

Bedankt voor het downloaden van dit artikel. De artikelen uit de (online)tijdschriften van Uitgeverij Boom zijn auteursrechtelijk beschermd. U kunt er natuurlijk uit citeren (voorzien van een bronvermelding) maar voor reproductie in welke vorm dan ook moet toestemming aan de uitgever worden gevraagd.

Boom

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor zover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikelen 16h t/m 16m Auteurswet 1912 jo. Besluit van 27 november 2002, Stb 575, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoeding te voldoen aan de Stichting Reprorecht te Hoofddorp (postbus 3060, 2130 KB, www.reprorecht.nl) of contact op te nemen met de uitgever voor het treffen van een rechtstreekse regeling in de zin van art. 16l, vijfde lid, Auteurswet 1912.

Voor het overnemen van (een) gedeelte(n) uit deze uitgave in bijvoorbeeld een (digitale) leeromgeving of een reader in het onderwijs (op grond van artikel 16, Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot Stichting Uitgeversorganisatie voor Onderwijslicenties (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.stichting-uvo.nl).

No part of this book may be reproduced in any way whatsoever without the written permission of the publisher.

info@bua.nl
www.boomuitgeversamsterdam.nl

Een woonwijk op de plek van Zestienhoven legt geen windeieren

Er is een door bewoners geïnitieerd duurzaam alternatief voor vliegveld Zestienhoven dat aantoonbaar meer maatschappelijk rendement oplevert dan de huidige luchthaven.

Hoog tijd voor de politiek om de discussie over de toekomst van Rotterdam vanuit een ruimtelijk en (welvaarts)economisch perspectief te voeren, en niet alleen vanuit individuele belangen en emoties.

door Ivar Branderhorst De auteur is stedenbouwkundige en landschapsarchitect bij ontwerp bureau Ziegler|Branderhorst.

Het is een feit: de luchthaven van Rotterdam ligt vanaf 2025 binnen de ring. Wat begon als een zakenvliegveld in de polder, ligt definitief ingeklemd tussen de A16 en de naar woonruimte en groen snakkende stad. Een groep van bewoners die onder de rook van de aanvliegeroute wonen, heeft Ziegler|Branderhorst gevraagd een alternatief te tekenen voor de huidige luchthaven. Voordat wij hieraan begonnen, hebben wij ons afgevraagd welke ruimtelijke redenen er zijn om dit terrein te transformeren. Als je wilt dat de regio voorgoed afscheid neemt van deze door Rotterdammers gekoesterde luchthaven, zou daar namelijk flink wat tegenover moeten staan. De uitdaging die wij onszelf hebben gesteld, was om een aantal regionale ruimtelijke vraagstukken op te lossen in dit gebied. Hierbij moet je denken aan de

behoefte aan woningen, waterberging en recreatief bos. Daarnaast hebben wij hier de voorwaarde aan verbonden dat het ontwerp de basis zou zijn voor een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Met zo'n analyse wordt in geld uitgedrukt wat de financiële en maatschappelijke waarde is van de gebiedsontwikkeling. Wat dit precies inhoudt, wordt verderop uitgelegd. Deze randvoorwaarden klinken niet sexy, maar zijn wel essentieel als je naar de toekomst kijkt. De huidige luchthaven legt momenteel een gigantische claim op de schaarse ruimte in de overvolle stad. Ruim 154.000 woningen vallen binnen de geluidshindercontouren.¹ Een substantieel aantal regiogenoten lijdt dagelijks gezondheidsschade door het vliegverkeer.² Daar staat tegenover dat Rotterdammers graag vanaf

deze charmante luchthaven op reis gaan. De overgrote meerderheid van de inwoners is vóór behoud van de luchthaven.³ Rotterdammers zijn trots op ‘hun’ vliegveld. De argumenten berusten echter op individuele belangen en op het idee dat de luchthaven rendement oplevert voor de stad. Het rapport *Ruim baan voor Rotterdam*, dat wij samen met vooraanstaande economen hebben opgesteld, toont aan dat er wenkende perspectieven mogelijk zijn.⁴ De voorbeeldwijk ‘Stadskwartier Noorderbos’ dient het maatschappelijk belang door het oplossen van actuele regionale opgaven en biedt financiële argumenten voor de transformatie van de huidige luchthaven naar een groene stadswijk.

Voorgeschiedenis

Het zoeken naar alternatieven voor de Rotterdamse luchthaven is niet nieuw. Al in de jaren zeventig zijn er gedetailleerde plannen

De luchthaven legt een claim op haar omgeving en is een rem op ontwikkeling

gemaakt voor een woonwijk op de plek van de luchthaven. In 2021 heeft een aantal partijen uit de Rotterdamse gemeenteraad de discussie nieuw leven ingeblazen. Zij hebben een initiatiefvoorstel ingediend om het luchthaventerrein te transformeren naar een flinke woonwijk met een park: Rotterdam Central Park. Dat voorstel heeft geen meerderheid behaald. Een van de kritiekpunten was dat een MKBA ontbrak. Hiermee was de discussie gesloten. Het burgerinitiatief Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast (BTV) heeft de draad weer opgepakt. De initiatiefnemers hebben ons gevraagd een realistisch stedenbouwkundig plan te maken. Tevens zijn twee mobiliteitseconomen, Walter Manshanden van NEO Observatory en Leo Bus, gevraagd om een maatschappelijke kosten-batenanalyse

uit te voeren. Hiermee kan het ‘alternatief voor de luchthaven’ objectief worden beoordeeld. Het burgerinitiatief nam hiermee een risico: de uitkomsten van het ontwerp én de MKBA waren van tevoren ongewis. De ontwerpers van Stadskwartier Noorderbos hebben namelijk niet getracht een zo groot mogelijk economisch rendement te behalen. De focus lag op het oplossen van actuele ruimtelijke vraagstukken en het ontwerpen van een aantrekkelijke, toekomstbestendige stadswijk. Desondanks toont de MKBA aan dat Stadskwartier Noorderbos een overtuigend alternatief is voor de huidige luchthaven.

Schaarse ruimte

De toenemende vraag naar een leefbare stad legt druk op schaarse ruimte, terwijl de luchthaven juist een claim legt op haar omgeving en een rem is op ontwikkeling. Het plangebied voor ‘het alternatief’ is groter dan het terrein van de luchthaven. Het gaat ook om het omliggende gebied, waar nu onder andere volkstuinen, kantoren en een manege zijn gevestigd. Hier mag niet gewoond worden wegens geluidshinder van het vliegtuigverkeer. Ook een (gepland) deel van de woonwijk Park 16hoven kan hierdoor bijvoorbeeld niet worden afgebouwd. Het sluiten van de luchthaven biedt kansen voor een gebied dat in grootte vergelijkbaar is met het centrum van Rotterdam.

Groene stadswijk met bos

Het ontwerp van Stadskwartier Noorderbos is gemaakt aan de hand van vijf thema’s, die urgente ruimtelijke vraagstukken beantwoorden.

Het eerste thema is *waterveiligheid*. Het luchthaventerrein is een van de laagstgelegen gebieden van Rotterdam. Daardoor stroomt overtollig regenwater uit de omgeving richting de luchthaven. Een grote recreatieplas in de nieuwe stadswijk verzamelt het water bij

piekbelasting. Een fijnmazig slotenpatroon watert af op de Schie. Tijdens droogte kunnen omliggende boeren het water gebruiken voor hun land. Een win-winsituatie.

Het tweede thema is *recreatieruimte* in de vorm van bos. De aanplant van 120.000 bomen tegen de ring A16 vormt een bos dat qua omvang vergelijkbaar is met het Kralingse Bos. Het nieuwe bos vormt de ontbrekende schakel in een aaneengesloten landschap van recreatiebossen tussen Vlaardingen en de Rotte. Het Noorderbos vangt de recreatiedruk op uit de overvolle stadsparken en biedt wandel- en sportplezier voor de hele regio.

Het derde thema is *wonen*. Rotterdam heeft grote behoefte aan extra woningen. Stadsdistrict Noorderbos heeft ruimte voor 12.500 woningen. De woningen zijn divers, klimaatadaptief en betaalbaar. Wijken die nu nog binnen de geluidshindercontouren van de luchthaven vallen, kunnen weer woningen bouwen. Stadsdistrict Noorderbos wordt een voorbeeldwijk van biobased en klimaatadaptief bouwen. De meeste woongebouwen zijn niet hoger dan zes bouwlagen.

Rondom metrohaltes hebben de buurten een meer hoogstedelijk karakter en tellen de appartementencomplexen meer bouwlagen.

Het vierde thema is de *balans* tussen wonen, werken en voorzieningen in de wijk. In Stadsdistrict Noorderbos is ruimte beschikbaar voor zo'n tienduizend werkplekken. Ter vergelijking: de huidige luchthaven telt honderdvijftig banen en tweeduizend banen die indirect toe te schrijven zijn aan de luchthaven. Er is ruimte voor een leer- en kenniscampus rondom de huidige terminal. Sportfaciliteiten krijgen een plek op de campus of in het bos. De voormalige landingsbaan wordt gedeeltelijk behouden en gebruikt voor sport en evenementen.

Het vijfde thema is *mobiliteit*. Met 12.500 woningen en veel werkruimte staat de wijk voor een grote mobiliteitsopgave. Stadsdistrict Noorderbos is goed bereikbaar door de twee al bestaande metrohaltes, die beter benut kunnen worden. De kosten voor de aanleg van tram- of metrolijnen blijven hierdoor beperkt. Omliggende wijken, het centrum en Delft zijn goed bereikbaar via logische routes. De wijk is zo ontworpen dat alle voorzieningen op fietsafstand zijn en ov-punten op maximaal vijftien minuten lopen liggen. De buurten zijn autoluw ingericht. Er is ingezet op gedeelde mobiliteit en er zijn sociaal veilige parkeerhubs op loopafstand.

Vanuit de voorgaande vijf thema's is een stadswijk ontworpen die in balans is, toekomstbestendig is en goed aangehecht is aan de stad. Een recreatiebos voorziet in koelte en wandelplezier voor de regio.

De (welvaarts)economische waarde van Stadsdistrict Noorderbos is vele malen groter dan die van de huidige luchthaven.

Maatschappelijk rendement

Het klinkt allemaal mooi, deze nieuwe stadswijk. Maar de huidige luchthaven levert de stad en haar inwoners toch ook welvaart op? De MKBA wijst uit dat de (welvaarts)economische waarde van Stadsdistrict Noorderbos vele malen groter is dan die van de huidige luchthaven. In een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden de voor- en nadelen van een publiek investeringsproject of beleidsmaatregel tegen elkaar afgewogen. Voor het rapport *Ruim baan voor Rotterdam* zijn drie alternatieven onderzocht. Als eerste het voortzetten van de luchthaven als zakenvliegveld (dus stoppen met commerciële vluchten). Het tweede alternatief dat onderzocht is, is het stoppen van alle luchtvaartactiviteiten en het gebied teruggeven

Actualiteit

aan de natuur. Stadskwartier Noorderbos is het derde alternatief. Deze alternatieven zijn vergeleken met het voortzetten van de huidige luchthaven. Uit de analyse blijkt dat zelfs het teruggeven van het terrein aan de natuur al meer financieel en maatschappelijk rendement oplevert dan de huidige luchthaven. Dat komt mede doordat de grote zone met geluidsoverlast beperkingen oplevert voor gebiedsontwikkeling. Van de drie alternatieven levert Stadskwartier Noorderbos zowel financieel als maatschappelijk het hoogste rendement op.

Wenkend perspectief

Stadskwartier Noorderbos is ontworpen om actuele maatschappelijke vraagstukken op te lossen. Financieel rendement speelde geen rol bij het ontwerp. Wij vonden het belangrijk de noordrand van Rotterdam 'aan te helen' met een groot stuk bos, te anticiperen op klimaateffecten door de aanleg van een waterberging annex recreatieplas, en een stadswijk te ontwerpen die in balans is. Wij bieden met deze voorbeeldwijk en de MKBA een wenkend perspectief voor de enorme ruimteclaim van de huidige luchthaven binnen de Ruit van Rotterdam. Deze ruimteclaim strekt vanwege de geluidscontouren verder dan het terrein zelf. De hoop dat



Bron: Ziegler | Branderhorst

innovatie leidt tot minder geluidshinder en milieuschade is de komende decennia ijdel.⁵ Pleiten voor behoud van de luchthaven is voornamelijk gebaseerd op emotie en individuele belangen. Het collectieve belang schuilt in het scheppen van ruimte voor gebiedsontwikkeling met woningen, recreatie en gezonde lucht binnen de huidige stad.

Voor politici rest de volgende vraag: laat je je meeslepen door de emotie van de burger die eens in de paar jaar vanaf Rotterdam naar een zonnige bestemming vliegt, of neem je je maatschappelijke verantwoordelijkheid en kies je voor leefbaarheid op de lange termijn? Het rapport *Ruim baan voor Rotterdam* is een initiatief van bewoners; bewoners die hun zorgen over het vliegverkeer hebben omgebogen naar een onderbouwd ruimtelijk plan voor het

terrein van de luchthaven. Het gaat om een gebiedsontwikkeling die binnen de ring van Rotterdam een ruimtelijke oplossing biedt voor een aantal urgente maatschappelijke opgaven, zoals het tekort aan woningen, recreatieruimte, waterberging en gezonde lucht, en daarnaast aantoonbaar meer rendement oplevert dan de huidige luchthaven. Het rapport biedt handvatten om de discussie over de luchthaven van Rotterdam vanuit een ruimtelijk en (welvaarts)economisch perspectief te voeren.

1 Adecs Airinfra en Rotterdam The Hague Airport, *Deelonderzoek Geluid. Milieueffectrapport Luchthavenbesluit Rotterdam The Hague Airport*. Delft: Adecs Airinfra BV, 14 september 2015.

2 GGD GHOR Nederland, *Belevingsonderzoek geluidshinder en slaapverstoring luchtvaart 2020. Gezondheidsmonitor Volwassenen en Ouderen 2020*. Utrecht: GGD GHOR Nederland, 12 juni 2022; Kooyman, M., 'Onderzoek wijst uit: vlakbij een vliegveld wonen kan inderdaad slecht zijn voor je gezondheid', *Algemeen Dagblad*, 9 november 2023.

3 Rotterdams Burgerberaad Rotterdam, Gemeente Rotterdam en EMMA, *Rotterdams Burgerberaad Klimaat. Niet praten maar klimaten. Adviesrapport*. Rotterdam: Gemeente Rotterdam, oktober 2024.

4 Ziegler|Branderhorst, Walter Manshanden (NEO Observatory), Leo Bus (LeoBus) en Stichting Urgenda, *Ruim baan voor Rotterdam. Een nieuwe bestemming voor het vliegveld*. Rotterdam, juli 2024. Het rapport bevat zowel het ontwerp van Stadskwartier Noorderbos als de MKBA inclusief uitgebreide toelichting.

5 Paul Peeters en Joris Melkert, *Toekomst verduurzaming luchtvaart. Een actualisatie* (factsheet Parlement en Wetenschap). Den Haag: Tweede Kamer, KNAW, NWO, VSNU en De Jonge Akademie, 7 juni 2021.