

7.1.5 Laagbouw

Verkeer

Bij een uitwerking van het plan waarin de hoge torens zijn afgetopt zullen ca. 323 woningen en ruim 74.000 m² bvo aan voorzieningen en commerciële functies minder gerealiseerd kunnen worden. Op basis van de ritgeneratiecijfers betekent dit in totaal ruim 9.400 autoritten per etmaal minder van en naar het plangebied. Dit leidt zeker tot een kleinere hoeveelheid extra verkeer als gevolg van het plan. Hoewel het algehele verkeersbeeld naar verwachting niet anders is, zou het kunnen zijn dat het knelpunt Stadionweg – parallelweg Stadionweg (in avondspits met evenement) niet langer als knelpunt beoordeeld wordt.

Geluid

Bij laagbouw zullen minder woningen en andere functies kunnen worden gebouwd. Hierdoor is er bij laagbouw sprake van minder verkeersgeneratie waardoor de geluidsproductie iets lager zal zijn. Dat zou kunnen betekenen dat op sommige locaties niet langer de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden (zoals aan de Veranda), en daar dus geen dove gevels nodig zijn.

Eveneens zullen minder woningen worden blootgesteld aan geluidshinder. Dit betekent dat minder mensen (ernstig) geluidsgehinderd worden en dat de (gevel)maatregelen die getroffen moeten worden om te voldoen aan het vereiste binnenniveau (iets) minder zwaar hoeven te worden uitgevoerd (op die locaties waar het wegverkeerslawaai maatgevend).

Voor het akoestisch klimaat is de stedenbouwkundige opzet zonder hoogbouw een voordeel.

Externe veiligheid

Bij laagbouw zullen minder woningen en andere functies kunnen worden gebouwd. Voor externe veiligheid geldt dat er bij minder mensen in het plangebied het groepsrisico naar beneden gaan zal. De mate waarin dat gebeurt hangt sterk samen met de locatie waar de dichtheden worden verminderd. Vooral het ontwikkelprogramma rond het stadion draagt veel bij aan de hoogte van het groepsrisico voor de spoorlijn. Als de bebouwingsdichtheden hier vanwege het aftoppen van de torens daalt, zal dit gunstig zijn voor de hoogte van het groepsrisico. . Voor externe veiligheid is de gekozen stedenbouwkundige opzet zonder hoogbouw daarom een voordeel.

Luchtkwaliteit

Het aftoppen van de hoge torens in de gekozen stedenbouwkundige opzet leidt ertoe dat vanwege een kleinere hoeveelheid extra verkeer de luchtkwaliteit in zeer beperkte mate minder wordt belast. Overall leidt dit naar verwachting echter niet tot een betere luchtkwaliteit. Wel worden door het kleinere programma minder mensen blootgesteld aan luchtverontreiniging.

Ruimtelijke kwaliteit

Het gekozen stedenbouwkundige model (afgetopte torens) moet worden gezien als een hypothetisch uitgangspunt om de mogelijke gevolgen daarvan op diverse milieueffecten te beschouwen. Het betreft geen volwaardig stedenbouwkundig model waarbij laagbouw als uitgangspunt gekozen is. Daarmee kan dit model ook niet goed op de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit worden beoordeeld. Wel is evident dat het 'afgetopte' model de ruimtelijke compositie van zichtlijnen en landmarks mist die het masterplan wel heeft.

Voor een volwaardige beschouwing van een opzet zonder hoogbouw op het thema ruimtelijke kwaliteit zou een geheel ander stedenbouwkundig plan nodig zijn. Daarin zal, zoals eerder in paragraaf 3.4 aangegeven, een compromis moeten worden gezocht tussen de omvang van het ontwikkelprogramma en de noodzakelijke buitenruimte voor de eventuele derde oeververbinding (ruimtereservering), de grote hoeveelheden stadionbezoekers (concourse van het stadion, de Strip, de opgang aan de Rosestraat), en de gewenste parken (Mallegatpark en Kuipark en de daarin vrijstaande Kuip).

Schaduw- en windhinder

Het aftoppen van de torens betekent logischerwijs een verbetering ten aanzien van bezonning/beschaduwing en windhinder. Ook uitgaande van een andere stedenbouwkundige opzet met meer verdichting op lagere hoogte is dit, zeker voor windhinder, waarschijnlijk.

Doelbereik

Zoals eerder toegelicht is het vanwege de noodzakelijke buitenruimte voor de eventuele derde oeververbinding (ruimtereservering), de grote hoeveelheden stadionbezoekers (concourse van het stadion, de Strip, de opgang aan de Rosestraat), en de gewenste parken (Mallegatpark en Kuippark en de daarin vrijstaande Kuip) niet mogelijk het 'afgetopte' programma middels verdichting op lagere hoogten alsnog te realiseren. Dit betekent dat het plan beduidend minder bijdraagt aan de woningbouwopgave van Rotterdam en dat het plan minder de levendigheid van het gebied vergroot. Dit laatste draagt bij aan diverse doelen. Ook mist het huidige plan zonder de torens de landmarks die bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het gebied. Evenzogoed blijkt uit de beschouwing van milieuthema's ook dat met een kleiner programma beter invulling gegeven kan worden aan een gezond leefklimaat.

Conclusie

Een stedenbouwkundige opzet zonder hoge torens leidt ertoe dat een deel van het programma niet ontwikkeld kan worden. Dit leidt tot minder verkeer, minder blootstelling aan geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheidsrisico's, waardoor dit als positief voor de gezondheid beschouwd mag worden. Ook is echter duidelijk dat in veel mindere mate een bijdrage geleverd wordt aan de woningbouwopgave van Rotterdam en dat in mindere mate een impuls aan het gebied gegeven wordt. Een andere stedenbouwkundige opzet waarbij laagbouw als uitgangspunt wordt gehanteerd zou dit beeld niet veranderen.