



Ontvangstbevestiging

Aanvraag Regeling Woningbouwimpuls

Formuliernummer 1300025906832
Ontvangstdatum 17-9-2021
Ontvangsttijd 23:51

Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

Postbus 40225
8004 DE Zwolle
mijn.rvo.nl

088 042 42 42 (lokaal tarief)

Formuliergegevens

Relatiegegevens

Relatienummer 203613299
KVK-nummer 24485270
Naam Gemeente Vlaardingen
Adres Postbus 1002
3130EB VLAARDINGEN

Contactgegevens

Contactgegevens van de projectleider

Naam contactpersoon 5.1.2.e
E-mailadres 5.1.2.e@vlaardingen.nl
Telefoonnummer 5.1.2.e

Contactgegevens van de verantwoordelijk directeur

Naam contactpersoon 5.1.2.e
E-mailadres 5.1.2.e@vlaardingen.nl
Telefoonnummer 5.1.2.e

Kerngegevens project

1.1 Kerngegevens aanvraag

Naam van het project Rivierzone Vlaardingen
IBAN NL55BNGH0285008838

Aantal netto toe te voegen woningen	2.450
Omvang van de publieke onrendabele top	€ 18.350.000,00
Gevraagde bijdrage woningbouwimpuls	€ 9.175.000,00

Naam van het lid college B&W

5.1.2.e

Functie van het lid college B&W

Portefeuillehouder Bouwen & Wonen

1.2. Voorwaarden van de woningbouwimpuls

Geef aan in hoeverre het project voldoet aan de voorwaarden van de woningbouwimpuls. De aanvraag moet aan alle voorwaarden voldoen om in aanmerking te komen voor een bijdrage uit de woningbouwimpuls.

De aanvraag is ingediend door het college van B&W. Ja

De aanvraag heeft betrekking op een afgebakend projectgebied. Ja

Binnen het projectgebied worden tenminste 500 woningen netto toegevoegd (te realiseren woningen minus te slopen woningen). Ja

Ten minste 50 % van de te realiseren woningen vallen binnen de definitie van betaalbaar. Ja

De gevraagde bijdrage is maximaal 50 procent van het publieke financiële tekort. Ja

De bouw van de eerste woningen start binnen drie jaar na toekenning. Ja

De bouw van de laatste woningen start binnen tien jaar na toekenning. Ja

De maatregelen die leiden tot een publiek tekort betreffen publieke investeringen die voor woningbouw noodzakelijk zijn. Ja

1.3. Bredere effecten bij realisatie van dit project

Wordt het project aangestuurd vanuit één orgaan met vertegenwoordiging van gemeente en grond- en vastgoedeigenaren in het gebied? Ja

Is het gebied aantoonbaar geografisch aaneengesloten? Ja

Is er één integrale business case of gebieds- of grondexploitatie voor het gehele projectgebied waarvoor u deze aanvraag indient? Ja

Toelichting

Het betreft hier de Rivierzone van Vlaardingen. Dit geografisch aaneengesloten gebied is door het college aangewezen als binnenstedelijke herontwikkellocatie. Ondertussen is de MER-procedure voor dit gebied opgestart. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de gebiedsvisie Rivierzone ligt van 5 augustus 2021 tot en met 15 september 2021 ter inzage. Voor dit gebied is onder leiding van de gebiedsmanager een team ambtenaren en eigenaren aan de slag voor deze integrale gebiedsontwikkeling. Veruit de meeste gronden betreffen erfpachtgronden van de gemeente die vanuit het erfpachtbedrijf van de gemeente, samen met de private ontwikkeling van de "Unilever-locatie", integraal in de business case van de Rivierzone worden ingebracht.

1.4. Omschrijving van het project

INLEIDING

De Rivierzone Vlaardingen is vanouds een gemengd gebied met havens, bedrijven, kantoren en woningen. Door de rivierzone loopt van oost naar west de metro van de Hoekse Lijn (voorheen het NS-spoor van Rotterdam naar Hoek van Holland). De Rivierzone ligt tussen de rivier in het zuiden en de (historische) stad van Vlaardingen in het noorden en belemmert daardoor nadrukkelijk de verbinding tussen stad en rivier.

De laatste decennia verdwijnen steeds meer functies uit dit gebied en is er de noodzaak ontstaan om in dit gebied een grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling te starten. Hier is door de gemeente ongeveer 20 jaar geleden mee gestart. Vanwege de complexiteit, de crisis van 10 jaar geleden en het gebrek aan middelen bij de

gemeente Vlaardingen is de ontwikkeling helaas nooit helemaal goed van de grond gekomen. Met de WBI-gelden kan deze ontwikkeling nu eindelijk goed worden opgestart.

HUIDIG GEBRUIK

Zoals hierboven geschetst, is het huidig gebruik gemengd. Veel van de van oudsher aanwezige bedrijven zijn echter de laatste jaren gestopt of vertrokken naar beter bereikbare locaties zoals bijvoorbeeld de tweede Maasvlakte. Waar voorheen de gunstige ligging aan het water in de Rivierzone voor veel bedrijven een pré was voor hun bedrijfsvoering is dat tegenwoordig steeds minder zo. Veel transport gaat nu over land en dan ligt de Rivierzone, die wordt "omklemd door de stad Vlaardingen, niet erg gunstig. De snelwegen (A4 & A20) liggen hemelsbreed weliswaar dichtbij maar de routes daar naar toe zijn onvoldoende geschikt voor veel verkeer. Daarnaast is door het vertrek van diverse bedrijven de synergie tussen die verschillende bedrijven ook steeds minder en is de noodzaak om te blijven in de Rivierzone sterk verminderd.

Naast bovengenoemde bedrijven zijn er ook een aantal oude kantoorcomplexen in het gebied. De belangrijkste daarvan is het voormalige Unilever-complex. Deze gebouwen worden gedeeltelijk omgezet in onderwijsgebouwen (zit niet in deze WBI-aanvraag) en gedeeltelijk in 650 woningen (zit als private ontwikkeling wel in deze WBI-aanvraag).

De aanwezige havens blijven wel gewoon functioneren maar vooral als wachtplaats voor schepen of voor overslag van het ene naar het andere schip. Activiteiten aan de kade worden hierdoor beperkt.

Ten slotte zijn er in het gebied nu ongeveer 1000 woningen aanwezig. Voor het grootste deel komen die uit de vorige eeuw. Een klein is is recent gerealiseerd en bevat 141 rijwoningen nabij het metrostation Vlaardingen Centrum.

TOEKOMSTIG GEBRUIK

Binnen 10 jaar moet de Rivierzone een modern en duurzaam woongebied met bijbehorende voorzieningen aan de rivier worden waardoor ook de verbinding met de bestaande stad Vlaardingen sterk zal worden verbeterd. Vlaardingen heeft afspraken met de regio en de provincie gemaakt voor het realiseren van ongeveer 5.000 woningen de komende 10 jaar. De Rivierzone levert ongeveer 50% van deze woningbouwopgave.

1.5. Deelgebieden

Voor deze aanvraag WBI zijn 14 deelgebieden te onderscheiden:

1. Stationsgebied:
269 woningen
2. Eiland van Speijk:
573 woningen
3. Westhavenkade (t.o. De Pelmolten):
60 woningen
4. Parallelweg 2:
40 woningen
5. Westhavemkade 59:
14 woningen
6. Touwbaan:
30 woningen
7. KW-haven NZ 3-6:
32 woningen
8. KW-haven NZ 8-10:
80 woningen
9. KW-haven ZZ 15-17:
100 woningen
10. Deltahout:
440 woningen
11. Museumkwartier:
107 woningen
12. Oosthavenkade 92:
30 woningen
13. oosthavenkade 87-88:
25 woningen

14. District U(nilever):
650 woningen

TOTAAL:
2.450 woningen

1.6. Regionaal belang

Naast het grote lokale belang voor de gemeente Vlaardingen om op korte termijn meer betaalbare en duurdere woningen te bouwen voor de eigen toekomst is ook voor de regio het slagen van de woningbouwontwikkeling in de Rivierzone van groot belang. Niet alleen vanwege de diverse regionale afspraken, waar hieronder verder op wordt ingegaan, maar ook vanwege twee HOV-stations van de Hoekse Lijn die zowel middenin en direct aan de oostzijde van de Rivierzone liggen. Door het realiseren van 2.450 woningen in de Rivierzone wordt het potentieel van de deze HOV-lijn sterk verbeterd en daar hebben ook de omliggende gemeenten profijt van. Dit staat ook verwoord in de Contouren Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland van de provincie van 21 oktober 2020.

Verder zijn er de onderstaande regionale afspraken gemaakt waarbinnen de realisatie van de Rivierzone een cruciale rol speelt vanwege het majeure aandeel van deze gebiedsontwikkeling binnen deze regionale afspraken.

Gegevens over de noodzaak van de bijdrage

2.1. Toelichting op de maatregelen die leiden tot het publiek tekort

Geef aan welke type publieke maatregelen nodig zijn om woningbouw te realiseren.

Infrastructurele ontsluiting	Ja
Verlaging van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden	Nee
Bodemsanering	Ja
Uitplaatsing van activiteiten die hinder veroorzaken voor woningbouw	Ja
De inrichting van de openbare ruimte	Ja
Kosten verbonden aan de betaalbaarheid van woningen (gederfde opbrengsten)	Ja

Geef een toelichting op de noodzakelijkheid van de maatregelen (50 woorden per maatregel).

INFRASTRUCTURELE ONTSLUITING

Door de toevoeging van 2.450 woningen is het noodzakelijk om de belangrijkste ontsluitingsweg, de Marathonweg (inclusief kruisingen en aansluiting op de A20), grondig te optimaliseren. Daarnaast zijn er aan de noord- en westzijde ook nog een aantal infrastructuurle maatregelen nodig om het gebied goed te kunnen ontsluiten als alle woningen zijn gerealiseerd.

VERLAGING STIKSTOFDEPOSITIE

Er wordt niet direct een verlaging van de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden voorzien. Wel is het zo dat in verband met het toevoegen van woningen in de Rivierzone het geluid van aangemeerde vrachtschepen in de havens van de Rivierzone moet worden verminderd. Hiertoe zal een walstroomvoorziening worden aangelegd waardoor het geluid van aggregaten zal gaan verdwijnen. Hiermee zal ook de uitstoot van stikstof in de havens lokaal kunnen gaan verminderen.

BODEMSANERING

In een havengebied, zoals de Rivierzone, is veel bodemsanering te verwachten. Nog lang niet alle locaties zijn onderzocht en er moet dus worden uitgegaan van kengetallen. Voor één locatie is al wel onderzoek met kostenraming beschikbaar, namelijk van het Eiland van Speijk. Daar is in het verleden al een deel gesaneerd. Het deel dat in de toekomst nog moet worden gesaneerd is in de WBI-aanvraag meegenomen.

UITPLAATSING VAN HINDERACTIVITEITEN

Naast de hierboven genoemde aanleg van Walstroom om de (geluid)hinder van dieselgestookte aggregaten van schepen in de toekomst te verminderen zullen er ook maatregelen nog zijn om jaarlijkse wateroverlast te voorkomen.

Enkele keren per jaar stroomt een groot gedeelte van de Rivierzone onder water in verband met hoog water. Hiertoe moeten er speciale maatregelen genomen worden, door ophogen van de kades, om er voor te zorgen dat de Rivierzone in de toekomst niet meer onder water loopt. Zonder deze maatregelen mogen er van de veiligheidsregio geen woningen in de Rivierzone worden bijgebouwd.

INRICHTING OPENBARE RUIMTE

Vanwege het feit dat de rivierzone een oud havengerelateerd gebied is met veel bedrijvigheid, vrachtverkeer en weinig openbaar groen/parken, moet de gehele Rivierzone qua inrichting van de openbare ruimte aangepakt worden om te kunnen transformeren naar een woongebied. Ten slotte moeten ook de vele kades hersteld worden om de kwaliteit van dit nieuwe woongebied te waarborgen.

KOSTEN VERBONDEN AAN DE BETAALBAARHEID VAN DE WONINGEN

Om in aanmerking te komen voor een WBI-bijdrage moesten de plannen voor de Rivierzone eerst geoptimaliseerd worden om zo een betere business case te verkrijgen. Voor de Rivierzone is eerst gekeken of meer woningen in de Rivierzone gebouwd konden worden dan de in het verleden geplande 2.000 woningen. De optimalisatie is vooral gezocht in gestapelde bouw rondom de HOV-lijn en daarbij zijn alleen extra betaalbare woningen toegevoegd waardoor we boven de 50% betaalbaar zijn uitgekomen.

Geef aan in welke mate de opgevoerde maatregelen bijdragen aan het creëren van externe salderingsruimte voor stikstof.

Naar verwachting is dit niet of nauwelijks van toepassing.

2.2. Kerngegevens gevolgen bij geen bijdrage

Er kunnen minder woningen gerealiseerd worden.	Ja
Aantal woningen dat wel gerealiseerd kan worden.	999 %
De start bouw van woningen wordt vertraagd.	Ja
Hoeveel maanden vertraging wordt er opgelopen?	24 maanden
Er kunnen minder betaalbare woningen gerealiseerd worden.	Ja
Aantal betaalbare woningen dat wel gerealiseerd kan worden.	999

Maak het vertragingseffect aannemelijk.

VERTRAGINGSEFFECT

Met de WBI-bijdrage kan het complexe project Rivierzone versneld gerealiseerd worden. Als de WBI niet wordt toegekend, dan zijn er onvoldoende middelen op de korte termijn om direct aan het begin een aantal noodzakelijke maatregelen te nemen zoals het aanbrengen van Walstroom en het repareren en het noodzakelijk ophogen van de kades om overstromingen in het gebied te voorkomen. Ook de op termijn noodzakelijk aanpassing van de ontsluitingswegen kunnen dan niet allemaal worden doorgevoerd, waardoor er eerder congestie op de ontsluitingswegen kan ontstaan waardoor weer meer weerstand vanuit de omgeving kan komen dat vervolgens weer tot vertraging kan leiden van de locatieontwikkeling van de Rivierzone.

Als de inrichting vanwege gebrek aan middelen minder kwalitatief hoogwaardig wordt ingericht kan op termijn de verkoopsnelheid afnemen waardoor er ook vertraging kan ontstaan.

Maak het effect op het woningbouwprogramma aannemelijk

EFFECT OP WONINGBOUWPROGRAMMA

Vooraf

In bovenstaand schema kunnen niet meer dan 3 cijfers worden ingevuld. De juiste cijfers zijn:

Aantal woningen dat wel gerealiseerd kan worden: 2.000

Aantal betaalbare woningen dat wel gerealiseerd kan worden: 1.000

Als de WBI-bijdrage niet wordt verkregen dan komen er minimaal 450 betaalbare woningen minder in de Rivierzone. Dit is het aantal woningen dat via optimalisatie is toegevoegd is nadat de voorwaarden van de WBI bekend waren geworden. De kosten om deze woningen toe te voegen zijn hoger dan de opbrengsten doordat er bijvoorbeeld veel meer gebouwd parkeren moet worden toegevoegd bij de appartementencomplexen. Ook kan het zo zijn dat door de stijgende bouwkosten en VON-prijzen een deel van de al geplande woningbouw in de nabije toekomst verschuift van betaalbaar naar de categorie daarboven.

Kerngegevens publieke onrendabele top

3.1 Begroting en onderbouwing van noodzakelijke maatregelen

3.2. Optimalisatie kosten en opbrengsten

OPTIMALISATIE KOSTEN

Bij de kostenoptimalisatie zijn de volgende zaken aangepast waardoor de kostenkant ten opzichte van de eerste inzichten sterk is gedaald. Concrete maatregelen die zijn genomen:

1. Aantal bruggen voor langzaam verkeer van de gewenste 3 teruggebracht naar de noodzakelijke 2.
2. In eerste instantie was gekozen voor een compleet nieuw gescheiden rioolstelsel in de Rivierzone, een dergelijk nieuw rioolstelsel zou bijna 20 miljoen euro gaan kosten. Dit bedrag zorgde voor een onhaalbare business case. Nader onderzoek naar een methode waarbij een aantal cruciale riolen en pompstations (van binnenuit) gereinigd kunnen worden leverde een besparing op van ruim 90% op deze kostenpost. Ook zullen de private partijen een deel van de aanleg van het riool voor hun rekening nemen.
3. Ten slotte is nog door diverse bureaus naar de infrastructurele ingrepen gekeken en daar zijn ook nog een aantal bezuinigingen uit gekomen. Niettemin blijven deze kosten hoog omdat de Rivierzone nu eenmaal een solitair gelegen locatie is die echt een significantie verbetering in de ontsluiting nodig heeft. RO-deskundigen hebben al aangegeven dat anders op korte termijn het bestemmingsplan "vastloopt" op dit punt.

OPTIMALISATIE OPBRENGSTEN

De opbrengstmaximalisatie is lastiger te realiseren in deze locatie, dit komt onder andere doordat afspraken met private partijen alleen kostenverhaal betreffen, zoals bij District U(nilever) en er dus geen extra opbrengsten mogelijk zijn. Ook zijn er in het verleden tijdens de crisistijd al verregaande afspraken gemaakt met diverse private partijen die erfpachtgronden van de gemeente in gebruik hebben. Opbrengstmaximalisatie bij erfpachtgronden is ook lastig door de depreciatie die op erfpachtgronden conform de gemeentelijke richtlijnen moet worden toegepast.

3.4. Medebekostiging door gemeente en medeoverheden

Gemeente Vlaardingen	Bron begeleidende aanbiedingsbrief en indieningsspreadsheet € 9.175.000
	Bron- € 0
Totale bijdrage van de partijen	€ 9.175.000

Gegevens over het woningbouwprogramma

4.1. Kerngegevens woningbouwprogramma

Totaal aantal bruto toe te voegen woningen	2450 woningen
Totaal aantal te slopen woningen	0 woningen
Totaal aantal netto toe te voegen woningen	2.450
Waarvan netto toe te voegen in categorie sociale huur	195 woningen
Waarvan door woningcorporatie (indien beschikbaar)	195 woningen
Waarvan netto toe te voegen in categorie middenhuur	474 woningen
Waarvan netto toe te voegen in categorie betaalbare koop	781 woningen
Percentage betaalbare woningen	59 %
Startbouw eerste woningen	2023
Startbouw laatste woningen	2027

Geef een toelichting op het gehanteerde aandeel betaalbare woningen in het woningbouwprogramma. Ga daarbij in elk geval in op de aansluiting op de lokale woningbehoefte en woonbeleid, regionale afspraken over programmering en de impact van de betaalbare woningen op de businesscase voor de bekostiging van publieke voorzieningen.

AANDEEL BETAALBARE WONINGEN

De gemeente Vlaardingen zet voorin in op de categorie middenhuur en betaalbare koop en minder op de sociale huur zoals hierboven te zien is. Daarnaast zet de gemeente Vlaardingen ook in op de duurdere categorie huur en koop. Deze keuzes zijn ook gelegen in het feit dat Vlaardingen een meer dan gemiddelde voorraad sociale huur heeft (ruim 43%) en dat het aandeel duurdere huur- en koopwoningen juist op dit moment beperkt aanwezig is. Ook in de regio zijn afspraken dat Vlaardingen minder dan gemiddeld sociale huurwoningen toevoegt totdat er meer evenwicht in de woningvoorraad van Vlaardingen ontstaat. In de Rivierzone wordt daarom maar ruim 8% van de nieuwe woningen een sociale huurwoning. Dat betekent automatisch dat het aandeel middenhuur en betaalbare koop in de Rivierzone ruim 50% is. Door het toevoegen van deze 2.450 woningen zullen de voorzieningen in de binnenstad van Vlaardingen een flinke impuls kunnen krijgen. Door het beter verbinden van de Rivierzone met de bestaande voorzieningen in het centrum kan naar verwachting de moeizaam functionerende binnenstad van Vlaardingen een flinke verbetering kunnen doormaken. Ook zal, zoals eerder aangegeven, de Hoekse Lijn zeker ook gaan profiteren van deze woningtoevoeging.

4.2. Betaalbaarheid van de woningen

Huisvestingsverordening	Nee
Prestatieafspraken	Nee
Uitgifte- of erfpachtovereenkomst	Ja
Geef aan welke bron beschikbaar is om opgevraagd te worden.	
Dit zal worden vastgelegd in de toekomstige erfpachtcontracten.	
Anterieure overeenkomst	Ja
Geef aan welke bron beschikbaar is om opgevraagd te worden.	
De anterieure overeenkomsten van het District U(nilever) en Eiland van Speijk zijn vertrouwelijk beschikbaar.	
Huisvestingsverordening	Nee
Geef aan welke afspraken er per maatregel zijn gemaakt. Ga daarbij per vastgestelde maatregel in ieder geval in op afspraken omtrent de aanvangshuur, zelfbewoningsplicht, antispeculatiebeding en het aantal vierkante meters.	
Er zijn vooralsnog geen nadere afspraken gemaakt, maar die kunnen nog komen omdat de meeste omzettingen van erfpacht nog niet zijn opgestart.	

4.3. Doelgroepen voor te bouwen woningen

Studenten	Nee
Starters	Ja
Indicatie van het aantal woningen voor starters.	700
Dak- en thuislozen (incl. uitstroom maatschappelijke opvang)	Nee
Senioren	Ja
Indicatie van het aantal woningen voor senioren.	500
Senioren met een zorgvraag	Nee
Statushouders	Nee
Arbeidsmigranten	Nee

Beschrijf welke instrumenten worden ingezet om woningen aan die doelgroepen toe te wijzen.

Bij projecten waar de gemeente zelf eigenaar of erfpachter is, zal nadrukkelijk worden gezocht naar communicatiemethodes om de bovengenoemde doelgroepen, zoals starters en senioren speciaal te interesseren voor de Rivierzone. Omdat ruim 90% van de nieuwe woningen in de vrije markt wordt gerealiseerd, zal het verder niet gewenst zijn de marktwerking hier al te veel te beïnvloeden. De aanpak zal zijn om bij het ontwikkelen van de verschillende woningtypes heel goed te kijken naar de wensen van de genoemde doelgroepen zodat vraag en aanbod bij deze woningen op een zo natuurlijk mogelijke wijze op elkaar aansluiten.

Gegevens over het de kwaliteit over de leefomgeving

5.1. Kwaliteit van het plan

5.1.1 Ruimtelijke opzet

5.1.1 Ruimtelijke opzet

In september 2020 heeft de gemeente de concept Gebiedsvisie Rivierzone Vlaardingen vastgesteld. De gedachte van de ontwikkeling van de Rivierzone is een gevarieerd woongebied dicht bij de binnenstad van Vlaardingen (maximaal

1.100 meter) met de HOV-halte op loopafstand (maximaal 600 meter) voor alle inwoners van de Rivierzone. De geschiedenis van de Rivierzone zal door middel van het handhaven van markante panden en bedrijven en de ligging aan het water een maritiem karakter blijven behouden.

Aan de oostzijde van de Rivierzone komen ook diverse vormen van middelbaar en hoger onderwijs. Vanzelfsprekend zullen er in de Rivierzone ook voorzieningen zoals bijvoorbeeld een basisschool en gymzalen worden gerealiseerd. Dat laatste wordt op een later moment opgepakt. Grote dagelijkse voorzieningen zoals een supermarkt worden niet direct voorzien want nabij de HOV-halte Vlaardingen Centrum is nu al een grote supermarkt aanwezig. Een kleinschalige supermarkt is wellicht wel een optie. Horeca is op dit moment door de aantrekkelijke ligging aan het water al redelijk gevarieerd aanwezig.

5.1.2 Lokale Thema's

Leg uit hoe het ruimtelijke plan bijdraagt aan het grote(re) geheel van (lokale) opgaven, zoals klimaatadaptatie, waterhuishouding en de energietransitie

Bij alle nieuwbouwplannen wordt uitgebreid aandacht bestaat aan de thema's klimaatadaptatie, waterhuishouding en de energietransitie, dus bij de Rivierzone zal dat niet anders zijn. Om dit moment is de gemeente Vlaardingen bezig met een zogenaamd "hemelwaterprotocol". Hierbij worden ontwikkelaars gevraagd om zoveel mogelijk het hemelwater vertraagd af te voeren door middel van groene of blauwe daken. Daarnaast wordt ook geëist dat in ieder geval het hemelwater in ieder geval niet te mengen met vuilwaterafvoer in het riool.

Klimaatadaptatie wordt in de Rivierzone vooral vorm gegeven door veel verharding die nu nog aanwezig is te vervangen door groen en parken.

De energietransitie wordt in Vlaardingen op dit moment vooral vormgegeven door de aanleg van een warmteleiding door de stad. Het is nu nog onduidelijk op welke wijze de Rivierzone daarvan kan meeprofiteren. Dat wordt op dit moment verder onderzocht.

5.1.3 Omgevingsbeleid.

Leg uit hoe het ruimtelijke plan bijdraagt aan het grote(re) geheel van (lokale) opgaven, zoals klimaatadaptatie, waterhuishouding en de energietransitie

De ontwikkeling van de Rivierzone zal de leefbaarheid van dit gebied flink verbeteren. Nu zijn bepaalde delen van het gebied leeg en bijvoorbeeld niet prettig om in de avond rond te lopen. Op het moment dat de Rivierzone een levendig woongebied wordt, dan zal dit zeker sterk gaan verbeteren. Naast het oplossen van een deel van het kwantitatieve en kwalitatieve woningtekort in de regio zal de ontwikkeling van de Rivierzone vooral een oplossing gaan bieden voor de vele overstromingen die al honderden jaren in dit gebied plaatsvinden. Verder zijn er geen specifieke zaken die met de Rivierzone worden beoogd.

5.1.4 Omgevingsmanagement

Leg uit hoe de betrokkenheid van belanghebbenden (omwonenden, grond- en vastgoedeigenaren, etc) in het planproces is georganiseerd.

Bewoners, bedrijven en andere betrokkenen participeren al enkele jaren in de ontwikkelingen van de diverse deelprojecten in het bijzonder en de totale ontwikkeling van de Rivierzone in het algemeen. Op dit moment ligt de start van de MER-procedure te inzage en daar omheen worden ook diverse bijeenkomsten georganiseerd. Voor de KW-haven is er zelf een hele actieve groep ondernemers die ook zelfstandig met plannen en ideeën de gemeente verleiden tot actief mee te denken met alternatieve plannen ook over de wijze van omgaan met beeldbepalende gebouwen in het gebied.

5.2. Mix van functies

Geef zoveel mogelijk kwantitatief de beoogde te realiseren mix van functies in het plan aan als percentage van de totaal gerealiseerde m2 bvo.

Wonen	70 %
Werken	20 %
Voorzieningen	10 %

5.3. Mobiliteitsaspecten

Geef aan of de infrastructurele maatregelen ingrepen bevatten die direct op en/of aan het areaal van het Rijk aantakken. Ga hierbij in op:

a) Het te verwachten mobiliteitsprofiel, de te verwachten verdeling van (nieuwe) reizigers over de verschillende vervoerswijzen van de beoogde doelgroep van het plan en in hoeverre dit aansluit bij de aanwezig (en eventuele

nieuwe) infrastructuur

b) Of er voldoende capaciteit is op de bestaande (rijks)infrastructuur om de nieuw gegenereerde mobiliteit op te vangen

c) Of bekostiging van eventueel toe te voegen capaciteit hiervan plaatsvindt binnen het Infracfonds (en later Mobiliteitsfonds)

d) Of er besluitvorming binnen het bestuurlijk overleg MIRT heeft plaatsgevonden en er een MER-procedure is doorlopen

a) Er is al geruime tijd uitgebreid contact met RWS over, onder andere, de gevolgen van de Rivierzone-ontwikkeling op de aansluiting op de A4 en de A20. De gemeente en RWS bespreken hierbij de beste wijze waarop deze aansluitingen kunnen worden gerealiseerd. Bij de A20 worden nu aanpassingen op de aansluitingen gedaan. Dit heeft indirect ook te maken met de nieuwe tunnel die nu aan de oostzijde van Vlaardingen wordt aangelegd.

b) Op de rijkswegen zelf zal de uitbreiding geen (extra) problemen voor de capaciteit opleveren.

c) Bekostiging van toe te voegen capaciteit aan de rijkswegen is niet aan de orde en wordt in deze WBI-aanvraag ook niet meegenomen.

d) Er wordt op dit moment een MER-procedure doorlopen.

Gegevens over de hardheid van het plan

6.1. Kerngegevens project

Juridisch planologische status van het project

Visie vastgesteld en MER-procedure gestart

Rol van de gemeente in de ontwikkeling

Pro-actief, bloot eigenaar van de erfpachtgronden

Verdeling van het grondeigendom

Aandeel publiek eigendom: 78 %

Aandeel privaat eigendom: 22 %

Voorziene (kwartaal en) jaar wijziging bestemmingsplan

Kwartaal 1e kwartaal, Jaartal 2023

Voorziene (kwartaal en) jaar ondertekenen anterieure overeenkomst(en)

Kwartaal Reeds vastgesteld, Jaartal Reeds vastgesteld

6.2. Deelgebieden

Geef – indien van toepassing – aan wat de startbouw van de verschillende deelfases wordt en geef aan of en wanneer voor deze deelgebieden een planologisch kader wordt vastgesteld. Geef tot slot aan waarom er niet voor gekozen is om het projectgebied te beperken tot de eerste deelfase.

oor deze aanvraag WBI zijn 14 deelgebieden te onderscheiden:

1. Stationsgebied: start 2024
2. Eiland van Speijk: start 2023
3. Westhavenkade (t.o. De Pelmolens): start 25
4. Parallelweg 2: start 2024
5. Westhavemkade 59: start 2025
6. Touwbaan: start 2027
7. KW-haven NZ 3-6: start 2027
8. KW-haven NZ 8-10: start 2025
9. KW-haven ZZ 15-17: start 2026
10. Deltahout: start 2024
11. Museumkwartier: start 2024
12. Oosthavenkade 92: start 2027
13. oosthavenkade 87-88: start 2025
14. District U(nilever): start 2023

De meeste van bovenstaande projecten bestaan (als idee) vaak al vele jaren. De gedachte is dan ook juist om het gehele Rivierzonegebied als één totaal ontwikkeling op te pakken om zo tot een integraal kwalitatief hoogwaardig plan te komen en juist niet allerlei losse onafhankelijke projecten. Door de aanwezigheid van bestaande lokale infravoorzieningen is ook goed mogelijk om locaties uit te wisselen als er bij de ene een vertraging ontstaat en bij de andere locatie een versnelling mogelijk is. Anders dan bouwen "in een weiland" hoeft de ene locatie namelijk niet op de andere te wachten.

6.3. Huidige status van het plan

Geef aan of de volgende processen zijn gestart, lopende zijn of reeds zijn afgerond.

Is er een door B en W vastgesteld document met daarin de ruimtelijke, programmatische en financiële randvoorwaarden voor de beoogde ontwikkeling? Lopend

Is er een gemeentelijke grondexploitatie? Lopend

Is er een communicatieproces? Lopend

Zijn de benodigde onderzoeken naar de te ontwikkelen locatie uitgevraagd? Lopend

Omschrijf de huidige status van het project en de belangrijkste mijlpalen die nog bereikt moeten worden om tijdig te kunnen starten met de bouw. Beschrijf daarvoor de planologische status, de planning van het bestemmingsplan, de ontwerpstatus en de stand van zaken rondom de benodigde overeenkomsten, afspraken en communicatie met derden. Verwijs zoveel mogelijk naar concrete mijlpalen die bereikt zijn, en benoem de nog te doorlopen stappen tot startbouw.

Zoals eerder aangeven is de MER-procedure gestart en ligt die nu ter inzage. Dit betekent dat volgend jaar de bestemmingsplanprocedure voor het gehele gebied kan worden opgestart. Het is daarbij natuurlijk nog even afwachten welke invloed de nieuwe Omgevingswet per 1-7-2022 gaat hebben op de planvorming. Naar verwachting kunnen in de 2023 de eerste woningen gebouwd worden. Met de ontwikkelaars van de twee grootste deelplannen (2 & 14) zijn al anterieure overeenkomsten gesloten. Met de ontwikkelaars van de deelplannen 1, 3, 6, 10 en 11 zijn al verregaande gesprekken gevoerd of overeenkomsten in de maak. Hiermee is het duidelijk dat de hardheid van de diverse plannen binnen de Rivierzone groot is.

6.4. Provinciaal beleid

Geef aan welke rol de provincie heeft in het project en hoe het project past in het provinciale (omgevings)beleid. Ga daarbij ten minste in op:

- (1) Welke rol en betrokkenheid de provincie heeft in het project;
- (2) Welke onderdelen van het plan nog afstemming met de provincie vergen;
- (3) Welke formele processtappen met de provincie nog doorlopen moeten worden, zoals bestemmingsplanwijzingen, afspraken tussen provincie-gemeente of relevante besluitvorming over het project.

1) De betrokkenheid van de provincie is vooral op het gebied van de aanwezige bedrijven de toekomstige woningbouw. De provincie kent de plannen van de gemeente Vlaardingen al twintig jaar en is dus breed betrokken bij dit project. n heeft ook een steunverklaring afgegeven.

2) Alle planonderdelen zijn afgestemd met de provincie.

3) In principe moet alleen de bestemmingsplanwijziging en de MER-procedure nog samen met de provincie doorlopen worden.

6.5. Risico's project

Beschrijf de voor dit project specifieke risico's en de concrete maatregelen die voor die risico's voorzien worden.

Geef hierbij aan of risico's betrekking hebben op de projectomgeving, projectorganisatie en het te realiseren project. Ga ook in op de afspraken die hierover met derden zijn gemaakt of dienen te worden gemaakt. Benoem ook welke risico's effect kunnen hebben op het planologische proces en de planning naar startbouw. Verwijs waar nodig naar brondocumentatie.

Het grootste risico van de ontwikkeling van de Rivierzone ligt in onvoldoende ondersteuning en begeleiding vanuit de gemeentelijke organisatie met voldoende gekwalificeerd personeel. Daarom zal er een projectbureau worden opgetuigd om de komende 10 jaar dit project met een hoge prioriteit vanuit de gemeente te begeleiden. Hiervoor is in de begroting een aparte post opgenomen.

Een meer praktisch risico is het niet op tijd kunnen realiseren van de maatregelen tegen het hoge water. Dit specifieke onderdeel van deze locatie moet aan de voorzijde starten om het gebied veilig te kunnen ontwikkelen.

Door de aanwezigheid van schepen, havens en diverse bedrijven met gevaarlijke stoffen in de nabijheid is het van belang om alles tijdens de MER-procedure goed te onderzoeken en af te wegen om zo tot een weloverwogen besluit

te komen over de veiligheid van deze toekomstige woonwijk.

Voordeel van deze locatie dat er al lang aan wordt gewerkt, zodat vele onderzoeken en afspraken al bekend zijn en met het doorlopen van de bestemmingsprocedure daardoor naar verwachting wel tijdswinst gemaakt kan worden. De ontwikkelaars staan zagezegd al jaren te "trappelen" om te beginnen.

6.6. Samenwerking met marktpartijen

Licht toe of en hoe marktpartijen zijn betrokken bij het plan. Ga hierbij in op eventuele afgesloten (intentie)overeenkomsten, samenwerkingsverbanden (zoals grondexploitatie maatschappij, een wijkontwikkelingsmaatschappij of anderszins), de frequentie van overleggen en grondposities.

Zoals eerder aangegeven zijn er al met diverse ontwikkelaars formele afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn tot nu tot 1-op-1 tussen gemeente en ontwikkelaar of combinaties van partijen gesloten. Wel is het zo dat meerdere locaties door 1 partij of samenwerking tussen partijen gesloten zijn. Een aantal jaren geleden is voor een deel van de Rivierzone een "ontwikkelaanbesteding" geweest. Met het op te richten projectbureau zal binnenkort worden gestart met bijeenkomsten waar alle betrokken ontwikkelaars in gaan samenwerken. Op dit moment zijn er al met de verschillende ontwikkelaars in het gebied projectgroepen en stuurgroepen actief, maar voor de overall afstemming en planning zal er ook een gebiedsbreed overleg worden opgestart.

Bijlagen

Geselecteerde bijlagen

1. 0_IM_OT018_R01.pdf
2. Vlaardingen_RivierzoneCentrum_steunverklaring_woningbouwimpuls_PZH_2etranche.docx.pdf
3. 05.2 aanvraag in het kader van 12 de Woningbouwimpuls.pdf
4. 18.1 GEHEIM MPG 2021 DEF.pdf
5. 20201013 concept Gebiedsvisie Rivierzone collegebesluit.doc-gecomprimeerd.pdf
6. Kopie van GV.PE - indieningsmodel 2021.09.15 vlaardingen.xlsx



Gemeente Vlaardingen

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
t.a.v. mw. drs. K.H. Ollongren
Postbus 20011
2500 EA DEN HAAG

Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Bezoekadres:
Westnieuwland 6
3131 VX Vlaardingen

Telefoon:
(010) 248 4000

www.vlaardingen.nl/contact

www.vlaardingen.nl



datum
31 augustus 2021

onderwerp
aanvraag in het kader van
de Woningbouwimpuls

pagina
1/2

briefnummer
1863458

uw kenmerk
-

bijlage(n)
- 1 -

Uwe Excellentie,

Bijgaand treft u onze aanvraag in het kader van de "Woningbouwimpuls, derde tranche" aan. De door u verzochte onderbouwing van de aanvraag is bijgevoegd.

Afgezien van de informatie die u daarin aantreft, willen wij graag nog kort de urgentie van onze aanvraag schetsen. Na de afgelopen periode onder financieel toezicht van de Provincie te hebben gestaan, zetten wij nu stappen voorwaarts. Vlaardingen heeft te maken met grootstedelijke problematiek, maar valt voor financiële ondersteuning voor de aanpak daarvan qua schaalgrootte vaak net buiten de boot.

Centraal in onze aanvraag staat de ontwikkeling van de Rivierzone. Deze maakt deel uit van Rijnmond en met de komst van de metro Hoekse Lijn is de (openbaar vervoer) verbinding met Schiedam en Rotterdam fors verbeterd. Vlaardingen is een zelfstandige stad op 15 OV-minuten van Rotterdam en heeft grootstedelijke opgaven zoals die ook elders aan de orde zijn. Om die reden zijn we in 2020 gestart met een regionale samenwerking onder de naam Hoekse Lijn Partners. Doel is om vanuit een gezamenlijk perspectief van vier gemeenten, provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio te werken aan de gebiedsontwikkeling langs de metrolijn. De Rivierzone maakt hiermee onderdeel uit van een integrale ontwikkeling gericht op wonen, werken, onderwijs en recreëren zoals verwoord in "Van Strand tot Stad".

In het door ons opgestelde herstelplan om structureel financieel orde op zaken te stellen, is leefbaarheid het kernwoord. Daarbij hebben wij ons gericht op de domeinen wonen, veiligheid, onderwijs en sociaal. Domeinen die een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de leefbaarheid in de totale stad.

Vlaardingen heeft een eenzijdig woningaanbod met een relatief groot aandeel sociale huur, waardoor de stad relatief veel kwetsbare inwoners trekt. Zeker in de wijken waar die disbalans het grootst is, ontstaan aandachtsgebieden. Ook zijn er plekken in de stad waar het stadsaanzicht en de leefbaarheid een probleem zijn. Wij hebben de opgave om tot 2030 te groeien naar 39.000 woningen en gaan daarvoor in 10 jaar ruim 5.000 nieuwe woningen bouwen, herstructureren en/of renoveren in de betaalbare, middeldure en duurdere categorie.

Onze Rivierzone is een gebied waar de gemeente Vlaardingen ongeveer de helft van bovengenoemde woningbouwopgave in de komende 10 jaar wil gaan realiseren. De Rivierzone is een oud havengebied waar ook elk jaar veel wateroverlast is vanwege hoge waterstanden. Om dit gebied, dat rechtstreeks grenst aan het historische centrum van Vlaardingen, om te zetten in een modern woongebied is veel geld nodig. Voor de aanvraag van de Woningbouwimpulssubsidie is het plan voor de Rivierzone nog grondig geoptimaliseerd, waardoor er nog ruim 450 betaalbare woningen zijn toegevoegd aan het oorspronkelijke programma.

briefnummer
1863458

In behandeling bij
de heer Y. Eijsskoot

pagina
1/2



Gemeente Vlaardingen

Vooraf om bovenstaande reden hebben wij gemeend een aanvraag om in aanmerking te komen voor de "Woningbouwimpuls, derde tranche" in te dienen. Zonder deze bijdrage zal de Rivierzone naar onze mening niet snel en goed integraal herontwikkeld kunnen worden naar een leefbaar en veelzijdig woongebied.

Hoogachtend,

5.1.2.e

Wilt u bij beantwoording van deze brief het briefnummer 1863458 vermelden.



Wijk/uitbreiding	702531 m ²
Land eigendom Gemeente	786592 m ²
Land eigendom Particulier	132461 m ²
Vastgoed/particulier	141918 m ²
Verhandeling	182291 m ²
Groen	80038 m ²
Water	87189 m ²

Project nr. 1	Overlaan
Project nr. 2	Westhavenkade 53
Project nr. 3	BRP
Project nr. 4	Pand de weg 2
Project nr. 5	Kw haven NZ 2
Project nr. 6	Kw haven NZ 5 12
Project nr. 7	Kw haven NZ 11
Project nr. 8	Kw haven ZZ 18
Project nr. 9	Kw haven ZZ 15
Project nr. 10	Oosthavenkade 68
Project nr. 11	Oosthavenkade 92
Project nr. 12	Land van Oeyk
Project nr. 13	Patersen
Project nr. 14	Westhaven 13a Patersen
Project nr. 15	Jaagkade 113
Project nr. 16	De landuit
Project nr. 17	Omgeving
Project nr. 18	Statiegebied Noord
Project nr. 19	Statiegebied Zuid

3.1.a Voorblad en handtekening

Procedureschema's (voor gemeentelijke besluiten in de wetten door handtekening)

Procedureschema's
Procedureschema's
Procedureschema's
Procedureschema's
Procedureschema's

Procedureschema's	Procedureschema's	Procedureschema's
Procedureschema's	Procedureschema's	Procedureschema's
Procedureschema's	Procedureschema's	Procedureschema's
Procedureschema's	Procedureschema's	Procedureschema's
Procedureschema's	Procedureschema's	Procedureschema's

Voorblad / Handtekening procedureschema's
Het voorblad van de procedureschema's moet de volgende gegevens bevatten:
1. De naam van de gemeente.
2. De naam van de afdeling.
3. De naam van de ambtenaar.
4. De naam van de ambtenaar die de besluiten neemt.
5. De naam van de ambtenaar die de besluiten uitvoert.
6. De naam van de ambtenaar die de besluiten controleert.
7. De naam van de ambtenaar die de besluiten goedkeurt.
8. De naam van de ambtenaar die de besluiten ondertekent.
9. De naam van de ambtenaar die de besluiten afsluit.
10. De naam van de ambtenaar die de besluiten afsluit.

Handtekening procedureschema's
De handtekening procedureschema's moeten de volgende gegevens bevatten:
1. De naam van de gemeente.
2. De naam van de afdeling.
3. De naam van de ambtenaar.
4. De naam van de ambtenaar die de besluiten neemt.
5. De naam van de ambtenaar die de besluiten uitvoert.
6. De naam van de ambtenaar die de besluiten controleert.
7. De naam van de ambtenaar die de besluiten goedkeurt.
8. De naam van de ambtenaar die de besluiten ondertekent.
9. De naam van de ambtenaar die de besluiten afsluit.
10. De naam van de ambtenaar die de besluiten afsluit.

Voorblad / Handtekening procedureschema's
Het voorblad van de procedureschema's moet de volgende gegevens bevatten:
1. De naam van de gemeente.
2. De naam van de afdeling.
3. De naam van de ambtenaar.
4. De naam van de ambtenaar die de besluiten neemt.
5. De naam van de ambtenaar die de besluiten uitvoert.
6. De naam van de ambtenaar die de besluiten controleert.
7. De naam van de ambtenaar die de besluiten goedkeurt.
8. De naam van de ambtenaar die de besluiten ondertekent.
9. De naam van de ambtenaar die de besluiten afsluit.
10. De naam van de ambtenaar die de besluiten afsluit.

Voorblad / Handtekening procedureschema's
Het voorblad van de procedureschema's moet de volgende gegevens bevatten:
1. De naam van de gemeente.
2. De naam van de afdeling.
3. De naam van de ambtenaar.
4. De naam van de ambtenaar die de besluiten neemt.
5. De naam van de ambtenaar die de besluiten uitvoert.
6. De naam van de ambtenaar die de besluiten controleert.
7. De naam van de ambtenaar die de besluiten goedkeurt.
8. De naam van de ambtenaar die de besluiten ondertekent.
9. De naam van de ambtenaar die de besluiten afsluit.
10. De naam van de ambtenaar die de besluiten afsluit.

3.1.c Plangebied, ruimtegebruik en samenvatting programmatische kaders

Indicatief ruimtegebruik wat ten grondslag ligt aan de begroting (invoer)

Rivierzone

Vlaardingen

Gemeente Vlaardingen

Plangebied/ontwikkelgebied

Plangebied in m ²	700.531 m ²	(A)
- Te handhaven delen in m ²	518.722 m ²	(B)
Ontwikkelgebied in m ²	181.809 m ²	(C = A - B)

Bestaande bebouwing (te slopen)

- Bestaand gebruik/functie (omschrijving)
- Bouwvolume in m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo
- Bestaand gebruik/functie
- Bouwvolume in m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo
Totaal te slopen bebouwing	m ³ bvo totaal			

Bestaande situatie grondgebruik

Plangebied definiëring naar publieke en private ontwikkelingen
Procentuele verdeling publiek/privaat

Ontwikkelgebied in m ² (bestaand)	Totale ontwikkelgebied	Ontwikkelgebied(en) publiek	Ontwikkelgebied(en) privaat
100%	181.809 m ² (C)	78%	22%
22%	39.998 m ² (D)	142.303 m ²	39.506 m ²
Huidige openbare ruimte in m ²	141.811 m ² (E = C - D)	39.998 m ²	0 m ²
Huidig uitgeroepen gebied in m ² , waarvan	97.850 m ² (F)	102.305 m ²	39.506 m ²
- Bebouwd oppervlak in m ² (footprint)	43.961 m ² (G = E - F)	72.409 m ²	25.443 m ²
- Overig uitgeroepen gebied in m ²		29.896 m ²	14.065 m ²

Toekomstige situatie grondgebruik

Ontwikkelgebied in m² (toekomstig)

Nieuwe openbare ruimte in m ² , waarvan	Totale ontwikkelgebied	Ontwikkelgebied(en) publiek	Ontwikkelgebied(en) privaat
100%	181.809 m ² (C)	142.303 m ²	39.506 m ²
Nieuwe openbare ruimte in m ² , waarvan	99.995 m ² (H = I + J + K)	87.996 m ²	11.999 m ²
- Verharding (openbare ruimte) m ²	51.997 m ² (I)	45.758 m ²	6.240 m ²
- Groen (openbare ruimte) m ²	34.998 m ² (J)	30.798 m ²	4.200 m ²
- Water (openbare ruimte) m ²	12.999 m ² (K)	11.439 m ²	1.560 m ²
Nieuw uitgeroepen gebied in m ²	81.814 m ² (L = C - H)	54.307 m ²	27.507 m ²

Samenvatting indicatief vastgoedprogramma wat ten grondslag ligt aan de begroting (output)

Samenvatting o.b.v. invoer in tabbladen "3.1.d opbrengst grondverkoop" & "3.1.e onderbouwen kostenverhaal" & "3.1.g planning startbouw"

Alle bedragen exclusief btw op huidige prijspeil, zijnde: 1-1-2021

	Totaal project (opgave onder tabblad 4.3)	Totaal project	Programma publieke ontwikkeling(en)	Programma private ontwikkeling(en)
Woningen				
- Aantal woningen	100%	2.450	1.800 won.	650 won.
- Aantal betaalbare woningen	59%	1.450	1.010 won.	440 won.
- Aantal overige woningen	41%	1.000	790 won.	210 won.
Overige functies				
- Bouwvolume in m ³ bvo		0 m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo
Parkeerprogramma				
- Aantal parkeerplaatsen gebouwd bij programma		0 pp	0 pp	0 pp
- Aantal parkeerplaatsen maaiveld bij programma		0 pp	0 pp	0 pp
- Bouwvolume in m ³ bvo gebouwde parkeervoorzieningen (ondergronds/bovengronds)		0 m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo
- Gemiddeld bouwvolume in m ³ bvo gebouwd parkeren		0 m ³ bvo	0 m ³ bvo	0 m ³ bvo
- Oppervlak m ² parkeren maaiveld		0 m ²	0 m ²	0 m ²
- Gemiddeld oppervlak per parkeerplaats op maaiveld		0 m ²	0 m ²	0 m ²

Onderbouwing voor begroting en prognose (3.1.b)

	Verkoop bouwrijpe / woonrijpe grond (onderbouwd in tabblad 3.1.d)	opbrengst uit gronduitgifte (residuele) grondopbrengst	opbrengst uit kostenverhaal exploitatiebijdrage
Kostenverhaal (onderbouwd in tabblad 3.1.e)	€ 45.909.120	€ 45.909.120	€ 1.600.000
	€ 1.600.000		

3.1.f Specificatie maatregelen

Rivierzone
Vlaardingen
Gemeente Vlaardingen

Omschrijving van de maatregelen

Maatregel	Categorie van maatregelen	Omschrijving / titel	Bovenplan*	Kosten van de maatregel (exclusief btw)	Aandeel toerekenbaar	Aan het project toe te rekenen kosten (exclusief btw)*	Compenseerbare btw vanuit het btw compensatiefonds
Maatregel A	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Konings Wilhelminahaven - doorsteek	Nee	€ 466.205	100,00%	€ 466.205	€ 9.303
Maatregel B	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Sluisplein-Oost	Nee	€ 6.75.605	51,21%	€ 346.174	€ 7.169
Maatregel C	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Sluisplein (overig)	Ja	€ 344.494	51,71%	€ 178.147	€ 3.611
Maatregel D	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Marathonweg - Ze tweebaansweg	Ja	€ 6.778.444	32,08%	€ 2.196.373	€ 314.236
Maatregel E	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Marathonweg - aanpassing kruising met Marmilaan	Ja	€ 2.271.618	25,53%	€ 579.738	€ 121.345
Maatregel F	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Marathonweg - aanpassing kruising met Horn de Vrijdelaan	Ja	€ 1.570.570	12,08%	€ 188.409	€ 165.574
Maatregel G	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Marathonweg - aanpassing kruising met Westlanddweg	Ja	€ 2.514.563	12,26%	€ 313.375	€ 70.009
Maatregel H	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Marathonweg - aanleg fietsbrug	Ja	€ 7.009.320	22,06%	€ 1.563.567	€ 93.149
Maatregel I	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Rijksweg A20 - aanpassing afrit nabij Holyongel	Ja	€ 1.287.096	3,38%	€ 43.490	€ 9.327
Maatregel J	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Rijksweg A4 - aanpassing afrit nabij Vijfsluisen	Ja	€ 610.599	15,00%	€ 100.590	€ 21.274
Maatregel K	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Deltaweg - aanpassing kruising Abel Tasmanlaan	Ja	€ 781.606	51,21%	€ 404.190	€ 84.880
Maatregel L	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Deltaweg - aanpassing kruising Van Beethovensingel	Ja	€ 1.786.128	46,34%	€ 827.632	€ 173.803
Maatregel M	Uitplaatsing hinderactiviteiten	Konings Wilhelminahaven - wahltoom	Nee	€ 484.555	100,00%	€ 484.555	€ 101.757
Maatregel N	(Her)inrichting openbare ruimte	Konings Wilhelminahaven - herstelmaatregelen kademuuren	Nee	€ 4.759.000	75,00%	€ 3.569.250	€ 749.543
Maatregel O	(Her)inrichting openbare ruimte	Konings Wilhelminahaven - hoogwatermaatregelen	Nee	€ 1.864.100	75,00%	€ 1.398.075	€ 288.596
Maatregel P	(Her)inrichting openbare ruimte	Aanpassing rooktoestel	Nee	€ 397.500	100,00%	€ 397.500	€ 83.875
Maatregel Q	Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid	Konings Wilhelminahaven - voetgangersbrug	Nee	€ 4.795.156	100,00%	€ 4.795.156	€ 1.006.983
Maatregel R	(Her)inrichting openbare ruimte	Stationplein - herinrichting openbare ruimte	Nee	€ 615.000	50,00%	€ 312.500	€ 65.625
Maatregel S	(Her)inrichting openbare ruimte	Sluisplein - herinrichting openbare ruimte	Nee	€ 750.000	50,00%	€ 375.000	€ 78.750
Maatregel T	(Her)inrichting openbare ruimte	Maaspark - herinrichting openbare ruimte	Nee	€ 2.000.000	50,00%	€ 1.000.000	€ 210.000
Maatregel U	(Her)inrichting openbare ruimte	Konings Wilhelminahaven - herinrichting openbare ruimte	Nee	€ 1.375.000	50,00%	€ 687.500	€ 144.375
Maatregel V	maak een keuze, invullen verplicht	---	Nee	€ -	-	€ -	€ -
Maatregel W	maak een keuze, invullen verplicht	---	Nee	€ -	-	€ -	€ -
Maatregel X	maak een keuze, invullen verplicht	---	Nee	€ -	-	€ -	€ -
Maatregel Y	maak een keuze, invullen verplicht	---	Nee	€ -	-	€ -	€ -
Maatregel Z	maak een keuze, invullen verplicht	---	Nee	€ -	-	€ -	€ -
SAMENVATTING MAATREGELN		Categorie van maatregelen			PPT	Kosten project (exclusief btw)	
Maatregelen met betrekking tot		Infrastructuurle ontsluiting / bereikbaarheid			38,66%	€ 10.806.017	
Maatregelen met betrekking tot		Verlaging CO2-voetdrukte			-	€ -	
Maatregelen met betrekking tot		Bodemkwaliteit			100,00%	€ 484.555	
Maatregelen met betrekking tot		Uitplaatsing hinderactiviteiten			67,10%	€ 9.239.825	
Maatregelen met betrekking tot		(Her)inrichting openbare ruimte					
				Totaal kosten maatregelen		€ 20.530.397	

* Er is sprake van een bovenplanse maatregel op het moment dat ook andere (den)gebieden of bestaande wijken profijt hebben van de maatregel

* Als alleen het projectgebied profijt heeft van de maatregel, dan zijn de kosten voor 100% toe te rekenen. Indien ook andere gebieden profijt hebben, dan wordt het toerekenbare deel op basis van proportionaliteit (evenredigheid) bepaald

3.1.g Planning startbouw woningen

Rivierzone
Vlaardingen
Gemeente Vlaardingen

Algemene gegevens

Start project

2021

Programma en planning													
Type aanduiding	Aantal woningen in project	Planning startbouw in aantallen										Totaal	Check Totaal
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Ingrepen in bestaande woningvoorraad													
Te slopen woningen (aantal)*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ok
Te renoveren woningen (aantal)*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ok
* indien van toepassing in project													
Nieuwbouw woonprogramma													
Betaalbare woningen (aantal)	1.450	-	-	210	331	455	317	137		-	-	1.450	ok
Overige woningen (aantal)	1.000	-	-	71	287	347	180	115		-	-	1.000	ok
Netto toevoeging woningen	2.450	-	-	281	618	802	497	252	-	-	-	2.450	✓

GEBIEDSVISIE RIVIERZONE VLAARDINGEN

TOETSINGSKADER VOOR ONTWIKKELINGEN



CONCEPT SEPTEMBER 2020



Urhahn | stedenbouw & strategie
In opdracht van de gemeente Vlaardingen



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
20	2. Ruimtelijke samenhang Ontwikkelgebieden De ruit van Vlaardingen Verbinden binnendijs en buitendijs Oude Haven als ruggengraat Entree van de binnenstad Kwaliteitsverbetering Deltaweg Fietsen en flaneren langs de Maas Maaspark Stedelijke parkeeroplossingen
28	3. Zuidelijke binnenstad Identiteit Gebiedsprofiel Ruimtelijk raamwerk Ruimtelijke principes Programmatistische principes
40	4. KW-haven Identiteit Gebiedsprofiel Ruimtelijk raamwerk Ruimtelijke principes Programmatistische principes
52	5. Maaswijk Identiteit Gebiedsprofiel Ruimtelijk raamwerk Ruimtelijke principes Programmatistische principes



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 Structuurvisie 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 naar 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 rivieroever 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

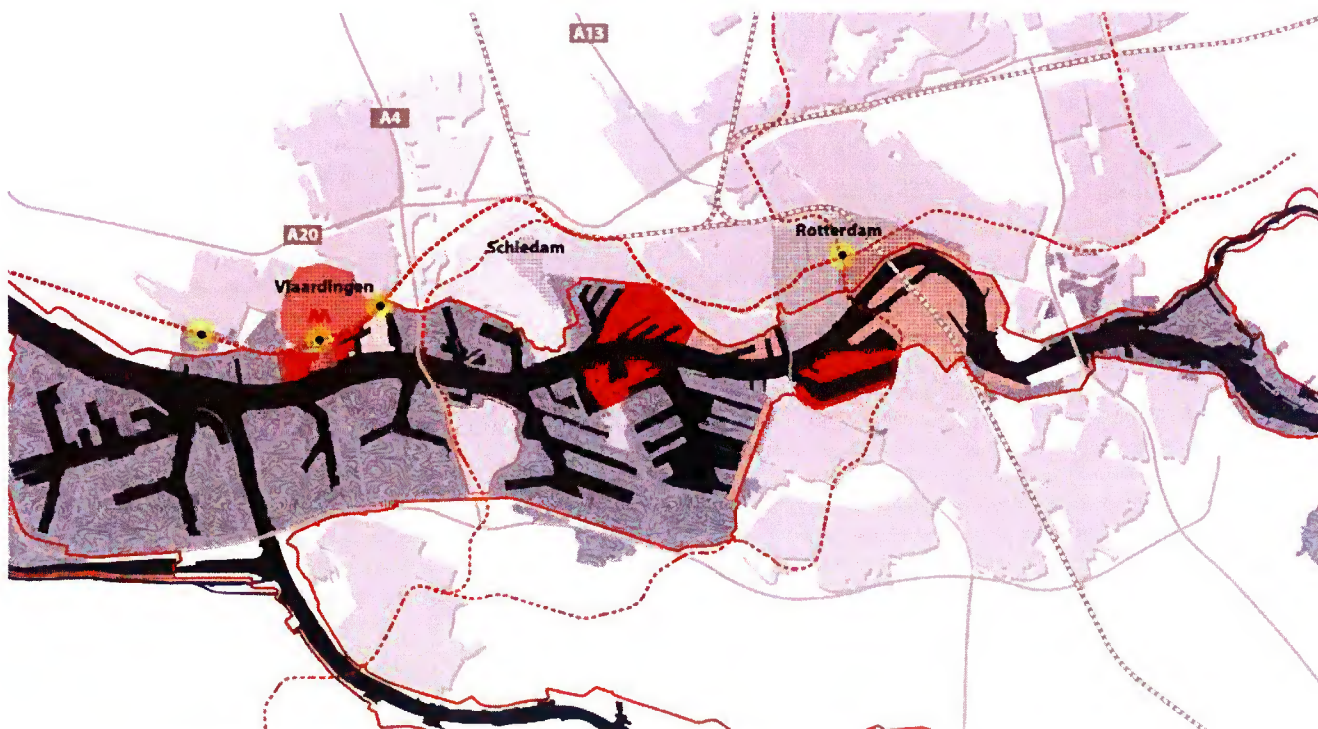
De Rivierzone van Vlaardingen is een uitdagend en dynamisch gebied waarin een groot aantal ontwikkelingen speelt. Om deze ontwikkelingen op elkaar af te stemmen en in te bedden in een lange termijnvisie voor de rivierzone is deze gebiedsvisie opgesteld.

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 wereldhaven 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.



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



Zuidelijke
binnenstad

Maaswijk

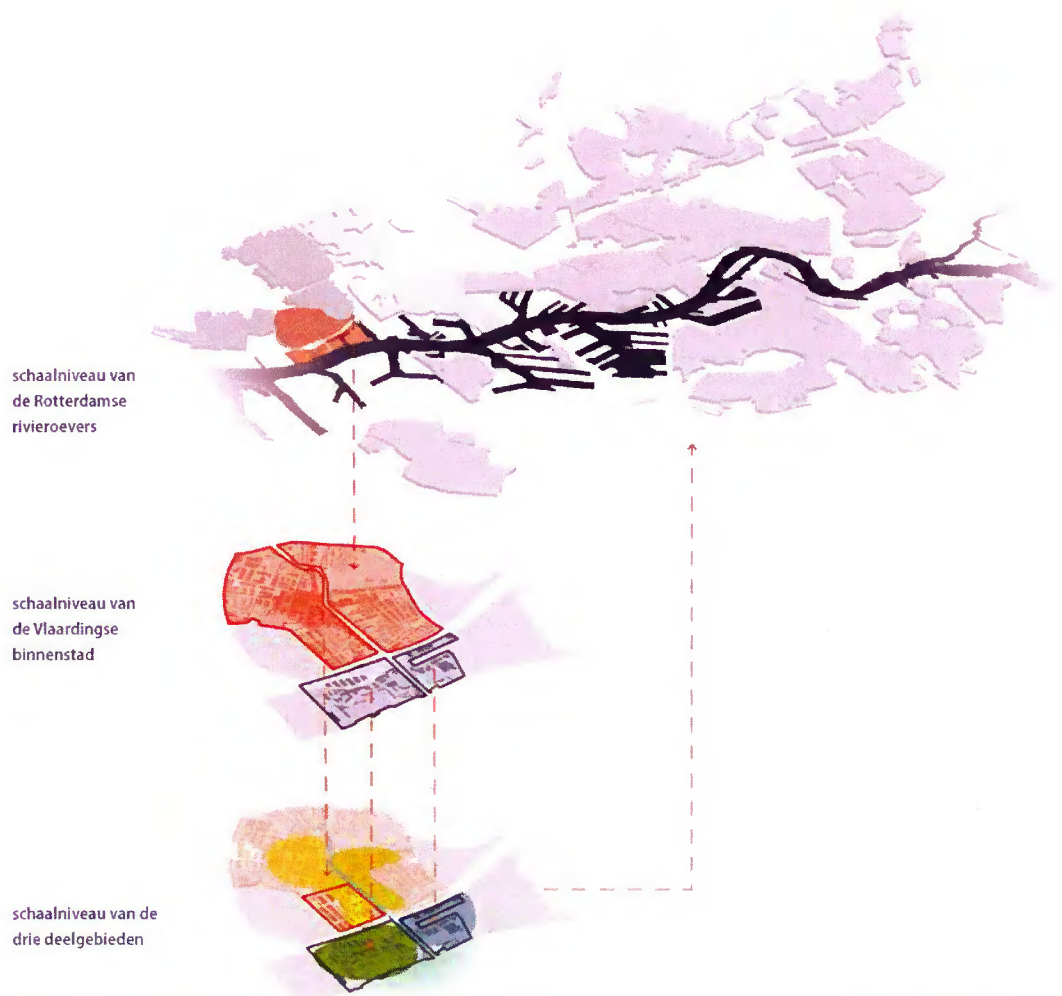
Koningin Wilhelmina
haven

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 Vettoordse 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 Rotterdamse rivieroevers: Benutten van de nieuwe metroverbinding voor een sterkere positie in de regio. Wie zijn de toekomstige bewoners, ondernemers en bezoekers van de Vlaardingse rivierzone?
- 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 deelgebieden: Wat maakt dit gebied onderscheidend? Welke programma's passen daarbij? Welke ruimtelijke principes gelden hier?



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 getuigt 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? Kwaliteiten die zelfs op de schaal van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag uniek en onderscheidend genoemd kunnen worden.



De metro brengt je in 15 minuten naar het centrum van Rotterdam

Nieuwe doelgroepen, nieuwe woonwensen

De metro is de eerste voorwaarde voor een meer stedelijk woonmilieu, maar er is meer nodig om wonen en werken aantrekkelijk te maken voor een gemengde doelgroep. Geen standaardwoning maar 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.

Nieuwe doelgroepen vragen om een hernieuwde visie op wonen. Waar de auto nu nog centraal staat zien we bij stedelijk georiënteerde groepen een verschuiving naar mobiliteit als service: de metro en fiets

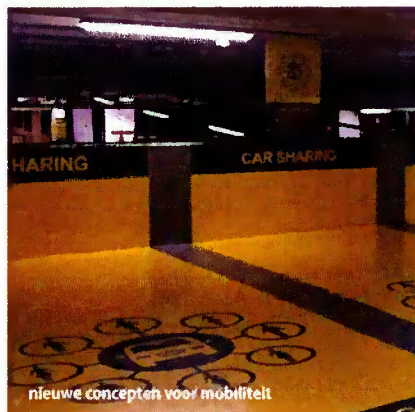
zijn de basisvoorzieningen, een auto huur of leen je voor bijzondere gelegenheden. Dit is een andere benadering van autogebruik en parkeren.

Compact wonen is aantrekkelijk als er andere kwaliteiten tegenover staan: het Maaspark als plek om uit te waaien, wonen op loopafstand van je werk of een OV halte, een fijn terras om de hoek. Stedelijke voorzieningen en kwaliteit in de openbare ruimte zijn daarbij belangrijk. Met de juiste voorzieningen kan een doelgroep worden aangesproken die heel divers is: van senior tot starter, van Randstedeling tot Vlaardinger. Daar hoort een divers aanbod bij: huur en koop, groot en klein, comfortabel en stoer.

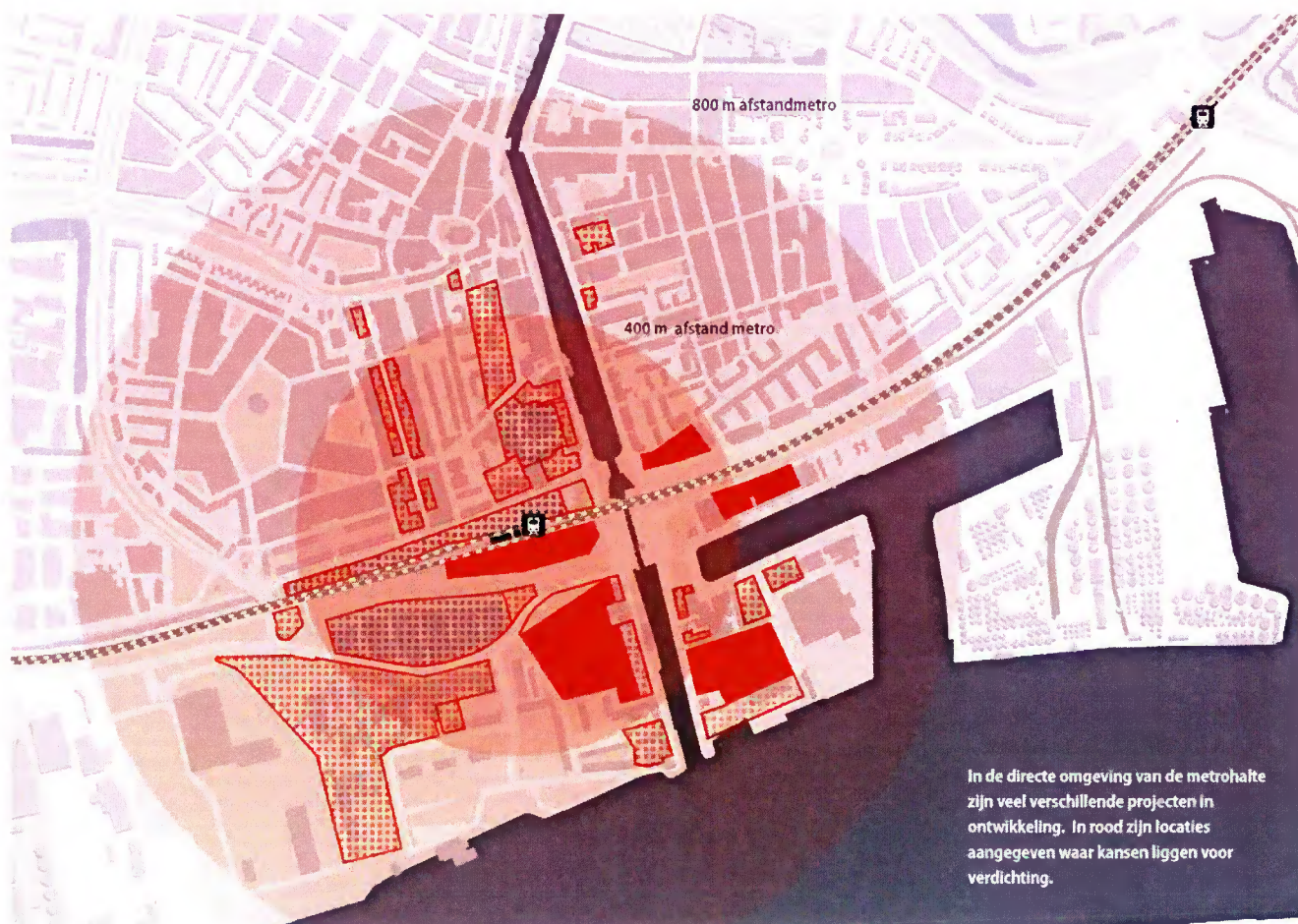
Projecten rond de metrohalte

Rond de halte zijn veel projecten in ontwikkeling. Op sommige locaties worden eengezinswoningen gebouwd terwijl de 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.

De locaties lenen zich voor een stedelijker woonmilieu. Daarvoor is meer nodig dan de metrohalte:



Juist Vlaardingen heeft nog ontwikkelmogelijkheden direct aan de rivier, daarvan zijn er nelt veel meer in de Rotterdamse regio.



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

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 onderzoeksinstituten, 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.

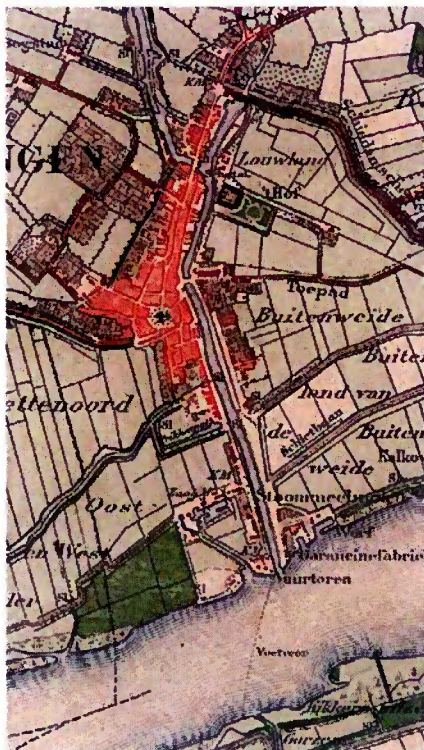
De Maas was altijd dichtbij, maar lag achter de dijk. Met de aanleg van het spoor rond 1890 werd de grens tussen binnen- en buitendijks versterkt. De aanleg van de Koningin Wilhelminahaven rond 1910 vormde de grote sprong naar de rivier.

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.

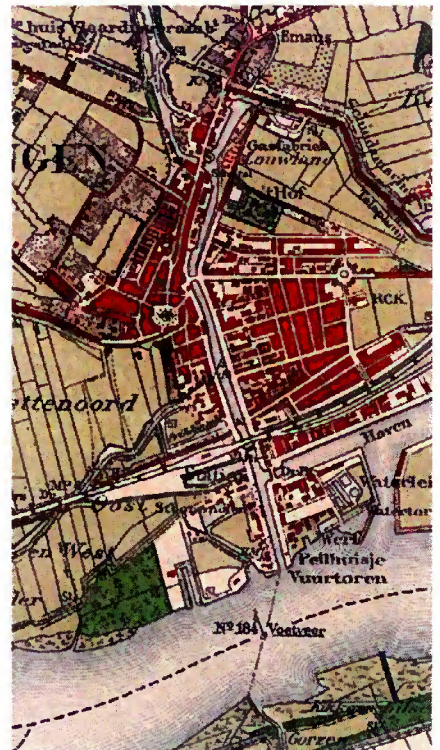
Tot circa 1880 ontwikkelt Vlaardingen zich met name aan de westzijde van de haven.



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.



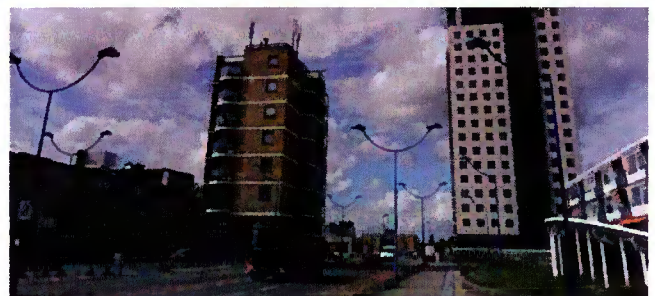
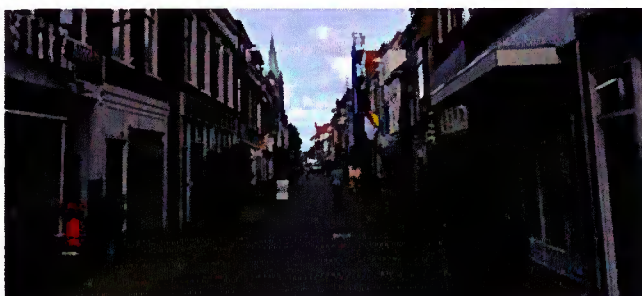
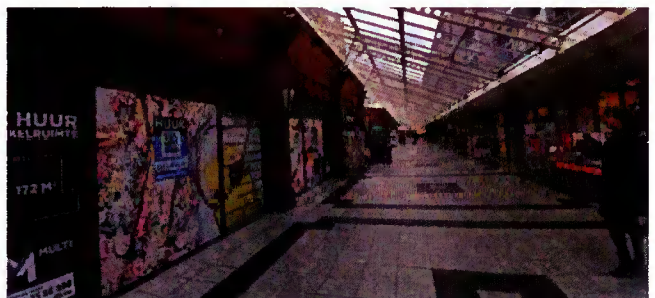
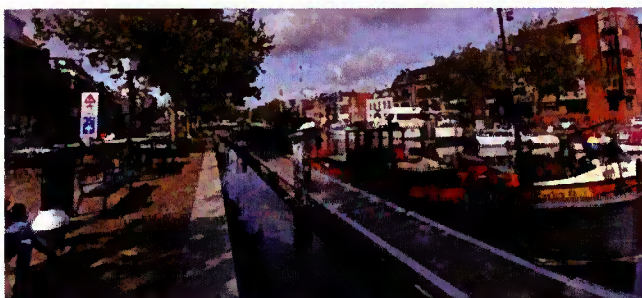


De winkelkern aan het Liesveld en de historische stad rondom de kerk en Westhavenkade worden beschouwd als het centrum. De binnenstad is groter: historisch tot aan de dijk.

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 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 de structuurvisie 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 Vettendoordse 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 Spelk 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 brulne 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. 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 binnendijs en buitendijs
- 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, binnendijs en buitendijs, worden door drie elementen gescheiden: het spoor, de dijk en de Deltaweg. Dwars daarop vormt de oude haven de ruggengraat die binnen- en buitendijs 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 nu lastig te herstellen: vanuit het spoor geredeneerd zou een onderdoorgang aantrekkelijk zijn, maar doorboren van de dijk is vanuit waterveiligheid onwenselijk. 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-zuidlijnen: 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 Julianabrug 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.

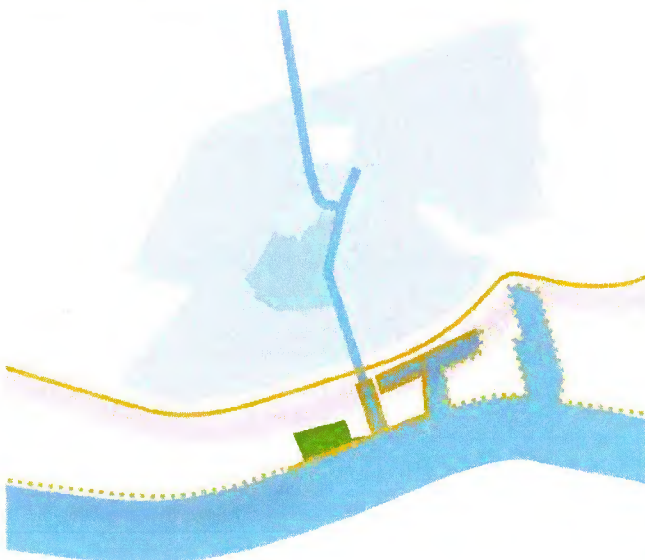
De Deltaweg is nu een hoofdweg voor industrieel verkeer. Kwaliteitsverbetering van de straat remt het verkeer en en maakt de straat aantrekkelijker.



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.

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

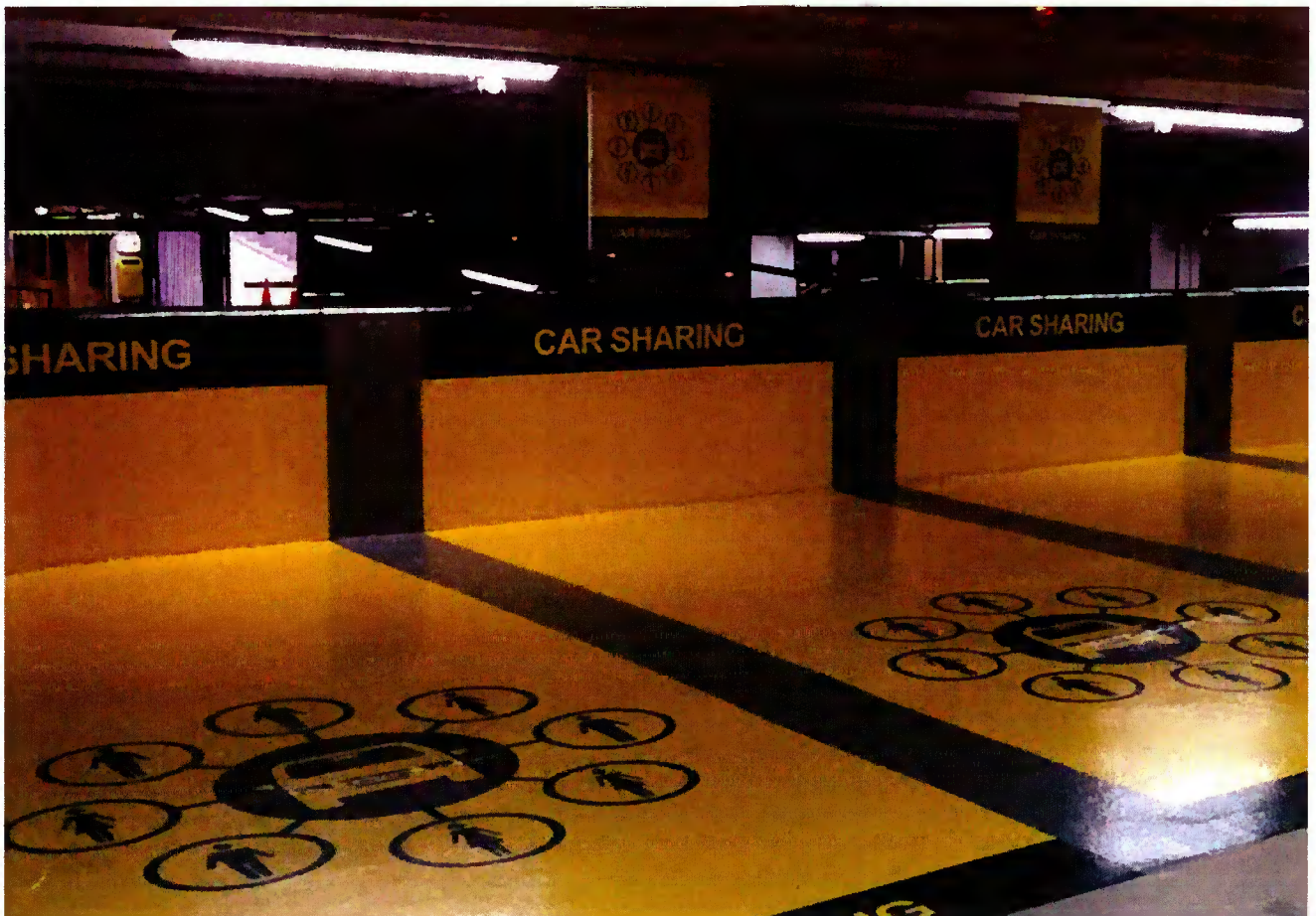


MAASPARK: STADTERRAS AAN HET WATER

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.

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





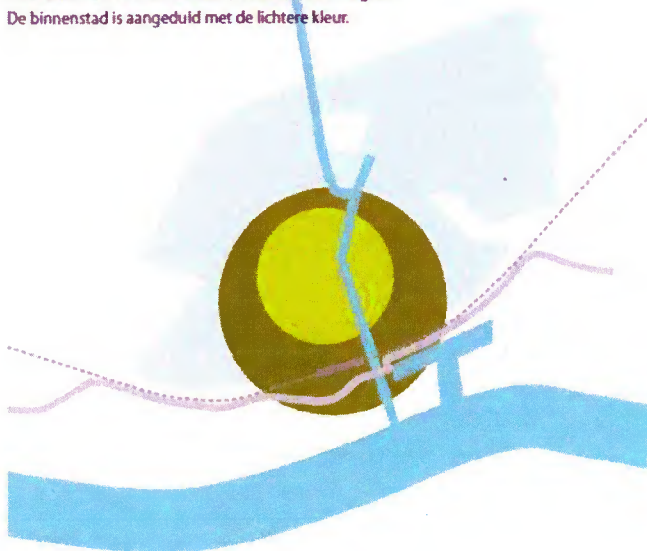
STEDELIJKE PARKEEROPLOSSINGEN

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, in pandig of ondergronds. Door samenwerking tussen partijen kunnen efficiëntere parkeeroplossingen 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 betekenen 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 binnenstadzijde 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 in pandige oplossing. Een deel van de plint van het gebouw aan het stationsplein biedt hiervoor 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 met deze nieuwe straat verbonden. De Bartholomeus van Buerenweg kan dan worden afgewaardeerd en is voor auto's niet meer verbonden met de Deltaweg. 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. De Olivier van Noortlaan vormt de verbinding tussen de twee inprickers: niet als hoofdverkeersstructuur, maar als mogelijkheid voor interne circulatie. Het Deltahotel wordt via de zijde van Unilever ontsloten en krijgt voor bijzondere gelegenheden zoals trouwerijen de mogelijkheid om voor te rijden via het park.

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.

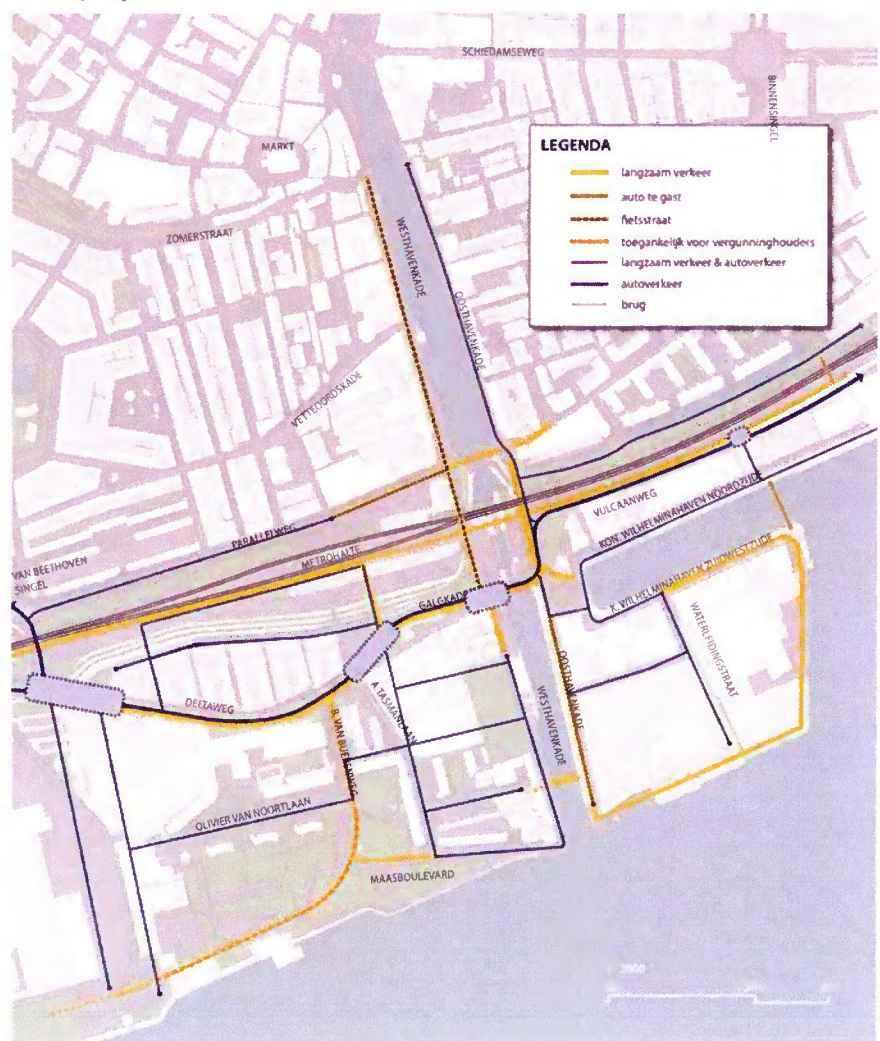
Een centrale autoverbinding voor het eiland van Speijck is al aanwezig in de vorm van de Waterleidingstraat. Deze straat, parallel aan de Oosthavenkade, is niet alleen functioneel maar biedt ook een vista op de Nieuwe Maas.

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. De haalbaarheid dient nader te worden onderzocht.

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.

Verkeersaanpassingen



RUIMTELIJK RAAMWERK

LEGENDA

-  monumenten
-  zoeklocatie hoogbouw
-  bijzonder gebouw
-  bijzondere plekken
-  bouwvelden
-  bestaande bebouwing
-  mogelijk toekomstige ontwikkeling
-  touwbaan
-  maatschappelijke functie
-  werkfunctie
-  zichtlijn
-  fietspad
-  fietsstraat
-  doorsteek langzaam verkeer
-  langzaam verkeer route
-  autoverkeer
-  mogelijke brug

1 : 2000

0m 200m 27 300m

3. 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 galleries.







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 beschouden 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 in pandig 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 Oude Haven met de kades is de ruggengraat van de historische binnenstad. 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. Om dit mogelijk te maken wordt autoverkeer vanaf de sluis naar de Westhavenkade ontmoedigd. Hiermee wordt ook de ruimte voor het station autoluw. De Prins Hendrikstraat met parkeergarage voor de Hoogvliet en bewoners parkeren voor de BPD locatie blijven bereikbaar. Het is nu al niet mogelijk om over de Vettenoordse Kade te rijden vanwege de touwbaan die onder de kade door kruist. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de zuidelijke binnenstad per auto.

De touwbaan is een belangrijke structurerende factor parallel aan de Westhavenkade. Deze begeleidt 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 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.

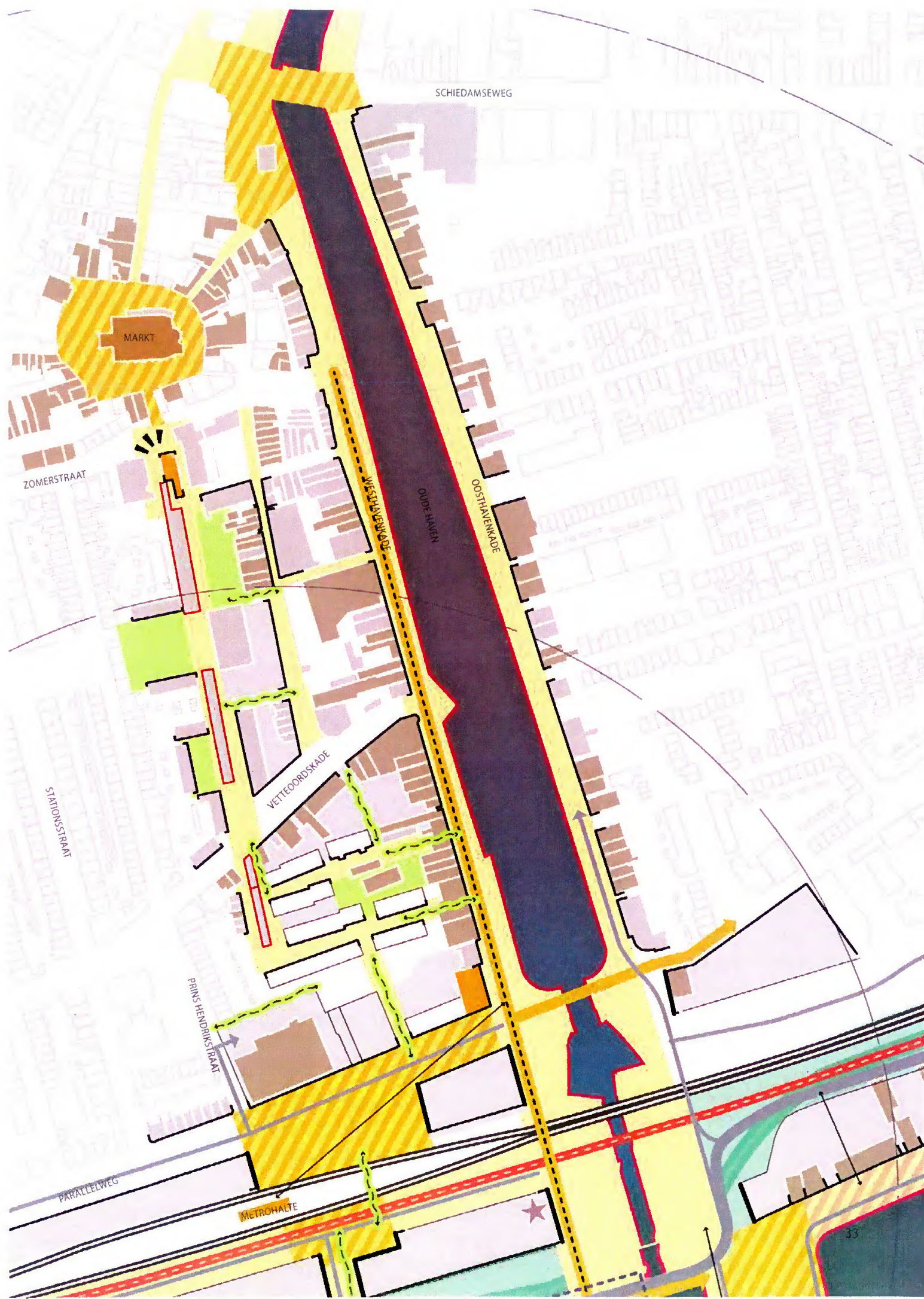
Rondom het metrostation

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

STATIONSSTRAAT

VETTEOORDSKADE

PRINS HENDRIKSTRAAT

PARALLELWEG

METROHAUTE

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





RUIMTELIJKE PRINCIPES WESTHAVENKADE

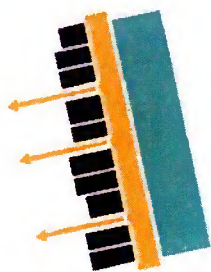
Aan de Westhavenkade pandsgewijze ontwikkeling in de traditie haven en beschermd stadsgezicht.



Behoud monumenten en beeldbepalende cultuurhistorische elementen.



Historische tonnenstegen als thema voor ontwikkeling

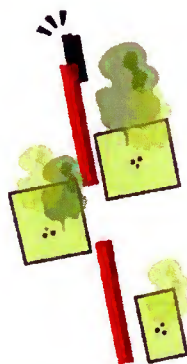


RUIMTELIJKE PRINCIPES TOUWBAAN

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.



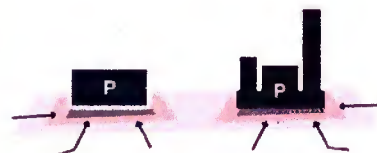
voldoende afstand van de touwbaan tot aan de nieuwe bebouwing aan de oostzijde.



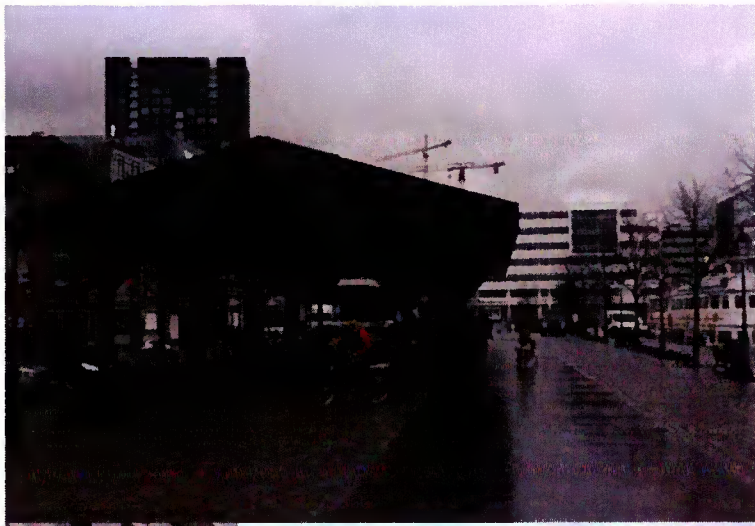
Kleinschalige Inbreiding 2-3 lagen. Beperkt ruimte voor hoogteaccenten tot 8 lagen met kleine footprint.



Bij nieuwe ontwikkelingen parkeren minimaliseren en gebouwd oplossen.





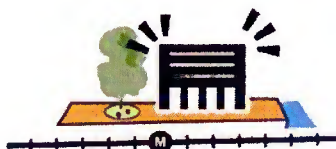


RUIMTELIJKE PRINCIPES NOORDZIJDE METROSTATION

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

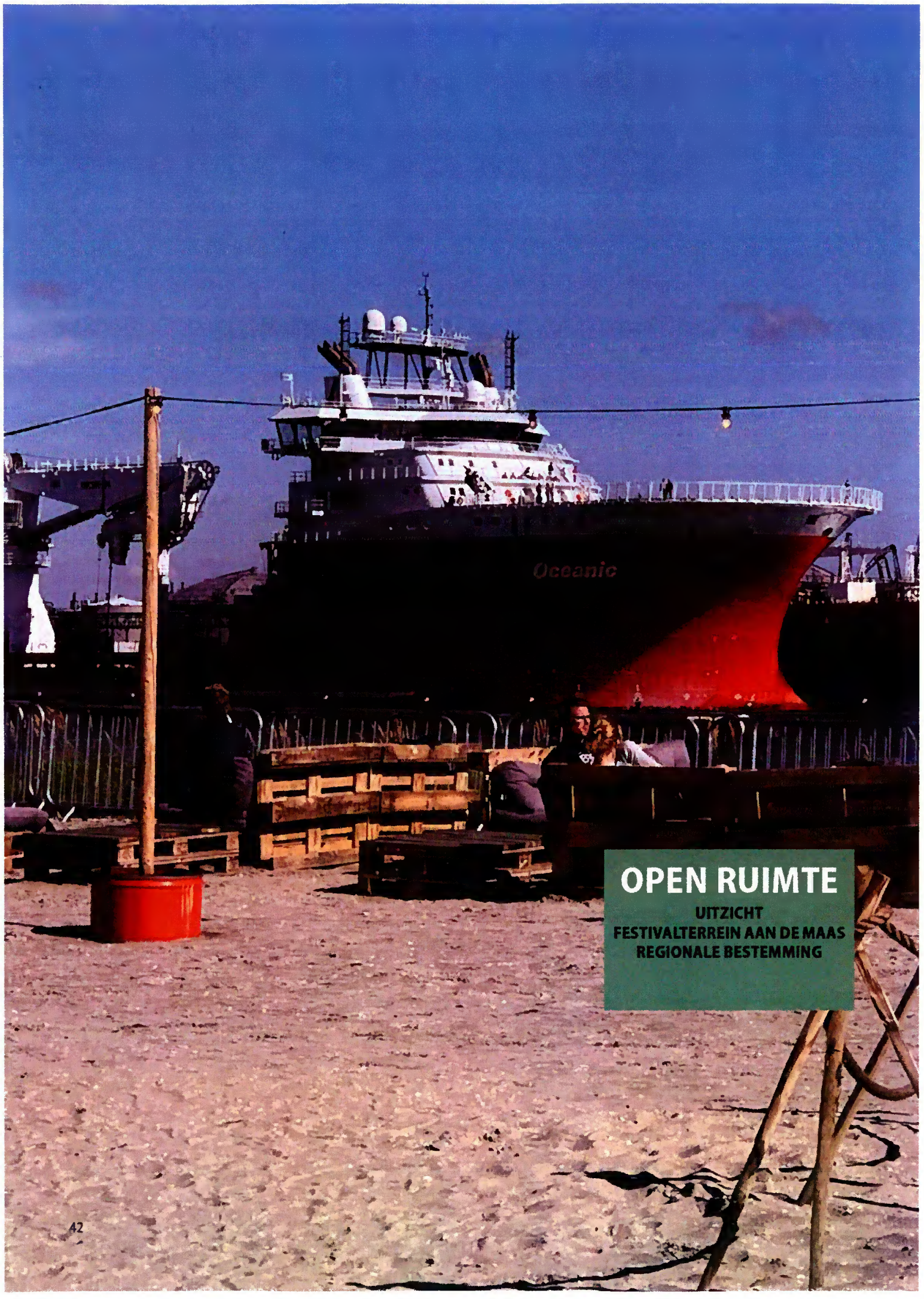
4. KONINGIN WILHELMINAHAVEN

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.







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. Grootchalig 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.

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 de laatste tijd zo'n 15-20 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 structurele manier worden aangepakt, waarbij oplossingen toekomstbestendig zullen moeten zijn. Het integraal verhogen van grote delen van het gebied ligt hierbij voor de hand evenals het structureel toevoegen van lage waterkeringen op de kade of combinaties van beide type oplossingen. De inpassing en hoogwaterbescherming van bestaande monumentale panden zijn hierbij een complicatie en vergen maatwerk. Naast het bouwen op een waterveilige wijze zal er veel aandacht moeten worden besteed aan vluchtwegen en bereikbaarheid bij calamiteiten.

HORECA/ LEISURE

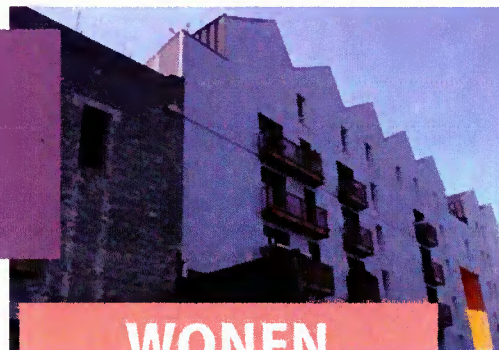
TERRAS AAN DE KADE
KROEPOEKFABRIEK
EXPERIMENT

WERKEN

MAAKINDUSTRIE
HAVENGEBONDEN
NIEUWE WERKEN

WONEN

APPARTEMENTEN
RAUW RANDJE
STAPELING
PUBLIEKE PLINT



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. De Vulcaanweg is het vierde gezicht van de haven, hier is ruimte nodig om gebouwen niet pal op de weg te plaatsen. Er is in de huidige situatie soms slechts 1 meter aanwezig tussen de rijbaan en de gevels. Door nieuwbouw enige meters terug te plaatsen is er ruimte voor een groene berm tussen bebouwing en de weg. Deze strook kan tevens voor onderhoud worden ingezet. Het handhaven en inpassen van monumenten direct aan de Vulcaanweg vraagt hierbij bijzondere aandacht. 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.

De hoofdentree van de KW haven is vanaf het Sluisplein. Er wordt gedacht aan een tweede verbinding met de Vulcaanweg, idealiter ligt die in het verlengde van de Binnensingel. Op termijn zou deze verbinding over of onder het spoor gekoppeld kunnen worden aan de Binnensingel, tenminste voor langzaam verkeer. Een onderdoorgang voor langzaam verkeer is ruimtelijk het beste inpasbaar, maar moet te verenigen zijn met de waterkerende functie van de Deltadijk.

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 Vulcaanweg.

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.

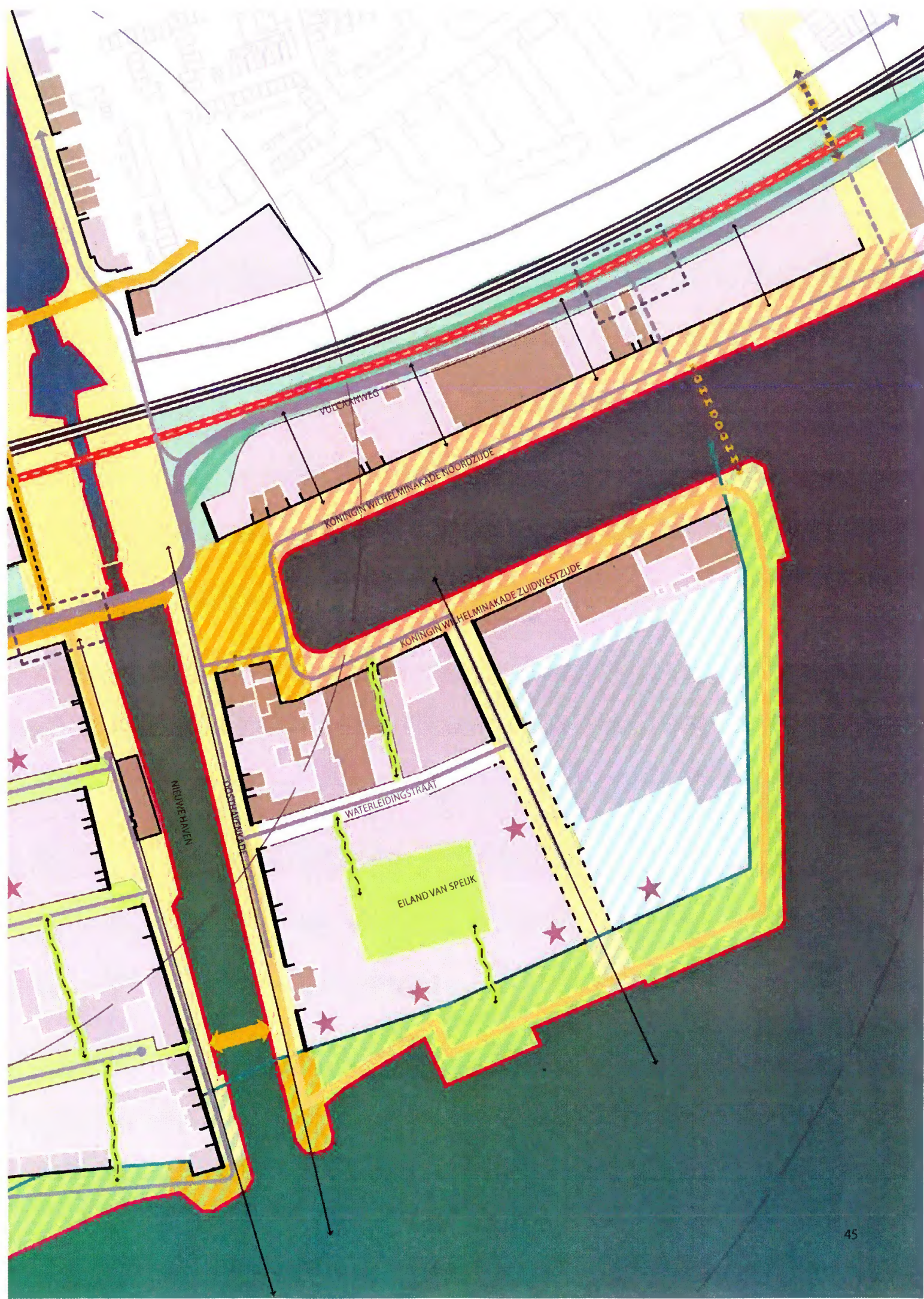
Gebruik van het water

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.



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.

