PROJECT RIVIERZONE VLAARDINGEN

STRUCTUURPLAN

Gemeente Vlaardingen

P R O J E C T R I V I E R Z O N E V L A A R D I N G E N

STRUCTUURPLAN

vastgesteld door de gemeenteraad op 28 januari 2004

Gemeente Vlaardingen

NERO

Voorwoord

Dit structuurplan vormt de basis van de herstructurering van de Rivierzone. Het legt in juridisch-planologisch opzicht de bestemmingen vast van de verschillende locaties in het gebied. Het gemeentebestuur legt hiermee letterlijk en figuurlijk 'haar kaarten op tafel' voor de periode tot 2020. Het structuurplan geeft aan waar bepaalde ontwikkelingen worden nagestreefd maar ook waar bepaalde ontwikkelingen juist zullen worden tegengehouden. Hiermee is het structuurplan naast een krachtig communicatiemiddel ook een sturingsinstrument voor de ruimtelijke ordening in de Rivierzone.

Het structuurplan kent een intensieve voorbereiding, waarbij in verschillende stappen tot een invulling van het gebied is gekomen. Bij elk van de stappen is naast de planinhoud gewerkt aan een breed draagvlak bij alle betrokkenen: bewoners, bedrijven en overheden. Van het formuleren van de opgave van het project in de Contourennota (2000), via een programma van realiseerbare projecten uit de Nota Hoofdlijnen (2001), tot een Integraal Uitvoeringsplan (2003) is telkens in samenspraak met betrokkenen kleur en inhoud gegeven aan de ontwikkeling van het gebied. Dat ging niet altijd zonder slag of stoot. Niet ieders belang kan in zo'n proces volledig worden bediend. Het gaat er bij een complex project als de Rivierzone om dat een zekere balans wordt gevonden met respect voor ieders positie en belangen. Dit vertaalt zich in bijvoorbeeld een aanzienlijke herstructurerings- en revitaliseringsopgave, die nieuwe toekomst biedt voor het bedrijfsleven, maar ook voor een substantieel woningbouwprogramma wat de stad weer met de rivier verbindt.

Zo'n omvangrijk planproces doe je als gemeente niet alleen, daarvoor zoek je de samenwerking met anderen. Het gaat daarbij om de bewoners, waarmee we in het kader van het open planproces invulling hebben gegeven aan het Stad&Milieugebied. Er is samengewerkt met het bedrijfsleven, in Vlaardingen en daarbuiten, om op enkele plaatsen tot functiemenging te komen van wonen en werken, waarbij zowel ruimte is voor de verstedelijking als voor ondernemen. Ook onze publieke partners, de buurgemeenten, provincie, Stadsregio en Ministeries hebben de gemeente terzijde gestaan, ook in de kritieke perioden. Deze samenwerking heeft geleid tot enkele unieke oplossingen, die ook landelijk met grote belangstelling worden gevolgd. Ik wil daarom bij deze iedereen van harte danken voor de getoonde inzet.

Met het structuurplan is het project Rivierzone nog geenszins ten einde. Sterker nog het structuurplan vormt veeleer het begin van de herstructurering. Vanaf januari 2004 kan inhoud worden gegeven aan de verschillende locaties. In eerste instantie gaat het daarbij om de projecten nabij het centrum en in het westelijke deel van de Rivierzone. Het stationsgebied als overgang tussen het stadscentrum en de Rivierzone zal worden herontwikkeld. Hier zal in overleg met eigenaren en andere partijen plannen worden uitgewerkt, waarin ook het nieuwe stadskantoor een plek zal krijgen. De Vergulde Hand-West en het NAM-terrein zullen ongeveer gelijktijdig worden ontwikkeld om nieuwe bedrijventerreinen te creëren. Deze zullen ook ruimte bieden aan bedrijven die in overleg met de gemeente werken aan een verplaatsing om elders inhoud te geven aan hun toekomst.

Al met al zal ook de komende periode samenwerking centraal staan. Het structuurplan legt in dat verband de basis voor een unieke en toekomst gerichte uitdaging voor de gemeente, haar bewoners, bedrijven en publieke partners. Ik nodig u uit deze uitdaging aan te nemen.

H.C.J. Roijers, Projectwethouder Rivierzone

Werkproces Rivierzone

Raadsbesluit 1999

Het proces voor de vernieuwing van de Rivierzone is begonnen in 1999 met de vaststelling van de “Projectbeschrijving” door de gemeenteraad. Daarin waren drie tussentijdse plandocumenten aangekondigd, elk vast te stellen door de gemeenteraad: de Contourennota, de Nota Hoofdlijnen en het Integraal Uitvoeringsplan.

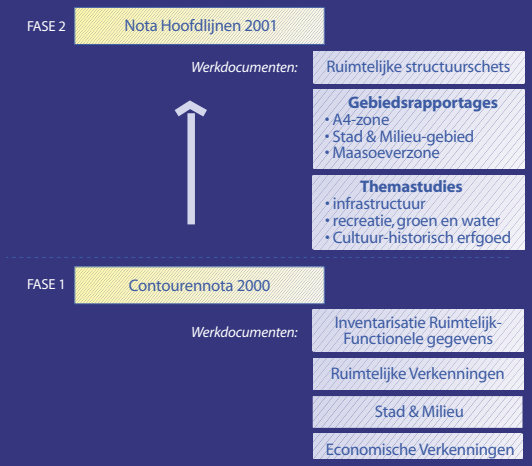
Het project Rivierzone vloeit rechtstreeks voort uit het project ROM Rijnmond. Daarin werken 19 gemeenten in de regio, de provincie Zuid-Holland en het bedrijfsleven samen aan een “dubbele doelstelling”: versterking van de economie en verbetering van de leefbaarheid. Zij hebben in 1993 een convenant gesloten, dat in 1998 is herzien.

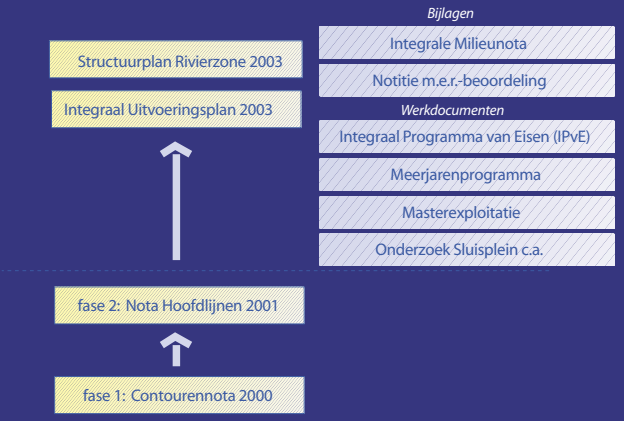
Het eerste plandocument, de Contourennota, schetste de opgave voor het gebied en eerste ideeën over de gewenste ontwikkelingsrichting. In deze fase is al veel onderzoek gedaan naar de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. Dat onderzoek was gebundeld in vier onderliggende werkdocumenten.

De daarna volgende fase heeft geresulteerd in de Nota Hoofdlijnen. Hierin zijn de strategische keuzes gemaakt over hoe de Rivierzone zich in de toekomst zou moeten ontwikkelen. Deze keuzes betroffen bijvoorbeeld de toekomstige bestemmingen van deelgebieden, het tempo van de uitvoering en andere uitvoeringsaspecten: stedenbouwkundig, financieel en programmatisch. De Nota Hoofdlijnen bevat een strategische visie voor de lange termijn en een programma van elf realiseerbare projecten waarmee die strategische visie kon worden uitgewerkt. Ook hiervoor is weer veel onderzoek gedaan. Dat resulteerde in zes onderliggende werkdocumenten.

Het Integraal Uitvoeringsplan is de logische vervolgstap in de richting van de daadwerkelijke uitvoering. Dit plan beschrijft de manier waarop de projecten worden aangepakt. De achterliggende werkdocumenten gaan over aspecten van de uitvoering: stedenbouwkundig, financieel en programmatisch.

Voor de daadwerkelijke realisering van de beoogde ontwikkelingen is echter ook een planologische verankering noodzakelijk. Dit te meer vanwege de grote milieuinvloeden in het gebied en de ambitie om enkele gebieden een bestemming te geven die sterk afwijkt van de huidige. Om de benodigde procedures soepel te kunnen doorlopen, is tegelijk met het Integraal Uitvoeringsplan een Structuurplan volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening gemaakt. Hierin gaat bijzondere aandacht uit naar het milieu. Onderzoeksresultaten over het milieu zijn in twee bijlagen bijeen gebracht.





Inhoud

deel A: visie en plankaart

Voorwoord 1
1 Een structuurplan voor de Rivierzone 3
1.1 Vlaardingen - Stad aan de Maas! 7
1.2 Planvorming voor de Rivierzone in kort bestek 7
1.3 Het structuurplan als eerste formele plan voor de Rivierzone 9
1.4 Opbouw rapport en leeswijzer 10
2 Visie op hoofdlijnen 13
2.1 De huidige Rivierzone in vogelvlucht 13
2.2 Doelstellingen voor de Rivierzone 14
2.3 Beleidscontext 15
2.4 Ontwikkelingsvisie voor de Rivierzone 15
3 Uitwerking visie 19
3.1 Stad&Milieu-gebied 19
3.2 Maasoeverzone 22
3.3 A4-zone 25
3.4 Infrastructuur 25
3.5 Groenstructuur en openbare ruimte 28
3.6 Milieu en duurzaamheid 29
4 Toelichting op de structuurplankaart 37
4.1 Inleiding 37
4.2 De plankaart 37
4.3 Uitwerking Stad&Milieu-gebied 39
5 Uitvoering 43
5.1 Uitvoeringsprogramma 43
5.2 Economische uitvoerbaarheid 43
5.3 Maatschappelijk overleg 44

deel B: nadere toelichting

6 Beleidskader 45
6.1 Inleiding 45
6.2 Rijksbeleid 45
6.3 Provinciaal beleid 45
6.4 Regionaal beleid 46
6.5 Gemeentelijk beleid 47
7 Cultuurhistorie 49
7.1 Inleiding 49
7.2 Cultuurhistorie en monumenten 49
7.3 Archeologie 51
8 Ruimtelijk-functioneel programma 55
8.1 Inleiding 55
8.2 Bedrijven 55
8.3 Kantoren 58
8.4 Wonen 61
8.5 Overige voorzieningen 64
9 Verkeer en vervoer 67
9.1 Functioneren hoofdverkeersstructuur 67
9.2 Bereikbaarheid 72
9.3 Parkeren 72
9.4 Functioneren openbaarvervoerknoop 73
9.5 Verkeersveiligheid 74
10 Milieu en duurzaamheid in het structuurplan 75
10.1 Inleiding 75
10.2 M.e.r.-beoordeling Stad&Milieu-gebied 75
10.3 Milieuaandachtszone Rechtermaasoever 76
10.4 Milieuhinder van bedrijven 77
10.5 Milieubelasting van scheepvaart en infrastructuur 78
10.6 Bodemkwaliteit 79
10.7 Waterbeheer 80
10.8 Ecologie 80

Bijlage: Geraadpleegde literatuur. 81

Figuur 1: Ligging in groter geheel

Deel A

1 Een structuurplan voor de Rivierzone

1.1 Vlaardingen - Stad aan de Maas!

Vlaardingen heeft een rijke historie als Stad aan de Maas. Van bloeiende visserstad in de 18e en 19e eeuw met als basis de Westhavenkade, naar havengebonden industrieën in een uitgestrekte Rivierzone. De aanleg van de Koningin Wilhelminahaven rond 1900 is gevolgd door aanleg van de Vulcaanhaven in het oosten en het Benelux Workpark langs de A4. Deze ontwikkeling is terug te vinden in het straatbeeld. Een "historische lijn" van binnenstad naar Vulcaanhaven laat een beeld zien van een eeuw havenontwikkeling. Ook heeft een bedrijfsontwikkeling in westelijke richting plaatsgevonden met terreinen van zeer uiteenlopende ouderdom, profiel en uitstraling; variërend van een hoogwaardig researchcomplex (Unilever), grootschalige fabrieken (Lever-Fabergé, kunstmestfabrieken) tot terreinen met gemengde kleinschaliger bedrijvigheid ('t Scheur en De Vergulde Hand). Met name voor de oudere terreinen liggen er opgaven voor verbetering van ontsluiting, versterking van de beeldkwaliteit, zorgvuldig ruimtegebruik en oplossing van milieuknelpunten. Delen van het gebied komen als gevolg van vertrek of beëindiging van bedrijven in aanmerking voor herontwikkeling.

In de periode van industrialisatie is een drastische scheiding ontstaan tussen stad en water.
Een van de centrale opgaven van het Rivierzone-project is het terugbrengen van de stad naar de rivier.
Vernieuwing van de Rivierzone biedt grote kansen voor versterking van de economie, voor wonen en recreatie en voor het beleven van Vlaardingen als Stad aan de Maas.

De meerjarige ambitieuze planvorming heeft nu zijn neerslag gekregen in een formeel plandocument: het Structuurplan voor de Rivierzone.

1.2 Planvorming voor de Rivierzone in kort bestek

ROM Rijnmond en Projectbeschrijving Rivierzone

Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is een belangrijke opgave voor de regio Rotterdam. Om in dit verband te kunnen concurreren in de Nederlandse en Europese markt zijn ten minste een goede bereikbaarheid en een hoogwaardig woon- en werkmilieu nodig.
Begin jaren negentig hebben de samenwerkende gemeenten in het Rijnmondgebied in het kader van ROM Rijnmond een convenant getekend gericht op een dubbele doelstelling: versterking van de economische structuur én verbetering van de leefbaarheid in de regio.

In vervolg hierop besloot de gemeenteraad van Vlaardingen in 1999 tot een integrale aanpak van de Rivierzone gericht op een duurzame ruimtelijke vernieuwing. De tegelijkertijd vastgestelde *Projectbeschrijving Rivierzone* legde de basis voor een procesmatige benadering in een drietal stappen:

1. het opstellen van een inventarisatie, een functionele analyse en een verkenning van oplossingsrichtingen;
2. de formulering van richtinggevende programmatische en ruimtelijk-functionele keuzes;
3. de samenstelling van een uitvoeringsplan met een integraal programma van eisen voor de gefaseerde realisatie.

Met de uitvoering van de Projectbeschrijving Rivierzone gaf de gemeenteraad

Figuur 2 Strategisch perspectief Rivierzone (uit: Nota Hoofdlijnen)

nadere invulling aan het convenant van samenwerkende gemeenten, met als uitgangspunt de genoemde dubbele doelstelling: versterking van de economische structuur en verbetering van de leefbaarheid in de regio.

Contourennota

Als eerste stap verscheen in 2000 de Contourennota. Hierin werden functionele gegevens van de Rivierzone bijeengebracht en verbonden met economische en ruimtelijke verkenningen op lokaal en regionaal niveau. Binnen de Rivierzone werden drie deelgebieden onderscheiden met een clustering van ruimtelijk-functionele thema's (zie figuur 4):

- het *Stad&Milieu-gebied* in het centrale deel gekoppeld aan de historische binnenstad, het station, de Koningin Wilhelminahaven (westzijde) en de Nieuwe Maas;
- de *A4-zone* met het oostelijke deel van het industrieterrein en het knooppunt Vijfsluizen;
- de *Maasoeverzone* waarin de westelijke industrie en bedrijventerreinen zijn gelegen en het binnendijks gelegen bestaande en uit te breiden bedrijventerrein De Vergulde Hand.

Nota hoofdlijnen

In 2001 volgde de tweede stap met de besluiten over de Nota Hoofdlijnen[1)], in het perspectief dat de Rivierzone groot en veelzijdig genoeg is om een vernieuwingsproces over meerdere sporen te kunnen accommoderen. De raad heeft daarbij een *drietal hoofddoelstellingen* vastgesteld:

- een bredere basis voor werken en ondernemen;
- een leefbaar en afwisselend woon- en verblijfsklimaat;
- bescherming en herwaardering van het cultuurhistorisch erfgoed.

Hiermee wordt op het gebiedsniveau van de Rivierzone aangesloten op kaders voor de gehele gemeente uit de *Stadsvisie, Koers op 2020*: een grotere samenhang in de stad, zowel ruimtelijk als sociaal, en het versterken van de eigen kwaliteiten. Door een logische samenhang te creëren kan de Rivierzone bijdragen aan de verrijking van het leef- en vestigingsklimaat in heel Vlaardingen. Zowel in de sfeer van de werkgelegenheid als het woningaanbod, de voorzieningen en openbare ruimte zal de hele gemeente de vruchten plukken van de vernieuwing van de Rivierzone.
De Nota Hoofdlijnen biedt een strategisch ontwikkelingsperspectief (zie figuur 2) en definieert een programma van een 11-tal realiseerbare projecten, dat voorzien is van een indicatief vastgoedprogramma. Met dit programma wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan een leefbaar, gemengd en afwisselend woon-, werk- en verblijfsklimaat.

1.3 Het structuurplan als eerste formele plan voor de Rivierzone

Doel structuurplan en planhorizon

Op basis van de Nota Hoofdlijnen is in de tussentijd intensief gewerkt aan verdere uitwerking en uitvoerbaarheidonderzoek van de plannen (onder andere in het Integraal Uitvoeringsplan). De planvorming is nu zover gevorderd dat eerste stappen tot realisering in het ambitieuze traject, gericht op vernieuwing en ontwikkeling van de Rivierzone, kunnen worden gezet. Voor realisering is echter ook een formeel juridisch-planologisch kader noodzakelijk. Als eerste stap in deze juridisch-planologische verankering heeft de gemeente gekozen voor het opstellen van een structuurplan. Als vervolg hierop zullen voor deelgebieden en projecten bestemmingsplannen respectievelijk ruimtelijke onderbouwingen voor zelfstandige projectprocedures (artikel 19 lid 1 WRO) worden opgesteld.
Het structuurplan biedt daarmee het formele beleidskader voor het totale plangebied. Het structuurplan biedt tevens de basis voor het eventueel vestigen van een voorkeursrecht op basis van de Wet voorkeursrecht gemeenten.

Als planhorizon voor dit structuurplan wordt het jaar 2020 aangehouden. Dat betekent een verlenging van de planperiode van 5 jaar ten opzichte van de Nota Hoofdlijnen, waarbij deze laatste 5 jaar het karakter heeft van een doorkijk. Overweging bij deze keuze is dat de *Stadsvisie Koers op 2020*, de *Structuurschets Vlaardingen 2020* en het *Structuurplan voor de Rivierzone* daarmee dezelfde planhorizon krijgen.
Een planhorizon tot 2020 biedt bovendien ruimere mogelijkheden voor fasering van gewenste ontwikkelingen en onroerend goedprogramma.

Samenhang met het Integraal Uitvoeringsplan

Parallel aan het structuurplan is gewerkt aan het Integraal Uitvoeringsplan (IUP). Dit IUP biedt inzicht in de procesmatige en

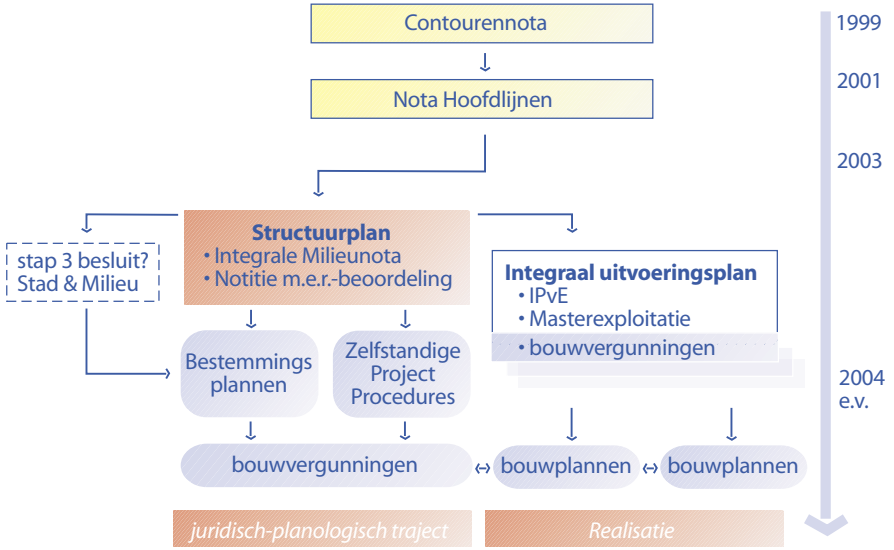
uitvoeringsaspecten van de beoogde ontwikkelingen.
Belangrijke onderwerpen in het IUP zijn:

- stedenbouwkundig programma van eisen en randvoorwaarden; basis hiervoor vormt het Integraal Programma van Eisen (IPvE);
- uitvoeringsprogramma met fasering in de tijd (Meerjarenprogramma);
- financiële strategie en uitvoerbaarheid, op basis van een masterexploitatie.

Het IUP is overigens geen eenmalig product, maar zal het karakter krijgen van een Meerjarige Uitvoeringsplanning, die jaarlijks wordt bijgesteld en aangevuld.

Milieurapportages als onderlegger voor het structuurplan

Belangrijk aandachtsveld bij de visievorming en planvorming voor de Rivierzone vormt een goede afstemming tussen enerzijds de haven- en industrieontwikkelingen op de Linker- en Rechtermaasoever en anderzijds de beoogde ontwikkeling van de genoemde nieuwe (deels gevoelige) functies in het plangebied (wonen, kantoren, voorzieningen, recreatie). Er is daarom zeer uitvoerig onderzoek gedaan naar de milieukwaliteiten en belemmeringen in het gebied. Dit is temeer noodzakelijk omdat een deel van de Vlaardingse Rivierzone – het zogenaamde Stad&Milieu-gebied – door de minister van VROM is aangewezen als experimenteergebied in het kader van de Experimentenwet Stad & Milieu.
Leidraad hierbij was – geheel in de geest van de Experimentenwet – een dubbele doelstelling: versterking van de economische structuur én verbetering van de leefbaarheid. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in een afzonderlijke Integrale Milieunota.
Daarnaast is gebleken dat voor ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied een zogenaamde m.e.r.-beoordeling (milieueffectrapportage) noodzakelijk is. Hiervoor is een afzonderlijke Notitie m.e.r.-beoordeling opgesteld die mede is gestoeld op de informatie in de Integrale Milieunota.
Formeel is een dergelijke m.e.r.-beoordeling weliswaar pas noodzakelijk ten behoeve van het eerstvolgend op te stellen bestemmingsplan in dit gebied. Het is echter een goede zaak dat nu al kan worden vastgesteld dat voor de ontwikkelingen in dit gebied een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk is (zie hoofdstuk 10).
Een globaal overzicht van de verschillende stappen en ijkpunten in de planvorming biedt nevenstaand schema.



Figuur 3: Schema planvorming voor de Rivierzone

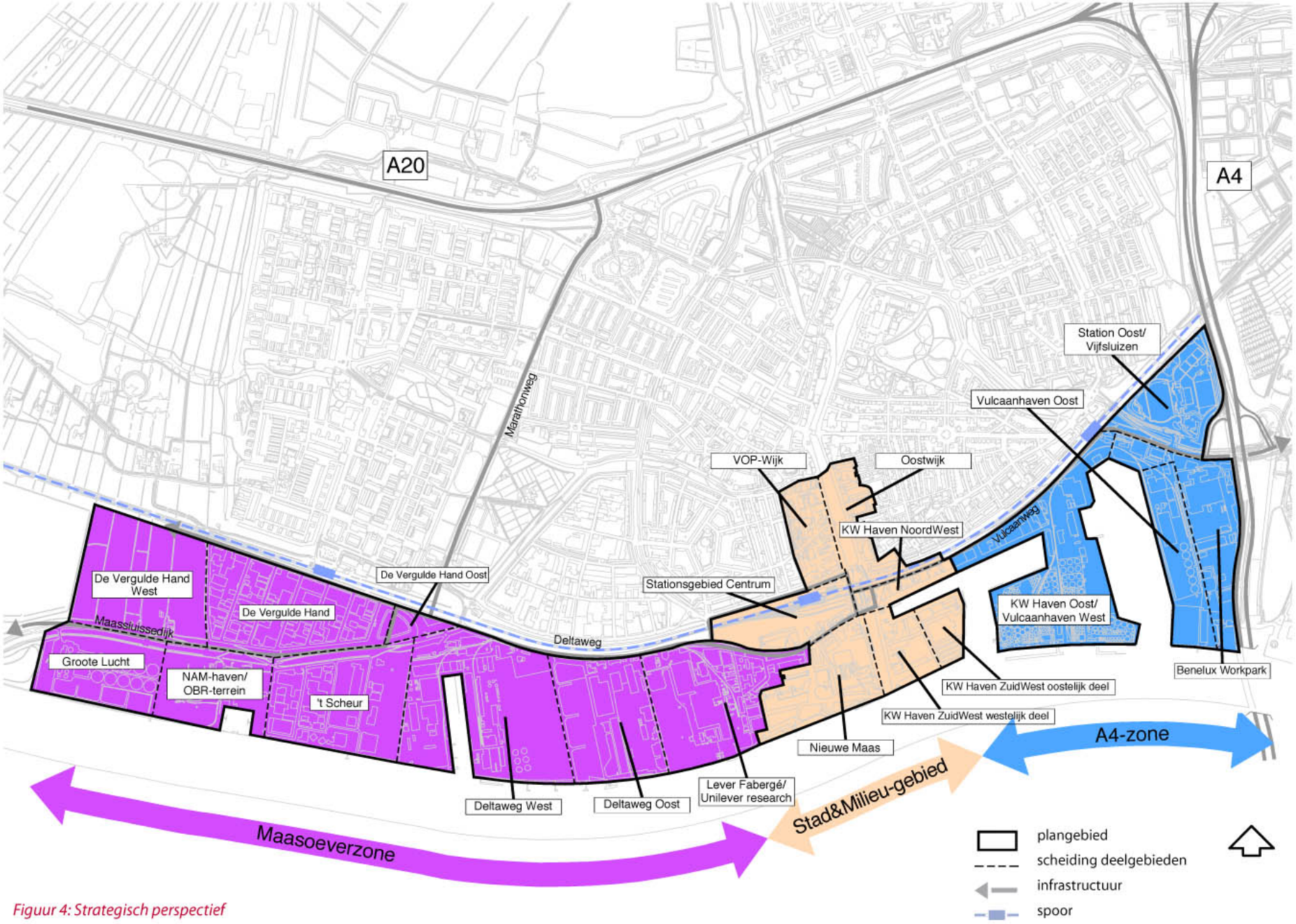
1.4 Opbouw rapport en leeswijzer

Het structuurplan bestaat uit een deel A en een deel B. De kern van het plan staat in deel A. Deel B gaat meer in detail in op verschillende zaken. Deel A heeft de volgende opbouw. Hoofdstuk 2 gaat in op beleidscontext en doelstellingen en geeft in kort bestek de hoofdlijnen van de ontwikkelingsvisie.
Hoofdstuk 3 geeft een uitwerking van de visie voor de verschillende deelgebieden: Stad&Milieu-gebied, A4-zone en Maasoeverzone. Tevens bevat dit hoofdstuk de belangrijkste conclusies en randvoorwaarden voor de infrastructuur en voor de relevante milieu- en duurzaamheidaspecten.
De hoofdlijnen van de beoogde ontwikkelingen in het plangebied hebben hun neerslag gekregen in de structuurplankaart die in hoofdstuk 4 is toegelicht. Hoofdstuk 5 gaat kort in op een aantal uitvoeringsaspecten

met verwijzing naar het IUP en bevat een samenvattend overzicht van het ruimtelijke-functioneel programma (aantallen of vierkante meters voor onder andere kantoorontwikkeling, bedrijfsterreinontwikkeling, wonen en voorzieningen).

Deel B geeft nadere toelichting, achtergrondinformatie en onderbouwing. In dit deel wordt dieper ingegaan op beleidskader (hoofdstuk 6), cultuurhistorie (hoofdstuk 7), ruimtelijk-functioneel programma (hoofdstuk 8), verkeer en vervoer (hoofdstuk 9), milieu en duurzaamheid, bodem, water en ecologie (hoofdstuk 10). Dit laatste hoofdstuk geeft de conclusies van milieuonderzoek en milieutoetsen welke uitvoerig zijn verantwoord in de Integrale Milieunota. Aan het eind van deel B is een literatuuroverzicht opgenomen.

[1)] Samen met de bijbehorende Nota van Aanbevelingen waarin de verschillende inspraakreacties zijn verwerkt.



Figuur 4: Strategisch perspectief

2 Visie op hoofdlijnen

2.1 De huidige Rivierzone in vogelvlucht

Het plangebied Rivierzone wordt gevormd door de gehele zone tussen de spoorlijn (Hoekse lijn) en de Nieuwe Maas: vanaf de A4 in het oosten tot en met de RWZI (Groote Lucht) in het westen. Verder maakt het gebied tussen de oude stad en station Vlaardingen-Centrum (deel VOP-wijk/ omgeving Oude Haven/deel Oostwijk) deel uit van het plangebied.
Binnen het plangebied worden 3 deelgebieden onderscheiden (zie figuur 4):

1. Het zogenaamde Stad&Milieu-gebied, met daarin:
- het binnendijkse gebied omgeving Oude Haven/VOP-wijk/Oostwijk waar een belangrijk stuk visserijgeschiedenis ligt;
- de Buitenhaven en het westelijk deel van de Koningin Wilhelminahaven (KW-haven) en omgeving, met een rijke cultuurhistorie, en met nu nog overwegend een bedrijvenmilieu;
- het gebied Nieuwe Maas ten westen van de Buitenhaven: gemengd milieu met bedrijfsgebouwen (langs de Galgkade), park, hotel en woongebouwen richting Nieuwe Maas (Maasboulevard) en Westhavenkade;
- gebied tussen Galgkade en Parallelweg, met: station Vlaardingen-Centrum, deltadijk, rangeerterrein, school en enkele bedrijven.

2. De A4-zone, met daarin:
- het gebied Vijfsluizen (nu sportpark) en station Vlaardingen-Oost;
- het Benelux Workpark, met oudere, gemengde bedrijvigheid (veel bouwnijverheid);
- Vulcaanhaven Oost met grootschalige watergebonden bedrijvigheid;
- Vulcaanhaven West/oostelijk schiereland KW-haven, met eveneens grootschalige watergebonden bedrijvigheid.

3. De (westelijke) Maasoeverzone, met daarin van oost naar west:
- de terreinen van Unilever Research en Lever-Fabergé;
- het bedrijvengebied Deltaweg (Oost en West) met haven, een aantal grootschalige bedrijven en aanzienlijke terreinen die beschikbaar zijn of komen voor herontwikkeling;
- 't Scheur: een modern gemengd bedrijventerrein met bedrijven in de sfeer van handel en zakelijke dienstverlening;
- gebied NAM-haven/OBR-terrein dat beschikbaar is voor herontwikkeling;
- RWZI-terrein (rioolwaterzuiveringsinrichting) Groote Lucht;
- bedrijventerrein De Vergulde Hand ten noorden van de Delftlandsedijk/ Maassluissedijk alsmede een westelijke en Oostelijke uitbreidingslocatie.

Het plangebied heeft dus overheersend een functie voor bedrijvigheid, met een zeer sterk accent – zeker wat betreft het ruimtebeslag – op industrie en bouwnijverheid. In het totale gebied – binnendijks en buitendijks – werken naar schatting 7.000 mensen.

In de eerdere fasen van de planvorming zijn knelpunten, maar vooral ook kansen in het plangebied grondig in beeld gebracht, geanalyseerd en bediscussieerd.
Knelpunten zijn gesignaleerd op een breed spectrum: verouderings- en slijtageverschijnselen, matige tot slechte beeldkwaliteit, ondergesneeuwd raken van een rijk cultuurhistorisch erfgoed, oververtegenwoordiging van economische "krimp"-sectoren, aanzienlijke ongebruikte/braakliggende terreinen, ontsluitingsproblematiek, diverse milieuknelpunten en, last but not least, de grote barrières tussen stad en rivier.

Kansen zijn aanwezig om stad en rivier bij elkaar te brengen, daarnaast is het een uitdaging om het cultuurhistorisch erfgoed op te waarderen.

2.2 Doelstellingen voor de Rivierzone

Met de Nota Hoofdlijnen heeft de gemeente de doelstellingen bepaald en de koers uitgezet voor de gewenste toekomstige ontwikkeling van het plangebied.

De *hoofddoelstellingen* van het vernieuwingsproces voor de Rivierzone luiden:
- een bredere basis bieden voor werken en ondernemen;
- een leefbaar en afwisselend woon- en verblijfsklimaat bieden;
- bescherming en herwaardering van het cultuurhistorisch erfgoed.

Deze doelstellingen zijn doorvertaald naar een beleidsinzet voor het gehele gebied en de onderscheiden deelgebieden.

Te beginnen bij het *Stad&Milieu-gebied*. Op dit moment ligt het gebied rond de Buitenhaven en de Koningin Wilhelminahaven, zowel ruimtelijk als functioneel, afgescheiden van de binnenstad.

Figuur 5: Hoofdontwikkelingen plangebied

De aanwezigheid van de oude havens en de aanpalende bebouwing, het uitzicht over het water en de nabijheid van de Vlaardingse binnenstad scheppen uitstekende voorwaarden voor een gemengd stadsmilieu dat weliswaar typisch Vlaardings is, maar er nu nog nauwelijks te vinden is.
De inzet is, om gebruikmakend van de historische omgeving met een grote menging van woningen, voorzieningen, bedrijven en openbare ruimte, een hernieuwd licht te werpen op Vlaardingen als stad aan het water.

Dan de *A4-zone*. Diverse studies en planexercities hebben aangetoond dat in het oosten van de Rivierzone grote economische mogelijkheden liggen. Deze hangen samen met de uitstekende bereikbaarheid. Met de ligging aan de (mogelijk in noordelijke richting door te trekken) A4, de aanwezigheid van het NS-station Vlaardingen-Oost en de nabijgelegen metrohalte Vijfsluizen van de Beneluxlijn (net over de grens met Schiedam) is het gebied vanuit heel Rijnmond goed bereikbaar. Dat biedt uitstekende mogelijkheden voor de ontwikkeling van een (boven)regionaal knooppunt (Regiovisie Rotterdam) met de kans om bedrijven aan Vlaardingen te binden in sectoren die het nieuwe economische gezicht van Rijnmond zullen bepalen: kantoren, kenniscentra en toerisme.

Ten slotte de beleidsinzet voor de westelijke *Maasoeverzone*. De terreinen in het westen van de Rivierzone zullen een duidelijker profiel moeten krijgen, afgestemd op het type bedrijven dat er zit of dat er komt, en de openbare ruimte zal door investeringen

in groen en infrastructuur een flinke impuls kunnen krijgen. Een deel van de ruimte die hier beschikbaar komt, zal gebruikt kunnen worden door lokale bedrijven. De westelijke Maasoeverzone moet ruimte gaan bieden om de beweging die in andere delen van de Rivierzone zal ontstaan te accommoderen. Voorzover bestaande bedrijven vanwege het vernieuwingsproces verplaatst moeten worden, zal hier een geschikte plek geboden worden, waarbij tevens mogelijkheden voor vernieuwing en uitbreiding ontstaan.

2.3 Beleidscontext

Het vernieuwingsproces voor de Rivierzone staat niet op zichzelf, maar maakt nadrukkelijk deel uit van het beleid voor de hele gemeente Vlaardingen (Stadsvisie 2020 en de Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020).
De doelstellingen voor de Rivierzone sluiten naadloos aan op de doelstellingen die door het openbaar bestuur op regionaal, provinciaal en nationaal niveau zijn geformuleerd.
Een van de belangrijkste kaders is het ROM-Rijnmond en daarbinnen het project Herstructurering Rechtermaasoever. Op basis van de Intentieovereenkomst uit 2002 hebben overheden (gemeenten, stadsregio, provincie en ministeries) en georganiseerd bedrijfsleven in december 2003 overeenstemming bereikt over de belangrijkste uitgangspunten voor de herstructurering van de stedelijke structuur op de Rechtermaasoever in relatie tot de milieugebruiksruimte van de bedrijven op de Linkermaasoever. Deze uitgangspunten leggen de basis voor duurzame afspraken voor woningbouwlocaties op de Rechtermaasoever, waaronder die in het Stad&Milieugebied.

Naast de formele toetsingskaders (rijks- en provinciaal beleid, streekplan) zijn ook andere plannen en studies van belang.
Zo willen de in het project Westhoek betrokken gemeenten de toeristisch-recreatieve kwaliteit van het Westland, Midden-Delfland en Rijnmond bevorderen. Daarbij wordt rekening gehouden met regionale groenstructuren, ecologische en recreatieve verbindingen (onder andere Groenblauwe Slinger) en de aan de Waterweg gelegen historische centra .
Van belang is voorts de Zuidvleugelstudie van de samenwerkende regionale overheden, gericht op een prioriteitenstelling in de ruimtelijke investeringen van de gemeenten in de Haagse en Rotterdamse regio.
Een uitvoeriger beschouwing over het relevante beleidskader is opgenomen in hoofdstuk 6.

2.4 Ontwikkelingsvisie voor de Rivierzone

Kern van de ontwikkelingsvisie

De ontwikkelingsvisie voor de gehele Rivierzone is gericht op verbetering van het leefmilieu, benutting van kansen voor economische vernieuwing en opwaardering van het cultuurhistorisch erfgoed. De plannen voorzien in toevoeging van een aanzienlijke hoeveelheid werkgelegenheid, in verbetering van de ontsluiting en aanpassing van de infrastructuur, en in het weer verbinden van de stad met de rivier.
Het economische karakter van de Rivierzone blijft voorop staan. Te verplaatsen bedrijven wordt een nieuwe locatie binnen de Rivierzone aangeboden. Tegelijkertijd zal de kwaliteit van de aansluiting op de binnenstad een aanzienlijke verbetering ondergaan, die zich vertaalt in een aantrekkelijker woon- en leefklimaat in het gebied en goede langzaamverkeersroutes.
Landschappelijk zal de dijk tot samenbindende structuur uitgroeien. En het gebied als geheel zal, net als nu, het verhaal van de havenontwikkeling als belangrijk cultuurhistorisch gegeven blijven vertellen.
Toegespitst op de eerdergenoemde deelgebieden – A4-zone, Stad&Milieu-gebied en Maasoeverzone – zijn de kernpunten van de ontwikkelingsvisie in kort bestek als volgt te verwoorden.

- *A4-zone*: benutting van kansen voor de ontwikkeling van een (boven)regionaal vestigingsmilieu met hoogwaardige nieuwe werkgelegenheid in de sfeer van zakelijke dienstverlening en kenniscentra (kantorenontwikkeling).
- *Stad&Milieu-gebied*: herstel van de relatie tussen de stad Vlaardingen en de rivier. Dit herstel wordt gerealiseerd door een versterking van de bestaande gemengde functies in dit gebied met een uitbreiding van de functies wonen, werken, voorzieningen en recreatie. Verder worden goede routes voor met name langzaam verkeer gerealiseerd, met behoud van bestaande autoverbindingen; in dat kader is in deelgebieden een verplaatsing van bedrijven noodzakelijk naar de westelijke Maasoeverzone.
- *Maasoeverzone*: streven naar versterking en modernisering van de bedrijventerrein speerpunten daarbij zijn de (her)ont-

wikkeling van niet gebruikte en van sterk verouderde/niet adequaat gebruikte terreinen; ruimte bieden voor verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven en industriële werkgelegenheid, alsmede voor uitbreiding en nieuwvestiging.

De filosofie van de vernieuwing van de Rivierzone kent daarmee een tweetal ruimtelijke hoofdontwikkelingen (zie figuur 5, pagina 14):

- een ontwikkeling in noord-zuidrichting in het Stad&Milieu-gebied, met als doel een aantrekkelijke ruimtelijke verbinding van de historische stad met de rivier te maken;
- een ontwikkeling in westelijke en oostelijke richting vanuit het Stad&Milieugebied naar de Maasoeverzone en de A4-zone.

Belangrijk aandachtspunt in de voorgestane ontwikkeling vormt de verkeersafwikkeling en de daarvoor benodigde aanpassingen in de infrastructuur. Verderop in dit hoofdstuk en uitvoeriger in paragraaf 3.4 en hoofdstuk 9 wordt daarop ingegaan. De beoogde economische vernieuwing en verbreding laat onverlet dat ook aan het gevestigde bedrijfsleven ruimte wordt geboden.

Bredere basis voor werken en ondernemen

Een van de doelstellingen van het Rivierzone-project is *een bredere basis bieden voor werken en ondernemen*. Vlaardingen heeft in verhouding tot de beroepsbevolking weinig arbeidsplaatsen. Bovendien staat een aantal bedrijfstakken, waar Vlaardingen traditioneel sterk is, onder druk.
Verbreding van de Vlaardingse economie is van belang, waarbij de gemeente kansen wil benutten voor versterking van onder andere de zakelijke dienstverlening en de toeristisch-recreatieve sector. Tegelijk wil Vlaardingen voldoende ruimte blijven bieden aan de traditionele sectoren die goed blijven voor een aanzienlijke hoeveelheid banen. In totaal kunnen de plannen voor de Rivierzone tot 2020 mogelijk zo'n 10.000 nieuwe arbeidsplaatsen opleveren.

De belangrijkste locaties voor zakelijke dienstverlening zijn het gebied station Vlaardingen-Oost/Vijfsluizen en de omgeving van het station Vlaardingen-Centrum. De locatie Vijfsluizen kent een uitstekende bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer door de ligging pal aan afslag van rijksweg A4, nabij station Vlaardingen-Oost en op loopafstand van metrostation Vijfsluizen (Beneluxlijn/Calandlijn).
Vijfsluizen wordt een locatie met een regionale en – in geval van doortrekking van de A4 – bovenregionale functie. Op lange termijn kan mogelijk ook het huidige Benelux Workpark dit profiel krijgen.
In het rapport Knopen Leggen van de provincie Zuid-Holland wordt de locatie aangemerkt als bovenregionaal knooppunt met belangrijke economische potenties.

De stationslocatie Centrum is goed bereikbaar per spoor en vanuit de stad zelf, zeker per fiets. De bedoeling is dat deze stationslocatie vooral een functie krijgt voor lokale bedrijven en instellingen, waaronder bijvoorbeeld een nieuw stadskantoor.

Toerisme en recreatie kunnen gestalte krijgen bij de Koningin Wilhelminahaven, in aanvulling op de mogelijkheden in het centrum. De historische sfeer rond de haven biedt mogelijkheden voor horeca, publieksvoorzieningen en bijzondere manifestaties. Een zeejachthaven maakt deel uit van de plannen. Op lange termijn zou mogelijk in de A4-zone een leisurecentrum kunnen komen. In de westelijke Maasoeverzone en rond de Vulcaanhaven krijgt de bedrijvigheid in productie, handel, distributie en aanverwante sectoren de ruimte. Om voldoende ruimte te bieden voor verplaatsing en bedrijfsvestiging in het kader van de Rivierzone-ontwikkeling wordt, naast intensivering/herontwikkeling van bepaalde buitendijkse terreinen, De Vergulde Hand in westelijke richting uitgebreid.

Leefbaar en afwisselend woon- en verblijfsklimaat

Het beleid voor de Rivierzone is – in navolging van het project ROM Rijnmond – naast het versterken van de economie gericht op *verbetering van de leefbaarheid.* Enerzijds gaat het daarbij om een verbetering van de milieukwaliteit – en dan vooral van industrielawaai – voor bestaande woningen. Anderzijds is van belang dat ook voor woningen – ondanks de hoge milieubelasting in het gebied – een goed leefklimaat kan worden gewaarborgd. Hieronder wordt een voldoende milieukwaliteit verstaan zonder dat het goed functioneren van de bedrijven in de omgeving onevenredig wordt belemmerd. Daarbij is vooral aandacht nodig voor de aspecten industrielawaai, geur, externe veiligheid en luchtkwaliteit.
Het woon- en leefklimaat komt in tal van andere aspecten van de beoogde Rivierzone-ontwikkeling aan de orde.

Belangrijk is dat met het maken van de verbinding van de stad naar het water ("van 't Hof naar 't Hoofd"-route) bijzonder interessante mogelijkheden ontstaan voor het maken van nieuwe gemengde (woon)milieus: aan de Nieuwe Maas, de Buitenhaven, de Koningin Wilhelminahaven en in de stationsomgeving. Met name het Stad&Milieu-gebied wordt een aantrekkelijk verblijfsgebied en ontmoetingspunt voor heel Vlaardingen en voor bezoekers van buiten. De huidige barrières tussen stad en buitenhaven worden geslecht. Het nieuw te maken Sluisplein en de vernieuwde stationsomgeving moeten aantrekkelijke en veilige verbindingen gaan vormen tussen het centrum en de oude havens/rivier, vooral voor voetgangers en fietsers. Veel openbare ruimtes kunnen een aantrekkelijke inrichting krijgen, zoals bijvoorbeeld de kades rond de havens en het park bij de Nieuwe Maas. Het straatbeeld wordt verlost van een overdaad aan geparkeerde auto's door veel parkeerruimte verdiept onder het maaiveld of de bebouwing aan te leggen. Aanleg van groen- en recreatievoorzieningen moet bijdragen aan het leef- en verblijfsklimaat in de Rivierzone. De functie van de dijk als groene oost-westverbinding (ecologisch en recreatief) wordt versterkt.

figuur 6: Cultuurhistorische tijdslijn

Bescherming en herwaardering cultuurhistorisch erfgoed

De geschiedenis van de haven is herkenbaar in de "tijdslijn" (zie figuur 6). Dit is de route die loopt vanaf 't Hof via het Sluisplein naar de Vulcaanhaven. De overgang van vissershaven naar industriële haven is hier goed te volgen, van de 17e-eeuwse koopmanshuizen aan de Westhavenkade tot het Cincinnatigebouw aan de Schiedamsedijk. Deze tijdslijn wordt als structurerend element gebruikt bij de planuitwerking. Monumenten en andere beeldbepalende panden langs de route blijven bestaan.
De beoogde betere verbinding van het stadscentrum met de Buitenhaven refereert eveneens aan de cultuurhistorie. Jarenlang was de route "van 't Hof naar 't Hoofd" (zie figuur 7) immers de centrale verbinding waaromheen Vlaardingen zich heeft ontwikkeld. Deze functie wordt hersteld.
Over de hele linie zullen in de planuitwerking overigens de cultuurhistorische en archeologische waarden in een zorgvuldige afweging worden betrokken en zoveel mogelijk gerespecteerd.
Een beschrijving van deze waarden en de wijze waarop daarmee zal worden omgegaan, is opgenomen in hoofdstuk 7.

Verkeer

Het oostelijk deel van het Rivierzonegebied wordt ontsloten via de Vulcaanweg, Kesperweg/Schiedamsedijk naar autosnelwegaansluiting "Vlaardingen-Oost" op de A4. Met name het gebied Vijfsluizen is bijna direct aan deze aansluiting gesitueerd.
Het westelijk deel wordt ontsloten naar autosnelweg A20 via de Deltaweg en de (op termijn) te verbeteren Marathonweg.
Het Sluisplein zal als doseerpunt fungeren, zodat deze oversteek van de oost-west-route door de centrale as tussen binnenstad en Rivierzone verkeersluwer wordt.
De Van Beethovensingel/Burgemeester Pruissingel zal westelijk een secundaire

Figuur 7: Stad&Milieu-gebied en route "van 't Hof naar 't Hoofd"

ontsluiting vormen. De verkeersstructuur nabij de A4 (Kesperweg) zal ingrijpend moeten worden aangepast om de verkeersafwikkeling van onder andere Vijfsluizen te kunnen waarborgen.
Het openbaar vervoer zal niet ingrijpend wijzigen, wel zal de huidige spoorverbinding (de "Hoekse lijn") in de toekomst mogelijk met lightrail (tram/metro-achtige voertuigen) worden bediend. Voor Vlaardingen is deze rechtstreekse spoorverbinding naar Rotterdam-CS van groot belang. Bij invoering van lightrail zal de huidige periode met een hoge bedieningsfrequentie (tot 8 maal per uur) bovendien mogelijk worden verruimd tot buiten de spitsperioden.

Bij invoering van een lightrail kan de sluiting van de spoorwegovergangen worden bekort, waardoor de wachttijden voor de gesloten spoorwegovergang kunnen worden teruggebracht. De wachtrijen kunnen dan worden teruggedrongen. Dit is met name van belang voor de Westhavenkade en de Van Beethovensingel omdat het niet mogelijk is bij deze overgangen te voorzien in een ongelijkvloerse kruising. De Marathonweg zal de spoorlijn ongelijkvloers gaan kruisen.
De routes en frequentie van de busbediening zullen bij realisatie van de gewenste Rivierzone-ontwikkelingen verbeterd moeten worden. Het gebied zal intensiever worden gebruikt en in de huidige situatie is de Rivierzone slecht ontsloten per bus.

Verbetering van de busontsluiting kan ook in het kader van vervoermanagement plaatsvinden.

3 Uitwerking visie

Het programma van realiseerbare projecten uit de Nota Hoofdlijnen krijgt vorm in de drie deelgebieden van de Rivierzone (Stad&Milieu-gebied, Maasoeverzone, A4-zone). In de navolgende paragrafen 3.1 tot en met 3.3 wordt nader ingezoomd op de voorgestane ontwikkeling in deze gebieden. Per deelgebied is tevens een indicatie gegeven van het programma uitgedrukt in aantallen te realiseren woningen en metrage bedrijfsvloeroppervlakte voor bedrijven en voorzieningen.
De hoofdlijn van de gewenste ontwikkelingen is vastgelegd in de structuurplankaart met bijbehorende toelichting (hoofdstuk 4). Waar in de beschrijving sprake is van stedenbouwkundige detailleringen, zijn deze vooral bedoeld als *mogelijke uitwerking,* om de visie te verhelderen en inzicht te bieden in de mogelijkheden, en dus niet als dwingende lijn ("blauwdruk"). De nadere uitwerking van de plannen voor de Rivierzone is immers een dynamisch proces dat gefaseerd in de tijd tot stand zal komen. Flexibiliteit en inspelen op actuele omstandigheden zijn daarom absoluut noodzakelijk.

Overkoepelend voor het gehele plangebied vormen de thema's infrastructuur – met name verbetering van de bereikbaarheid door aanpassing van de weginfrastructuur – en groenstructuur, alsmede de nieuwe beleidskaders voor milieu en duurzaamheid, belangrijke speerpunten. De betreffende maatregelen komen in de paragrafen 3.4, 3.5 en 3.6 aan bod.

3.1 Stad&Milieu-gebied

Vlaardingen heeft zich ontwikkeld langs de Vlaarding, in het Stad&Milieu-gebied de huidige Oude Haven en de Buitenhaven, die de formele centrale ruimte (van 't Hof naar 't Hoofdroute) vormt (zie Figuur 7). Aan deze centrale ruimte bevinden zich gebieden met herkenbare gemengde stedelijke milieus, die de historische binnenstad verbinden met de Nieuwe Maas.
Het projectgebied, dat valt onder de experimentenwet Stad en Milieu[1)], bestaat uit twee binnendijkse gedeelten en twee buitendijkse gedeelten. Het Sluisplein en het stationsgebied vormen de verbindende schakels op de grens van de waterkering.
Binnendijks worden de bestaande routes vanuit de stad richting rivier en NS-station verbeterd en worden nieuwe routes toegevoegd. Dit gebeurt via een herstructurering van de VOP-wijk aan de westzijde van de Oude Haven (route van 't Hof naar 't Hoofd) en door een herinrichting van de West- en Oosthavenkade.

De herinrichting van het Sluisplein als uitwerking van de verkeersstructuur uit de Nota Hoofdlijnen en de invulling van het stationsgebied, vormen de belangrijke schakels tussen het centrum en de Nieuwe Maas, waarbij de barrières van infrastructuur, niveauverschillen en waterkering worden overbrugd. In de buitendijkse deelgebieden wordt het bestaande bedrijfsmilieu omgezet in een gemengd milieu met een nadruk op woningen.

VOP / Westhavenkade

In de VOP-wijk worden verouderde bedrijfslocaties –in de zone direct achter de percelen/bebouwing aan de Westhavenkade – geherstructureerd. Bedoeling is dat hier een binnenstedelijk kleinschalig gemengd milieu ontstaat met ruimte voor winkels, ambachtelijke beroepen en bedrijfjes in de stedelijke plint en woningen daarboven. Hierbij wordt de rommelige structuur met restruimten en slechte bebouwing aangepast, zodat een helder stratenpatroon ontstaat met een nieuwe informele route voor langzaam verkeer

vanuit de stad naar het station, evenwijdig aan de Westhavenkade. Door het aanwezige hoogteverschil van het poldergebied ten opzichte van de randen en de Vettenoordsekade kan het parkeren onder een verhoogde straat met de nieuwe woningen en bijbehorende kleinschalige openbare ruimte worden gerealiseerd.

De Landstraat blijft op het huidige peil gesitueerd. De meer naar het westen gelegen nieuwe route komt verhoogd te liggen. Het visverwerkend bedrijf op de hoek Westhaven/Vettenoordse kade kan op deze wijze worden ingepast. De ontsluiting van het parkeren wordt zo goed mogelijk buiten de nieuwe en bestaande woongebieden gehouden.

De kleinschalige bebouwing – in aansluiting op de historische karakteristiek van het centrum – bestaat uit "grondgebonden" woningen in ongeveer 3 lagen, waarbij de begane grond overhoogte krijgt om ook een niet-woonfunctie te kunnen krijgen, bijvoorbeeld kleinschalige bedrijvigheid of detailhandel. Aan de zijde van het NS-station kan de bebouwing hoger worden (4 à 5 lagen).
De Westhavenkade dient vooral te worden heringericht om meer en betere ruimte voor de voetganger te kunnen bieden, zowel langs de gevels van de aangrenzende bebouwing als langs de kade.
Daarnaast zal een deel van de aanwezige karakteristieke bebouwing op termijn ook een woonfunctie kunnen krijgen, indien een oplossing kan worden gevonden voor de milieuhinder van het visverwerkende bedrijf aan de Westhavenkade/Vettenoordse kade.
Afhankelijk van de gedetailleerde geluids- en geurcontouren en eventueel te nemen maatregelen, zal het definitieve programma worden bepaald.
Indicatief programma: circa 270 woningen en 2.000 m² kleinschalige detailhandel en ambacht.

Oostwijk/Oosthavenkade

Slechts een smalle zone van de Oostwijk maakt onderdeel uit van het Stad&Milieugebied. Voor de locatie van het Oude en Nieuwe Thuis wordt aan een woningbouwplan gewerkt, waarin een beperkt aantal stadswoningen met inpandige parkeergelegenheid zal worden gerealiseerd na sanering van de aanwezige bodemvervuiling.
Vanuit ruimtelijk oogpunt vraagt de hoek van de Oosthavenkade met de Spoorsingel om een versterking van de gevellijn, waarbij de gevellijn van de Oosthavenkade ter plaatse door aanvullende bebouwing wordt gekoppeld aan de gevellijn van het buitendijkse gedeelte (KW Haven). Deze ruimtelijke ontwikkeling maakt nog geen onderdeel uit van de huidige plannen; nader onderzoek is vereist, waarbij aanwezige functies, belemmeringen en mogelijkheden moeten worden bezien. Vergelijkbaar met de Westhavenkade zal de Oosthavenkade moeten worden heringericht, waarbij de ruimte voor voetgangers langs de gevel én langs het water wordt verbeterd.

Stationsgebied Vlaardingen-Centrum

Het Stationsgebied Vlaardingen-Centrum krijgt een invulling met woningen, publieke functies, een nieuw NS-station, winkels en een kantorenprogramma. In ruimtelijk opzicht vormt het gebied een intermediair tussen de kleinschalige VOP-wijk en de grootschalige Maasboulevard. De toe te voegen bebouwing kan, afhankelijk van de ligging, variëren in hoogte van ongeveer drie tot twaalf lagen. Daarnaast kunnen door toepassing van een glooiend maaiveld de hoogteverschillen en barrières in het gebied worden overwonnen. Het NS-rangeerterrein ten zuiden van het station komt te vervallen. De aanwezige hoofdwaterkering wordt gerespecteerd en benut als groene ruimte en als langzaam verkeersontsluiting voor het aangrenzende programma. In het stationsgebied worden binnenstad en buitendijksgebied met elkaar verbonden door een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse kruising van voetganger en spoor.
Mede in relatie tot een toekomstige ontwikkeling naar light-rail, is vernieuwing van het stationcomplex gewenst, waarbij een station met zijperrons de voorkeur heeft. Uitgangspunt is een tweezijdige oriëntatie van het station met aan de stadszijde een echt plein. Aan de rivierzijde sluit het station aan op een verhoogd maaiveld waaraan kantoren- en winkelfuncties kunnen liggen. Dit gebied gaat geleidelijk over in een lagergelegen woongebied met de dijk als ruggengraat.
Via het verhoogde maaiveld wordt ook een noord-zuid verbinding gerealiseerd over de hoofdwaterkering die als groen element deze locatie van oost naar west doorkruist.
Indicatief programma: circa 96.000 m² kantoren, 28.000 m² publieke functies, 150 woningen en 2.500 m² detailhandel. Hierbij bestaat de mogelijkheid om het woningprogramma tot maximaal 500 woningen te vergroten ten koste van het kantorenprogramma, dat op basis van

Figuur 8 : Planconcept Stad&Milieu-gebied

de huidige inschattingen minimaal 30.000 m² zal bedragen.

Koningin Wilhelminahaven (noordwest en zuidwest)

Aan de noordwestzijde van de KW Haven wordt nieuwbouw in pakhuisstructuur voorgesteld, in aanvulling op verschillende vanuit cultuurhistorisch, ruimtelijk en strategisch opzicht te handhaven gebouwen.
Er wordt zowel aan de zijde van de Vulcaanweg als aan de zijde van de KW Haven gedacht aan een duidelijke samenhangende gevelwand in 4 à 5 lagen, in aansluiting op enkele te handhaven monumentale panden. De begane grond krijgt een overhoogte, ten einde oplossingen mogelijk te maken voor de hoogwaterproblematiek van dit buitendijkse gebied. Hierdoor kan de kade ook op de huidige wijze aan blijven sluiten op de te handhaven bebouwing. Ook op de kop aan het Sluisplein wordt bebouwing toegevoegd om de eerdergenoemde gevellijn aan de oostzijde van de centrale ruimte van de binnen- en buitenhaven vorm te geven. Het parkeren voor het bouwprogramma, dat voornamelijk uit kantoren (slechts beperkt uit woningen vanwege de milieuzonering) en kleinschalige horeca, cultuur of watersport in de plint bestaat, zal voornamelijk inpandig worden opgelost achter het bebouwingsfront langs de KW Haven. Rondom de KW Haven ontstaat een nieuw, gemengd stedelijk milieu met kantoren, wonen en recreëren in samenhang met een zeejachthaven, die in het westelijk havenbekken zal worden gerealiseerd. De noordelijke kade van de KW Haven kan een functie krijgen als evenemententerrein.
De woningbouw aan deze noordelijke zijde zal vooralsnog worden beperkt tot het gebied tussen de buitenhaven en de Koningin Wilhelminahaven.

Op het (westelijk) schiereiland van de KW Haven zullen in goed overleg de op het westelijk deel aanwezige (milieu)hinderlijke bedrijven worden verplaatst naar de te (her)ontwikkelen bedrijventerreinen in Maasoeverzone. De vrijkomende ruimte is bestemd voor onder meer wonen. In verband met de bodemverontreiniging en de hoogwaterproblematiek wordt gedacht aan het realiseren van de bebouwing op een plaat. Dit parkeerprogramma is geplaatst op maaiveldniveau, maar tevens onder de woningen. De woningen komen zodoende op een “terp” te liggen. Aan de zijde van de KW Haven wordt, in samenhang met (vooralsnog) te handhaven aanwezige bebouwing, nieuwbouw in pakhuisstructuur in 4 à 5 lagen met een gemengde functie voorgesteld. Meer naar de rivier kan de bebouwing in hoogte toenemen tot 7 lagen bovenop de parkeerplint, waarbij de vingerstructuur van bouwblokken zich opent om maximaal zicht vanuit de woningen en het openbare gebied op de Nieuwe Maas te geven. Dit openbare gebied heeft een ruime maat als gevolg van de “veiligheidszone vaarweg” van 40 m vanaf de (nieuwe) oeverlijn. Aan

de binnenzijde van de bouwblokken moet een rustig en groen woonmilieu ontstaan. De brede kade langs de Nieuwe Maas krijgt een openbaar en stenig/robuust karakter. Ten oosten van de Waterleidingstraat vindt vooralsnog geen transformatie naar andere functies plaats. Dit mede gelet op de milieueffecten van de bedrijven aan de oostzijde van de KW Haven.

Ten einde een goede aansluiting tussen de KW Haven noordzijde en het schiereiland te krijgen – in de vorm van een doorlopende gevellijn aan de zijde van de Oosthavenkade – wordt de kop van de KW Haven eveneens ontwikkeld met bebouwing. Hierdoor kan aan de zijde van de KW Haven een publieksgerichte functie (bijvoorbeeld horeca) in de plint komen, met bijbehorend terras. Daarboven zijn woningen mogelijk. Door deze ingreep kan ook de ontsluiting van het westelijk schiereiland worden verbeterd.
Indicatief programma: circa 31.000 m² kantoren, 380 woningen en 2.500 m² horeca/ detailhandel/leisure.

Nieuwe Maas

Door herstructurering ontstaat rond de Maasboulevard in het gebied De Nieuwe Maas ruimte voor uitbreiding van de woonfunctie in een bijzondere groene openbare parkruimte aan de rivieroever. Belangrijke kwaliteit van deze locatie is het uitzicht op de rivier en de industrie aan de overkant. Dit wordt onderstreept door recent bewonersonderzoek in het gebied, waarin wordt aangegeven dat het uitzicht bijzonder wordt gewaardeerd. De nieuwe ruimtelijke opzet is zodanig dat het uitzicht optimaal wordt benut.

Door de herstructurering ontstaat een parkgebied langs de rivier, dat doorloopt tot aan de Galgkade/het stationsgebied. De voorziene woonbebouwing, waarbij een combinatie met zorg en daaraan verbonden detailhandel grote mogelijkheden lijkt te bieden, kan de vorm krijgen van een campusachtige setting, met een autoluw/ vrij maaiveld.

Het parkeren en de ontsluitingswegen voor autoverkeer kunnen in deze visie onder een vanaf de rivier naar het station geleidelijk oplopend, verhoogd maaiveld worden gebracht. Ook het parkeren van Deltahotel en Unilever, dat in de huidige situatie veel overlast geeft, kan hierbij worden "weggew in parkeervoorzieningen in een glooiend maaiveld. De vrijstaande, autonome woongebouwen in het parkgebied tussen de Nieuwe Maas en de Galgkade kunnen variëren in hoogte van 4 tot 12 lagen, waarbij de aanwezige hoogbouw gehandhaafd blijft. Langs de Westhavenkade wordt een nieuwe gevelwand voorgesteld, die aansluit op de gevelwand langs het binnendijkse deel van de Westhavenkade en de nieuwbouw ter plaatse van het stationsgebied aan het Sluisplein. De nieuwe gevelwand met woningen in 4 lagen loopt met een flauwe curve naar het vernieuwde "platje", hierdoor komt de bebouwing op ruime afstand van de Pelmolen te liggen. Ter hoogte van het "platje" is een in hoogte oplopend gebouw gesitueerd tot 11 lagen hoog; bij de situering van deze nieuwe bebouwing zal rekening worden gehouden met de 40 m brede "veiligheidszone Vaarweg" langs de Nieuwe Maas, die vrij moet blijven van gevoelige bebouwing en goed bereikbaar moet zijn voor hulpdiensten (zie hoofdstuk 4).
Indicatief programma: circa 770 woningen (waaronder 100 zorgwoningen), 600 m² overige zorgvoorzieningen en 2.000 m² buurtgerichte detailhandel.

3.2 Maasoeverzone

In de westelijke Maasoeverzone zullen de bestaande bedrijventerreinen, voorzover nodig en mogelijk, worden geherstructureerd en plaatselijk uitgebreid, om zodoende voldoende schuifruimte te creëren voor het uitplaatsen van bedrijven uit het Stad&Milieu-gebied, en mogelijk op lange termijn voor bedrijven uit de A4-zone.
Binnendijks wordt bij De Vergulde Hand een uitbreiding ten westen van het bestaande bedrijventerrein ontwikkeld, alsmede een kleine punt aan de oostzijde, waar de Marathonweg de spoorlijn ongelijkvloers gaat kruisen. Buitendijks wordt bedrijventerrein ontwikkeld bij de NAM-haven en het OBR-terrein voor zowel havengebonden (zuidzijde) als niethavengebonden (noordzijde) bedrijven. Ook zal bij het voormalige terrein van Hydro-Agri door herstructurering een aanzienlijke capaciteit aan nieuwe bedrijfsgronden voor watergebonden bedrijven beschikbaar komen. Gelet op de huidige gebruiks- en eigendomssituatie is de termijn van de ontwikkeling van (delen van) dit laatste gebied vooralsnog onbekend. Naast schuifruimte, zullen deze bedrijventerreinen ook ruimte bieden aan het uit-

Figuur 9: Planconcept uitbreiding De Vergulde Hand

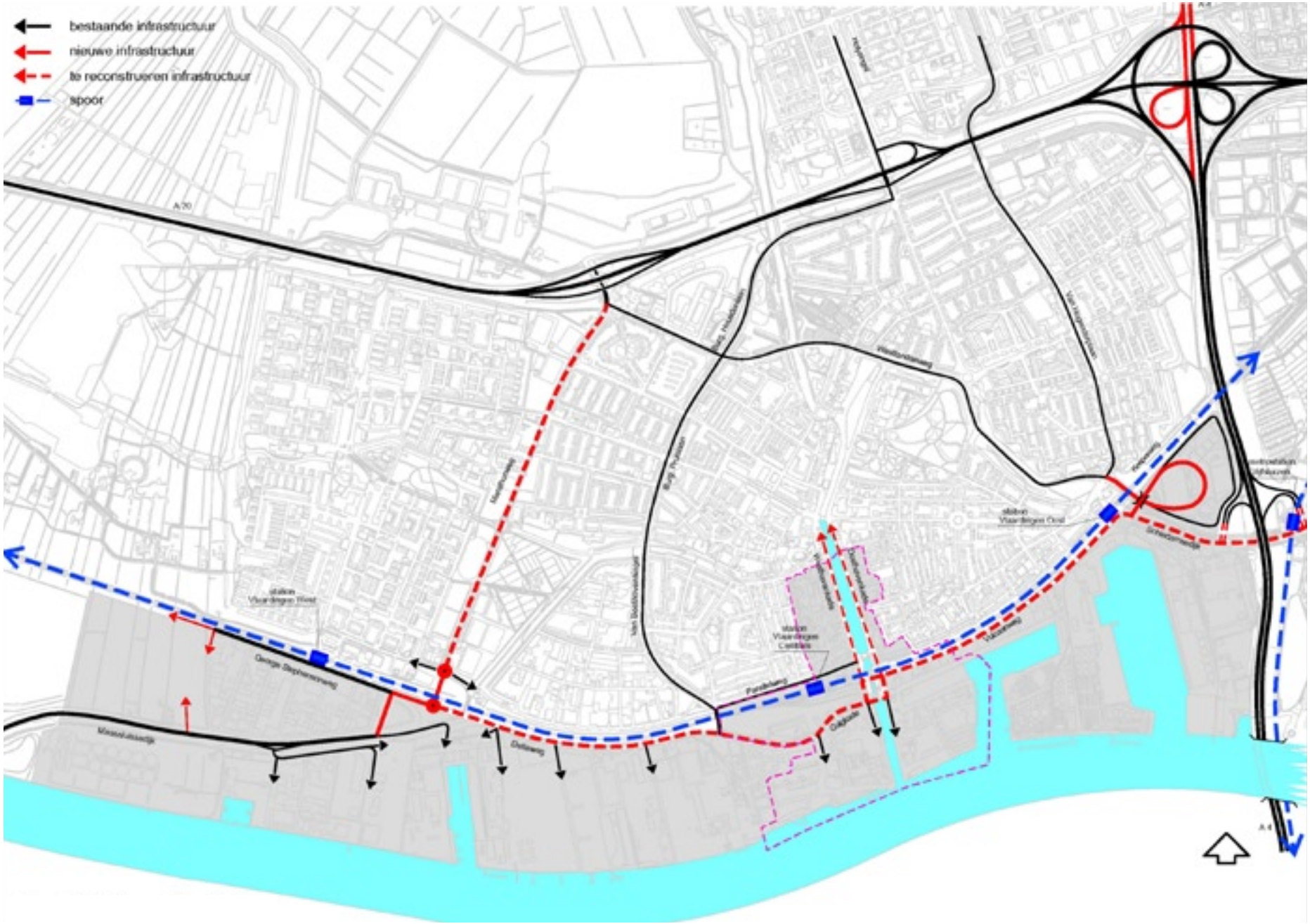
breiden van bestaande en/of te verplaatsen bedrijven, waardoor continuïteit en groei mogelijk is. Daarnaast kan dit vergrote aanbod aan bedrijfsgronden voorzien in de behoefte aan nieuwvestiging, ook vanuit de regio, waardoor nieuwe werkgelegenheid tot stand kan worden gebracht.

Uitbreiding De Vergulde Hand

Westelijk van het bestaande bedrijventerrein De Vergulde Hand wordt een nieuw gemengd bedrijventerrein ontwikkeld ter plaatse van het nu nog onbebouwde poldergebied tussen de hoofdwaterkering/ Maassluissedijk en de spoorlijn Hoek van Holland-Rotterdam.
Gelet op het landschappelijke karakter van de dijk en de langs de dijk gelegen monumentale boerderij De Vergulde Hand, zal een ruime zone langs de dijk onbebouwd blijven en een functie voor de groen- en waterstructuur krijgen alsmede een zorgvuldige aansluiting op het Midden Delflandgebied (zie figuur 9).
Het nieuwe bedrijventerrein wordt ontsloten vanaf de George Stephensonweg, die langs de spoorlijn in westelijke richting zal worden doorgetrokken. In oostelijke richting zal de weg worden doorgetrokken naar de verlegde Deltaweg en wordt aangesloten op de te realiseren tunnel bij de Marathonweg. Daarnaast krijgt het terrein een ontsluiting via een nieuwe dijkopgang naar de Maassluissedijk tussen de boerderij en het bestaande bedrijventerrein. Op het terrein kunnen diverse typen bedrijven worden gevestigd, zowel wat milieucategorie betreft als qua omvang. Door een interne segmentering in samenhang met de interne groenstructuur (ter plaatse van een leidingstrook) en de interne ontsluitingsstructuur, zullen bedrijven worden gezoneerd en gegroepeerd. Daarmee kan een optimale kwaliteit worden bereikt, zowel ruimtelijk als functioneel.
Indicatief programma: 150.000 m² uitgeefbaar terrein.

NAM-haven/OBR-terrein

Tussen het bestaande buitendijkse bedrijventerrein 't Scheur en de RWZI "Groote Lucht" liggen de NAM-haven en het OBR-terrein. Op korte termijn komt met name de NAM-haven in aanmerking voor herontwikkeling. Voor het OBR-terrein is de realiseringstermijn nog onzeker. De terreinen zullen ruimte gaan bieden aan (te verplaatsen) watergebonden bedrijven. De aanwezige kleine haven zal voor deze bedrijven geschikt worden gemaakt. Het aanwezige fietspad langs de oever zal in samenhang met de gewenste vrije onderhoudszone langs de waterkant worden ingepast. Langs deze oever is daarnaast een studiegebied voor enkele windmolens opgenomen.
Indicatief programma: circa 85.000 m² uitgeefbaar terrein.



Figuur 11: Verkeersinfrasctructuur

Figuur 10: Planconcept Vijfsluizen

3.3 A4-zone

Vijfsluizen/station Oost vormt een ontwikkelingslocatie voor representatieve kantoorbebouwing langs de A4 met een (boven) regionaal vestigingsmilieu (hoogwaardige werkgelegenheid). Het meer naar het zuiden gelegen Benelux Workpark zal mogelijk op lange termijn een ontwikkeling naar hoogwaardiger bedrijvigheid, zoals neergelegd in de Nota Hoofdlijnen, kunnen doormaken. Vooral de aanleg van de A4-Noord is voorwaarde voor een dergelijke ontwikkeling en uiteraard ook de ontwikkelingen op de regionale kantorenmarkt.

Vijfsluizen/station Oost

De huidige recreatieve functie van Vijfsluizen zal door de reeds in gang gezette verplaatsing van het sportcomplex naar de Broekpolder (grotendeels) vervallen. Bij de herontwikkeling wordt ernaar gestreefd het monumentale recreatiegebouw met een deel van de bijbehorende onbebouwde ruimte te behouden. In dit deel kan de bestaande recreatieve functie mogelijk gehandhaafd blijven en een functie krijgen als voorziening voor de kantoorlocatie.

Ten einde de kantoorlocatie goed voor autoverkeer te ontsluiten is het gewenst – mede als bijdrage aan de noodzakelijke capaciteitsverruiming van de aansluiting op de A4 – de Kesperweg te verleggen, waardoor de vrije busbaan (HOV-verbinding) tussen metrostation Vijfsluizen en NS-station Vlaardingen-Oost en het fietspad ongelijkvloers kunnen worden gekruist. De aansluiting van de Kesperweg op de Vulcaanweg verschuift richting station Oost, zodat de afstand tot de A4 wordt vergroot en de opstelruimte naar de aansluiting toeneemt. Het plan wint daarmee aan kwaliteit. Ook voor voetgangers ontstaat op deze wijze een snelle route naar NS-station Oost over de Kesperweg heen. Daarnaast zal voor deze locatie een specifiek mobiliteitsbeleid worden gevoerd om het autogebruik zoveel mogelijk te beperken.
De kantoorbebouwing is mogelijk in de vorm van 4 clusters in een uitwaaierende beweging rond het monumentale gebouw en tussen de voor inkomend en uitgaand verkeer gescheiden ontsluitingswegen. Aan de binnenzijde, nabij het te handhaven recreatiegebouw, wordt gedacht aan kantoorbebouwing in 4 lagen oplopend tot 10 lagen langs de A4. Het parkeren vindt plaats in een parkeervoorziening onder de kantoorbebouwing. De verschijningsvorm van de clusters, individueel en als groep, moet nader onderzocht worden. Uitgangspunt daarbij is dat de vier waaiers met het stationsgebouw één collectieve identiteit uitstralen waarmee Vlaardingen zich duidelijk positioneert aan de A4. Het ontwerpthema is daarbij de centrifugale dynamiek van de locatie. Daarnaast wordt een kantoorcomplex nabij station Oost mogelijk dat de entree van de stad ter plaatse benadrukt.
Door het opgetilde maaiveld en de ontsluiting ontstaat ook de mogelijkheid om in de toekomst een vloeiende verbinding te leggen naar Benelux Workpark en KW Haven Noordoost/Vulcaanhaven Noord.
Indicatief programma: circa 168.000 m² kantoren en 1.700 m² publieke functies.

3.4 Infrastructuur

De bereikbaarheid van de Rivierzone wordt in de toekomstige situatie gerealiseerd door twee hoofdentrees, één vanuit het westen vanaf de Marathonweg, ondersteund door de Van Beethovensingel/Burgemeester Pruissingel en één vanuit het oosten rechtstreeks vanaf de A4.
Gestreefd wordt naar maximale bereikbaarheid van zowel het westelijk deel als

het oostelijk deel van de Rivierzone, én tegelijkertijd naar het minimaliseren van de verkeersdruk ter plaatse van het Sluisplein, zodat de centrale as tussen binnenstad en rivier verkeersluwer wordt en de barrièrewerking voor het langzaam verkeer op deze as wordt beperkt.
Verkeersbewegingen tussen het westelijk en oostelijk deel van de rivierzone via het Sluisplein zijn dus wel mogelijk maar worden ontmoedigd. Een overzicht van de in de loop van de planperiode gewenste aanpassingen en voorzieningen in de wegInfrastructuur geeft figuur 11.

Ontsluiting West

De ontsluiting in het westen bedient de (deels nog te ontwikkelen) bedrijventerreinen ter plaatse, de woningen aan de Nieuwe Maas en de beoogde ontwikkeling van kantoren, woningen en openbare functies op de stationslocatie. Daarnaast wordt het doorgaande verkeer van en naar Maassluis via de Maassluissedijk ontmoedigd. De Marathonweg zal ten behoeve van een capaciteitsuitbreiding op termijn worden gereconstrueerd in verband met de toename van de verkeersintensiteiten. De kruising met het spoor verschuift en komt te liggen in de verlengde as van de Marathonweg en wordt ongelijkvloers. De Marathonweg sluit met een rotonde aan op een nieuwe weg parallel aan het spoor. Het bedrijventerrein De Vergulde Hand en de uitbreiding aan de westzijde zijn in deze oplossing via de George Stephensonweg direct aangesloten op de Marathonweg. Bedrijven ten zuiden van de Maassluissedijk zijn via de Deltaweg en een nieuwe dijkopgang vanaf de George Stephensonweg aangesloten op de Marathonweg. De oude spoorwegovergang wordt autovrij gemaakt en ingericht tot recreatieve route voor het langzaam verkeer richting stad via de Maassluissedijk.
Het gebied Nieuwe Maas en het stationsgebied worden rechtstreeks ontsloten op de Galgkade. De Deltaweg vormt de "rode loper" voor nieuw te ontwikkelen hoogwaardig programma. De Deltaweg behoort – mede door de inrichting – uit te nodigen tot gebruik als vanzelfsprekende hoofdontsluiting via de Marathonweg naar de A20.

Het profiel en de inrichting van de Deltaweg moeten hiervoor worden aangepast: de Deltaweg krijgt een middenberm en mogelijk vrijliggende fietspaden. Het parallelspoor blijft vooralsnog gehandhaafd zodat de aanpassingen binnen het bestaande profiel moeten plaatsvinden. De Van Beethovensingel/Burgemeester Pruissingel vormt een secundaire ontsluiting zolang de capaciteit van de Marathonweg nog niet is verhoogd en de aansluiting op de rijksweg verbeterd. De bestaande kruisingen Van Beethovensingel/Parallelweg en Van Beethovensingel/Deltaweg worden uit veiligheids- en capaciteitsoverwegingen met verkeerslichten gereguleerd.

Sluisplein

Het Sluisplein vormt de centrale verkeersknoop in de Rivierzone en verbindt het centrum/de stad met het buitendijkse gebied. De benodigde verkeersafwikkeling wordt gerealiseerd in de vorm van een "vierkante" rotonde met een dubbele rijstrook. Hiertoe moet de spoorbrug worden uitgebreid met een brug voor autoverkeer. Om overzicht van en aansluiting met de binnenstad en het buitendijksgebied zo vanzelfsprekend mogelijk te maken, is het gewenst hoogteverschillen zoveel mogelijk te nivelleren (naar dijkniveau). Het Sluisplein zal dus grotendeels op dijkniveau komen te liggen (5,4 m +NAP). De Galgkade, de zuidbrug van het sluizencomplex, en de Vulcaanweg bevinden zich hierbij op één en hetzelfde niveau (5,4 m +NAP = hoogte hoofdwaterkering).

Ontsluiting Oost

De Vulcaanweg verzorgt de hoofdontsluiting naar de A4 en vormt de hoofdentree, de "rode loper", vanuit het oosten. Door de Vulcaanweg ter plaatse van het ontwikk KW Haven Noordwest op dijkniveau te leggen wordt het representatieve karakter van de entreeroute onderstreept. De weg wordt voorzien van een trottoir, een middenberm en zo mogelijk vrijliggende fietspaden. Nieuw te ontwikkelen aangrenzende bebouwing krijgt ook een adres aan de Vulcaanweg.

De Kesperweg wordt verlegd en sluit in de bocht aan op de Vulcaanweg nabij station Vlaardingen-Oost. De Vulcaanweg komt hierbij op dijkhoogte te liggen, zodat de verlegde Kesperweg de vrijliggende busbaan en de fietspaden tussen het metrostation Vijfsluizen en de stad ongelijkvloers gaat kruisen. Deze oplossing vermindert de congestie en verhoogt de capaciteit van zowel de ontsluiting van de kantorenlocatie Vijfsluizen als de aansluiting op de A4. Deze capaciteitsverhoging maakt het mede mogelijk om het voorziene kantorenprogramma op deze locatie te realiseren. Ook het doseerpunt op het Sluisplein draagt bij doordat het de toestroom van verkeer

vanuit het westelijk deel van de Rivierzone tegengaat.
Mogelijkheden voor verdere vergroting van de capaciteit van deze aansluiting op de autosnelweg A4 is samen met Rijkswaterstaat onderzocht. Gezien de nabijheid van de Beneluxtunnel behoort alleen de huidige halfklaverbladoplossing tot de mogelijkheden. Aan de Vlaardingse zijde van de Kesperweg is verdere uitbreiding van het aantal rij- of opstelstroken niet mogelijk door de krappe ruimte tussen de waterkering en de aansluiting. De vergroting van de opstelruimte door verlegging van het kruispunt in de Kesperweg moet uitkomst bieden. Bij realisatie van extra programma na 2015 is optimalisatie van de afwikkelingscapaciteit mogelijk door het creëren van aanvullende opstel/buffercapaciteit en optimalisatie van de verkeerslichtenregeling rond de aansluiting op de A4.

Spoor- en busverkeer

De ontsluiting per openbaar vervoer wijzigt niet. Wel wordt de "Hoekse lijn" (trein) in de toekomst mogelijk per lightrail (tram/metroachtige voertuigen) bediend. Over de wijze waarop deze lightrailbediening aan het bestaande railnet wordt gekoppeld vindt nog overleg plaats. Een directe verbinding met station Rotterdam-CS dient minimaal te worden behouden. Een koppeling met lightrail naar Den Haag-CS via de Hofpleinlijn en verbinding met Gouda en Dordrecht is wenselijk.
Een aanvullende tramplusverbinding parallel aan het huidige spoor tussen station Vlaardingen-Oost en Station Vlaardingen-West biedt vanwege de vervoerswaarde van genoemde lightrailverbinding geen meerwaarde.
De barrièrewerking van de spoorweg zal bij de Marathonweg vervallen doordat voorzien zal worden in een ongelijkvloerse kruising. Op de andere spoorwegovergangen kan met een efficiënter sluitingsregime de wachttijd worden verlaagd. Daarnaast ontstaat bij de voorgestane ontwikkeling ter plaatse van het station Vlaardingen-Centrum ook een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn. Het laad - en lospunt voor goederentransport per trein op de huidige plaats komt te vervallen. Overleg in regionale context moet uitwijzen of er nog behoefte is aan een rangeerterrein en welke locatie het meest wenselijk is. Het goederenvervoer per spoor vormt een zeer beperkte rol in het huidige goederenvervoer van de bedrijven.

Fietsverkeer

De oost-westverbinding via de dijk vormt een hoofdelement in de Rivierzone. Deze dijkroute verbindt Maassluis en Schiedam met Vlaardingen. De route kan deel gaan uitmaken van de recreatieve Havenroute.
Ten behoeve van de integratie van de Rivierzone met de rest van Vlaardingen, is het ook gewenst noord-zuidverbindingen aan te leggen. Ook de huidige barrièrewerking van het spoor wordt hierdoor verminderd. Gestreefd wordt naar lusvormige fietsroutes naar de Maasoever. Hierdoor wordt de stad naar het water gehaald en vice versa. Een doorgaande fietsverbinding langs de oever is wenselijk, maar door de diverse bestaande (watergebonden) bedrijven en havens niet mogelijk.
Een overzicht van de beoogde fietsverbindingen en het openbaar vervoer geeft figuur 18 (hoofdstuk 9).

Parkeren

Conform het aangekondigde locatiebeleid uit de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan wordt parkeren zoveel mogelijk ondergronds of inpandig gerealiseerd ten behoeve van een efficiënt ruimtegebruik en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Een dergelijk parkeerbeleid wordt ook door de provincie Zuid-Holland onderschreven.
Bij de uitwerking van het parkeren voor woningbouw zal rekening worden gehouden met de parkeernormen die zijn gebaseerd op recent onderzoek in VINEX-locaties:

gestapelde huurwoningen:	1,1 pp/woning;
gestapelde koopwoningen:	1,3-1,5 pp/woning;
rijenwoningen:	1,5-1,8 pp/woning;
twee-onder-een-kap/ vrijstaand:	1,8 pp/woning.

De marges in deze normen hebben betrekking op de verkoopprijs: hoe hoger deze is, hoe groter de behoefte aan parkeerplaatsen.
In deze normen is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door de mogelijkheid van bijvoorbeeld uitwisseling van de parkeerbehoefte van kantoren en woningen. De parkeernormen zullen dan ook gedifferentieerd worden toegepast bij de uitwerking van de deelgebieden.

Voor de (boven)regionale kantorenlocatie Vijfsluizen bij station Vlaardingen-Oost/ metrostation Vijfsluizen én de autosnelwegaansluiting op de A4, neemt de gemeente vooralsnog een parkeernorm van 1 pp/75 m² bvo als uitgangspunt. Voor de kantoorbebouwing bij station Vlaardingen-Centrum wordt eveneens hiervan uitgegaan. Een onderbouwing is opgenomen in hoofdstuk 9.
Voor nieuwe en te (her)ontwikkelen bedrijventerreinen, zoals de westelijke uitbreiding van De Vergulde Hand, geldt dat deze dienen te voorzien in de opvang van hun parkeerbehoefte op eigen terrein. In parkeervoorzieningen op de openbare weg zal in principe niet worden voorzien.

3.5 Groenstructuur en openbare ruimte

De Rivierzone vervult landschappelijk gezien een dubbele schakelfunctie. Het is onderdeel van de natte delta door de ligging aan de Nieuwe Waterweg/'t Scheur/Nieuwe Maas. Ook maakt het onderdeel uit van het groene raamwerk van het noordwestelijke deel van de Rotterdamse agglomeratie vanwege de groene relatie met Midden-Delfland (Groenblauwe Slinger) en het Poldervaartgebied (zie figuur 12).

Binnen het plangebied vormen de Delflandse dijk en het spoorlichaam de belangrijkste oost-westlopende *groene* verbindingen. Daarbij is de dijk de belangrijkste ruimtelijke drager voor de ontwikkelingen in het plangebied. Hij loopt over de hele lengte van de Rivierzone. De dijk is als het ware het snoer waaraan groene kralen – zoals de Poldervaart ten oosten van Vlaardingen en de Lickebaert in het westelijk deel van Vlaardingen – én rode kralen (stedelijke functies) aaneengeregen worden.
Uitgangspunt is de functie van de dijk als ruimtelijke drager en samenbindend element verder te versterken. Daarbij worden naast de belangrijke waterkerende functie ook de ecologische en recreatieve functie van de dijk versterkt. De ecologische functie door een afgestemd groenbeheer en aanvulling van de boombeplanting. De recreatieve functie krijgt gestalte door de realisatie van een doorgaande fietsroute.

Een belangrijke noord-zuidlopende *blauwe* verbinding met het Midden-Delflandgebied is de Vlaardingse Vaart, die uitloopt in de Oude Haven en de Buitenhaven. Dit is tevens een van de belangrijke lijnen (binnen- en buitenhaven met kades en Sluisplein) waarlangs een betere verbinding

Figuur 12: Groenblauw raamwerk

tussen stad en rivier gestalte moet krijgen (route van 't Hof naar 't Hoofd). Herinrichting van de openbare ruimte is daarbij een van de middelen, alsook het versterken van de bomenstructuur langs de Oost- en Westhavenkade en het doorzetten van deze bomenstructuur tot aan de Nieuwe Maas (zie ook figuur 8).

Een belangrijk uitgangspunt van de planvorming voor de Rivierzone is voorts het realiseren van – zo mogelijk doorgaande – openbare ruimten gekoppeld aan de rivier en de havenbekkens. Deze moeten een functie krijgen voor zowel de stad als de Rivierzone zelf.
In het Stad&Milieu-gebied kan dit direct in combinatie met de realisatie van nieuw stedelijk (woon)gebied tot stand worden gebracht. In de bedrijfsgebieden zal dit een kwestie zijn van lange adem. Een eerste stap is het doortrekken van de noord-zuidlopende bedrijfswegen tot aan de rivier en deze te beëindigen met een (sober ingericht) uitkijkpunt. Waar zich de mogelijkheid voordoet kunnen de uitkijkpunten onderling worden verbonden met langzaamverkeersroutes.

3.6 Milieu en duurzaamheid

Het project ROM Rijnmond is vanaf het begin gericht op een dubbele doelstelling: versterking van de economische structuur én verbetering van de leefbaarheid in de regio. Een duurzame ontwikkeling vormt daarnaast een centrale doelstelling in het beleid van Rijk, provincie en gemeente. Ook in de planontwikkeling voor de Rivierzone nemen milieu en duurzaamheid een centrale plaats in. Op het gebied van milieu en duurzaamheid worden gerichte maatregelen ingezet en randvoorwaarden gesteld die integraal onderdeel uitmaken van het structuurplan. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar goede oplossingen in het spanningsveld tussen economie en leefbaarheid dat ook in de Rivierzone nadrukkelijk aan de orde is.

Bedrijvigheid KW Haven Oost Vulcaanhaven versus leefbaarheid Stad&Milieu-gebied

Het spanningsveld tussen economie en leefbaarheid is binnen het plangebied het grootst in het Stad&Milieu-gebied waar onder meer woningen worden gerealiseerd op vrij korte afstand van het industrieterrein KW Haven Oost-Vulcaanhaven. Met name vanwege dit spanningsveld is het Stad&Milieu-gebied door de minister van VROM aangewezen als een van de gebieden waar de Experimentenwet Stad en Milieu van toepassing is.
De belangrijkste uitgangspunten voor dit gebied zijn:

- een aantal bedrijven zal worden verplaatst; de overige bedrijven op het industrieterrein moeten binnen de reeds eerder vastgelegde milieurandvoorwaarden ook in de toekomst goed kunnen blijven functioneren op de huidige locatie;
- de leefbaarheid in het onder andere voor woningbouw verder te ontwikkelen Stad&Milieu-gebied wordt via de stappenmethodiek en regelgeving op grond van de Experimentenwet gewaarborgd.

De milieuaspecten die hierbij vooral van belang zijn, betreffen industrielawaai en geur. Voor beide aspecten wordt daarbij in beginsel de regelgeving van Rijk en provincie gevolgd. Voor het deelgebied KW Haven Zuidwest wordt in plaats van een reguliere procedure hogere grenswaarde gebruik gemaakt van een zogenaamd Stap 3-besluit in het kader van de experimentenwet. Dit Stap 3-besluit is noodzakelijk in verband met industrielawaai van het industrieterrein Botlek-Pernis.

Referentiebeeld dove gevel

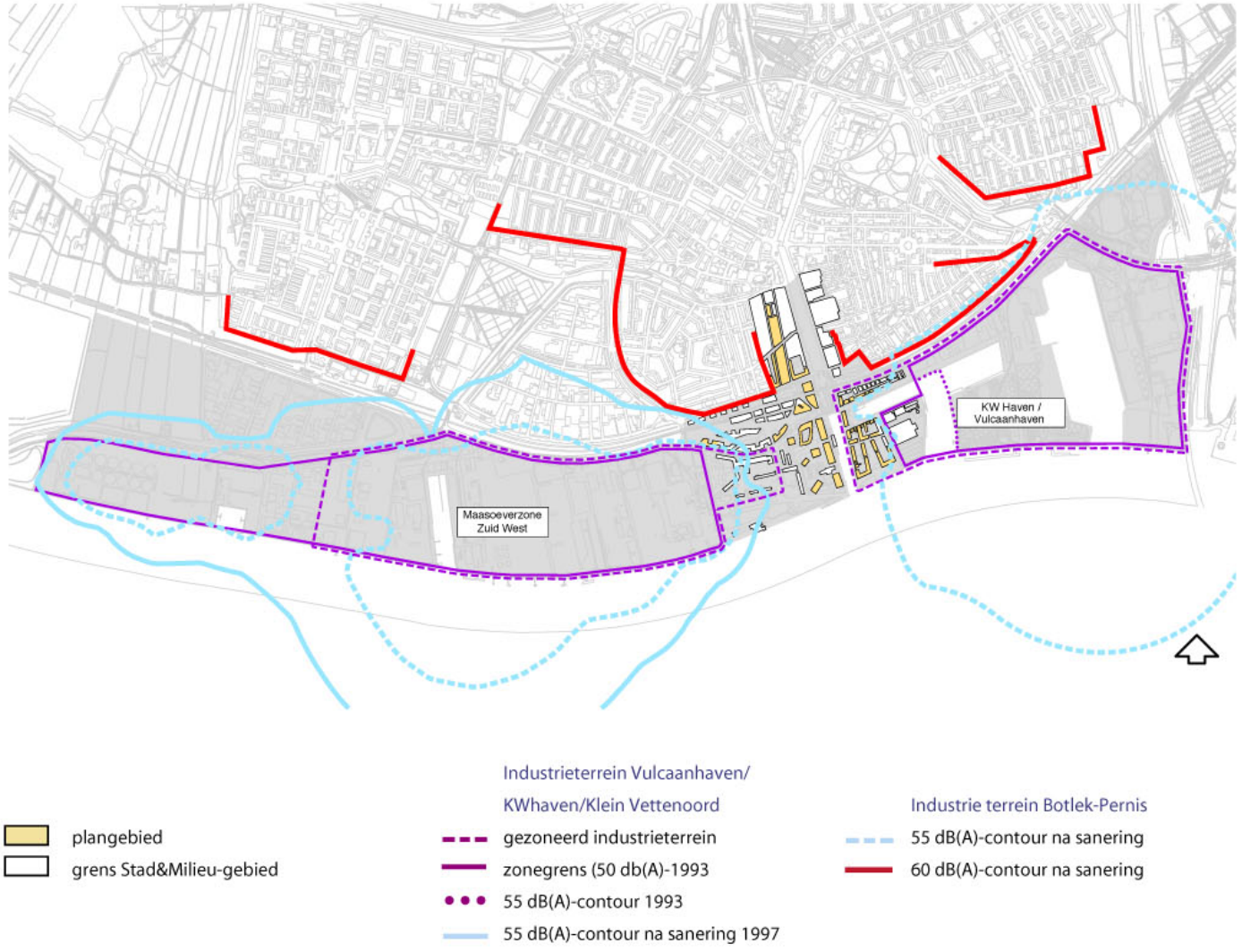
Industrielawaai

De gezamenlijke bedrijven veroorzaken een relatief hoge geluidsbelasting in de omgeving, zowel in de bestaande woongebieden ten noorden van het spoor als in het Stad&Milieu-gebied. Deze geluidsbelasting is de laatste jaren al op grond van het door de minister vastgestelde saneringsprogramma aanzienlijk teruggedrongen. Primair uitgangspunt van het beleid is dat de resterende maatregelen van dit saneringsprogramma de komende jaren nog worden uitgevoerd. In het kader van de planontwikkeling voor de Rivierzone wordt een grote inspanning geleverd om het optreden van hinder (en dus ook nieuwe gehinderden die klachten kunnen indienen) zoveel mogelijk te beperken. In de eerste plaats wordt de geluidsbelasting bij bestaande woningen in het Stad&Milieu-gebied aanzienlijk gereduceerd door de voorgenomen uitplaatsing van bedrijven uit het deelgebied KW Haven Zuidwest. Daarnaast wordt de bebouwing nabij het industrieterrein zodanig hoog opgetrokken en compact gepland, dat deze een relevante afschermende werking biedt ten gunste van de achterliggende bebouwing (bestaande en nieuwe woningen in het Stad&Milieu-gebied).
Uitgangspunt van de planvorming is dat de uiterste grenswaarde volgens de Wet geluidhinder (55 dB(A)) voor nieuwe woningen niet wordt overschreden. Uit het verrichte akoestische onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting aan de oostkant van de geplande woningbouw in KW Haven Zuidwest (Waterleidingstraat) het hoogst is, namelijk 55 dB(A). Alleen de uiterste punt van de bebouwing (hoek Waterleidingstraat/ Nieuwe Maas) kent een hogere geluidsbelasting (maximaal 58 dB(A)). In de rest van het deelgebied bedraagt de geluidsbelasting tussen de 45 en 55 dB(A).
In het gebied KW Haven Noordwest bedraagt de geluidsbelasting tussen de 50

en 55 dB(A). In het deelgebied Nieuwe Maas wordt de 50 dB(A) alleen nog op de bovenste verdiepingen van enkele van de nieuwe woonblokken overschreden. In het stationsgebied en de VOP-wijk wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voldaan.
Voor het gebied KW Haven Zuidwest gaat de stedenbouwkundige opzet uit van een aantal gerichte maatregelen waarmee het optreden van hinder bij de nieuwe bewoners in sterke mate wordt beperkt:

- een gesloten bouwwijze waardoor de geluidsbelasting in de binnenhoven wordt beperkt en de slaapkamers met name naar deze binnenhoven worden georiënteerd;
- toepassing van een dove gevel (zie Referentiebeeld) of dubbele vliesgevel op de plaats van de hoogste geluidsbelasting langs de Waterleidingsstraat.

De afschermende randbebouwing aan de Waterleidingstraat zal alleen worden benut voor woningen indien een vrij uitzicht op rivier en haven kan worden gegarandeerd. In dat geval is het toepassen van een "dove" gevel noodzakelijk. Bij de woningen aan de KW Haven en aan de Nieuwe Maas is de geluidsbelasting al aanmerkelijk lager (maximaal circa 55 dB(A)). Hier worden met name bouwkundige maatregelen ingezet (gerichte woningindeling en geluidswerende maat-



Figuur 13a: Beleid industrielawaai Rivierzone

Figuur 13b: Geurhinder

regelen aan de gevel). Daarnaast is de opzet van de meeste bebouwing zodanig gekozen dat de slaapvertrekken aan de geluidsluwe zijde kunnen worden gesitueerd.

Voor de woningen met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) is een Verzoek tot vaststelling van een hogere grenswaarde bij de provincie ingediend respectievelijk een Stap 3-besluit genomen (zie hierna onder de kop “bedrijvigheid Botlekgebied versus leefbaarheid Stad&Milieugebied”). De geluidszone van het industrieterrein wordt losgekoppeld van het terrein in het zuidwestelijke gedeelte van de Maasoeverzone door splitsing van het bestaande gezoneerde terrein in een oostelijk en een westelijk deel, elk met een eigen geluidszone.
Voor de KW Haven-Vulcaanhaven wordt zo een afzonderlijke nieuwe geluidszone vastgesteld waarbij uiteraard rekening wordt gehouden met de bestaande rechten van de bedrijven (zie figuur 13a) en waarbij de begrenzing van het industrieterrein aan de westzijde wordt aangepast.

Geur

Twee van de gevestigde bedrijven kunnen in het nieuwe woongebied mogelijk ook geurhinder veroorzaken (bedrijven Romi en Vopak, zie figuur 13b) . Uitgangspunt hierbij is het rijksbeleid voor geur dat bij nieuwe woningen geen of hooguit een acceptabele mate van hinder te verwachten is. Voor het bedrijf Romi is een geuronderzoek beschikbaar waaruit blijkt dat binnen het beoogde nieuwe woongebied geen relevante geurhinder is te verwachten.
Vopak kan naar verwachting enige geurhinder geven op het schiereiland. In overleg met DCMR en met Vopak wordt gekeken of en in hoeverre hiervoor oplossingen gevonden kunnen worden. Niet uitgesloten is dat dit uiteindelijk tot aanpassing van de woningbouwgrens zal leiden.

Milieuzonering VOP-gebied

In het noordelijk deel van het Stad&Milieu-gebied (VOP-wijk) is het visverwerkingsbedrijf Warmelo & Van der Drift gevestigd. Handhaving van dit bedrijf is uitgangspunt in de planvorming. Omdat tevens op korte afstand van dit bedrijf woningbouw aanwezig is en nieuwe woningbouw is voorzien, is een onderzoek verricht naar de werkelijke geur- en geluidsbelasting in de omgeving van het bedrijf en naar mogelijke maatregelen om deze belasting terug te dringen.
Uit dit onderzoek blijkt dat zonder maatregelen een deel van de geplande nieuwe woningen niet kan worden gerealiseerd en dat ook bestaande woningen binnen de milieucontouren liggen. Overleg is gaande met dit bedrijf over de mogelijkheden om dit op te lossen, bijvoorbeeld door het treffen van bronmaatregelen. Uitgangspunt van het structuurplan is enerzijds dat dit bedrijf duurzaam moet kunnen functioneren en anderzijds dat onevenredige hinder

bij nieuwe woningen wordt voorkomen, conform de geldende regelgeving.

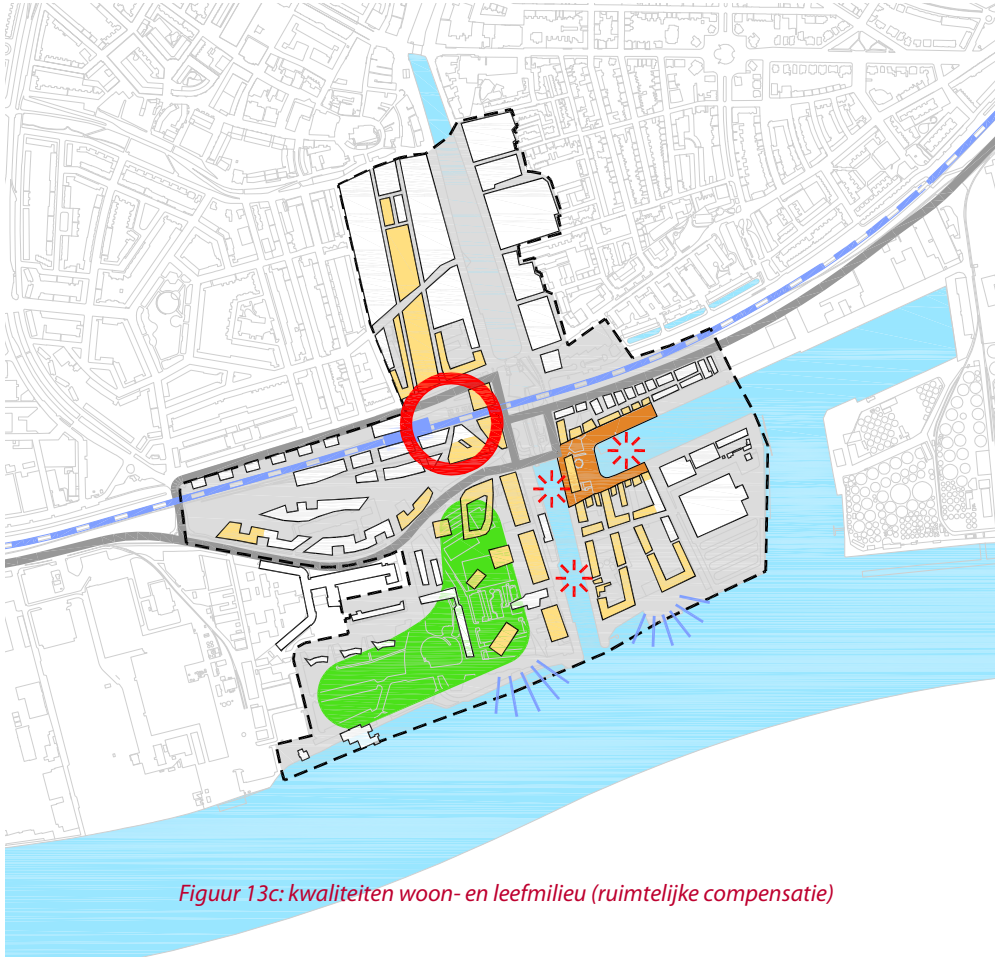
Bedrijvigheid Botlekgebied versus leefbaarheid Stad&Milieu-gebied

Het Stad&Milieu-gebied ligt ook binnen de invloedsfeer van het industrieterrein Botlek-Pernis. De woningbouw in dit gebied leidt niet tot extra belemmeringen voor de bedrijven aan de overzijde van de Nieuwe Maas. De woningen komen immers op een vergelijkbare afstand te liggen als de bestaande woningen in het deelgebied Nieuwe Maas. Toch zijn ook hier gerichte maatregelen – met name gericht op het industrielawaai – noodzakelijk om het ontstaan van onevenredige hinder (en dus gehinderden die klachten indienen) zoveel mogelijk te voorkomen. Ook hier geldt de geluidssituatie na uitvoering van het door de minister vastgestelde en in een geluidsconvenant vastgelegde saneringsprogramma als uitgangspunt. Geconstateerd is dat ook na sanering hier vooral tijdens de nachtperiode een hoge geluidsbelasting optreedt en de wettelijke grenswaarde overschrijdt; overdag wordt de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) vrijwel nergens overschreden. Daar staat tegenover dat de nieuwe bebouwing een belangrijke afschermende werking heeft voor het erachter gelegen gebied en daarmee zorgt voor een aanzienlijk betere geluidssituatie in bestaande woongebieden (reductie met circa 4 dB(A)).

De resterende geluidsbelasting in de deelgebieden KW Haven Zuidwest en Nieuwe Maas bedraagt tussen de circa 53 en 60 dB(A). In het deelgebied KW Haven Noordwest wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) net overschreden. In het stationsgebied bedraagt de geluidsbelasting nog maximaal 55 dB(A). In VOP-wijk/Oostwijk wordt (als gevolg van de afschermende werking) zelfs overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). De optredende geluidsbelastingen zijn het grootst op de bovenste verdiepingen van de woonblokken.

Ten opzichte van dit industrieterrein mag voor het deelgebied Nieuwe Maas de zogenaamde zeehavennorm worden toegepast. Aan de betreffende voorwaarden wordt hier voldaan.

Hoewel in het deelgebied KW Haven Zuidwest materieel sprake is van eenzelfde situatie kan hier niet worden voldaan aan deze formele voorwaarden. Voor dit deelgebied is een Stap 3-besluit op grond van de Experimentenwet Stad en Milieu genomen. In dit Stap 3-besluit worden tevens hogere



Figuur 13c: kwaliteiten woon- en leefmilieu (ruimtelijke compensatie)

grenswaarden vastgesteld voor industrielawaai afkomstig uit het terrein KW-Vulcaanhaven (zie hiervoor). Voorwaarde voor het Stap 3-besluit is op grond van de experimentenwet, dat de verhoogde geluidsbelasting door andere kwaliteiten wordt gecompenseerd (zie hierna onder de kop “Compensatiemaatregelen”). Voor alle locaties geldt dat geen woningen zullen worden gerealiseerd met een hogere gevelbelasting dan 60 dB(A).

Voor de overige deelgebieden (Stationsgebied en KW Haven Noordwest) kan volstaan worden met een regulier Verzoek hogere grenswaarde omdat de uiterste grenswaarde van 55 dB(A) hier niet wordt overschreden.

In alle gebieden met een verhoogde geluidsbelasting zal met bouwkundige maatregelen (situering van slaapkamers aan de geluidsluwe zijde en geluidswerende maatregelen aan gevels) het ontstaan van hinder bij de nieuwe bewoners zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast zullen zowel projectontwikkelaars als toekomstige bewoners en kopers van woningen voorafgaand gericht worden geïnformeerd over de milieukwaliteit met betrekking tot geur en geluid.

Compensatiemaatregelen

Mede in verband met de procedure voor het Stap 3-besluit is voorzien in gerichte compensatiemaatregelen. Het onderzoek naar compensatie is integraal voor het gehele Stad&Milieu-gebied uitgevoerd (dus niet alleen voor het gebied KW Haven Zuidwest, waar om formele redenen een Stap 3-besluit noodzakelijk is. In de rapportage behorend bij het Stap 3-besluit wordt hier nader op ingegaan.
In de eerste plaats worden bij nieuwe woningen met een geluidsbelasting van 55 dB(A) extra bouwkundige maatregelen getroffen om hinder door burenlawaai te verminderen (“compensatie in hetzelfde milieucompartiment”: in dit geval geluid). Daarnaast zijn de specifieke kwaliteiten van het gebied optimaal ingezet om mede ter compensatie van de milieubelasting te zorgen voor een hoge woon- en leefkwaliteit. Dit betreft (zie ook figuur 13c):

- de optimale beleving van de nabijheid/ het uitzicht op water en (binnen)haven zowel vanuit de woningen als vanuit de openbare ruimte;
- de ligging nabij hoogwaardige bestaande en nog te realiseren voorzieningen (station, stadscentrum, voorzieningen, winkels en horeca binnen het plangebied);
- de beoogde hoogwaardige kwaliteit van de inrichting van het openbaar gebied en de recreatieve waarde daarvan; het gaat hierbij om de recreatieve waarde van het groengebied rondom de woningen in het deelgebied Nieuwe Maas en om het openbaar gebied langs de oever van de Nieuwe Maas, de Buitenhaven en de KW Haven.

Geluidszone industrielawaai Maasoeverzone

Voor de bedrijventerreinen in de westelijke Maasoeverzone komen uit het verrichte onderzoek de volgende maatregelen voor nieuw milieubeleid naar voren:

- het gezoneerde industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder wordt (door opsplitsing) losgekoppeld van het i KW Haven-Vulcaanhaven. Het gezoneerde terrein wordt aan de oostzijde verkleind (kantoor/ laboratorium Unilever) en in westelijke richting uitgebreid; het gezoneerde terrein omvat straks de gehele bedrijvenzone ten zuiden van de Deltaweg/Maassluissedijk (zie figuur 13a).
- voor dit terrein wordt een nieuwe, in vergelijking met de huidige zone binnen de Vlaardingse woongebieden sterk verkleinde geluidszone vastgesteld. Harde uitgangspunten daarbij zijn dat bestaande rechten van gevestigde bedrijven worden gerespecteerd en dat de saneringsgrenswaarde van 55 dB(A) bij woningen niet meer wordt overschreden. In de woongebieden met een lagere geluidsbelasting wordt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) waar mogelijk voorkomen.
- om sturing te geven aan de vestiging van hinderlijke bedrijven, wordt in de gehele Maasoeverzone in bestemmingsplannen een milieuzonering opgenomen. In de toelichting op de structuurplankaart is in globale zin al aangegeven voor welke hindercategorieën de verschillende deelgebieden zijn bedoeld (zie hoofdstuk 4).

Waarborgen externe veiligheid

De Rivierzone ligt in het invloedsgebied van vele activiteiten en functies waarbij rekening moet worden gehouden met externe veiligheid. Uit het verrichte onderzoek blijkt dat vooral met twee zaken op structuurplanniveau rekening moet worden gehouden:

- de veiligheidszones van een aantal lei-

dingen en leidingenstroken die door het gebied heen lopen;
- de 40 m-veiligheidszone langs de oever van de Nieuwe Maas.

Leidingen

De zones langs leidingen hebben primair betrekking op "gevoelige" functies zoals onder meer woningen en kantoren. Daarnaast geldt een (kleinere) bebouwingsvrije zone voor overige bebouwing.

Veiligheidszone oever Nieuwe Maas

Volgens recent provinciaal beleid dient langs de oever een vrijwaringzone van 40 m te worden aangehouden in verband met de effecten van mogelijke plas-branden op de Nieuwe Maas. In de huidige situatie wordt hieraan in een groot deel van de Rivierzone niet voldaan. Uitgangspunt van het structuurplan is, om overal waar nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden, een zone van 40 m uit de oever vrij te houden van nieuwe bebouwing en de oever bereikbaar te houden voor hulpdiensten. Tevens zal gezorgd worden voor goede vluchtwegen voor bewoners en gebruikers. Daarmee wordt een aanzienlijke verbetering bereikt ten opzichte van de huidige situatie. In de afweging is op grond van stedenbouwkundige en financieel-economische factoren geconstateerd dat het aanhouden van een 65 m brede zone niet uitvoerbaar is, maar ook niet noodzakelijk vanuit het oogpunt van veiligheid. Uiteraard zal worden gezorgd voor voldoende vluchtwegen binnen een zone van 65 m uit de oever.

Groepsrisico scheepvaart

Volgens de beschikbare gegevens wordt in de huidige situatie in Vlaardingen de oriënterende waarde voor het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen (ammoniak) via de Nieuwe Waterweg/Nieuwe Maas overschreden. De ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied leiden tot een relevante, maar in verhouding tot de huidige overschrijding beperkte toename van het groepsrisico. Dit groepsrisico wordt uitsluitend veroorzaakt door het vervoer van ammoniak naar één bedrijf op de linker Maasoever. In verband met de vergunningverlening voor dit bedrijf is momenteel nader onderzoek gaande naar het groepsrisico langs de betrokken vaarroutes. Uit voorlopige resultaten blijkt dat mogelijk het groepsrisico bij Vlaardingen lager zou zijn dan volgens eerder onderzoek en de oriënterende waarde niet overschrijdt. Deze oriënterende waarde van het groepsrisico is overigens geen harde norm. Uitgangspunt van de gemeente is dat aan de bron zodanige maatregelen worden getroffen dat de oriënterende waarde van het groepsrisico niet wordt overschreden. Omdat het om het vervoer van en naar één bedrijf gaat moet dat ook uitvoerbaar zijn. Daarbij kan, naast het beperkt houden van het aantal transporten, gedacht worden aan maatregelen zoals specifieke verkeersgeleiding van schepen met een risicovolle lading en aan extra veiligheidsmaatregelen aan de schepen (zoals kleinere compartimenten).
Uitgaande van het bovenstaande en van het belang van de ontwikkeling van de Rivierzone, acht het gemeentebestuur een toename van gevoelige bestemmingen langs de rivier aanvaardbaar. Bij deze afweging is rekening gehouden met het afwegingskader van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid Holland (zie ook hoofdstuk 4 van de Integrale Milieunota).

Groenzones/ecologische verbindingszones

Als aanvulling op de ecologische structuur in de omgeving van Vlaardingen zijn in de Rivierzone twee lokale groene verbindingen voorzien: de dijk van de primaire waterkering en het spoorlichaam.
Deze zones zorgen voor een groene doorademing en vervullen tevens een functie als droge ecologische verbinding tussen het buitengebied en andere groenzones en groene gebieden binnen de bebouwde kom van Vlaardingen. Uitgangspunt daarbij vormt een afgestemd ecologisch beheer van dijklichaam, spoortalud en het aangrenzend openbaar gebied.
Voor de wegverbinding Maassluissedijk-Vulcaanweg wordt tevens een aanvulling van de boombeplanting voorgesteld, zodat deze een verbinding vormt met de bosgebieden van Midden-Delfland en met de laanbeplanting van de Marathonweg.

Visie op waterbeheer

In de planontwikkeling wordt in goed overleg met de betrokken waterbeheerders ook gericht aandacht besteed aan een meer duurzaam waterbeheer. De volgende doelstellingen en maatregelen staan daarin centraal:
- *Rivierbeheer:* Op dit moment zijn diverse terreinen onvoldoende beschermd tegen wateroverlast. In het kader van herontwikkeling voor functies die bescherming behoeven, wordt gestreefd naar een beschermingsniveau van 1:1.250 jaar; dat

betekent in het algemeen een ophoging van het maaiveld naar 3,35 m +NAP. Waar dit uit cultuurhistorisch oogpunt ongewenst is – zoals langs de waardevolle KW Haven en Buitenhaven – worden bouwkundige voorzieningen toegepast.

- *Waterkeringbeheer:* De functie van de primaire waterkering moet te allen tijde gewaarborgd blijven. In het Stad&Milieugebied, waar bebouwing nabij de dijk plaatsvindt, wordt met technische maatregelen gezorgd dat de stabiliteit en de kerende functie van de dijk niet in gevaar komt. De herkenbaarheid en controleerbaarheid vormen hierbij belangrijke aspecten.
- *Waterbeheer binnendijks:* Met name de ontwikkelingen in de Vergulde Hand West en station Oost/Vijfsluizen, bieden kansen de binnendijkse watersystemen meer zelfvoorzienend en minder afhankelijk te maken van hun omgeving (onder andere vergroten waterberging). In samenwerking met de betreffende waterbeheerder zijn of zullen voor alle binnendijkse gebieden uitgangspunten worden geformuleerd die optimaal aansluiten bij de principes van duurzaam waterbeheer.

De formele waterparagraaf met een nadere uitwerking van het relevante waterbeleid is opgenomen in hoofdstuk 9 van de Integrale Milieunota.

Overige milieuaandachtspunten voor de planuitwerking

Ook voor andere milieuaspecten zijn op onderdelen aandachtspunten genoemd voor de verdere planvorming. In hoofdzaak betreft het de volgende punten:

- *luchtkwaliteit:* nadere afstemming van bebouwingsprofielen en concentraties van NO_2 langs de Galgkade/Deltaweg;
- *verkeerslawaai:* nadere uitwerking van maatregelen om hinder langs de belangrijke wegen in het plangebied en langs de Marathonweg te beperken/te voorkomen;
- *bodemkwaliteit:* nader onderzoek naar de wijze van sanering van verontreinigingen op de ontwikkelingslocaties;
- *ecologie:* nader onderzoek naar het voorkomen en de verspreiding van (extra) te beschermen dier- en plantensoorten in de belangrijkste ontwikkelingsgebieden en in verband daarmee eventueel te stellen randvoorwaarden voor de planontwikkeling.

Overige aspecten van duurzaamheid

De herstructurering biedt nadrukkelijk kansen voor een meer duurzame inrichting van de Rivierzone.
Intensief ruimtegebruik is bij de gehele planontwikkeling een centraal thema. Dit komt onder meer prominent naar voren in de volgende planaspecten:

- toepassing van hoge bebouwingsdichtheden, in het bijzonder bij de knooppunten Vijfsluizen/station Oost en station-centrum;
- meervoudig ruimtegebruik door het parkeren op vele locaties inpandig en/of onder een verhoogd maaiveld te situeren;
- herontwikkeling van vrijgekomen respectievelijk extensief gebruikte bedrijventerreinen, met name in de westelijke Maasoeverzone.

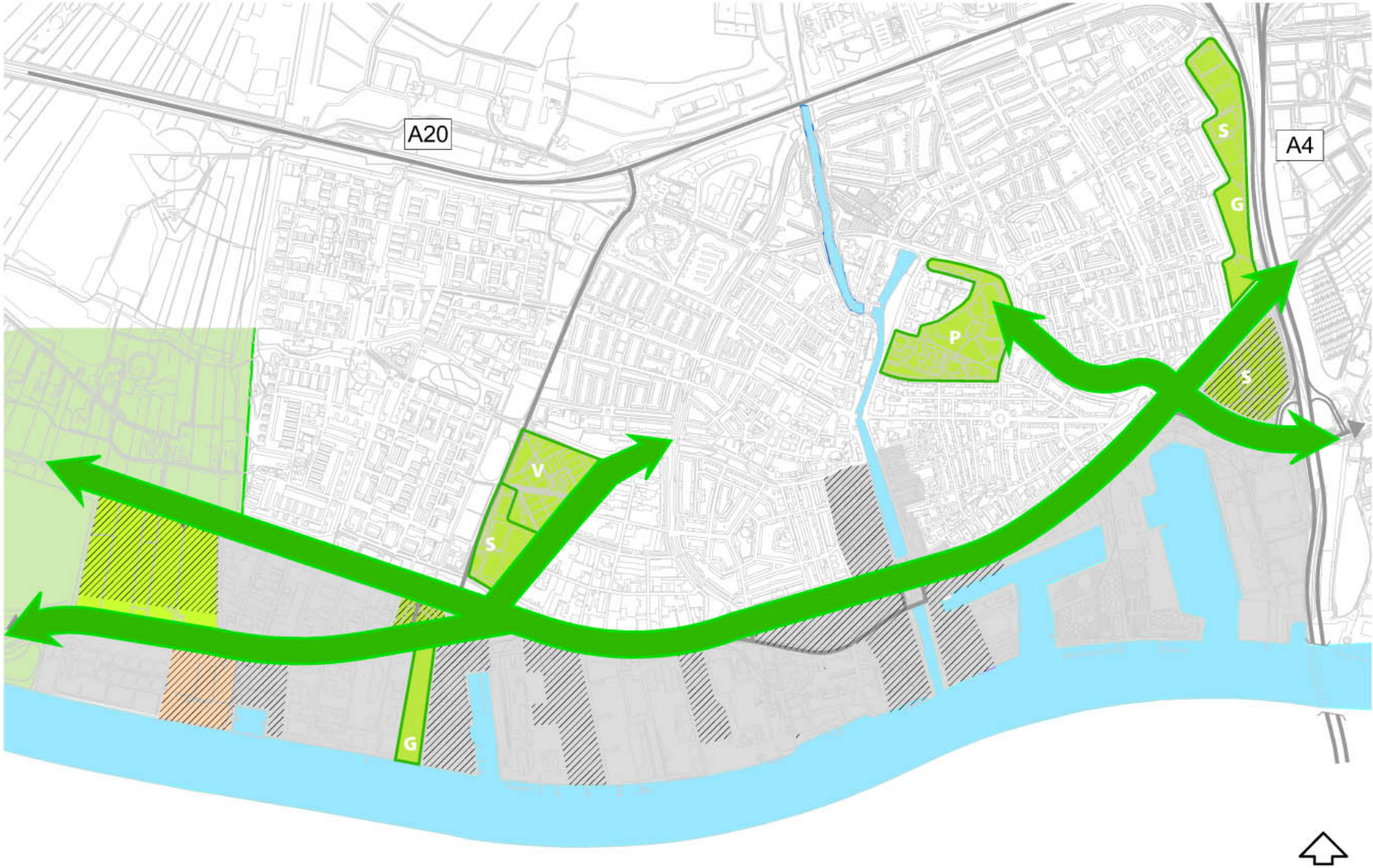
Al eerder is voorts gewezen op de kansen om de *groene en blauwe kwaliteit* te verbeteren.

Een ander duurzaamheidsthema vormt de toepassing van *windenergie*. Het plangebied biedt in beginsel ruimte voor de realisering van grootschalige windturbines. In het structuurplan is, conform het ter zake afgesloten convenant, een studiegebied opgenomen waarbinnen nader onderzoek zal plaatsvinden naar de concrete plaatsingsmogelijkheden. In de provinciale visie op de windenergie (Ontwerpnota Wervel, februari 2003) zijn meer/grotere gebieden als studielocatie aangegeven (onder andere de locatie Tunnelmond Schiedam/Vlaardingen). In regionaal verband zal over deze en andere locaties nader overleg moeten plaatsvinden; opname in het structuurplan Rivierzone is daarom in dit stadium (nog) niet aan de orde.
Op de volgende aspecten bieden zich daarnaast specifieke mogelijkheden aan voor een duurzame ontwikkeling:

- duurzaam bouwen bij zowel civieltechnisch werken en bij de realisering van bebouwing;
- energiebesparing door realisering van energiezuinige bebouwing;
- benutten van eventuele mogelijkheden voor de uitwisseling van restafvalwarmte, grondstoffen en afvalstromen tussen bedrijven.

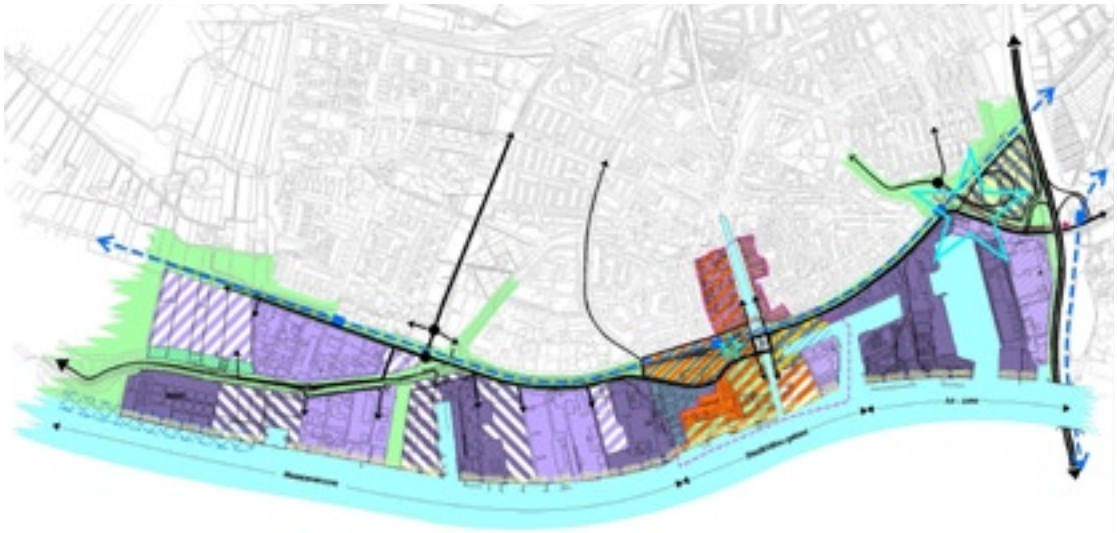
Bij de uitwerking en concretisering van deze mogelijkheden zal de gemeente mede gebruikmaken van beschikbare subsidies en andere vormen van ondersteuning (NOVEM, provincie in het kader van DECOR).

1) In deze gebieden kan onder voorwaarden worden afgeweken van de geldende milieuregelgeving.



Figuur 14 : Groene ecologisch verbindingen

4 Toelichting op de structuurplankaart



4.1 Inleiding

Het structuurplan gaat vergezeld van een kaart waarop het plangebied in relatie tot zijn omgeving is afgebeeld.
Het Besluit op de ruimtelijke ordening bepaalt in artikel 11 lid 2 onder meer het volgende:
"Een structuurplan alsmede een ontwerp daarvoor worden vervat in:
a. een beschrijving van de meest gewenste ontwikkeling in hoofdlijnen van in het plan begrepen gebieden, voorzover nodig van de fasen waarin die ontwikkeling zich zou moeten of kunnen voltrekken, alsmede de relatie met het omliggend gebied;
b. een of meer kaarten met bijbehorende verklaring, waarin deze ontwikkeling voorzover mogelijk in beeld is gebracht."
In dit hoofdstuk wordt op een aantal aspecten van de structuurplankaart ingegaan, zie losse plankaart achterin en figuur 15 (uitwerking voor Stad&Milieu-gebied).

4.2 De plankaart

De begrenzing van het plangebied

Het plangebied bestrijkt de volgende gebieden:
- het *Stad&Milieu-gebied* zoals het door de minister is vastgesteld, bestaande uit de (binnendijks gelegen) Oude Haven en aangrenzende gronden (deel VOP-wijk en deel Oostwijk) en de Buitenhaven met aangrenzende gronden (omgeving Westhavenkade/Nieuwe Maas/Abel Tasmanlaan en Oosthavenkade/omgeving Koningin Wilhelminahaven-westzijde en omgeving ("westelijk schiereiland").
- de *overige zone tussen spoorlijn en Nieuwe Maas*, vanaf het RWZI-terrein (Groote Lucht) aan de westzijde tot aan de A4 aan de oostzijde.

De ten noorden van de spoorlijn gelegen (op termijn te reconstrueren) Marathonweg evenals enkele andere relevante infrastructurele verbindingen zijn op de structuurplankaart aangegeven vanwege de samenhang met de ontwikkelingen in de Rivierzone.

Globaliteit

Het structuurplan biedt het planologisch beleidskader op hoofdlijnen voor de beoogde ontwikkelingen in de Rivierzone. Dat betekent het aangeven van de gewenste ontwikkelingsrichting voor het plangebied en deelgebieden daarbinnen. Het plan geeft geen blauwdruk voor de concrete stedenbouwkundige inrichting van de gebieden. Het vormt een kader waarbinnen verdere uitwerkingen en inrichtingsplannen – zoals indicatief aangegeven in hoofdstuk 3 – gemaakt kunnen worden.
Voor uitwerking en uitvoering van projecten vormt het Integraal Uitvoeringsplan een belangrijk instrument.
Het voorgaande impliceert dat de structuurplankaart, waarop de hoofdlijnen van de voorgestane ontwikkeling zijn aangege-

Figuur 15a: uitsnede plankaart Stad&Milieu-gebied

Figuur 15b: uitwerking Stad&Milieu-gebied

Legenda bij figuur 15b

- handhaven bestaande bebouwing
- wonen
- ontwikkelen naar wonen
- ontwikkelen naar wonen en zorg in parkachtige omgeving
- ontwikkelen naar gemengd stedelijk programma
- leisure functies
- zeejachthaven
- ontwikkelen naar kantoren/leisure/wonen
- bedrijven, op lange termijn indien mogelijk transformatie naar andere niet gevoelige functies
- ontwikkelen naar gemengd binnenstedelijk milieu
- indicatie bebouwd/onbebouwd
- bebouwingsvrije zone
- spoorlijn met station
- weginfrastructuur
- langzaam verkeerverbinding

ven, een globaal karakter heeft.

Mate van dynamiek

Inzet voor de Rivierzone is een ambitieuze en uitdagende ontwikkelingsopgave. De mate van dynamiek verschilt wel duidelijk per deelgebied.
Op de plankaart is dit tot uitdrukking gebracht door toepassing van arceringen in gebieden met een sterke ontwikkelingsopgave en egale kleurvlakken voor gebieden met vooral een beheersopgave.
Op deze wijze geeft het kaartbeeld dynamiek aan voor grote delen van het Stad&Milieu-gebied, voor de locatie Vijfsluizen/station Vlaardingen-Oost, voor de uitbreidingen van bedrijventerrein De Vergulde Hand en voor meerdere terreinen in de (westelijke) Maasoeverzone waarvoor herontwikkeling op het programma staat.
de aard en zwaarte van de aanwezige respectievelijk toe te laten bedrijfsactiviteiten op de verschillende werklocaties is globaal van de kaart af lezen door toepassing van licht- en donkerpaarse kleuren.
De belangrijke waterkerende functie van de Delflandse dijk en zijn functie in de groenstructuur (groen lint) zijn op de plankaart aangegeven.
De beoogde ontwikkelingen vergen (gefaseerd) flinke aanpassingen in de infrastructuur. De beoogde hoofdontsluitingsstructuur in 2020 (“infrastructuur 2020”) is aangegeven op de plankaart. De hieruit voortvloeiende infrastructurele aanvullingen en aanpassingen zijn aangegeven op figuur 11. Gelet op de schaal van de plankaart en de hoeveelheid weer te geven informatie, ontbreekt op de plankaart het overzicht van langzaamverkeersverbindingen (zie hiervoor figuur 18).
Voor de uitgangspunten met betrekking tot langzaamverkeersverbin-dingen in het plangebied en de relatie met de stad wordt verwezen naar hoofdstuk 2 en 3.
Op de plankaart is de “40 m-zone” weergegeven. Deze bebouwingsvrije zone met een breedte van 40 m dient in relatie tot de scheepvaart op de Nieuwe Maas bij (her)ontwikkeling van gebieden uit een oogpunt van veiligheid in acht te worden genomen gerekend vanuit de oever van de rivier. In deze “veiligheidszone Vaarweg” mogen geen milieugevoelige bestemmingen worden gerealiseerd.
Voorts is een “studiegebied windturbines” in het westelijk deel van het plangebied langs de oever van de Nieuwe Maas aangeduid. De op de kaart aangegeven zone duidt het studiegebied aan waarbinnen eventueel windturbines kunnen worden geplaatst.
Planbeschrijving/toelichting op de legenda
De beschrijving van de ontwikkelingsvisie voor de Rivierzone en van de in deelgebieden beoogde ontwikkelingen, is te lezen in de hoofdstukken 2 en 3.
Uit doelmatigheidsoverwegingen en om niet in herhalingen te vervallen wordt in dit hoofdstuk volstaan met een compacte toelichting op de “lading” van de plankaart. Dit wordt gedaan door een nadere toelichting en omschrijving van de verschillende legenda-eenheden.

4.3 Uitwerking Stad&Milieu-gebied

Voor het Stad&Milieu-gebied is in figuur 15 een (indicatieve) uitwerking gegeven bij de structuurplankaart.
Daarop is, in aanvulling op de structuurplankaart, indicatief aangegeven met welke zaken bij de planuitwerking rekening is te houden, onder andere:

- versterking (langzaamverkeers)verbindingen van stad naar rivier;
- bebouwde en onbebouwde ruimten (onder andere de kades en de 40 m-veiligheidszone);
- nadere begrenzing van transformatiegebieden (onder andere in de VOP-wijk);
- de bij voorkeur te handhaven en in te passen monumenten en karakteristieke panden.

Voor een uitvoeriger beschrijving van de visie op het Stad&Milieu-gebied wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

Toelichting op de structuurplankaart:

gemengd bedrijventerrein parkmanagement en revitalisering	- bestaande bedrijventerreinen voor gemengde bedrijvigheid in de sfeer van nijverheid, reparatie, industrie en handel, zakelijke dienstverlening c.a. - alleen geen grote transportbewegingen - opgave is kwaliteitsbeheer en waar nodig kwaliteitsverbetering en oplossing knelpunten
industrie/watergebonden bedrijvigheid parkmanagement en revitalisering	- bestaande terreinen met (zwaardere) industrie en havengebonden bedrijvigheid - hinderlijke 5.1/richtafstand 500 m; gezoneerd terrein volgens de Wet geluidhinder - opgave is kwaliteitsbeheer en waar mogelijk kwaliteitsverbetering en oplossing knelpunten
bedrijvensegment research	- dit heeft betrekking op Unilever Research
gemengd stedelijk gebied	- huidige gemengde stedelijke functies (horeca, detailhandel, wonen, kantoren, winkels, voorzieningen) aan de Oosthavenkade (stadszijde) handhaven
wonen	- bestaande woonfuncties handhaven
groenstructuur	- versterken van functie Delflandse Dijk (deltadijk) als groene verbindingslijn met (mede) ecologische en recreatieve functie handhaven + versterken overige groene elementen (onder andere in Maasoeverzone en langs spoorlijn)
spoor/metro	- "Hoekse lijn" met 3 Vlaardingse stations toekomstige aanpassing stationsomgevingen in relatie tot light-railontwikkeling
vrije busbaan	- vrije busbaan tussen station Vlaardingen-Oost en metrostation Vijfsluizen
grens Stad&Milieu-gebied	- door minister aangewezen gebied, waarbinnen onder voorwaarden van geldende milieunormen kan worden afgeweken
hoofdwaterkering	- landschappelijke, cultuurhistorische en waterkerende functie van primaire waterkering Delflandse Dijk
40 m-veiligheidszone Vaarweg	- strook van 40 m uit de oever van de rivier die bij (her)ontwikkeling, in verband met veiligheidsrisico's scheepvaart, bebouwingsvrij moet blijven voor gevoelige functies; tevens moet de bereikbaarheid langs het water ten behoeve van hulpdiensten gewaarborgd blijven
industrie/watergebonden bedrijven te (her)ontwikkelen	- (her)ontwikkeling van NAM-haven/OBR-terrein en locaties in het gebied Deltaweg West - hinderlijke bedrijfsactiviteiten worden beperkt tot maximaal categorie 5.1; gezoneerd terrein volgens Wet geluidhinder - onder andere watergebonden bedrijven, (zwaardere) industrie, handel en logistiek
lokaal/bovenregionaal knooppunt	- locatie Vijfsluizen/station Oost vormt (in samenhang met metrohalte en A4) een economisch knooppunt van bovenregionaal schaalniveau - locatie station-centrum is knooppunt voor economische functies en publieksvoorzieningen op stadsniveau

gemengd bedrijventerrein nieuw en herontwikkelen	- ontwikkeling als terrein voor (lichte) gemengde bedrijvigheid ten westen en ten oosten van De Vergulde Hand - herontwikkeling van deel terrein Lever/Fabergé - alleen matig hinderlijke bedrijfsactiviteiten (maximaal categorie 3.2 evt. 4.1), uitsluiten van grote transportbewegingen, perifere detailhandelsactiviteiten en vestiging van zelfstandige kantoren
ontwikkelen naar wonen en zorg in parkachtige omgeving	- herontwikkeling van deel van het gebied Nieuwe Maas - wonen en woonzorggebouwen met bijbehorende voorzieningen in groene setting
ontwikkelen naar gemengd stedelijk programma	- ontwikkeling stationsgebied met een gemengd programma van kantoren, publieke functies, woningen, nieuw station en winkels (in nieuw glooiend maaiveld met noord-zuidverbindingen voor langzaam verkeer) - intensief ruimtegebruik, met parkeren inpandig
kleinschalig binnenstedelijk milieu, herstructureren	- gebied VOP/Westhavenkade wordt deels geherstructureerd gericht op helder stratenpatroon en nieuwe route langzaam verkeer tussen stad en station - ontwikkeling kleinschalig gemengd milieu met “grondgebonden” woningen en bedrijvigheid in de stedelijke plint
ontwikkelen naar wonen	- (her)ontwikkeling met accent op woonfunctie op westelijk deel van KW Haven Zuidwest intensief ruimtegebruik en inpandig parkeren
ontwikkelen naar kantoren, leisure en wonen	- (de zuidzijde; in de plint leisure (onder andere horeca, cultuur, watersport) - nieuwbouw in pakhuisstructuur met inpassing van cultuurhistorisch waardevolle/karakteristieke panden
transformatie naar hoogwaardige kantorenlocatie	- ontwikkelen van locatie Vijfsluizen/Station Oost tot hoogwaardige kantorenlocatie - intensief ruimtegebruik, parkeren inpandig/onder opgetild maaiveld - inpassing cultuurhistorisch waardevolle bebouwing
bedrijven, op lange termijn indien mogelijk transformatie naar andere functies	- voor Benelux Workpark op termijn opwaardering en mogelijke transformatie naar bedrijven in sfeer van (groot)handel, communicatie en vervoer; - voor h indien milieuzonering dit toelaat (exclusief gevoelige functies zoals wonen)
zeejachthaven	- ontwikkeling westelijk deel van Koningin Wilhelminahaven tot zeejachthaven
groenblauwe zone	- str functies (wateropgave) en landschappelijke inpassing van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing
infrastructuur 2020	- aan aanpassing Vulcaanweg, verlegging Kesperweg
studiegebied windmolens	- in het westelijk deel van de Maasoeverzone is een strook aangegeven waarvoor een studie verricht wordt naar inpassing en realisering van enkele grootschalige windturbines

Tabel Indicatief uitvoeringsprogramma:

	Fasering			Indicatief Programma						
	2004-2007	2008-2015	2016-2020	woningen	kantoren[1)]	retail[2)]	zorg	horeca[2)]	publieke functies[2)]	bedrijven[1)]
Stad&Milieu-gebied				1.563	127.000	7.500	600	1.500	27.500	
VOP-wijk				270		2.000				
Stationsgebied Centrum[3a)]				153	96.000	2.500			27.500	
KW-haven zuidwest				360	10.000	1.000		1.000		
KW-haven noordwest				15	21.000	0		500		
Nieuwe Maas				765[7)]		2.000	600			
A4-zone					168.000				1.700	
Vulcaanhaven oost[3)]										*(40.000)*
Benelux Workpark[4)]										
Vijfsluizen/Stationsgebied Oost					168.000				1.700	
Maasoverzone West										398.000
De Vergulde Hand West										150.000
De Vergulde Hand Oost										
OBR-terrein										52.000
NAM-haven										33.000
Hydro-Agri[5)]										163.000
Lever Fabergé[6)]										*(15.000)*
Totaal				1.563	295.000	7.500	600	1.500	29.200	398.000

1) Metrages in m² bvo voor kantoren en bedrijventerrein zijn afgerond op duizendtallen.

2) Metrages voor het programma retail, horeca, zorg en publieke functies in m² bvo zijn afgerond op honderdtallen.

3a) Hierbij bestaat de mogelijkheid om het woningprogramma tot maximaal 500 woningen te vergroten ten koste van het kantorenprogramma, dat op basis van de huidige inschattingen minimaal 30.000 m² zal bedragen.

3) Een eventuele herontwikkeling van Vulcaanhaven Oost en Benelux Workpark vindt zeker niet voor 2015 plaats.

4) Cursief aangegeven metrages zijn overgenomen uit de Nota Hoofdlijnen; deze zijn niet meegenomen in de totalen, vanwege onzekerheid van realisatie.

5) Particuliere ontwikkeling, realiseringstijdstip (nog) niet bekend.

6) Particuliere ontwikkeling, realiseringstijdstip (nog) niet bekend.

7) Inclusief 100 zorgwoningen

5 Uitvoering

5.1 Uitvoeringsprogramma

De beleidsvisie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de Rivierzone is beschreven in de hoofdstukken 2 en 3. De hoofdlijnen van beleid zijn weergegeven op de structuurplankaart (losse kaartbijlage) met bijbehorende toelichting (hoofdstuk 4).

De structuurplankaart geeft de gebieden aan waar het accent ligt op vernieuwing en transformatie (ontwikkelingsgebieden) en de gebieden waar het accent ligt op kwaliteitsbeheer en waar nodig revitalisering.

In het Integraal Uitvoeringsplan (IUP) is voor de ontwikkelingsgebieden een uitvoeringstraject uitgezet. Programma, projecten en te realiseren infrastructuur zijn in het IUP benoemd, in een tijdpad en een meerjarenprogramma gezet, en bezien op economische uitvoerbaarheid.

Een samenvattend overzicht van programma en projecten met de beoogde (globale) fasering in de tijd is opgenomen in de tabel “Indicatief uitvoeringsprogramma” op pagina 40.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Het Integraal Uitvoeringsplan met daarin de genoemde programma’s, projecten en infrastructuur, is de praktische uitwerking van het oorspronkelijke beleidsdoel, namelijk de vernieuwing en revitalisering van de Rivierzone.

Aan dit programma (IUP) hangt een voor Vlaardingse begrippen hoog investeringsniveau van 1,3 miljard. Deze investeringen dienen gezamenlijk door alle betrokken partijen bij de (her)ontwikkeling van de Rivierzone te worden opgebracht. Om specifiek inzicht te geven in de kosten en opbrengstenstructuur van de verschillende projecten en locaties, is een Masterexploitatie opgesteld. In deze (vertrouwelijke) Masterexploitatie is nauwkeurig per project en per locatie aangegeven wat het kosten- en opbrengstenpotentieel is.

Hoewel er tussen de locaties grote verschillen zijn, blijkt uit de doorrekening van het totale IUP een financieel tekort te komen. Dat wil zeggen dat de kosten die gemoeid zijn met de (her)ontwikkeling van de Rivierzone niet geheel terugverdiend worden door de opbrengsten die het nieuwe programma genereert.
Bij gebiedsontwikkeling op deze schaal is een financieel tekort echter geen verrassing, en al helemaal geen uitzondering. Integrale en grootschalige herontwikkeling, zoals in de Rivierzone, heeft juist de taak gebieden die soms decennialang zijn verwaarloosd, vervuild en in verval zijn geraakt er weer bovenop te helpen. Dat aan deze revitalisering eenmalig aanzienlijke kosten zijn verbonden, wekt dan ook geen bevreemding.

Over het geheel blijft dus sprake van een tekort, zij het wel een werkbaar tekort.
Een deel van het resterende tekort zal naar verwachting gedekt kunnen worden door subsidies en bijdragen van overheden.
De gemeente voert daarom een actief wervingsbeleid. De Europese Unie, het Rijk en de Provincie kennen verschillende subsidieregelingen waarvoor de Rivierzone in aanmerking kan komen. Het project draagt immers in belangrijke mate bij aan verbetering van het maatschappelijk rendement van de zone en aan de realisatie van doelstellingen van die andere overheden.

5.3 Maatschappelijk overleg

Communicatie over Rivierzoneproject

Steun en draagvlak bij marktpartijen, bij overheden en in de samenleving, zijn voorwaarde om de vernieuwing van de Rivierzone tot een succes te maken.

In het gehele traject van de planvorming tot dusverre is intensief overleg gevoerd met overheden, bedrijfsleven en bevolking.

De tot dusverre verschenen plandocumenten – te weten de Contouren-nota (2000) en de Nota Hoofdlijnen (2001) – zijn voor inspraak en overleg voorgelegd aan bevolking, maatschappelijke groeperingen en de diverse betrokken overheden. Dit heeft onder meer zijn neerslag gekregen in de Nota van Aanbevelingen (2001).

In het bijzonder voor het Stad&Milieugebied is een uitvoerig Open Planproces georganiseerd dat veel ideeën en reacties heeft opgeleverd vanuit de bevolking, het bedrijfsleven en andere belanghebbenden. De voorgestane integrale aanpak voor de Rivierzone werd in de diverse reacties breed onderschreven. Wel is door bedrijven zorg uitgesproken over de relatie met de toekomstige woningbouw.
Het Open Planproces is zowel in de fase van de Nota Hoofdlijnen georganiseerd, als in de fase van het Structuurplan/Integraal UitvoeringsPlan. In dat kader zijn de voorstellen/onderzoeken naar de ontwikkelingsmogelijkheden in het Stad&Milieugebied in een viertal bijeenkomsten met geïnteresseerden besproken. Tevens is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap over de infrastructuur en de haalbaarheid van realisatie in relatie tot de bestaande waterkering (met name aspecten als waterberging en watersysteem). Ten aanzien van De Vergulde Hand West is al overeenstemming bereikt over de planvorming.

De Nota Hoofdlijnen is ook voorgelegd en besproken in de PPC (vergadering van 6 september 2001).
In het advies van de PPC wordt het belang van het vernieuwingsproces volledig onderschreven en worden een aantal punten meegegeven – met name op het vlak van milieu – die bij de verdere planvorming moeten worden meegenomen.
In de Nota van Aanbevelingen die op 12 december 2001 door de gemeenteraad is vastgesteld, is aangegeven op welke wijze het bestuur in de verdere planvorming de opmerkingen en suggesties meeneemt.
Overleg en inspraak hebben er toe geleid dat aanvullend onderzoek is uitgevoerd op verschillende milieuaspecten, waarvan de resultaten zijn opgenomen in een afzonderlijke Integrale Milieunota (behorend bij structuurplan). Ook is het overleg met de meest betrokken bedrijven geïntensiveerd.

Overleg met bedrijven

In het kader van het vervolgonderzoek naar de realiseerbare projecten, is door de gemeente overleg gevoerd met de verschillende bedrijven in het Stad&Milieugebied. Met verschillende bedrijven zijn intentieovereenkomsten over verplaatsing gesloten of in voorbereiding. Ook met te handhaven bedrijven is overleg gevoerd over vooral de milieuaspecten in relatie tot ontwikkelingsmogelijkheden.
Dit overleg zal de komende periode in het kader van de verdere uitwerking en uitvoering van de plannen worden voortgezet. Ook de communicatie met de bevolking blijft een belangrijk aandachtspunt.

Deel B 6 Beleidskader

6.1 Inleiding

Het vernieuwingsproces voor de Rivierzone staat niet op zichzelf, maar maakt nadrukkelijk deel uit van het beleid voor de hele gemeente Vlaardingen (Stadsvisie 2020 en de Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020).
Daarnaast sluiten de doelstellingen van de Rivierzone aan op de doelstellingen die door het openbaar bestuur op regionaal, provinciaal en nationaal niveau zijn geformuleerd. Een van de belangrijkste kaders is het ROM Rijnmond en daarbinnen het project voor revitalisering van de gehele Rechtermaasoever. Een belangrijk document daartoe vormt het in voorbereiding zijnde convenant met onder meer de bedrijven op de Linkermaasoever; dat convenant moet een afsprakenkader bieden om ontwikkelingen binnen de zogenoemde milieuaandachtszones te realiseren.

Maar ook andere nota's en studies spelen een rol:

- in het project Westhoek willen de gemeenten in de regio de toeristisch-recreatieve kwaliteit van het Westland, Midden-Delfland en Rijnmond bevorderen;
- de Zuidvleugelstudie van de samenwerkende regionale overheden is gericht op een prioriteitenstelling in de ruimtelijke investeringen van de gemeenten in de Haagse en Rotterdamse regio.

In het onderstaande wordt een aantal nota's met relevant Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid belicht.

6.2 Rijksbeleid

Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening

In de *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (deel 3 PKB)* is aangegeven dat kwaliteitsverbetering bij stedelijke opgaven zeer belangrijk is. Kwaliteitsverbetering in het gebied van de Rivierzone is gewenst bij de voorgestane transformatie van het stedelijk gebied en voor de herstructureringsopgave van verouderde bedrijventerreinen. De transformatie concentreert zich met name in het buitendijkse gebied rondom de Koningin Wilhelminahaven en voor een deel in het binnendijkse VOP-gebied binnen het Stad&Milieu-gebied en sluit goed aan bij het rijksstreven om tot 2015 50% van de behoefte aan nieuwe woningen binnen bestaand stedelijk gebied te bouwen. In dit deelgebied is er duidelijk sprake van een behoefte aan centrumstedelijke woonmilieus; een behoefte die in de Vijfde Nota is onderkend. De herstructureringsopgave van bedrijventerreinen geeft mogelijkheden voor verdichting en intensivering maar ook voor het selectief amoveren en verplaatsen van bedrijvigheid vanaf ongewenste locaties naar specifiek daarvoor bestemde terreinen.

Conclusie: In deel 3 van de (niet vastgestelde) Vijfde Nota is aangegeven dat de helft van de behoefte aan nieuwe woningen in bestaand stedelijk gebied moet worden gebouwd en dat herstructurering van bedrijventerreinen voorkeur heeft boven nieuwe uitbreidingen. Beide belangrijke sporen vanuit het rijksbeleid komen in de planvorming Rivierzone tot hun recht.

6.3 Provinciaal beleid

Streekplan Rijnmond; interim beleidsnota 1996

Het vigerend provinciaal beleidskader op het gebied van de ruimtelijke ordening is het uit juni 1996 daterende *Streekplan Rijnmond*. De herstructurering van het rivierfront is destijds als belangrijke beleidslijn opgenomen. Door herstructurering van de havengebieden ontstaat ruimte voor nieuwe activiteiten, functies en bestemmingen (plan van aanpak ROM).

De westelijke uitbreiding van De Vergulde Hand is in het streekplan voozien. De polder naast het bestaande bedrijventerrein De Vergulde Hand is als potentieel bedrijventerrein aangeduid.
Vlaardingen-Oost is als een mogelijke locatie voor de ontwikkeling van kantoorhoudende bedrijven genoemd. Op de streekplankaart is het aangrenzende Sportpark De Vijfsluizen (Shell sportpark) als potentieel bedrijventerrein aangegeven.
In het streekplan werd nog uitgegaan van de aanleg van een openbaarvervoersverbinding tussen metrostation Vijfsluizen en Vlaardingen-Centrum (eerste fase uit het TramPlusplan (1995-2000).
In de in december 2000 verschenen *Nota Halfweg* (discussienota op weg naar een nieuw streekplan c.q. Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam) zijn enige voorzetten gedaan voor een nieuw streekplan. De aangegeven opties zijn nog geen vastgesteld beleid, maar vormen een indicatie van het wensbeeld. Deze nota stelt vast dat de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, waaronder de voorziene westelijke uitbreiding van De Vergulde Hand, is achtergebleven. Ten aanzien van het bestaande terrein De Vergulde Hand wordt het belang onderstreept van een betere benutting van de ruimte door

herstructurering en intensivering. Omgeving Vijfsluizen wordt gepositioneerd als gebied voor kantoorontwikkeling.

Het op te stellen *Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020* (RR 2020) is een combinatie van de herziening van het streekplan Rijnmond en een regionaal structuurplan voor Rijnmond en is thans in voorbereiding. Als aanloop hiertoe en als vervolg op de Nota Halfweg, is onlangs een start gemaakt met de *Nota Koers en Inzet*.

Een gedeelte van de rivieroever in Vlaardingen is aangewezen als *Stad&Milieu-experiment*. Eind 2003 heeft een evaluatie plaatsgevonden. Het ministerie van VROM wil Stad&Milieu structureel verankeren. Het streven is dat alle gemeenten de mogelijkheid krijgen af te wijken van de milieuwet- en regelgeving, procedures en bevoegdheden. Provincies zullen hoogstwaarschijnlijk de bevoegdheid krijgen om goedkeuring te verlenen aan de zogenoemde stap 3-besluiten om te mogen afwijken van milieuwet- en regelgeving.

Knopen leggen: van visie naar beleid

De Randstad ontwikkelt zich steeds meer als een netwerkstad waarbij de afzonderlijke stedelijke regio's hoe langer hoe meer één stedelijk systeem vormen. De Vijfde Nota gaf twee aanleidingen voor de in 2002 vastgestelde provinciale nota *"Knopen leggen: van visie naar beleid"*:

- het Rijk benoemt "randstadcentra" en vraagt aan lagere overheden voor deze centra een programma en prioritering vast te stellen en deze in provinciale plannen tot uitdrukking te laten komen;
- het Rijk streeft naar een vernieuwd integraal locatiebeleid en vraagt lagere overheden om hier, binnen de rijksnormen, vorm aan te geven (knopenbeleid vormt het belangrijkste onderdeel van het vernieuwde provinciale locatiebeleid).

Voor alle in de provinciale nota onderscheiden knopen zijn ontwikkelingsprofielen opgesteld. Het knooppunt "Schiedam-Vlaardingen" (ter plaatse van Vijfsluizen/station Vlaardingen-Oost/metrohalte Vijfsluizen) is aangemerkt als economisch knooppunt van bovenregionaal schaalniveau – gelet op de aanwezigheid van metro en gelegen aan (inter)nationaal net – met bovenregionale en regionale functie voor zakelijke diensten en distributie.
Conclusie: in het streekplan is de herstructurering van de Rivierzone prominent opgenomen. Daarnaast voorziet het streekplan in uitbreiding van De Vergulde Hand aan de westzijde. De locatie station Vlaardingen-Oost/Vijfsluizen/metrohalte Vijfsluizen – in streekplan en Nota Halfweg reeds gepositioneerd als kantorenlocatie – is in de provinciale nota "Knopen leggen" aangemerkt als economisch knooppunt van bovenregionaal schaalniveau.

6.4 Regionaal beleid

ROM Rijnmond: "Herstructurering Rechtermaasoever Rijnmond" (januari 2000)

De revitalisering van het rivierfront is ondergebracht in het ROM Rijnmondproject *"Herstructurering rivierfront Rechtermaasoever"*. Dit project is een gezamenlijk initiatief van onder meer de gemeenten Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam, de Stadsregio, provincie Zuid-Holland, Kamer van Koophandel en ministeries van EZ, V&W en VROM.
Als eerste fase is de *Contourennota Herstructurering Rechtermaasoever Rijnmond* (januari 2000) verschenen. Het rapport gaat in op het dilemma van economische revitalisering en de noodzaak van verbetering van de leefbaarheid in het gebied. De verbetering van de leefbaarheid staat onder druk omdat de verwachting is dat de milieuhinder vanwege geluid in de toekomst onvoldoende zal afnemen ondanks geluidsbeperkende maatregelen. Herontwikkeling van de Rechtermaasoever is zowel vanuit economisch perspectief en als vanuit leefbaarheidoverwegingen dringend gewenst.

Begin 2002 is een regionale ontwikkelingsvisie verschenen, gevolgd door een *bestuurlijke intentieovereenkomst*. De werkgroep RO/Milieu waarin de provincie is vertegenwoordigd, heeft inmiddels voorstellen ontwikkeld voor een zogenoemde "*milieuaandachtszone*". Achterliggende gedachte bij het instellen van een dergelijke zone is het feit dat de matige milieukwaliteit op de Rechtermaasoever kan worden gecompenseerd door een hoge ruimtelijke kwaliteit (bijvoorbeeld karakteristieke oude binnenhaven).
Bij het bepalen van de begrenzing van de aandachtszone zijn alle milieuaspecten in beschouwing genomen.
In december 2003 hebben overheden (gemeenten, stadsregio, provincie en ministeries) en georganiseerd bedrijfsleven overeenstemming bereikt over de belangrijkste uitgangspunten voor de herstructurering. Centraal daarbij staat het respecteren van de milieugebruiksruimte van de bedrijven

op de Linkermaasoever en de gezamenlijke inzet om het aantal klachten als gevolg van de industrie zoveel mogelijk te beperken door intensieve communicatie en informatieverstrekking aan (nieuwe) bewoners.

Conclusie: Sociaal-economische revitalisering is noodzakelijk in Rijnmond, maar ook specifiek voor de Rivierzone. Hierbij wordt een goede combinatie van de functies wonen en werken gezocht en spelen milieu en infrastructuur een zeer belangrijke rol.

6.5 Gemeentelijk beleid

De Stadsvisie "Koers op 2020" vormt het (brede) gemeentelijke beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Vlaardingen. De ruimtelijke doorvertaling van de Stadsvisie krijgt gestalte in:

- de Ruimtelijke Structuurschets Vlaardingen 2020 (voor de gehele gemeente);
- het project Rivierzone.

In de ruimtelijke planvorming voor de Rivierzone is eind 2001 de Nota Hoofdlijnen met bijbehorende Nota van Aanbevelingen vastgesteld. Het onderhavige Structuurplan vormt de planologische verankering en verdere uitwerking op structuurniveau.

Stadsvisie "Koers op 2020" (februari 2000)

In de Stadsvisie zijn diverse ambities naar voren gekomen waarvan de voor dit Structuurplan meest relevante hieronder zijn aangegeven:

- het meer aanbrengen van fysieke samenhang binnen het centrum en het versterken van de verbinding tussen het winkelcentrum en het cultureel-historische centrum;
- het streven naar gedifferentieerde woon- en werkmilieus in de Vlaardingse wijken;
- het vergroten van het aanbod kwalitatief goede woningen in de (middel)hoogbouw;
- h bieden van de mogelijkheid om bewoners in hun eigen wijk een wooncarrière te laten doorlopen;
- het meer energie steken in veiligheidsbeleid, de aanpak van onveilige plekken in de stad en in samenhang daarmee in het onderhoud en beheer van het openbaar gebied;
- het zoveel mogelijk aansturen op behoud van bestaande schone bedrijvigheid en werkgelegenheid, maar niet per definitie op de huidige locaties;
- het binnen bepaalde randvoorwaarden aantrekken van nieuwe bedrijvigheid met name in de dienstverlening en recreatie;
- het mogelijk maken van bedrijfsontwikkeling langs de A4 met Vijfsluizen/station Oost als de meest aantrekkelijke locatie voor kantoorontwikkeling en bijvoorbeeld hightech bedrijvigheid;
- het verbeteren van de ontsluiting van de industriezone en de relatie met het woongebied.

In de stadsvisie is de herstructurering van de rivierzone aangegeven als één van de gemeentelijke prioriteiten. Ruimte voor verdere groei en expansie van de haven in Vlaardingen ontbreekt en er is verpaupering te signaleren in delen van de Koningin Wilhelminahaven. Doelstelling is om verouderde, overlastgevende industrieën geleidelijk te vervangen door economische activiteiten in de sectoren dienstverlening/recreatie. De rivierzone heeft de potentie om "de moderne kamer van het Vlaardingse hart" te worden. Uitgangspunt voor het gebied rond de Oude Haven en de Koningin Wilhelminahaven is economische heroriëntatie, gecombineerd met woningbouw. Met name op dit gedeelte van de Maasoever kan een aantrekkelijk woon- en werkgebied ontstaan. Het wonen krijgt zodoende een stedelijk maritiem karakter. Tevens is in de Stadsvisie het gedeeltelijk bestemmen van de Koningin Wilhelminahaven als zeejachthaven genoemd. In de gehele Maasoeverzone ten westen van het Deltahotel, is in de visie ruimte gelaten voor bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020

De ruimtelijke structuurschets Vlaardingen 2020 (oktober 2003) is de ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie "Koers op 2020". In het rapport zijn zeven doelstellingen aangegeven voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling op basis van de drie noemers: *ongedeelde stad, vitale stad en duurzame stad*

- versterken van de stedelijke groenstructuur;
- herwaarderen van de cultuurhistorie;
- vergroten van de differentiatie tussen woonmilieus;
- spreiden van zorgvoorzieningen;
- versterken van de stadsranden en de Broekpolder;
- anticiperen op ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur;
- vergroten van de werkgelegenheid.

Vanuit de historie en identiteit van het gebied is ingezoomd op maatschappelijke trends. Daarnaast is ingegaan op de ruim-

telijke analyse met aandacht voor verschillende typen landschappen, de lagenbenadering en de diverse lagen en functies. In de daaropvolgende gebiedsgerichte uitwerking heeft de Rivierzone in de lijn van de lopende planvorming (Nota hoofdlijnen, Structuurplan) zijn plek gekregen.

Nota Hoofdlijnen en Nota van Aanbevelingen (juni/december 2001)

De Nota Hoofdlijnen inclusief de bijbehorende Nota van Aanbevelingen geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de Rivierzone. De *hoofddoelstellingen* van het vernieuwingsproces zijn als volgt verwoord:

- bieden van een bredere basis voor werken en ondernemen;
- zorgen voor een leefbaar en afwisselend woon- en verblijfsklimaat;
- beschermen en herwaarderen van het cultuurhistorisch erfgoed.

De uitwerking van de hoofddoelstellingen is gebaseerd op drie centrale keuzen:

- *economische structuurversterking*: de voorstellen voor herstructurering, segmentering en kwaliteitsverbetering leiden met name in het westelijk deel van het plangebied tot een aanzienlijk betere benutting, intensivering van de beschikbare ruimte voor bedrijfsdoeleinden en het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid rond de stations Vlaardingen-Centrum en Oost, en rond de KW Haven en Vijfsluizen;
- *stedelijke structuurversterking*: hiertoe behoort met name de kwaliteitsverbetering van het stedelijk leefmilieu in het Stad&Milieu-gebied met een accent op intensivering van stedelijk ruimtegebruik (realiseren woningbouw, aantrekken van zakelijke dienstverlening, uitwerking planvorming zeejachthaven);
- *verbetering van infrastructuur en bereikbaarheid*: naast het rechtstreeks aansluiten van het oostelijk deel van het p op de A4, is het optimaliseren van de aansluiting van het westelijk deel van de Rivierzone voor auto's en vrachtverkeer via de Marathonweg op de A20 van groot belang.

In de Nota Hoofdlijnen is het plangebied uitgesplitst naar drie deelgebieden elk met hun specifieke deelprojecten:
Bovenstaande projecten hebben in de Nota Hoofdlijnen voor de verschillende deelgebieden geleid tot een (indicatief) vastgoedprogramma tot 2020. In het vervolgtraject – met name in het kader van het Integraal Uitvoeringsplan – is dit programma getoetst en geactualiseerd (zie ook de hoofdstukken 4 en 8 van dit Structuurplan).

Programma Nota Hoofdlijnen:

A4-zone
-Stationsgebied Oost/Vijfsluizen (knooppuntlocatie aansluiting op de A4, conform knooppuntenbeleid. -Vulcaanhaven-oost/Benelux Workpark: geleidelijke omvorming tot een gemengd bedrijfsmilieu.
Stad&Milieu-gebied
-Realisatie Sluisplein en een dubbele routestructuur (vlinderstrik). -Koningin Wilhelminahaven en Buite -Nieuwe Maas en (knooppunt) Stationsgebied-Centrum: realisatie van kantoren, een park en woningbouw en vernieuwing van het station. -VOP-wijk/Oostwijk: versterking van de bestaande structuren en verplaatsing milieuhinderlijke bedrijven.
Maasoeverzone-West
-Westelijke -Deltagebied, NAM-haven en omgevin -De Vergulde Hand: groen omrande uitbreiding in het westen, zorgvuldige overgang naar Midden-Delfland.

7 Cultuurhistorie

7.1 Inleiding

De cultuurhistorie van een gebied is in belangrijke mate verantwoordelijk voor de identiteit van het gebied. Door dit besef, en overeenkomstig handelen in ruimtelijke ontwikkelingen, kunnen aansprekende gebieden worden gerealiseerd waar prettig gewoond, gewerkt en geleefd kan worden. Gebieden met identiteit waar de menselijke maat wordt gerespecteerd. Het belang van dit aspect is reeds tot uitdrukking gekomen in het opstellen van een afzonderlijk Werkdocument Cultuur-Historisch Erfgoed behorend bij de Nota Hoofdlijnen.
Hierna zullen in paragraaf 7.2 de aanwezige cultuurhistorische elementen per deelgebied worden besproken. In paragraaf 7.3 zal nader worden ingegaan op met name de archeologische waarden in de Rivierzone en de consequenties die dit heeft voor het Structuurplan.

Historische ontwikkeling van de Rivierzone

Tot het begin van de 19e eeuw maakte de huidige Rivierzone deel uit van het buitendijkse gebied van Vlaardingen en Vlaardinger Ambacht. Deze strook bestond in de Middeleeuwen uit gorzen (met wilgen en elzen begroeide moerasgebieden) maar werd in latere eeuwen geleidelijk ingepolderd door de aanleg van kaden. Deze polders, die bij hoog water onderstroomden, werden gebruikt voor het weiden van vee.
In de 17e eeuw breidde de stad zich naar het zuiden uit op de huidige Westhavenkade en in de Vettenoordse Polder ten westen van de haven. Deze uitbreiding bestond uit een menging van pakhuizen gericht op visserij, handel en huizen.
Geleidelijk breidden de industriële activiteiten zich uit in de richting van de Nieuwe Maas. Na de aanleg en de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 raakten de ontwikkelingen in een versnelling en tegen het eind van de 19e eeuw werd het noodzakelijk de havencapaciteit uit te breiden met de Koningin Wilhelminahaven. De kades van deze nieuwe haven werden in hoog tempo bebouwd met pakhuizen voor de visserij en industriële gebouwen.
Al in 1920 werd de Vulcaanhaven aangelegd, bedoeld voor ertsoverslag; én tegelijkertijd ontwikkelden zich ook in het westelijke deel van de Rivierzone industrieën (E.N.C.K en Lever).
Na de Tweede Wereldoorlog breidden de industriële activiteiten zich in het oostelijke en westelijke deel van de Rivierzone verder uit (Benelux Workpark en NAM-haven). Ook werden in deze periode oudere industriegebouwen en pakhuizen aan de KW Haven gesloopt en soms vervangen door opslagtanks en industriële installaties.
Na 1970 zijn de snelle uitbreidingen afgenomen en stabiliseerde de bestaande toestand zich.

7.2 Cultuurhistorie en monumenten

Beleidskader

Eén van de drie hoofddoelstellingen van de gemeente met betrekking tot het vernieuwingsproces in de Rivierzone betreft de bescherming en de herwaardering van het cultuurhistorisch erfgoed. De cultuurhistorie is dus een belangrijk thema in het Structuurplan.

In de Rivierzone bevindt zich een aantal elementen dat van bijzondere waarde is in cultuurhistorisch opzicht. In chronologische volgorde zijn de belangrijkste complexen: de oever van de Nieuwe Maas; de Oude Middeleeuwse rivierdijk (Maassluissedijk) en de polder met de boerderij De Vergulde Hand; de Oost- en Westhavenkade aan de Oude

Haven (binnendijks) met bebouwing uit de 18e en 19e eeuw; de Buitenhaven met bebouwing uit eind 19e en begin 20e eeuw; de Vulcaanhaven met havengebouwen en kranen uit de periode tussen 1920 en 1940; en het gebied langs de A4 met fabrieks- en sportgebouwen van na de Tweede Wereldoorlog.

In het voortraject van dit Structuurplan is de zogenaamde tijdslijn van Vlaardingen gedefinieerd. Deze lijn verbindt een aantal Vlaardingse havens: van Oude Haven tot Vulcaanhaven. De aan deze havens gelegen bebouwing varieert in oorsprong van 1600 tot 1955 en geeft de cultuurhistorie van Vlaardingen vorm.

De in twee fases, net voor en net na 1900, als vissershaven aangelegde Koningin Wilhelminahaven en directe omgeving, wordt als belangrijk cultuurhistorisch erfgoed beschouwd. Deze haven is zowel in formeel als in functioneel opzicht een sleutelrol toebedacht bij de herstructurering van de Rivierzone.

Nota Planbeoordeling

Voor wat betreft cultuur geeft de provinciale Nota Planbeoordeling aan dat gemeentelijke plannen rekening dienen te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden, met inbegrip van monumenten (en archeologie, zie paragraaf 7.3). De diverse monumenten (rijks-, provinciale en gemeentelijke monumenten dienen te worden beschermd, alsmede de cultuurhistorische waardevolle structuren volgens de Cultuurhistorische Hoofdstructuur of het streekplan (beschermde stads- en dorpsgezichten, cultuurhistorisch waardevolle bebouwingsstroken en dorpskernen, waardevolle historisch-geografische structuren, zoals dijken, kanalen en verkavelingen).

Deelgebieden

Stad&Milieu-gebied (zie figuur 16)

Het Stad&Milieu-gebied kent een hoge dichtheid aan monumenten die met de grootste zorg behandeld zullen worden. Ook is een groot aantal panden (bijvoorbeeld in VOP-wijk) beeldbepalend te noemen. Zij zijn cruciaal voor de sfeer van het gebied door hun karakter, schaal en verkaveling en zullen dus zoveel mogelijk beschermd worden.

De grenzen van de VOP waren al gevormd voordat er sprake was van bebouwing. De dijken, kades en het slotenpatroon zijn hiervoor verantwoordelijk. De historische structuur van VOP is verder voor een belangrijk deel gevormd door de aanleg van de lijnbanen begin 17e eeuw.

Het gebied rond de oude havens (Oude Haven, Buitenhaven en Koningin Wilhelminahaven) wordt in samenhang beschreven als een ensemble van havens en gebouwen, dat zich heeft ontwikkeld in een korte periode van sterke uitbreiding van de visserij en industrie tussen 1850 en 1920. Deze samenhang is door de aanleg van wegen, dempingen, dijkverhogingen en afbraak van (delen van) kadebebouwing na 1945 grotendeels verdwenen.

De oude en nieuwe sluizen spelen ook een belangrijke rol in dit complex en zijn een belangrijk element in de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied.

De fabrieksgebouwen en de visserijpakhuizen langs de havens zijn een uniek complex uit het eind van de 19e en het begin van de 20e eeuw. Dit is de periode waarin deze bedrijfstakken een grote expansie

Figuur 16: Overzicht monumenten Stad&Milieu-gebied

meemaakten. De gebouwen ontlenen hun belang aan hun onderlinge samenhang en die met de havens. De architectonisch en cultuurhistorisch belangrijkste panden zijn op de rijks- en gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. Het is van belang dat deze gebouwen waar mogelijk behouden blijven.

Aan de Nieuwe Maas zijn nog enkele voorbeelden te vinden van "moderne" bebouwing (uit de periode na 1940), met grote of minder grote cultuurhistorische waarde. Genoemd kunnen worden de voormalige ambtswoning van de burgemeester (1959-1960), Het Deltahotel van J.W.C. Boks (1953), en de Sterflats van J. van der Vlis (jaren '60). Deze bebouwing zal waar mogelijk worden ingepast in de structuur.

Maasoeverzone

Een gebied met cultuurhistorische waarden in de Maasoeverzone is het restant van het poldergebied bij De Vergulde Hand (onderdeel van de Aalkeetbinnenpolder). Het gebied dat als bedrijventerrein zal worden ontwikkeld, ligt ingeklemd tussen reeds getransformeerde elementen. In de polder moet rekening worden gehouden met mogelijke archeologische waarden. De boerderij De Vergulde Hand, aan de voet van de Maassluissedijk, heeft cultuurhistorische waarde en zal bij ontwikkelingen in het gebied behouden blijven. Deze boerderij is gebouwd in de 18e en 19e eeuw maar heeft een oudere oorsprong.
Verder wordt het gebied met name beheerst door de oude Maassluissedijk. Weliswaar is het profiel met name aan de zuidzijde door ophoging tot de huidige hoofdwaterkering (Delflandsedijk) minder goed herkenbaar, toch speelt deze een belangrijke rol. Gesteld kan worden dat de rivier met bijbehorende zeewering gezien kan worden als zeer belangrijk cultuurhistorisch element. Het is immers het oudste nog aanwezige landschappelijke element, en de drager van alle ontwikkelingen die Vlaardingen hebben gevormd.

A4-zone

De Schiedamsedijk ligt enkele meters boven het maaiveld van het sportpark. Dit stuk dijk vormt een deel van de reeds in de Middeleeuwen aangelegde rivierdijk die vrijwel in z'n geheel nog als dijkprofiel aanwezig is, en te volgen door heel Vlaardingen (Maassluissedijk, Hoogstraat, Kortedijk, Westlandseweg en Schiedamsedijk). Dit is een belangrijk herkenningspunt door heel Vlaardingen en zal waar mogelijk gehandhaafd en zo mogelijk hersteld/versterkt worden.
Het Shell-sportpark De Vijfsluizen met bijbehorende sportaccommodaties en parkaanleg, is van cultuur-, sociaal- en architectuurhistorische waarde. Het naoorlogse complex is een voorbeeld van het "Nieuwe Bouwen", en zal zoveel mogelijk in nieuwe ontwikkelingen worden geïntegreerd ondanks de functionele verandering.
Een ander waardevol bouwwerk is het station Vlaardingen-Oost van K. van der Gaast (1956) dat is ontworpen in een naoorlogse functionalistische stijl.

De Vulcaanhaven is aangelegd in 1920 en is het begin van de 20e-eeuwse industriële ontwikkeling van Vlaardingen. Aan de haven is een aantal gebouwen aanwezig met een grote cultuur- en architectuurhistorische waarde. Deze gebouwen (of bouwwerken) zijn voornamelijk in de jaren '60 neergezet en worden indien mogelijk behouden, gerenoveerd of gerestaureerd. Het gaat hier onder meer om het Cincinnatti-complex (onder andere Maaskant 1954).

Conclusies en aanbevelingen

De cultuurhistorische waarden worden gerespecteerd, versterkt en benut. Bij de uitwerking van de plannen voor de verschillende deelgebieden zijn, respectievelijk worden deze waarden in de belangenafweging meegenomen.

7.3 Archeologie

Archeologisch gezien is Vlaardingen een interessante gemeente. Al in 3900 voor Chr. werd de rivierduin in de Oostwijk door jagers en verzamelaars bezocht. In de Westwijk woonden in de periode 2900 tot 2600 voor Chr. de eerste boeren in de delta. Deze cultuur heeft niet voor niets de naam Vlaardingencultuur meegekregen.

In 1992 is in Valetta het Verdrag van Malta totstandgekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden.
Als uitvloeisel van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen, op basis van de Nota Planbeoordeling van de provincie Zuid-Holland. Uiteraard zal worden voldaan aan de bepalingen in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg als deze wordt vastgesteld.

Figuur 17: Archeologische waarden Vlaardingen

Cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS)

De Cultuurhistorische Waardenkaart Zuid-Holland regio Rijnmond (provincie Zuid-Holland, oktober 2002) geeft aan waar in de regio cultuurhistorische waarden zijn geconstateerd en waar ze worden verwacht. De kaart laat zien dat het plangebied is gesitueerd in een structuur of complex met een zeer grote tot redelijke kans op archeologische sporen. Ook komen terreinen voor, waarvan reeds bekend is dat daar archeologische waarden aanwezig zijn.

De CHS-kaartrapportages vormen een gedetailleerde uitwerking van de provinciale toetsingcriteria bij het beoordelen van ruimtelijke plannen. Deze criteria zijn verwoord in streekplannen en in de Nota Planbeoordeling.

Archeologieplan Vlaardingen

In "Nieuwe Gronden voor Archeologisch beleid, archeologieplan 2003-2007" wordt het gemeentelijk beleid ten aanzien van archeologie nader uitgewerkt. In het plan wordt aandacht besteed aan de kwaliteit, zekerheid, openbaarheid en financiering van de archeologie van Vlaardingen. In het kort komt het erop neer dat het gehele grondgebied van Vlaardingen, en dus de Rivierzone, van archeologisch belang is en

onder de gestelde regels valt. Deze regels laten zich als volgt samenvatten:

- zoveel mogelijk in de grond laten zitten en het bodemarchief niet verstoren;
- als het niet anders kan en de grond moet geroerd worden, dan vinden eerst archeologische werkzaamheden plaats;
- de archeologische werken en resultaten komen onder de aandacht van het brede publiek;
- de kosten van de archeologische werkzaamheden komen ten laste van de verstoorder van het bodemarchief.

In deze gemeentelijke nota is het beleid nog niet verder geconcretiseerd. Aan een gemeentelijke Archeologiekaart wordt nog gewerkt. Vooralsnog zal bij nieuwe ontwikkelingen in de Rivierzone, die niet op basis van het vigerende bestemmingsplan mogelijk zijn, nader onderzoek worden gedaan naar de archeologie ten behoeve van een zorgvuldige belangenafweging. In dat kader is voor de uitbreiding van De Vergulde Hand reeds vervolgonderzoek ingezet. Booronderzoek ondersteunt de archeologische verwachtingen; voor concretisering van deze verwachtingen zal nader onderzoek worden gedaan in de vorm van proefsleuven in het gebied van de westelijke uitbreiding.

Huidige situatie

Zoals te zien in figuur 17, is er in Vlaardingen en omgeving een grote dichtheid aan vindplaatsen met hoge en zeer hoge archeologische waarden. Ook zijn er veel structuren en complexen in de regio met zeer grote en redelijke kansen op archeologische sporen. Feitelijk geldt dit voor de gehele Rivierzone.
Met name aan de westzijde van het bebouwd gebied van Vlaardingen, langs het oude lint richting Maassluis, is nu al een groot aantal archeologische waarden gevonden. Het Stad&Milieu-gebied, kent terreinen met (zeer) hoge archeologische waarden en verwachtingen. Tot slot zijn er ook in het oostelijke deel van het plangebied, onder meer in Vijfsluizen, archeologische waarden aangetroffen.
In de zone ten zuiden van de spoordijk is naar verwachting door erosie van de rivier, ophogingen en vergravingen een belangrijk deel van de bodemhistorie verdwenen. Met name op een dieper niveau kunnen echter toch nog archeologische waarden aanwezig zijn. Ook voor dit gebied is door de provincie een redelijke tot hoge kans op archeologische waarden aangegeven.
In het gebied ten noorden van de spoordijk heeft na de 15e eeuw, door de aanleg van kades, geen erosie meer plaatsgevonden. Hier zullen op vele plaatsen nog sporen van bewoning en activiteiten in de bodem aanwezig kunnen zijn.

Maasoeverzone

In de binnendijks gelegen polder bij De Vergulde Hand zijn krekenstelsels uit de IJzertijd en latere perioden in de ondergrond aanwezig. Ook zijn er in het gebied vondsten gedaan die wijzen op nederzettingen uit de IJzertijd en Romeinse Tijd. Mogelijk dat in de ondergrond bewoningsresten aanwezig zijn uit de Steentijd Vlaardingencultuur (2900-2600 voor Chr.). Bebouwing zal niet plaatsvinden voordat deze archeologische waarden zijn onderzocht.
Het gebied van de Maasoeverzone wordt voorts doorsneden door de Deltadijk (hoofdwaterkering/zeekering)/Maassluissedijk. Men is er altijd vanuit gegaan dat de buitendijks gelegen gebieden beperkte archeologische waarden zouden kennen in verband met erosie. Ook het feit dat deze gebieden grotendeels zijn opgehoogd, maakt het vinden van archeologische waarden minder waarschijnlijk. Nader onderzoek in het vervolgtraject moet deze hypothese onderbouwen.

A4-zone

Een belangrijk geologisch en archeologisch element in dit gebied is een donk, (meest westelijk gelegen rivierduin uit het pleistoceen in Nederland) waarvan de top direct onder het oppervlak is gelegen. Booronderzoek in de Oostwijk heeft aangetoond dat op de top van de donk sporen van bewoning uit de Steentijd aanwezig zijn.
De zone ten zuiden van Vijfsluizen, heeft hoge archeologische waarde. Dit is gebleken doordat in de hele zone vondsten zijn gedaan uit de IJzertijd, de Romeinse Tijd en plaatselijk ook uit de Middeleeuwse periode. De restanten van krekenstelsels uit bovengenoemde perioden zijn nog in de ondergrond terug te vinden. Op basis daarvan zijn gebieden met hoge en minder hoge verwachtingswaarde aan te wijzen.

Resultaten archeologisch onderzoek

In het kader van de Nota Hoofdlijnen is in juni 2001 het Werkdocument Cultuur-Historisch Erfgoed verschenen. In het Werkdocument zijn door de stadsarcheoloog drie basisaanbevelingen gedaan:

- het uitvoeren van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI)[1)] in De Vergulde Hand;
- het uitvoeren van een Aanvullende

Archeologische Inventarisatie in het plangebied Vijfsluizen;
- het uitvoeren van een uitgebreide Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI)[2] in de Rivierzone (opzoeken alle boorgegevens, sonderingen, etc.)

Stand van zaken (begin 2003)

De AAI op De Vergulde Hand is inmiddels uitgevoerd. Het betrof een booronderzoek waarbij is aangetoond dat het terrein doorsneden werd door kreken die in de IJzertijd en/of Romeinse Tijd kunnen worden gedateerd. Op basis hiervan kan een hoge archeologische verwachting worden uitgesproken voor het gebied ter plaatse van de kreken. Ook het aantreffen van een geoxideerde toplaag van het Hollandveen wijst erop dat het landschap in de IJzertijd/ Romeinse Tijd enige tijd droog heeft gelegen en daarmee geschikt is geweest voor bewoning. Bij het booronderzoek zelf zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Bewoningssporen zelf laten zich, zeker in veengebied, echter door booronderzoek zeer lastig opsporen. Het ontbreken van archeologische indicatoren zegt in dit geval dan ook nog niet alles. Daarom is aanbevolen om een AAO te laten verrichten (het trekken van een aantal proefsleuven).

Op basis van deze resultaten zijn vondstzones en zones met verschillende verwachtingsgebieden bepaald. Nog enig aanvullend proefsleufonderzoek zal op korte termijn plaatsvinden. Op basis van dit onderzoek zal een definitief selectiebesluit worden opgesteld. Dit besluit geeft aan of een complex wordt behouden (ex- of in situ), nader gedocumenteerd zal worden of valt onder de categorie waar verder geen aandacht aan zal worden besteed.

Conclusies

In Vlaardingen is sprake van een rijk bodemarchief. De gemeente is zich hier ten volle van bewust en zal bij de verdere planuitwerkingen gebieds- en projectgewijs nader archeologisch onderzoek (laten) verrichten ten einde op een zorgvuldige wijze vastgestelde archeologische waarden mee te wegen.
Met het oog hierop wordt een in de tijd gefaseerd uitvoeringsprogramma voor archeologisch onderzoek opgesteld. Dit onderzoeksprogramma wordt meegenomen bij de uitwerking van het Integraal Uitvoeringsplan (IUP).
Op basis van genoemd IUP wordt bezien op welk moment de AAI voor Vijfsluizen en de SAI voor de Rivierzone moet worden ingepland, ten einde bij de verdere planvorming op goede wijze te kunnen worden meegenomen.
Voorts is op De Vergulde Hand West inmiddels aanvullend archeologisch onderzoek gedaan door middel van het trekken van proefsleuven. De uitkomsten van de nadere onderzoeken zullen worden betrokken bij de planuitwerking en belangenafweging.
Verder is de gemeente bezig met het Archeologieplan 2003-2007 “Nieuwe Gronden voor Archeologisch beleid”. De in deze paragraaf (beleidskader) samengevatte regels zullen bij de ontwikkeling van de Rivierzone nadrukkelijk worden toegepast.

1) Een AAI is een veldstudie en geeft nader inzicht in de archeologische verwachtingen op basis van geologische gegevens en eventueel archeologische indicatoren; op basis van een AAI worden aanbevelingen gedaan over de nader te nemen stappen.
2) Een SAI is een bureaustudie en geeft een eerste inzicht in archeologische verwachtingen en waarden binnen een plangebied.

8 Ruimtelijk functioneel programma

8.1 Inleiding

Het ruimtelijk-functioneel programma dat in dit hoofdstuk wordt toegelicht, is afgeleid van de Nota Hoofdlijnen en de daaropvolgende werkzaamheden ter voorbereiding op het Integraal Uitvoeringsplan (IUP). Voor de 11 realiseerbare projecten zijn planstudies verricht waarin het programma uit de Nota Hoofdlijnen ruimtelijk en financieel is getoetst. In dat kader is een Integraal Programma van Eisen (IPvE) opgesteld. Voor enkele deelgebieden heeft dat geleid tot een hoger programma ten opzichte van de Nota Hoofdlijnen. Het totale ruimtelijk-functionele (onroerend goed-) programma voor de Rivierzone is in hoofdstuk 5 opgenomen. Dit programma is te beschouwen als een indicatief programma dat gefaseerd over de gehele planperiode tot 2020 zijn beslag kan krijgen.

Het ruimtelijk-functioneel programma is uitgesplitst naar verschillende functies. Achtereenvolgens komen hierna de functies (bedrijfsterreingebonden) bedrijven, kantoren, wonen, overige voorzieningen (waaronder detailhandel en leisure/horeca) aan bod.

Programma bedrijventerrein

Naam deelgebied	Totaal programma in m² bvo	Fasering
A4 zone		
Vulcaanhaven Oost	(40.000)[1)]	evt. na 2015
Vijfsluizen/Station Vlaardingen-Oost		
Maasoeverzone West		
De Vergulde Hand West	150.000	2008-2012
De Vergulde Hand Oost	pm	
OBR-terrein	52.000	2008-2012
NAM-haven	33.000	2006-2010
Hydro-Agri	163.000	2008-2020
Lever Fabergé	(15.000)[1)]	onbekend
Totaal	398.000	

1) Onzekere realisatie, niet meegenomen in totaaltelling.

Bron: Nota Hoofdlijnen/Integraal Uitvoeringsplan

8.2 Bedrijven

Als achtergrondinformatie bij de toelichting op het programma voor bedrijfsterreingebonden bedrijven in de Rivierzone is gebruikgemaakt van de volgende rapporten:

- Economische Verkenningen (2000)
- Inventarisatie ruimtelijk-functionele gegevens (2000)
- Marktvisie Rivierzone Vlaardingen van Kolpron (2001)
- Ruimtelijke Structuurschets (2001)

Programma en fasering

Het indicatieve programma voor te ontwikkelen respectievelijk herontwikkelen uitgeefbaar bedrijventerrein in de Rivierzone ziet er als volgt uit (zie tabel).

Uit de overzichten blijkt dat het onroerend goedprogramma voor de ontwikkeling en (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen fors is. Dit programma hangt deels samen met de (her)invulling van (schuif)ruimte voor bedrijven die verplaatsen vanuit diverse deelgebieden. Bovenstaande programmering gaat uit van een maximale inzet op herontwikkeling en herstructurering.

Vooral het westelijk deel van de Rivierzone gaat voorzien in de behoefte aan ruimte voor bestaande bedrijven. In dit deelgebied zal een aanzienlijke intensivering van bedrijvigheid gaan plaatsvinden (bijvoorbeeld Deltaweg). De westelijke uitbreiding van De Vergulde Hand (15 ha), het OBR-terrein (5 ha) en de NAM-haven (3 ha) worden als moderne bedrijfsterreinen vormgegeven, met een extra taakstelling ten aanzien van intensief ruimtegebruik. De NAM-haven en het OBR-terrein zijn onder andere bedoeld voor vestiging en verplaatsing van bedrijven uit hogere hindercategorieën.

De westelijke uitbreiding van De Vergulde Hand zal een gemengd bedrijventerrein worden met (her)vestiging van bedrijven uit de lagere hindercategorieën (tot en met 3.2, en eventueel 4.1).

Herontwikkeling van het voormalige terrein van Hydro-Agri biedt naar verwachting circa

16 ha ontwikkelingsruimte voor bedrijvigheid. Op de langere termijn is herontwikkeling c.q. opwaardering van (delen van) Vulcaanhaven Oost en Benelux Workpark mogelijk aan de orde.

De Stadsvisie 2020 gaat er van uit dat er in Vlaardingen geen nieuwe bedrijven uit de hindercategorieën 5 en hoger moeten worden gevestigd. Bestaande bedrijven in de zwaardere hindercategorie zoals groothandelsbedrijven in gassen en drukvaten (bijvoorbeeld in deelgebied 't Scheur), kunnen blijven gehandhaafd zolang ze voldoen aan de milieuregelgeving.
Dit geldt eveneens voor de zwaardere bedrijven waarvan verplaatsing gewenst is in verband met de beoogde nieuwe ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied.

Bedrijven en werkzame personen in Rivierzone

naam deelgebied	aantal bedrijven	aantal werknemers	aantal werknemers incl. uitzendkrachten
Maasoeverzone			
Bedrijventerrein 't Scheur/NAM haven	55	1.056	1.131
Groote Lucht	1	39	39
Vergulde Hand	100	1.503	1.689
Deltaweg West	15	528	598
Deltaweg Oost	4	76	76
Lever Fabergé	23	1.737	1.737
Stad&Milieu-gebied			
Nieuwe Maas	41	511	652
KW Haven West	9	127	127
KW Haven Oost	16	202	210
KW Haven Noord	19	500	706
Stationsgebied	0	0	0
VOP-wijk	7	10	10
A4-zone			
Vulcaanhaven/Benelux Workpark	39	919	931
Totaal	329	7.208	7.906

Huidige situatie en ontwikkelingen per deelgebied

In totaal zijn er in de Rivierzone 330 bedrijven gevestigd die gebruik maken van 670 bedrijfsruimten in de Rivierzone. In het totale plangebied zijn ruim 7.000 personen (exclusief uitzendkrachten) respectievelijk bijna 8.000 personen (inclusief uitzendkrachten) werkzaam, verdeeld over 5 deelgebieden. In het navolgende is de huidige situatie met een nadere typering van de verschillende segmenten per deelgebied beschreven (Bron: gemeente Vlaardingen). Havengerelateerde bedrijvigheid komt apart aan de orde.

A4-zone (Vulcaanhaven/Benelux Workpark)
Dit deelgebied omvat circa 40 bedrijven en ruim 900 werkzame personen. Voor Benelux Workpark is het huidige beeld van het terrein – te weten overwegend bouwbedrijven en opslagterreinen voor onder meer bouw- en sloopmaterialen – niet in overeenstemming met de potentie van het gebied. Gelet op de ligging, direct langs de A4/Benelux-corridor, betreft het een potentiële zichtlocatie met een uitstekende ontsluiting. Zeker bij het doortrekken van de A4 liggen er goede kansen voor opwaardering van de locatie en hoogwaardiger bedrijvigheid. In het gebied rond de Vulcaanhaven en het oostelijk deel van de KW Haven vindt met name op- en overslag van goederen plaats met een accent op transport over het water.

Stad&Milieu-gebied
De meeste bedrijven zijn gesitueerd in deelgebied Koningin Wilhelminahaven (deelgebieden Noord, West en Oost): in dit

deelgebied ter grootte van 62 ha netto zijn sinds de jaren '50 bedrijven gevestigd. In het Stad&Milieu-gebied zijn ruim 90 bedrijven gevestigd met circa 1.500 arbeidsplaatsen.

Lever-Fabergé/Unilever Research
In dit deelgebied zijn meer dan 20 grote bedrijven gevestigd met ruim 1.700 arbeidskrachten. De meeste hiervan zijn werkzaam in de zakelijke dienstverlening (Unilever).

Deltaweg Oost en West
Het deelgebied heeft een grootte van 82 ha, waarvan de laatste 14 ha (het voormalige Shell-terrein) na 1995 is herontwikkeld.
In het deelgebied hebben zich 19 (grote) bedrijven gevestigd die werk bieden aan circa 600 personen met name werkzaam in de chemo-industrie (330) en in de sector de handel en reparatie (280). Daarnaast is er een behoorlijk aantal arbeidskrachten (ruim 500) werkzaam in het Nieuwe Maasgebied.
Het Deltaweggebied biedt, gelet op de ontwikkelingen bij Hydro-Agri, aanzienlijke herontwikkelingsmogelijkheden, waarbij de potenties van de gunstige ligging aan het water goed kunnen worden benut. Bij de voorgestane herontwikkeling, waarbij ruimte wordt geboden aan te verplaatsen bedrijven elders uit de Rivierzone, speelt intensief ruimtegebruik een belangrijke rol.

't Scheur
Op het volledig uitgegeven bedrijventerrein van 19 ha netto zijn ruim 50 bedrijven gevestigd met in totaal circa 1.000 werkzame personen. Het merendeel hiervan is werkzaam in de zakelijke en financiële dienstverlening (380), de industrie (380) en de handel en reparatie (200). 't Scheur is een gemengd representatief bedrijventerrein met zowel klein- als grootschalige bedrijvigheid, kantoren en enkele grootschalige detailhandelsvestigingen.

De Vergulde Hand
In de jaren '60 uitgegeven terrein ter grootte van 24 ha netto, waarvan in totaal nog 6 ha uit te geven is[1)] (gronden echter niet terstond uitgeefbaar). Het terrein zal worden uitgebreid naar het westen met circa 15 ha netto (23 ha bruto). In totaal werken er in 100 bedrijven circa1.500 personen, waarvan het merendeel werkzaam is in industrie (525 personen), bouwnijverheid (405) en handel en reparatie (380). Het terrein is verouderd en toe aan revitalisering. De meest acute knelpunten in dit kader zijn recentelijk opgepakt.

Met betrekking tot de havenactiviteiten kan het volgende worden opgemerkt.

NAM-haven
Op dit moment vinden er geen havenactiviteiten meer plaats waardoor herontwikkeling op korte termijn mogelijk is.

Hydro-Agri
Een deel van de gronden is in gebruik bij de bedrijven NU3 en Tessenderloo Chemie, een deel van de gronden is verkocht ten behoeve van herontwikkeling.

Koningin Wilhelminahaven
Deze haven is de enige *gemeentelijke* overslaghaven waar zeeschepen laden en lossen, dit gebeurt in het oostelijk deel van de haven. De overslag in de KW Haven vindt met name plaats door bedrijven die niet in het KW Havengebied gevestigd zijn.

Vulcaanhaven
In de grootste haven in Vlaardingen zijn – door de toegankelijkheid voor zeeschepen – grootschalige havengebonden bedrijven gevestigd (onder andere bedrijven gespecialiseerd in scheepsreparatie).

Ontwikkelingen en kansen per segment/deelgebied

Voor het bepalen van de potenties van de ontwikkeling van bedrijventerreinen in de Rivierzone, is een drietal ruimtelijke schaalniveaus relevant, namelijk:
- Rijnmond (bovenregionaal);
- Rechtermaasoever binnen de regio Rijnmond (regionaal);
- De gemeente Vlaardingen (lokaal).

Op *(boven)regionale* schaal zijn er potenties voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Vlaardingen. Deze potenties hangen samen met de ligging van de stad aan infrastructurele assen (A4/A20). Eventuele toekomstige doortrekking van de A4 vanuit noordelijke richting biedt perspectieven voor snelweggerelateerde bedrijvigheid (met name voor bedrijven uit de sectoren groothandel/vervoer en communicatie). Omdat de meeste natte terreinen zich bevinden op de Linkermaasoever zijn er voor de Rechtermaasoever minder potenties voor dit terreintype.

Vanuit het *regionale marktsegment* is rekening te houden met een mogelijke uitgifte van 2 tot 4 ha netto per jaar. Daarbij is onder meer te denken aan bedrijven uit de segmenten handel en vervoer (logistieke

dienstverlening). Met name de deelgebieden Deltaweg en de omgeving Vulcaanhaven lenen zich bij uitstek voor deze segmenten.
De strook A4/Vulcaanhaven is een zeer potentierijke locatie nabij de A4. De goede bereikbaarheid en ontsluiting vormen een belangrijke vestigingsplaatsvoorwaarde voor bedrijven vanuit het regionale (vraag)segment.
Vanuit het *lokale marktsegment* is rekening te houden met een toekomstige indicatieve uitgifte van 1-2 ha netto per jaar. Het accent voor het lokale segment ligt met name op bouw(nijverheid) en groothandel. De ontwikkeling van de westelijke uitbreiding van De Vergulde Hand wordt gerekend tot dit lokale segment.

Clustering van activiteiten is gewenst ten einde een maximale *spin-off* te krijgen bij realisatie van bovenstaande ontwikkelingen. Unilever is binnen de Rivierzone de aangewezen trekker indien wordt gekeken naar mogelijkheden voor het realiseren van een technologisch hoogwaardig cluster. Ook voor de clustering van een nieuw thematisch cluster/sciencepark bijvoorbeeld op het gebied van recycling, lijkt het westelijk deel van het terrein waarop Unilever gevestigd is, de meest aangewezen locatie. Bedrijfsverplaatsingen binnen de Rivierzone zijn noodzakelijk in verband met het vernieuwingsproces. Het beleid is erop gericht om voor elk bedrijf in de Rivierzone voldoende geschikte ruimte te vinden. Dit geldt met name voor de gebieden Deltaweg en het westelijk deel van de Maasoeverzone (NAM-haven en OBR-terrein).

Kansen voor kwaliteitsverbetering bedrijven Rivierzone

Uit een analyse van de kwaliteiten van de bedrijven in de Rivierzone blijkt dat met name de infrastructurele ligging en ontsluiting, de mogelijkheden van uitbreidingsruimte en de aanwezigheid van een aantal zogenaamde "grote spelers" sterke punten zijn. Laatstgenoemde spelers kunnen mogelijk naar de toekomst toe in termen van imago/uitstraling van de totale Rivierzone en qua werkgelegenheid een belangrijke rol spelen.
De voornoemde sterke punten zijn van groot belang voor de Rivierzone. Door het maken van goede afspraken met de "grote bedrijven" is het mogelijk om de verschillende deelgebieden te herontwikkelen.
De hiervoor benodigde schuifruimte is in potentie aanwezig.

Conclusies

De Rivierzone van Vlaardingen kan in de toekomst in de (boven)regionale en lokale ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen voorzien. Zowel wat betreft ligging en situering, als in termen van concrete vraag-aanbodconfrontatie worden potenties gezien. Hierbij is op basis van de historische ontwikkeling en de marktpotenties een gemiddelde behoefte van 3-6 ha per jaar mogelijk. Het totale indicatieve programma tot 2015 is circa 40 ha groot (exclusief A4-zone), wat overeenkomt met een jaarlijkse realisatie van 3,3 ha gemiddeld. Een deel hiervan is verplaatsing/herontwikkeling.
Wat betreft nieuwvestiging zijn er mogelijkheden voor vestiging van bedrijven uit de groothandel en vervoer- en communicatiesector vanuit het (boven)regionale vraagsegment en aan kleinschalige bedrijven uit de (bouw)nijverheid en groothandel vanuit het lokale vraagsegment.
Gelet op de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de Rivierzone zijn geen bedrijven, die veel wegverkeer genereren, gewenst.

8.3 Kantoren

Als achtergrondinformatie bij de toelichting op het programma kantoren is gebruikgemaakt van de volgende rapporten:
- Marktvisie Rivierzone Vlaardingen van Kolpron (2001);
- Nota Planbeoordeling Zuid-Holland (2002);
- Kantorenplanning Regionaal Economisch Overleg (2003);
- Ruimtelijke Structuurschets (2001).

Programma

Het programma voor "kantoren" zal in hoofdzaak worden gerealiseerd in twee deelgebieden: het Stad&Milieu-gebied en de A4-zone. In de onderstaande tabel is het programma uitgesplitst naar de verschillende deelgebieden.
Uit het overzicht blijkt dat ingezet wordt op een ambitieus programma. Verreweg het grootste volume is geprojecteerd in het deelgebied Vijfsluizen/Station Vlaardingen-Oost. Dit gebied is door de Stadsregio en provincie aangeduid als regionaal knooppunt. Daarnaast is in de omgeving van station Vlaardingen-Centrum een behoorlijk kantoorvolume voorzien.

Uitgangspunt is een fasering die rekening houdt met marktontwikkelingen en die zich uitstrekt over een lange periode (tot 2020).

Huidige situatie en ontwikkelingen

In Vlaardingen is sprake van een jaarlijkse opname van 1.750 m² aan kantoorruimte. In Vlaardingen zijn per 1-1-2002 geen kantoorlocaties aanwezig met een oppervlakte van 10.000 m² of groter. De huidige opname van 1.750 m² is 1% van de regionale transacties op de kantorenmarkt.
Ter vergelijking: op het grondgebied van Rotterdam bedraagt de jaarlijkse opname 120.000 m² terwijl in de gehele regio Rijnmond de totale jaarlijkse opname van kantoorruimte 150.000 m² bedraagt.
De jaarlijkse opname van kantoorruimte in de regio Rijnmond is vrij stabiel gebleven gedurende de jaren '90. Van het totale transactievolume in de regio Rijnmond bestaat jaarlijks ongeveer 70.000 m² uit nieuwe kantoorruimte.
De regio Haaglanden laat een dalende opnametendens zien. In 1990 bedroeg het jaarlijkse opnamevolume circa 300.000 m²; thans bedraagt dit rond de 200.000 m² per jaar.
Er is een aantal concurrerende ontwikkelingen in de regio aan te geven. Voor de regio Rijnmond is, volgens Kolpron, tot 2010 aan nieuwbouwplannen voor kantoorlocaties 1.084.000 aan m² bvo voorzien. Voor Haaglanden is het totaal aan plannen ingeschat op 1.438.200 m² bvo.

Programma kantoren

Naam deelgebied Stad&Milieu-gebied	totaal programma in m² bvo	fasering
VOP-wijk		
Stationsgebied	96.000[1)]	2007-2020
KW-Haven Zuidwest	10.000	2008-2009
KW-Haven Noordwest	21.000	2009-2015
Nieuwe Maas		
Totaal	127.000	
A4-zone		
Vulcaanhaven Oost	(35.000)[2)]	evt. na 2020
Vijfsluizen/Station Vlaardingen-Oost	168.000	2009-2020
Totaal	168.000	

1) Voor dit gebied bestaat de mogelijkheid om het woningprogramma tot maximaal 500 woningen te vergroten ten koste van het kantorenprogramma, dat op basis van de huidige inschattingen minimaal 30.000 m2 zal bedragen.

2) Onzeker, lange termijn, niet meegenomen in totaaltelling.

Bron: Integraal Programma van Eisen/Integraal Uitvoeringsplan.

Regionale context

Criteria waaraan nieuwe kantorenlocaties getoetst worden, zijn opgenomen in de *Nota Planbeoordeling* van de provincie Zuid-Holland (2002). In de Nota Planbeoordeling is aangegeven dat zelfstandige kantoren zich in principe dienen te vestigen op of nabij belangrijke openbaarvervoerslocaties (centrummilieus), zoals binnensteden, stadsdeelcentra en stationsomgevingen.
Op de kaart in de Nota Planbeoordeling is Vijfsluizen/Vlaardingen-Oost als een belangrijke openbaarvervoerlocatie aangegeven. Daarnaast kunnen in regionaal verband afspraken worden gemaakt over de ontwikkeling van andere vestigingslocaties voor arbeids- en bezoekersintensieve bedrijven en voorzieningen.

Regionale kantorenplanning

In regionaal verband (REO) is reeds gesproken over afstemming van de realisatie van een kantorenlocatie op Vijfsluizen, kantorenontwikkeling locatie Schieveste nabij station Schiedam-Centrum en andere plannen voor kantoorontwikkeling in Rotterdam.
Het Regionaal Economisch Overleg heeft recent een planningsoverzicht van toekomstige kantorenprojecten in Rijnmond voor de periode 2002-2015 vastgesteld. Hierin is de planontwikkeling voor de verschillende kantorenlocaties in Rijnmond opgenomen tot 2015.

De kantorenlocatie Vijfsluizen is als B-locatie opgenomen in deze regionale kantorenplanning, met een programma van 215.000 m² hetgeen vergelijkbaar is met het structuurplanprogramma.
Het indicatieve kantoorprogramma in de omgeving van het station Vlaardingen-Centrum komt uit op 96.000 m² bvo. In het door de Stadsregio vastgestelde programma is sprake van 80.000 m² bvo, derhalve lager dan het structuurplanprogramma. Bij de planuitwerking zal nog nadere afstemming plaatsvinden.

Knooppuntlocatie

Gezien het feit dat de voorziene kantoorontwikkeling in Vijfsluizen/station Vlaardingen-Oost en Stationsgebied Vlaardingen-Centrum op een zeer gunstige respectievelijk redelijk gunstige locatie ligt, is de omvang van het kantorenprogramma realistisch. Hierbij is van belang dat Vijfsluizen/station Vlaardingen-Oost is aangewezen als knooppuntlocatie. Met name de A4-zone/ Vijfsluizen moet worden gepositioneerd als locatie vergelijkbaar met Oosterhof, Rivium, Brainpark, Noordrand en Schieveste. Indien de A4 wordt doorgetrokken, ontstaat een functionele relatie tussen Rivierzone en Haaglanden, waardoor vergelijking met andere locaties (Zoetermeer-Rokkeveen, Delft-Stationsomgeving en Delft-Harnaschpolder) mogelijk is. Bij de voorgestane kantoorontwikkeling in de Rivierzone zal, naast een (beperkte) lokale vraag, in het bijzonder ingezet moeten worden op de regionale vraag.

Met het voorziene programma is een jaarlijkse opname van 20.000 m² bvo gemoeid. Ter vergelijking: dit is een zesde deel van de totale jaarlijkse opname van Rotterdam. Wat betreft omvang en fasering vindt afstemming plaats op de regionale kantorenplanning.

Doelgroepen

De grootste kansen voor een regionale kantorenontwikkeling in Vlaardingen liggen dus op de locatie Vijfsluizen/station Vlaardingen-Oost. De locatie ligt direct aan de A4 (ook zichtlocatie), vlakbij het NS-station en op loopafstand van metrostation Vijfsluizen. Voor deze knooppuntlocatie zijn de volgende doelgroepen in beeld:

- internationale hoofdkantoren van productie en logistieke bedrijven, waarbij het bestaande "contact" met de haven wordt behouden en versterkt;
- bedrijven met een sterke researchcomponent, waarbij Vlaardingen de schakel kan gaan worden tussen kennis in verschillende aangrenzende gebieden (petrochemisch complex Rijnmond, agribusiness en voedingsmiddelen in het Westland en wetenschap in Delft);
- belangenorganisaties met frequente relaties in zowel Den Haag als Brussel;
- regiogeoriënteerde (semi)overheidsdiensten en uitvoeringsorganisaties (zoals Douane, GAK, Arbodiensten, Woningbouwverenigingen en Kadaster);
- backoffices: service- en ondersteunende diensten van private bedrijven en overheden (bijvoorbeeld verzekeringsbedrijven, banken, telecommunicatiebedrijven).

Doelgroepen voor de locatie omgeving Station-Centrum zijn primair bedrijven en instellingen die een functie hebben voor de stad en de omgeving. Belangrijk onderdeel van de plannen hier vormt de nieuwbouw van het Stadskantoor (huisvesting van de ambtelijke organisatie). Daarbij kan het gaan om (verzelfstandigde) kantoorruimte voor bedrijven in de stad of de Maasoever-

Regionale kantorenplanning

type locatie	gemeente	2002-2004	2005-2009	2010-2015	capaciteit na 2015
A	Rotterdam	75.150	202.500	223.000	150.000
B	Rotterdam	117.650	259.620	265.000	150.000
	Capelle a/d IJssel	35.000			
	Schiedam		50.000	50.000	59.000
	Vlaardingen (Vijfsluizen)		*25.000*	*25.000*	*165.000*
Overig	Rotterdam	51.400	66.350	35.450	
	Berkel en Rodenrijs				50.000
	Schiedam	25.000			20.000
	Vlaardingen (NS centrum)		*11.000*	*11.000*	*58.000*
	Spijkenisse			22.000	
	Ridderkerk	7.000		25.000	
Totaal		311.200	614.470	656.450	652.000

Bron: Stadsregio Rotterdam, juni 2002.

zone (zakelijke dienstverlening, research, servicecenter en dergelijke), ruimte voor overheids- en semi-overheidsinstellingen, gezondheidszorg, onderwijs, cultuur en dergelijke. Het gaat zowel om verplaatsing als om nieuwvestiging.

Conclusie

Conclusie luidt dat grootschalige (boven)regionale ontwikkelingen kansrijk zijn, met name voor de locatie Vijfsluizen/ station Vlaardingen-Oost. De potenties van deze locatie worden nog aanzienlijk versterkt ingeval van doortrekking van de A4. Stationsomgeving-Centrum kan zich ontwikkelen tot een stedelijk knooppunt voor kantoren en instellingen met een functie voor stad en omgeving.

8.4 Wonen

De rivier vormt een kenmerkend ruimtelijk element voor de steden in de regio Rotterdam waarmee deze zich kan onderscheiden van andere steden. De rivier vormt bij uitstek de extra dimensie om een woonmilieu te realiseren dat een waardevolle toevoeging vormt aan de aanwezige woonmilieus in het gebied ten westen van Rotterdam.

Als achtergrondinformatie bij de toelichting op het programma wonen in de Rivierzone zijn onder meer de navolgende rapporten gebruikt:

- Inventarisatie ruimtelijk-functionele gegevens van Projectbureau Rivierzone (2000);
- Ruimtelijke Structuurschets (2001);
- Marktvisie Rivierzone Vlaardingen van Kolpron (2001);
- Beleidsplan Wonen 2002-2015 (2001);
- Naar passende woonmilieus in Vlaardingen (Companen: studie naar gewenste woonmilieus) (2002);
- R werkgroep RO/Milieu van het ROM-Rijnmondproject Herstructurering Rechtermaasoever (2000) en concept-deelconvenant RMO;
- Woonvisie Stadsregio Rotterdam (maart 2003).

Programma

Het indicatieve programma voor "wonen" in de Rivierzone is geconcentreerd in het Stad&Milieu-gebied. Hier zijn mogelijkheden voor realisatie van in totaal ruim 1.500 woningen. In de onderstaande tabel is dit indicatieve woonprogramma uitgesplitst naar de verschillende deelgebieden binnen het Stad&Milieu-gebied.

Uit het overzicht blijkt dat in het gebied Nieuwe Maas de meeste nieuwe woningen zijn voorzien. De beoogde samenstelling van het programma verschilt per deelgebied. Onderstaand is per deelgebied het streefbeeld aangegeven wat betreft de te realiseren woonmilieus in de verschillende deelgebieden.

VOP-wijk/Oostwijk

Voor het deelgebied VOP-wijk/Oostwijk wordt gedacht aan de volgende woningtypen:

- patiotype;
- eengezinswoning;
- appartementwoning.

Uitgangspunt is een collectieve parkeergarage bij de woningen.
De woningen maken onderdeel uit van een gemengd centrumgebied; het woonmilieutype is "wonen in het centrum".

Stationsgebied

Voor het stationsgebied wordt uitgegaan van een indicatief programma van ruim 150 woningen. De woningen maken deel uit van een gemengd, multifunctioneel gebied met (representatieve) kantoren met publieksfuncties.

Koningin Wilhelminahaven

Nagenoeg alle nieuw te realiseren woningen (360 + 15) bevinden zich op het schier-

Programma wonen

naam deelgebied	totaal programma in aantal woningen	fasering
Stad&Milieu-gebied		
VOP-wijk/Oostwijk	270	2006-2009
Stationsgebied	153[1)]	2008-2010
KW-haven Zuidwest	360	2008-2015
KW-haven Noordwest	15	2008-2010
Nieuwe Maas	765	2008-2016
Totaal	1.563[2)]	

1) Voor dit gebied bestaat de mogelijkheid om het woningprogramma tot maximaal 500 woningen te vergroten ten koste van het kantorenprogramma, dat op basis van de huidige inschattingen minimaal 30.000 m2 zal bedragen.
2) Exclusief onttrekkingen. Bron: Integraal Uitvoeringsplan.

eiland, gelegen tussen de Oosthavenkade en de Koningin Wilhelminahaven zuidzijde. Een klein aantal zal worden gerealiseerd aan de noordzijde van de Koningin Wilhelminahaven. De volgende woningtypen komen in aanmerking:

- appartementencomplex (KW Haven Zuidwest);
- gestapelde woningen in individuele panden (KW Haven Zuidwest);
- pakhuis als eigentijdse woning (KW Haven Noord).

Alle woonpanden zijn voorzien van inpandige parkeervoorzieningen.

Nieuwe Maas

Verreweg het grootste woonprogramma is voorzien in het gebied Nieuwe Maas. Gedacht wordt aan een campusachtig woonmilieu c.q. een woon- en woon/zorggebied in een parkachtige omgeving, waarbij een directe relatie bestaat tussen het wonen en de rivier.
Dit gebied wordt bijzonder aantrekkelijk geacht voor het realiseren van een (fors) woon/zorgcluster met zorgvoorzieningen en detailhandel.

Huidige woonsituatie en ontwikkelingen

Bevolking en leeftijdsopbouw

In de Rivierzone wonen 940 personen, dat is 1,3% van het totale aantal inwoners van Vlaardingen (73.540).
De leeftijdsopbouw van het gebied Rivierzone verschilt enigszins van de leeftijdsopbouw van Vlaardingen als geheel. Het aantal jongeren tot 19 jaar is ondervertegenwoordigd. De leeftijdscategorie 20-64 jaar is behoorlijk groter in vergelijking tot het Vlaardingse percentage (71% ten opzichte van 61%).

Woningvoorraad

In de Rivierzone staan ruim 1.100 woningen. Van dit aantal zijn er 35 woningen gekoppeld aan een bedrijfsruimte. Onderstaande tabel geeft een uitsplitsing naar deelgebied.

In de VOP-wijk zijn de meest voorkomende woningtypen “boven- en benedenwoningen” (33%), eengezinswoningen (30%) en portiekflats (12%). Het resterende aandeel bestaat uit maisonnettes, bedrijfswoningen en woonboten.
Voor de Nieuwe Maas geldt dat de gehele woningvoorraad bestaat uit meergezinswoningen (galerijflats 69% en portiekflats 27%).
In de Oostwijk bestaat de woningvoorraad in belangrijke mate uit galerijflats (38%), eengezinswoningen (24%) en portiekflats (13%). Het resterende aandeel wordt gevormd door maisonnettes en boven- en benedenwoningen.

Woningmarkt Vlaardingen

Uit onderzoek komen onder meer de volgende signalen met betrekking tot woningvraag en woningmarkt naar voren.
Er is een opvallend grote groep ouderen in de leeftijdsgroep van 65-75 jaar; de verhuisgeneigden onder deze groep hebben een hoog inkomen in vergelijking met de regio en Nederland en oefenen een koopkrachtige vraag uit.
De leeftijdsgroep 25-34 jaar is in Vlaardingen ondervertegenwoordigd; waarschijnlijk trekt het koopkrachtiger deel van deze groep nu naar elders.
Er bevinden zich in Vlaardingen relatief veel tweepersoonshuishoudens, met name veel empty-nesters, oudere gezinnen waarvan de kinderen het huis hebben verlaten, en deels jonge gezinnen waarvan beide partners werken.
Het gemiddelde huishoudinkomen ligt iets boven het regionaal gemiddelde.

Woningvoorraad Rivierzone

	woningen	woningen behorend bij bedrijfsruimte	totaal
Deelgebied Stad&Milieu-gebied			
VOP-wijk[1)]	242	17	259
Oostwijk[1)]	267	4	271
Havengebied Oost	5	5	10
Nieuwe Maas	557	2	559
Deelgebied Rivierzone			
De Vergulde Hand	2	3	5
Lickebaert	3	3	6
Deltagebied	1	1	2
Totaal	1.077	35	1.112

1) Woningvoorraad in totale wijk, dus deels buiten Stad&Milieu-gebied. Bron: gemeente Vlaardingen.

Ondanks een lagere gemiddelde opleiding van Vlaardingers in vergelijking met de regio, zijn er relatief veel huishoudeninkomens tussen modaal en 2x modaal (oorzaak: hoog percentage tweeverdieners).
De woningvoorraad in Vlaardingen is als volgt te typeren:
- relatief veel huurwoningen;
- weinig koopwoningen;
- veel meergezinswoningen;
- veel goedkope woningen (huur en koop);
- veel kleine woningen;
- hoofdzakelijk vroeg-naoorlogse bouw.

Regionaal en gemeentelijk woonbeleid

Stadsregio Rotterdam heeft recentelijk de "Woonvisie" afgerond. In deze visie is de centrale opgave te komen tot een passende, vitale en gevarieerde woningvoorraad. Het woonbeleid wordt ingezet om de economische vitaliteit, het imago, de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de regio te versterken. De Rivierzone kan een bijdrage leveren aan bovenstaande opgave. In de regionale woonvisie wordt het wonen langs de rivier ondersteund.
Gemeentebrede doelstellingen op het gebied van wonen zijn[2)]:
- bouwen van meer eengezinswoningen in de huur- en koopsector, bouwen van woningen in de middeldure huur- en koopsector en bouwen van hoofdzakelijk ruime 4-kamerwoningen.
- tegemoetkomen aan de wensen van de verhuisgeneigde koopkrachtige ouderen (55-plussers) om doorstroming op de lokale woningmarkt tot stand te brengen en te voorkomen dat deze doelgroep Vlaardingen verlaat; enerzijds vertaalt deze wens zich in het bouwen van appartementen met meer comfort die tegemoetkomen aan de woonbehoefte van ouderen, zowel in huur- als koopsector, in het middeldure en het dure segment; anderzijds in het ontwikkelen van concepten, waarbij wonen en zorg worden gecombineerd.
- het tegemoetkomen aan de wensen van jonge koopkrachtige gezinnen (25-34 jaar) vanwege ondervertegenwoordiging van deze doelgroep; enerzijds vertaalt deze wens zich in het bouwen van ruime eengezinswoningen, zowel in de huur- als koopsector, in het middeldure en dure segment; anderzijds in het bouwen van woningen waarbij werk en wonen gecombineerd kunnen worden.

Kansen voor Rivierzone en Stad&Milieu-gebied

Uit de recent verrichte woonmilieustudie "Naar passende woonmilieus in Vlaardingen" (november 2002) blijkt dat er met name in de middeldure en dure prijsklassen gebouwd zal moeten worden, waarbij de koopsector extra accent moet krijgen.
In deze studie is de Rivierzone getypeerd als een gebied met een specifiek woonmilieu: wonen aan de Maas. De specifieke kwaliteiten zijn evident: ligging aan het water, gelegen nabij het centrum en dichtbij het station.

De volgende kansen doen zich in de Rivierzone voor:
- de Koningin Wilhelminahaven biedt uitstekende mogelijkheden voor transformatie naar een centrummilieu: de ligging aan het water en de nabijheid van station en binnenstad maken het mogelijk het gebied te ontwikkelen tot aantrekkelijk gemengd stedelijk gebied, met geheel eigen identiteit;
- het woningbouwprogramma kan zich richten op appartementen in het middeldure/dure, luxe koopsegment, geschikt voor ouderen, maar ook voor andere doelgroepen die zich op dit milieu richten (kleine huishoudens/hoger inkomen);
- binnen de Rivierzone kan de Nieuwe Maas zich transformeren naar een "Eigentijds Wonen"-milieu;
- het woningbouwprogramma kan zich richten op aantrekkelijk "wonen aan het water", middeldure/dure koop en bijdragen aan een gemengd woonmilieu.

In het eerdergenoemde Kolpron-rapport "Marktvisie Rivierzone Vlaardingen" komen eveneens de potenties en kwaliteiten van het Stad&Milieu-gebied voor wonen naar voren:
- Nieuwe Maas: dit gebied biedt voldoende aantrekkingskracht op de oudere woningzoekende; naast de voorgestane uitbreiding van de woonfunctie zullen ook verbeteringen in de bestaande woningvoorraad moeten plaatsvinden;
- Koningin Wilhelminahaven/Buitenhaven: functiemenging wordt hier voorgestaan, met een belangrijk accent op wonen; in dit gebied is een differentiatie van woonmilieutypen mogelijk en gewenst:
  · dure grotere appartementen aan het water;
  · kadewoningen aan de havens;
  · middeldure appartementen in historische gebouwen of in niet al te grote complexen;
  · appartement/atelierwoningen aan

bijvoorbeeld een haven;
- woon/werkeenheden voor zelfstandige beroepen en thuiswerkers;
- stadswoningen (grondgebonden) in het middengebied.

Conclusie

Voor Vlaardingen als geheel, maar zeker ook voor de Rivierzone, geldt dat meer en meer sprake zal zijn van een op de vraag georiënteerde woningmarkt. Voor de stad als geheel geldt dat door vergrijzing en gezinsverdunning de gemiddelde woningbezetting zal blijven dalen. Tenzij nieuwe gebieden voor woningbouw in ontwikkeling kunnen worden genomen, zal de bevolking van Vlaardingen verder afnemen. Er zal in elk geval gebouwd moeten worden voor een groeiende groep ouderen met huishoudeninkomens tussen modaal en 2x modaal. Vanwege de huidige ondervertegenwoordiging van de koopsector is een accent op koop in het totale plangebied van de Rivierzone verantwoord en gewenst. Door luxe en gedifferentieerde woningbouw te realiseren in het Stad&Milieu-gebied komt de gemeente tegemoet aan de doelstellingen in het woonbeleid: "streven naar differentiatie en kwaliteit".

8.5 Overige voorzieningen

Als achtergrondinformatie bij de toelichting op het programma voor "overige voorzieningen", detailhandel, leisure/horeca, zorg en publieke functies, is hoofdzakelijk gebruikgemaakt van de navolgende rapporten:
- Marktvisie Rivierzone Vlaardingen van Kolpron (2001);
- Ruimtelijke Structuurschets (2001);
- Structuurvisie Vlaardingen (Detailhandel, Horeca en Vermaak).

Programma

Het programma voor overige voorzieningen krijgt voor het grootste deel een plaats in het deelgebied Stad&Milieu.

In het Stad&Milieu-gebied heeft een deel van het programma betrekking op kleinschalige detailhandel. Het retailprogramma is bewust vrij bescheiden van omvang gehouden in verband met het feit dat de diverse deelgebieden geen concurrerende locaties mogen zijn voor het winkelgebied in het centrum (omgeving Hoogstraat/Liesveld).
Kleinschalige horeca is voorzien rondom de Koningin Wilhelminahaven.
Een flinke zorgcluster is voorzien in deelgebied Nieuwe Maas en heeft een relatie met wonen in het groen.

Programma detailhandel

Naam deelgebied	totaal programma in m² bvo	fasering
Stad&Milieu-gebied		
VOP-wijk/Oostwijk	2.000	2008-2015
Stationsgebied	2.500	2009-2015
KW-haven	1.000	2008-2015
Nieuwe Maas	2.000	2008-2015
Totaal	7.500	

Bron: Nota Hoofdlijnen/Integraal Uitvoeringsplan.

Het programma voor de A4-zone heeft betrekking op de eventuele ontwikkeling van een *Urban Entertainment Center*. Het betreft een ontwikkeling naar een grootschalig leisure cluster (combinatie van amusement, games, family entertainment, horeca en vrijetijdsretail) dat mogelijk op lange termijn in de A4-zone aan bod zou kunnen komen.

Huidige situatie en ontwikkelingen

Detailhandel

Het Stad&Milieu-gebied ligt dichtbij het centrum. Er is (beperkte) marktruimte aanwezig voor toevoeging van nieuw aanbod, met name in de foodsector.
Het huidige aanbod kan dus in beperkte mate worden vergroot. Het Stad&Milieu-gebied moet geen concurrerende locatie worden voor het winkelgebied Vlaardingen-centrum. Kansen liggen er voor voorzieningen die inspelen op de beoogde recreatieve en toeristische functie van de Rivierzone en voor grootschalige voorzieningen met een duidelijke autonome trekkracht op (boven)regionaal niveau (bijvoorbeeld in de nabijheid van het eventueel toekomstige *Urban Entertainment Center*).
Het voorziene programma is vooral afgestemd en toegesneden op "gemaksvoorzieningen" die passen bij de locatie. Het programma voor het stationsgebied betreft onder andere een verplaatsing van een bestaande supermarkt met eventueel een beperkte uitbreiding met versspecialiteiten.

Programma horeca, zorg, publieke functies

Naam deelgebied	totaal programma in m² bvo	fasering
Stad&Milieu-gebied		
KW-haven Zuidwest	1.000 (horeca)	2008-2015
KW-haven Noordwest	500 (horeca)	2008-2015
Nieuwe Maas	600 (zorg)	2007-2015
Stationsgebied	27.000 (publieke functies)	2007-2012
Totaal	29.100	
A4-zone		
Vijfsluizen/stations-gebied Oost	1.700 (publieke functies)	

Horeca

In de huidige situatie is er een beperkt aanbod van leisure en horeca in de Rivierzone. De situatie laat zich als volgt schetsen:

- grootschalige leisurevoorzieningen ontbreken;
- mogelijke sluiting bestaande evenementenhal;
- aanbod is verouderd, onvolledig en onvoldoende gevarieerd;
- ontbreken van een bioscoop (alleen een filmhuis);
- de Stadsgehoorzaal is verouderd en ligt solitair;
- Vlaardingen heeft weinig ontwikkelde vermaakfunctie;
- het horeca-aanbod is eenzijdig en van gemiddelde kwaliteit.

Omdat de vraag naar leisure groeiende is en past bij stedelijke woonmilieus, is er enige ruimte voor uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het aanbod van leisure/horeca. Met name valt te denken aan een kleinschalig aanbod voor de Vlaardingse markt.

Opgemerkt wordt dat zich aan de Koningin Wilhelminahaven Noordzijde recent enkele restaurants hebben gevestigd in een gerenoveerd historisch pand.

Zorg

Het ministerie van VWS verwacht een toename van de zorgvraag met 3% per jaar. Met de verwachte toename van de vraag, is ook een groter aanbod gewenst. Belangrijke trends zijn toename van de vraag naar beschut wonen en woonzorgcomplexen alsmede een toename van het aantal zorgarrangementen, een en ander als gevolg van toenemende vergrijzing en extramuralisering.

Het programma behelst de realisatie van circa 600m² aan zorgvoorzieningen in combinatie met (100) zorgwoningen voor de doelgroep ouderen.

Publieke functies

In het stationsgebied is een aantal publieksgerichte functies voorzien. Daarbij is bijvoorbeeld te denken aan een nieuw stadskantoor (indicatie ruimtebehoefte 20.000 m²) en aan een onderwijsinstelling.

Kansen voor de Rivierzone

De concurrentiekracht van de Rivierzone voor de thema's detailhandel en leisure kan worden bezien vanuit een tweekoppige voorzieningenstructuur (centrumvoorzieningen en stadsrand/perifere voorzieningen).

- *Centrumvoorzieningen*: het bestaande aanbod aan centrumvoorzieningen ten westen van Rotterdam kan verder worden uitgebouwd. Doordat de Rivierzone zich onderscheidt van de rest van het centrumgebied in Vlaardingen, is de Rivierzone in potentie geschikt voor een verdere uitbouw van centrumvoorzieningen (leisure/horeca). Hiermee wordt het mogelijk om een specifiek segment toe te voegen, op korte afstand van het centrumgebied zelf. Met name wordt gedacht aan het toevoegen van de wat grotere en middelgrote functies op het gebied van leisure, welke passen in een dergelijke omgeving, bijvoorbeeld in relatie tot uitgaan en cultuur.
- *Stadsrand/perifere voorzieningen:* Een locatie in de Rivierzone die in potentie geschikt is voor grootschalige functies met autonome aantrekkingskracht en een nieuwe regionale functie (bijvoorbeeld Urban Entertainment Centre) vormt de omgeving van Vijfsluizen/A4-zone (in casu kop Vulcaanhaven). De locatie ligt strategisch ten opzichte van Rotterdam. Voor dit deel van Rijnmond kan de locatie een belangrijke functie vervullen waarbij afstemming in regionaal verband noodzakelijk wordt geacht.

De kansen voor de functies detailhandel, leisure en horeca en publieksvoorzieningen liggen in drie deelgebieden, de Koningin Wilhelminahaven, de stationslocatie en locatie Vijfsluizen:

Koningin Wilhelminahaven als cultuurcluster

Uitgroei tot regionaal verzorgend toeristisch-recreatief product is in potentie mogelijk. De volgende voorzieningen en ontwikkelingen passen in deze visie:

- evenementencomplex;
- verplaatsing culturele voorzieningen uit centrum; muziekschool, CKV, kunstuitleen, bibliotheek, toneel- en theatergroepen;
- ondersteunende horeca;
- kleinschalige en middelgrote detailhandel in een specifiek thema.

Stationslocatie Vlaardingen-Centrum

Deze locatie heeft vooral potenties voor (lokale) kantoren en publieksvoorzieningen; het kan een interessante locatie zijn voor bijvoorbeeld een stadskantoor. Op deze locatie is, afhankelijk van het overige programma, op bescheiden schaal detailhandel mogelijk. Hierbij wordt onder andere gedacht aan de vestiging van een supermarkt. Ingespeeld moet worden op de functie van het station. Derhalve wordt vooralsnog naast de supermarkt gedacht aan gemaksvoorzieningen.

Locatie Vijfsluizen/Vulcaanhaven Oost

De locatie Vijfsluizen heeft uitstekende potenties om uit te groeien tot een (boven)regionaal knooppunt.

Conclusies

Rekening houdend met sterke punten (gunstige ligging aan water, historisch karakter, korte afstand tot de binnenstad en bereikbaarheid op Rijnmondniveau) en zwakke punten (uitstraling van de bestaande bedrijvigheid en aansluiting van de deelgebieden in de totale rivierzone op elkaar), zijn er potenties aanwezig voor vestiging op maat van commerciële voorzieningen, leisure, detailhandel en horeca in de Rivierzone.
Stationslocatie Vlaardingen-Centrum is een interessante locatie voor publieksvoorzieningen zoals bijvoorbeeld een stadskantoor en een onderwijsinstelling.
Voor detailhandel geldt als randvoorwaarde dat de toevoeging aan retail niet mag leiden tot concurrentie met het winkelgebied in het centrum van Vlaardingen.

1) Bron: Werklocaties 2002 Rijksplanologische Dienst
2) Bron: Beleidsplan Wonen 2002-2015

9 Verkeer en vervoer

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het functioneren van de hoofdverkeersstructuur, bereikbaarheid, parkeren, de openbaarvervoerknopen en de verkeersveiligheid.

9.1 Functioneren hoofdverkeersstructuur

Autoverkeer

Verkeersintensiteiten

Het intensievere gebruik van de Rivierzone leidt onherroepelijk tot meer verkeer. Om de groei van het autoverkeer zo beperkt mogelijk te houden zijn de bedrijven waar veel mensen werken of waar veel zakelijke bezoekers op afkomen, rond de stations Vlaardingen-Oost en Vlaardingen-Centrum gesitueerd. Toch zal de verkeersintensiteit op de hoofdwegen behoorlijk groeien. Uit tabel 1 is dat voor de belangrijkste wegen in het gebied af te lezen.

Uit tabel 1 kan worden opgemaakt dat de verkeersintensiteiten op de Marathonweg, de Van Beethovensingel-Burgemeester Pruissingel en Vulcaanweg-Schiedamsedijk stijgt. Op de Marathonweg is de stijging deels toe te wijzen aan de verkeersproductie ten gevolge van de ontwikkelingen in de Rivierzone, deels wordt verkeer aangetrokken dat niet langer eenvoudig via het Sluisplein naar de A4 kan afvloeien doordat het Sluisplein als doseerpunt moet gaan werken. Ook de verkeersintensiteiten op de Vulcaanweg en de Schiedamsedijk stijgen ten gevolge de ontwikkelingen in de *Rivierzone*.

De intensiteiten op de Kesperweg en rond de aansluiting op de A4 stijgen ook zonder uitvoering van het programma in de Rivierzone aanzienlijk. In 2001 is autosnelwegaansluiting Vlaardingen-Oost op de A4 omgebouwd tot een volledige aansluiting. Ook het verkeer in/uit zuidelijke richting kan nu van deze autosnelwegaansluiting gebruikmaken. Ten gevolge van de aanzuigende werking hiervan zal hierdoor de verkeersintensiteit rond de aansluiting in 2010 zijn gestegen tot een omvang waarvan het de vraag is of deze geheel congestievrij kan worden afgewikkeld. Bij uitvoering van het programma dat in de Rivierzone zal worden ontwikkeld, zal op het Sluisplein een doseerpunt worden aangebracht. Ook zal de Kesperweg met een lus door het gebied Vijfsluizen worden gevoerd. Door beide maatregelen zal – na realisatie van het programma tot 2015 – de omvang van het verkeer rond de aansluiting op de A4 niet verder toenemen, maar zelfs afnemen tot een intensiteit die in principe congestievrij kan worden afgewikkeld. Het verkeer dat in 2010 nog via het Sluisplein naar de A4 rijdt, zal in hoofdzaak een route via de Marathonweg kiezen. Daarnaast zal een deel van het verkeer dat nu via de Westlandseweg en Van Hogendorplaan een route naar de aansluiting op de A4 kiest, door de extra reistijd die de lus in Vijfsluizen vergt, naar het autosnelwegennet afvloeien via de aansluitingen op de A20, net als voorheen. In tabel 2 is het verschil in intensiteiten in 2010 met en zonder programma voor de Rivierzone opgenomen voor de Marathonweg, de Galgkade, de Kesperweg en de Schiedamsedijk.

Marathonweg

Gezien de toekomstige verkeersintensiteiten is reconstructie van de Marathonweg op termijn noodzakelijk. Indien daarbij gekozen zou worden voor reconstructie tot 2x2 rijstroken blijft er capaciteit beschikbaar voor extra verkeer dat wordt gegenereerd door extra programma dat na 2015 in de Rivierzone wordt gerealiseerd. Het spoor zal ongelijkvloers worden gekruist. Ten noorden en ten zuiden van het spoor zal de onderdoorgang op de bestaande wegenstructuur aansluiten. Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten zal een bijzondere rotondevorm noodzakelijk zijn (rotonde met bypass, turborotonde etc.).

Tabel 1 Verkeersintensiteiten 1998 – 2015[1)]

Weg	Wegvak	Verkeersintensiteit 1998 [mvt/etmaal]	Verkeersintensiteit 2015 *)	Groei Verkeersintensiteit1998 – 2015
Marathonweg	Deltaweg – Parallelweg	18.400	21.600	3.200
	Parallelweg – Marnixlaan	14.500	25.300	10.800
	Marnixlaan – Billitonlaan	17.500	29.300	11.800
	Billitonlaan – Westlandseweg	26.800	36.700	9.900
Van Beethovensingel	Spoorwegovergang	7.600	10.700	3.100
	Industrieweg – Productiestraat	4.000	8.700	4.700
	Productiestraat – Marnixlaan	10.300	17.900	7.600
Burgmeester Pruissingel	Marnixlaan – Billitonlaan	9.000	15.700	6.700
	Billitonlaan – Van der Driftstraat	8.900	14.300	5.400
	Van der Driftstraat – Westlandseweg	17.000	21.100	4.000
George Stephensonweg	James Wattweg – Marathonweg	16.600	20.300	3.700
Maassluisedijk	Haringbuisweg – Marathonweg	8.100	11.400	3.300
Deltaweg	Marathonweg – Kreekweg	5.700	4.600	-1.100
	Kreekweg – Van Beethovensingel	4.500	3.500	-1.000
Galgkade	Van Beethovensingel – B. van Beurenweg	11.400	13.400	2.000
	B. van Beurenwg – Sluisplein	12.100	15.000	2.900
Sluisplein	Galgkade – Oosthavenkade	12.200	11.600	-
	Oosthavenkade – Vulcaanweg	12.200	12.600	-
	Vulcaanweg – Westhavenkade	-	10.400	-
	Westhavenkade – Galgkade	-	11.200	-
Vulcaanweg	Sluisplein – Wilhelminahaven Zuidoostzijde	9.200	19.300	10.100
Schiedamsedijk	Wilhelminahaven Zuidoostzijde – Schiedamsedijk (toegang tot Vulcaanhaven)	10.400	22.400	12.000
	Schiedamsedijk (toegang tot Vulcaanhaven) – mr L.A. Kesperweg	10.600	22.800	12.200
	mr L.A. Kesperweg – A4	20.200	38.700	18.500
mr L.A. Kesperweg	Van Hogendorplaan – Schiedamsedijk	10.600	19.200	8.600

*)(inclusief programma Rivierzone t/m 2015) [mvt/etmaal]

1) Exclusief autonome groei tussen 2010 – 2015.

Tabel 2 Verschil verkeersintensiteiten 2015 met en zonder programma Rivierzone t/m 2015

Weg	Wegvak	Verkeerintensiteit 1998[1)]	Verkeerintensiteit 2015[2)]	Verkeerintensiteit 2015[3)]
Marathonweg	Parallelweg – Marnixlaan	14.500	14.400	25.300
	Marnixlaan – Billitonlaan	17.500	18.800	29.300
	Billitonlaan – Westlandseweg	26.800	27.900	36.700
Galgkade	B. van Beurenwg – Sluisplein	12.100	20.600	15.000
Schiedamsedijk	Schiedamsedijk (toegang tot Vulcaanhaven) – mr L.A. Kesperweg	10.600	21.200	22.800
	mr L.A. Kesperweg – A4	20.200	45.500	38.700
mr L.A. Kesperweg	Van Hogendorplaan – Schiedamsedijk	10.600	24.300	19.200

1) [mvt/etmaal]

2) zonder programma Rivierzone [mvt/etmaal]

3) met programma Rivierzone t/m 2015 [mvt/etmaal]

Aansluiting A4

Het verkeer rond de aansluiting op de A4 kan goed worden verwerkt. De situatie verbetert door de doserende werking van het Sluisplein en de lus door Vijfsluizen. Daardoor blijft er zelfs nog capaciteitsruimte aanwezig voor het extra programma dat na 2015 is voorzien.

De wegcapaciteit rond de aansluiting op de A4 wordt door de volgende maatregelen vergroot:

- De afstand tussen de aansluiting op de snelweg en het kruispunt Kesperweg-Schiedamsedijk/Vulcaanweg wordt vergroot door het kruispunt Kesperweg-Schiedamsedijk/Vulcaanweg naar het westen te verleggen tot voor het station Vlaardingen-Oost. De vergroting van de afstand tussen beide kruispunten levert opstelcapaciteit tussen beide kruispunten op die nodig is om de samengevoegde verkeersstroom van de Kesperweg en Vulcaanweg af te wikkelen.
- De Kesperweg wordt verlengd door hier een grote lus in aan te brengen. De kantorenlocatie wordt direct op deze lus ontsloten. Daarbij wordt vanaf de Schiedamsedijk/Vulcaanweg, voordat de nieuwe lus via de kantorenlocatie op maaiveld op het huidige tracé van de Kesperweg aansluit, eerst de vrijliggende openbaarvervoerstrook tussen station Vlaardingen-Oost en metrostation Vijfsluizen, het fietspad tussen de stad en Schiedam en de Kesperweg zelf ongelijkvloers gekruist. Door deze oplossing hoeft de kantorenlocatie niet nabij de aansluiting van de Kesperweg op de Schiedamsedijk/Vulcaanweg te worden ontsloten. Vanuit capaciteitsoogpunt zou dit namelijk problematisch zijn: de verschillende kruispunten liggen dan te dicht bij elkaar om een congestievrije verkeersafwikkeling te garanderen. Ook het feit dat de openbaarvervoerbaan en het fietspad ongelijkvloers worden op.
- De lus die de Kesperweg via de kantorenlocatie gaat maken, vergt extra reistijd. Bovendien wordt nadrukkelijk ervaren dat men omrijdt. Daardoor zal een deel van het verkeer zijn route verleggen naar de andere autosnelwegaansluitingen. De capaciteit die hiermee wordt gewonnen komt ook ten goede aan de zwaar belaste aansluiting van de autosnelweg op de Schiedamsedijk.

Met bovenstaande maatregelen op het Vlaardingse wegennet wordt maximaal bijgedragen aan verruiming van de capaciteit rond de aansluiting op de A4. Voor verkeer ten gevolge van extra programma dat na 2015 in de Rivierzone wordt ontwikkeld, is dan ook nog enige capaciteit aanwezig. Eventueel verdere benodigde capaciteit zal moeten komen van optimalisatie van

Huidige situatie Schiedamsedijk/Kesperweg

Toekomstige situatie Schiedamsedijk/Kesperweg

Sluisplein als doseerpunt

de verkeerslichtenregeling en het creëren van extra opstel/buffercapaciteit op de aansluiting op de A4.

Sluisplein

Het Sluisplein zal een doseerpunt vormen op de oost-westrelatie. Dat is noodzakelijk om de barrièrewerking ten gevolge van het vele verkeer over de dijk te verminderen voor met name het langzaam verkeer tussen de stad en de rivier. Het Sluisplein maakt namelijk deel uit van de as tussen de stad en de rivier. Het Sluisplein wordt als verkeersplein/(vierkante)rotonde uitgevoerd met één rijrichting, namelijk tegen de wijzers van de klok in. Op het plein zijn steeds twee rijstroken voor het autoverkeer beschikbaar. Ook vanaf de Galgweg en de Westhavenkade wordt het verkeer twee rijstroken dik aangevoerd. Waarom is voor deze dimensionering als verkeersmachine gekozen? Het antwoord op deze vraag heeft te maken met het feit dat het doseren van het verkeer over het Sluisplein vrijwel geheel door de verkeersregelinstallatie op het plein wordt geregeld: aan het autoverkeer op de oost-westrelatie zal relatief weinig groentijd worden toegekend. Aan het (langzaam) verkeer op de hier haaks opstaande verbindingsas, zal relatief veel groentijd worden toegekend. Het autoverkeer zal hierdoor opstropen, waardoor stroomopwaarts kruispunten van aansluitende zijwegen kunnen worden geblokkeerd. De extra rijstroken zijn dan ook bedoeld als opstelruimte voor dit verkeer.

Sluisplein als "doseerpunt"

Overigens is het instellen van dit doseerpunt niet alleen noodzakelijk voor de omvang van de verkeersintensiteit ter plaatse van het Sluisplein. Zoals hiervoor al is aangegeven draagt het doseerpunt ook bij aan de noodzakelijke beperking van de aanvoer van verkeer naar de aansluiting op de A4, waardoor het verkeer hier in principe congestievrij kan worden afgewikkeld.

Over het Sluisplein wordt opgemerkt dat de wijze waarop het doseerpunt zal gaan werken nog nader moet worden onderzocht. Een ander aandachtspunt vormt de vormgeving van het Sluisplein. Ten behoeve van een prettige beleving van de centrale as tussen stad en rivier, mag het Sluisplein zich niet teveel als verkeersmachine manifesteren. De vormgeving van het plein en de rijlopers voor het verkeer (materiaalkeuze, straatmeubilair, maatvoering en dergelijke) zijn hierbij van essentieel belang.

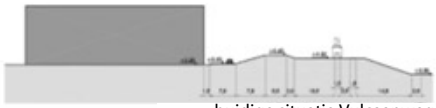
Extra programma na 2015

Met betrekking tot extra programma in de Rivierzone dat na 2015 wordt gerealiseerd, wordt opgemerkt dat de ontwikkelingen in de verkeersstromen zullen worden gemonitord en dat te zijner tijd zal worden onderzocht of, en welke aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om de bereikbaarheid, ook na 2015, voldoende te waarborgen. Bedacht moet worden dat de capaciteit rond de aansluiting op de A4 bijvoorbeeld ook zal stijgen ten gevolge van ontwikkelingen in Schiedam.

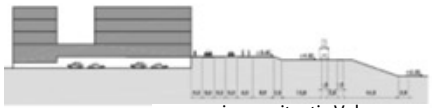
Langzaam verkeer

Bij herinrichting van de hoofdwegen (Marathonweg, Deltaweg, Galgkade, Vulcaanweg) zal conform de richtlijnen voor Duurzaam Veilig in vrijliggende fietspaden worden voorzien, gelegen aan de zuidzijde van de dijkroute en in twee richtingen bere-

den. Ook de oversteekvoorzieningen op de locaties waar de dijk wordt gekruist zullen bijzondere aandacht krijgen. Het hoogteverschil dat vanwege de dijk steeds moet worden overwonnen is een vaststaand feit, waaraan weinig kan worden getornd. Aan de rivierzijde is dit hoogteverschil 3 m, aan de stadszijde 5 m. De plannen voorzien overigens in een inrichting waarbij meer van het openbare leven op dijkniveau plaatsvindt. Dat gebeurt onder meer door de ruimte tussen maaiveld en dijkniveau te benutten voor bijvoorbeeld parkeren. Boven op deze voorzieningen ontstaat dan een nieuw maaiveld dat als openbare ruimte wordt ingericht. De ruimtelijke barrièrewerking (visueel en fysiek) van de dijk wordt hiermee verminderd.



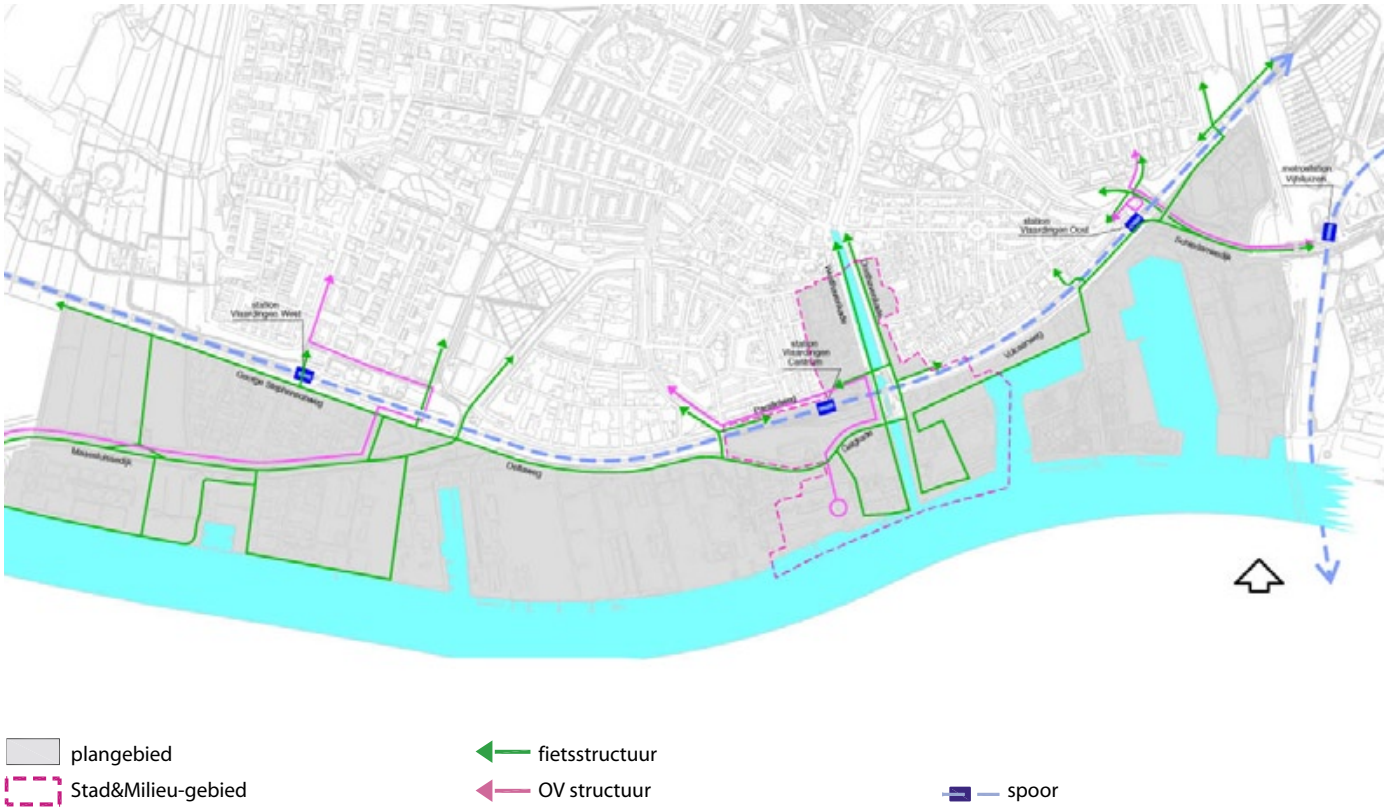
huidige situatie Vulcaanweg



nieuwe situatie Vulcaanweg

Voor de barrièrewerking die uit zou kunnen gaan van de hoge verkeersintensiteiten op de Kesperweg is met de ongelijkvloerse kruising een prima oplossing geboden. Het fietsverkeer hoeft dit verkeer niet langer te kruisen.

De routes van en naar de stations, alsook stallingsvoorzieningen zullen bij de nadere uitwerking bijzondere aandacht krijgen, tezamen met de inrichting rond de stations; opwaardering hiervan is noodzakelijk.



Figuur 18: Fietsverbinding en openbaar vervoer

Openbaar vervoer

Tussen station Vlaardingen-Oost en metrostation Vijfsluizen wordt het openbaar vervoer dat via de vrijliggende busbaan langs de Kesperweg/Schiedamsedijk wordt afgewikkeld, door de voorgestelde ongelijkvloerse kruising van de Kesperweg een conflictvrije en ongehinderde afwikkeling geboden. Het plan wint daarmee aan kwaliteit. Bij de opwaardering van de stationsomgeving zal aandacht worden besteed aan de inrichting van het stationsplein, de bushaltes en de looprelaties tussen bus en station. Vooral de bereikbaarheid van station Vlaardingen-Centrum wordt aanzienlijk verbeterd doordat het station ook vanaf de zuidzijde rechtstreeks bereikbaar zal worden en doordat voor langzaam verkeer via passarels in alternatieve routes voor de huidige spoorwegovergangen wordt voorzien.

9.2 Bereikbaarheid

Autoverkeer

Zoals hiervoor uitgebreid aan de orde is geweest, zal de afwikkelingscapaciteit van het wegennet – na doorvoering van de voorziene reconstructies – voldoende zijn om een congestievrije afwikkeling te waarborgen. Wel is monitoring gedurende de ontwikkeling van het programma gewenst. In het kader van bereikbaarheid is verder van belang dat de ontsluiting van het gebiedsdeel direct ten westen van het Sluisplein (Centrumgebied) nogal indirect is. Dit doseerpunt verlengt de reistijd tot de A4 en tracht het verkeer ten westen ervan richting A20 te dirigeren. De afstand via de route over de Deltaweg en Marathonweg naar de A20 enerzijds en via de Van Beethovensingel en Burgmeester Pruissingel anderzijds is groot (3 à 3,5 km).

Langzaam verkeer

Ten behoeve van de integratie van de Rivierzone met de rest van Vlaardingen worden circa elke 400 m noord-zuidverbindingen aangelegd. Rond station Vlaardingen-Centrum wordt voorzien in diverse verbindingen tussen stad en Rivierzone. De bereikbaarheid is goed.

Openbaar vervoer

De kwaliteit van het openbaar vervoer is op regionaal niveau goed, maar op bovenregionaal niveau beperkt, doordat er geen doorgaande openbaarvervoerverbindingen zijn die verder gaan dan Rotterdam-CS. De reis per openbaar vervoer vanuit plaatsen buiten de regio wordt door de noodzakelijke overstap aanzienlijk bemoeilijkt en verlengd. Met name voor de te ontwikkelen kantorenlocaties is dit van belang.

9.3 Parkeren

Inpandig of ondergronds parkeren

Conform het locatiebeleid uit de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, wordt parkeren zoveel mogelijk ondergronds of inpandig gerealiseerd ten behoeve van een efficiënt ruimtegebruik en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. De te hanteren parkeernormen wijken af van parkeernormen die de gemeente momenteel hanteert. Onderstaande parkeernormen zijn gebaseerd op recent onderzoek, ervaringscijfers en inzicht.

Woningbouw

Bij uitwerking van het parkeren voor woningbouw zal rekening worden gehouden met de onderstaande parkeernormen die zijn gebaseerd op recent onderzoek in VINEX-locaties. De in de normen aangegeven marges hebben betrekking op de kostprijs van de woning: hoe duurder de woning, hoe groter de behoefte aan parkeerplaatsen. In de normen is nog geen rekening gehouden met mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Zo kan tussen de parkeerplaatsen van woningen en van kantoren uitwisseling plaatsvinden omdat de parkeerplaatsen van beide bestemmingen niet geheel gelijktijdig beschikbaar hoeven te zijn. De parkeernormen zullen gedifferentieerd worden toegepast en in de toekomst bij de uitwerking van de deelgebieden exacter worden gespecificeerd.

- gestapelde huurwoningen:
  1,1 pp/woning;
- gestapelde koopwoningen:
  1,3 – 1,5 pp/woning;
- rijenwoningen:
  1,5 – 1,8 pp/woning;
- twee-onder-één-kap/vrijstaand:
  1,8 pp/woning.

Kantoren

Voor de (boven)regionale kantorenlocatie Vijfsluizen (gelegen bij station Vlaardingen-Oost/metrostation Vijfsluizen én de autosnelwegaansluiting op de A4) alsook voor de kantorenlocatie bij station Vlaardingen-Centrum neemt de gemeente vooralsnog een parkeernorm van 1 pp/75 m² bvo als uitgangspunt. Deze norm komt ongeveer overeen met 1 pp/3 werknemers.

Vijfsluizen

Voor de locatie Vijfsluizen is van belang dat deze locatie een regionale functie heeft en na realisatie van de A4 Noord een bovenregionale functie. Naar verwachting zullen bovenregionale bedrijven met een grote autoafhankelijkheid in de locatie zijn geïnteresseerd, gezien de ligging bij een autosnelwegaansluiting (goede bereikbaarheid, representatieve zichtlocatie) én de aanwezigheid van openbaar vervoer. De kwaliteit van het openbaar vervoer is op regionaal niveau goed, maar op bovenregionaal niveau beperkt, doordat er geen doorgaande openbaarvervoerverbindingen zijn die verder gaan dan Rotterdam. Voor bedrijven met hoogopgeleide werknemers in dienst (HBO/WO) is de nabijheid van openbaar vervoer dus een pré, maar bij

gebrek aan bovenregionale openbaarvervoerverbindingen niet doorslaggevend. De werknemers zullen voor een (belangrijk) deel van buiten de regio kunnen komen; voor deze werknemers kan het openbaar vervoer door een verplichte overstap in Rotterdam op de Hoekselijn of de metro nauwelijks met de auto concurreren. Hetzelfde geldt indien veel bezoekers van buiten de regio worden verwacht.
Gaat het om een bedrijf met laag tot middelhoog opgeleide werknemers (MBO/HBO), dan kan over het algemeen van een ruimere parkeernorm worden uitgegaan. Dergelijke werknemers wonen veelal binnen de regio waar wordt gewerkt. Voor deze werknemers voldoet het aangeboden openbaar vervoer veel beter.

Een relatief ruime parkeernorm is naar verwachting dus noodzakelijk om bedrijven bereid te vinden zich te vestigen op Vijfsluizen. Ontwikkelaars en beleggers zullen daar met het oog op hun investeringen ook zo over denken. De gemeente neemt daarom vooralsnog een parkeernorm van 1 pp/75 m² bvo als uitgangspunt. Dit komt overeen met 1 pp/3 werknemers.

Centrumgebied
Het centrumgebied heeft een locale functie en is minder goed vanaf de snelweg bereikbaar. Verwacht mag worden dat zich op deze locatie locale bedrijven vestigen die hun personeel voor een belangrijk deel vanuit de regio betrekken. Het aangeboden openbaar vervoer voldoet hiervoor goed. Ook voor deze locatie gaat de gemeente vooralsnog uit van 1 pp/75 m² bvo .

Parkeermanagement
Daar voorzien wordt in geclusterde parkeervoorzieningen, waardoor uitwisseling van parkeercapaciteit tussen bedrijven eenvoudig mogelijk is, kan van een parkeermanagement worden uitgegaan waarbij per bedrijf afspraken over het parkeren worden gemaakt. In het kader van dat parkeermanagement kunnen tevens afspraken worden gemaakt over dubbelgebruik van de parkeerplaatsen waarbij deze eveneens beschikbaar zijn voor toekomstige leisurevoorzieningen in/nabij het gebied Vijfsluizen en voor centrumbezoek bij het centrumgebied.
Om goed parkeermanagement te kunnen voeren dat aansluit bij het gemeentelijk beleid zal voorafgaand aan de projectontwikkeling de gemeente zeggenschap blijven houden over het te voeren parkeermanagement (denk aan invloed op eventuele tariefstelling bij betaald parkeren in relatie tot bijvoorbeeld de leisurevoorzieningen).

Bedrijven
Voor bedrijven geldt dat deze dienen te voorzien in de opvang van de eigen parkeerbehoefte op eigen terrein. In parkeervoorzieningen op de openbare weg zal in principe niet worden voorzien.

9.4 Functioneren openbaarvervoerknoop

De Hoekse Lijn
Vlaardingen heeft drie stations die allemaal een relatie met de Rivierzone hebben.
Alle stations worden in beide richtingen bediend met een frequentie van vier maal per uur. In de avonduren is deze frequentie lager (2x per uur). In de spits worden de stations Vlaardingen-Oost en Vlaardingen-Centrum met een hogere frequentie bediend (spitspendel Vlaardingen-Centrum/Rotterdam CS: tot 8x per uur). Een bediening per lightrail (tram/metroachtige voertuigen) is toekomstig mogelijk aan de orde. Bij een lightrailbediening is het mogelijk de afstand tussen de haltes te verkleinen. De drie stations dekken het bedieningsgebied voldoende.

Regionale bediening
De Hoekselijn verzorgt de verbinding tussen Hoek van Holland en Rotterdam CS. De wijze waarop een toekomstige lightrailbediening aan het bestaande railnet wordt gekoppeld, is nog niet geheel uitgekristalliseerd. Een directe verbinding met station Rotterdam CS dient minimaal te worden behouden. Een optie waarbij – omwille van capaciteitsruimte op station Rotterdam CS – de verbinding wordt ingekort en Schiedam Centrum eindstation wordt, is niet wenselijk. Voor het bovenregionale karakter van met name de kantorenlocatie Vijfsluizen, is veel eerder een koppeling met lightrail naar Den Haag CS via de Hofpleinlijn en verbinding met Gouda en Dordrecht noodzakelijk. Doordat er geen doorgaande openbaarvervoerverbindingen zijn die verder gaan dan Rotterdam, is de kwaliteit van het openbaar vervoer op bovenregionaal niveau momenteel beperkt. De reis per openbaar vervoer vanuit plaatsen buiten de regio wordt door de noodzakelijke overstap aanzienlijk bemoeilijkt en verlengd.

Een aanvullende tramplusverbinding parallel aan het huidige spoor tussen station Vlaardingen-Oost en station Vlaardingen-West is vanwege de vervoerswaarde van genoemde lightrailverbinding niet wenselijk.

Station Vlaardingen-West

Station Vlaardingen-West bedient met name de Westwijk. Een verplaatsing van het station met zo'n 400 m in oostelijke richting (naar de aansluiting met de Marathonweg), om zo het stationsgebied te verlevendigen, speelt hooguit op lange termijn.
Door gebrek aan te realiseren bouwprogramma kan een dergelijke verplaatsing niet worden gefinancierd.

Station Vlaardingen-Centrum

Station Vlaardingen-Centrum zal geheel worden vernieuwd waarbij de huidige barrièrewerking binnen het gebied zal worden opgelost. Voorzien wordt in een aantal verbindingen voor langzaam verkeer tussen stad en Rivierzone (ter hoogte van de Stationsstraat en in het verlengde van de Landstraat). Het station behoudt zijn Kiss&Rideplaatsen en de bushalte. Daarnaast wordt het station ook aan de zuidzijde rechtstreeks bereikbaar. De voorkeur gaat uit naar zijperrons boven een midden- of eilandperron, zodat het station aan twee zijden van een voorkant kan worden voorzien.

Station Vlaardingen-Oost

Station Vlaardingen-Oost wordt bij voorkeur met zijperrons uitgevoerd zodat er een dubbele oriëntatie komt, één op straatniveau (centrum) en een op dijkniveau.
Het station ligt op 800 m van metrostation Vijfsluizen. Tussen beide stations ligt een vrije busbaan die alleen gekruist wordt door de op- en afritten van de autosnelweg. De aansluiting van de Kesperweg kruist ongelijkvloers. De bedieningsfrequentie van beide stations is dusdanig dat beide stations als één openbaarvervoerknoop kunnen worden gezien.

9.5 Verkeersveiligheid

Bij reconstructie van de diverse wegen zullen de vormgevings- en inrichtingsrichtlijnen van Duurzaam Veilig uitgangspunt zijn. Het langzaam verkeer kruist óf ongelijkvloers (bijvoorbeeld via luchtbruggen bij station Vlaardingen-Centrum), bij met verkeerslichten geregelde kruispunten, óf bij rotondes. Daardoor zijn de oversteken voldoende verkeersveilig.

Aandachtspunt vormt de vormgeving van het Sluisplein als schakel in de (verblijfs)as tussen stad en Maasoever. Daarnaast vormt de vormgeving van de spoorwegovergang Marathonweg voor langzaam verkeer een aandachtspunt, alsook de "verkeersmachine" nabij de aansluiting van de A4.

10 Milieu en duurzaamheid in het structuurplan

10.1 Inleiding

Hoofddoelstellingen voor de Rivierzone

Zoals op veel plekken in de Rijnmond, is er ook in de Rivierzone sprake van een spanningsveld tussen de aanwezige milieubelasting en het woon- en leefklimaat. Hoewel de Rivierzone veel potentie heeft om er een aantrekkelijk en duurzaam (woon)gebied van te maken, wordt het huidige karakter van het gebied ook sterk bepaald door de aanwezige industriële activiteiten. Het huidige beleid legt echter – anders dan in het verleden – het accent niet meer uitsluitend op een scheiding tussen de vervuilende, vooral industriële bronnen en woongebieden. Er geldt thans een dubbele doelstelling:

- er wordt gestreefd naar een intensief ruimtegebruik waarin kansen voor de ontwikkeling van woongebieden en van bedrijvigheid optimaal worden benut;
- tegelijk wordt gezorgd voor een goed woon- een leefklimaat in bestaande en nieuwe gebieden en wordt gewaarborgd dat de te handhaven bedrijven economisch goed kunnen blijven functioneren.

Verricht onderzoek en rapportage

Ten behoeve van voorliggend Structuurplan is daarom uitgebreid onderzoek verricht naar alle relevante milieuaspecten. De resultaten daarvan zijn neergelegd in de *Integrale Milieunota Rivierzone*. De relevante conclusies uit dit onderzoek komen in dit Structuurplan op twee plaatsen aan de orde:

- de conclusies die onderdeel uitmaken van het beleid zijn beschreven in paragraaf 3.6;
- alle overige aspecten, waaronder toetsing van de ontwikkelingen aan de milieuregelgeving komen in dit hoofdstuk aan bod.

Daarnaast is gebleken dat de ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. In dat verband is mede op basis van de Integrale Milieunota een *Notitie m.e.r.-beoordeling* opgesteld. De conclusies hiervan zijn onderstaand eveneens samengevat.

10.2 M.e.r.-beoordeling Stad&Milieu-gebied

M.e.r.-beoordelingsplicht

De voorgenomen ontwikkelingen in de Rivierzone zijn getoetst aan het Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999. Conclusie hieruit is dat de ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied en mogelijk ook in de A4-zone (deelgebied Vijfsluizen/station Oost) onder de m.e.r.-beoordelingsplicht vallen. Voorafgaande aan de besluitvorming over activiteiten die onder de m.e.r.-beoordelingsplicht vallen (in dit geval het eerste bestemmingsplan voor het betreffende gebied), neemt het bevoegd gezag (de gemeenteraad van Vlaardingen) op basis van een beoordeling een besluit of de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) al dan niet moet worden gevolgd.

Conclusie uitgevoerde beoordeling

Voor de genoemde deelgebieden is een m.e.r.-beoordeling opgesteld. De conclusies van de uitgevoerde beoordeling luiden kort samengevat als volgt.
De voorgenomen ontwikkelingen in de Rivierzone passen binnen het beleid voor de herstructurering van de Rechtermaasoever. De ontwikkelingen veroorzaken geen belangrijke negatieve milieueffecten voor de omgeving en plaatsgebonden bestaande waarden in het plangebied.
Het enige relevante effect betreft het woon- en leefklimaat in het te ontwikkelen Stad&Milieu-gebied. Hiervoor geldt een nauwgezette regelgeving en afspraken

Figuur 19 Milieuaandachtszone

over te volgen overleg en procedures. Het doorlopen van een m.e.r.-procedure levert geen extra bijdrage aan het veiligstellen van dit woon- en leefklimaat en aan het proces van deze planuitwerking. Op grond daarvan wordt het doorlopen van een volwaardige m.e.r.-procedure niet noodzakelijk geacht.

Advies Commissie m.e.r. en besluit gemeenteraad

Over de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming (vrijwillig) advies aangevraagd bij de Commissie voor de milieueffectrapportage. De commissie onderschrijft in haar advies de conclusie van de notitie m.e.r.-beoordeling dat in dit geval geen m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Volgens de commissie blijkt uit de aangeleverde informatie dat "er geen belangrijke nadelige milieugevolgen te verwachten zijn als gevolg van alle voorgenomen activiteiten. Er is zelfs een grote kans aanwezig dat het woon- en leefkwaliteit in het plangebied zal verbeteren, met name wanneer de maatregelen voor het oplossen van de verkeersproblematiek worden uitgevoerd" (bijlage litteratuurlijst: "Advies voor de m.e.r.-beoordeling over Rivierzone Vlaardingen, 19 juni 2003", commissie voor de milieueffectrapportage).
Op 1 oktober 2003 heeft de gemeenteraad op grond van de notitie m.e.r.-beoordeling en dit advies een besluit genomen dat ten behoeve van de verdere planvorming geen m.e.r.-procedure noodzakelijk is.

10.3 Milieuaandachtszone Rechtermaasoever

Belangrijk onderdeel van de herstructurering van de Rechtermaasoever in het kader van ROM Rijnmond is het creëren van woonmilieus nabij de rivier. Woningbouw langs de Rechtermaasoever is echter vanwege de milieubelasting vanuit het Rotterdamse haven- en industriegebied en de vrees voor een (verdere) beperking van milieuruimte voor de bedrijven op de Linkermaasoever niet eenvoudig. De intenties en afspraken van de in dat verband in 2002 gesloten Bestuurlijke Intentieovereenkomst zijn recent in een concept Deelconvenant Ruimtelijke Ordening en Milieu uitgewerkt. Belangrijk onderdeel van dit convenant is het instellen van de zogenaamde milieuaandachtszone (zie figuur 19). Binnen de milieuaandachtszone zijn gevoelige nieuwe functies, waaronder woningbouw, mogelijk mits de plannen op hoofdlijnen voldoen aan kwaliteitskenmerken van drie nader aangeduide gebiedstypen.

Resultaat uitgevoerde toetsing

Het plangebied Rivierzone ligt grotendeels binnen deze milieuaandachtszone. Met name voor grote delen van het Stad&Milieu-gebied is een toetsing nodig aan de in het convenant gestelde uitgangspunten en globale voorwaarden. De uitgevoerde toetsing leidt tot de conclusie dat de ontwikkelingen binnen het Stad&Milieu-gebied goed voldoen aan de gestelde uitgangspunten en voorwaarden. De beoogde ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied vallen geheel onder het gebiedstype "Lokaal concentratiepunt". Aan de betreffende voorwaarden wordt goed voldaan. Delen van het Stad&Milieu-gebied beschikken tevens over de kwaliteiten en kenmerken van de twee andere gebiedstypen.

10.4 Milieuhinder van bedrijven

De aanwezige industriële activiteiten bepalen in sterke mate het huidige karakter van het gebied en daarmee ook de milieukwaliteit. In relatie tot de beoogde woningbouw geldt de volgende dubbele doelstelling:

- het economisch goed functioneren van de te handhaven bedrijven wordt binnen de reeds vastgelegde milieurandvoorwaarden veiliggesteld;
- tegelijk wordt gestreefd naar een optimaal woon- een leefklimaat in woongebieden en bij andere gevoelige functies.

Als leidraad voor deze toetsing geldt de bestaande milieuregelgeving. Onderstaand worden de conclusies van de uitgevoerde toetsing kort samengevat.

Geluidshinder industieterrein Botlek Pernis

Vrijwel het gehele plangebied valt binnen de bestaande geluidszone van Botlek-Pernis. De maximale geluidsbelasting in het Stad&Milieu-gebied bedraagt 60 dB(A) na sanering. Woningbouw is in principe mogelijk deels met behulp van een ontheffing op basis van de zeehavennorm en deels op basis van het stap 3-besluit. Woningbouw in dit gebied is tevens in lijn met het conceptconvenant Rechtermaasoever (zie ook paragraaf 10.3). Om hinder te voorkomen en om de verhoogde geluidsbelasting te compenseren worden, mede in lijn met dit convenant, nadere stedenbouwkundige en bouwkundige maatregelen getroffen (zie paragraaf 3.6).

Geluidshinder Industrieterrein KW Haven Oost-Vulcaanhaven

Het zuidoostelijke deel van het Stad&Milieu-gebied ligt tevens binnen de 55 dB(A)-saneringscontour van het industrieterrein KW Haven/Oost-Vulcaanhaven. Er wordt echter voor een zodanige stedenbouwkundige opzet gekozen dat ter plaatse van de beoogde woningbouw de 55 dB(A) (= in dit geval de uiterste grenswaarde) niet wordt overschreden. Uit het verrichte akoestisch onderzoek is voorts gebleken dat met de beoogde bebouwing als gevolg van de optredende afscherming een relevante geluidsreductie in het erachter gelegen gebied wordt bereikt. In paragraaf 3.6 zijn nadere voorwaarden genoemd waaronder woningbouw in dit gebied mogelijk is. Voor de woningen in het deelgebied KW Haven wordt in het kader van het Stap 3-besluit (zie hierboven) een hogere grenswaarde vastgesteld. Voor de overige woningen wordt waar nodig de procedure tot vaststelling van een hogere grenswaarde tot 55 dB(A) gevolgd.

Herontwikkeling bedrijventerreinen Maasoeverzone

De (her)ontwikkeling van bedrijven- en industrieterreinen in de Maasoeverzone worden in beginsel niet belemmerd door de ligging binnen de twee geldende geluidszones (Botlek-Pernis en Klein Vettenoord). Voor wat betreft de terreinen met een deels industriële functie is wel een toetsing noodzakelijk aan de geldende grens van het gezoneerde industrieterrein alsmede aan de geldende geluidszone en grenswaarden bij woningen. De uitgevoerde toetsing leidt tot de volgende conclusies c.q. aanbevelingen (zie ook par. 3.6):

- De geldende grens van het gezoneerde industrieterrein is niet meer adequaat. Met het oog op de verplaatsing van hinderlijke bedrijven verdient het aanbeveling om het gezoneerde industrieterrein bij voorkeur uit te breiden met de resterende deelgebieden van de Maasoeverzone ten zuiden van de Deltaweg/Maassluissedijk (de deelgebieden 't Scheur, NAM-haven en Groote Lucht).
- Met name in het meest westelijke deel is geluidsruimte beschikbaar voor de vestiging van nieuwe activiteiten. De beschikbare geluidscontouren van dit deel van het industrieterreinen bieden echter geen actueel inzicht meer in de huidige en te verwachten geluidsbelastingen;
- de huidige/te verwachten geluidscontouren in het gebied laten zien dat er vrijwel alleen in het meest westelijke deel van de Maasoeverzone (deelgebieden 't Scheur en NAM-haven/OBR-terrein) nog geluidsruimte beschikbaar is voor de vestiging van relatief hinderlijke bedrijven.

Geurhinder

In delen van het plangebied moet ook rekening worden gehouden met de geurbelasting van het industrieterrein Botlek-Pernis en van enkele bedrijven binnen de Rivierzone. Binnen de Rivierzone betreft het met name de bedrijven Romi, Vopak en Warmelo & van der Drift. Het verrichte onderzoek leidt tot de volgende conclusies:

- in het gehele Stad&Milieu-gebied moet rekening worden gehouden met geurhinder als gevolg van de activiteiten op het industrieterrein Botlek-Pernis; gelet op het geldende beleid worden de beoogde ontwikkelingen hierdoor echter

niet belemmerd;
- ook de bedrijven Romi en Vopak veroorzaken enige geurbelasting in de directe omgeving; op grond van de beschikbare informatie kan worden geconcludeerd dat de geur van Romi de beoogde ontwikkelingen in het Stad&Milieu-gebied evenmin belemmert;
- als gevolg van de activiteiten van het bedrijf Vopak kan geurhinder optreden op het schiereiland; met dit bedrijf is overleg gaande over de mogelijkheden om dit op te lossen (zie paragraaf 3.6);
- uit het lopende onderzoek voor het bedrijf Warmelo & Van der Drift blijkt dat de beoogde ontwikkelingen niet zonder meer inpasbaar zijn; een deel van de beoogde woningbouw ligt zelfs binnen het gebied met "hinder"; momenteel is nog onderzoek gaande naar maatregelen om de geurhinder terug te dringen; gestreefd wordt naar zo min mogelijk woningen binnen de contour "enige hinder"; uitgangspunt is dat er in principe geen nieuwe woningen worden gerealiseerd binnen het gebied met "hinder".

Externe veiligheid nabij bedrijven

In de Rivierzone moet rekening worden gehouden met risicobronnen gelegen in het industriegebied Botlek-Pernis en binnen de Rivierzone zelf. In de planontwikkeling is waar nodig rekening gehouden met de relevante plaatsgebonden risicocontouren van deze activiteiten. Met de beschreven risicocontouren zal ook bij de verdere uitwerking van plannen rekening worden gehouden. Dat geldt ook voor de ontwikkeling van kantoren en/of bedrijven met meer dan 50 werknemers op de bedrijventerreinen.
De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt als gevolg van de bedrijfsactiviteiten niet overschreden.

10.5 Milieubelasting van scheepvaart en infrastructuur

Persoonsgebonden risico en groepsrisico A4 en leidingen

Behalve met risicovolle bedrijfsactiviteiten moet ook rekening worden gehouden met de risico's die zijn verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas, de A4 en door middel van leidingen. De plaatsgebonden risicocontour van deze bronnen vormt geen belemmering voor de nieuwe ontwikkelingen. Ook het van groepsrisico van vervoer via de A4 en van de leidingen wordt niet overschreden.

Groepsrisico Scheepvaart

Volgens een door AVIV uitgevoerd onderzoek naar het groepsrisico van het transport over de Nieuwe Waterweg en Nieuwe Maas, wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico overschreden als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nieuwe Maas, indien maximaal gebruik wordt gemaakt van alle verleende vergunningen. Door de nieuwe ontwikkelingen zou de mogelijke overschrijding nog iets toenemen.
In de feitelijke situatie wordt van deze vergunningen echter nauwelijks gebruikgemaakt en wordt het groepsrisico uitsluitend veroorzaakt door het vervoer van ammoniak van en naar één bedrijf buiten het plangebied op de linker Maasoever.
Uit onderzoek in verband met de vergunningverlening voor dit bedrijf blijkt dat het groepsrisico bij Vlaardingen lager zou zijn dan volgens het eerdere AVIV-onderzoek en dat de oriënterende waarde niet wordt overschreden.
Omdat de gevolgen van een eventueel ongeval met een ammoniakschip vooral ook in de bestaande woon- en werkgebieden zeer groot zijn, acht het gemeentebestuur nadere maatregelen hoe dan ook dringend gewenst om de risico's en de mogelijke gevolgen terug te dringen en overschrijding van de oriënterende waarde voor groepsrisico te voorkomen, nu en in de toekomst.
Uitgaande van het bovenstaande en van het belang van de beoogde ontwikkelingen in de Rivierzone, acht het gemeentebestuur een toename van gevoelige bestemmingen in de Rivierzone aanvaardbaar.

Voor een nadere toelichting op de gehanteerde overwegingen en afweging wordt verwezen naar paragraaf 3.6 en naar hoofdstuk 4 van de Integrale Milieunota.

Provinciale veiligheidszone Nieuwe Maas

In aanvulling op het rijksbeleid betreffende externe veiligheid, heeft de provincie Zuid-Holland een extra veiligheidszone langs de Nieuwe Maas ingesteld van 40 tot 65 m. Op de structuurplankaart is een bebouwingsvrije zone van 40 m voor gevoelige functies opgenomen die tevens dient om de oever bereikbaar te maken voor hulpdiensten. Tevens wordt in de zone binnen de 65 m gezorgd voor goede vluchtwegen.

Luchtkwaliteit

Ter plaatse van het plangebied is sprake van relatief hoge achtergrondconcentraties als gevolg van de industrie en scheepvaart in het Rijnmondgebied. Op korte afstand van de rijksweg A4 wordt daardoor de grenswaarde voor de maatgevende stof stikstofdioxide (NO_2) voor 2010 overschreden.
Ter plaatse van de beoogde woningbouw in het Stad&Milieu-gebied wordt in het algemeen voldaan aan de grenswaarden van de verschillende verontreinigde stoffen. Derhalve vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen.
Alleen ter plaatse van de beoogde woningbouw, gelegen aan de Galgkade (wegvak Van Beethovensingel-B. Van Buerenweg), moet rekening worden gehouden met een eventuele geringe overschrijding van de maatgevende stof stikstofdioxide voor 2010. Deze concentraties luchtverontreiniging veroorzaakt door wegverkeer zijn berekend met een indicatief onderzoeksmodel (CARII-model). Dit model geeft slechts een indicatie van de toekomstige luchtkwaliteit.
Uitgangspunt van het beleid is dat een overschrijding van de grenswaarde ter plaatse van de woningbouw moet worden voorkomen. Om dit veilig te stellen is nader onderzoek in twee opzichten nodig:

- doordat het hier gepresenteerde onderzoek slechts een indicatief karakter heeft, kunnen de werkelijke concentraties met een beter model in beeld worden gebracht;
- tevens kan worden nagegaan of de afstand van de woonbebouwing ten opzichte van de weg kan worden vergroot.

Verkeerslawaai

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) bij delen van de woningbouw in het Stad&Milieu-gebied wordt ten gevolge van h wegverkeer op de Galgkade en de Deltaweg overschreden. De belastingen blijven echter beneden de uiterste grenswaarde van 65 dB(A). Voor de overige gezoneerde wegen in het plangebied zal in een later stadium getoetst moeten worden aan de normen van de Wet geluidhinder. Verwacht wordt dat ook hier de uiterste grenswaarde niet wordt overschreden. Voor een aantal woningen zal een hogere grenswaarde, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, bij Gedeputeerde Staten moeten worden aangevraagd.
De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt als gevolg van de aanleg van de Kesperweg via het gebied Vijfsluizen niet overschreden.

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zal de verkeers- en geluidsbelasting van de Marathonweg toenemen. Mogelijk is voor (delen van) deze weg een herinrichting noodzakelijk. Door toepassing van geluidsarm asfalt kan de toename van geluidsbelasting aan de gevel van de bestaande woningen worden beperkt. Nader onderzoek op basis van concrete reconstructieplannen zal te zijner tijd noodzakelijk zijn.

Gelet op de hoge geluidsbelastingen vormt de geluidshinder van het wegverkeer een relevant aandachtspunt voor de verdere planvorming. Met name is onderzoek wenselijk naar mogelijk te treffen maatregelen waarmee de geluidsbelasting kan worden gereduceerd. Daarbij kan worden gedacht aan de volgende typen maatregelen:

- maatregelen aan de bron: bijvoorbeeld toepassen van geluidsreducerend asfalt;
- maatregelen in het overdrachtsgebied: bijvoorbeeld een geluidsscherm of vergroting van de afstand tussen de bron en de geluidsgevoelige bestemming;
- maatregelen aan de gevel: bijvoorbeeld het toepassen van een geluidsluwe gevel samen met een geluidsluwe buitenruimte aan de achterzijde van de woning.

10.6 Bodemkwaliteit

In de Rivierzone bevinden zich diverse meer of minder ernstige bodemverontreinigingen. De herkomst van deze verontreinigingen is te herleiden tot historische verontreinigingen (ophogingen, dempingen, baggerspecieloswallen) en aan bedrijfsactiviteiten te relateren verontreinigingen (brandstoftanks, morsingen, opslag materialen).

Inmiddels zijn er voor grote delen van het plangebied bodemonderzoeken uitgevoerd die een globaal beeld geven van de aanwezige bodemkwaliteit. Voor diverse locaties dient echter nog bodemonderzoek te worden opgestart of is nader bodemonderzoek noodzakelijk. Dit is mede noodzakelijk voor het in beeld brengen van de wijze van sanering en de te verwachten saneringskosten ter plaatse van de ontwikkelingslocaties. Dit is in het bijzonder in het Stad&Milieu-gebied relevant.
In ISV-verband wordt gestreefd naar het

totaal in beeld brengen van de verontreiniging voor 2005, en saneren voor 2023. Bij planontwikkeling worden bodemaspecten (onderzoek en sanering) integraal afgestemd.

10.7 Waterbeheer

De beoogde ontwikkelingen hebben geen negatieve consequenties voor het watersysteem en -beheer. Een aantal ontwikkelingen sluit goed aan bij het beleid Waterbeheer 21e eeuw en bieden daarmee kansen voor een meer duurzaam waterbeheer (zie ook hoofdstuk 9 uit de Integrale Milieunota). Ten behoeve van de verdere uitwerking van de plannen, zullen met de w nog nadere afspraken worden gemaakt.

Rivierbeheer

Het buitendijks gebied valt niet binnen het regime van "ruimte voor de rivier", de beoogde ontwikkelingen vormen geen belemmering van de rivierafvoer. Ten behoeve van de aanwezige cultuurhistorische waarden in het Stad&Milieugebied (waaronder kaden en kadebebouwing) is integrale ophoging tot een niveau van 3,35 m +NAP ongewenst. Bij de inrichting wordt ervoor gezorgd dat gevoelige functies en niet-overstromingstolerante functies "droge voeten" houden. Nieuwe bestemmingen worden gerealiseerd op een hoogte van minimaal 4 m +NAP en de nieuwe openbare wegen en terreinen worden voorzover mogelijk eveneens op dit peil aangelegd, waarbij een goede aansluiting zal worden gerealiseerd met de te handhaven lager gelegen historische kades. De bereikbaarheid van gevoelige functies zal met behulp van specifieke technische voorzieningen worden gegarandeerd.
Bij zeer hoge waterstanden op de rivier zal het laaggelegen historische kadegebied voor een korte tijd gedeeltelijk onder water komen te staan.
Door de bebouwingsvrije zone bij de nieuwe ontwikkelingen worden de zichtlijnen voor de scheepvaart op de rivier en vanuit de Vlaardingse havens verbeterd. Daardoor wordt de veiligheid voor de scheepvaart vergroot.

Waterkeringbeheer

Het structuurplan beoogt diverse nieuwe ontwikkelingen in de directe nabijheid van de primaire waterkering. Onder meer wordt bebouwing voorzien binnen de beschermingszone van de dijk. Ook voor het gemeentebestuur staat daarbij de veiligheid van de dijk voorop. De beoogde ontwikkelingen nabij de waterkeringen zijn naar verwachting technisch uitvoerbaar zonder dat de stabiliteit en de kerende functie van de dijken in gevaar komen. Deels (zoals voor de uitbreiding van De Vergulde Hand) zijn hierover al afspraken gemaakt met het Hoogheemraadschap van Delfland, deels (zoals voor de dijkopgangen bij de Marathonweg, het Sluisplein en de beoogde bebouwing in het Stationsgebied Centrum) zullen hierover nog nadere afspraken worden gemaakt.

Beheer binnendijks

In samenwerking met het Hoogheemraadschap van Delfland zijn voor de uitbreiding van De Vergulde Hand reeds uitgangspunten geformuleerd welke optimaal aansluiten bij de principes van duurzaam waterbeheer. Voor de kantorenlocatie in het gebied Station Oost/Vijfsluizen zullen vergelijkbare uitgangspunten worden gehanteerd.

10.8 Ecologie

Regionale ecologische samenhang

Met betrekking tot de regionale ecologische samenhang wordt geconcludeerd dat er geen aantasting of verstoring plaats zal vinden van natuurgebieden of gebieden met een beschermde status als gevolg van de diverse beoogde ontwikkelingen. De beoogde doorlopende groenzones langs de Maassluissedijk en de spoordijk vormen een aantrekkelijke lokale aanvulling op de regionale structuur.

Natuurwaarden in het plangebied

Ten aanzien van de natuurwaarden in het plangebied wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkelingen in sommige deelgebieden in meer of mindere mate kunnen leiden tot aantasting van (leefgebieden van) extra te beschermen diersoorten en/of overige te beschermde dier- en plantensoorten. Naar verwachting is echter de duurzame staat van instandhouding van deze soorten, na uitvoering van de beoogde ontwikkelingen, niet in het geding. Indien uit nader onderzoek blijkt dat in het plangebied (extra) te beschermen diersoorten aanwezig zijn, dan heeft dit consequenties voor de beoogde ontwikkelingen. Indien bijvoorbeeld sprake is van aantasting van vaste verblijfsplaatsen van vleermuizen of vogels zullen deze verblijfsplaatsen elders in het plangebied moeten worden gecompenseerd.

Literatuurlijst

Project Rivierzone

- Contourennota (mei 2000)
- Inventarisatie Stad&Milieu (mei 2000)
- Inventarisatie ruimtelijk-functionele gegevens (mei 2000)
- Ruimtelijke verkenning (mei 2000)
- Economische verkenning (mei 2000)
- Gebiedsrapportage Stad & Milieu (juni 2001)
- Gebiedsrapportage A4-zone (juni 2001)
- Gebiedsrapportage Maasoeverzone (juni 2001)
- Ruimtelijke Structuurschets (juni 2001)
- Werkdocument recreatie, groen en water (juni 2001)
- Werkdocument cultuurhistorisch erfgoed (juni 2001)
- Werkdocument infrastructuur (juni 2001)
- Nota Hoofdlijnen (juni 2001)
- Nota van Aanbevelingen (december 2001)
- Marktvisie Rivierzone Vlaardingen (Kolpron/Ecorys)
- Integraal Programma van Eisen (B&B, april 2003)
- Integraal Uitvoeringsplan (juli 2003)
- Onderbouwing Stap 3-besluit Stad&Milieu (december 2004)

Gemeente Vlaardingen

- Structuurschets Vlaardingen tekent voor haar toekomst (december 1993)
- Vlaardingers over morgen: Welke stad geven wij aan de kinderen van Vlaardingen (2000)
- Beleidsplan Wonen 2002-2015 (15 november 2001)
- Naar passende woonmilieus in Vlaardingen (Companen, november 2002)
- Archeologieplan Vlaardingen (2003)
- Parkeernota Vlaardingen (2003)
- Structuurvisie Detailhandel
- Stadsvisie, Koers op 2020 (februari 2000)
- Structuurschets Vlaardingen 2020 (2003)

Provincie/regio

- ATLAS: analyse landschap, ecologie, water, recreatie (H+N+S, februari 2000)
- Contourennota Herstructurering Rechtermaasoever Rijnmond (Arcadis, januari 2000)
- ROM-Rijnmond: Bestuurlijke intentieovereenkomst Herstructurering Rechtermaasoever
- R Regionale ontwikkelings visie Herstructurering Rechtermaasoever (januari 2002)
- Convenant Realisatie Windenergie in de Rotterdamse Haven
- Ontwerpnota Wervel (provincie Zuid-Holland, februari 2003)
- REO: Aanbodmonitor kantorenplanning 2003
- S Rijnmond/interim-beleidsnota 1996
- Nota Halfweg (provincie Zuid-Holland, december 2000)
- Knopen leggen; van visie naar beleid (provincie Zuid-Holland, 2002)
- Nota planbeoordeling Zuid-Holland (2002)
- Cultuurhistorische Waardenkaart Zuid-Holland (oktober 2002)
- Woonvisie Stadsregio Rotterdam (maart 2003)

Colofon

Voor informatie is het projectbureau Rivierzone te bereiken
op telefoonnummer: 010 – 248 47 47
(van maandag tot en met vrijdag tussen 9:00 en 11:00)
op internet: www.rivierzone.nl
email: rivierzone@vlaardingen.nl
bezoekadres: Hoflaan 27 te Vlaardingen
correspondentieadres: Postbus 141, 3130 AC Vlaardingen

Het structuurplan Rivierzone is opgesteld door het gemeentelijk projectbureau Rivierzone. Het projectbureau bestaat uit gemeentelijke medewerkers en wordt ondersteund door een aantal adviesbureaus.
Het projectbureau is georganiseerd in een MT en een drietal werkgroepen met interne en externe medewerkers voor de financiële onderbouwing en ontwikkelingsstrategie (werkgroep FinCon), voor het creëren van de planmatige randvoorwaarden voor de uitvoering (werkgroep Planvoorbereiding) en voor het afstemmen van relevante ontwikkelingen in het gebied (werkgroep Actuele Zaken). Het projectbureau en de werkgroepen werken nauw samen met de werkgroepen die vanuit de lijnorganisatie de uitvoering van concrete projecten voorbereiden. Hiertoe vindt periodiek projectleidersoverleg plaats.

Het project Rivierzone heeft een eigen projectwethouder, die de bestuurlijke verankering verzorgt. Het opdrachtgeverschap wordt vormgegeven door een stuurgroep met delegaties van het college en het centraal managementteam. Voor het project is een aparte raadscommissie geformeerd waarmee regulier overleg wordt gevoerd. Met de betrokkenen in het gebied is in het kader van het open planproces nader overlegd.

Stuurgroep Rivierzone

Wethouder Rivierzone (voorzitter)	dhr. H.C.J. Roijers
Wethouder Milieu	dhr. C. Bot
Projectmanager	dhr. L.C. Heijboer
Algemeen directeur	dhr. J. Brinkman
Directeur Dienst Stadswerk	dhr. C. Kruyt
Controller Dienst Stadswerk	dhr. R. van der Meij
Plv. projectmanager (secretaris)	mw. B. Hoogeveen

Financiële Adviesgroep

Controller Dienst Stadswerk (voorzitter)	dhr. R. van der Meij
Hoofd Financieel Beleid Concern	dhr. A.E. van der Veer
Hoofd afdeling Grondzaken	dhr. Th. Bouwens
Financieel accountmanager (secretaris)	dhr. M.P. Stam
Projectmanager	dhr. L.C. Heijboer

Projectbureau Rivierzone

Projectmanager	dhr. L.C. Heijboer
Plv. projectmanager	mw. B. Hoogeveen
Financieel accountmanager	dhr. M.P. Stam
Inhoudelijk accountmanager	dhr. E.L. Prins (Erik Prins B.V.)
Office Manager	mw. J.R. Heinsius
Projectsecretaresse	mw. J. Heijdacker
Medewerker Communicatie	mw. J. Jansen-Maneschijn

Samenstelling, redactie en kaarten	gemeente Vlaardingen in samenwerking met RBOI
Externe adviseurs	Urban Management Consultancy, Deloitte, DCMR
Vormgeving	Mijs + Van der Wal