GEBIEDSVISIE RIVIERZONE VLAARDINGEN

TOETSINGSKADER VOOR ONTWIKKELINGEN



AUGUSTUS 2022

URHAHN

Urhahn | stedenbouw & strategie
In opdracht van de gemeente Vlaardingen

URHAHN
STEDENBOUW
& STRATEGIE

Gemeente Vlaardingen

GEBIEDSVISIE RIVIERZONE VLAARDINGEN

TOETSINGSKADER VOOR ONTWIKKELINGEN

INHOUD

5 **Voorwoord**

6 **Opgave**

11 **1. Context**
Van vissersdorp naar havenstad
Toekomstvisie Vlaardingen 2040
De Vlaardingse binnenstad

18 **2. Programmatische samenhang**

20 **3. Ruimtelijke samenhang**
Ontwikkelgebieden
De ruit van Vlaardingen
Verbinden binnendijks en buitendijks
Oude Haven als ruggengraat
Entree van de binnenstad
Kwaliteitsverbetering Deltaweg
Fietsen en flaneren langs de Maas
Maaspark
Stedelijke parkeeroplossingen

28 **4. Zuidelijke binnenstad**
Identiteit
Gebiedsprofiel
Ruimtelijk raamwerk
Ruimtelijke principes
Programmatische principes

40 **5. KW-haven**
Identiteit
Gebiedsprofiel
Ruimtelijk raamwerk
Ruimtelijke principes
Programmatische principes

52 **6. Maaswijk**
Identiteit
Gebiedsprofiel
Ruimtelijk raamwerk
Ruimtelijke principes
Programmatische principes

68 **7. Milieueffectrapportage en participatie**



VOORWOORD

Wanneer je vanaf de Binnenstad naar de Nieuwe Maas loopt, dan voel je het meteen: dit gebied is anders. Vanuit de kleinschalige binnenstad sta je binnen 10 minuten op de maasboulevard met zicht op de wereldhaven Rotterdam. Tijdens deze wandeling zie je ook dat de gevels op diverse plaatsen gehavend zijn, dat ruimten rond het Metrostation Vlaardingen Centrum (nog) niet ingericht zijn en voelt het spoor, de dijk en de Galgkade als een barrière. Dat schreeuwt om aandacht.

Van de historische panden en vaartuigen tot de robuustheid en dynamiek van de haven, de vergezichten, de ruimte… En dat alles bij een moderne metroverbinding die je zo naar Rotterdam of het strand brengt. Juist daarom is de Rivierzone zo belangrijk voor Vlaardingen. En is de ontwikkeling van het gebied cruciaal. De Rivierzone biedt de ruimte om nieuwe en onderscheidende woonmilieus te realiseren waar wonen, werken en recreëren hand in hand gaan. Zo behouden we onze eigen bewoners en worden we aantrekkelijk voor woningzoekenden uit de regio. Kortom, de ontwikkeling van de Rivierzone draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de gehele stad.

De kans om dit gebied op een gevarieerde en tegelijkertijd samenhangende wijze in te richten ligt er al te lang, maar kan nu echt gegrepen worden. Diverse ontwikkelaars staan in de startblokken om, samen met de gemeente, onder andere de Unilever-, Deltahout-, Pietersen- en Kwakkelsteinlocatie te gaan ontwikkelen. En wat te denken van de uitdagingen maar vooral ook kansen om de KW-haven weer een volwaardig deel van Vlaardingen te maken.

Als basis hiertoe is deze gebiedsvisie Rivierzone opgesteld, waarbij de diverse plannen en ideeën tot een samenhangend, binnen de regio passend, verhaal is omgevormd. Vertaald in een ruimtelijk kader met uitgangspunten, die de gewenste invulling en herstructurering van het gebied in goede banen zal leiden. Met voldoende flexibiliteit om in te kunnen blijven spelen op de steeds sneller veranderende vragen uit de stad. Gezien de financiële positie van Vlaardingen past daar de nodige terughoudendheid bij.

Van harte hoop ik, dat een ieder zich kan vinden in de voorgestelde ontwikkelrichting, die er volgens mij toe zal leiden dat Vlaardingen de al lang aangekondigde stap van de stad naar de haven nu eindelijk kan gaan zetten. Zodat we over enkele jaren met z'n allen trots kunnen zijn op dit heel verrassend stukje Vlaardingen!

Ivana Somers
Wethouder gemeente Vlaardingen



OPGAVE

SAMENHANG BINNEN DIVERSE ONTWIKKELINGEN

Met de Toekomstvisie Vlaardingen 2020-2040 heeft Vlaardingen gekozen voor een duidelijke koers voor de komende jaren. Een stad waar het prettig wonen is, sociaal en veilig, met een levendige binnenstad en innovatief onderwijs. Een belangrijk deel van Vlaardingen waar al diverse ontwikkelingen plaatsvinden en ook de komende jaren nog nieuwe projecten zullen starten, is de Rivierzone. Het verbindt het oude centrum met het water en wordt gekenmerkt door verschillende deelgebieden. De behoefte aan meer samenhang en het tempo van een aantal ontwikkelingen in de Rivierzone is de aanleiding geweest om deze gebiedsvisie op te stellen.

Gebiedsvisie
De gebiedsvisie geeft enerzijds de kaders aan waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden, anderzijds communiceert het de ambities van de gemeente aan derden. De Rivierzone is met de komst van de Hoekse Lijn en de woningbouwopgave die Vlaardingen kent, een gebied met veel potentie. Om dit ten volste te benutten moeten de juiste keuzes gemaakt worden in ruimtelijke opgaven evenals keuzes in gerichte investeringen. Deze visie richt zich op het centrale deel waar gedeeltelijke transformatie nar woningbouw aan de orde is.

De gebiedsvisie is geen uitvoeringsagenda, maar biedt inzicht in de gewenste stedenbouwkundige samenhang, in de verbinding tussen gebiedsdelen en hoe deze zich programmatisch en ruimtelijk tot elkaar verhouden. De visie bevat onderdelen die vanuit een stedenbouwkundig vergezicht wenselijk zijn, maar niet meteen realiseerbaar zijn. Afhankelijk van de uitwerking en uitvoering van specifieke locaties wordt hier invulling aangegeven. Dan kan een optimale afweging gemaakt worden over het wel of niet realiseren van deze onderdelen.

Stip op de horizon
De visie geeft een samenhangend ontwikkelingskader vanuit een duidelijke stip op de horizon. Het is een robuuste, ruimtelijke structuur die voldoende flexibiliteit biedt op steeds sneller veranderende economische, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen. Het is dus niet in beton gegoten, maar geeft richting en nodigt uit om samen met marktpartijen en gebiedspartners aan de slag te gaan.

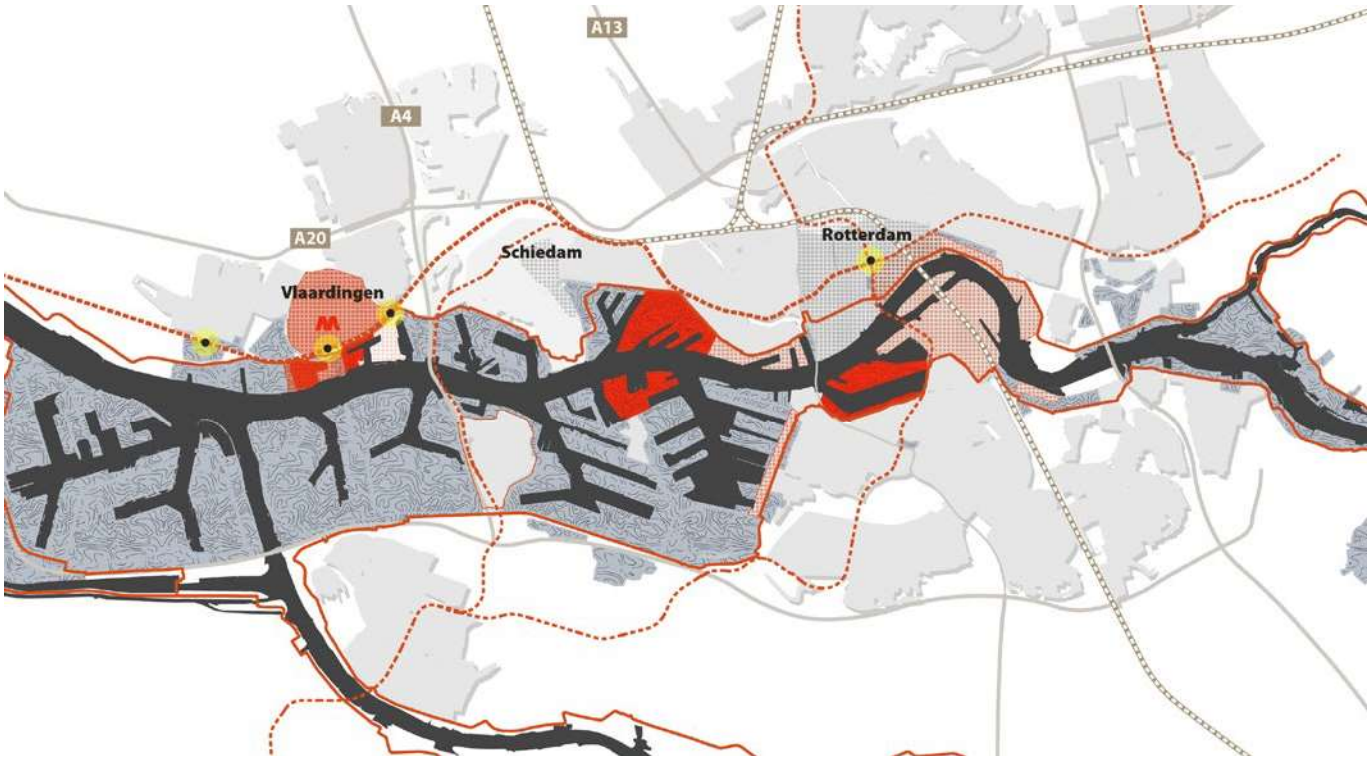
Leeswijzer
De visie begint met de Rotterdamse rivieroevers en de positie van de Vlaardingse binnenstad. Vervolgens komt de structuur en samenhang in de Vlaardingse binnenstad aan bod en daarna volgt de visie en voorbeelduitwerking voor de drie deelgebieden: Zuidelijke binnenstad, KW-haven en Maaswijk. Per deelgebied is aangegeven wat het gebiedsprofiel is, hoe de structuur kan worden versterkt en welke ontwikkelprincipes leidend zijn.

VERANDERENDE CONTEXT

Veranderende context
De Rivierzone van Vlaardingen is een uitdagend en dynamisch gebied waarin een groot aantal ontwikkelingen speelt. Om deze ontwikkelingen op elkaar af te stemmen en in te bedden in een lange termijnvisie voor de rivierzone is deze gebiedsvisie opgesteld.
De Rivierzone van Vlaardingen is volop in beweging. Grotere projecten zoals het eiland van Speijk en het Unileverterrein worden in de nabije toekomst getransformeerd tot stedelijk woon-werkmilieu. Hiernaast is er een veelheid aan middelgrote projecten in ontwikkeling zoals het Museumkwartier aan de Westhavenkade. Tenslotte is er een veelheid van ambities op individuele percelen, onder andere rond de KW haven.

Tussen stad en strand - tussen wereld-haven en historische binnenstad
De OV bereikbaarheid van de Rivierzone is door de recente komst van de metro naar Rotterdam en Hoek van Holland sterk verbeterd. Vlaardingen is optimaal is aangesloten op het Rotterdamse metronet en goed verbonden met het strand.

Binnen de Rotterdamse regio is de woningdruk sterk toegenomen waardoor locaties buiten de Rotterdam ook steeds meer gewild zijn. De Rivierzone heeft, vanwege de ligging direct aan de rivier en direct aan de historische binnenstad, veel potentie een bijdrage te leveren aan de regionale woningvraag. Personenvervoer over het water, die de bereikbaarheid van de Rivierzone kan verbeteren, is een interessante optie.



De havengebieden van Vlaardingen zijn strategisch gelegen tussen binnenstad en rivier aan en het Rotterdamse metronet.


Zuidelijke binnenstad
Koningin Wilhelmina haven
Maaswijk

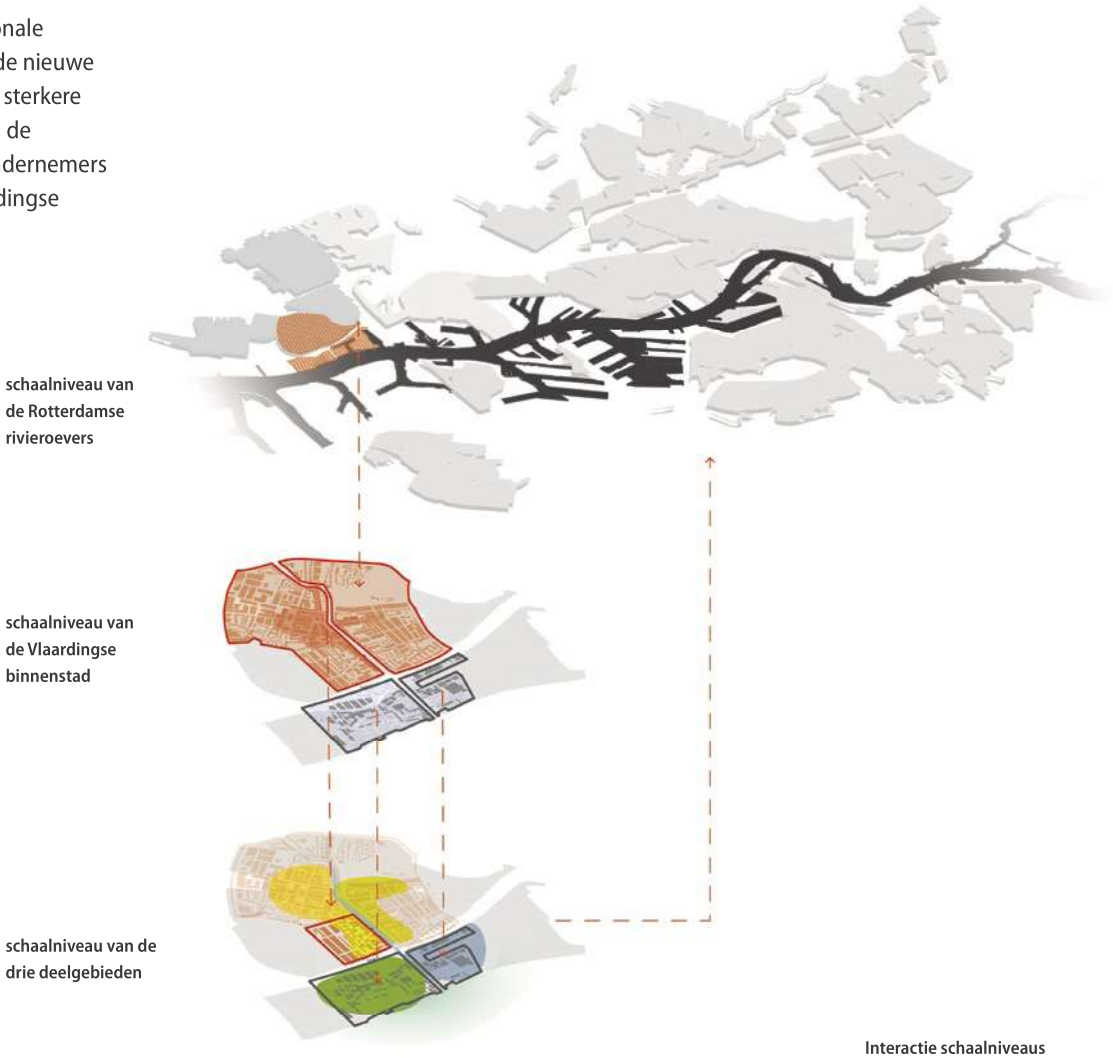
SCHAKELEN TUSSEN SCHAALNIVEAUS

De gebiedsvisie richt zich op drie gebieden: de Maaswijk, het westelijk deel van de Koningin Wilhelminahaven en het oostelijk deel van de Vettenoordse Polder, tussen de Stationsstraat en de Westhavenkade. Dat deelgebied noemen we zuidelijke binnenstad.

In de visie is sprake van drie schaalniveaus die met elkaar samenhangen:

- Schaalniveau van de deelgebieden: Wat maakt dit gebied onderscheidend? Welke programma's passen daarbij? Welke ruimtelijke principes gelden hier?
- Schaalniveau van de binnenstad: Hoe ontstaat een samenhangende structuur? Hoe versterkt de ontwikkeling van de buurten de binnenstad als geheel? Wat past waar?
- Schaalniveau van de Regionale rivieroever: Benutten van de nieuwe metroverbinding voor een sterkere positie in de regio. Wie zijn de toekomstige bewoners, ondernemers en bezoekers van de Vlaardingse rivieroever?

We beginnen met de Regionale rivieroever als denklijn voor het geheel en de positie van de Vlaardingse binnenstad, kijken vervolgens naar de structuur en samenhang in de Vlaardingse binnenstad en dalen dan af naar de deelgebieden. Per deelgebied is aangegeven welke ontwikkelprincipes leidend zijn.



Interactie schaalniveaus



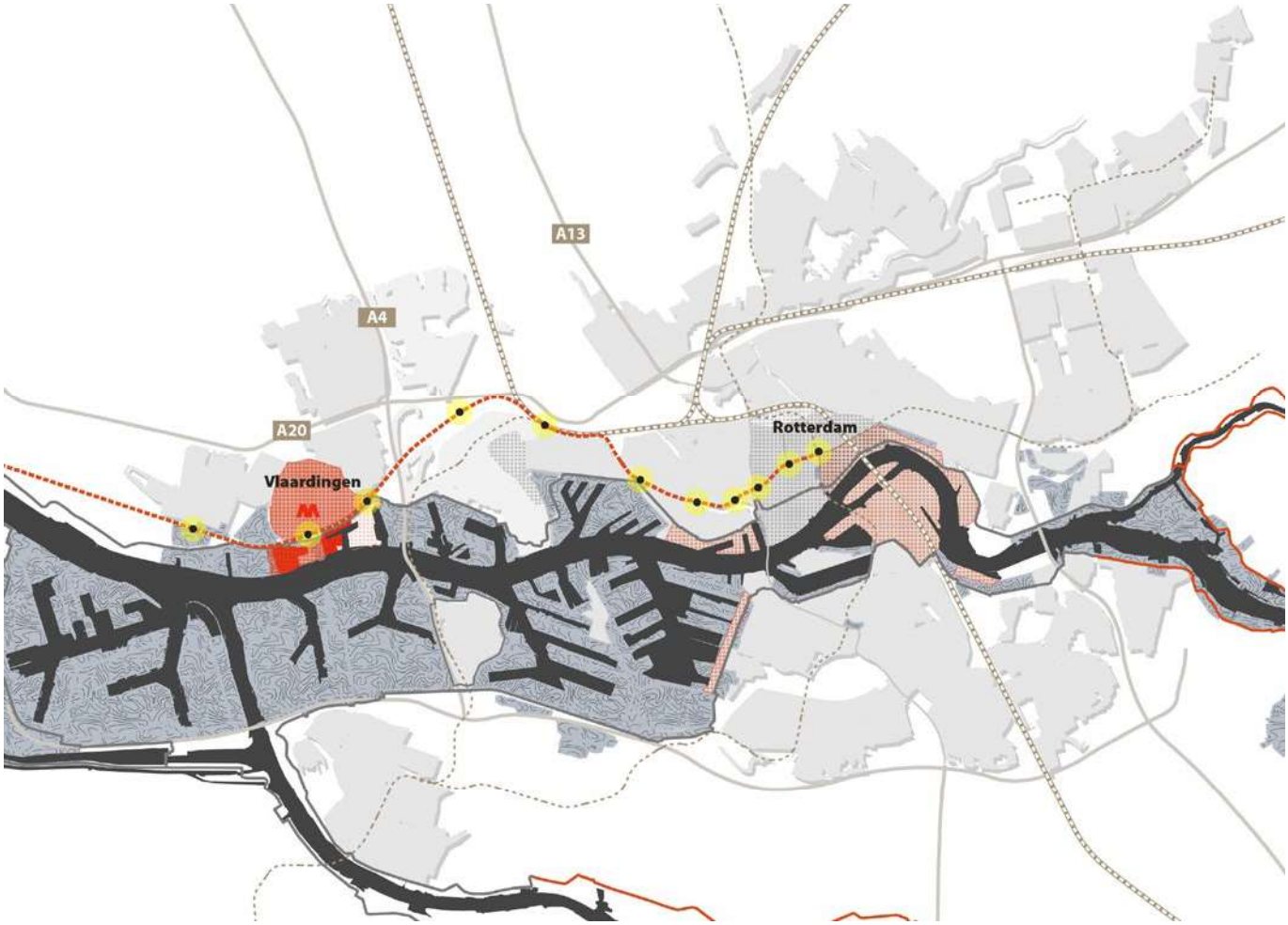
1. CONTEXT

VAN VISSERSDORP NAAR HAVENSTAD

Rijke historie aan de nieuwe Maas
Vlaardingen heeft een rijke historie als haringstad aan de oude haven. De bebouwing aan beide zijden van de haven getuigd van een lange geschiedenis met pakhuizen, haringstegen en herenhuizen. De sluis en de Deltadijk markeren de overgang tussen binnendijks en buitendijks. De historische binnenstad ligt binnendijks, met de bouw van een nieuwe buitendijkse haven werd de stap gezet om direct aan de Nieuwe Maas te gaan werken.

De verschillen tussen binnendijks en buitendijks zijn groot: binnendijks zijn elementen als historie, autoluw, pandsgewijs bouwen de dragers, buitendijks spelen elementen als het water met overstromingsrisico, de ruige context van de haven en het uitzicht een belangrijke rol. Beide sferen zijn aantrekkelijk voor diverse doelgroepen en de haven vormt de verbindende schakel tussen binnendijks en buitendijks.

De metro als stedelijke impuls
De Hoekse lijn is in 2019 gaan rijden als metro, onderdeel van het Rotterdamse metronetwerk. In 15 minuten sta je op de Blaak. Hiermee is Vlaardingen met drie metrohaltes veel beter verbonden met Rotterdam centrum dan voorheen met de stoptrein. Rotterdam groeit en bloeit, wijken die voorheen minder gewild waren transformeren en stijgen in prijs. De bijzondere locaties die Vlaardingen te bieden heeft zijn ook aantrekkelijk voor de Rotterdamse woningzoeker: waar vind je nog locaties direct aan de Nieuwe Maas of in een aantrekkelijke historische setting? Kwaliteiteiten die zelfs op de schaal van de metropoolregio Rotterdam-Den haag uniek en onderscheidend genoemd kunnen worden.



Juist Vlaardingen heeft nog ontwikkelmogelijkheden direct aan de rivier, daarvan zijn er niet veel meer in de Rotterdamse regio. De metro brengt je in 15 minuten naar Rotterdam.

TOEKOMSTVISIE VLAARDINGEN 2040

In januari 2020 is de toekomstvisie voor Vlaardingen vastgesteld. De toekomstvisie formuleert vier ambities: Vlaardingen een woonstad voor iedereen, Vlaardingen is sociaal en veilig, Vlaardingen als innovatieve opleider en De Vlaardingse binnenstad leeft.

Een flink deel van deze ambities kan vertaald worden naar de rivierzone. Vlaardingen een woonstad voor iedereen zet in op differentiatie van woningaanbod: *'Woningdifferentiatie zou een andere doelgroep dan de huidige inwoners kunnen aantrekken, bijvoorbeeld mensen die in Rotterdam werken maar buiten de stad willen wonen. Deze doelgroep is belangrijk voor het voortbestaan en aantrekken van bepaalde voorzieningen.'*

Vlaardingen is sociaal en veilig zet in op Vlaardingen als een sociale gemeente, waar men voor elkaar klaar staat en samen redzaam is.
'Vlaardingen is er voor alle inwoners. Gelijke kansen voor iedereen is een belangrijke pijler' van de gemeente'
De rivierzone richt zich op alle bewoners van Vlaardingen inclusief de nieuwkomers. Het is prettig wonen in de rivierzone. Er is ruimte voor ontmoeting, ontplooiing, ondernemerschap, onderwijs en zorg.

Vlaardingen als innovatieve opleider zet in op innovatieve kleinschalige bedrijven en MBO onderwijs: *'Het onderwijs werkt nauw samen met onderzoeksinstellingen, het bedrijfsleven en regionale overheden om op te leiden, onderzoek te doen en te innoveren.'* Deze ambitie komt tot uitdrukking in de ontwikkeling van het Unileverterrein.

De Vlaardingse binnenstad leeft: *'Vanuit inwoners van Vlaardingen klinkt een duidelijke wens: het opknappen van de binnenstad moet een prioriteit worden.'* Daarbij kan de binnenstad aantrekkelijker en beter vindbaar zijn voor bezoekers.



VIER AMBITIES

TOEKOMSTVISIE VLAARDINGEN

Vlaardingen is sociaal en veilig

Vlaardingen is een woonstad voor iedereen

Vlaardingen als innovatieve opleider

De Vlaardingse binnenstad leeft

DE VLAARDINGSE BINNENSTAD

De stad en de haven

Van oudsher is de Oude Haven de ontginningsas waarlangs Vlaardingen zich ontwikkeld heeft, de verbinding naar buiten, naar de Nieuwe Maas, en naar het achterland met de Vliet. Het zwaartepunt van de binnenstad ligt van oudsher aan de westzijde van de haven, met de kerk en de Hoogstraat, het historische lint parallel aan de haven, als adres voor kleinschalige winkels en voorzieningen.

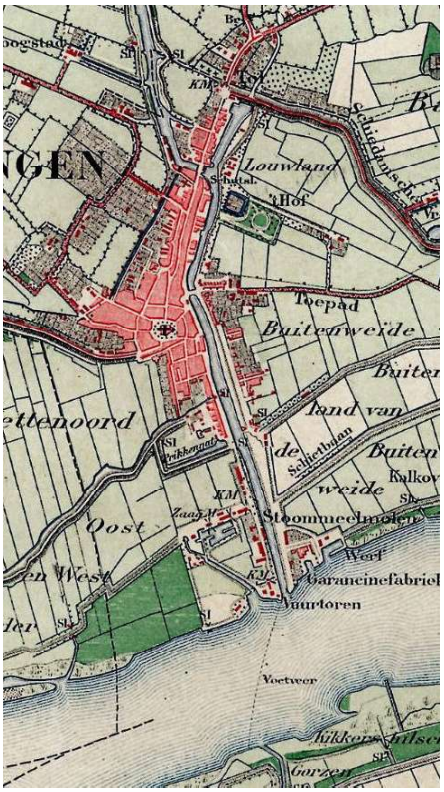
De Maas was altijd dichtbij, maar lag achter de dijk. Met de aanleg van het spoor rond 1890 werd de grens tussen binnen- en buitendijks versterkt. De aanleg van de Koningin Wilhelminahaven rond 1910 vormde de grote sprong naar de rivier.

Bestemmingen zoals een zwembad en het veer zorgden voor functionele samenhang tussen binnen- en buitendijks. Ruimtelijk is het doorlopend bebouwingsfront aan de Oost- en Westhavenkade tot aan de Nieuwe Maas een sterke drager. Het havenfront wordt gekenmerkt door een pandsgewijze opbouw met veel monumenten.

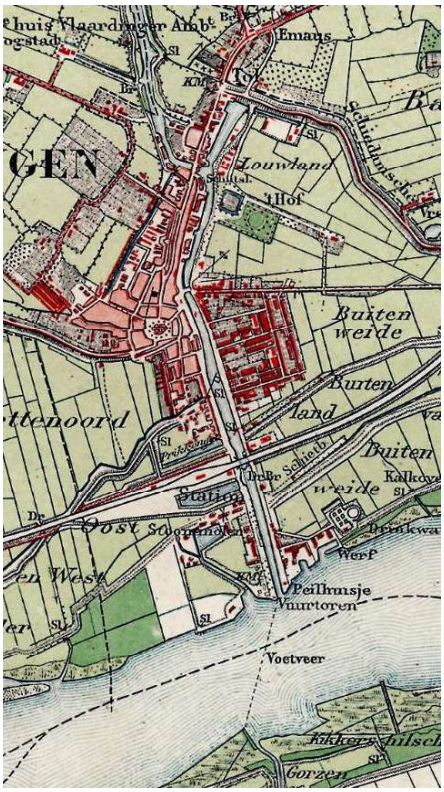
In de jaren 60 en 70 waagde ook het wonen de sprong over de dijk en werd de haven meer onderdeel van de stad. In de jaren 80 en 90 nam de samenhang tussen stad en haven weer af: oversteken over het spoor werden gesloten, de Deltaweg/Vulcaanweg werd een doorgaande weg met veel industrieel verkeer.

De opgave waar de stad nu voor staat is om de binding tussen stad en haven weer te versterken en de haven weer als deel van de stad te zien. De inpassing van de primaire waterkering Delflandsedijk is hierbij een belangrijke opgave.

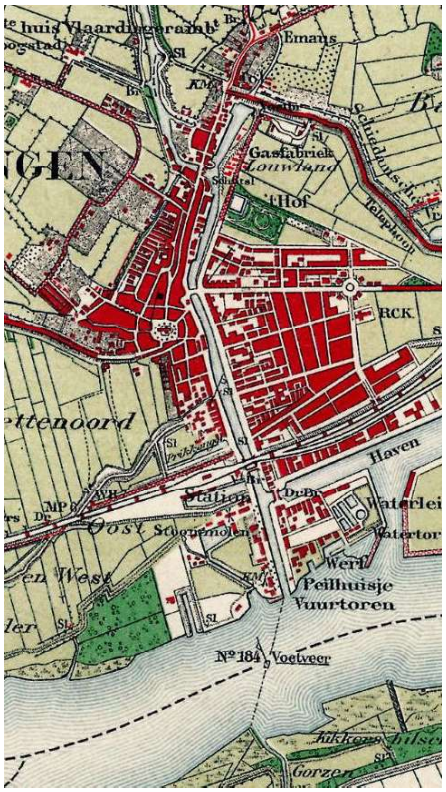
Tot circa 1880 ontwikkelt Vlaardingen zich met name aan de westzijde van de haven.



Met de aanleg van het spoor rond 1890 wordt de grens tussen binnen- en buitendijks versterkt.



Met de aanleg van de Koningin Wilhelminahaven rond 1910 wordt de sprong over spoor en dijk gemaakt.





De winkelkern aan het Liesveld en de historische stad rondom de kerk en Westhavenkade worden beschouwd als het centrum. De binnenstad is groter: historisch tot aan de dijk.

De historische binnenstad rondom de kerk en aan de Westhavenkade.







In het vernieuwde deel rondom het Liesveld is op het moment veel leegstand.







De binnenstad van Oranjepark tot Maas

Het gebied rond de Markt, de Hoogstraat en het Liesveld wordt nu gezien als de Vlaardingse binnenstad. Dit is ook het gebied waar betaald parkeren is ingevoerd. Het Liesveld is oorspronkelijk gemaakt om ruimte te bieden aan grootschalige winkels. Helaas is hier veel leegstand en zitten stedelijke functies zoals de bibliotheek verstopt op de verdieping.

De opgave voor de transformatie van de binnenstad vraagt om een eigen aanpak.

Hiervoor wordt een gebiedsvisie voor de binnenstad gemaakt.
De binnenstad heeft nieuwe energie nodig. Daarbij hoort concentratie van winkels, maar ook nadenken over andere functies en bestemmingen. Een binnenstad is veel meer dan alleen het winkelhart. Een bezoekje aan de binnenstad is ook een bezoek aan het museum, de stadsgehoorzaal, een cursus in Kade 40, uitgaan in de Kroepoekfabriek. Die functies, maar ook het historische karakter en de trekkracht van de rivier maken dat de binnenstad veel groter is dan het winkelhart. Zo is er bijvoorbeeld de historische zondagse flaneerroute van 't Hof naar 't Hooft.

De centrumfuncties bevinden zich in een groter gebied dan wat klassiek als de binnenstad wordt gezien.



In deze gebiedsvisie wordt de binnenstad ruim gedefinieerd: van het Oranjepark tot aan de Nieuwe Maas met de Oude en Nieuwe Haven als ruggengraat. Het oostelijk deel van de Vettenoordse Polder krijgt de werktitel zuidelijke binnenstad. Door de binnenstad te vergroten ontstaat een rijkdom aan sferen: het winkelhart, het dwaalmilieu van de zuidelijke binnenstad, het groen-chique Maaspark, het Eiland van Speijk met wijds uitzicht, de historische KW-haven. Zo ontstaat ruimte voor andere stedelijke functies, nieuwe vormen van wonen en werken. Dat betekent niet dat overal ruimte is voor stedelijke voorzieningen. In de gebiedsprofielen komt het verschil tussen de buurten van de binnenstad tot uitdrukking en wordt ingezet op passend programma.

De haven is goud

De levensader van Vlaardingen is de haven. De haven verbindt binnendijks en buitendijks, binnenstad en buitenstad. Met de ontwikkeling van de buitendijkse gebieden wordt de binnenstad vergroot. De Westhavenkade en Oosthavenkade met de monumenten, de bruine vloot en bijzondere functies lopen door tot aan de Maas.











De binnenstad wordt uitgebreid met twee nieuwe sferen buitendijks: het Maaspark en de Koningin Wilhelminahaven. Het park is de plek om uit te waaien en boten te kijken. De KW-haven is met de historische pakhuizen de stoere tegenhanger van de historische binnenstad.



2. PROGRAMMATISCHE SAMENHANG

De vraag naar wonen in de regio is enorm. De rivierzone biedt hiervoor unieke kansen. Intensiveren van het binnenstedelijk ruimtegebruik is nodig om te komen tot duurzame verstedelijking. Daarbij wordt op een passende manier aangesloten bij de werkgebieden aan weerzijden van het Maaspark en de KW haven. Bij het Maaspark is een overgangszone aangegeven waar niet-woonfuncties een plek krijgen en daarmee een buffer vormen tussen de zware industrie en het wonen. Bij de KW haven zorgt het water voor afstand en wordt per ontwikkeling gekeken naar de inpasbaarheid. Ook de KW haven wordt weer volwaardig onderdeel van Vlaardingen.

Nieuwe doelgroepen, nieuwe woonwensen

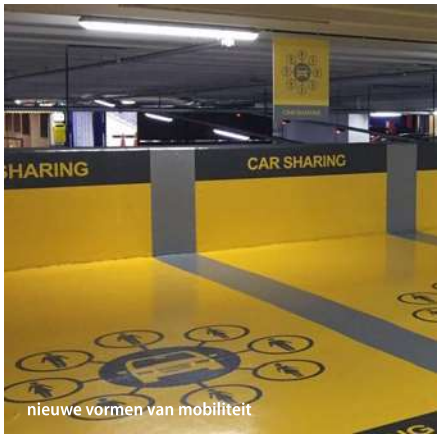
De rivierzone biedt kansen voor een nieuw woonmilieu in stedelijke dichtheid. Goede bereikbaarheid, onderscheidende woonkwaliteiten, diversiteit aan bewoners en menging van functies horen daarbij. Wonen in een appartement met uitzicht op de Nieuwe Maas, in de historische binnenstad zonder auto of aan de Koning Wilhelminahaven in een oud pakhuis. Daar hoort een divers aanbod bij: huur en koop, groot en klein, comfortabel en casco. De rivierzone biedt wonen voor iedereen: er is ruimte voor sociale huur, middenhuur en vrije sector.

Aantrekkelijke openbare ruimte

Wonen in een appartement is aantrekkelijk als er andere kwaliteiten tegenover staan: het Maaspark als plek om uit te waaien, wonen op loopafstand van je werk, een fijn terras om de hoek. Kwaliteit in de openbare ruimte is daarbij belangrijk. Het Maaspark en de KW haven zijn al heel verschillend, de openbare ruimte kan het karakter van de buurten versterken. Daarmee kunnen diverse doelgroepen worden aangesproken: van senior tot starter, van Randstedeling tot Vlaardinger.

De locaties lenen zich voor een stedelijker woonmilieu. Daarvoor is behoefte aan:


aantrekkelijke openbare ruimte



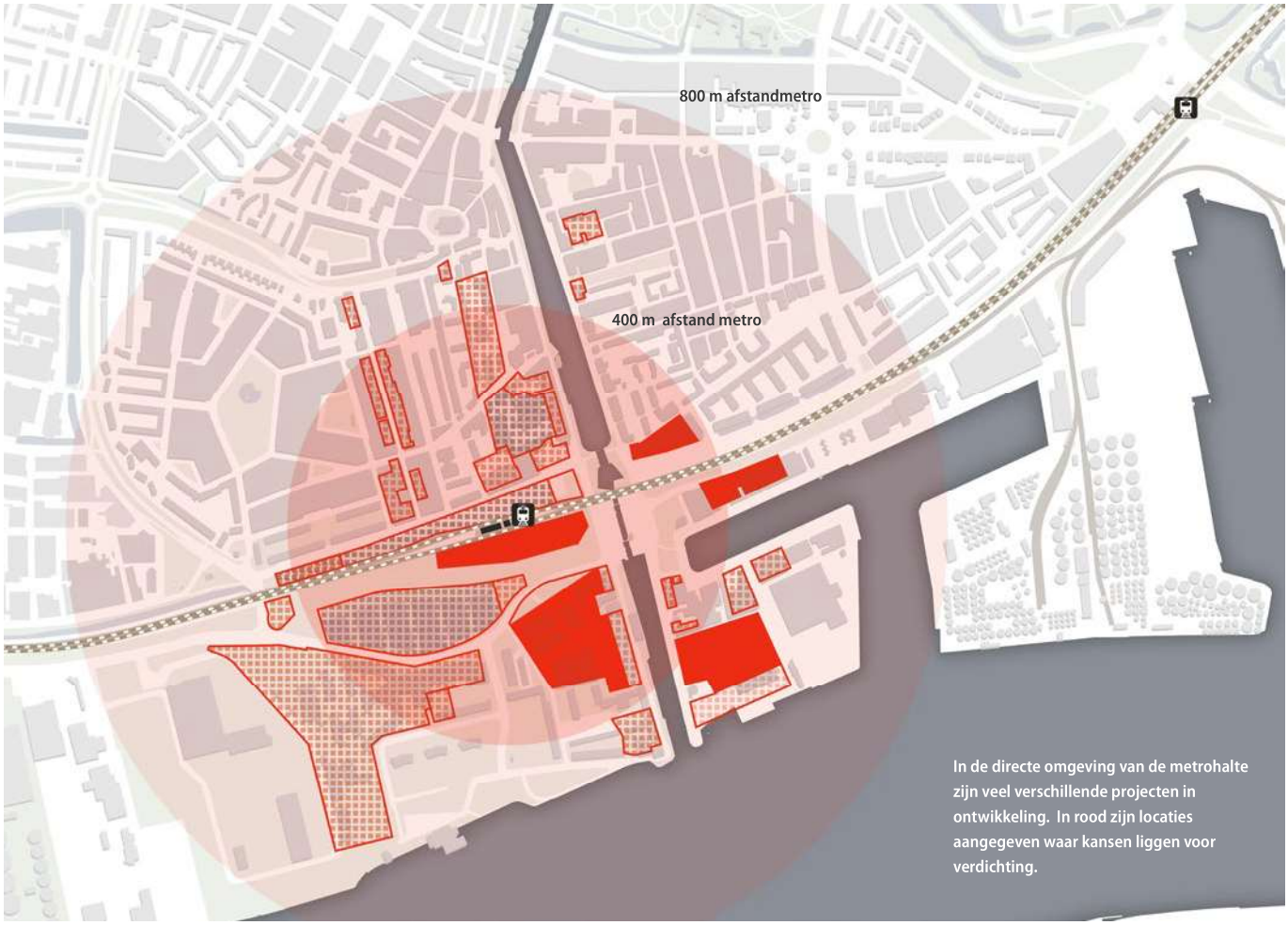
nieuwe vormen van mobiliteit


stedelijke voorzieningen

Voorzieningen
De rivierzone biedt al een mooie mix aan voorzieningen: de Kroepoekfabriek in de KW haven, het Deltahotel in het Maaspark. Dit kan worden aangevuld met stedelijke voorzieningen, zoals voortgezet en MBO onderwijs in district U, en buurtgerichte voorzieningen zoals een basisschool en sportvoorzieningen. De rivierzone is niet de plek om te winkelen, dat is geconcentreerd in de binnenstad. In de zuidelijke binnenstad is ruimte voor cultuur, in aansluiting op het museum en Kade 40.

Nieuwe vormen van mobiliteit
Waar de auto nu nog centraal staat zien we bij stedelijk georiënteerde groepen een verschuiving naar mobiliteit als service: de metro en fiets zijn de basisvoorzieningen, een auto huur of leen je voor bijzondere gelegenheden. Dit is een andere benadering van autogebruik en parkeren.

Rond de metrohalte zijn veel projecten in ontwikkeling. Deze plek in de stad, bij het station en vlak bij de rivier, zich leent voor een hogere dichtheid. De visie daagt uit om op specifieke locaties de dichtheid te verhogen en te werken aan een milieu dat goed aansluit bij de potenties van de plek. Juist in de buitendijkse gebieden is een appartement een aantrekkelijke woonvorm: uitzicht en comfort zijn belangrijke kwaliteiten.



In de directe omgeving van de metrohalte zijn veel verschillende projecten in ontwikkeling. In rood zijn locaties aangegeven waar kansen liggen voor verdichting.

3. RUIMTELIJKE SAMENHANG

ONTWIKKELGEBIEDEN

De planvorming voor de verschillende ontwikkelgebieden in de rivierzone is vaak als deelplan opgepakt: werkend vanuit de bestaande situatie, oplossingen zoeken voor de korte termijn. Hierdoor ontbreekt soms structuur en is op een aantal plekken de samenhang verloren gegaan.

Bij de ruimtelijke samenhang staat een aantal onderwerpen centraal:

- De ruit van Vlaardingen
- Verbinden binnendijks en buitendijks
- Oude haven als ruggengraat
- Entree van de binnenstad
- Kwaliteitsverbetering Deltaweg
- Fietsen en flaneren langs de Maas
- Maaspark
- Stedelijke parkeeroplossingen

ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

De A20, A4, Deltaweg en Marathonweg vormen de hoofdontsluitingsstructuur rond Vlaardingen. In het Actieplan Mobiliteit is de ambitie uitgesproken om het doorgaand verkeer op het Sluisplein beperken. Dit komt het woon- en leefklimaat rondom het Sluisplein ten goede. Tevens neemt hierdoor de barrièrewerking tussen de Rivierzone en de binnenstad af. Vrachtverkeer zou dan via de oostzijde (Vulcaanweg) danwel de westzijde (Marathonweg) naar de A4 en de A20 rijden. Daarmee zou de verkeersdruk rond de sluis afnemen. Op korte termijn is het echter niet haalbaar om de Deltaweg/Galgkade sterk af te waarderen. Het is wel mogelijk de structuur rondom de sluis zodanig te versterken dat er meerdere verbindingen ontstaan en daarmee de haven en sluis ontlast worden. Door de toename van het aantal inwoners in de rivierzone en mogelijke veranderingen en verschuivingen in het gebruik van de havens is een verdere afwaardering van de Deltaweg/Galgkade op de langere termijn wel wenselijk. Dit zal de barrièrewerking van de Deltaweg/Galgkade reduceren en de relatie historische binnenstad - rivierzone versterken.

De ruit van Vlaardingen: minder doorgaand verkeer op de Deltaweg, betere oversteekbaarheid.



VERBINDEN BINNENDIJKS EN BUITENDIJKS

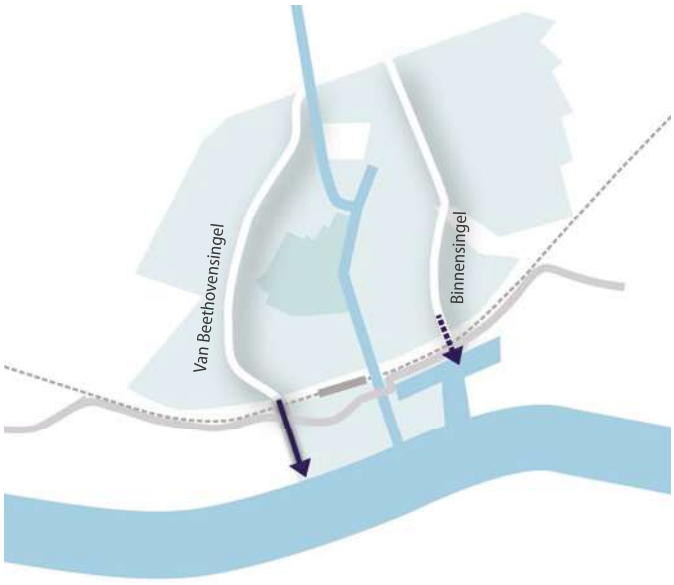
De historische binnenstad en de havens, binnendijks en buitendijks, worden door drie elementen gescheiden: het spoor, de primaire waterkering Delflandsedijk en de Deltaweg. Dwars daarop vormt de oude haven de ruggengraat die binnen- en buitendijks met elkaar verbindt. De sluis is de plek waar de verschillende stromen elkaar ontmoeten. De tweede belangrijke knoop is de Van Beethovensingel die aansluit op de Deltaweg. Deze kan worden verlengd om de Unileverlocatie te ontsluiten. Daarmee ontstaat een tweede lange lijn naar het water. Ten oosten van de haven was de Binnensingel ooit verbonden met de KW-haven. Deze verbinding is gewenst, maar lastig te herstellen: vanuit het spoor geredeneerd zou een onderdoorgang aantrekkelijk zijn, maar doorboren van de primaire waterkering is niet aan de orde. Er is weinig ruimte beschikbaar om een goede verbinding te maken. Er wordt ingezet op een verbinding van de KW-haven naar de Vulcaanweg die op termijn verbonden kan worden met de Binnensingel.

LADDERSTRUCTUUR

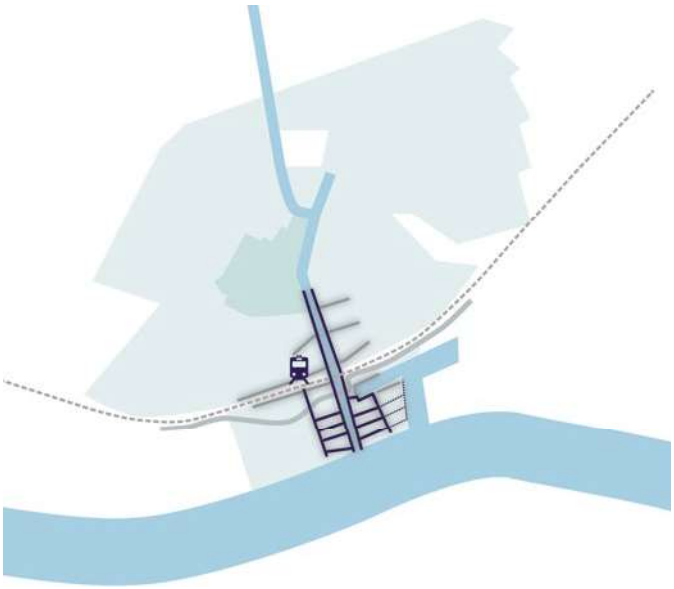
Om het metrostation goed bereikbaar te maken en de verblijfskwaliteit aan de oude haven te kunnen waarborgen ontbreken in het centrum een aantal doorgaande lijnen. Voorstel is om een ladderstructuur te maken parallel aan de kade waarmee de kade ontlast wordt en de metrohalte beter verbonden.

Deze autostraten op de tweede linie zijn door groene dwarsstraten verbonden met de kade. Zo ontstaat een structuur waarbij alle ontwikkelingen verbonden zijn met de kade en georiënteerd zijn op de ruggengraat van Vlaardingen. Om de straten in lussen te kunnen verbinden is de auto op een aantal plekken te gast op de kade. De nieuwe fijnmazige structuur van lijnen loodrecht en loodrecht op het water biedt een stedelijk adres voor de ontwikkelingen binnen de rivierzone.

Lange noord-zuidijnen: twee hoofdverbindingen naast de oude haven.



Ladderstructuur: de Westhavenkade wordt ontlast door een parallelstructuur.



OUDE HAVEN ALS RUGGENGRAAT

De Oude Haven is van oudsher de verbinding tussen de binnenstad en het buitendijks gebied. De Westhavenkade is de rode loper vanaf de metrohalte naar de binnenstad. De Westhavenkade kan worden ingericht als fietsstraat tussen de Galgkade en Zomerstraat. Zo wordt de westzijde autoluw en fietser en voetgangers de belangrijkste gebruikers.

De haven kent twee bruggen: de Oudehavenbrug in het hart van de binnenstad met de visbank, en de Prinses Julianabrug bij de sluis. De bruggen zijn belangrijke momenten in de lengte van de haven. De Prinses Juianabrug zou net als de Oudehavenbrug een adres aan het water kunnen zijn, direct bij de metrohalte. Het metrostation Vlaardingen centrum heeft weinig extra voorzieningen nodig. Vlaardingen Oost is de metrohalte waar de busroutes van Vlaardingen aan gekoppeld zijn. Dat geeft ruimte voor een groen, autoluw plein met aandacht voor fietsenstalling, stop & go bus en kiss & ride.

Derde plek in de reeks aan de Oude Haven is aan de Nieuwe Maas. Aan de kant van de Maaswijk is 't Hooft de favoriete plek om boten te kijken. Een voet- en fietsbrug zou hier een mooie schakel zijn naar de KW haven.

Oude Haven: de Westhavenkade wordt fietsstraat.



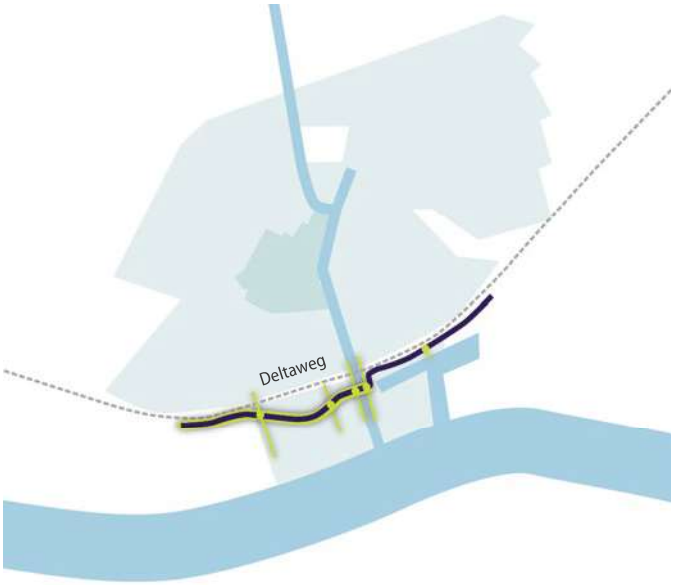
KWALITEITSVERBETERING DELTAWEG

De Deltaweg is in de loop der tijd van losse delen aaneengesmeed tot gebiedsontsluitingsweg die de havens bediend. Een van de vragen die steeds terugkomt is of het mogelijk is de weg recht te trekken, parallel aan het spoor. Ter plaatse van de metrohalte maakt de Deltaweg een bocht, dit komt voort uit de voormalige veerstoep waar de weg op aansloot. De ruimte tussen dijk en weg is recent bebouwd, daarmee is de huidige ligging van de weg uitgangspunt voor de structuur.

In het actieplan mobiliteit is aangegeven dat het verblijfsklimaat rondom de Deltaweg/Galgkade verbeterd moet worden. De weg heeft een sterk utilitair karakter voor auto- en industrieel verkeer; er rijden veel vrachtwagens. Voor langzaam verkeer zijn weliswaar vrijliggende voorzieningen aanwezig, maar het oversteken van de weg is lastig en vormt een barrière. De weg zou meer het karakter van een stadsstraat moeten krijgen, met goede trottoirs en een middenberm met bomen. Om dit mogelijk te maken zijn flankerende maatregelen nodig in het netwerk.

Dat heeft ook een verkeersremmende functie. Er moet ruimte gezocht worden op de aangrenzende percelen om een trottoir en een middenberm te kunnen aanleggen. Ter hoogte van Unilever is er op het terrein van Unilever ruimte beschikbaar om de weg te verbreden en te voorzien van een voetpad aan de zuidzijde en een middenberm. De Vulcaanweg ter hoogte van de KW-haven ligt letterlijk ingeklemd tussen bebouwing en de Deltadijk. Om ruimte te maken voor een aantrekkelijker profiel zou de toekomstige rooilijn van de bebouwing tussen KW-haven en Vulcaanweg wat terug moeten liggen.

De Deltaweg is nu een hoofdweg voor industrieel verkeer. Kwaliteitsverbetering van de straat remt het verkeer en en maakt de straat aantrekkelijker.



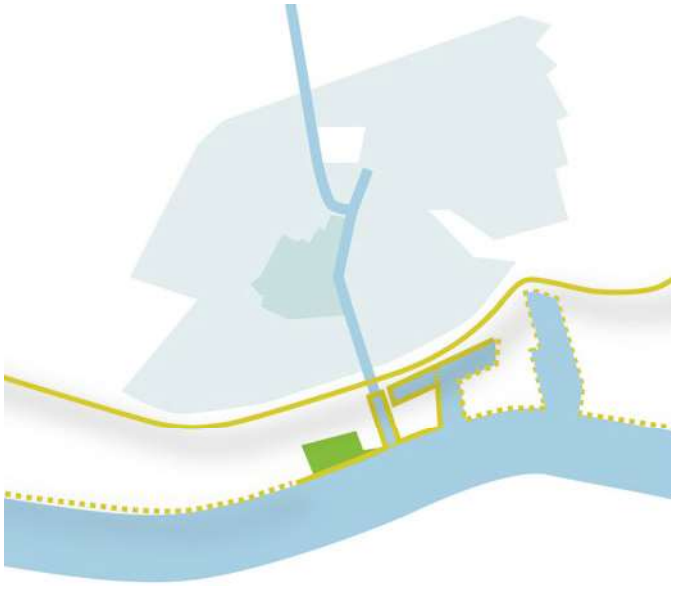
FIETSEN EN FLANEREN LANGS DE MAAS

Aan de Maas zit van oudsher veel industrie. Een lange ondoorbroken fiets- of wandelroute direct langs de Maas is nog ver weg. Bij toekomstige herontwikkeling van locaties direct langs de rivier kan de oever beetje bij beetje openbaar gemaakt worden. In de Maaswijk is de oever openbaar, in de KW-haven is dat in de maak. Maaswijk en KW-haven zijn op het moment twee gescheiden werelden, in het Maaspark kan de kwaliteit verbeterd worden. Een brug voor langzaam verkeer over de Nieuwe Haven maakt een doorgaande route langs de Maasoever mogelijk en voorzieningen zoals scholen worden voor beide buurten toegankelijk. Een brug over de KW-haven kan de route langs het water nog meer verlengen. Beide bruggen hangen samen met het toekomstige gebruik van de haven.

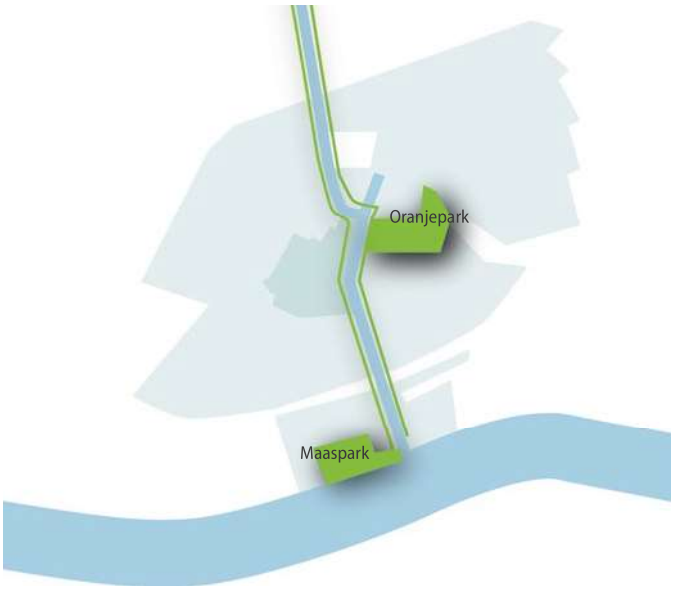
MAASPARK: STADSTERRAS AAN HET WATER

Het Maaspark heeft de potentie uit te groeien tot een volwaardig stadspark. Wat het Oranjepark is voor het oude Vlaardingen kan het Maaspark zijn voor de nieuwe stad aan de Maas. Door de toename van het aantal bewoners zal de gebruiksdruk op het park toenemen. De verdichting van de rivierzone onderschrijft het belang van het park als stedelijke openbare ruimte. Een passende herinrichting en programmering van het park is noodzakelijk. De ambitie is om het park in ieder geval autovrij te maken. Een opgave hierbij is het parkeren en aanrijden van het Deltahotel anders op te lossen.

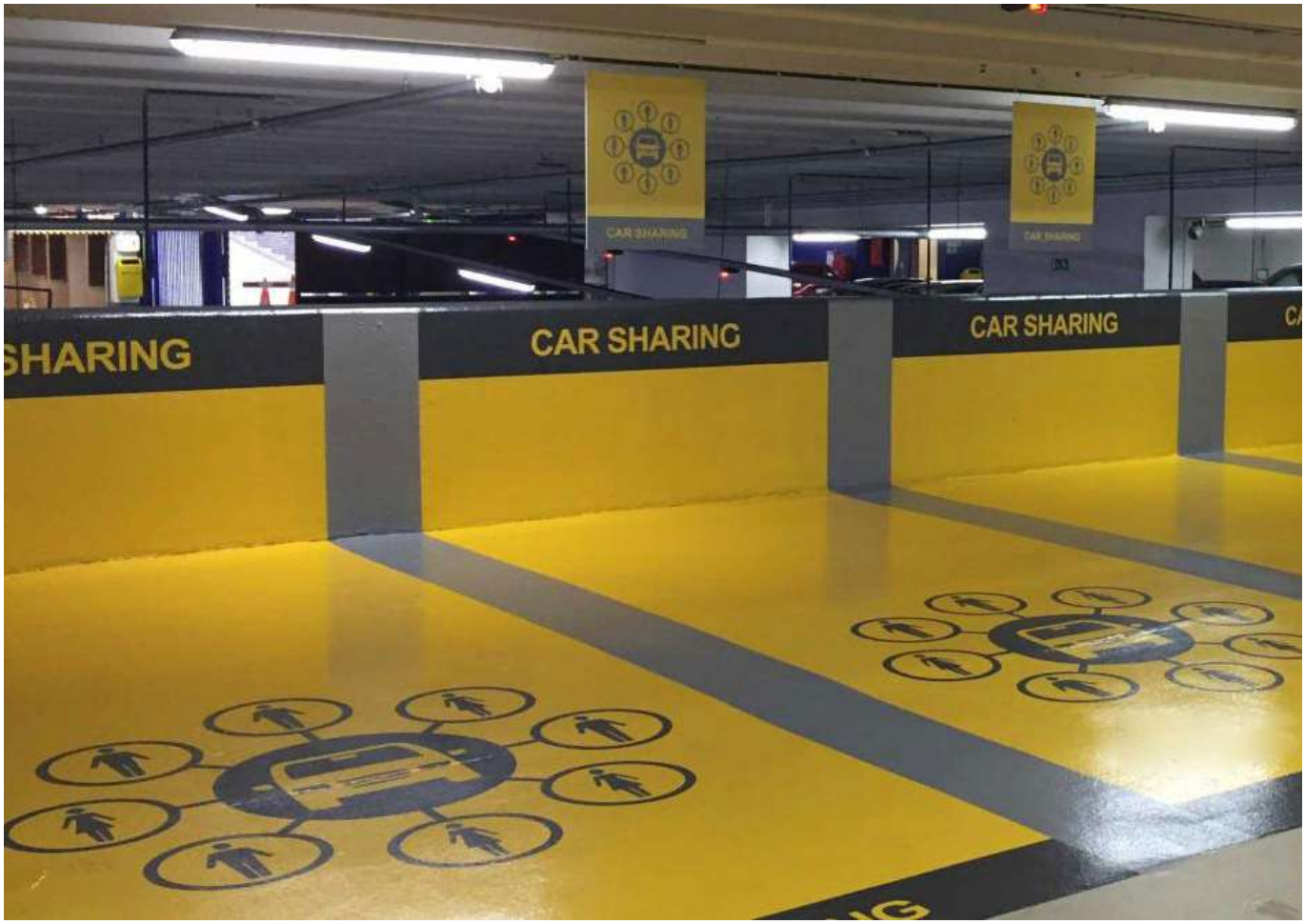
De ambitie is om op de lange termijn een publieke fiets- en wandelroute langse de Maas te maken. Het Maaspark en de KW-haven vormen hiervan het begin.



Maaspark en Oranjepark vomen de kop en staart van de binnenstad met de haven als fiets- en voetgangersvriendelijke verbinding.






SHARING
CAR SHARING
CAR SHARING
CAR SHARING

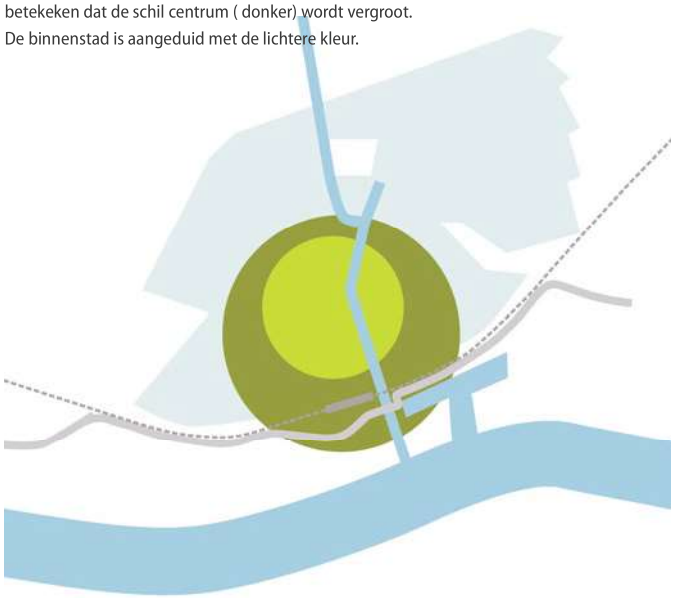
STEDELIJKE PARKEEROPLOSSINGEN

De openbare ruimte heeft meer nodig dan structuurverbeteringen. Parkeren domineert de openbare ruimte en de delen die grenzen aan de binnenstad, waar betaald parkeren is, ervaren overlast. Er is te weinig ruimte voor groen en langzaam verkeer. Parkeren in toekomstige ontwikkelingen zal op eigen terrein moeten worden ingepast, inpandig of ondergronds. Door samenwerking tussen partijen kunnen efficiëntere perkeeroplossingen worden gemaakt, zoals bijvoorbeeld een parkeergebouw met deelautosysteem (mobiliteitshub).

Bij een grotere binnenstad hoort een groter gebied met een een vorm van parkeerregulering. Zo kan bijvoorbeeld een vergunningensysteem voor bewoners en reguleren van parkeren voor bezoekers ertoe leiden dat parkeren in de openbare ruimte gericht wordt gebruikt en er geen overlast ontstaat van geparkeerde auto's. Dit is ook van belang rondom het metrostation. Alleen dan is het mogelijk aantrekkelijke openbare ruimte te maken waarin de auto niet domineert.

In de beleidsregel parkeernormen is een gebiedsindeling voor de stad opgenomen, bestaande uit: binnenstad, schil centrum, woonwijken, rest bebouwde kom en buitengebied. De gebiedsindeling is een resultante van de dominant aanwezige functies in het gebied. Dat brengt met zich mee dat, als door ontwikkeling de dominante functies wijzigen, de gebiedsindeling kan veranderen. Zo is denkbaar dat op termijn het schilgebied van het centrum verder naar het zuiden opschuift. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan delen van de KW-Haven.

Als de dominante functies in een gebied wijzigen kan de gebiedsindeling voor parkeren worden aangepast. Dit kan betekeken dat de schil centrum (donker) wordt vergroot. De binnenstad is aangeduid met de lichtere kleur.



METROSTATION VLAARDINGEN CENTRUM

Het in 2019 geopende metrostation Vlaardingen Centrum vormt een ankerpunt aan de route Binnenstad - rivierzone. De vindbaarheid van het centrum vanaf het station is cruciaal. Een bijzonder bouwblok (solid) begeleidt de route naar de Westhavenkade.
De noordzijde van het station, de binnenstadszijde wordt de formele voorkant van het station. Hier is het stationsplein gesitueerd. Het fietsparkeren zal aanzienlijk toenemen, dit is ook het beleid van de RET, en verdient een structurele, liefst inpandige oplossing. Een deel van de plint van het gebouw aan het stationsplein biedt herivoor wellicht mogelijkheden. De zuidzijde van het station is meer utilitair van karakter. Ook hier zal een groot deel van het fietsparkeren worden gerealiseerd, direct gekoppeld aan de regionale fietsroute.

Wandelroute van de metrohalte over de Westhavenkade naar de binnenstad



UITWERKING VAN DE LADDER

In de Maaswijk wordt voorgesteld de Abel Tasmanlaan, indien verkeerskundig mogelijk, recht te trekken in het verlengde van de toegang van het metrostation. Deze straat wordt de auto entree voor de Maaswijk en de looproute naar het metrostation. De Olivier van Noortlaan wordt enkel voor bestemmingsverkeer. De Bartholomeus van Buerenweg kan dan worden afgewaardeerd en wordt ingericht als fietsstraat met bestemmingsverkeer voor het Deltahotel in éénrichting. Met de grote bomen en directe verbinding met het Maaspark wordt het een aantrekkelijke groene entree voor langzaam verkeer.
In de ontwikkeling van Unilever is een nieuwe straat in het verlengde van de Van Beethovensingel opgenomen. Het Deltahotel wordt via de zijde van Unilever ontsloten.

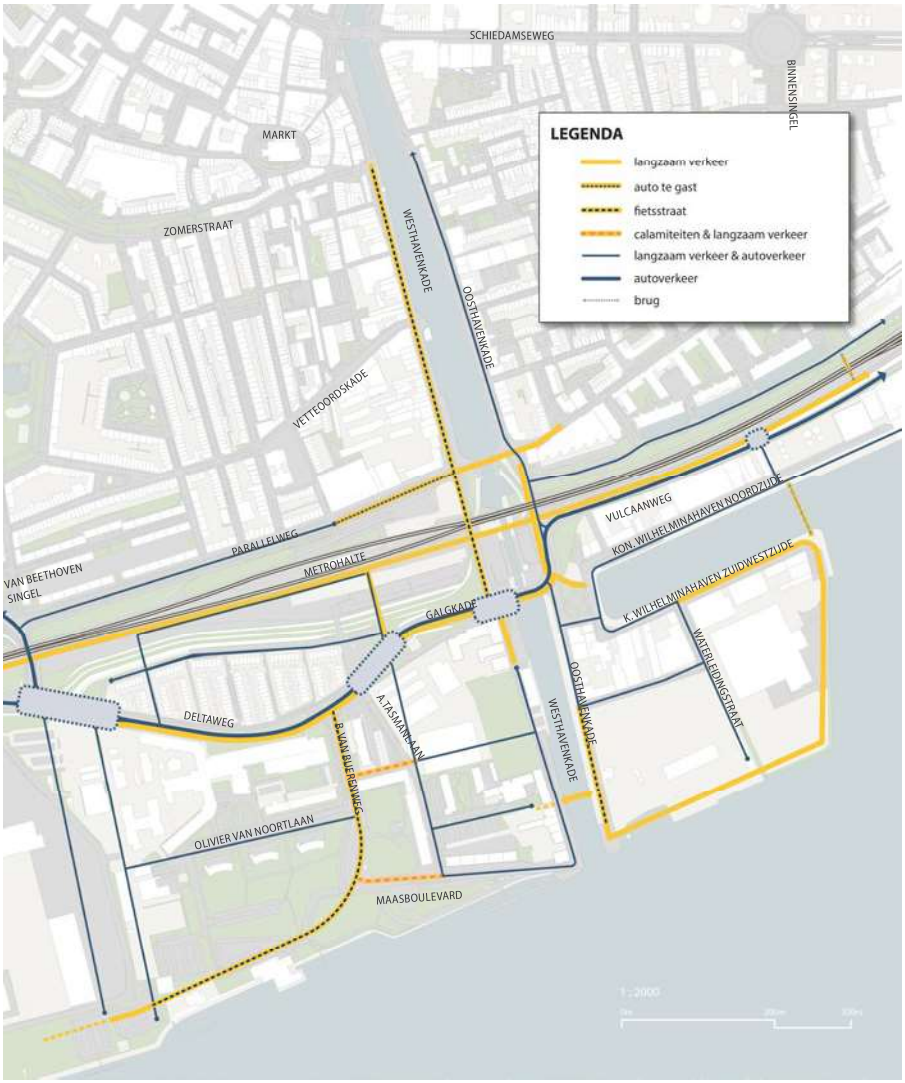
De Koningin Wilhelminahaven is op het Sluisplein verbonden met de Galgkade/ Vulcaanweg. Deze ontsluiting is complex vanwege de hoogteverschillen en de kop van de haven. Een tweede aansluiting op de Vulcaanweg kan deze knoop ontlasten. Op termijn zou het eiland van Speijck directer verbonden kunnen worden met deze entree. Hiervoor is een brug over de KW-haven nodig. De haalbaarheid daarvan is sterk afhankelijk van het toekomstige gebruik van de haven.
Een centrale autoverbinding voor het eiland van Speijck is al aanwezig in de vorm van de Waterleidingstraat. Deze straat, parallel aan de Oosthavenkade, is niet alleen functioneel maar biedt ook een vista op de Nieuwe Maas.
Het noordelijk deel van de Westhavenkade, van Galgkade tot aan het centrum kan worden ingericht als fietsstraat. Het zuidelijk deel wordt deels autovrij, de hellingbaan van de Galgkade naar de Westhavenkade wordt alleen voor fietsers. De fietsstraat kan goed aansluiten op de regionale fietsroute parallel aan de metro.

De verbinding voor langzaam verkeer over het spoor in het verlengde van de Binnensingel is een ambitie voor de lange termijn indien technisch haalbaar.

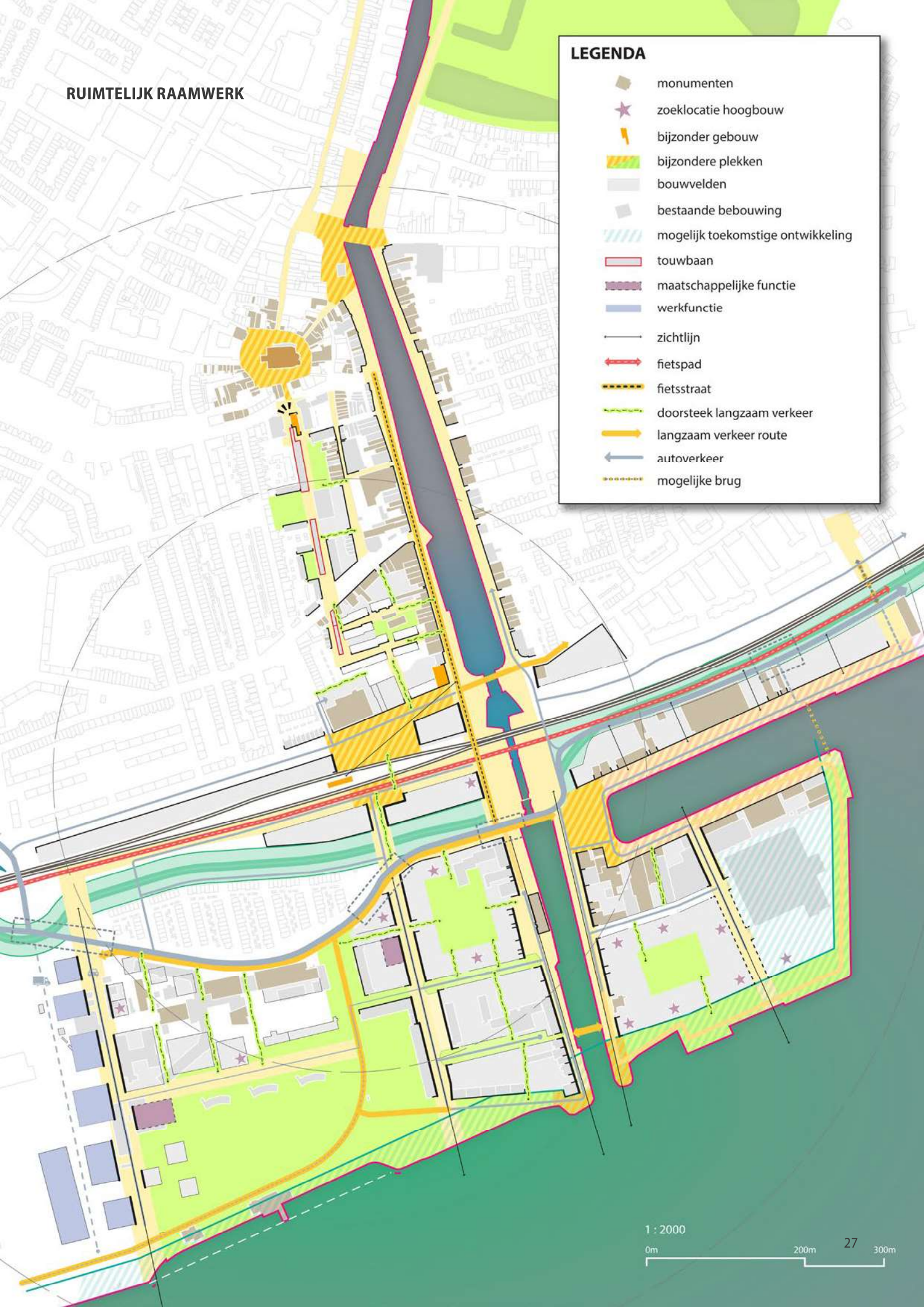
Voor de gehele zuidelijke binnenstad en rivierzone geldt een 30 km/u regime met uitzondering van de Deltaweg – Galgkade – Vulcaanweg. Bezien wordt of de Parallelweg, nu 50 km/u, vanaf de van Beethovensingel kan worden afgewaardeerd naar 30 km/u.

Vervoer over water is een kans voor aanvullend (openbaar) vervoer.

Verkeersaanpassingen



RUIMTELIJK RAAMWERK



4. ZUIDELIJKE BINNENSTAD

IDENTITEIT

De zuidelijke binnenstad heeft een aantrekkelijk kleinschalig karakter. Monumentale objecten zoals de haringpakhuizen, de touwbaan en de boetzolder worden afgewisseld met jaren 80 elementen zoals de sporthallen. Kleinschalige inbreiding zorgt voor nog meer variatie. Het voelt als een dwaalmilieu waarin je wandelend ontdekt wat de binnenstad te bieden heeft. De openbare ruimte is hierin een belangrijke factor: de kleine pleintjes en parkjes, de smalle straatjes. Door de schakeling van ruimtes ontstaat intimiteit en weet je soms niet meer precies waar je bent, wat bijdraagt aan de charme. De buurt wordt gekenmerkt door een veelheid aan culturele voorzieningen: het Vlaardings Museum, Kade 40 met cursussen, de kunstuitleen en werkplekken voor kunstenaars. Er werken kunstenaars tijdelijk in de sporthallen, er zitten ateliers en galeries.















CULTUUR

MUSEUM
BROEDPLAATSEN
ATELIERS
KUNSTUITLEEN
GALERIE
MAKEN
ERFGOED
AMATEURKUNST

GEBIEDSPROFIEL

Het culturele profiel van de zuidelijke binnenstad is een belangrijke basis voor het gebiedsprofiel. Kade 40 heeft een wachtlijst voor werkplekken voor creatieven. Er zijn er plekken die vragen om bijzonder gebruik, zoals de monumentale boetzolder in de ontwikkeling van BPD of de stationswachtkamer op het perron van de metro. Hier kunnen vraag en aanbod bij elkaar gebracht worden. Om het culturele klimaat te versterken is behoefte aan een expositieruimte, een etalage die voor verschillende kunstvormen geprogrammeerd kan worden.

Kleinschalige inbreiding is het kernwoord voor woningbouw in de zuidelijke binnenstad. De historische stad is een pandenstad opgebouwd uit individuele huizen, kleinschalige appartementen. Langs de Westhavenkade is sprake van hogere bebouwing, maar ook hier is de typologie die van individuele panden met een eigen entree. Dat wil niet zeggen dat alles bescheiden moet zijn. Een torentje met een kleine footprint zou een interessante aanvulling op het woonmilieu kunnen zijn. Het woonmilieu leent zich goed voor diverse doelgroepen: stedelijke gezinnen, starters, senioren. Atelierwoningen zouden goed aansluiten bij het culturele profiel.

In de compacte stedelijke setting wordt de kleinschalige openbare ruimte ingezet voor groen, spelen en ontmoeten. Parkeren moet inpandig worden opgelost. Dat maakt ontwikkelen complex, samenwerking tussen ontwikkelende partijen van de verschillende kleinschalige ontwikkelingen kan daarin een sleutel zijn. Door het binnenstedelijk parkeerregime uit te breiden heeft dit deel van de binnenstad niet meer te lijden onder overloop parkeren vanuit het winkelhart.

OPENBARE RUIMTE

AUTOLUW
GROENE POCKETS
OUDE BOMEN
GEVELTUINEN



WONEN

BINNENSTEDELIJK
MONUMENTEN
KLEINSCHALIG
GEVARIEERD
WOON-WERK
ATELIERWONING



RUIMTELIJK RAAMWERK

De Zuidelijke Binnenstad vormt de verbinding tussen het centrum van Vlaardingen en het metrostation en de rivier. De Westhavenkade is de ruggengraat van de buurt. De ambitie is om de Westhavenkade een aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers te maken, een loper voor bezoekers vanaf het metrostation naar het hart van de binnenstad. De Westhavenkade wordt daarom ingericht als fietsstraat, waar de auto op bezoek is. Om de oversteekbaarheid van de Parallelweg te vergroten kan deze weg ingericht worden als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur.

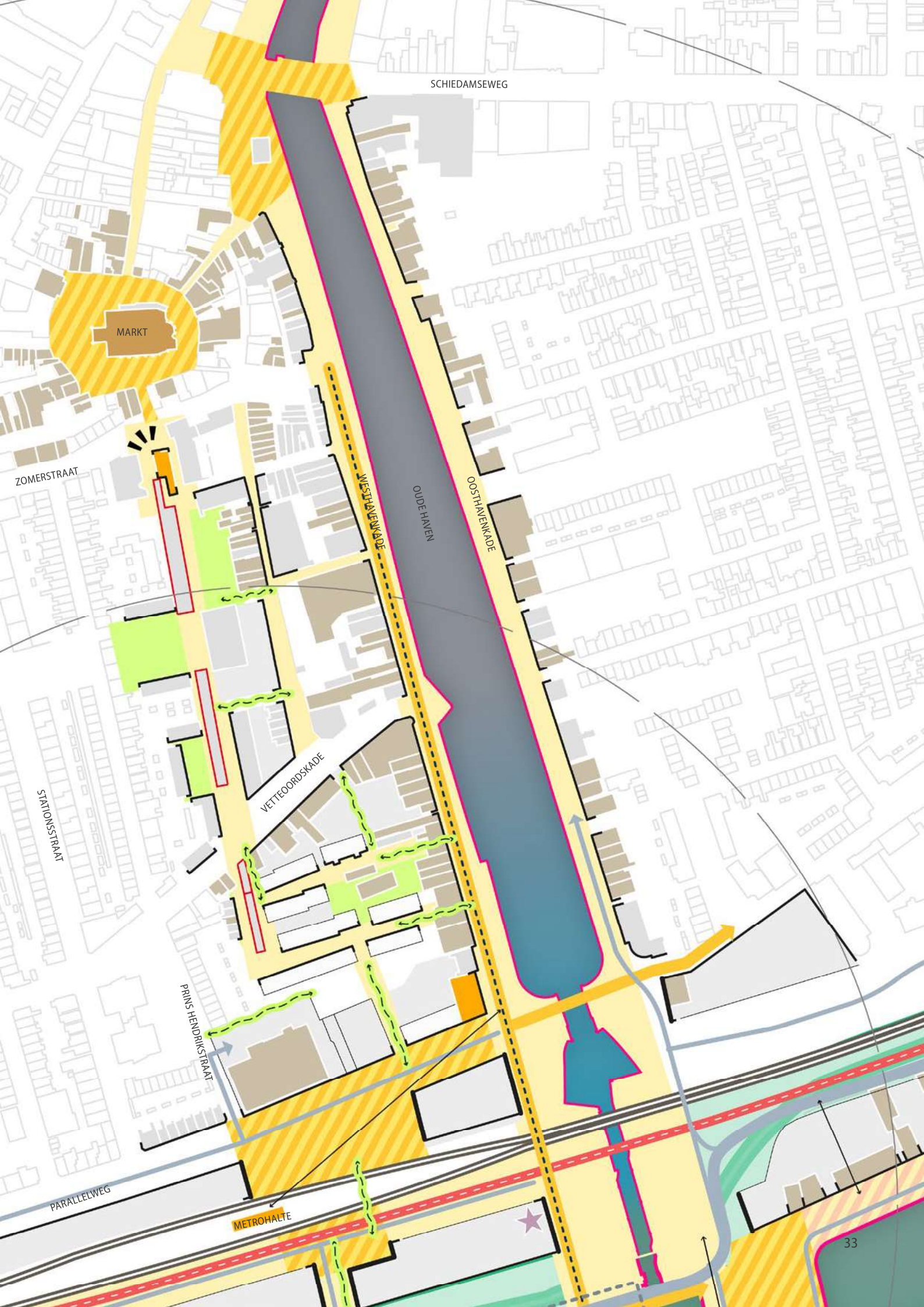
De touwbaan is een belangrijke structurerende factor parallel aan de Westhavenkade. Deze begeleid je als het ware door de blokken van de zuidelijke binnenstad. De touwbaan is van oorsprong geheel ingebouwd geweest. Ook was er nauwelijks zicht en activiteit vanuit de begane grond. Door bij nieuwbouw de rooilijn terug te leggen krijgt deze wordt deze wat beter zichtbaar en krijgt wat lucht. Het kralensnoer van open plekken naast de touwbaan biedt ruimte voor informele verblijfsplekken. Er is ruimte nodig voor groen, spelen, een buurt barbecue of een hangplekje. De fraaie tijdelijke tuin op de hoek Fuikstraat en Baanstraat is hiervan een mooi voorbeeld. Het zou goed zijn deze te behouden.

Parkeren
Het maken van nieuwe parkeeroplossingen moet goed passen binnen de beperkte bereikbaarheid van de zuidelijke binnenstad. Het is de moeite waard na te denken over het opheffen van de parkeervelden die nu in het weefsel verstopt liggen en wellicht opgenomen kunnen worden onder de nieuwe bebouwing.

Rondom het metrostation
Het metrostation is geen treinstation in klassieke zin met de bijbehorende voorzieningen zoals een busstation en P+R. Hier wordt ingezet op fiets en voetganger (en evt. deelmobiliteit) als voor- en natransport. Daarbij hoort voldoende ruimte voor fietsenstalling. Dit wordt door de RET nog eens extra onderstreept.

Vanaf de halte loopt de geëigende route naar de binnenstad via de Westhavenkade. De kade moet goed vindbaar zijn vanaf de halte. Tegelijk is de lange lijn langs de haven een belangrijke drager en juist rondom de sluis is er behoefte aan flankerende bebouwing die deze lange lijn versterkt. Daarom is bebouwing op het huidige stationsplein passend, maar met behoud van de zichtlijn naar de Westhavenkade.
Langs de Parallelweg is een smalle strook beschikbaar voor woningbouw. Deze strook loopt iets voorbij de Stationsstraat.
De hoofdontsluiting van het station is vanaf de Beethovensingel. De zuidzijde van het station zal meer als facilitaire zijde fungeren. Hier zijn dan ook de P+R beoogd en een groot deel van het fietsparkeren.

Monumenten
De monumentale panden aan weerszijden van de Oude Haven zijn essentieel voor de identiteit van de historische binnenstad. De afwisseling in schaal, kleine panden naast stoere pakhuizen maakt het waterfront uniek.


SCHIEDAMSEWEG
MARKT
ZOMERSTRAAT
WESTHAVENKADE
OUDE HAVEN
OOSTHAVENKADE
VETTEOORDSKADE
STATIONSSTRAAT
PRINS HENDRIKSTRAAT
PARALLELWEG
METROHALTE

Voorbeelduitwerking zuidelijke binnenstad
- pandenstad in de schaal van de haven aan de Westhavenkade
- hoogstedelijk bij de metrohalte, maar niet te hoog aan de sluis
- groene ruimtes aan de touwbaan



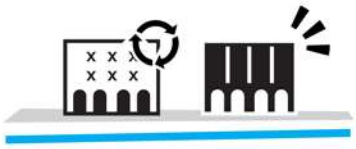

WESTHAVENKADE

RUIMTELIJKE PRINCIPES WESTHAVENKADE

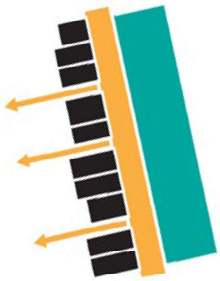
Aan de Westhavenkade pandsgewijze ontwikkeling in de traditie haven en beschermd stadsgezicht.



Behoud monumenten en beeldbepalende cultuurhistorische elementen.



Historische tonnenstegen als thema voor ontwikkeling

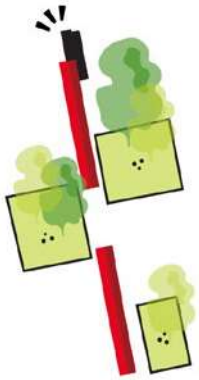


RUIMTELIJKE PRINCIPES TOUWBAAN

Dwaalroute langs de touwbaan en Landstraat van kerk tot station.



Aan de touwbaan afwisseling van groene ruimtes, met volle grond en bomen, en bebouwing zodat de touwbaan zichtbaar blijft.



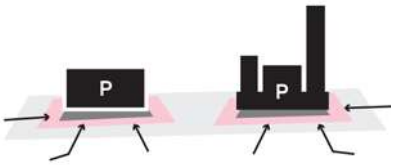
voldoende afstand van de touwbaan tot aan de nieuwe bebouwing aan de oostzijde.



Kleinschalige inbreiding 2-3 lagen. Beperkt ruimte voor tot 4 lagen met kleine footprint.



Bij nieuwe ontwikkelingen parkeren minimaliseren en gebouwd oplossen.










creative jobs
BRAND HOME




BREAKFAST
PORRIDGE
POWER MUESLI
SÜSSER GENUSS
POWER TIGER
TIGER SANDWICH
FRESH FRUIT PLATTER



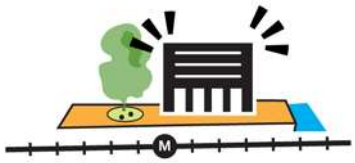

grain d'seb
PIZZA
grain d'seb

RUIMTELIJKE PRINCIPES NOORDZIJDE METROSTATION

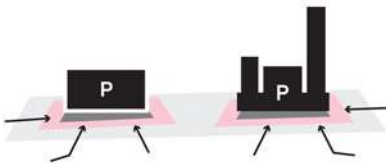
Aan de parallelweg stedelijke panden 4-5 lagen (16 meter)



Stedelijk blok met adres aan de haven en aan het stationsplein, net iets hoger dan hoek parallelweg



Gebouwd parkeren



Stationsplein autovrij, groen inrichten



PROGRAMMATISCHE PRINCIPES

- Woningbouw voor diverse doelgroepen, waaronder grotere woningen voor gezinnen.
- Deel van de nieuwe ontwikkelingen is niet wonen (parkeren niet meegeteld)
- Bij de metrohalte ruimte voor grand café/ ontmoeting
- Bij herontwikkeling sporthal werk/ expositie ruimtes met maatschappelijk huurniveau
- indicatie functiemix binnengebied > 80% wonen-20% cultuur/ maatschappelijk/werken
- indicatie functiemix Westhavenkade > 50% wonen-50% cultuur/ maatschappelijk/werken
- indicatie functiemix noordzijde station solid > 60% wonen-40% stationsfuncties/ horeca/ maatschappelijk/werken
- indicatie functiemix noordzijde station langs spoor > 80% wonen-20% maatschappelijk/werken

5. KONINGIN WILHELMINAHAVEN

IDENTITEIT

De KW-haven of Nieuwe haven was van oorsprong een handels en visserijhaven. De eind 19e eeuw aangelegde haven heeft zeer brede kades en is omzoomd met kloeke pakhuizen. De haven is momenteel nog actief in gebruik door diverse bedrijven, van havengebonden tot nieuwe vormen van werken, overnachtingsplek voor binnenvaartschepen en pitstop voor vrachtwagenchauffeurs. De kades lopen bij hoog water meerdere keren per jaar onder water. De haven wordt ook gevonden door nieuwe gebruikers: de Kroepoekfabriek, het poppodium van Vlaardingen, trekt een jonge doelgroep. Het Eiland van Speijk is de Maaszijde van de KW-haven en heeft een eigen sfeer aan de Maas. Hier heb je wijds uitzicht, gezicht in de wind, maar ook geluidhinder vanuit de haven. Een bijzondere plek om te wandelen, sporten, verblijven, ook in relatie tot het Maaspark.






1889


VULCAAN
133



OPEN RUIMTE

UITZICHT
FESTIVALTERREIN AAN DE MAAS
REGIONALE BESTEMMING

GEBIEDSPROFIEL

De KW-haven is een plek met sterke historie, duidelijke havensfeer en een ruig randje. De kades zijn het goud van de haven. Die blijven openbaar en publiek toegankelijk. Aan de KW-haven staat een aantal monumentale panden. Behoud van deze panden is essentieel voor de karakteristiek van de haven. Langs de kades is de bebouwing stoer en stevig, pakhuizen van baksteen met hoge verdiepingen en een industriële uitstraling.

De belangrijkste vraag die voorligt is of de haven geschikt is voor menging met wonen. In de KW-haven wordt op dit moment nog niet gewoond. Hinder van de haven maken wonen op deze plek lastig. Onderzoeken wijzen uit dat wonen mogelijk is, maar wel onder specifieke condities. De geluidsbelasting is zwaar, er moet een oplossing komen voor de waterproblematiek. Wonen in de KW-haven zal onderdeel zijn van een spannende mix met werken en leisure. Dat vraagt om doelgroepen die tegen een stootje kunnen.

Werken blijft de komende 20 jaar een belangrijke functie in de KW-haven. Dat varieert van havengebonden activiteiten met overslag op de kade tot creatieve bedrijven die de ruige context aantrekkelijk vinden. Welke locaties tot ontwikkeling komen is afhankelijk van de bedrijven.

Een derde component in de mix is leisure: de Kroepoekfabriek, de feestzalen. Die floreren nu vanwege de gratis parkeermogelijkheden. Bij grote feesten staat de kade vol. Dit is niet houdbaar in een gemengd gebied. Leisure zal meer moeten gaan passen bij het gemengde karakter, maar blijft een belangrijke functie in de KW-haven. Hier kan Vlaardingen een sfeer bieden die echt anders is dan de historische binnenstad.

Vanuit het huidige gebruik kan van de nieuwe bewoners worden verwacht dat rekening wordt gehouden met eventuele overlast. Het is en blijft een werkgebied. Vanuit het nieuwe wonen is het noodzakelijk dat teveel overlast zoals parkeren of geluid wordt voorkomen. Hierdoor zullen sommige bestaande functies geen duurzame toekomst kunnen hebben in dit gebied. Er zal hierin een goede balans moeten worden gevonden. Grootschalig vrachtwagen parkeren op de kade past hier bijvoorbeeld niet bij. De binnenvaart zorgt voor geluidsoverlast, walstroom (zodat er geen aggregaten draaien) is daarvoor een deel van de oplossing.

WERKEN

MAAKINDUSTRIE
HAVENGEBONDEN
NIEUWE WERKEN

HORECA/ LEISURE

TERRAS AAN DE KADE
KROEPOEKFABRIEK
EXPERIMENT





WONEN

APPARTEMENTEN
RAUW RANDJE
STAPELING
PUBLIEKE PLINT

Risico's en belemmeringen

De KW-haven ligt middenin het haven regime en kent een aantal belangrijke belemmeringen: geluidscontouren en risicocontouren uit de haven. De kades worden actief gebruikt voor overslag, er staan trucks op de kade, binnenvaart overnacht in de haven. Daarbij overstroomt de KW-haven zo'n acht keer per jaar bij hoog water. Om de KW-haven tot een aantrekkelijk gemengd gebied te maken zijn aanzienlijke aanpassingen nodig. De wateroverlast moet op een passende manier worden aangepakt, waarbij oplossingen toekomstbestendig moeten zijn en behoud van de monumentale panden mogelijk maakt. Keringen moeten gebouwen en ontsluitingswegen droog houden. De keringen moeten niet ten koste gaan van de zichtbaarheid en beleving van de rivier. De kades aan de zuid- en oostzijde moeten (blijven) functioneren als verblijfsgebied.

Geluidbelasting en geurhinder door industrie en scheepvaart zorgen in dit deelgebied voor een hoge milieubelasting. Een van de belangrijkste maatregelen voor het gebied is het toepassen van walstroom voor de schepen in de Koningin Wilhelminahaven (westzijde) en de Buitenhaven. Deze maatregel is noodzakelijk om de cumulatieve geluidbelasting op de omliggende ontwikkelvelden te verlagen en een acceptabel woon- en leefklimaat te creëren.

Langs de haven zelf is behoud van de functie voor de havenindustrie een belangrijk aandachtspunt.
Daarbij zijn bufferfuncties en -zones nodig tussen haven en uitgaansgebied enerzijds en nieuwe woonfuncties anderzijds. Een (her)inrichtingsplan voor de openbare ruimte van dit deelgebied is nodig om een goede inpassing van keringen mogelijk te maken, de ruimtelijke kwaliteit te borgen en de kade bruikbaar te houden voor havenactiviteiten.

RUIMTELIJK RAAMWERK

De KW-haven kent veel verschillende gezichten: er zijn drie soorten kades: historisch kleinschalig aan de Oosthavenkade, breed en utilitair aan de KW-haven en wijds aan de Nieuwe Maas. Herinrichting van de straten en verlaging van snelheid op de Oosthavenkade en Waterleidingweg moet de verblijfskwaliteit vergroten. De Vulcaanweg is het vierde gezicht van de haven, hier is ruimte nodig om gebouwen niet pal op de weg te plaatsen. Afstand tot de weg is niet alleen functioneel, maar ook van belang om de woonkwaliteit te garanderen. De zijde van de Vulcaanweg is de schaduwzijde, zonder aantrekkelijk uitzicht en met overlast van de weg. Woningen die hierop georiënteerd worden moeten hun kwaliteit intern vinden. Een goede stoep voor de deur en ruimte voor een boom is dan wel het minste wat de Vulcaanweg moet bieden.

Het oplossen van de waterproblematiek is een belangrijke opgave in dit deelgebied. Dit kan leiden tot plaatselijke ophoging van het maaiveld. Oplossingen zijn maatwerk, passend bij de condities: rekening houdend met bestaande panden, bij grotere ontwikkelingen zoals het Eiland van Speijk kan sprake zijn van collectieve oplossingen. Daarbij is het van belang dat de openbare ruimte niet gefragmenteerd wordt en de bindende factor blijft tussen de verschillende kades.

Er is een reservering voor een tweede verbinding met de Vulcaanweg opgenomen. Idealiter ligt die in het verlengde van de Binnensingel. Op termijn zou deze verbinding gekoppeld kunnen worden aan de Binnensingel. Deze moet dan wel te verenigen zijn met de waterkerende functie van de primaire waterkering Delflandsedijk. Een tweede wenselijke verbinding is een brug over de KW-haven naar het Eiland van Speijk. Deze beide verbindingen zijn als reservering aangegeven voor de lange termijn. Nader onderzoek is nodig om de haalbaarheid hiervan te bepalen.

Bruggen
Een brug voor langzaam verkeer over de Nieuwe Haven is een belangrijke toevoeging voor Maaswijk en het Eiland van Speijk. De oevers en de woongebieden worden met elkaar verbonden, waardoor maatschappelijke functies zoals een school beter bruikbaar zijn voor beide buurten. Een tweede wenselijke verbinding is een brug over de KW-haven naar het Eiland van Speijk. Dit is een lange termijn ambitie die aansluit bij de gedachte van een tweede entree vanaf de Vulkaanweg.

Parkeren
In de KW-haven is de ambitie om de kades vrij te houden van parkeren, zowel aan de haven als aan de Maas. Alleen voor beperkt bezoekersparkeren is ruimte op straat. Parkeren vraagt om een structurele oplossing: de kades staan soms helemaal vol, er is sprake van piekbelasting tijdens evenementen. In de woningbouwplannen die op dit moment in ontwikkeling zijn bouwt iedere ontwikkeling zijn eigen parkeervoorziening. Dat maakt de ontwikkeling duur en complex.

De ambitie is om met de ontwikkelende partijen te komen tot een gezamenlijke parkeeroplossing. Een vorm van parkeerregulering kan een oplossing zijn: hiermee wordt de overlast beperkt en het parkeren verminderd, maar is de parkeervraag niet opgelost. Een parkeergebouw bij één van de entrees en/of op het Eiland van Speijk kan de parkeervraag opvangen. Aantrekkelijk is dat het parkeren voor het werken met name overdag is, en voor de leisure 's avonds en in het weekend. Samenwerking tussen de ontwikkelende partijen aan de KW-haven is essentieel om te komen tot een structurele oplossing.

In het geval van een parkeergebouw halverwege de haven, bij de nieuwe entree, is een voetbrug over de haven nodig om de garage op loopafstand van een groot deel van het gebied te hebben.

Gebruik van het water
Met de binnenvaart en overslag op de kade is het watergebruik nu nog echt industrieel. Op afzienbare termijn moet de keuze worden gemaakt of het water als binnenhaven actief blijft of op een andere manier zal worden gebruikt. Als de haven actief blijft is het noodzakelijk walstroom aan te leggen.

Het is belangrijk dat de haven geen dode plas wordt op het moment dat de zwaarste functies verdwijnen. Er zijn verschillende mogelijkheden voor het activeren van het water: een museumhaven voor grote historische schepen aansluitend bij de oude haven, een jachthaven, rivier cruises, een horeca schip maar ook een drijvende tuin of iets heel anders. Het zicht op het water vanaf de omliggende gebouwen is een belangrijke voorwaarde: geen dichte rij van terrasboten of vlonders die het water verstoppen en daarmee de identiteit van de plek ontkennen.

Monumenten
Behoud van de monumenten en beeldbepalende panden is essentieel voor de identiteit van de KW haven. Aan de Noordzijde van de KW haven zijn de panden van oorsprong smaller dan aan de zuidzijde. De pandsgewijze opbouw is ook bij nieuwbouw een belangrijk uitgangspunt.


VULCAANWEG
KONINGIN WILHELMINAKADE NOORDZIJDE
KONINGIN WILHELMINAKADE ZUIDWESTZIJDE
NIEUWE HAVEN
OOSTHAVENKADE
WATERLEIDINGSTRAAT
EILAND VAN SPEIJK

INTERMEZZO: HOOGWATER EN MONUMENTEN

De KW-Haven is buitendijks gebied, waarvan de laagste delen op ca. 1,80 m NAP liggen. Bij hoogwater loopt een groot deel van de kades onder water, waardoor het gebied niet goed toegankelijk is en panden in het gebied kampen met wateroverlast.
Nu delen van het gebied worden ontwikkeld voor woninbouw is het nodig na te denken over een integrale oplossing voor de hoogwaterproblematiek, waarbij behoud van de monumentale panden uitgangspunt is.

In Hamburg Hafencity zijn voorbeelden te zien hoe het verhogen van het maaiveld kan worden gecombineerd met het behoud van monumenten. Maatwerk is hierbij het devies. Zo is het denkbaar in de KW haven rond de kroepoekfabriek en de kop van de haven het maaiveld laag te houden zodat er een mooie pleinruimte aan het water ontstaat.

Belangrijkste les is dat voldoende maat in de openbare ruimte nodig is om de overgang tussen verschillende maaiveldhoogtes te kunnen maken. Dit speelt met name rondom het havenbekken, aan de Oosthavenkade en de Waterleidingstraat.



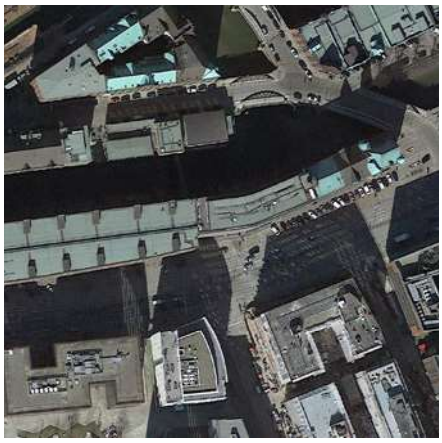
Hafencity: De kaart bij de entree van het gebied geeft aan welke gebieden hoog liggen (groen) en welke gebieden overstromen bij hoogwater (rood).





Speicherstadt:
Het hoge maaiveld zorgt voor een goede aansluiting vanuit de binnenstad voor fietsers en voetgangers. De bruggen over de Zollkanal sluiten aan op het maaiveldniveau van de stad en het hoge niveau van Hafencity.

Dit is in Vlaardingen interessant als het gaat om een brug over de Nieuwe Haven, die wellicht op het hogere niveau van het eiland van Speijk kan aansluiten. Daarmee wordt de doorvaarthoogte vergroot.





Am Sandtorkai: hoge hoofdweg, lage ventweg

De straat heeft een oude gevel met pakhuizen en een nieuwe gevel aan de overzijde. De straat is opgehoogd, de ventweg is laag waarmee de pakhuizen bereikbaar blijven. De maat van de ventweg is breed genoeg om niet opgesloten te voelen, maar levert wel een dichte muur tegenover de monumenten op. Op de hoeken aan de overzijde is het hoogteverschil ingezet om de entree van de parkeergarage te maken met en waterdichte deur.




Busanbrucke: verlaagd plein als adres voor het pand én contact met het water

Plein en brug liggen laag om aan te sluiten bij het monumentale pand. Hierdoor ontstaat een aantrekkelijk plein aan het water. De nieuwbouw aan de andere zijde ligt hoger en is met trappen verbonden met het plein. Een mooi voorbeeld voor de kop van de KW haven.

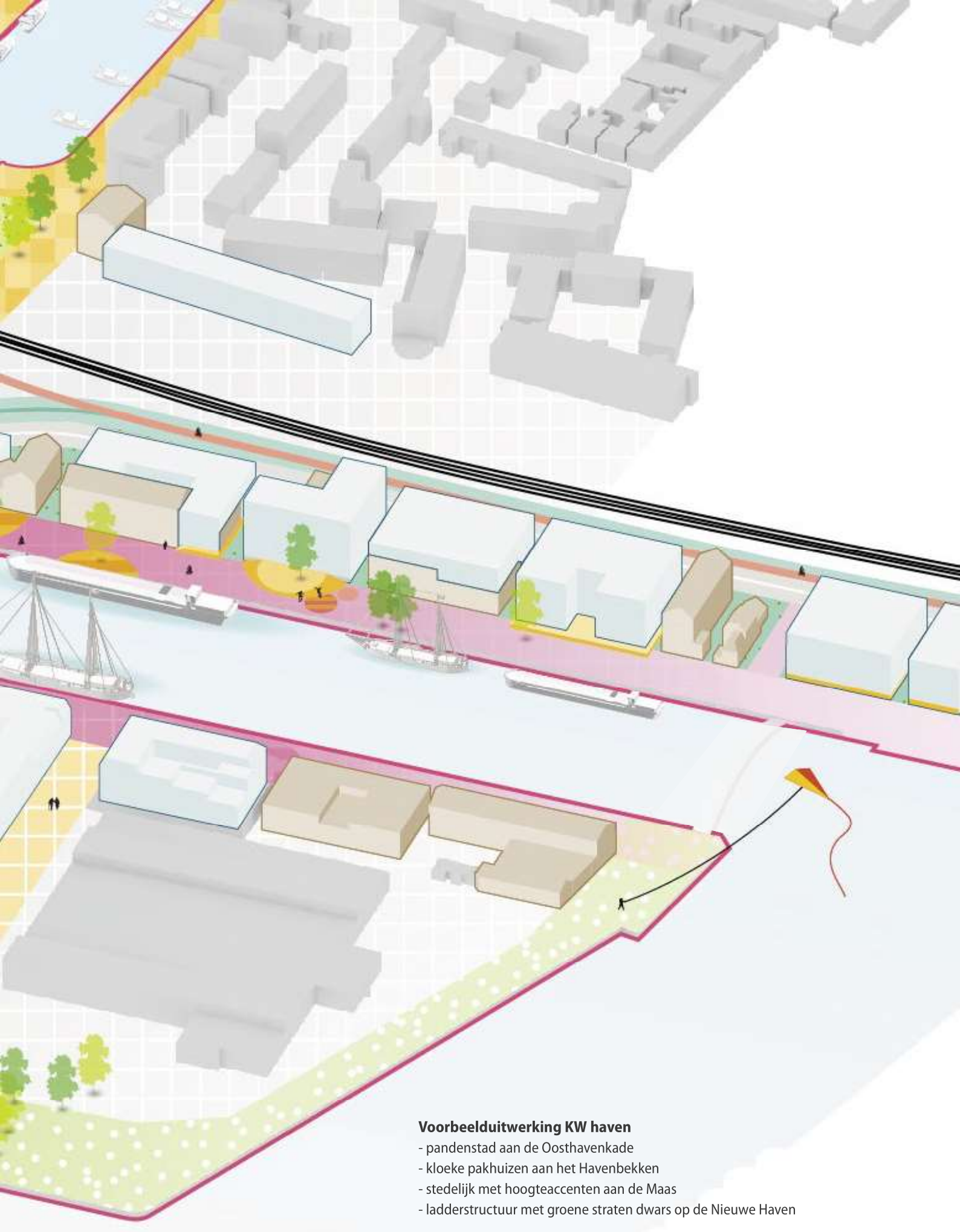




Uberseeboulevard: monument verdwijnt in de ondergrond

Plein en straat liggen hoog, het monumentale pand zakt als het ware weg in het maaiveld. Deze oplossing doet geen recht aan het monument: vanaf de straat lijkt het gebouw afgesneden, de ruimte tussen plein en monument is weliswaar inzetbaar als terras, maar levert geen kwaliteit op aan het plein.


M



Voorbeelduitwerking KW haven
- pandenstad aan de Oosthavenkade
- kloeke pakhuizen aan het Havenbekken
- stedelijk met hoogteaccenten aan de Maas
- ladderstructuur met groene straten dwars op de Nieuwe Haven

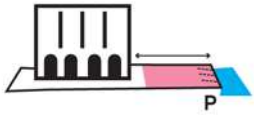
RUIMTELIJKE PRINCIPES OOSTHAVENKADE

Het noordelijk deel van de Oosthavenkade is het verlengde van de Oude Haven met een pandsgewijze opbouw. Maar dan met een industrieel karakter. Kleinschalige pandenstad en continue havenfront, passend in het beschermd stadsgezicht met goothoogtes tot circa 3 bouwlagen (10 meter).

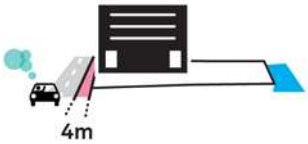


RUIMTELIJKE PRINCIPES ROND DE HAVEN

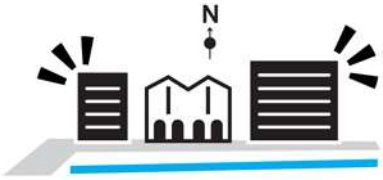
Aan de KW-haven zijn de kades breed en openbaar en met beperkt bezoekersparkeren. Behoud monumenten en beeldbepalende panden is essentieel voor de karakteristiek van de haven.



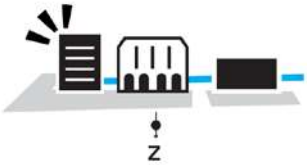
Rooilijn aan de Vulcaanweg en primare waterkering 4 meter terugleggen en inrichten als groene berm



Ten noorden van de KW-haven reeks van panden met ruime verdiepingshoogte van 5-6 bouwlagen (20 meter) afgewisseld met monumentale panden.



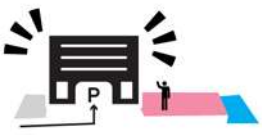
Ten zuiden van de KW-haven, passend bij de schaal van de havenpanden en bij de bezonning, 4 tot 5 bouwlagen (16 meter).



Fsi rond de KW-haven 2-3.

FSI: 2-3

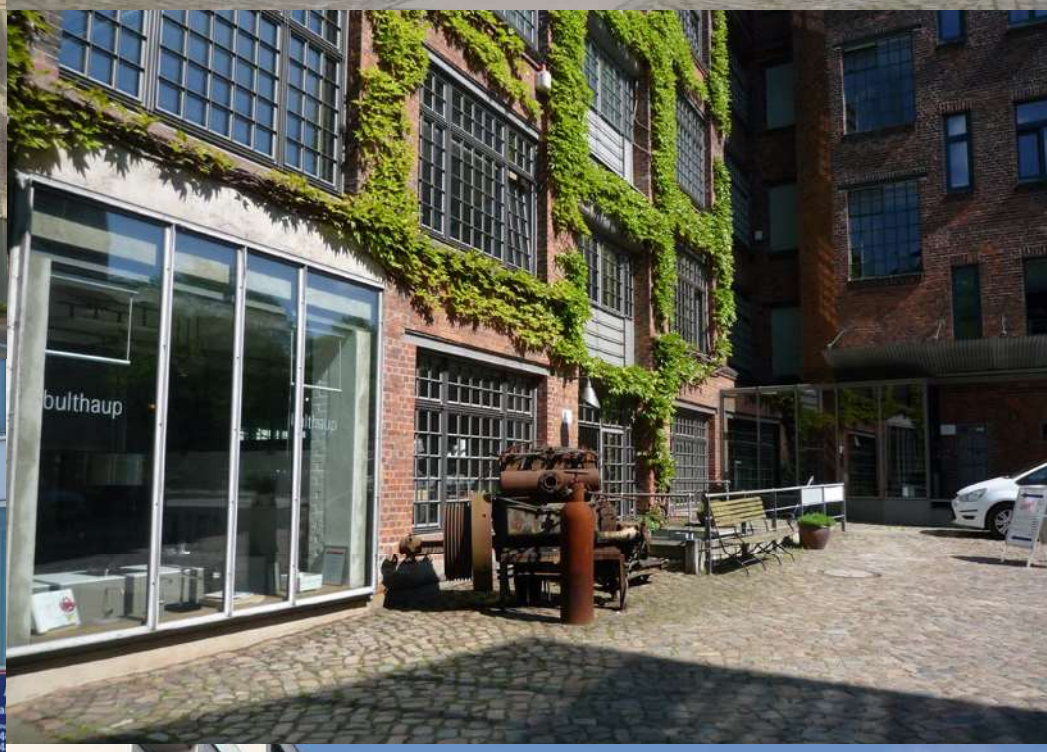
Plinten aan de kade zijn actief en open plintfuncties hebben een adres aan de kade. Entrees voor parkeergarages zijn inpandig en worden zoveel mogelijk gecombineerd.










oulthaup







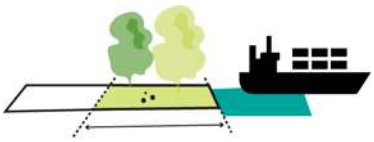



VAN HDEN


LAMOTTE

RUIMTELIJKE PRINCIPES EILAND VAN SPEIJK

40 m groen ingerichte zone (plasbrandgebied) aan de Maaskade vrijhouden van bebouwing en parkeren.



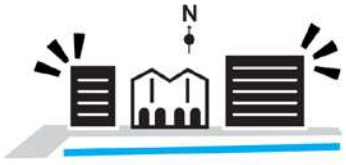
Stedelijk waterfront van 5-6 lagen (20 meter) met hoogteaccenten tot 70 meter.



Bebouwing aan de Oosthavenkade 4-5 lagen (16 meter) met hoogte accenten van 40-50 meter op de tweede linie. terugliggend hoogte accent op de hoek Oosthavenkade/ Nieuwe Maas.



Aan de Waterleidingstraat passende overgang naar de bestaande bebouwing.



Plinten aan de kade zijn actief en open, en worden gevuld met werken en horeca.



Maaiveld sluit goed aan op de bestaande bebouwing.



Hoogwaterproblematiek wordt integraal opgelost.



FSI Eiland van Speijk 3-4

FSI: 3-4

PROGRAMMATISCHE PRINCIPES KW HAVEN

- Stedelijke, zelfredzame doelgroep
- Loftachtige appartementen
- Activeren van het water in het havenbekken
- Ruimte voor stedelijke programma's aan de Maas, bijvoorbeeld horeca
- Indicatie functiemix KW-haven > 50% wonen-50% werken/cultuur/horeca
- Indicatie functiemix Eiland van Speijk > 80% wonen-20% maatschappelijk/ werken/cultuur/horeca; zoekgebied basisschool

6. MAASWIJK

IDENTITEIT

De Maaswijk is één van de weinige plekken waar al gewoond wordt in de haven. Het Maaspark is een pleisterplaats om boten te kijken: op de kop van de nieuwe haven zijn altijd mensen te vinden, op een bankje, op de scooter of in de auto. Het Deltahotel is een trekker aan het water. De Westhavenkade is op dit gedeelte minder aantrekkelijk. Het pakhuis Pelmolen is een prachtige blikvanger, maar de gevelwand aan de kade is er minder goed aan toe. De kade is duidelijk onderdeel van het havenfront, met de kleine korrel en pandsgewijze ontwikkeling. Aan de westzijde vormt het Unileverterrein nu de aansluiting met de industrie verderop langs de Maas. De woonbebouwing bestaat uit een reeks fragmenten uit verschillende periodes. Zo is er de Westhavenkade met kleinschalige bebouwing, Een compositie van jaren zestig flats als omlijsting van het park en een vrij ongedefinieerde binnenwereld met woontoren. Het Deltahotel in het Maaspark heeft een exclusieve ligging aan het water.











WONEN

APPARTEMENTEN
WIJDS UITZICHT
CHIQUE DOOR HET GROEN
MODERNISTISCH
ZORG

GEBIEDSPROFIEL

Met de ontwikkeling van de Unileverlocatie gaat dit gebied flink veranderen. Er komen circa 650 woningen bij en er is ruimte voor werken en onderwijs. Hiermee wordt een overgang tussen de zware industrie en het wonen gemaakt. Werken en onderwijs kunnen gericht zijn op industrie en ambacht, maar ook zorg of andere vormen van leer-werkpraktijk. Het wonen rond het Maaspark is gericht op een gemengde doelgroep, van stedelijke georiënteerde bewoners, gericht op Rotterdam, tot senioren gericht op rust en comfort. Het Deltahotel en het chinees restaurant zijn de belangrijkste horeca trekkers, daarnaast is geen ruimte voor grote stedelijke voorzieningen zoals detailhandel of horeca.

Het Maaspark en de Westhavenkade zijn de structurerende ruimtes waaraan gewoond en gewerkt wordt. Uitzicht, de weidsheid van de haven gecombineerd met groen zorgt voor een eigen sfeer, stedelijk maar ook ruim. Het Maaspark is een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling, de voorkant van het gebied. Het park biedt daarbij de ruimte om als buitenruimte voor de scholieren te functioneren.
Het Maaspark kan worden verbeterd door de doorsnijdende infrastructuur eruit te halen en daarmee het park te vergroten en meer samenhang te geven. In het park is geen ruimte voor auto's, maar voorrijden voor het hotel is wel mogelijk.
De Noord-Zuid busverbinding en route Rivierzone - Centrum zijn opgeheven.

Risico's en belemmeringen
Ook in de Maaswijk is geluid een belangrijk aandachtspunt. Het toepassen van walstroom in de Buitenhaven draagt positief bij aan het verminderen van de geluidbelasting op de ontwikkelvelden aan de oostzijde.

Aan de zuid- en oostzijde van het deelgebied zijn risico's door overstromingen. Langs de Westhavenkade en de oostzijde van de boulevard moeten keringen gebouwen en ontsluitingswegen beschermen. De verdere zuidkant van de boulevard en een deel van het Maaspark mag overstromen. Hier kan het rivierwater goed opgevangen worden. Bij de herinrichting van de openbare ruimte dient hier rekening mee gehouden te worden.

Voor energie is nader onderzoek nodig naar de mogelijkheden voor uitbreiding van het warmtenet en toepassing van aquathermie. Met uitbreiding van het warmtenet kunnen ook de bestaande functies voorzien worden van duurzame energie.

OPENBARE RUIMTE

PARK AAN DE MAAS
UITZICHT
OPENBAAR
UITWAAIEN
TOEGANKELIJK





WERKEN LEREN ZORG

AMBACHT
OFF SHORE
MBO

RUIMTELIJK RAAMWERK

Herinrichting van de openbare ruimte en de infrastructuur is de belangrijkste maatregel voor dit deelgebied. Met het nieuwe programma en een aanzienlijke verdichting is een betere verbinding met de metrohalte en de binnenstad nodig. Op de oost-westverbinding door het gebied zijn de verkeersintensiteiten te hoog voor inrichting als erftoegangsweg. Het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur en de herinrichting van kruisingen kan de oversteekbaarheid wel verbeteren. Dit is ook positief voor de geluidbelasting en luchtkwaliteit bij de woningen langs deze weg. De realisatie van geluidafscherming langs de noordzijde van de Deltaweg en Galgkade kan de hoge geluidbelasting bij de nieuwbouwwoningen tussen deze wegen en de metrolijn verminderen met ongeveer 2 dB. De inpasbaarheid hiervan dient nader onderzocht te worden.

Door een nieuwe straat te maken ongeveer op de plek van de Abel Tasmanlaan ontstaat een directe verbinding met de metrohalte. De verlengde Abel Tasmanlaan kruist de Deltaweg en de primaire waterkering Delflandsedijk aan de Noordzijde tot aan het Metrostation. De straat, parallel aan de Westhavenkade, vormt de hartlijn voor de buurt, met zicht op het water. Groene doorzichten dwars op de straat zorgen voor contact met de Westhavenkade, de hartlijn van Vlaardingen. Hiermee wordt het isolement van de binnenwereld rondom de toren aan de Columbusstraat doorbroken. De ontwikkeling van Deltahout is dé kans om te komen tot een daadwerkelijke structuurverbetering.

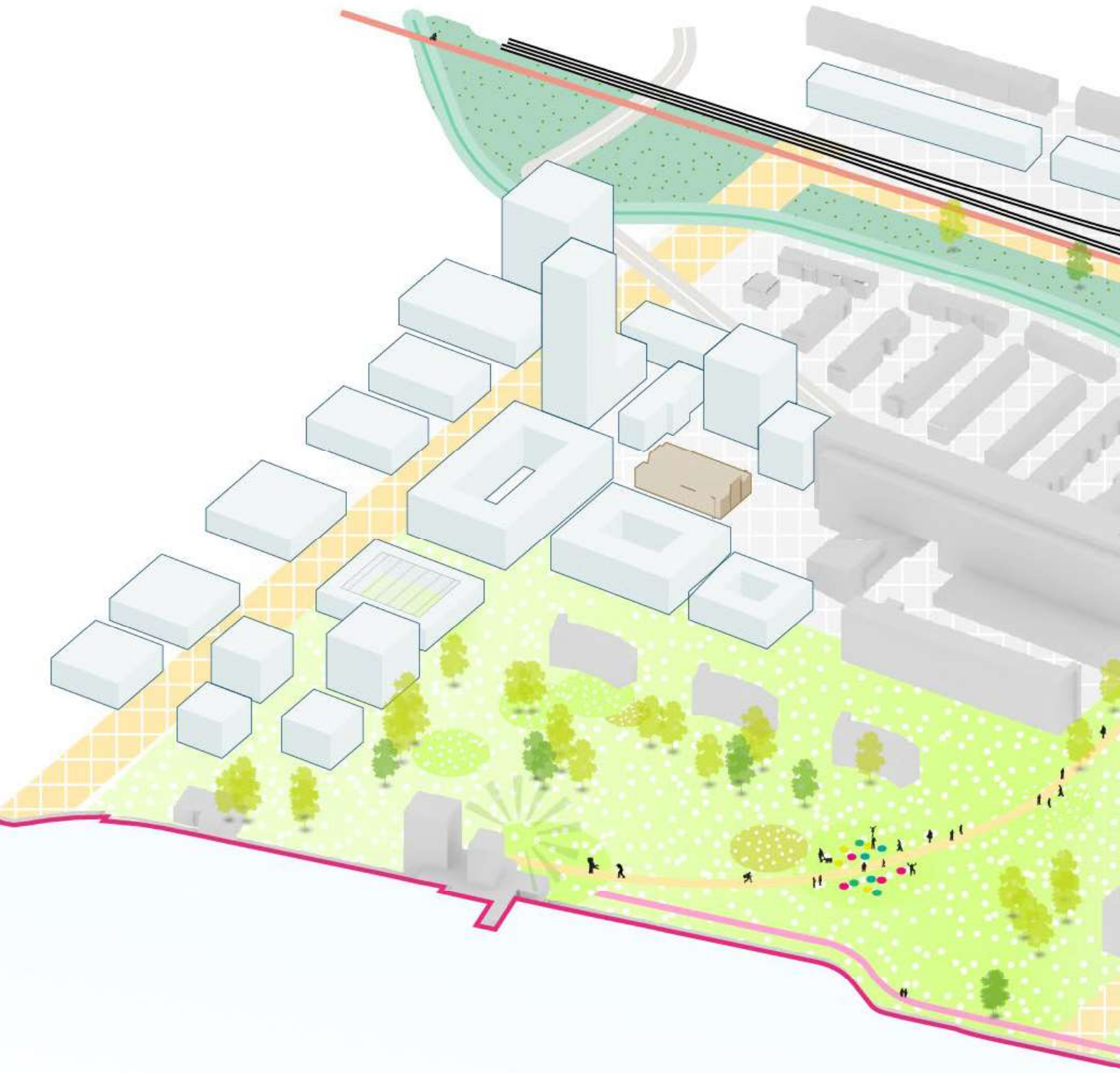
Aan de zijde van Unilever zorgt een straat dwars op de Maas voor een vergelijkbare hoofdlijn met zicht op het water. Om vrachtverkeer door de wijk te voorkomen is er intern sprake van 30 km wegen, waarbij de verbinding van de twee hoofdstraten via de Olivier van Noortlaan ondergeschikt is.

Door in en rond het Maaspark wegen her in te richten en af te waarderen kan de verblijfskwaliteit verbeterd worden. Het Maaspark en de omliggende groenstructuren en openbare ruimte bieden volop kansen voor het creëren van een gezonde leefomgeving en versterking van ecologische kwaliteiten. Een herinrichtingsplan is nodig om ruimte voor bijvoorbeeld openbare sportvoorzieningen in te passen en groenstructuren met elkaar te verbinden. Ook kan dit gebied ruimte bieden voor waterberging door hemelwater op te vangen en lokaal te laten infiltreren in de bodem (wadi's). Een deel van het Maaspark kan als overstromingsgebied fungeren bij hoogwater.
De bereikbaarheid van de historische entree van het Deltahotel voor autoverkeer blijft gegarandeerd. Dit zou kunnen in de vorm van een hoogwaardige fietsstraat met bestemmingsverkeer in één richting. De auto is hier te gast. Aan de zijde van de toekomstige Parklaan wordt een hoogwaardige entree en verkeersafwikkeling geraliseerd waardoor de toekomstige bereikbaarheid van het hotel geborgd is. Uitgangspunt is dat het aantal parkeerplaatsen direct voor het Deltahotel voorlopig gehandhaafd blijft. Overloopmogelijkheden voor parkeren in de nabijheid van het hotel worden onderzocht.

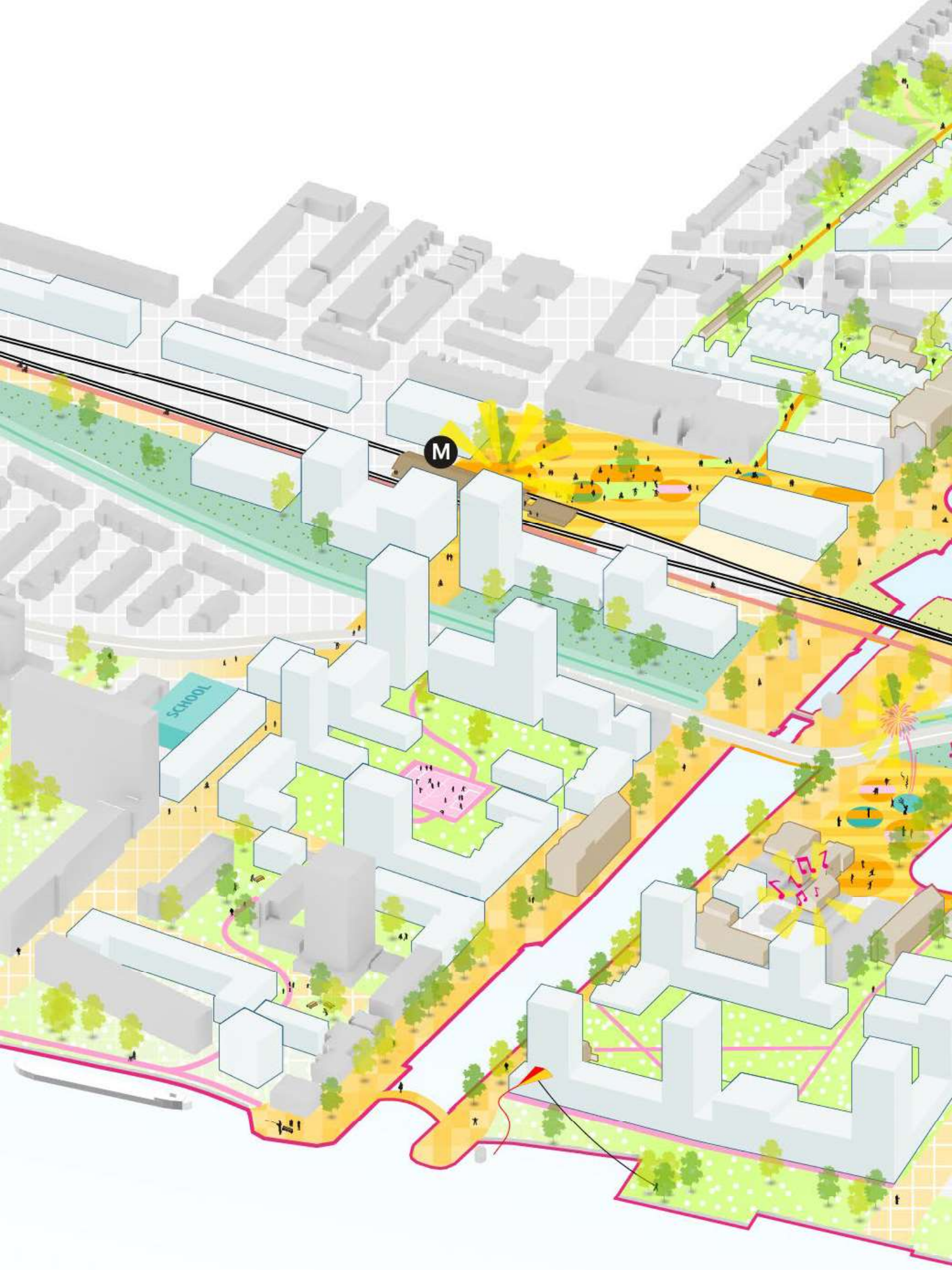
Parkeren
In de Maaswijk is veel parkeren op maaiveld aanwezig voor de bestaande flats. Daarnaast zijn er een flink aantal garageboxen op het binnenterrein gesitueerd die de ontwikkeling bemoeilijken. Met de ontwikkeling van Deltahout bestaat de kans om de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls te geven. Ontwikkeling van Deltahout wordt dan ook het beste in gezamenlijkheid met de corporaties van de omliggende flats en garageboxen opgepakt. Op het Unileverterrein wordt gewerkt aan gebouwde parkeervoorzieningen. Alleen voor bezoekersparkeren is eventueel ruimte op straat.

Monumenten
Aan de Oosthavenkade zijn helaas weinig beeldbepalende panden aanwezig. De pandsgewijze opbouw is hier een belangrijk uitgangspunt bij vernieuwing.
In het gebied van Unilever zijn een beperkt aantal panden geschikt voor hergebruik. De grote wand langs de Deltaweg is hier de meest beeldbepalende, deze vormt bovendien een geluidsscherm voor de achterliggende bebouwing. De houtloods is een bijzonder gebouw op de Deltahout locatie. Onderzocht wordt of delen van de hal elders in het gebied kunnen worden hergebruikt.


METROHALTE
GALGKADE
DELTADIJK
DELTAWEG
ABEL TASMANLAAN
BARTHOLOMEUS VAN BUEREWEG
WESTHAVENKADE
OLIVIER VAN NOORT LAAN
OLIVIER VAN NOORT LAAN
TOEKOMSTIGE PARKLAAN
MAASBOULEVARD



Voorbeelduitwerking Maaswijk:
- pandenstad aan de Westhavenkade, torens op de tweede linie
- twee vizieren op de rivier vanaf de metro en vanaf de rotonde
- ladderstructuur met groene straten dwars op de Nieuwe Haven
- Maaspark als adres

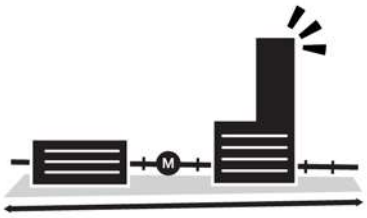

M
SCHOOL

RUIMTELIJKE PRINCIPES ZUIDZIJDE METROSTATION

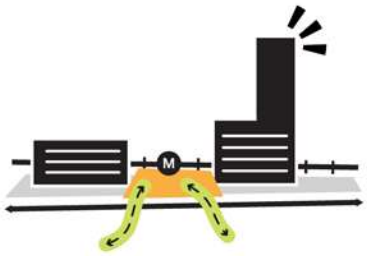
Parallel aan het spoor stedelijke panden 4-5 lagen (16 meter).



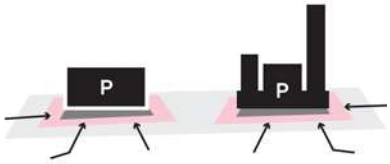
Hoogteaccenten tot 60 meter.



In- en uitgang metrostation sluit aan op de lange lijn naar Maaswijk.

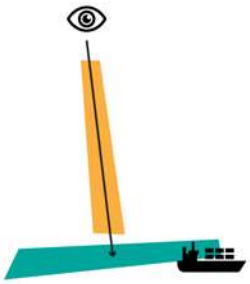


Parkeren gebouwd, onder de nieuwbouw of in een parkeergebouw.



RUIMTELIJKE PRINCIPES UNILEVER

De nieuw aan te leggen straat is een lange lijn met zicht op het water.



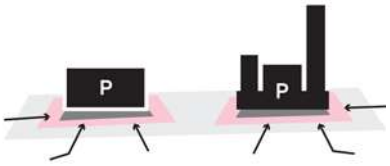
Bebouwing zorgt voor een begeleidende wand langs de nieuwe straat, zodat deze een 'groen' stedelijke uitstraling krijgt. Aan de parkzijde is ruimte voor groen tussen de gebouwen, zodat het park zichtbaar is vanaf de straat.



Bebouwing is gevarieerd in hoogte, gemiddeld 4-5 lagen hoog (16 meter) aan het park met hoogte accenten tot circa 60 meter op de tweede linie.



Parkeren is gebouwd en geconcentreerd, onder de nieuwbouw of in een parkeergebouw.



Plinten aan de straat zijn actief en open, geen bergingen.





STOP



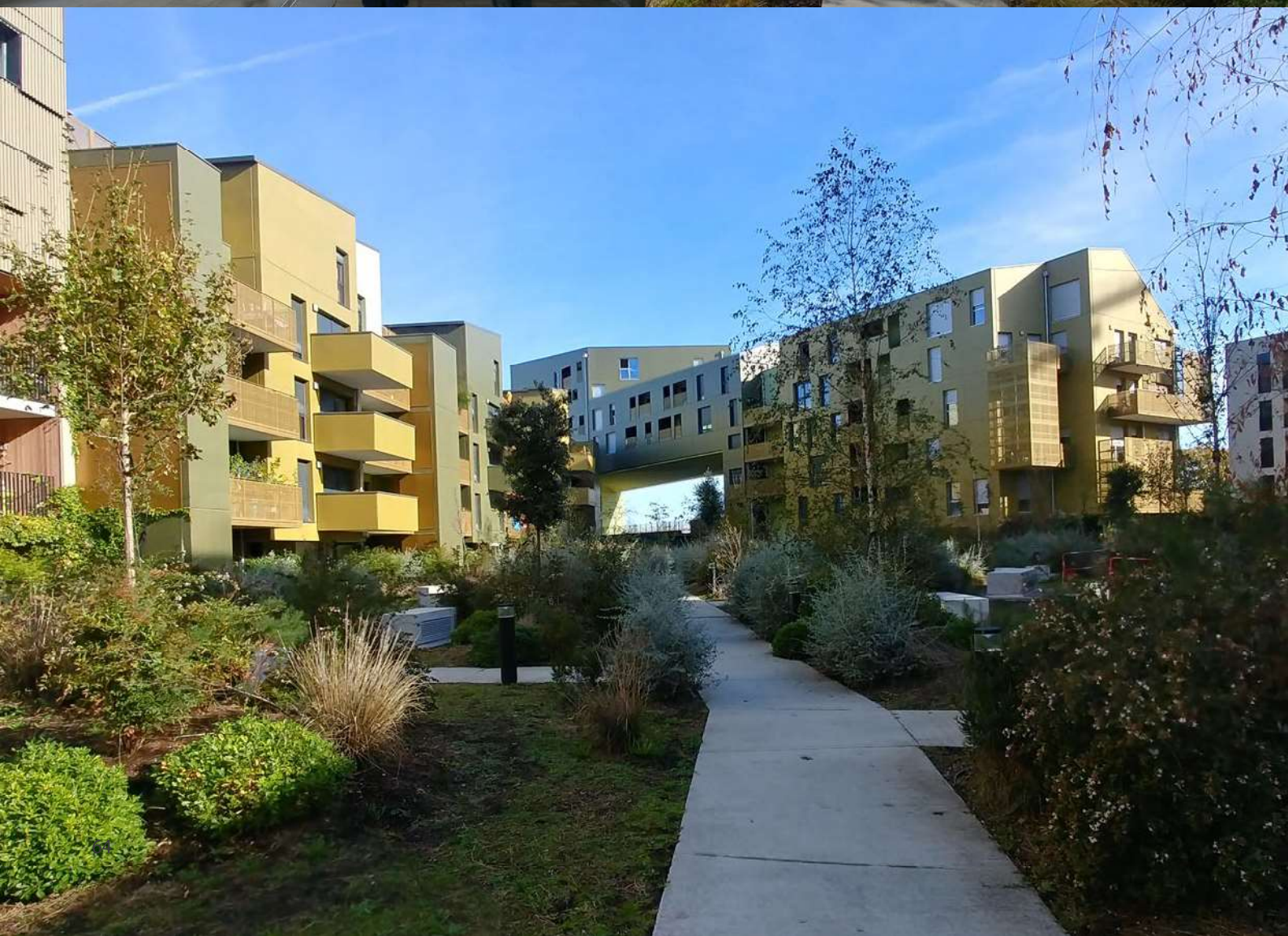












RUIMTELIJKE PRINCIPES WESTHAVENKADE EN DELTAHOUT

De nieuw aan te leggen straat is een lange lijn met zicht op het water.



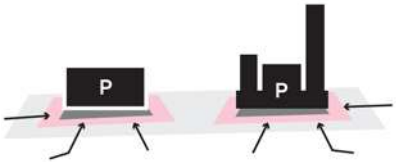
De Westhavenkade is duidelijk het verlengde van de oude Haven: pandsgewijs, passend in het beschermd stadsgezicht met goothoogtes tot circa 4 bouwlagen (13 meter).



Bebouwing achter de kade 4-5 lagen (16 meter) met hoogte accenten op de tweede linie vanaf de Westhavenkade tot circa 60 meter.



Kades zijn openbaar en vrij van parkeren. Parkeren is gebouwd en geconcentreerd, onder de nieuwbouw of in een parkeergebouw.



Heldere ruimtelijke structuur waardoor het binnengebied wordt verbonden met het Maaspark en de Westhavenkade.

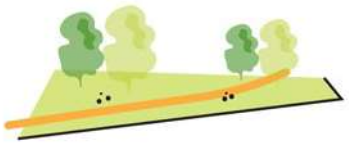


RUIMTELIJKE PRINCIPES MAASPARK

Het Maaspark wordt verbeterd door verharding te verminderen en te vergroenen.



In het park is een verstevigde routes zodat het mogelijk is om bij bijzondere evenementen voor te rijden voor het hotel, het park geschikt is voor festivals en nood- en hulpdiensten het park kunnen bereiken.



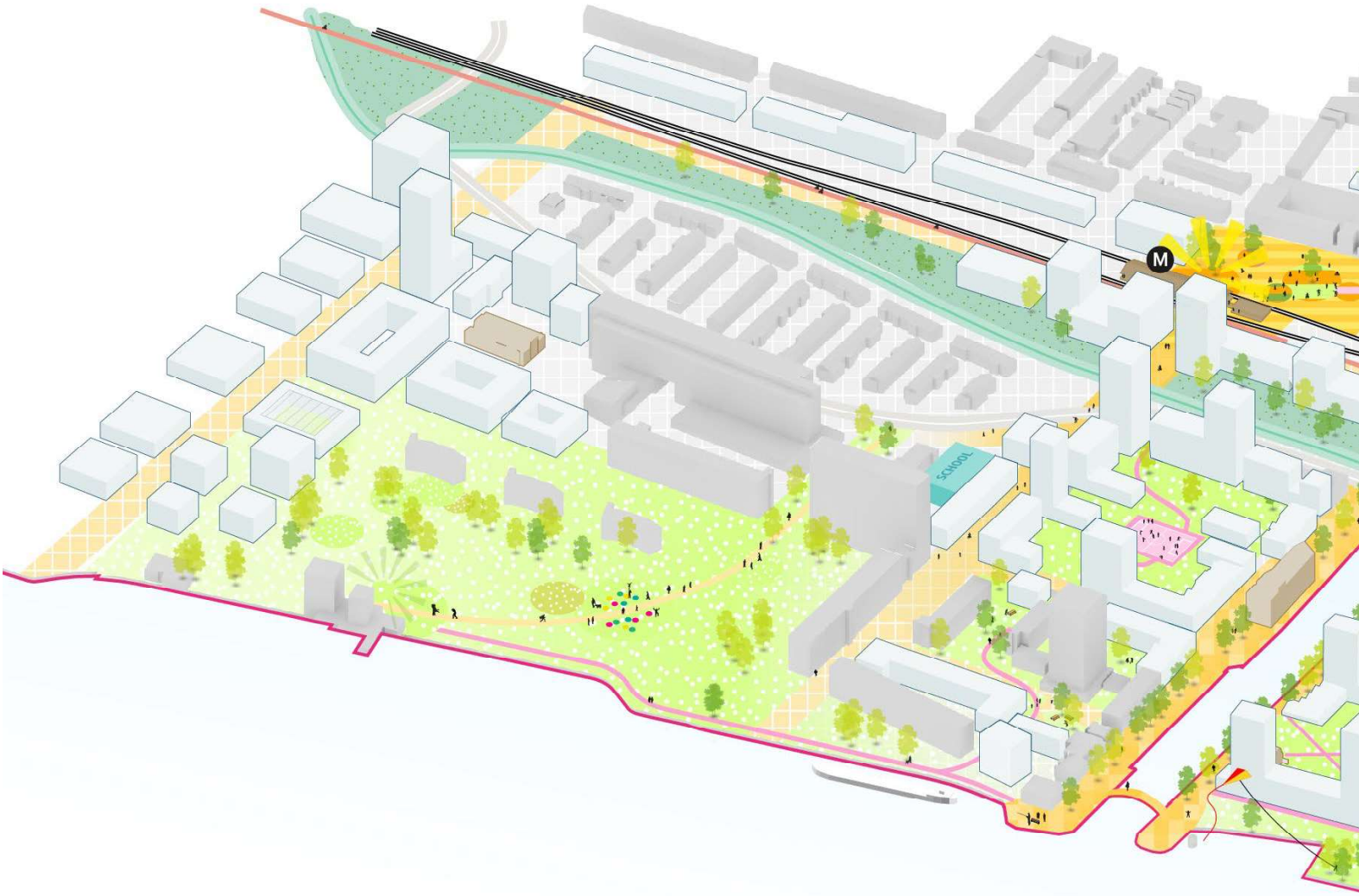
Bebouwing aan het park staat direct aan het park, er is geen straat tussen de bebouwing en het park. Plinten van de nieuwbouw aan het park zijn open, geen bergingen.



PROGRAMMATISCHE PRINCIPES MAASWIJK

- Aan de oostzijde nadruk op wonen
- Ruimte voor een basisschool
- Aan de westzijde mix van wonen, werken en onderwijs aansluitend op de haven gerelateerde bedrijvigheid
- Geen ruimte voor horeca, leisure, retail.
- Indicatie functiemix Unilever > 50% wonen- 50% werken/ onderwijs/ maatschappelijk
- Indicatie functiemix Westhavenkade> 80% wonen- 20% maatschappelijk/ onderwijs/werken; zoekgebied basisschool
- Indicatie functiemix zuidzijde station > 70% wonen- 30% werken/ onderwijs/ maatschappelijk

Voorbeelduitwerking gebiedsvisie Rivierzone





7. MILIEUEFFECTRAPPORTAGE EN PARTICIPATIE

MER PLICHT

De beoogde ontwikkeling van de gebiedsvisie Rivierzone dient te worden beschouwd als een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage (categorie D11.2). Hiervoor zijn de volgende drempelwaarden opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage:

1. een oppervlak van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.

Het maximale programma betreft een aaneengesloten gebied met ca 3000 woningen, zodat dit ontwikkelingsproject de drempelwaarden in het Besluit milieueffectrapportage overschrijdt. Dat betekent dat in het kader van deze gebiedsvisie een m.e.r.-beoordeling, waarin de milieugevolgen van de verschillende ontwikkelingen in samenhang worden beschouwd, nodig is. Deze gebiedsvisie is kaderstellend voor m.e.r.-beoordelingsplichtige vervolgbesluiten (de bestemmingsplannen waarmee de verschillende ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt) en daarmee planm.e.r.-plichtig. De gemeente kiest ervoor om een gecombineerd planMER – projectMER op te stellen dat zowel ten grondslag ligt aan de gebiedsvisie als aan de bestemmingsplannen voor de meest concrete ontwikkelingslocaties.

PROCEDURE GEBIEDSVISIE + MER

In het kader van het MER Rivierzone Vlaardingen zijn/worden de volgende procedurele stappen doorlopen:

Openbare kennisgeving

De gemeente heeft in een openbare kennisgeving aangegeven dat voor de gebiedsontwikkeling Rivierzone een m.e.r.-procedure wordt doorlopen en dat gelegenheid wordt gegeven zienswijzen naar voren te brengen over het voornemen. Daarbij is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegd.

Raadplegen bestuursorganen en advisering

over reikwijdte en detailniveau

De bestuursorganen die bij de voorbereiding van ruimtelijke besluiten worden betrokken (artikel 3.1.1. Bro) zijn geraadpleegd door de gemeente. De gemeente Vlaardingen heeft ervoor gekozen om de Commissie voor de m.e.r. niet om een advies te vragen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Op basis van de zienswijzen en reacties van betrokken bestuursorganen heeft het bevoegd gezag de definitieve reikwijdte en het detailniveau voor het MER bepaald.

Opstellen en ter inzage leggen MER

(samen met ontwerpgebiedsvisie en ontwerpbestemmingsplannen)

Aan de hand van de definitieve notitie Reikwijdte en detailniveau is het MER opgesteld. Het MER is met de ontwerpgebiedsvisie Rivierzone en een aantal ontwerpbestemmingsplannen ter inzage gelegd. In de gebiedsvisie en de bestemmingsplannen wordt gemotiveerd op welke wijze is omgegaan met de resultaten en conclusies uit het MER. Tevens wordt het MER ter toetsing naar de Commissie voor de m.e.r. gestuurd. In het toetsingsadvies beoordeelt de Commissie voor de m.e.r of het MER de juiste en voldoende milieu-informatie bevat om tot een afgewogen besluiten te komen. Gedurende de termijn van terinzagelegging van het MER heeft een ieder de gelegenheid om zienswijzen op het MER in te dienen.

Vaststellingsfase gebiedsvisie en bestemmingsplannen

Op basis van de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. is het MER waar nodig aangevuld. Het MER vormt een bijlage bij de vast te stellen gebiedsvisie en de ruimtelijke vervolgbesluiten. Het MER wordt als afzonderlijk document niet vastgesteld.

Monitoring van de effecten na realisatie

De daadwerkelijk optredende milieugevolgen van de gebiedsontwikkeling worden gemonitord. In het MER is een aanzet gegeven welke milieuaspecten om evaluatie of monitoring vragen.
In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op de inhoud va het MER.

Toetsingskader

De Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994 maken onderscheid in:

- een mer-plicht voor plannen (planmer);
- een mer-(beoordelings)plicht voor projecten (projectmer).

Een milieueffectrapportage staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van de overheid over een plan of project. Daarom is:

- de planmer gekoppeld aan de besluiten van de overheid die het kader scheppen voor een mer-(beoordelings)plichtige activiteit. Een planmer is tevens aan de orde indien voor een project een zogenaamde passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming vereist is;
- de projectmer of de mer-beoordeling gekoppeld aan de besluiten (plannen of vergunningen) van de overheid die de realisatie een mer-(beoordelings) plichtige activiteit direct mogelijk maken.

DOEL

PlanMER voor de gebiedsvisie

Met de gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen stelt de gemeente de kaders voor de ontwikkeling van het gebied. Deze kaders worden vertaald naar bestemmingsplannen of omgevingsplannen, waarmee de ontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt wordt. Om de stap van visie naar planologisch kader te maken zijn belangrijke, gebiedsbrede keuzes te maken. Zowel de effecten van het planvoornemen als de aanwezige omgevingsaspecten van het gebied kunnen aanleiding geven om alternatieven te onderzoeken en vervolgens belangrijke keuzes te maken voor de vertaling naar de visie.
Het MER maakt deze keuzes inzichtelijk

en beoordeelt ze op de effecten op de leefomgeving. Dit doet het MER door een analyse van de relevante leefomgevingsaspecten in de referentiesituatie en de verwachte effecten van de ontwikkeling van Rivierzone. Hieruit volgen de thema's waar keuzes en afwegingen voor nodig zijn. De voorkeursoplossing voor deze keuzes zijn meegenomen in de gebiedsvisie en werken door in de ruimtelijke plannen. Dit is het planMER-gedeelte.

ProjectMER voor de bestemmingsplannen
Tegelijkertijd vormt het MER de verantwoording van de effecten van de eerste ruimtelijke plannen. Vanuit de keuzes en afwegingen en de effectbeoordeling stelt het MER de spelregels en randvoorwaarden voor de verdere uitwerking in bestemmingsplannen, omgevingsplannen of andere ruimtelijke besluiten. In het MER zijn de eerste ruimtelijke besluiten getoetst aan deze spelregels en randvoorwaarden. Hiervoor zoomt het MER in op de invulling en effecten van de eerste bestemmingsplannen, die gelijktijdig met het MER in procedure gebracht worden. Voor ruimtelijke plannen die later in procedure gebracht worden levert dit MER het toetsingskader, waar deze besluiten aan getoetst dienen te worden.

RESULTATEN

planMER Rivierzone Vlaardingen
In het MER zijn de effecten van de ontwikkeling van de Rivierzone Vlaardingen op de leefomgeving in beeld gebracht. Daarbij is in eerste instantie uitgegaan van een effectbeoordeling zonder aanvullende maatregelen en spelregels. De beoordeling heeft vervolgens geleid tot de eerste set aan spelregels voor de ontwikkeling van de Rivierzone. Ook zijn hierin diverse thema's naar voren gekomen waarvoor nadere keuzes gemaakt dienen te worden.
De tabel geeft een samenvattend overzicht van de effectbeoordeling van het planvoornemen (zonder aanvullende spelregels en maatregelen) en de voorkeursvariant.

Tabel Voorkeursvariant MER

Afweging		Voorkeursvariant
Verkeers-afwikkeling	Beoordeling van varianten voor de wegenstructuur en verkeersafwikkeling van Rivierzone Vlaardingen.	Variant 2A: Capaciteitsuitbreiding van de Marathonweg, verkeerskundige maatregelen rond metrostation en regulering van vrachtverkeer.
Omgevingsgeluid	Maatregelen om het omgevingsgeluid binnen Rivierzone te beperken.	Toepassen van walstroom voor binnenvaartschepen in de KW-haven en de Buitenhaven; Nader onderzoek naar maatregelen voor afscherming van wegverkeerslawaai.
Gezondheid	Maatregelen om een gezonde inrichting van de openbare ruimte te creëren.	Gezonde (her)inrichting van de openbare ruimte; Toepassen van gebouwmaatregelen
Duurzame energie	Maatregelen om binnen Rivierzone Vlaardingen duurzame energie op te wekken en duurzame energiebronnen te benutten.	Maximale benutting van zonnepanelen op daken; Nader onderzoek naar de haalbaarheid van uitbreiding van het warmtenet en de mogelijkheden voor aquathermie.
Waterveiligheid	Maatregelen om (de impact van) overstromingen te beperken.	Het aanleggen van keringen rond gebouwen en ontsluitingswegen; Maaspark en boulevard in Maaswijk inrichten als overstromingsgebied.

De effectbeoordeling van het planvoornemen toont aan dat er voor de ontwikkeling van Rivierzone Vlaardingen voor meerdere thema's belangrijke keuzes te maken zijn. Keuzes die de afzonderlijke (bestemmingsplan)ontwikkelingen overstijgen en vragen om gebiedsbrede afwegingen. De verwachte knelpunten voor de verkeersafwikkeling vragen om passende infrastructurele maatregelen om goede doorstroming en bereikbaarheid mogelijk te maken. Ook de hoge geluidbelasting door omgevingsgeluid, de mogelijkheden om duurzame energie op te wekken en de risico van waterveiligheid vragen om keuzes om negatieve effecten te beperken en waar mogelijk positieve effecten te realiseren. De voorkeursoplossingen per keuze vormen randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling van Rivierzone. Voor sommige maatregelen die hieruit volgen zijn vervolgonderzoeken en/of ruimtelijke procedures nodig. De maatregelen dienen verder uitgewerkt te worden voordat woningbouwontwikkeling mogelijk is. Voor de maatregelen binnen het plangebied wordt dit opgenomen in de gebiedsvisie en als vervolg daarop verder uitgewerkt in plannen of programma's.

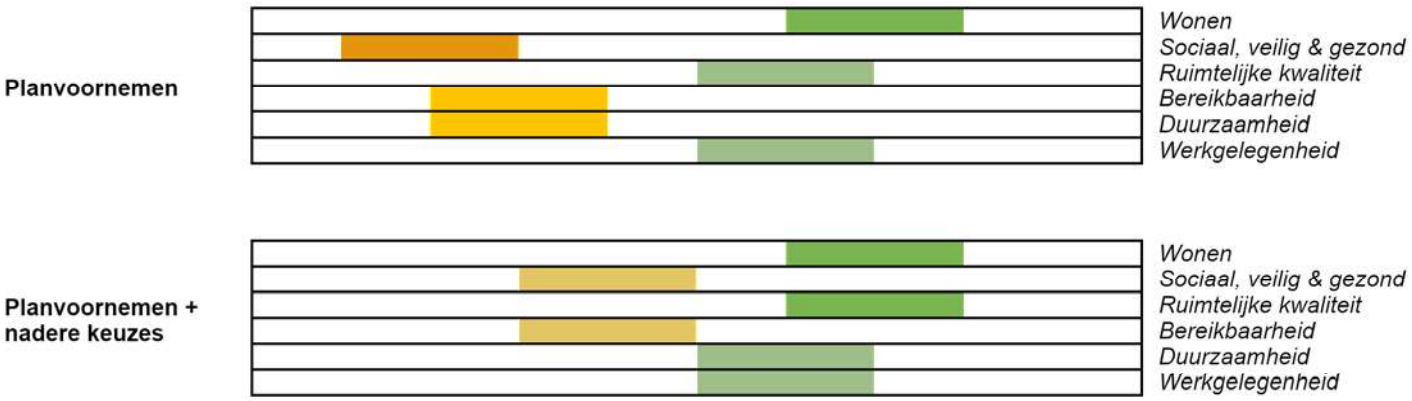
Samenhangend overzicht effectbeoordeling MER

Thema	Score plan	Effecten voorkeursvariant	Score plan met keuzes
Verkeersafwikkeling	**-**	De keuze voor Variant 2A leidt tot een lichte verbetering van de verkeersafwikkeling t.o.v. de referentiesituatie	**0 / +**
Veiligheid en structuur	**0 / -**	Variant 2A leidt tot lichte verbetering van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid op de wegen rond metrostation Vlaardingen-Centrum.	**0 / +**
Parkeren	**0 / +**	Geen effect.	**0 / +**
Duurzame mobiliteit	**0 / +**	Geen effect.	**0 / +**
Milieuhinder	**0 / -**	Geen effect.	**0 / -**
Geluid	**- -**	De maatregelen voor omgevingsgeluid leiden tot een lichte verbetering van de geluidbelasting op zowel bestaande als nieuwe woningen.	**-**
Luchtkwaliteit	**0 / -**	Variant 2A leidt tot een lichte verbetering van de luchtkwaliteit rond de oost-westverbinding.	**0**
Geur	**0 / -**	Geen effect.	**0 / -**
Externe veiligheid	**0**	Geen effect.	**0**
Gezondheid	**-**	De maatregelen voor omgevingsgeluid, gezondheid en duurzame energie leiden tot een verbetering van de gezondheid in het plangebied.	**0 / -**
Energie	**-**	Met de maatregelen voor het opwekken van duurzame energie en het benutten van warmtebronnen (ook voor bestaande bebouwing) wordt een licht positief effect op energie bereikt.	**0 / +**
Klimaatadaptatie	**-**	Met de maatregelen voor bescherming tegen overstromingen wordt de waterveiligheid in het gebied aanzienlijk verbeterd. De inrichting van het Maaspark als overstromingsgebied draagt ook bij aan het verminderen van wateroverlast door hevige regenval.	**+**
Circulariteit	**0 / +**	Geen effect.	**0 / +**
Cultuurhistorie en archeologie	**0 / +**	Geen effect.	**0 / +**
Ruimtegebruik	**+**	Geen effect.	**+**
Bodem en ondergrond	**0**	Geen effect.	**0**
Waterstaat	**0 / +**	Door in Maaswijk delen van de groenstructuur in te richten als overstromingsgebied kan de waterbergende capaciteit toenemen.	**+**
Beschermde gebieden	**0**	Geen effect.	**0**
Biodiversiteit	**0 / +**	Geen effect.	**+**

Voor een toelichting op de effectbeoordeling wordt verwezen naar het MER. Naast de effectbeoordeling zoals opgenomen in de tabel zijn het planvoornemen en de voorkeursvariant ook getoetst aan de geformuleerde gemeentelijke ambities voor de ontwikkeling voor de Rivierzone. Navolgende figuur geeft inzicht in de hoofdlijnen van deze beoordeling. De ontwikkeling draagt bij aan de ambities op het vlak van wonen, ruimtelijke kwaliteit, werkgelegenheid en (in de voorkeursvariant) duurzaamheid. Dat geldt slechts in beperkte mate voor de ambities op het vlak van sociaal, veilig en gezond (met name vanwege de hoge geluidbelasting) en bereikbaarheid.

PARTICIPATIE

Alle nog op te stellen bestemmingsplannen of omgevingsplannen na invoering van de omgevingswet zullen op de hiertoe geëigende wijze worden doorlopen, waarbij belanghebbenden in ieder geval via informatiebijeenkomsten worden betrokken.
Voor de diverse woningbouwontwikkelingen zijn d ontwikkelaars aanzet, maar zij zullen gedurende de planvorming de omgeving met bijeenkomsten informeren en mogelijk consulteren
Bij de uitwerking van aanpassingen aan de infrastructuur en herinrichting van openbare ruimten zal de omgeving geconsulteerd worden.




1916
DOGGER
MAATSCHAP