

## 3.4 Robuustheidsanalyses

In het MER zijn verschillende alternatieven en varianten/ bouwstenen van Feyenoord City onderzocht op te verwachten milieueffecten. Deze geven een voorspelling van welke effecten optreden, waarbij ook rekening gehouden wordt met zekere autonome ontwikkelingen die nog zullen optreden. Het kan echter altijd voorkomen dat op basis van voortschrijdend inzicht andere keuzes gemaakt worden voor Feyenoord City zelf, of dat de toekomst er anders uitziet dan op basis van de autonome ontwikkelingen verwacht mag worden. Dit is nu echter vanzelfsprekend nog niet specifiek te maken. Om het plan Feyenoord City voldoende robuust en flexibel vast te stellen is het plan geconfronteerd met enkele mogelijke scenario's. In dit MER (in hoofdstuk 7) zijn voor deze scenario's robuustheidsanalyses uitgewerkt. Hieronder zijn de betreffende robuustheidsanalyses geïntroduceerd.

### *Derde oeververbinding*

Zoals in paragraaf 3.2.7 toegelicht zijn er plannen om een extra verbinding te maken over de Nieuwe Maas. Hoewel deze extra verbinding nadrukkelijk geen onderdeel is van het plan Feyenoord City, is het zinvol te beschouwen in hoeverre de effectbeoordelingen in dit MER standhouden indien een derde oeververbinding gerealiseerd wordt. Er is daarbij rekening gehouden met twee mogelijke invullingen van de oeververbinding:

- Een brugverbinding tussen de Nessedijk en het kruispunt Stadionweg – Olympiaweg voor alle vervoersmodaliteiten: auto, OV en langzaam verkeer;
- Een brugverbinding tussen de Nessedijk en het kruispunt Stadionweg – Olympiaweg voor alleen OV en langzaam verkeer.

### *Opwaarderen OV*

Deze robuustheidsanalyse betreft een scenario waarin het VKA verder wordt geoptimaliseerd qua openbaar vervoer kwaliteit. Het treinstation Rotterdam Stadion wordt een IC-station en de omliggende, voedende OV-bus en -tramblijven worden opgewaardeerd. In deze analyse wordt beschouwd welke impact het opwaarderen van het OV heeft op de effectbeoordelingen in het MER.

### *Tegenvallend effect mobiliteitsplan*

Uitgangspunt voor de effectbeoordelingen in dit MER is een volledig goed werkend Mobiliteitsplan. In dit plan zitten echter onzekerheden. Het onderdeel peak shaving is niet hard af te dwingen, maar is het gevolg van een gewenste gedragsverandering van bezoekers. Verder bestaat een afhankelijkheid van (de medewerking van) externe partijen om bepaalde investeringen te doen, zoals in het openbaar vervoer. De vraag is wat de impact zal zijn van Feyenoord City, indien de gewenste mobiliteitsstrategie, de inhoudelijke plannen vanuit het Mobiliteitsplan, niet (geheel) slagen. In hoofdstuk 4 is een beschouwing gegeven van in hoeverre de effectbeoordelingen in dit MER dan standhouden.

### *Fasering*

Tot slot is een robuustheidsanalyse uitgevoerd voor het scenario's waarin de ontwikkeling van Feyenoord City niet voltooid wordt en slechts alleen Fase 1 gerealiseerd wordt. In deze analyse is ervan uit gegaan dat het programma in de noordzijde van het plangebied zal zijn ontwikkeld (nieuw stadion, ca. 1.000 nieuwe woningen) en dat alle infrastructurele aanpassingen, conform het VKA, geïmplementeerd zullen zijn. De stadiondriehoek is nog niet ontwikkeld en de parkeerlocaties aldaar zijn nog zoals in de huidige situatie (ontsluiting via Olympiaweg en Coen Moulijnweg).

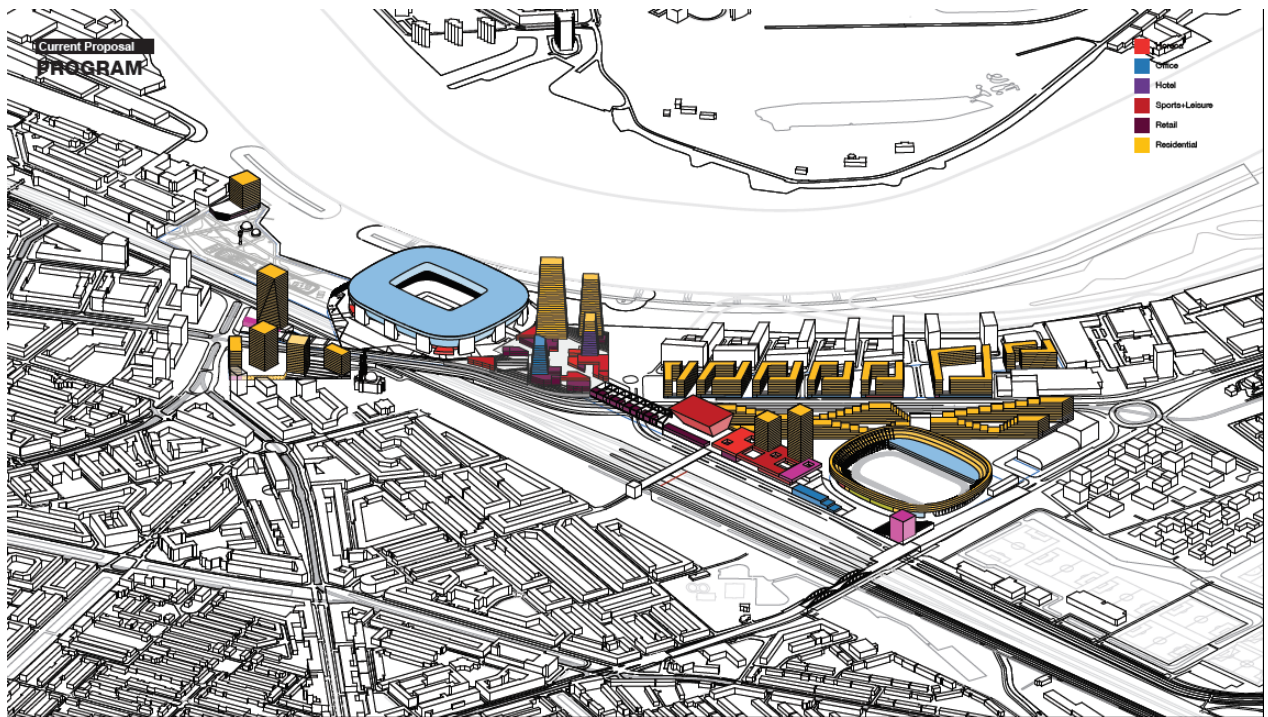
### *Laagbouw vs. hoogbouw*

In het Startdocument is ook een robuustheidsanalyse aangekondigd waarin een scenario zonder hoogbouw het uitgangspunt vormt. Kernvraag hierbij is of Feyenoord City ook zonder hoogbouw gerealiseerd kan worden, en wat de voor- en nadelen daarvan zijn. Het uitgangspunt dat daarbij gehanteerd wordt is het VKA zoals eerder beschreven met de stedenbouwkundige morfologie zoals dat in het masterplan is uitgewerkt. De hoge torens worden daarbij afgetopt. Als gevolg van het aftoppen van de torens is er ca. 75.000 m2 bvo minder beschikbaar voor het ontwikkelprogramma. Dit betekent 323 woningen en 74.819 m2 bvo aan voorzieningen en commerciële functies.

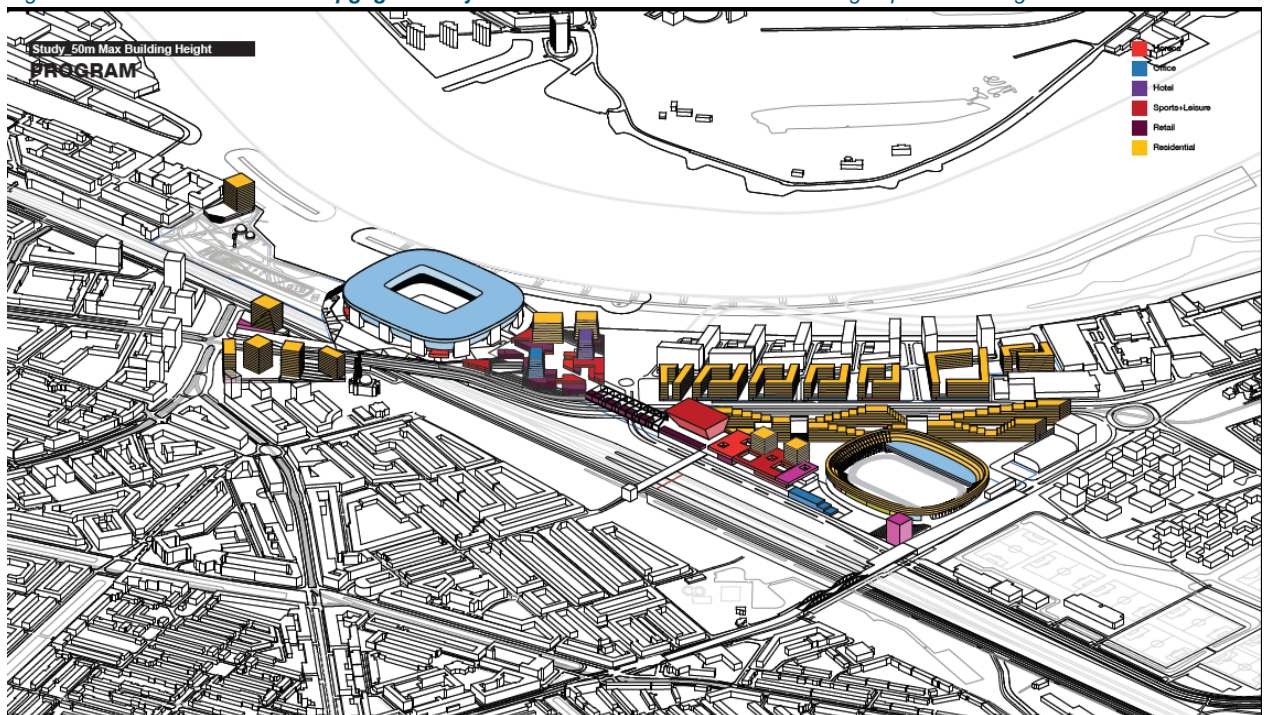
Vanwege de ruimtelijke condities in het gebied en de uitgangspunten voor het plan is het niet mogelijk om het 'afgetopte' programma middels verdichting op lagere hoogten alsnog te realiseren. Dit heeft onder andere te maken met de noodzakelijke buitenruimte voor de eventuele derde oeververbinding (ruimtereservering), 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). Ook de keuze voor een andere

stedenbouwkundige opzet waarbij zonder hoogbouw als uitgangspunt zou ten koste gaan van of het programma, of de genoemde uitgangspunten en kwaliteiten voor het plan.

De figuren 3-13 en 3-14 geven de stedenbouwkundige opzet met en zonder hoogbouw weer.



*Figuur Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document.-1 Stedenbouwkundige opzet met hoogbouw*



*Figuur Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document.-2 Stedenbouwkundige opzet zonder hoogbouw*