiligheidsaspecten van de projectontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Ook krijgen we met de omgevingsscan het advies van DCMR over of er een mer-procedure (milieueffectrapportage) doorlopen moet worden in het vervolgproces, en zo ja, in welke vorm dat moet gebeuren. Als een mer gedaan moet worden, vragen we het advies van DCMR over hoe deze het best ingepast kan worden in het vervolgproces. We willen ervoor zorgen dat de eventueel te doorlopen mer-procedure de (vervolg)besluitvorming zo goed mogelijk ondersteunt.

Water

Aan de zuidzijde van de Fair Oaksbaan ligt een waterloop, deels begeleid door een dijk, die oorspronkelijk is opgenomen in het stedenbouwkundig plan uit 2006. Deze watergang speelt een rol in de opvang en afvoer van hemelwater. De volledige invulling van de waterbergingsopgave is nog onderwerp van lopend onderzoek. Bij herontwikkeling van het gebied dient deze opgave integraal te worden meegenomen in de inrichting van het openbaar gebied.

Groenstructuur

Hoewel het plangebied grotendeels verhard en functioneel is ingericht, zijn er enkele aanwezige groene structuren. Rondom de zuid- en westzijde van het gebied loopt een dubbele watergang met een begroeid talud. Op enkele plekken is de dijk zoals beoogd in het plan uit 2006 gerealiseerd. In de zuidwesthoek markeren grote bomen langs de waterloop een waardevolle groenstructuur. Er heersen beperkingen vanuit de luchthavenfunctie: een aantrekkende werking van vogels is hier niet wenselijk. In een toekomstige fase zal er een onderzoek gedaan worden naar de huidige ecologische waarden en hoe deze versterkt en verbeterd kunnen worden.

Omgevingsplan

Het focusgebied van dit ambitiesdocument kent grotendeels de bestemming 'groen' en in het westelijk deel de bestemming 'gemengd'. Het gebied heeft een dubbelbestemming archeologie ter bescherming van archeologische monumenten in de bodem. Een afbeelding hiervan is te vinden als bijlage 3.

Eigendomssituatie

Het landzijdige gebied van RTHA is in eigendom van de gemeente Rotterdam en is in erfpacht uitgegeven aan Rotterdam Airport Vastgoed B.V. Een afbeelding hiervan is te vinden als bijlage 5.

2. Locatie

Foto's huidige situatie



De Airportbaan: aanrijroute naar de luchthaven



Het Airportplein



Het Airportplein met rechts kantoorgebouw Cornerstone



De Fairoaksbaan en links P4: maaiveldparkeren



De Fairoaksbaan en P4: maaiveldparkeren aan de zuidzijde en gesloten hangars aan de noordzijde



De Fairoaksbaan: gesloten hangars aan de noordzijde

3. RTHA: Fairoaksbaan en Airportplein en omgeving: SWOT

Kwaliteiten

- Diverse (stedelijke) functies op het landzijdige deel van RTHA, zoals werken, onderwijs, bedrijvigheid, horeca en leisure.
- Goede bezonning en vrij zicht aan de zuidzijde van de Fairoaksbaan
- Volwassen bomen in de zuidwesthoek dragen bij aan de ecologische en ruimtelijke kwaliteit.
- Regionale relevantie
- Goede regionale autobereikbaarheid

Knelpunten

- RTHA is niet echt onderdeel van de stad en regio, zowel ruimtelijk als programmatisch geïsoleerd en niet goed verbonden
- Dominantie van de auto in openbare ruimte; beperkte aandacht voor langzaam verkeer en OV.
- Gebrekkige oriëntatie, routes en verblijfskwaliteit voor bezoekers en werknemers op het terrein.
- Onvoldoende sociale veiligheid en herkenbaarheid in de openbare ruimte.
- Beperkte ecologische waarde door versteende inrichting en beperkte dooradering met omliggend landschap.
- Overmaat aan maaiveldparkeren in de zones P4 en P5 die alleen volledig gebruikt wordt in het hoogseizoen, waardoor inefficiënt ruimtegebruik en lage ruimtelijke kwaliteit.
- Fairoaksbaan mist een kwalitatief, veilig profiel voor voetgangers en fietsers.
- Omgeving rondom hoofdingang terminalgebouw is onaantrekkelijk en gedomineerd door auto's
- Hangars met gesloten gevels aan de noordzijde van het plangebied.
- Er wordt overlast ervaren door het parkeren van bezoekers in omliggende wijken (Overschie en Zestienhoven)
- Huidig omgevingsplan sluit niet aan op actuele marktvraag naar bedrijfsruimte.

Kansen

- Ruimtepotentie doordat P4 en P5 alleen in het hoogseizoen volledig gebruikt worden, met kansen voor het vrijspelen van ruimte voor hoogwaardig intensief kwalitatief gebruik, door het parkeren te concentreren en stapelen.
- Ruimtelijke en programmatische samenhang en verbinding mogelijk met onderwijs en omliggende bedrijventerreinen en omgeving.
- Bestaande infrastructuur zoals de Fairoaksbaan en nabijgelegen OV-lijn biedt aanknopingspunten voor verbetering, zoals het toevoegen van een halte ter hoogte van P4 of P5.
- Nabijheid waterloop biedt kans voor waterberging en ecologie
- Gedeeltelijk gerealiseerde dijk en waterloop vormen een basis voor groenblauwe ontwikkeling.
- Bijdrage leveren aan behoefte aan bedrijfsruimte in Rotterdam en de regio en daarmee ook aan de goede groei van de stad.
- Een bijdrage leveren aan de energietransitie-opgave van de stad en regio
- Kans voor bedrijven van milieucategorie 3 en hoger
- Een fietspad aanleggen langs het water

Risico's

- Parkeren in omliggende wijken in relatie tot extra verbindingen met de omgeving
- De Fairoaksbaan ligt tussen de bedrijfskavels en de hangars, dus risico om matige ruimtelijke kwaliteit aan de zuidkant, richting de wijken
- Gebrekkige OV maakt de toekomstige bedrijfskavels minder aantrekkelijk voor bedrijven met hogere arbeidsintensiteit.
- Mogelijke beperkingen op bouwhoogte, rekening houden met vogels, wind, verblijfsklimaat
- Er heersen beperkingen vanuit de luchthavenfunctie: een aantrekkende werking van vogels is hier niet wenselijk.

4. Opgave

Programma en economie

De ontwikkelruimte aan de landzijde van RTHA raakt langzamerhand verzadigd. Om aan de lokale en regionale behoefte aan bedrijfsruimte voor de goede groei van stad- en regio te kunnen voorzien, zetten we in op het maximaal benutten van de resterende ontwikkelruimte in dit gebied. Om hier op de korte en middellange termijn (circa 5 tot 15 jaar te kunnen inspelen) is een aanvullende ontwikkelstrategie nodig. De ambitie is om het bestaande parkeerprogramma van P4 en P5 te verplaatsen en te concentreren rondom de terminal. Hierdoor ontstaat op de vrijgekomen locatie ruimte voor nieuwe ontwikkelkavels ten behoeve van B2B bedrijven. Naar schatting gaat dit om 10.000 tot 15.000 m² bedrijfsruimte.

Onder bedrijfsruimte verstaan we in dit geval: in lijn met het actieplan bedrijfsruimte van de gemeente Rotterdam. Een verblijfsruimte, waarin werkzaamheden overwegend zijn gericht op vervaardiging, verwerking en/of opslag en distributie van goederen. Te denken valt aan ruimten voor fabrieken, loodsen, aannemers, loodgieters, ambachten, drukkerijen, bouw, groothandel, reparatie etc. Niet onder deze definitie vallen zelfstandige kantoren en panden waar voornamelijk dienstverlening wordt verricht (bijvoorbeeld een uitzendbureau, een makelaarskantoor of een schoonheidssalon). Ook winkels en horecapanden, zelfstandige showrooms met verkoop aan particulieren en andere bebouwing met een commerciële functie vallen buiten deze categorie.

De luchthaven wordt in de omgevingsvisie beschreven als pijler voor een innovatieve regionale luchtvaartsector met een toenemende bedrijvigheid en tegelijk als operationele 'proeftuin' met de aanwezige kennis- en onderzoeksinstellingen en maakindustrie. Het economisch profiel van RTHA is de afgelopen jaren verbreed. Een deel van de huidige bedrijvigheid is direct verbonden aan de luchthaven, maar vanuit Rotterdam The Hague Innovation Airport (RHIA) zijn er ook succesvolle programma's opgezet gericht op o.a. campusontwikkeling (met als resultaat de toevoeging van onderwijs), multimodale mobiliteit en smart energy.

Als gezoneerd industrieterrein biedt RTHA ruimte aan bedrijven met een grote behoefte aan milieuruimte. Verder maken de ligging

en ontsluiting deze plek kansrijk voor stadsdistributie. Gecombineerd met het steeds rijkere innovatieve profiel ligt er dus al een interessante basis waar in de nieuwe ontwikkelingen verder op ingezet kan worden. De nieuwe programmering wordt onafhankelijk van de luchthaven ontwikkeld en richt zich op bedrijfsruimtes, met name voor bedrijven met een regionale functie en regionaal gebonden arbeidsplaatsen. Hierbij wordt gedacht aan ruimte voor innovatieve ondernemingen die productie, distributie en/of kantoorfuncties combineren. Een kans is het creëren van 'schuifruimte' voor het herhuisvesten van bedrijven die elders uit hun jasje groeien, of anderszins niet meer op de huidige plek passen.

Het toevoegen van detailhandel is vanuit Provinciaal en Rotterdams beleid op deze locatie uitgesloten. In het kantoorbeleid is RTHA aangeduid als 'ander' concentratiegebied, uitsluitend bedoeld voor activiteiten die direct verbonden zijn aan de luchthaven en/of meerwaarde ontleen aan de vestiging bij de luchthaven. Gezien de ambities in het kader van goede groei, optimale benutting van (milieu)ruimte en diversifiëring van het programma, zal de ontwikkeling van zelfstandige kantoren beperkt blijven ten opzichte van bedrijfsruimte.

De toegestane milieucategorieën, maximale bouwhoogte en eventuele beperkingen moeten nog worden onderzocht. Ambitie is in ieder geval om de mogelijke milieuruimte en FSI maximaal te benutten. De doelgroepen en wenselijke schaalgroottes (ca. 100–2000 m²) worden in overeenstemming met zowel de afdeling Economie van Gemeente Rotterdam als met de Provincie nader uitgewerkt, zodat deze aansluiten op de actuele en toekomstige ruimtevrage van stad en regio.

Goede groei

Zoals de Omgevingsvisie beschrijft kiest Rotterdam voor de goede groei om de bestaande stad te versterken en aan de transitie ruimte te geven. Dit doen we door middel van samen de stad te maken, ontwikkelen vanuit eigen identiteit en bestaande kwaliteiten en groeien door middel van vijf perspectieven: compacte stad, inclusieve stad, gezonde stad, productieve stad en duurzame stad.

De herontwikkeling van het landzijdige gebied van RTHA sluit aan op het Rotterdamse ambities van een compacte, duurzame en productieve stad: functies stapelen, delen en slim programmeren

om efficiënt met de ruimte om te gaan. We willen inspelen op de toekomstige behoeftes van een groeiende stad en regio. Daarbij gaan we uit van de bestaande locatiekwaliteiten en het maximaal benutten van de (milieu)ruimte die er is. Voorbeelden zijn de gebouwde parkeervoorziening met voorzieningen in de plint, of het inzetten van het parkeerdek voor tijdelijke evenementen, zoals een schaatsbaan in het laagseizoen. Zo draagt het gebied bij aan een intensiever en multifunctioneel ruimtegebruik.

Parkeren

De parkeerstrategie van RTHA is in principe gericht op concentratie en kwaliteitsverbetering. Door parkeren zoveel mogelijk te clusteren in de nabijheid van de terminal kan ruimte ontstaan voor een ontwikkeling langs de Fairoaksbaan in plaats van P4 en P5. Het aantal parkeerplaatsen dient te worden afgestemd op de huidige en toekomstige programmatische en functionele behoeften van het gebied. Een belangrijk aandachtspunt is het beschouwen van de mogelijke effecten van de ontwikkeling op de parkeersituatie in de omliggende wijken, waarbij het doel is om de overlast, voor zover van RTHA kan worden verwacht, zoveel mogelijk te beperken. Uitgangspunt is dat het parkeren van de nieuwe functies op eigen kavel of een gebundelde voorziening plaatsvindt en dat de parkeercapaciteit van het langparkeren voldoende is om aan de toekomstige parkeerbehoefte te voldoen.

De ambitie is om het parkeerproduct te verbeteren, onder andere door (gedeeltelijk) overdekt of gestapeld parkeren. Hierbij wordt gekeken naar een gebouwde parkeervoorziening (kort / premium parkeren) en het toevoegen van een parkeerdek op P3. De gebouwde parkeervoorziening, bij voorkeur een uitbreidbare of demontabele constructie, kan meerdere functies combineren, zoals voorzieningen voor deelmobiliteit en/of fietsparkeren, en horeca of ondersteunende retail in de plint. Ook ligt er een kans om het parkeerdek bij P3 in de winter, laagseizoen voor de luchthaven, te gebruiken voor tijdelijke evenementen zoals bijvoorbeeld een schaatsbaan.

4. Opgave

Mobiliteit

De bereikbaarheid van het gebied wordt versterkt door de Fair Oaksbaan te profileren als een volwaardige en herkenbare doorlopende toegangsrouten in het verlengde van het profiel van de weg buiten de luchthaven, met ruimte voor auto's, OV, fietsen en voetgangers. De bestaande infrastructuur voor langzaam verkeer wordt verbeterd, er worden duidelijkere routes ontwikkeld, obstakels worden verwijderd en de routes worden sociaal veiliger gemaakt. Ook ontbrekende trottoirs worden aangevuld, zodat voetgangers zich comfortabel en veilig kunnen verplaatsen van de parkeervoorzieningen naar de terminal.

De haalbaarheid om de bereikbaarheid te verbeteren met het openbaar vervoer wordt nader onderzocht, met daarbij onder andere de mogelijkheid van het toevoegen van een extra bushalte ter hoogte van de huidige P4 of P5. Mobiliteitsvoorzieningen per kavel (zoals laden en lossen, personeel- en fietsparkeren) vragen om slimme, gezamenlijke oplossingen om de openbare ruimte overzichtelijk en efficiënt te houden. Een gedeelde voorziening kan hierbij een mogelijke optie zijn.

Ruimtelijke kwaliteit

In de bestaande omgeving van de luchthaven is de auto dominant: dit heeft geleid tot veel verharding, weinig groen en een lage ruimtelijke kwaliteit.

Het toevoegen van meer stedelijk programma zal moeten bijdragen aan meer ruimtelijke kwaliteit: hoogwaardige architectuur en levendige plinten in de bebouwing. Het Airportplein wordt ontwikkeld tot een volwaardig plein met levendige plinten in de omliggende gebouwen, verblijfskwaliteit voor reizigers en werknemers op RTHA, en ruimte voor een groene inrichting. De openbare ruimte dient meer kwaliteit te bieden voor fietsers en voetgangers: meer groen en veilige fiets- en wandelpaden. Daarbij wordt gestreefd naar een kwalitatieve inrichting, waarin ook water en groen integraal onderdeel vormen van de ontwikkeling.

Duurzaamheid

Een integraal onderdeel van de ontwikkeling is duurzaamheid. De ambitie is om in te zetten op hout en bio-based materialen, en demontabele bouwsystemen. Gebouwen en voorzieningen worden zoveel mogelijk multifunctioneel ingezet, en er wordt bijgedragen

aan energie-, mobiliteits-, en grondstoffentransitie-opgaven. Het gebruik van groene daken, gevelgroen en met name de integratie van groen in de openbare ruimte en gebouwde omgeving draagt bij aan biodiversiteit, hittestressreductie en een prettiger verblijfsklimaat. De gebiedsontwikkeling sluit daarmee aan op bredere gemeentelijke en regionale duurzaamheidsdoelstellingen.

Energie

Rotterdam staat aan de vooravond van de energietransitie. De ontwikkeling van het warmtenet en de verzwarende van het energiesysteem vragen veel ruimte. Indien gewenst kan het projectgebied ruimte bieden voor de inpassing van deze vitale systemen.

Dit is nader uit te zoeken in samenwerking met Stedin, gemeentelijke experts van energiesysteem en van vitale systemen. Hierbij dient rekening gehouden te worden met netcongestie. Het onderzoek wat RTHA momenteel doet hoe de bestaande (zware) aansluitingen optimaler kunnen worden benut, bijvoorbeeld voor het elektrisch laden van geparkeerde auto's in combinatie met de opslag van de batterijen om piekgebruik c.q. belasting te kunnen reguleren, kan hierbij een rol spelen. Daarnaast bieden bestaande en nieuwe daken kansen voor duurzame energie-opwekking.

Water

De wateropgave vormt een belangrijke randvoorwaarde in het gebied. In eerdere planvorming is een verbrede watergang ten zuiden van de Fair Oaksbaan opgenomen, begeleid door een (deels gerealiseerde) landschappelijke dijk. De precieze invulling van de waterbergingsopgave zal worden onderzocht. Bij toekomstige ontwikkelingen wordt de benodigde capaciteit geborgd en zoveel mogelijk geïntegreerd in de openbare ruimte. Naast functionele berging wordt ingezet op kwalitatieve en zichtbare waterstructuren, die bijdragen aan verblijfsklimaat en identiteit.

Ecologie

Het versterken van de ecologische waarde van het gebied vormt een opgave én een kans. De huidige inrichting kent beperkte biodiversiteit, maar op plekken zoals de zuidwesthoek – met bomen en waterloop – is sprake van bestaande groene structuren. In de ontwikkeling wordt ingezet op het uitbreiden en versterken van deze structuren, onder andere door het toepassen

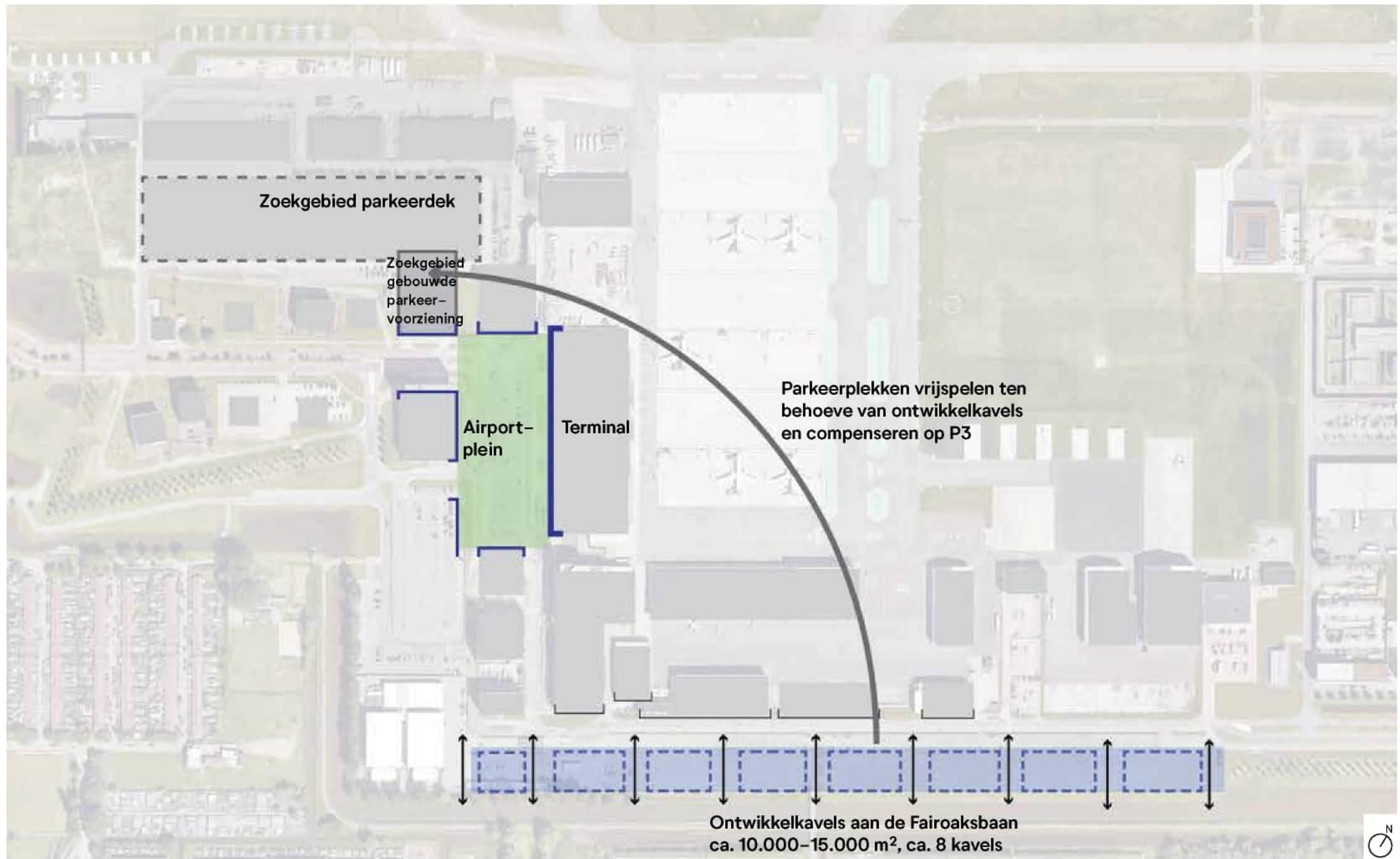
van groen in, op en rondom gebouwen. Daarmee kan een robuustere groenstructuur ontstaan die aansluit op omliggende gebieden en bijdraagt aan stedelijke verkoeling en leefkwaliteit.

Milieu

We vragen direct bij DCMR een omgevingsscan aan voor het project. Hiermee worden de belangrijkste milieu-, gezondheid- en veiligheidsaspecten van de projectontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Ook krijgen we met de omgevingsscan het advies van DCMR over of er een mer-procedure (milieueffectrapportage) doorlopen moet worden in het vervolgproces. En zo ja, in welke vorm dat moet gebeuren. Als een mer gedaan moet worden, vragen we het advies van DCMR over hoe deze het best ingepast kan worden in het vervolgproces. We willen ervoor zorgen dat de eventueel te doorlopen mer-procedure de (vervolg)besluitvorming zo goed mogelijk ondersteunt.

4. Strategie: ontwikkelkavels mogelijk maken aan de Fairoaksbaan

Door parkeren te verplaatsen naar een gebouwde parkeervoorziening en/of parkeerdek bij de terminal



5. Ambities

1. Verdichten en mixen: een toekomstbestendig programma met meerwaarde voor stad en regio

Ruimte is schaars en de omgeving van de luchthaven biedt kansen om de brede groei van de stad te faciliteren. De ontwikkeling van het landzijdige gebied van RTHA biedt de mogelijkheid om extra functies toe te voegen die aansluiten op actuele ruimtelijke, economische en maatschappelijke opgaven. Het is de ambitie om:

- Te verdichten met functies die bijdragen aan de Rotterdamse en regionale economie en inspelen op de behoefte van de gemeente en provincie, zoals bedrijfsruimte
- Programma's te realiseren die onafhankelijk zijn van de luchthaven, zodat ze flexibel en toekomstbestendig zijn ('no regrets').
- Rondom het Airportplein functies toe te voegen die de verblijfskwaliteit verhogen zoals horeca en recreatie, en tegelijk oplossing bieden aan stedelijke ruimtevragen, zoals de schaatsbaan en ruimte voor evenementen.
- In te zetten op intensief meervoudig ruimtegebruik, bijvoorbeeld door het stapelen van economische functies.

2. Verbinden: een open, doorwaadbaar en verbonden gebied

Het gesloten karakter van het landzijdige deel van RTHA maakt plaats voor een gebied dat uitnodigend en toegankelijk is, en dat onderdeel wordt van de stad. Het is de ambitie om:

- Het landzijdige deel van RTHA op ruimtelijk en programmatisch gebied te verbinden met de omgeving
- Het landzijdige deel van RTHA te laten verkleuren van een geïsoleerde zone naar een gebied dat doorwaadbaar en verbonden is met zijn omgeving en met Rotterdam.
- De relatie met omliggende wijken te versterken, fysiek en programmatisch, in overleg met de belanghebbenden, zonder dat dit bijvoorbeeld leidt tot ongewenst parkeergedrag in die wijken.
- Voorzieningen toe te voegen die bijdragen aan het voorzieningenniveau van de omgeving, en aan het maken van een aantrekkelijke stedelijke plek op het Airportplein

3. Ruimtelijke structuren: robuust, sociaal veilig en herkenbaar

Een goede ruimtelijke structuur vormt de ruggengraat van het gebied en maakt verdere ontwikkeling mogelijk. Het is de ambitie om:

- Heldere ruimtelijke basisstructuren ('no regrets' structuren) vast te leggen, zoals duidelijke zichtlijnen en robuuste straatprofielen waarin voldoende ruimte is voor auto, fiets en voetganger, die bijdragen aan de verbinding met de omgeving en de stad.
- De Fairoaksbaan te profileren als een volwaardige hoofdstructuur, met voldoende ruimte voor OV, auto, fiets en voetganger.
- Aan de zuidzijde van de Fairoaksbaan een aantrekkelijke straatwand te realiseren, met aandacht voor de plinten en voor sociale veiligheid. Hierbij onderzoeken we de mogelijkheid, de voor- en nadelen en de haalbaarheid van het verplaatsen van de Fairoaksbaan naar de zuidzijde, zodat de nieuwe bebouwing richting de wijken te oriënteren.
- Kwalitatieve en toegankelijke loop- en fietsroutes aan te leggen, passend binnen het Rotterdamse mobiliteitsbeleid.

4. Parkeren en mobiliteit: kwaliteit en bereikbaarheid

Door het maaiveldparkeren deels te concentreren ontstaat ruimte voor ontwikkeling. Hiernaast wordt de bereikbaarheid van RTHA verbeterd. Het is de ambitie om:

- Langparkeren te concentreren en te bundelen, zodat P4 en P5 kunnen worden vrijgespeeld voor andere invulling.
- Het aantal parkeerplaatsen af te stemmen op de huidige en toekomstige parkeerbehoefte.
- Kort en premium parkeren in een nieuwe gebouwde parkeervoorziening te situeren.
- Betere loop- en fietsroutes te maken als verbinding naar het vliegveld en intern op de luchthaven.
- De bereikbaarheid met het OV te verbeteren, bijvoorbeeld door het toevoegen van een halte ter hoogte van P4 of P5
- Rekening te houden met mogelijke effecten op de parkeersituatie in omliggende wijken (ongewenst parkeergedrag tegengaan)
- Voorzieningen toe te voegen aan de gebouwde parkeervoorziening zoals deelmobiliteit, fietsparkeren, horeca en/of ondersteunende retail (nader te onderzoeken)

5. Toekomstbestendig bouwen: circulair, groen en flexibel

De ontwikkeling sluit aan bij de Rotterdamse ambities voor duurzaam en circulair bouwen. Tevens wordt aansluiting gezocht bij de ambitie van Schiphol Group voor zero waste en zero emissions in 2030 en om circulair te zijn in 2050. Er wordt bijgedragen aan energie-, mobiliteits- en grondstoffenopgaven. Het is de ambitie om:

- Beton en staal te vervangen door hout en bio-based materialen, met aandacht voor hergebruik.
- Te bouwen met flexibele en/of demontabele bouwsystemen, bijvoorbeeld voor de gebouwde parkeervoorziening.
- Gebouwen te vergroenen via groene gevels en/of daken, en de openbare ruimte kwalitatief en met oog op klimaatadaptatie in te richten (nader te onderzoeken).
- Flexibiliteit in ontwerp en gebruik te integreren indien mogelijk, zodat gebouwen kunnen meebewegen met veranderende behoeften.
- Bij te dragen aan de energietransitie (nader te onderzoeken)
- In te zetten op intensief, meervoudig ruimtegebruik voor bebouwing en parkeren zodat er meer ruimte overblijft voor groen, water, langzaam verkeer en ontmoeten.

6. Groenblauwe structuur: versterken van ecologie en klimaatadaptatie

De landschappelijke kwaliteiten en waterstructuren vormen een fundament voor een natuurinclusieve inrichting. Het is de ambitie om:

- De bestaande waterstructuur te benutten voor waterberging én als kwaliteit in het ontwerp van het gebied.
- De rand met water en groen rondom RTHA verder te versterken als ecologische verbinding.
- Groene structuren in te zetten als verkoelende, biodiversiteitsversterkende én sociale elementen.
- Rekening te houden met de bestaande volwassen bomen in de zuidwesthoek van het terrein.

6. Participatie

Participatie- en communicatieproces

Aan dit ambitiedocument ligt een participatiemoment met stakeholders ten grondslag. RTHA vindt het belangrijk om betrokkenen in een vroeg stadium te informeren over de voorgenomen ambitie. Gekozen is om in een vroeg stadium bewonersvertegenwoordigers van de wijkraden van de omliggende wijken, bewonersvertegenwoordigers van de CRO (Commissie Regionaal Overleg), de BTV (Bewoners tegen Vliegtuigoverlast) en de aanpalende organisaties (o.a. NLR, RAS, Kinderdagverblijf 'in de Wolken') en voetbalverenigingen uit te nodigen om een informatieavond in de Wijkhub Overschie bij te wonen. Zij konden hun zorgen, wensen en ideeën uitspreken. Degenen die niet in de gelegenheid waren om aanwezig te zijn, hebben desgewenst een mondelinge toelichting gekregen, of hebben schriftelijk gereageerd.

Participatie-avond 14 april

De informatieavond vond plaats op 14 april 2025 in de Wijkhub aan de Abtsweg in Overschie. De participatie was vooral gericht op het communiceren van de verkenning van de ambitie, het peilen van de stemming en het ontvangen van eerste reacties. Aan de hand van drie panelen zijn de ideeën voor de ontwikkeling van de Fair Oaksbaan gevisualiseerd en gepresenteerd aan (bewoners-) vertegenwoordigers. De Gemeente Rotterdam, RTHA en mei architects and planners waren aanwezig om duiding te geven.

Aan zowel de aanwezigen, als aan de niet-aanwezigen zijn de panelen met toelichting na afloop van de informatieavond per e-mail toegestuurd, zodat men de informatie ter beschikking heeft en desgewenst alsnog input zou kunnen geven.

Input voor het ambitiedocument

De input van de deelnemers is samengevat en meegenomen in dit projectambitiedocument; het dient als basis voor de verdere planvorming. De opgehaalde ideeën zijn breed: er is gesproken over infrastructuur, zichtlijnen, parkeervoorzieningen, ecologie, duurzame bebouwing en ruimte voor recreatie. Bezoekers waardeerden het idee van groene achtergevels, variatie in architectuur, waterberging, en hergebruik van materialen. Er is aandacht gevraagd voor het behoud van parkeercapaciteit, vooral met het oog op parkeren in de omliggende wijken en toekomstige werknemers, en voor het verbeteren van bereikbaarheid, deelmobiliteit en fietsvoorzieningen.

RTHA blijft communiceren met de omgeving via e-mail en bijeenkomsten. Het is van groot belang dat deelnemers hun ideeën, wensen en prioriteiten laagdrempelig en direct kunnen delen. Ook kunnen vragen direct worden gesteld via: omgeving@rtha.com.



Foto's genomen tijdens de participatie in de wijkhub Overschie

02

Bijlagen ambitiedocument

De ontwikkeling van het gebied langs de Fairoaksbaan wordt gekenmerkt door een hoge mate van integraliteit. Binnen dit gebied spelen diverse randvoorwaarden, waaronder de luchthavenfunctie, wateropgave en mobiliteit. Tegelijkertijd is sprake van een breed palet aan ambities, zoals het verdichten van het gebied, het versterken van de groenblauwe structuur, het toevoegen van maatschappelijk en economisch relevante functies en het realiseren van toekomstbestendige bebouwing.

Deze veelheid aan opgaven vereist een ontwikkelstrategie die enerzijds robuust is, en anderzijds voldoende wendbaar om in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden in de markt en omgeving. De strategie moet richting geven aan het proces, zonder op voorhand onnodig in detail te treden.

Rol gemeente en marktpartijen

De gronden binnen het plangebied zijn eigendom van de gemeente Rotterdam en tot 2100 in erfpacht uitgegeven aan Rotterdam Airport Vastgoed B.V.

De gemeente heeft een faciliterende rol in deze ontwikkeling.

De gemeente heeft zelf behoefte aan extra ruimte voor bedrijfsfuncties, in aansluiting op de stedelijke economie en regionale dynamiek. RTHA is als erfpachter gebaat bij een goede ruimtelijke kwaliteit en economische haalbaarheid. Een volgende stap in het ontwikkelproces is het verder aanscherpen van de ambities, onder andere door vervolgonderzoeken te doen. Hierdoor kunnen de hoofdstructuur, programmatische uitgangspunten en ruimtelijke kaders nader worden uitgewerkt. Deze kaders kunnen dan de basis vormen voor een (gefaseerde) kaveluitgifte, waarbij voorwaarden gesteld kunnen worden met het oog op het realiseren van de ambities. Zo kan gestuurd worden op aspecten als duurzaamheid, mobiliteit en programma.

Financiën

Het programma bestaat uit de realisatie van de gebouwde parkeervoorziening en de vrijgekomen uitgeefbare kavels aan de Fairoaksbaan. De aanpassingen bestaan onder meer uit de aanpak van het wegprofiel van de Fairoaksbaan. Deze leidt tot functionele en kwalitatieve verbetering van autowegen en fiets- en wandelstructuren. Tevens is rekening gehouden met het realiseren

van de wateropgave en aanvullende groenstructuren in het gebied.

Er dient nader onderzocht te worden of er nog aanpassingen nodig zijn die zich buiten het grondgebied van RTHA bevinden. Uitgangspunt is dat alle investeringen die benodigd zijn voor of verband houden met deze ruimtelijke ontwikkeling, zoals aanpassingen in de buitenruimte, voor rekening en risico zijn van RTHA. De kosten voor de gemeentelijke inzet zullen via kostenverhaal in rekening worden gebracht bij de ontwikkelaar.

Erfpacht en ontheffingsvergoeding

Op de in erfpacht uitgegeven gronden zijn privaatrechtelijke bepalingen van toepassing. Om deze te wijzigen is een ontheffing van de gemeente nodig. Aan de wijziging van de bouw- en gebruiksbepalingen kunnen voorwaarden worden verbonden, waaronder financiële in de vorm van een ontheffingsvergoeding. De ontheffingsvergoeding bestaat uit de (eventuele) meerwaarde die het gevolg is van een door de gemeente privaatrechtelijk toegestane wijziging. Deze meerwaarde betreft het positieve verschil tussen de waarde van de nieuwe, gewijzigde akte (dus na wijziging van de bouw- en gebruiksbepalingen) minus de te maken kosten (zoals kosten voor bouwrijp maken, sloopkosten en saneringskosten) en de waarde van de bestaande (ongewijzigde) akte bij doorexpluiten. Indien (positieve) meerwaarde ontstaat door het wijzigen van de bouw- en gebruiksbepalingen, wordt deze meerwaarde in rekening gebracht bij RTHA.

De waarderingen worden uitgevoerd door een externe onafhankelijke taxateur in opdracht van de gemeente. Een taxateur berekent de waarden die benodigd zijn zodat de gemeente de mogelijke meerwaarde kan bepalen. De taxateur gaat uit van een normatieve benadering. Dit betekent dat de waarden worden berekend aan de hand van referenties, marktconforme parameters en de kennis en ervaring van de taxateur. Niet op basis van de daadwerkelijk gemaakte kosten en gerealiseerde opbrengsten van een initiatiefnemer. Daarnaast wordt er rekening gehouden met eisen van de gemeente ten aanzien van de ontwikkeling en eisen die volgen uit gemeentelijke beleidsdoelstellingen en of ambities.

Fasering

Gezien de onzekerheden in de markt en de bredere economische context, is het van belang te werken met een flexibele en schaalbare ontwikkelstrategie. Daarbij wordt uitgegaan van een gefaseerde ontwikkeling, waarbij verschillende onderdelen – zoals de parkeervoorzieningen en de bouw kavels – in onderlinge samenhang worden beschouwd.

De start is het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening of een eerste parkeerdek, waarmee de minst aantrekkelijke parkeerlocaties – het verst verwijderd van de terminal – kunnen worden vrijgespeeld voor ontwikkeling. Deze locaties grenzen bovendien aan bestaande bedrijvigheid, wat kansen biedt voor aansluiting hierop.

Afhankelijk van de marktvraag naar specifieke categorieën bedrijfsruimte en de ruimtevraag vanuit de gemeente, provincie en rijk, kan de fasering worden aangepast. Bij iedere ontwikkelstap wordt de parkeerbalans opnieuw beoordeeld, zodat er voldoende parkeerplaatsen op het terrein blijven om aan de parkeervraag te voldoen. Parallel hieraan vormt het aanpassen van het profiel en een mogelijke verplaatsing van de Fairoaksbaan een belangrijke opgave. Deze ingreep draagt bij aan het vestigingsklimaat en de verblijfskwaliteit in het gebied, en aan de verbinding met de stad en omliggende wijken. Tevens zal in het vervolgtraject de verbetering van de openbaar vervoerbereikbaarheid nader worden onderzocht.

Risico's

- Vertraging in het proces als gevolg van het vertalen van ambities naar financieel haalbare plannen
- Onzekerheden binnen de procedure tot vaststelling van het omgevingsplan
- Vertraging in het proces in verband met het doorlopen van de ontheffingsprocedure, aanpassing erfpacht afspraken
- Er moeten eerst uitgaven gedaan worden voor het verplaatsen en verdichten van het parkeren, voor er inkomsten binnenkomen door kaveluitgifte
- Onzekerheden m.b.t. netcongestie

Kansen

- De mogelijkheid om een integrale gebiedsontwikkeling in gang te zetten die als trigger kan dienen voor andere deelgebieden van RTHA
- Inspelen op actuele vraag vanuit provincie, gemeente en markt naar hoogwaardige en flexibele bedrijfsruimtes

Vervolgstappen ontwikkeling

Participatie

Het doel is een effectieve participatiestrategie. Participatie is daarom een essentieel onderdeel van dit project en zal plaatsvinden in meerdere stappen. Hiertoe zal in de volgende fase een verder uitgewerkt programma opnieuw worden voorgelegd aan betrokkenen. Nabijgelegen organisaties en individuele bewoners zullen uitgenodigd worden om input te geven over de ambities voor de herontwikkeling van de Fair Oaksbaan. RTHA vindt het belangrijk dat belanghebbenden over de juiste informatie beschikken met betrekking tot de ontwikkelingen en zal hiertoe eind 2025 – begin 2026 opnieuw een openbare bijeenkomst organiseren, en de mogelijkheid bieden om schriftelijke input te geven.

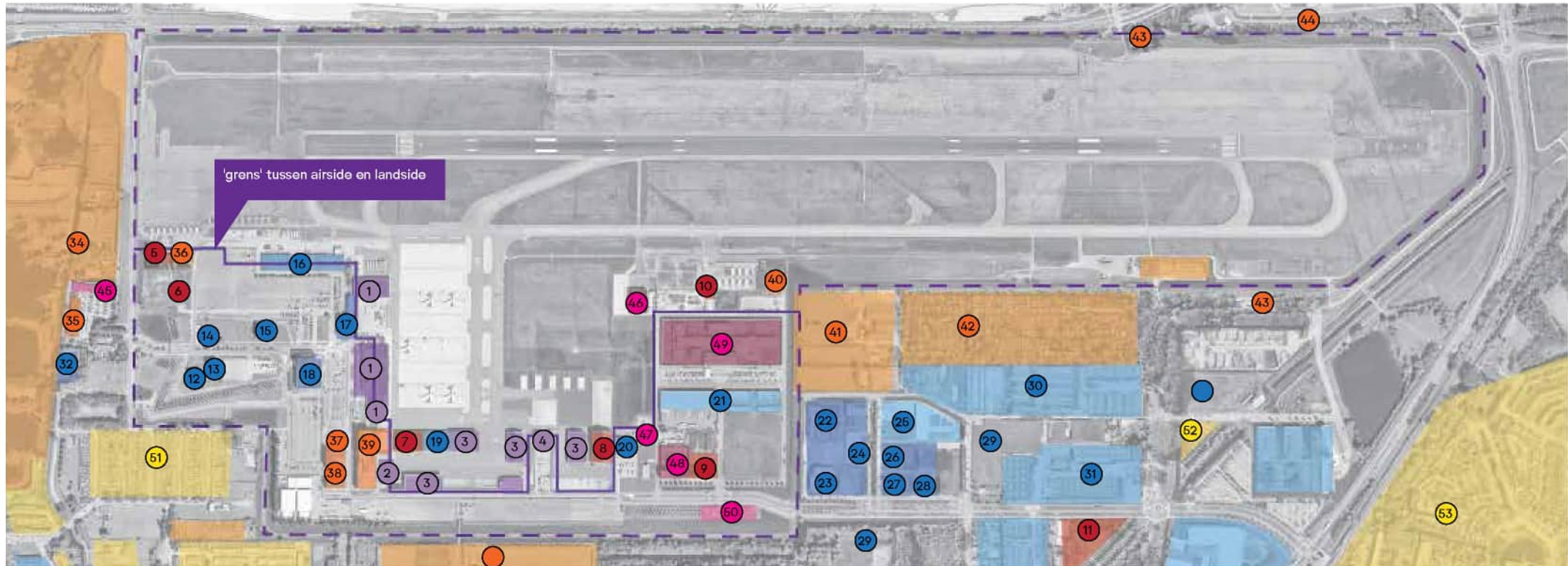
Ook zal een bredere groep stakeholders tijdig en duidelijk geïnformeerd worden en gevraagd worden mee te denken. De participatie zal onder de aandacht worden gebracht via social media en persoonlijke uitnodigingen. Tijdens de informatiebijeenkomst kunnen de deelnemers met experts in gesprek gaan over de plannen. RTHA hecht waarde aan een transparante en gelijkwaardige samenwerking met alle betrokkenen.

Vervolgonderzoeken

In de komende fase worden verschillende onderzoeken uitgevoerd ter onderbouwing van verdere uitwerking. Dit betreft onder meer onderzoek naar mobiliteit, parkeren, geluid, externe veiligheid, ecologie en programmatische haalbaarheid.

B1a. RTHA is meer dan alleen een luchthaven

Functies en soorten programma op RTHA en Hoog-Zestienhoven



Luchthavenspecifiek

1. Terminal RTHA en BHS: baggage handling services
2. Rijnmond Air Services: onderhoud vliegtuigen
3. Hangars
4. Jet Aviation: zakelijk vliegen

Educatie, onderzoek en innovatie

5. Vliegclub Rotterdam
6. Fountain Fuel waterstofgasstation
7. Vliegschool Rotterdam Sand Air
8. Fieldlab Next Aviation en Jet Aviation Hangar
9. Albeda (luchtvaart- en detentierelateerde opleidingen)
10. Rotterdamse Aero Club: vliegschool
11. Kindcentrum de Stern

Werken, maken en distributie

12. Kantoor Sitecom
13. Bedrijfsverzamelgebouw
14. Argos tankstation
15. Parterre: kantoor RTHA
16. Aviapartner
17. Bedrijfsverzamelgebouw Belair (te slopen)
18. Bedrijfsverzamelgebouw Cornerstone
19. Flying View BV.: lucht fotografie
20. Erasmus Catering
21. Cargobedrijven: luchtvracht
22. Athlon: autoverhuur/ mobiliteit

23. Alphatron: medische systemen
24. Nordic datacentrum
25. CET Logistiek
26. Intellian: tech bedrijf (antennes)
27. Unica: technisch dienstverlener
28. Zuiver Media en Cue
29. Stadskwekerijen
30. NAS
31. Businesspark Hoog 16Hoven
32. Nieuwe bedrijfsruimtes
33. HER (en milieupark)

Horeca, leisure en recreatie

34. Overschiese plassen
35. Airport Hotel Rotterdam
36. Skydive Rotterdam: The Flying Dutchmen
37. Hotel
38. Ibis budget hotel
39. Fletcher hotel, parkeren en horeca
40. Restaurant MANSION bij Kösk
41. Pony Club de Schieruiters
42. Volkstuinvereniging Wilgentuin
43. Spottersplekken
44. Rotterdamse Wielren Combinatie AHOY

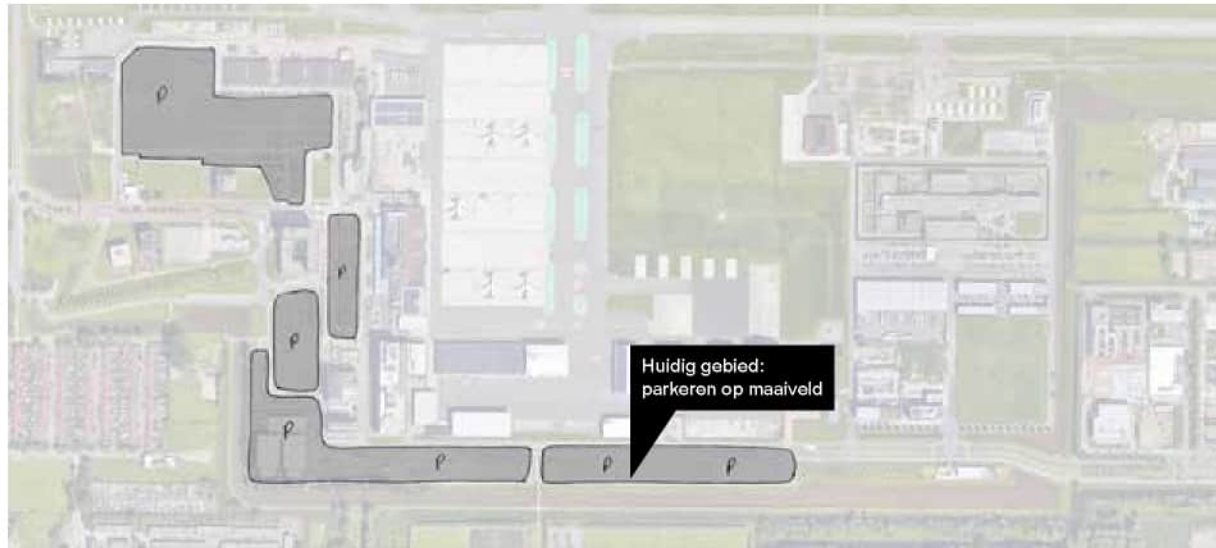
Maatschappelijke functies en zorg

45. Kraamzorghotel Noord
46. Brandweerkazerne
47. Traumacentrum Zuid West Nederland
48. Koninklijke Marechaussee
49. Detentiecentrum Rotterdam
50. Kinderdagverblijf 'In de Wolken'

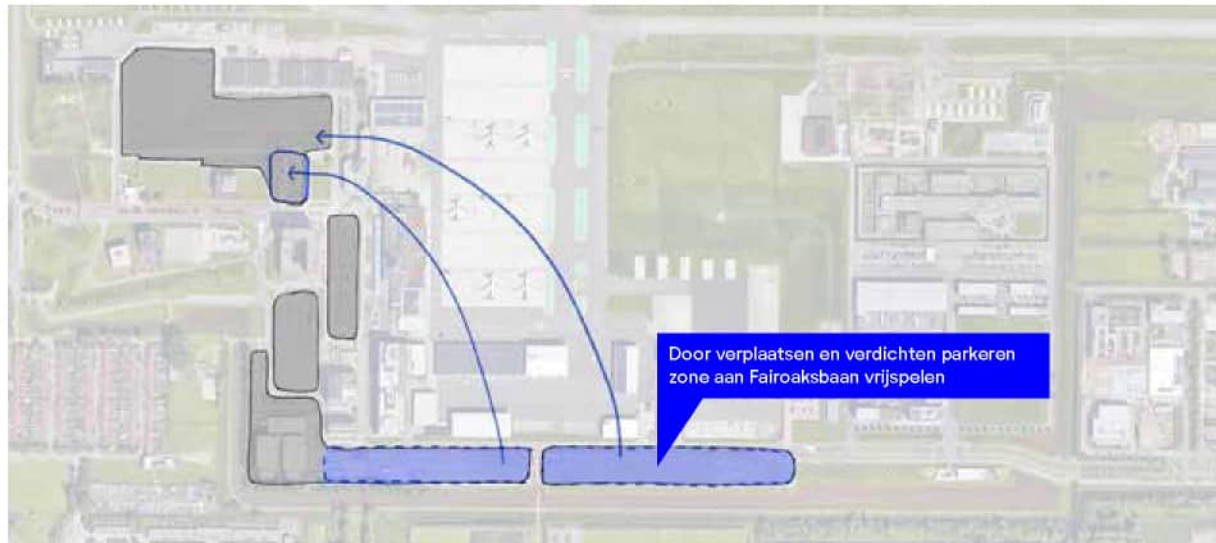
Wonen

51. Woonwijk Landzicht
52. Skaeve Huse CVD
53. Woonwijk Schiebroek

B1b. Concentreren parkeren als sleutel van de ontwikkeling



Bestaande situatie: een groot deel van de openbare ruimte bestaat uit maaiveldparkeren



Kans: concentreren van parkeren op P3 (door middel van een gebouwde parkeervoorziening en/of parkeerdek) om de zone langs de Fair Oaksbaan te herontwikkelen. Alle weggehaalde parkeerplaatsen worden gecompenseerd.



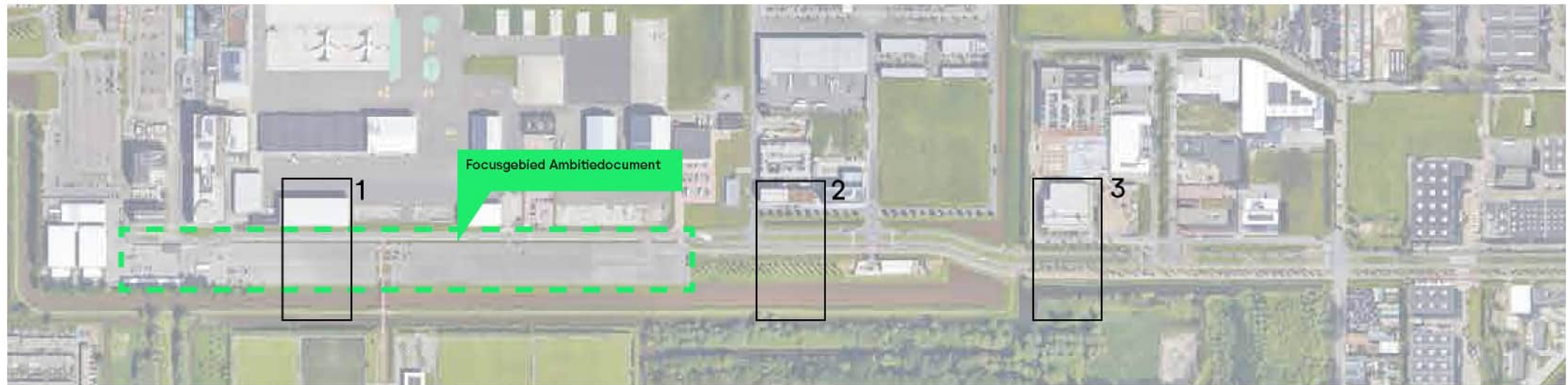
Huidige situatie Fair Oaksbaan: veel maaiveldparkeren



Referentie gebouwde parkeervoorziening voor verdichten parkeren. Bron: mei

B1c. Fairoaksbaan

Huidige wegprofielen



1. Profiel bij P4/P5



2. Profiel bij Albada/Kinderdagverblijf



3. Profiel bij bedrijventerrein

B2. Participatieverslag

Eerste bijeenkomst 14 april 2025

Op 14 april vond er in de wijkhub Overschie een door RTHA georganiseerde informatieavond plaats. Aanwezig waren vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam, mei architects and planners en RTHA om als experts toelichting te geven. De bezoekers zijn meegenomen in de kansen en ideeën voor het gebied. Het uitgangspunt was om de betrokkenen zo laagdrempelig mogelijk te spreken om hun zorgen en ideeën en andere input, om die mee te kunnen nemen in de planvorming. Op drie panelen zijn tekstueel en visueel de uitgangspunten en plannen voor het gebied zichtbaar gemaakt. De experts lichtten de ideeën verder toe.

De wensen, inzichten en opmerkingen van de deelnemers zijn genoteerd en in dit ambitiedocument vastgelegd. De terugkoppeling vormt de input voor de verdere uitwerking van de plannen.

Samen maken we de keuzes. Participatie zal als een rode draad door dit project lopen. Dan doen we in meerdere stappen, waarvan dit de eerste is. In stap twee leggen we een verder uitgewerkt programma voor, en halen dan opnieuw input op bij betrokken bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden.

De in deze ronde opgehaalde informatie is divers. Zo kan de brede ambitie van de plannen voor de Fair Oaksbaan gezien worden als een opwaardering voor het hele gebied, van de Vliegvelddweg tot het Meijersplein. Er is gesproken over onder meer de infrastructuur, zichtlijnen, de parkeervoorraad en ecologie. Genoemd wordt het belang van kwaliteit. Kwalitatief hoogwaardig programma, met betrekking tot zowel de bouw als de organisaties die zich in het gebied gaan vestigen.

Met betrekking tot de bebouwing willen de bezoekers graag weten wat de nokhoogte van de bebouwing wordt, mede in verhouding met de omliggende gebouwen. Zij stellen duurzame en gevarieerde architectuur op prijs, en spreken de voorkeur uit dat niet alle voorgevels identiek worden. De suggestie wordt gedaan om de achtergevels met groen te bekleden, waardoor de bebouwing als een groene 'afscherming' zou kunnen fungeren, die wellicht tevens dienst kan doen als geluidsscherm. Voor extra waterberging en groen is veel draagvlak. Met de net opgeleverde HER en het milieupark aan de Bovendijk in hetzelfde gebied, is het voor maakindustrie, zoals bijvoorbeeld meubelmakers en upcycling, een kans, en aantrekkelijk om zich te vestigen in het gebied.

Er wordt benadrukt dat de parkeervoorraad minimaal gelijk moet blijven. Dit geldt voor passagiers van de luchthaven, maar ook met de werknemers van de nieuwe bedrijven in gedachten. Voorkomen moet worden dat er in de nabijgelegen woonwijken geparkeerd wordt. Bezoekers noemen als bijkomend voordeel van de nieuwe parkeervoorziening op P3 dat passagiers minder ver hoeven te lopen dan naar P4 en P5. Ook het lopen met een rolkoffer wordt daardoor een stuk gebruiksvriendelijker. Het idee van de schaatsbaan of een andere recreatieve functie op de nieuwe parkeervoorziening wordt positief ontvangen. Genoemd wordt ook de behoefte aan een goede (bewaakte) fietsenstalling. Er is ook aandacht voor deelmobiliteit en een verbeterde K&R.

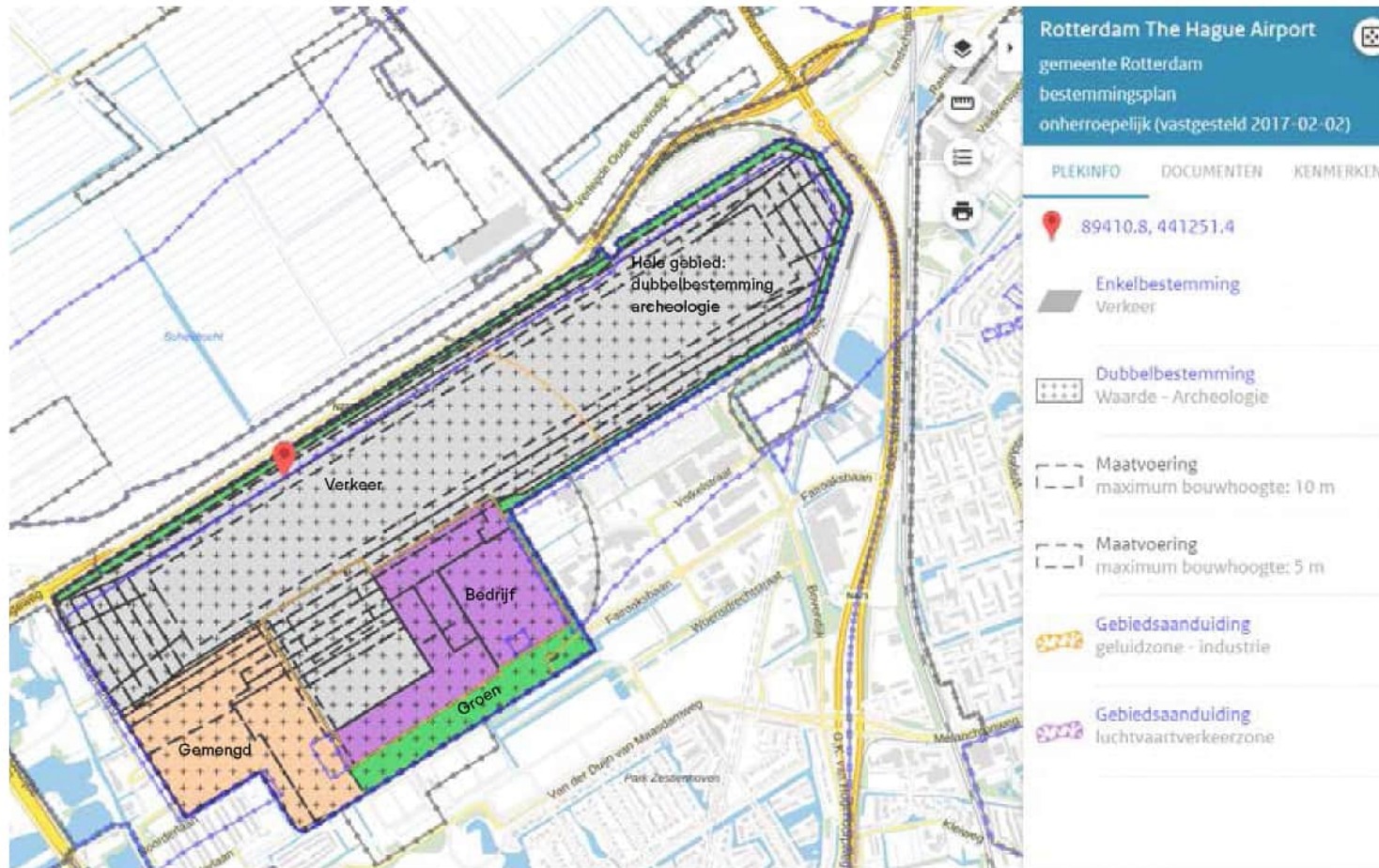
De participatie krijgt in de volgende fase van het traject een passend vervolg. Belanghebbenden worden via bijeenkomsten op de hoogte gebracht wanneer er meer concreet bekend is. Hierbij wordt weer input opgehaald en vervolgens gedeeld over de voortgang van het proces.

Communicatie

Over de ambitie en ontwikkelingen zal RTHA ook met de omgeving communiceren.

- Betrokkenen worden via email op de hoogte gehouden
- RTHA is bereikbaar voor vragen via emailadres: omgeving@rtha.com

B3. Bestemmingsplan RTHA



6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- groen, water, zonnepanelen en speelvoorzieningen;
- voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding, zoals taluds, keerwanden, beschoelingen, duikers en gemalen;
- ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk' tevens voor een kinderdagverblijf;
- ontsluitingswegen, alsmede (voorzieningen voor) openbaar vervoer, voet- en fietspaden;
- 'Waarde - Archeologie' (als bedoeld in **Waarde - Archeologie**) voor zover de gronden mede als zodanig zijn bestemd;
- bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals water, **openbare nutsvoorzieningen**, wegen, (gebouwde) parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen, reclame-uitingen, voorzieningen ten behoeve van de luchtvaart, de luchtverkeersveiligheid en het milieu.

B4. Kadastrale kaart

Huidige situatie



B5. Eigendommen

Alle grond is in eigendom van de Gemeente Rotterdam en wordt in erfpacht uitgegeven

Eigendom belast met erfpacht:

1–11. Gemeente Rotterdam

(Recht van) erfpacht:

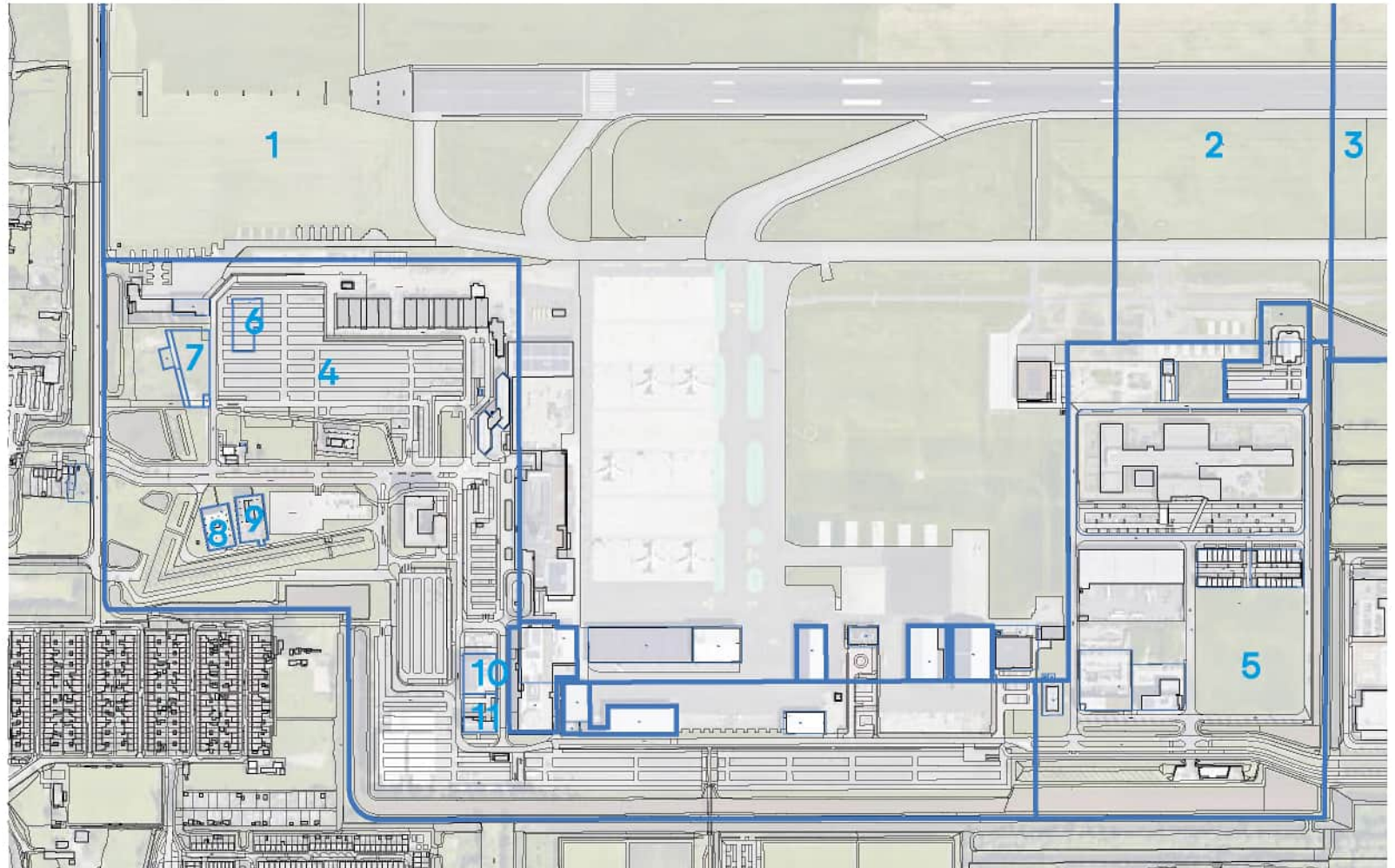
1. Rotterdam Airport B.V.
2. Rotterdam Airport B.V.
3. Rotterdam Airport B.V.
4. Rotterdam Airport Vastgoed B.V.
5. Rotterdam Airport Vastgoed B.V.
6. Rotterdam Airport Vastgoed B.V.

Erfpacht belast met erfpacht:

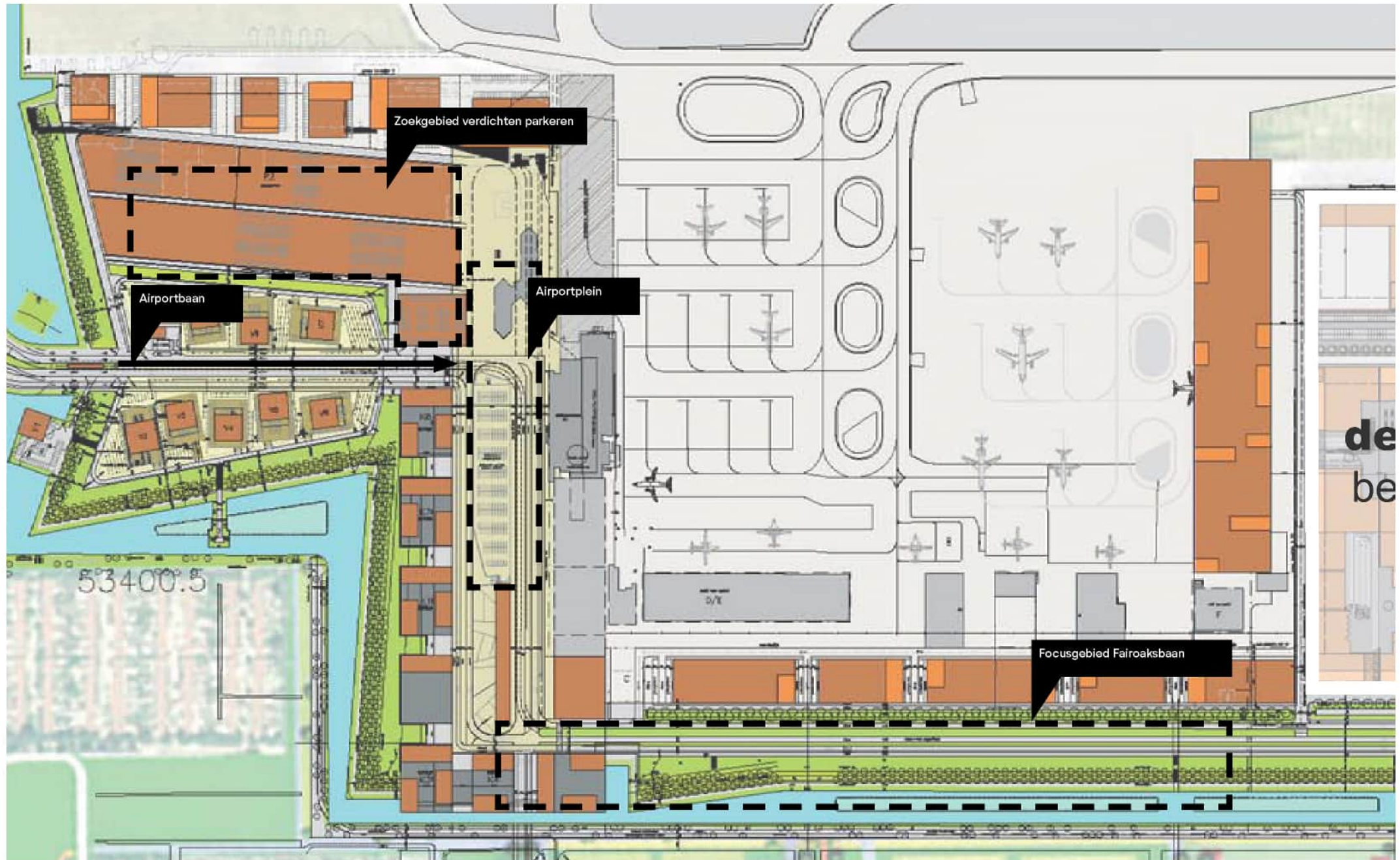
7–11. Rotterdam Airport Vastgoed B.V.

(Recht van) erfpacht:

7. Ruba B.V.
8. Dhr. R.J. de Bruin (1/2) en dhr. P. Schoonenberg(1/2)
9. Culimarque Vastgoed BV (1/2) en Moko NV (1/2)
10. Flight Services B.V.
11. HOVRA 2A B.V.



B6.Stedenbouwkundig plan door EGM(2006)



Mei architects + planners

