DEELOMGEVINGSPROGRAMMA

‘Integrale gebiedsontwikkeling Nieuwe Binnenstad’



Maart
2026



Colofon

Maart 2026

Deelomgevingsprogramma
'Integrale gebiedsontwikkeling Nieuwe Binnenstad'
is een uitgave van:
Gemeente Vlaardingen
Telefoonnummer: (010) 248 4000

Vormgeving:
b creative agency

Impressies:
Urhahn, de Urbanisten

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van gemeente Vlaardingen

Rechten voorbehouden. Indien per abuis afbeeldingen zonder rechten zijn gebruikt, willen wij u vriendelijk verzoeken contact op te nemen met de uitgever.

Aan de inhoud van dit deelomgevingsprogramma kunnen geen rechten worden ontleend.

Inhoud

Voorwoord 5
1. Inleiding 6
1.1 Aanleiding 6
1.2 Inbedding in beleid 7
1.3 Plangebied 8

2. Ambities en doelen 10

3. Strategie 13

4. Stedenbouw 14
4.1 Stedenbouwkundige visie 14
4.2 Stedenbouwkundige kaders 18

5. Bouwen en wonen 22

6. Herinrichting Liesveld, Veerplein en Blokmakersplaats 26

7. Mobiliteit 30

8. Duurzaamheid en gezondheid 36

9. Participatie 38

10. Organisatie en planning 41
10.1 Programmaorganisatie 41
10.2 Vervolg gebiedsontwikkeling 43
10.3 Monitoring en evaluatie 44
10.4 Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad 44

11. Kansen en risico's 45



Voorwoord

De binnenstad is het kloppend hart van onze stad. Het is de plek waar historie en moderniteit samenkomen, waar inwoners en bezoekers elkaar ontmoeten, winkelen, wonen en genieten. De afgelopen jaren is die functie onder druk komen te staan.

In juli 2025 heeft de gemeenteraad met de Kaderstellende Startnotitie de ambities voor de herontwikkeling van onze binnenstad vastgesteld. Met het Deelomgevingsprogramma Integrale Gebiedsontwikkeling Nieuwe Binnenstad zetten we een belangrijke vervolgstap. We leggen met het programma de stedenbouwkundige basis voor de gebiedsontwikkeling vast, met als uiteindelijk doel om van de binnenstad van Vlaardingen weer een levendige, aantrekkelijke en toekomstbestendige plek te maken.

We creëren ruimte voor circa 800 nieuwe woningen voorzien van levendige plinten met actieve functies, een groen, levendig stadspark op het Liesveldviaduct en strategische hoogteaccenten. We geven prioriteit aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, gevolgd door deelmobiliteit en de auto. Zo ontstaat een voor ieder bereikbare binnenstad die veilig, gezond en duurzaam is.

Deze herontwikkeling is meer dan bouwen en inrichten. Het is een gezamenlijke opgave waarin we werken aan een binnenstad die weer bruist van leven, met ruimte voor cultuur, horeca, groen en ontmoeting. Samen met bewoners, ondernemers, vastgoedpartijen en andere betrokkenen zetten we koers naar een binnenstad die past bij het karakter van Vlaardingen én klaar is voor de toekomst.

Samen maken we van onze binnenstad weer het levendige hart van Vlaardingen.

Rens de Ron
Wethouder Stadsprogramma Nieuwe Binnenstad



1. Inleiding



1.1 Aanleiding

De binnenstad van Vlaardingen is het bruisende centrum van de stad waar men samenkomt om te ontmoeten, winkelen en recreëren. In de afgelopen jaren is die functie onder druk komen te staan. Er is een binnenstad met een ‘modern’ deel dat ervaren wordt als een verouderd wijkwinkelcentrum en er is een historisch deel dat barst van de potentie, maar momenteel te weinig leeft. Centrale plekken zoals de Liesveldpassage, de Blokmakersplaats en het Veerplein zijn versteend. Ze missen een logische en fijne looproute tussen winkel- en verblijfsgebieden. Ook zijn veel gebouwen toe aan verduurzaming en is op sommige plekken sprake van matig onderhoud. Uit het Randstad Koopstromenonderzoek (KSO) blijkt dat bezoekers graag meer diversiteit in het winkel-, horeca- cultuur- en woonaanbod wensen. Vooral sfeer en uitstraling ende aanwezigheid van groen en van faciliteiten kunnen beter[1]. Er is in de binnenstad dan ook steeds meer leegstand[2].

Bovenstaande heeft ertoe geleid dat de binnenstad te weinig écht als een binnenstad functioneert. Kortom, er is behoefte aan het versterken van de leefbaarheid en het creëren van een uitnodigend winkel- en verblijfsgebied. De binnenstad roept om nieuw leven. Met het vaststellen van de Omgevingsvisie Vlaardingen 2040 is de ambitie vastgelegd om de binnenstad weer als vanouds te laten bruisen. Met dit **Deelomgevingsprogramma ‘Integrale gebiedsontwikkeling Nieuwe Binnenstad’** streeft de gemeente naar een leefbare, aantrekkelijke en duurzame binnenstad die aansluit bij de behoeften van inwoners, ondernemers en bezoekers. In dit deelomgevingsprogramma staat hoe we het gebied verbeteren, verlevendigen en economisch nieuw leven inblazen.

1 Bron: KSO 2021
2 Bron: Locatus

1.2 Inbedding in beleid

In de afgelopen jaren zijn diverse beleidsdocumenten opgesteld die richting geven aan de ontwikkeling van de binnenstad. In 2020 is het **Programma Levendige Binnenstad 2030** vastgesteld, dat aan de hand van vier thema’s heeft bijgedragen aan het versterken van de levendigheid. In de **Omgevingsvisie Vlaardingen 2040** heeft de gemeenteraad een ambitieuze toekomstvisie voor de Vlaardingse binnenstad vastgelegd. Hierin ligt de basis voor het **gebiedsgericht Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad** met uitgangspunten voor een nieuwe binnenstad als levendige verblijfsplek met ruimte voor winkelen, wonen, cultuur, horeca en recreatie. De **PlanMER** (milieueffectrapportage) behorende bij de Omgevingsvisie ondersteunt deze ambitie en stelt dat voor de gewenste verdichting het autogebruik moet worden teruggedrongen en woningen nabij nieuw groen moeten komen. Dit is meegenomen in het vervolg van dit Omgevingsprogramma. Vervolgens zijn in de ‘**Kaderstellende startnotitie Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad**’ van juli 2025 (hierna: startnotitie) concrete uitgangspunten en kaders vastgesteld, zoals de stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten voor de nieuwbouw.

Het doel van dit **Deelomgevingsprogramma ‘Integrale gebiedsontwikkeling Nieuwe Binnenstad’** (hierna: deelomgevingsprogramma) is om inhoudelijk richting te geven aan de transformatie van de binnenstad. We vertalen de bestaande ambities en uitgangspunten uit de startnotitie naar een ruimtelijk plan en maatregelen voor de gebiedsontwikkeling. Dit gaat hand in hand met het versterken van de economische vitaliteit, het verbeteren van de (sociale) veiligheid en het organiseren van programmering. Voor de gehele binnenstad wordt hiertoe een **Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad** opgesteld. Voorliggend deelomgevingsprogramma loopt hierop vooruit en zorgt ervoor dat nu principiële keuzes worden gemaakt op basis waarvan de gebiedsontwikkeling vorm kan krijgen. Met de aanpak uit dit document wordt aangesloten bij verschillende beleidskaders van de gemeente Vlaardingen, waaronder het Beeldkwaliteitsplan binnenstad Vlaardingen 2019, het Uitvoeringsprogramma participatie Vlaardingen 2025, de Groenvisie Vlaardingen 2024-2034, het Actieplan mobiliteit 2018, het Deelomgevingsprogramma Parkeerregulering Vlaardingen 2025, de Nota kunst in de openbare ruimte 2025 en de Woonvisie Vlaardingen 2021 – 2030.

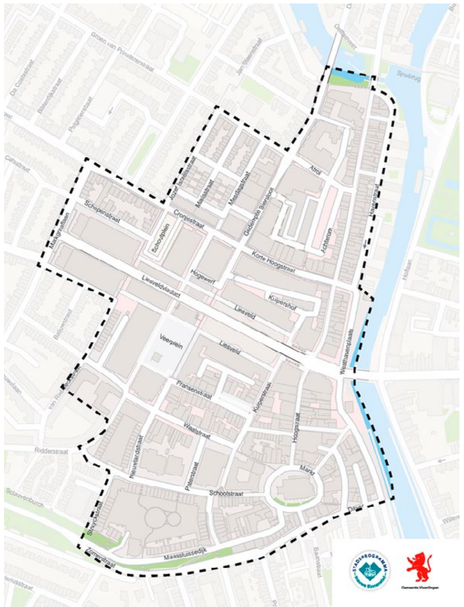
Het deelomgevingsprogramma maakt het mogelijk om vooruitlopend op het Omgevingsprogramma vervolgstappen te zetten in de gebiedsontwikkeling. Na vaststelling van het deelomgevingsprogramma worden diverse onderzoeken uitgevoerd in het kader van de PlanMER (in aanvulling op de reeds uitgevoerde onderzoeken zoals parkeren en verkeersonderzoek). De uitkomsten daarvan kunnen aanleiding zijn om bij te sturen in de aanpak en het ruimtelijk plan voor de gebiedsontwikkeling.

1.3 Plangebied

Het plangebied vormt het historische en commerciële hart van de stad. Hier liggen de belangrijke winkelstraten zoals de Hoogstraat, Waalstraat en Liesveld. Deze gebieden trekken dagelijks vele bezoekers en spelen een cruciale rol in het economische en sociale leven van Vlaardingen. Naast detailhandel zijn er diverse horecagelegenheden, culturele instellingen en kantoren gevestigd. Ook wonen is een belangrijke functie in het gebied.

Centraal in het plangebied ligt het Liesveldviaduct, met daaronder de Liesveldpassage en daarnaast het Veerplein en Blokmakersplaats. Momenteel is het Liesveldviaduct een doorgaande auto-, fiets- en busroute en bevinden zich hier parkeerplaatsen. Op het viaduct bevinden zich verschillende woongebouwen. Ook wordt het viaduct gebruik als laad- en losplek voor de Albert Heijn en de woongebouwen. Het Veerplein fungeert als een belangrijk ruimtelijk knooppunt en vormt de verbinding tussen winkelstraten en culturele voorzieningen. De bebouwing op het Veerplein is gevarieerd, met laagbouw in de historische kern en hogere accenten aan de randen. De binnenstad wordt omsloten door een aantal belangrijke infrastructuurassen en ligt op loopafstand van het metrostation dat Vlaardingen met de regio Rotterdam verbindt.

Het plangebied van het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad is zichtbaar in figuur 1. De gebiedsontwikkeling uit dit deelomgevingsprogramma richt zich op het centrale deel rondom het Veerplein tussen de Cronjéstraat, Blokmakersplaats, Veerplein Zuid en Jouberstraat in. Vanuit het Omgevingsprogramma worden ook buiten het plangebied mobiliteitsmaatregelen genomen.



Figuur 1: Het plangebied van het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad is gearceerd. Centraal in het plangebied rondom het Liesveldviaduct vindt de grootschalige gebiedsontwikkeling uit dit deelomgevingsprogramma plaats.



2. Ambities en doelen



Met het vaststellen van de Omgevingsvisie Vlaardingen 2040 is de ambitie vastgelegd om de binnenstad weer als vanouds te laten bruisen. We koesteren de historische charme en culturele diversiteit van de stad en we versterken de binnenstad als woon-, winkel- en verblijfsgebied. In de binnenstad komt men samen om te verblijven, elkaar te ontmoeten en vermaakt te worden. We maken van onze binnenstad een plek die past bij het karakter van Vlaardingen. Een plek waar historie en moderniteit samenkomen. Het wordt een binnenstad met een mooie mix van aanbod om onze inwoners en bezoekers goed te bedienen. Vlaardingers komen hier om te recreëren, winkelen, horeca te bezoeken en te ontmoeten. Ook bezoekers van buiten Vlaardingen komen graag de binnenstad ontdekken. De bibliotheek in de Grote Kerk is een onderscheidende trekpleister voor Vlaardingen. Kortom, de Vlaardingse binnenstad wordt weer het kloppend hart van Vlaardingen.

In de Omgevingsvisie zijn drie hoofdambities vastgelegd, namelijk de ‘Verbonden binnenstad’, ‘Levendige binnenstad’ en ‘Duurzame binnenstad’:

- De **Verbonden binnenstad** gaat om het stimuleren van fysieke, functionele en sociale verbindingen tussen de binnenstad, haar inwoners en de omgeving.
- De **Levendige binnenstad** is aantrekkelijk en uitnodigend en bruist van de activiteiten door de dag heen. Hier is ruimte om te wonen, werken, ondernemen, leren en leven.
- De **Duurzame binnenstad** draait om vergroening, klimaatadaptatie, energietransitie, toekomstbestendige mobiliteit en ruimte voor toekomstige duurzaamheidsopgaven.

Deze ambities zijn in de door de gemeenteraad op 10 juli 2025 vastgestelde ‘**Kaderstellende startnotitie Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad**’ vertaald naar de volgende ruimtelijke uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling:

- We zorgen ervoor dat er zoveel mogelijk woningen toegevoegd kunnen worden (maximaal 800 woningen).
- We streven naar een autoluwe binnenstad gebaseerd op het STOMP-principe (‘Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en Privéauto’.
- Een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor alle verkeersdeelnemers moet gewaarborgd zijn.
- De doorgaande verkeersroute over het Liesveldviaduct wordt beëindigd.
- Het Liesveldviaduct wordt van Veerplein tot en met Blokmakersplaats een park.
- Om ervoor te zorgen dat het stadspark klimaatadaptief is geven we water een plek.
- Voor parkeren streven we naar volgende uitgangspunten:
  - Betaald parkeren in de binnenstad;
  - Parkeergarages transformeren naar moderne mobiliteitshubs;
  - Parkeren voor bewoners in parkeergarages wordt mogelijk;
  - Handhaven van maximale loopafstanden tot de parkeergarages;
  - Verbeteren van de vindbaarheid van parkeergarages, verlagen van parkeerkosten en verbetering van de uitstraling;
  - Verlagen van de parkeernorm;
  - Bij nieuwe ontwikkelingen wordt vergunning voor parkeren op straat uitgesloten;
  - Verplaatsen van bewonersparkeren op het Liesveldviaduct naar parkeergarages.
- De bereikbaarheid van de binnenstad met openbaar vervoer wordt verbeterd.
- Het Veerplein wordt via een prachtige trappartij verbonden met het Liesveldpark.
- Voor de nieuwbouw streven we naar 50% minder primair grondstoffengebruik in 2030 en volledige circulariteit in 2050.
- We werken aan betere luchtkwaliteit en biodiversiteit.
- We stellen een beeldkwaliteitsplan op.



3. Strategie

De binnenstad zit vol met potentie om weer levendig en aantrekkelijk te worden. Een gebiedsontwikkeling waarin nieuwe bebouwing, een verbeterde openbare ruimte en zinvolle mobiliteitsmaatregelen samen komen biedt de kans om de binnenstad de impuls te geven die het nodig heeft.

De strategie om het gebied nieuw leven in te blazen is gestoeld op de volgende drie hoofdmaatregelen:

- Het toevoegen van woningen om het gebied te verlevendigen en bij te dragen aan economische vitaliteit;
- Het omvormen van het Liesveldviaduct, Veerplein en de Blokmakersplaats naar groene en prettige verblijfsruimten;
- Het autoluw maken van de binnenstad op basis van het STOMP principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service, Priveauto).

Het omvormen van het viaduct naar een kwalitatieve verblijfsplek is van groot belang om een hoogwaardig woonklimaat te maken. We voegen woningen toe in een diverse mix van doelgroepen, prijscategorieën en woningtypes conform de startnotitie. Niet alleen dragen nieuwe gebouwen en bewoners bij aan de levendigheid en uitstraling, maar vastgoedontwikkelingen leveren ook financiële middelen op om de openbare ruimte aan te pakken. Nieuwe bewoners zullen bovendien gebruik maken van faciliteiten en maatschappelijke voorzieningen in de binnenstad, waardoor er sprake zal zijn van een toename van consumenten en kapitaalkracht. Een park in de binnenstad is voorwaardelijk om een hoogwaardige woonomgeving te bieden aan nieuwe bewoners en maakt de stad prettiger en klimaatadaptiever. Daarnaast levert het nieuwe park een extra kwalitatieve verblijfsruimte om bezoekers te trekken en te behouden. Tegelijkertijd wordt leegstand tegengegaan door het verminderen van het aantal winkelmeters.

Om de ambities te bereiken werken we concreet aan (woning-) bouwontwikkelingen, de herinrichting van openbaar gebied en het wijzigen van verkeersituaties om de binnenstad autoluwer te maken. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 5 t/m 7. Met zes grote grond- en vastgoedeigenaren uit de binnenstad is een convenant getekend met daarin de intentie om deze ontwikkelingen mogelijk te maken. Voor de milieutechnische onderbouwing van de gebiedsontwikkeling wordt een milieueffectrapportage (PlanMER) uitgevoerd. Hierin wordt ook een variant doorgerekend waarin het Liesveldviaduct niet wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, maar opnieuw wordt ingericht op basis van de bestaande aanwezige verkeersfunctionaliteiten. Dit deelomgevingsprogramma, waaronder het stedenbouwkundige ontwikkelkader die als voorlopig kader voor de ontwikkeling van de binnenstad geldt (bijlage 1), is gebaseerd op de variant waarin het Liesveldviaduct wel volledig wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Alleen daarmee wordt de binnenstad voldoende autoluw, groen en klimaatadaptief om de doelstellingen uit de omgevingsvisie en startnotitie voor omgevingskwaliteit, wonen en kapitaalkracht te bereiken. De variant waarin het Liesveldviaduct een verkeersader blijft mist daarvoor een essentiële basis. Ook is dit in lijn met het gemeentelijk beleid voor groen, klimaatadaptatie en verkeer.

Mochten er in de toekomst onvoorziene omstandigheden toe leiden dat (onderdelen van) de huidige variant heroverwogen worden, dan levert de PlanMER de kennis om een weloverwogen beslissing te maken. In bijlage 2 is in een ‘notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)’ opgenomen, waarin staat welke varianten en milieutechnische aspecten worden onderzocht. Reikwijdte en detailniveau kunnen nog wijzigen, bijvoorbeeld naar aanleiding van afstemming met de gemeentelijke bestuurlijke partners. Het definitieve kader voor de gebiedsontwikkeling zal na uitvoering van de PlanMER in het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad worden opgenomen.

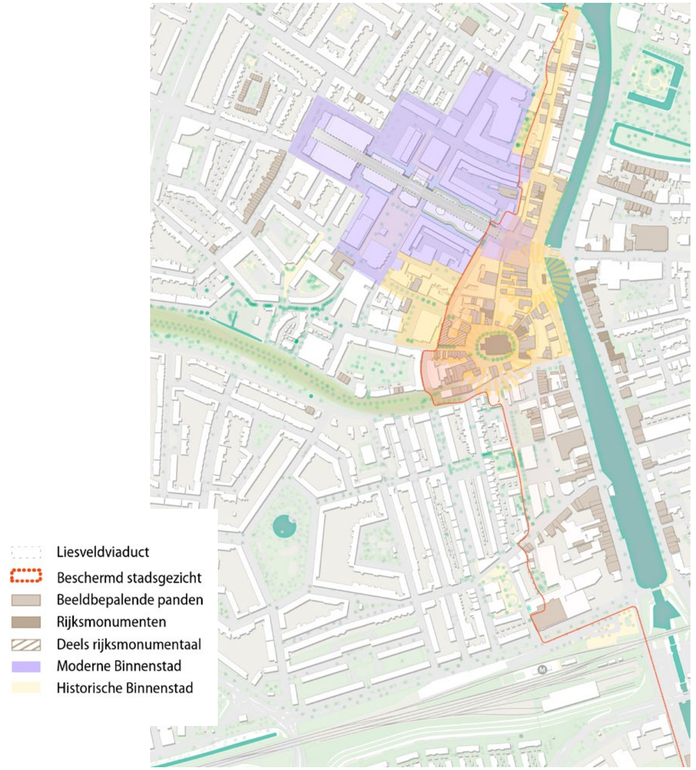
4. Stedenbouw

De transformatie van de binnenstad begint met een stedenbouwkundige visie waarin woningen, winkels en aantrekkelijke buitenruimtes een plek krijgen. Om de ambities en doelen uit hoofdstuk 2 te bereiken is een ontwikkelkader gemaakt voor de toekomstige situatie (bijlage 1). In het ontwikkelkader staat informatie over (onder andere) de bouwhoogtes, volume van nieuwe gebouwen en waar groene hoven worden toegevoegd. Naast een beschrijving van de visie en kaders bevat het ontwikkelkader een spelregelkaart waarin de regels voor nieuwe bebouwing inzichtelijk is gemaakt.

Op het plangebied is het Beeldkwaliteitsplan binnenstad Vlaardingen uit 2019 van toepassing. Deze heeft betrekking op de openbare ruimte. Voor bebouwing is er momenteel geen beeldkwaliteitsplan. Door de geplande ingrepen zal de situatie in de binnenstad veranderen. Er is daarom behoefte aan een actueel kader voor beeldkwaliteit voor nieuwe bebouwing en de aansluiting op de openbare ruimte. Er wordt daarom voor het ontwikkelgebied een aanvullend beeldkwaliteitsplan opgesteld. Deze gaat over architectuur, vormgeving en uitstraling en dient aanvullend op het Beeldkwaliteitsplan uit 2019 te worden gelezen. Dit nieuwe beeldkwaliteitsplan wordt, na de benodigde afstemming met de monumenten- en welstandscommissie, gezamenlijk met het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad vastgesteld.

4.1 Stedenbouwkundige visie

De binnenstad van Vlaardingen bestaat uit een historisch deel en moderner deel met naoorlogse bebouwing. Dit zorgt ervoor dat de binnenstad uit twee ‘werelden’ bestaan. Enerzijds een besloten historisch deel met smalle wegprofielen en aaneengesloten bebouwing. Anderzijds een naoorlogs deel met een ruime opzet, veel ruimte voor verkeer, robuuste bebouwing en brede wegprofielen (figuur 2). De combinatie in de binnenstad van historisch karakter en stedenbouw uit de wederopbouwperiode maakt Vlaardingen onderscheidend. In de huidige situatie lopen deze twee werelden echter nog onvoldoende logisch in elkaar over. Door de verscheidenheid in sfeer en beleving ontbreekt daar waar de historische binnenstad de moderne binnenstad raakt samenhang in de openbare ruimte. Herinrichting is op verschillende plekken nodig om de samenhang te borgen en een kwaliteitsslag te maken. Het bestaande erfgoed en historisch karakter worden daarbij gekoesterd.

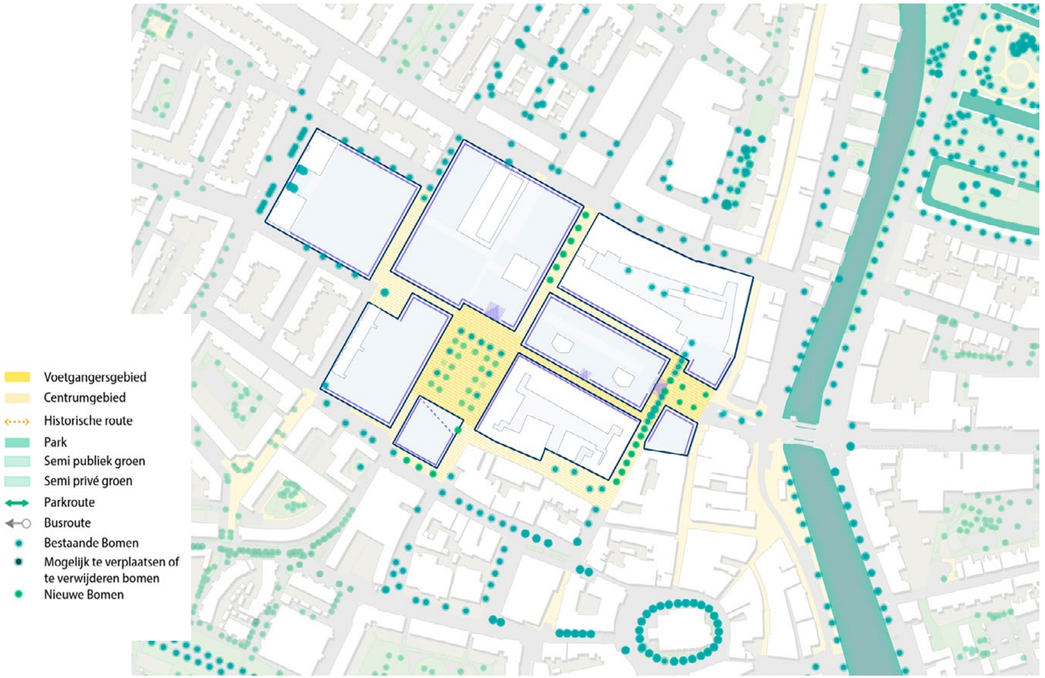


Figuur 2: De moderne binnenstad grenst aan de historische binnenstad welke grotendeels beschermd stadgezicht betreft.

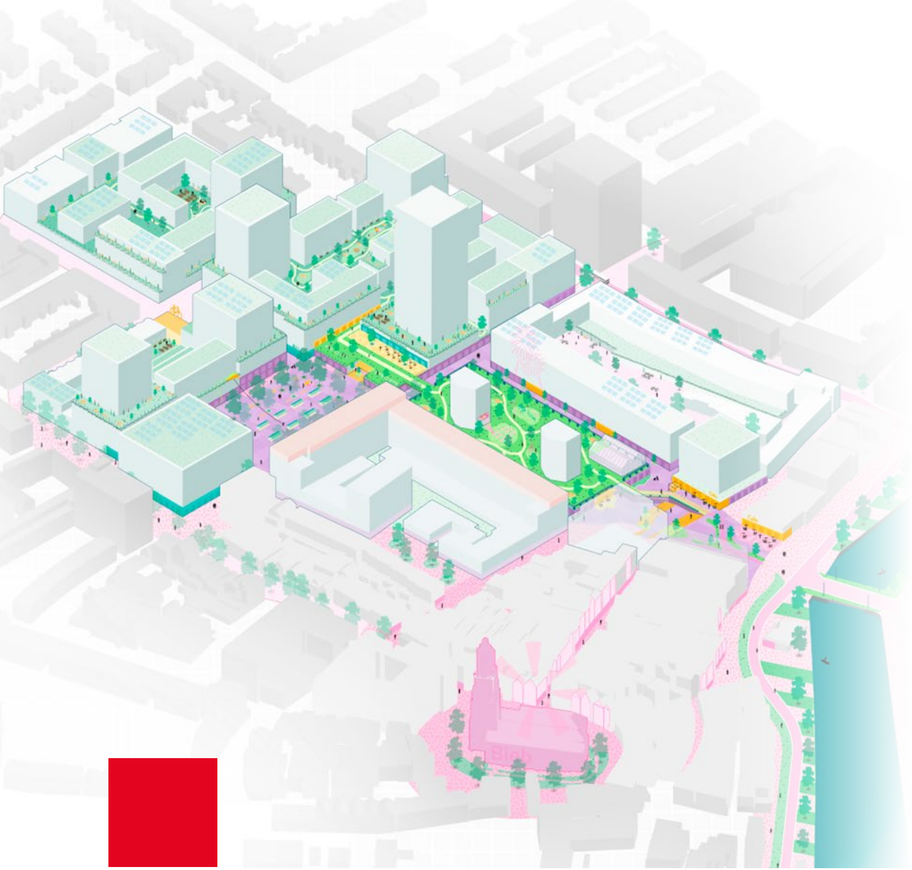


Waar mogelijk wordt de huidige structuur van de bebouwing behouden. Op sommige plekken worden de bouwvlakken vergroot en vervallen enkele binnenstraten. Hierdoor ontstaat een grotere blokmaat die passend is in de omgeving en die het mogelijk maakt om verschillende functies op een ontwikkellocatie te combineren, zoals een gedeelde binnentuin. Het Liesveldviaduct is een belangrijk structuurbepalend element. Het viaduct inrichten als parkachtige zone is een belangrijke voorwaarde om woningen toe te voegen en een leefbaarder centrum te creëren. Door de transformatie van het Liesveldviaduct wordt ook de Blokmakersplaats autovrij en kan deze als plein worden ingericht. De pleinen krijgen hun eigen functie en karakter: de Markt is het historische plein met historische bomen; het Veerplein is er voor het winkelend publiek en heeft met name een functie overdag (waaronder de markt); de Blokmakersplaats is het entreeplein van de binnenstad met een levendig dag- en avondprogramma en het Liesveldpark biedt groen en rust in een levendig stadscentrum met een directe verbinding naar het Veerplein en de Liesveldpassage.

Het ontwikkelkader bevat een raamwerk met verschillende (nieuwe) stedenbouwkundige blokken die elk een cluster van één of meer bouwlocaties vertegenwoordigen (voor bouwlocaties zie hoofdstuk 5) (figuur 3). De bouwlocaties kunnen afzonderlijk van elkaar ontwikkeld worden. In figuur 4 is een impressie van de nieuwe stedenbouwkundige situatie zichtbaar.



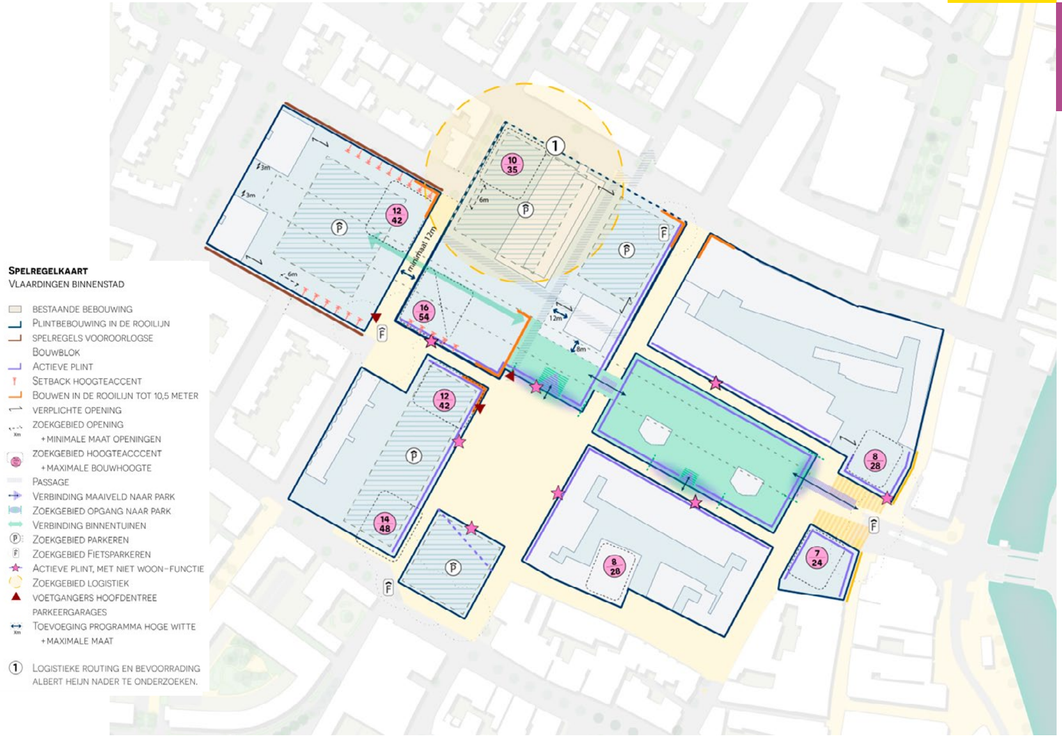
Figuur 3: Het stedenbouwkundig raamwerk in de nieuwe situatie.



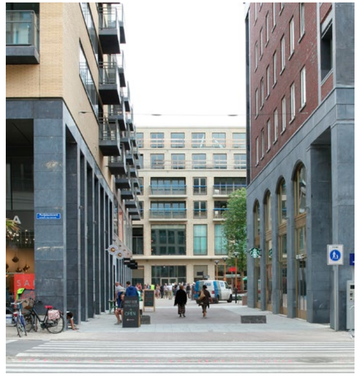
4.2 Stedenbouwkundige kaders

Op gebiedsniveau zijn in een spelregelkaart ontwerpregels vastgelegd om te zorgen voor een goede inpassing van de nieuwbouw (figuur 5). Per bouwlocatie kunnen deze ontwerpregels vertaald worden naar locatie-specifieke regels, zoals een maximale bouwhoogte en minimale gevelafstanden. De bouwregels zijn gestoeld op 5 ontwikkelprincipes. Hieronder worden de ontwikkelprincipes kort toegelicht met enkele belangrijke bouwregels. Een compleet beeld van de bouwregels is vindbaar in het ontwikkelkader (bijlage 1).

Figuur 4: Voorbeeld van de nieuwe stedenbouwkundige situatie vanuit vogelvlucht. De uitwerking per bouwblok kan in de toekomst anders blijken. Dit figuur is bedoeld als impressie van de mogelijkheden die het ontwikkelkader biedt.

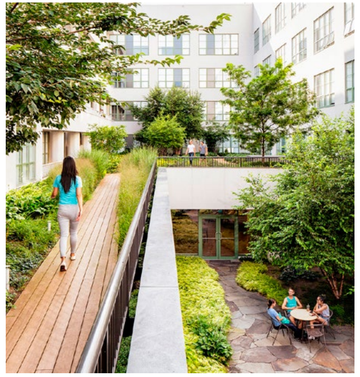


Figuur 5: Spelregelkaart voor de ontwikkeling van de bouwblokken



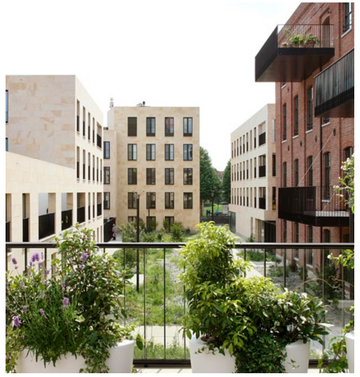
Principe 1:
Basis op orde

Beleving op ooghoogte is een belangrijk aspect. Eenduidige architectuurtaal van de plint (oftewel de buitenkant van het gebouw op de begane grond) zorgt voor samenhang in de binnenstad. Gebouwen sluiten op een goede manier aan op de openbare ruimte, met goede entrees op de begane grond en transparante winkelgevels. De plint moet zorgvuldig en hoogwaardig gedetailleerd zijn. Parkeren in het gebouw mag niet ten koste gaan van een levendige plint. De plint moet minimaal 4 meter hoog zijn.



Principe 2:
Vlaardingse basishoogte

De bouwhoogtes sluiten aan op de context van Vlaardingen: een Vlaardingse basishoogte van 5-6 bouwlagen. Wanneer setbacks worden toegepast (d.w.z. het gebouw springt terug vanaf de gevel), kan een bouwhoogte worden gemaakt tot 23m. Een setback is minimaal 2 meter terug ten opzichte van de basis en moet groen worden ingericht. Op enkele plekken zijn hoogteaccenten toegestaan (zie principe 4). Waar het nieuwe bouwblok grenst aan vooroorlogse stadsblokken wordt anders op de context aangesloten dan bij naoorlogse stadsblokken.



Principe 3:
Levendig bouwblok

De uitstraling van het gebouw (het gevelbeeld) moet goed aansluiten op de omgeving, is levendig en gevarieerd door verspringingen in horizontaal en verticaal vlak. Strategisch geplaatste openingen zorgen ervoor dat het minder massaal oogt en verbinden het bouwblok met de omgeving en geven een open en toegankelijk karakter. Naast bestaande bebouwing of naast een hoogteaccent komt een opening. Het aantal verspringingen hangt af van de lengte van het blok.



Principe 4:
Hoogteaccenten

Accenten in de hoogte zijn toegestaan op een aantal aangewezen plekken waar ze op een goede manier bijdragen aan de levendigheid en herkenbaarheid van de binnenstad. De Hoge Witte blijft het hoogteaccent van het centrum. Nieuwe torens bouwen af tot de Vlaardingse Basishoogte. Bij het vormgeven van torens moet goed rekening worden gehouden met zon- en schaduwwerking.



Principe 5:
Wonen aan groene binnenhoven

Door het toevoegen van groene binnenhoven is het mogelijk een nieuw hoogwaardig woonmilieu toe te voegen aan de binnenstad. De binnenhoven bieden de bewoners een rustige en groene omgeving. Daarnaast fungeren de binnenhoven als ontmoetingsplek voor bewoners en dragen ze bij aan biodiversiteit, het opvangen van water en het verminderen van hittestress. De binnenhoven zijn te ervaren vanaf de straat door openingen in de gebouwen.

5. Bouwen en wonen



Nieuwe woningen, winkels en culturele voorzieningen zorgen voor een aantrekkelijkere omgeving, meer levendigheid en een economische impuls voor de binnenstad. We faciliteren nieuwbouw waarin deze functies een plek krijgen. De gemeente heeft beperkte grondposities op bouwlocaties. Wel ligt het eigendom van de pijlers van het Liesveldviaduct, de buitenruimte en (een deel van) enkele vastgoedlocaties bij de gemeente. We zijn daarmee voor onze bouwambities grotendeels afhankelijk van andere grondeigenaren. In juli 2025 is met zes vastgoedeigenaren een convenant gesloten waarin we ons gezamenlijk committeren aan de herontwikkeling van de binnenstad. Andere vastgoedeigenaren kunnen zich nog aansluiten bij de ontwikkelstrategie. In dit hoofdstuk staat op welke locaties nieuwe bebouwing wordt voorzien en hoeveel woningen, detailhandel, parkeren en voorzieningen er worden gemaakt. Vanwege de vroege planfase is onderstaand overzicht een indicatie op gebiedsniveau. In de uitwerkingsfase wordt door de ontwikkelende partijen de haalbaarheid en stedenbouwkundige inpassing verder onderzocht. Ook worden verschillende onderzoeken op gebiedsniveau uitgevoerd. Het is mogelijk dat bouwontwikkelingen anders vorm krijgen, er nieuwe bouwontwikkelingen bijkomen of bouwontwikkelingen vervallen.

Juridisch planologische strategie

De planologische maatregel waarvan gebruik wordt gemaakt om nieuwe bebouwing en functies mogelijk te maken is in de meeste gevallen een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA), waarmee afgeweken kan worden van het Omgevingsplan. In enkele gevallen is een afwijking van het omgevingsplan mogelijk niet nodig en kan gebruik worden gemaakt van een omgevingsvergunning voor een binnenplanse omgevingsplanactiviteit (OPA). De nog uit te voeren PlanMER vormt een belangrijk deel van de onderbouwing voor de BOPA's. Indien nodig zullen aanvullende onderzoeken worden gedaan. Voorliggend document vormt een (voorlopig) toetsingskader voor de planologische procedure. De resultaten van nog uit te voeren onderzoeken kunnen leiden tot bijstellingen hierin.

Met een BOPA kunnen op een planlocatie nieuwe functies, zoals wonen, mogelijk worden gemaakt. De huidig beschreven functies in het Omgevingsplan vervallen hiermee niet. In het kader van een levendige binnenstad kan het wenselijk zijn om huidige functies uit het omgevingsplan te schrappen, waarvoor een wijziging van het Omgevingsplan nodig is. Onderdeel van de planologische strategie is om t.z.t. te beschouwen of het wenselijk is om bestaande functies uit het omgevingsplan te schrappen. Dit doen we op gebiedsniveau, zodat indien nodig een gebundelde exercitie kan plaatsvinden.



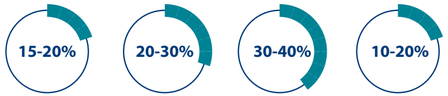
Figuur 6: De ontwikkellocaties

Ontwikkellocaties en programma

Er worden momenteel negen nieuwbouwontwikkelingen voorzien. Wanneer andere grondeigenaren zich aansluiten bij de ontwikkelstrategie, kunnen hier nieuwe bouwlocaties bijkomen. In figuur 6 zijn de bouwlocaties zichtbaar.

In totaal wordt met de gebiedsontwikkeling circa 100.000 m^2 BVO (Bruto Vloer Oppervlak) gerealiseerd. In circa 85.000 m^2 BVO daarvan komt een gevarieerd programma aan woningen. Daarnaast is circa 10.000 m^2 aan ruimte voorzien voor detailhandel, waaronder een vernieuwde supermarkt op de Van Riebeeckstraat, en circa 5000 m^2 voor maatschappelijke voorzieningen.

Om dit mogelijk te maken wordt circa 25.000 m^2 aan bestaande bebouwing gesloopt. Het overgrote deel daarvan is winkelruimte (circa 20.000 m^2), waarvan momenteel ruim de helft leeg staat. Een kleiner deel is in gebruik als bijeenkomstfunctie, kantoor, dienstverlening of horeca. Met het terugbrengen van nieuwe bebouwing met woningen, detailhandel en voorzieningen kan een mooie mix van aanbod worden gemaakt dat beter aansluit bij de hedendaagse behoeften. De programmatische uitgangspunten uit de startnotitie zijn leidend voor het nieuwe programma. Hieronder staat per type functie wat mogelijk kan worden gemaakt in de nieuwe bebouwing. In de uitwerkingsfase worden de bouwplannen per locatie uitgewerkt. De inhoud van dit hoofdstuk dient daarom als indicatief te worden beschouwd.



Figuur 7: De nieuwe woningen faciliteren een diverse mix aan doelgroepen conform de startnotitie.

Woningen

Net als in veel andere steden is ook in Vlaardingen sprake van krapte op de woningmarkt. De binnenstad biedt een onderscheidend woonmilieu met vele verschillende kwaliteiten: van monumentale historische panden tot moderne appartementen in naoorlogse gebouwen. De nabijheid van dagelijkse boodschappen en de metro maakt de binnenstad aantrekkelijk voor jongeren, ouderen en starters. Het toevoegen van woningen in de binnenstad kan een belangrijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid. We streven naar 800 nieuwe woningen. Hierbij focussen we op het toevoegen van financiële draagkracht in de binnenstad. Conform de woonvisie wordt er ingezet op een goede balans in woningaanbod, waarbij we uitgaan van de uitgangspunten uit de startnotitie. Er worden circa 150 middenhuur woningen, 250 betaalbare koopwoningen en 400 dure koop- of huurwoningen voorzien conform de prijzen uit de (dan geldende) grondbrief Vlaardingen. Dit komt neer op circa 85.000 m² Bruto Vloer Oppervlakte (BVO).

Er komt gestapelde woningbouw in diverse maten, van kleine appartementen tot grote gestapelde eengezinswoningen (> 100 m²). Deze typologie maakt een stedelijke verdichting mogelijk binnen een compacte, autoluwe en toekomstbestendige binnenstad. Het doel is dat met de woningbouw een diverse mix aan doelgroepen gefaciliteerd wordt, waaronder jongeren, starters, eenpersoonshuishoudens, stellen, vitale senioren en gezinnen. De typologie van de nieuwe woningen in de binnenstad zorgt voor doorstroming van bewoners uit wijken zoals Holy en Westwijk. Zo komen daar weer grondgebonden woningen vrij voor gezinnen.

Maatschappelijke voorzieningen

Een toename aan inwoners betekent een stijgende vraag naar maatschappelijke voorzieningen. Begin 2025 zijn de maatschappelijke voorzieningen in heel Vlaardingen in kaart gebracht. In het thematisch Omgevingsprogramma maatschappelijke voorzieningen wordt voor de gehele gemeente een strategie uitgewerkt. Voor de binnenstad is een onderzoek uitgevoerd naar de benodigde programmatische ruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Daartoe is het aanbod en de behoefte voor onder andere huisartsenzorg, tandartsen, scholen, kinderopvang, sportvoorzieningen, cultuur en ontmoetingsplekken in beeld gebracht. Uit dit onderzoek blijkt dat op dit moment voor de bewoners van de binnenstad vooral tekorten zijn aan kinderopvang en sport- en spelvoorzieningen. Ook is er een beperkt tekort aan wijkcentra en ontmoetingsplekken. Op basis van de toename aan woningen en demografische ontwikkelingen groeit tot 2040 de vraag naar deze voorzieningen. Ook wordt voorzien dat tot 2040 de ruimte voor huis- en tandartsen aandacht gaat vragen.

In de gebiedsontwikkeling houden we hier rekening mee door circa 5000 m² aan maatschappelijke voorzieningen toe te voegen in de nieuwbouw. In de buitenruimte richten we ons op het realiseren van extra spel- en sportvoorzieningen. De Bibliotheek verdwijnt van het Veerplein, maar komt terug als een hoogwaardigere voorziening in de Grote Kerk. Hiermee wordt een iconische en onderscheidende trekpleister voor Vlaardingen gecreëerd. De nieuwe bibliotheek zal gecombineerd worden met een horecafunctie en als ‘huiskamer van de stad’ gaan functioneren. De plek die de Bibliotheek achter zich laat aan het Veerplein leent zich goed voor andere (culturele) voorzieningen. Zo kan er een belangrijke ontmoetings- en cultuurplek aan dit deel van de binnenstad worden toegevoegd. Ook in de nieuwbouw aan het Schoutplein en de Blokmakersplaats is ruimte voorzien voor maatschappelijke voorzieningen. De precieze invulling hiervan is nog niet bepaald. Het heeft de voorkeur om in het aanloopgebied te richten op zorg en/of opvangvoorzieningen, en in het kernwinkelgebied te richten op voorzieningen met een bijeenkomstfunctie.

Winkelen

Een goed gemengde binnenstad is de basis voor een levendig centrum. In veel van de gebouwen die worden gesloopt of getransformeerd is sprake van leegstand. Dit komt mede doordat veel winkelruimte op verdiepingen is gelegen. Juist op de verdiepingen is er momenteel uitzonderlijk veel leegstand. Nieuwbouw biedt de kans om de kwaliteit van het winkelaanbod te verbeteren en beter aan te laten sluiten bij de hedendaagse behoefte. Met de herontwikkeling van winkelpanden naar woningen wordt het winkelaanbod in de binnenstad compacter. Circa 20.000 m² aan bestaande detailhandel verdwijnt, waarvan circa 10.000 m² terugkomt op strategische locaties. Vooral winkelruimte op de verdiepingen verdwijnt, zodat er focus komt op een kwalitatief aanbod op de begane grond met een levendige plint. Rondom het Veerplein ligt de nadruk op detailhandel (met name dagelijkse voorzieningen), ondersteund door horeca en leisure. De straten daaromheen kenmerken zich door functiemenging met een mix van maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, wonen, (dag)horeca en detailhandel. Er komt een vernieuwde supermarkt aan de van Riebeeckstraat. Ook wordt verkend of nog een andere supermarkt naar de binnenstad kan komen.

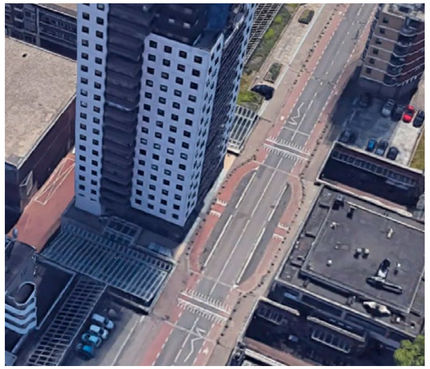
Parkeren

De parkeernormen uit het Deelomgevingsprogramma Parkeerregulering Vlaardingen 2025 zijn van toepassing.
Rekening houdend met de normen is voorzien dat er door de gebiedsontwikkeling circa 800 extra parkeerplaatsen nodig zijn. Dit is een eerste indicatie die in de uitwerking nog zal worden bijgesteld.

De ontwikkelende partijen zijn verantwoordelijk voor het realiseren van voldoende parkeergelegenheid die nodig is voor hun eigen bebouwing. Dit gebeurt doorgaans door inpandige parkeerfaciliteiten te realiseren in het nieuwe gebouw. Regel daarvoor is dat dit niet ten koste mag gaan van een levendige plintfunctie. Een andere mogelijkheid uit het parkeerbeleid is om voor tenminste 10 jaar parkeergelegenheid te regelen in bestaande garages. In dit gebied is juist die optie kansrijk vanwege de nabijheid van verschillende parkeergarages die momenteel veel leeg staan. Voor de nieuwbouwwoningen zullen geen parkeervergunningen in het openbaar gebied worden verstrekt, ook niet na 10 jaar.

Er zijn drie bestaande parkeergarages: de Hoogstraatgarage (423 pp), Liesveldgarage (398 pp) en Stadhuisgarage (148 pp). De Liesveldgarage wordt ontwikkeld naar een nieuwe garage met woningen, waardoor hier het aantal parkeerplaatsen afneemt naar circa 300 pp. De garages hebben momenteel een zeer lage bezettingsgraad van gemiddeld slechts 22 %. Dit betekent dat er sprake is van een overcapaciteit die benut kan worden om parkeren voor de nieuwe bewoners te realiseren. Daarnaast verdwijnen parkeerplekken in het openbaar gebied door herinrichtingen. Het gaat daarbij onder meer om de parkeerplekken die verdwijnen van het Liesveldviaduct (88 stuks, waarvan 48 stuks ten behoeve van een woningbouwontwikkeling en 40 stuks ten behoeve van de inrichting van het openbaar gebied), het Schoutplein (44 stuks) en een aantal parkeerplekken die verdwijnen door andere herinrichtingen van de openbare ruimte. Rekening houdend met de overcapaciteit, de parkeerplekken die verdwijnen en de afstanden tussen nieuwbouwlocaties en bestaande garages, is de inschatting dat er circa 350 plekken in de bestaande parkeergarages kunnen worden gebruikt voor het faciliteren van de nieuwbouw. De overige plekken blijven beschikbaar voor bezoekers. Dit betekent dat dat van de 800 benodigde plekken, er naar inschatting circa 450 nieuwe parkeerplekken moeten worden gerealiseerd in de nieuwbouw. Door te verkennen op welke wijze autogebruik beperkt kan blijven, onder meer door gebruik van deelmobiliteiten, kan dit aantal mogelijk nog verder afnemen.

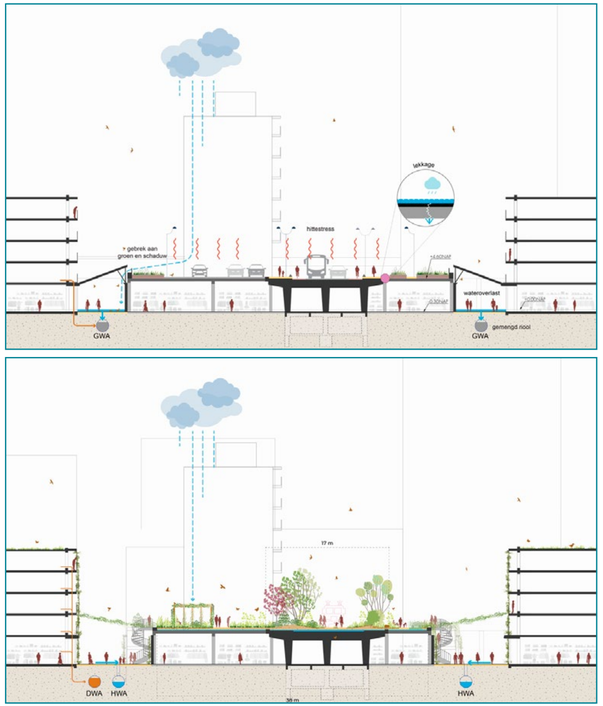
6. Herinrichting Liesveld, Veerplein en Blokmakersplaats



Figuur 8: Huidige situatie Liesveldviaduct.

De buitenruimte is waar bezoekers de stad het meest beleven. Het Liesveldviaduct, het Veerplein en de Blokmakersplaats zijn niet alleen versteend, maar hebben een verouderde uitstraling (figuur 8). Sinds 2024 zijn al verschillende verbeteringen uitgevoerd, maar onze binnenstad verdient een grootschalige transformatie. Het gebied heeft grote potentie voor meer karakter, levendigheid en groen. Aandacht voor kunst en erfgoed dragen daaraan bij. Dit is een uitgelezen kans om een aantrekkelijke groene verblijfsplek toe te voegen aan de binnenstad.

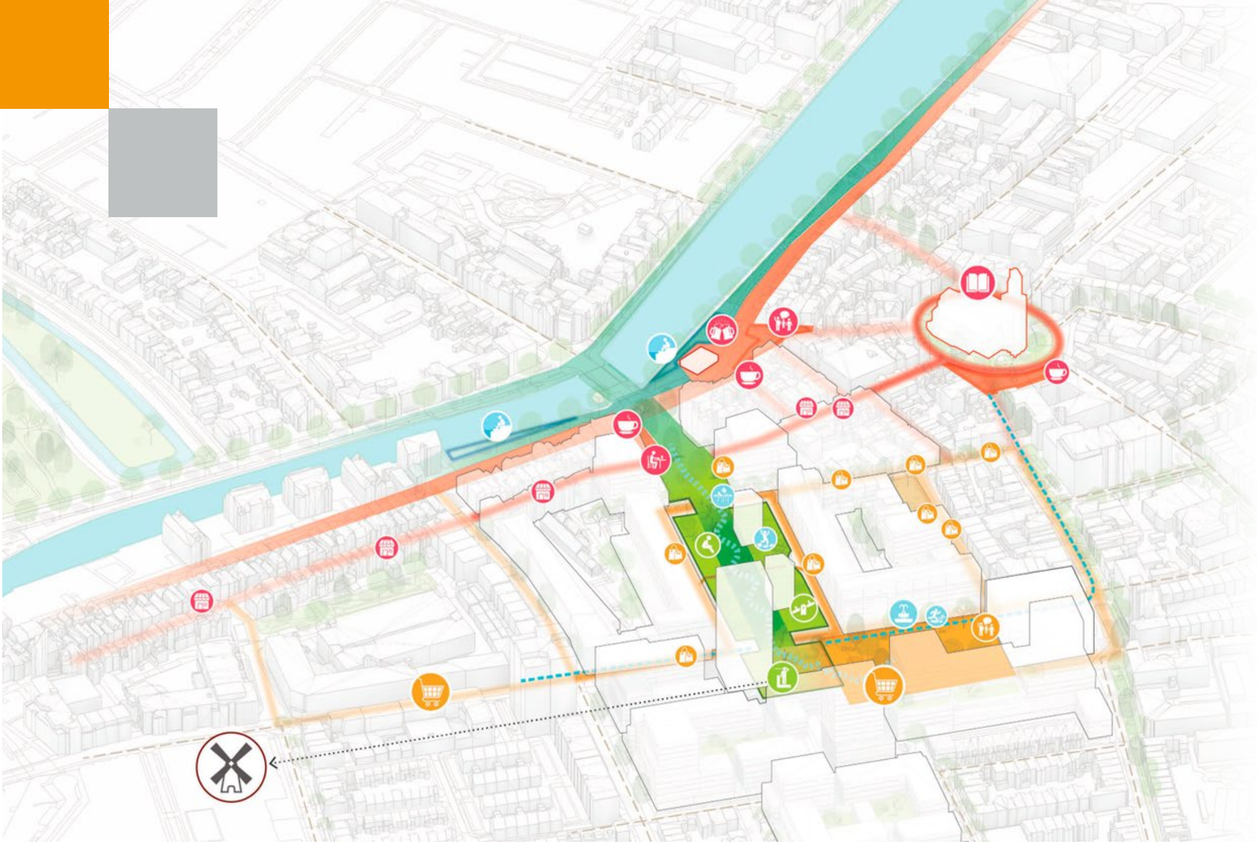
Om deze ambities te bereiken worden het Liesveldviaduct, Veerplein en de Blokmakersplaats compleet heringericht. Het Liesveldviaduct wordt afgesloten voor doorgaand verkeer en vanaf de oostgrens van de 'Hoge Witte' ontwikkeld naar woningen. Door een landschapsarchitect wordt een nieuw ontwerp gemaakt voor het gebied, mede met de opbrengst van de participatie. Hierin staan drie thema's centraal: 'Identiteit', 'Verbinding', en 'Spons'. Door de eigenheid en geschiedenis van Vlaardingen als inspiratie te gebruiken wordt het gebied omgevormd tot een onderscheidende en aantrekkelijke publieke ruimte. Het Liesveldviaduct, Veerplein en de Blokmakersplaats worden een centrale as waarmee de gehele binnenstad goed bereikbaar is. Het Liesveld wordt zo een bepalend structuurelement in de binnenstad. De pleinen worden weer volwaardige verblijfs- en ontmoetingsplekken met ruimte voor spel en vermaak. Hierbij is ook aandacht voor toegankelijkheid voor mindervaliden en de nota Kunst in de openbare ruimte 2025. In sessies met professionals, bewoners en stakeholders, zoals de Veiligheidsregio en het Hoogheemraadschap, wordt een nieuw ontwerp gemaakt.
Dit leidt in 2026 tot een schetsontwerp. Ook wordt een onderzoek uitgevoerd naar de technische staat van het viaduct.



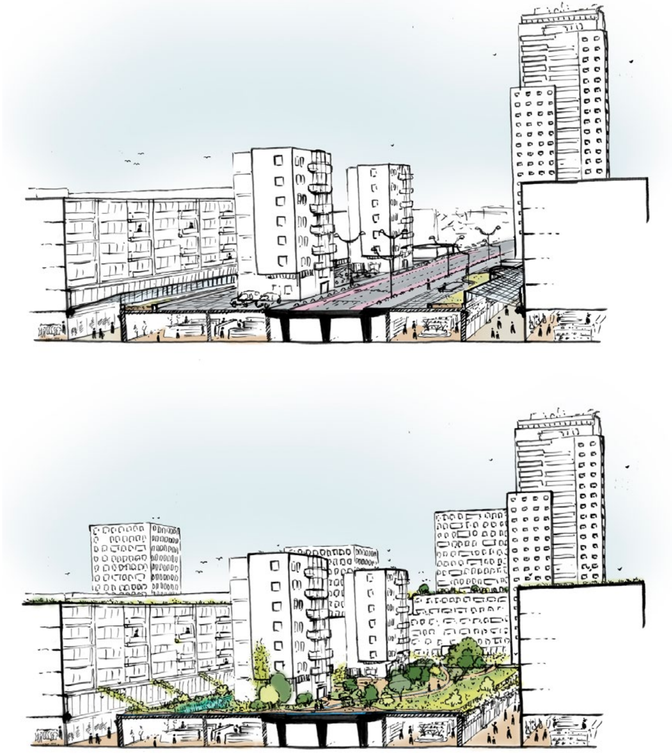
Figuur 9: De huidige situatie (boven) en de mogelijkheden voor een toekomstige situatie (onder).

In figuur 9 zijn conceptuele ideeën voor een mogelijke inrichting van het Liesveldpark zichtbaar. Het publieke park start aan de Blokmakersplaats en wordt met grote trappen verbonden met het Veerplein. Het eindigt aan de oostgrens van de 'Hoge Witte'. Het park is publiek toegankelijk en vanzelfsprekend onderdeel van de openbare ruimte van de binnenstad. Er komen ontmoetingsplekken en spelplekken voor kinderen. De belangrijkste entrees zijn op het Veerplein en de Blokmakersplaats. De bestaande woningen krijgen een adres aan het park, en ook nieuwe woningen worden op dit niveau ontsloten. Het park functioneert als 'spons', dat wil zeggen dat opvang, zuivering, opslag en hergebruik van water als belangrijke en zichtbare elementen terugkomen in het ontwerp.

Het Veerplein wordt een centrale ontmoetingsplek. Momenteel wordt het plein omsloten door lange wanden met weinig variatie. Het Veerplein krijgt een directe verbinding met het groene Liesveldviaduct. Wanneer de huidige Bibliotheek wordt ontwikkeld kan aan de Waalstraat ruimte worden gemaakt om de historische bomenrij door te trekken. Erfgoed en kunst worden ook buiten het historische deel van de binnenstad gevonden en dragen bij aan een prettige leefomgeving, daarom houden we daar aandacht voor in het ontwerp. Door het toevoegen van woningen komen meer ogen op straat, ook in de avonduren, waarmee de sociale veiligheid toeneemt. Het Veerplein blijft bereikbaar en toegankelijk voor fietsers. Ook blijft het mogelijk om hier evenementen te houden. Doordat de verkeersfunctie van het Liesveldviaduct verdwijnt zal het laden en lossen verplaatst worden naar maaiveldniveau. De Blokmakersplaats wordt een belangrijke schakel tussen het park op het liesveldviaduct, het kernwinkelgebied, de haven en de route naar de metro. Het plein wordt ingericht met meer groen en ruimte voor terrassen. In figuur 10 zijn de toekomstig functionaliteiten van het Liesveld en de directe omgeving weergeven. In figuur 11 is een schetsmatig een huidig- en toekomstbeeld als impressie weergeven. De uiteindelijke situatie kan anders worden.



Figuur 10: In de toekomst functioneren het Liesveld, Veerplein en Blokmakersplaats als centrale verbinding in de binnenstad met een groen hart.



Figuur 11: Schetsbeelden voor- en na situatie (het uiteindelijke resultaat kan hiervan afwijken).

7. Mobiliteit

Het versterken van het verblijfsklimaat van de binnenstad vraagt om een aantrekkelijke en compacte binnenstad. Een noodzakelijke maatregel daarvoor is om het autoverkeer te verminderen. Daarom maken we de binnenstad autoluwer. We passen het 'STOMP' principe toe. STOMP staat voor **S**tappen (voetganger), **T**rappen (fietser), **O**penbaar vervoer, **M**obility as a service (deelmobiliteit) en **P**rivé-auto. Prioriteit krijgt dat voetgangers, fietsers en OV gebruikers de binnenstad op een snelle en prettige manier kunnen bereiken. De binnenstad blijft ook goed bereikbaar voor auto's, maar wordt autoluwer. Daarmee maken we de binnenstad veiliger, uitstootarmer en dragen we bij aan gezondheid.

Door het afsluiten van het Liesveldviaduct verandert het centrale deel van de binnenstad van een verkeerskundige schakel naar een verblijfs- en dwaalmilieu. De busroute zal hierdoor anders worden, wat leidt tot de herinrichting van verschillende wegen en straten. Ook worden wegen en straten aangepast om meer ruimte te bieden aan langzaam verkeer. De hieronder genoemde mobiliteitsmaatregelen hangen met elkaar samen en hebben als doel om de verbindingen voor alle vervoersmodaliteiten naar en rondom de binnenstad goed te regelen. In figuur 12 zijn de nieuwe modaliteiten in de binnenstad zichtbaar. In dit hoofdstuk wordt per type modaliteit de nieuwe situatie toegelicht.

Voetgangers

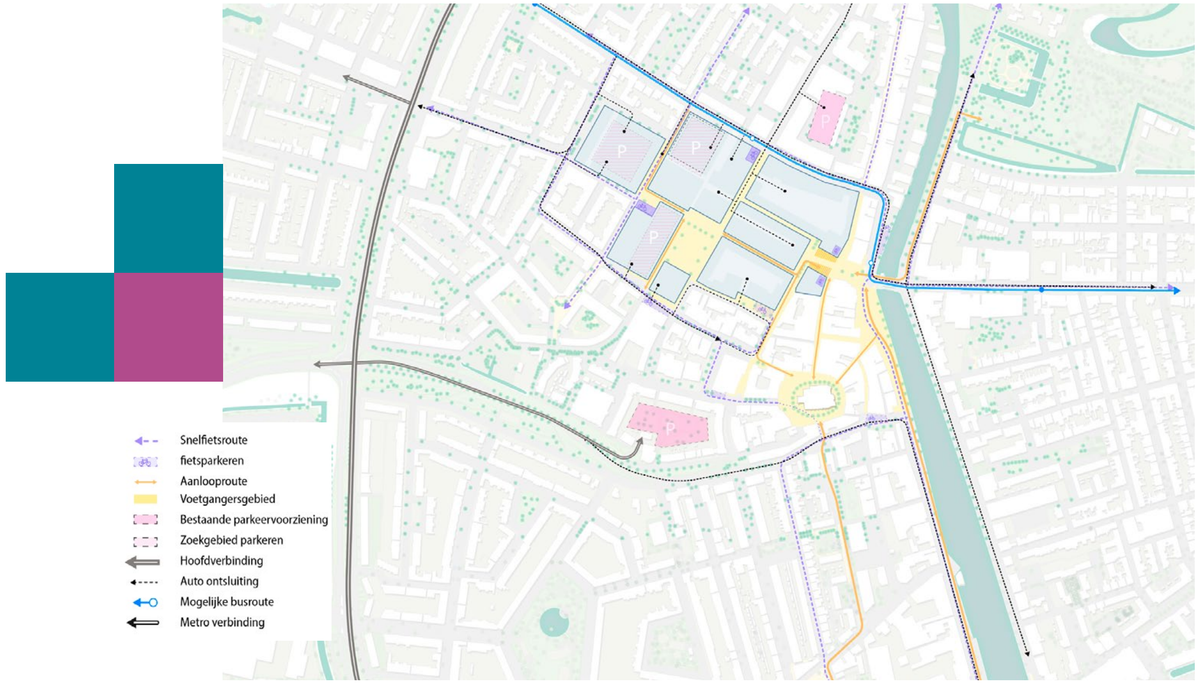
Volgens het STOMP principe krijgen voetgangers een belangrijke plek in het straatbeeld. Bij de nieuwe inrichting is er ook aandacht voor toegankelijkheid voor mindervaliden. Door het transformeren van het Liesveldviaduct en de Blokmakersplaats wordt het voetgangersgebied aanzienlijk uitgebreid. Ook worden de verschillende wandelroutes beter aan elkaar verbonden. De nieuwe inrichting van de Blokmakersplaats als entreeplein en een goede overgang tussen het groene Liesveldviaduct en het Veerplein zorgen voor betere verbindingen in de binnenstad en een prettigere wandelroute. Ook de wandelroute aan de Westhavenplaats, Havenstraat, Hoflaan en Korte Dijk wordt verbeterd door een profiel van 5 meter voor langzaam verkeer aan te leggen.

Fietsers

De fiets is overal in de binnenstad welkom. Het gemak van de fiets is van belang om de bewoner te stimuleren om met de fiets naar het centrum te komen. Dit draagt niet alleen bij aan goede bereikbaarheid, maar ook aan gezondheid. Er komen doorfietsroutes naar de binnenstad, waar de fietser zo min mogelijk wordt gehinderd door autoverkeer. De fietsroute aan de Westhavenplaats, Havenstraat, Hoflaan en Korte Dijk wordt verbeterd door een profiel van 5 meter voor langzaam verkeer aan te leggen. Daarnaast worden in het gebied verschillende straten aangepast naar een 30 km/h regime. Het gaat onder meer om (delen van) de Vondelstraat, van der Driftstraat, Cronjéstraat, Markgraaflaan, gedempte Biersloot en Schiedamseweg. Het wordt daarmee prettiger en veiliger voor fietsers en voetgangers.

Fietsparkeren

Om gebruik van de fiets aan te moedigen zijn goed bereikbare fietsparkeerplekken belangrijk. Momenteel is er een bewaakte gratis fietsenstalling aan de noordwestzijde van het Veerplein. Door de herinrichting van de binnenstad neemt de noodzaak voor het faciliteren van fietsparkeerplekken toe. Fietsparkeerplekken missen met name aan de oostelijk en zuidelijke zijde van de binnenstad. Mede door de ontwikkeling van de Rivierenzone is er behoefte aan een goede fietsparkeervoorziening aan de zuidzijde van de binnenstad. Op strategische plekken, gekoppeld aan de de hoofdfietsroute, wordt gezocht naar aanvullende fietsparkeerplaatsen. We onderzoeken vier zones voor fietsparkeren in de openbare ruimte; de Blokmakersplaats, Joubertstraat/van Riebeeckstraat, de zuidzijde van het Veerplein en Cronjéstraat.



Figuur 12: De modaliteiten in de nieuwe binnenstad



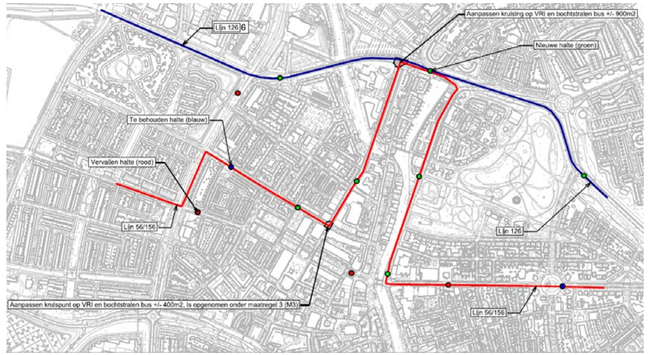
Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is een essentiële vervoersoplossing. In de huidige situatie lopen buslijnen 56/156 en 126 over het Liesveldviaduct (figuur 13). Deze route komt met de afsluiting van het Liesveldviaduct te vervallen. Het bereikbaar houden van de binnenstad met de bus krijgt grote prioriteit. Bushaltes op korte afstand van de Binnenstad moeten behouden blijven zodat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer gewaarborgd blijft.

Door de RET is aangegeven dat buslijn 126 een slecht renderende lijn is en buslijnen 56/156 zeer goed renderende buslijnen zijn. Binnen de RET en MRDH vindt een heroverweging van het buslijnennet plaats wegens bezuinigingen, waarbij buslijn 126 wordt betrokken. De aanpak van het Liesveldviaduct levert de noodzaak om de buslijnen te herzien. Hierbij werken we vanuit de voorwaarde dat er bushaltes op korte afstand van de Binnenstad behouden blijven zodat de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer gewaarborgd blijft. Voor de (nieuwe) bushaltes ligt de focus op de Markgraaflaan, bij de Cronjéstraat en bij de brug over de Oude Haven. Er zijn 7 varianten onderzocht voor alternatieve routes. Een aanvullende studie wordt nog gedaan. Een mogelijke route is via de Cronjéstraat naar Westlandseweg en vervolgens via de Hoflaan, waar het huidige trace opgepakt wordt voor zowel lijn 126 als voor lijnen 56/156. Zie figuur 14 voor een mogelijke nieuwe situatie waarin de binnenstad bereikbaar blijft.



Figuur 13: Huidige situatie OV lijnen rondom de binnenstad



Figuur 14: Mogelijke nieuwe situatie voor de buslijnen

Autoverkeer en parkeren

Het Liesveldviaduct vormt momenteel een doorgaande autoverkeersroute dwars door de binnenstad. Deze route is gebaseerd op het verouderde principe waarin de nadruk ligt op het faciliteren van autoverkeer. Dit past niet binnen de huidige ambities voor een compacte en leefbare binnenstad. We maken de binnenstad autoluw . De binnenstad blijft goed bereikbaar voor auto's, maar de snelheden gaan omlaag en doorgaand verkeer wordt meer om de binnenstad heen geleid. Het Liesveldviaduct wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Daarnaast worden in het gebied rondom het Liesveldviaduct verschillende straten aangepast naar een 30 km/h regime. Het gaat onder meer om (delen van) de Vondelstraat, van der Driftstraat, Cronjéstraat, Markgraaflaan, gedempte Biersloot en Schiedamseweg.

Door het vervallen van het viaduct als verbindingsroute door de binnenstad zal het autoverkeer alternatieve routes gaan rijden. Er is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige gevolgen hiervan. Hieruit blijkt dat op de route Cronjéstraat, Korte Hoogstraat en Westhavenplaats extra verkeer te verwachten is doordat deze wegen als alternatieve route wordt gebruikt. Op andere plekken is juist een afname van verkeer zichtbaar. Onderzoek naar de effecten op de Marathonweg wijst uit dat het effect zeer wisselend is, afhankelijk van het moment op de dag. Op basis van monitoring van de marathonweg worden bij de toekomstige herinrichting maatregelen genomen. De verkeerskundige effecten van de afsluiting van het Liesveldviaduct worden in de milieueffectrapportage verder onderzocht, zodat passende maatregelen kunnen worden genomen.

Naast fysieke aanpassingen wordt ingezet op het verbeteren van het verkeersmanagement door het plaatsen van dynamische route-informatiepanelen. Op de toegangswegen rondom het centrum worden DRIS'en (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem) geplaatst waarop actuele reisinformatie, vertragingen en omleidingen worden weergeven. Ook komen er borden die de actuele parkeerbezetting in de parkeergarages weergeven. Hierdoor worden bezoekers sneller naar de parkeergarages geleid die rondom de binnenstad liggen zodat er minder 'zoekverkeer' in de binnenstad is.

Autoparkeren

We zorgen ervoor dat de binnenstad goed bereikbaar blijft voor auto's. De drie parkeergarages in de binnenstad blijven beschikbaar voor bezoekers. We maken deze beter vindbaar en aantrekkelijker om te gebruiken. Zo blijven winkels en horeca ook voor de autogebruiker goed te bereiken. Er zijn momenteel drie pareergarages: de Hoogstraatgarage (423 pp), Liesveldgarage (398 pp) en Stadhuisgarage (148 pp). Door de ontwikkeling van het Liesveldgarage zal het toekomstige aantal parkeerplekken daar afnemen met circa 100 stuks. De garages zijn momenteel in hoofdzaak bestemd voor bezoekers van de binnenstad. Een klein deel van de parkeerplaatsen in de garages is toegewezen aan abonnementhouders (bewoners en zakelijk). In de buitenruimte liggen er parkeerplaatsen op de Broekweg (ca. 160 plekken) en op het Schoutplein (ca. 44 plekken). Op het Schoutplein vindt een bouwontwikkeling plaats, waardoor de daargelegen parkeerplaatsen verdwijnen. Op het Liesveldviaduct zijn 88 parkeerplekken voor bewoners gesitueerd.

Ondanks dat de parkeergarages zeer gunstig liggen ten opzichte van de binnenstad, kennen ze gemiddeld gezien een zeer lage bezettingsgraad van slechts 22%. Voor straatparkeren is de bezettingsgraad juist hoog. Het lage gebruik van de parkeergarages wordt, zoals ook bleek uit participatiemomenten (zie hoofdstuk 9), verklaard door de hogere prijzen in de garages en de onprettige en sociaal onveilige omgeving. Door de garages qua functionaliteit en uitstraling te verbeteren, parkeerprijzen te verlagen en bezoekers aan de randen van de binnenstad beter naar de garages te leiden kunnen de garages beter benut worden. Hiertoe maken we afspraken met de eigenaren van de parkeergarages. Verder dragen we bij aan duurzame mobiliteit door te streven naar parkeergarages als moderne mobiliteitshubs, waar naast parkeren elektrische auto's geladen kunnen worden en deelvervoer beschikbaar is.

Voor het realiseren van parkeerplekken voor nieuwe functies (hoofdzakelijke bewoners) sluiten we aan bij het Deelomgevingsprogramma Parkeerregulering Vlaardingen 2025. Nieuwe ontwikkelingen krijgen geen vergunning voor parkeren op straat. De overcapaciteit in de garages kan worden benut om in (een deel van) de parkeerbehoefte van nieuwe bewoners te voorzien. Hierdoor blijft in nieuwbouw meer ruimte over voor andere functies, zoals wonen. Om de parkeerbehoefte door nieuwe bewoners zo laag mogelijk te houden, wordt bij de nieuwbouw ingezet op deelmobiliteiten. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de programmatische verdeling van parkeren voor bewoners en bezoekers.

Logistiek en nood- en hulpdiensten

Op dit moment wordt het Liesveldviaduct gebruikt voor de bevoorrading van het winkelblok onder het Liesveldviaduct. In de nieuwe situatie is dit niet meer mogelijk en zal de bevoorrading van de winkels via het maaiveld plaatsvinden. De logistieke routes voor winkels en horeca worden herzien met nadruk op bereikbaarheid, de ligging van laad- en losvoorzieningen en de bijbehorende tijdvensters.

Vanzelfsprekend zullen alle bestaande en nieuwe gebouwen en het Liesveldpark bereikbaar moeten zijn voor nood- en hulpdiensten. Daarbij wordt uitgegaan van het benodigde maatgevende voertuig, dat is zijn algemeenheid de brandweerwagen. Bij de uitwerking wordt de bevoegde instantie Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) betrokken.



Gemeente Vlaardingen

8. Duurzaamheid en gezondheid

Een klimaatadaptieve en gezonde omgeving is essentieel voor een toekomstbestendige en prettige binnenstad. De gemeente Vlaardingen heeft een wijkgericht Deltaplan voor het Centrum & Oostwijk gemaakt, waarin een integrale visie voor een klimaatadaptieve omgeving staat. Vanwege de hoge ligging, de grote mate van verharding en de hoge bebouwing is er in de binnenstad sprake van droogte en hittestress. Er is vrijwel geen groenblauwe structuur aanwezig. In het Deltaplan zijn als belangrijkste opgaven voor de binnenstad vastgelegd: 'Hittestress door verharding' (m.n. rond het Liesveldviaduct), 'Wateroverlast door verhard oppervlakte' en 'Verzakkende panden door bodemdaling' (m.n. in de zuidwesthoek van het Stadshart, Groeneweg-Weteringstraat). Daarbij zijn verschillende maatregelen geformuleerd. Met deze gebiedsgerichte aanpak geven we invulling aan verschillende maatregelen zoals geformuleerd in het Deltaplan. In hoofdstuk 6 zijn ook verschillende maatregelen genoemd in het kader van de herinrichting van de openbare ruimte. Hieronder worden verschillende onderwerp uit het Deltaplan toegelicht.

Vastgoed

Voor een groot deel van het vastgoed in de binnenstad geldt dat het onderhoud- en duurzaamheidsniveau niet aansluit bij de huidige standaard. Er ligt in de binnenstad daarom een flinke onderhouds- en verduurzamingsopgave. Met deze integrale gebiedsontwikkeling wordt een deel van het verouderd vastgoed van grotere vastgoedeigenaren vervangen. Dit biedt de kans om op deze locaties een grote verduurzamingslag te slaan. We streven naar 50% minder primair grondstoffengebruik in 2030 en volledige circulariteit in 2050. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van houtbouw.
Doordat grote delen van het vastgoed in de binnenstad in particulier bezit is en/of beheerd wordt door vve's is een grootschalige aanpak complex om te organiseren. Voor bestaande woningbouw onderzoeken we in samenwerking met VVE's de mogelijkheden voor optoppen, verduurzamen en gevelverbetering in aansluiting op de geplande grootschalige nieuwbouw. De grootschalige vernieuwing van de binnenstad biedt daarin mogelijkheden voor collectieve oplossingen. Het centrum is aangemerkt als gebied voor gebruik restwarmte. Met het collectief professionele vastgoedeigenaren en met VVE's onderzoeken we de mogelijkheid de nieuwbouw en bestaande bouw aan te sluiten op restwarmte.

Openbare ruimte, gezondheid, natuur en mobiliteit

De binnenstad is versteend, wat leidt tot hittestress en wateroverlast. Door de ingrepen op het Liesveldviaduct, Veerplein en de Blokmakersplaats wordt een duurzame, gezonde en prettige leefomgeving gecreëerd. Dit biedt een gezonde omgeving die uitnodigt tot bewegen en ontmoeten. Meer groen zorgt voor verkoeling door verdamping van water en het creëren van schaduw. Door een grotere hoeveelheid en diversiteit aan beplanting en door het beperken van autoverkeer verbetert de luchtkwaliteit. Kiezen voor lokale plantensoorten en het creëren van verschillende biotopen in en rondom het park versterkt de biodiversiteit en biedt vogels, zoogdieren en insecten ruimte. Ook creëert dit een route voor de doelsoorten om vanuit Oostwijk door het centrum naar de polder te trekken. In het nieuwe aanvullende beeldkwaliteitsplan worden kaders voor natuurinclusiviteit in de nieuwbouw opgenomen.

Een andere belangrijke maatregel is het autoluwer maken van de binnenstad. We passen het STOMP principe toe (zie hoofdstuk 7). Daarmee geven we prioriteit aan voetgangers, fietsers en OV gebruikers. Deze nemen minder ruimte in dan auto's, zijn veiliger en dragen bij aan bewegen en gezondheid. De nieuwe inrichting van het Liesveld en het herinrichten van omliggende straten als 30 km regime zorgt voor minder uitstoot, minder geluidsoverlast en een betere luchtkwaliteit.

Hemelwateropvang

De binnenstad van Vlaardingen is door de grote hoeveelheid aan verharding kwetsbaar voor hevige regenbuien. De afgelopen jaren heeft dit geleid tot aanzienlijke wateroverlast, vooral in verzakte gebieden. Het is onze ambitie om regenwater in het centrum zoveel mogelijk gescheiden in te zamelen, her te gebruiken en af te voeren. Normaliter vereist dit voldoende oppervlaktewater, maar in de binnenstad ontbreekt het aan singels. Daarom wordt een ondergrondse hemelwaterstructuur aangelegd, die we stapsgewijs kunnen uitbreiden. Onder het Veerplein bevindt zich momenteel een waterbergingsvoorziening die geoptimaliseerd moet worden, zodat deze niet alleen regenwater kan opslaan, maar ook gebruikt kan worden om het groen in de binnenstad van water te voorzien. Op deze manier zorgen we voor een goede waterhuishouding en de vergroening van de binnenstad. Ook wordt op pleinen en daken groen geïntegreerd om bij te dragen aan een groenblauwe landschapsstructuur. Op de locaties waar nieuwe bebouwing komt worden daken en gevels benut om water te bergen.

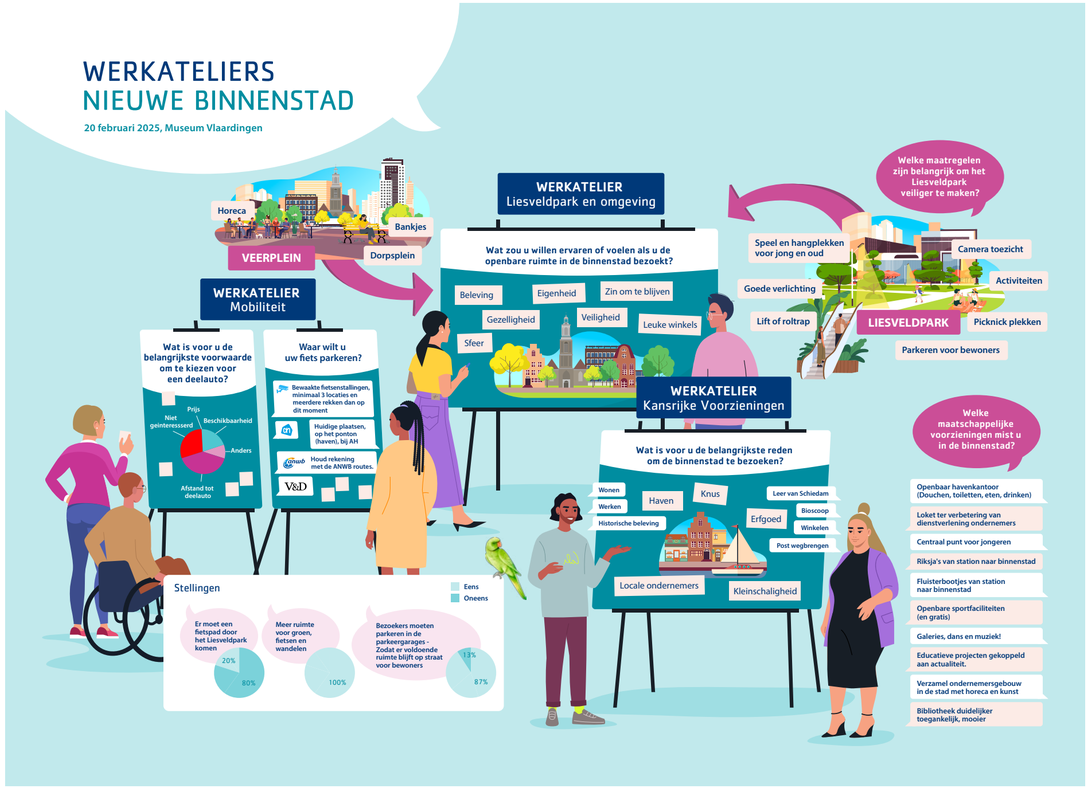
Omdat het nieuwe park op het Liesveldviaduct niet verbonden is met de bodem is het voor de watervoorziening afhankelijk van neerslag. Daarom vangen we hemelwater op en bufferen we water om droge periodes te overbruggen. Door het nieuwe park te koppelen met het rioolstelsel van Vlaardingen kan het als spons werken. Het zuivert en hergebruikt water om te spelen en te recreeren, maar ookmaar ook om de bomen en planten van water te voorzien. Het park als spons is een belangrijk thema in het nieuwe ontwerp en wordt verder beschreven in hoofdstuk 6.

9. Participatie

De gebiedsontwikkeling van de binnenstad vraagt om doordachte keuzes en draagvlak. De binnenstad is van alle Vlaardingers, en ieders betrokkenheid en input is essentieel voor het succes. Daarom werken we samen met ondernemers, bewoners, grondeigenaren en andere belanghebbenden. We werken daarbij volgens het Uitvoeringsprogramma participatie Vlaardingen 2025.

Lokale ondernemers zijn een belangrijke gesprekpartner over de veranderingen in de binnenstad. Er is een centrummanager aangesteld om de belangen te vertegenwoordigen en afstemming te organiseren met de belangenorganisaties. In het nog op te stellen Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad (zie hoofdstuk 10.4) wordt de economische vitaliteit verder uitgewerkt, waarbij de ondernemers als vanzelfsprekend onderdeel zijn van de aanpak.
Er zijn in de aanloop naar dit deelomgevingsprogramma drie brede participatiebijeenkomsten voor bewoners en andere geïnteresseerden geweest over de herinrichting van de binnenstad:

- Op 25 november 2023 vond op het Liesveldviaduct het **Liesveldpark-evenement** plaats. Uit de reacties bleek een breed verlangen naar een groene, aantrekkelijke binnenstad met bomen en stadstuinen. Er bleek grote behoefte aan speelvoorzieningen en culturele elementen zoals kunst en muziek. Veel aanwezigen wilden graag een autoluwe binnenstad, maar er waren ook zorgen over de doorgang voor bussen en hulpdiensten. Daarnaast werden parkeervoorzieningen, veiligheid en toegankelijkheid als belangrijke thema's genoemd.
- Op 27 november 2024 werden de toekomstige plannen gepresenteerd, gevolgd door een **paneldiscussie**. Ruim 200 Vlaardingers waren aanwezig en circa honderd mensen volgden de plenaire sessie online. Bezoekers konden in gesprek met medewerkers, een maquette bekijken en met een VR-bril een kijkje nemen in de toekomstige binnenstad. Belangrijke wensen waren een levendige binnenstad met veel groen, het behoud van historische elementen zoals de mozaïektrappen en de bescherming van karaktervolle architectuur. Over mobiliteit waren de meningen verdeeld: sommige aanwezigen pleitten voor een autovrij centrum met meer ruimte voor horeca, terwijl anderen zich zorgen maakten over parkeerproblemen. Ook wilde men een gevarieerder winkelaanbod, meer lokale ondernemers en betere samenwerking tussen winkels. Er werd gepleit voor een bruisend stadscentrum met meer kunst, cultuur en ontmoetingsplekken.
- Op 20 februari 2025 vonden drie **verdiepende werkateliers** plaats. Ongeveer 50 Vlaardingers kwamen naar Museum Vlaardingen om mee te denken over de thema's mobiliteit, kansrijke voorzieningen en de aandachtsgebieden Veerplein, het Liesveldviaduct en de Blokmakersplaats. Bereikbaarheid en mobiliteit speelden wederom een grote rol. Aanwezigen stelden voor om fiets- en wandelroutes te verbeteren, vooral langs de Vaart en de Kortedijk, en om de verkeersstromen rond drukke locaties zoals de supermarkt te herzien. Er was behoefte aan meer bewaakte fietsenstallingen. De bus route door het centrum werd ter discussie gesteld, met alternatieve voorstellen voor een directe verbinding met metrostation Vlaardingen Centrum. Daarnaast werd opgemerkt dat parkeergarages onvoldoende benut worden terwijl de parkeerdruk op straat toeneemt. Dit werd verklaard door onder andere hoge kosten en overlast in de garages. Leegstand van winkels was een grote zorg. Aanwezigen wensten meer kleinschalige winkels zoals boetieks, vintagewinkels en boekhandels. Beleving, cultuur en horeca werden ook belangrijk gevonden, evenals als een centrale ontmoetingsplek voor jongeren, openbare sportfaciliteiten en een beter toegankelijke bibliotheek. Bewoners zagen kansen in het benutten van het historische karakter, erfgoed en de haven. Levendige pleinen, betere verlichting en cameratoezicht werden genoemd. In figuur 15 zijn de opbrengsten in een infographic weergeven. Alle ideeën en reacties zijn verzameld en verwerkt in een Reactienota. Deze zijn vindbaar op de projectpagina: Stadsprogramma Nieuwe Binnenstad - Gemeente Vlaardingen.



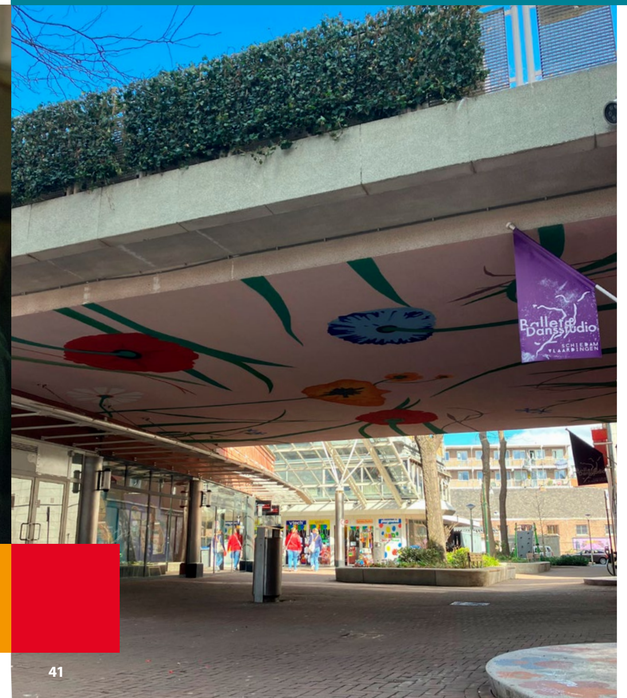
Figuur 15: Infographic van de werkateliers op 20 februari 2025.

Naast bovenstaande brede bijeenkomsten, die voor iedereen toegankelijk waren, zijn er diverse gesprekken geweest met VVE's van bestaande bebouwing rondom het Liesveld en Blokmakersplaats, evenals met individuele bewoners en ondernemers.

Ook in het vervolg blijven we participeren. Nu de basis staat voor de inrichting van het gebied, wordt de participatie op projectniveau verder opgepakt. Per planontwikkeling zullen participatiebijeenkomsten worden georganiseerd. Ook het ontwerptraject van het Liesveldviaduct, Veerplein en Blokmakersplaats heeft een inspraaktraject, waarbij in februari 2026 een eerste participatiebijeenkomst wordt georganiseerd over het schetsontwerp. Met ondernemers houden we de lijnen kort via reguliere overleggen met de vertegenwoordiging van onder andere belangenorganisaties en via de centrummanager.



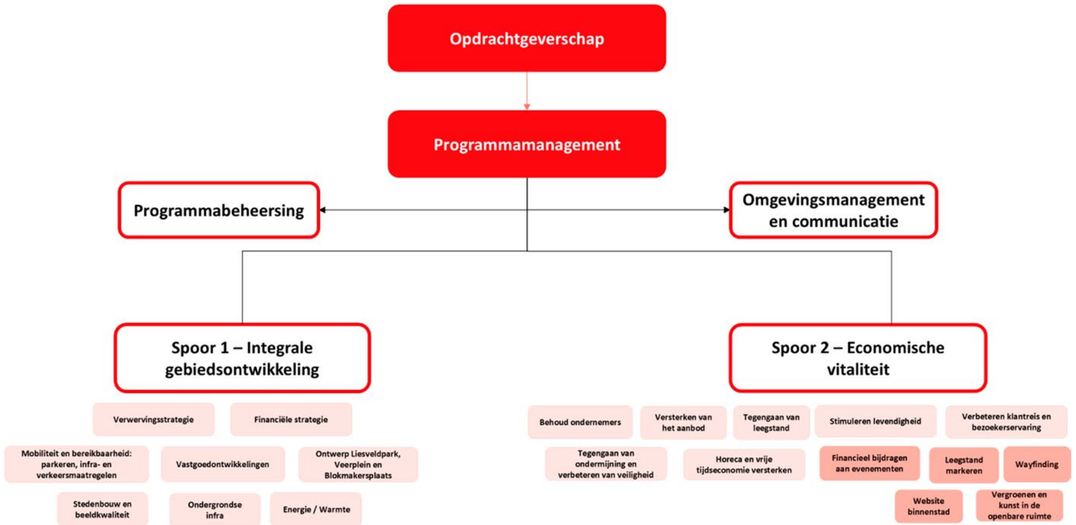
10. Organisatie en planning



10.1 Programmaorganisatie

De gebiedsontwikkeling is onderdeel van het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad. Het college van B&W is verantwoordelijk voor het programma en bevoegd om het (deel)omgevingsprogramma vast te stellen. Namens het college ligt het bestuurlijk opdrachtgeverschap bij de portefeuillehouder 'Stadsprogramma Nieuwe Binnenstad'. De gebiedsontwikkeling raakt ook andere bestuurlijke portefeuilles, waaronder Openbare Ruimte, Bouwen en Wonen, Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Daarom worden in een Bestuurlijke Advies Commissie (BAC) ontwikkelingen en belangrijke besluiten besproken.
De structuur van de programmaorganisatie is in figuur 16 zichtbaar. De bestuurlijk opdrachtgever geeft opdracht aan de ambtelijke organisatie voor uitvoering van het programma. Een ambtelijke opdrachtgever is verantwoordelijk voor het opdrachtgeverschap aan de programmamanager. Het programma bestaat uit twee sporen: 'Integrale gebiedsontwikkeling' en 'Economische vitaliteit'. Dit deelomgevingsprogramma gaat enkel over spoor 1 'Integrale gebiedsontwikkeling'. Spoor 2 'Economische Vitaliteit' komt aan de orde in het nog op te stellen Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad (zie paragraaf 10.4).

Organisatiestructuur



Figuur 16: Organisatiestructuur programmaorganisatie

10.2 Vervolg gebiedsontwikkeling

Met dit deelomgevingsprogramma zijn principiële keuzes gemaakt voor de toekomst van het gebied. Komende jaren werken we aan de verdere planvorming en uitvoering. Activiteiten op gebiedsniveau zijn onder andere het uitvoeren van een milieueffectrapportage (PlanMER), verkeersonderzoeken en het maken van een financiële onderbouwing. Deze worden gelijktijdig met het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad opgeleverd. Daarnaast worden op de bouwlocaties plannen uitgewerkt. Per bouwontwikkeling wordt een projectteam opgericht om te komen tot een ruimtelijk plan dat voldoet aan de kaders en uitgangspunten uit dit deelomgevingsprogramma en aan andere regelgeving. Dit leidt ertoe dat per ontwikkellocatie een anterieure overeenkomst wordt gesloten en een planologische procedure wordt doorlopen. Daarnaast wordt gewerkt aan het ontwerp voor het Liesveldpark, Veerplein en de Blokmakersplaats. In onderstaande tijdlijn (figuur 17) staat indicatief wanneer de oplevering van de verschillende activiteiten en producten worden voorzien. Dit betreft een ruwe planning welke aan verandering onderhevig is. In een latere fase wordt een gedetailleerdere faseringsplanning gemaakt met oog voor het functioneren van de binnenstad als winkel- en verblijfsgebied tijdens de werkzaamheden.



Figuur 17: Indicatieve tijdlijn gebiedsontwikkeling

10.3 Monitoring en evaluatie

Om inzicht te krijgen in de voortgang en effectiviteit van de gebiedsontwikkeling vindt jaarlijks monitoring op programmaniveau plaats. Aan de hand van onderstaande parameters wordt gemonitord in hoeverre de gestelde doelen worden behaald. De uitkomsten van de jaarlijkse monitoring worden gebruikt om indien nodig de inhoud en uitvoering van de gebiedsontwikkeling bij te sturen. Op deze manier houden we zicht op de impact en efficiëntie van het programma. Voor het beoordelen van de voortgang is de planning uit paragraaf 10.2 uitgangspunt. Onderstaande parameters kunnen door nieuwe inzichten worden aangevuld en bijgesteld en hebben betrekking op de gebiedsontwikkeling zoals omschreven in dit deelomgevingsprogramma. In het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad wordt onderstaande geactualiseerd..

De parameters:

- **Oplevering tussenproducten:**
  - De intentie-, samenwerkings- en anterieure overeenkomsten voor bouwprojecten (*hoofdstuk 5*)
  - Aangevraagd en verleende bouwvergunningen (*hoofdstuk 5*)
  - Schets-, voor- en definitieve ontwerp van het Liesveldpark, Veerplein en Blokmakersplaats (*hoofdstuk 6*) en de mobiliteitsmaatregelen (*hoofdstuk 7*)
  - PlanMER (*hoofdstuk 3*)
  - Participatieverslagen (*hoofdstuk 9*)
- **Opleveren eindresultaten:**
  - Aantal gerealiseerde woningen
  - Aantal gerealiseerde m^2'ers commercieel (winkels)
  - Aantal gerealiseerde m^2'ers maatschappelijke voorzieningen
  - Opgeleverde m^2'ers openbare ruimte.
  - Aangelegde m^2'ers groen (voor tussentijdse evaluaties kan het ontworpen oppervlakte groen worden gebruikt)
  - Aangelegde m^2'ers (ver)nieuw(d) wandelgebied (voor tussentijdse evaluaties kan het ontworpen oppervlakte wandelgebied worden gebruikt)
  - Aangelegde m^2'ers (ver)nieuw(d) fietspad (voor tussentijdse evaluaties kan het ontworpen oppervlakte fietspad worden gebruikt)
  - Realisatie van ondergrondse hemelwateropvang

10.4 Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad

De gebiedsontwikkeling uit dit deelomgevingsprogramma is onderdeel van het nog op te stellen Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad. Deze wordt naar verwachting in 2026 opgeleverd. Parallel aan de gebiedsontwikkeling wordt gewerkt aan de andere thema's van het Omgevingsprogramma. Deze gaan over:

- **Maken van een compacter winkelgebied en verbeteren van het aanbod**
  Door het kernwinkelgebied en het aanloopgebied opnieuw in te delen ('branchering') worden de voorwaarden geschept voor een kwalitatiever aanbod en een aantrekkelijkere winkelervaring. In overleg met de lokale winkeliers wordt een nieuw bracheringsplan en bidbook voor wenselijke winkelformules en ondernemers gemaakt.
- **Versterken van de veiligheid**
  Er is behoefte om de veiligheid in de binnenstad te verbeteren. Het gaat hierbij met name om ondermijning en sociale veiligheid. In het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad zal hiervoor een aanpak worden gemaakt.
- **Verbeteren van de openbare ruimte**
  Er zijn reeds verschillende verbeteringen in de openbare ruimte aangebracht, zoals de muurschilderingen in de Liesveldpassages en verschillende vergroeningsprojecten. Ook voor de komende jaren staan er projecten op de planning. In het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad wordt hier invulling aan gegeven. Het gaat daarbij om kleinschaligere projecten dan degenen die in dit deelomgevingsprogramma worden benoemd.
- **Verlevendigen van de binnenstad**
  In de afgelopen jaren is gestart met het organiseren van evenementen in de binnenstad om het gebied te verlevendigen en de aanloop van consumenten aan te jagen. Dit is een succes gebleken. In de komende periode wordt bekeken hoe dit vervolg krijgt.

11. Kansen en risico's

Dit deelomgevingsprogramma is gemaakt om kansen te benutten.
En zoals bij elk programma zijn er risico's voor de uitvoering.
Hieronder zijn de belangrijkste kansen en risico's geclusterd per strategische hoofdmaatregel zoals omschreven in hoofdstuk 3.

Algemeen

Kansen	Risico's
Economische en sociale meerwaarde: Met een integrale gebiedsontwikkeling kunnen economie, natuur, binnenstedelijke kwaliteit, wonen en erfgoed goed op elkaar worden afgestemd. Nieuwe functies en voorzieningen zorgen voor werkgelegenheid, sociale cohesie en een aantrekkelijker vestigingsklimaat.	**Financiële tegenvallers:** Een risico in elke gebiedsontwikkeling is geld, zeker in langlopende programma's. Financiële tegenvallers kunnen ontstaan door o.a. toenemende (bouw)kosten, het niet verkrijgen van subsidies, bezuinigingen of tegenvallende opbrengsten.
Financieel benutten: Slim gebruik van subsidies en publiek-private samenwerking zorgt voor meer investeringscapaciteit in het gebied.	**Ambtelijke capaciteit:** Voor een complexe gebiedsontwikkeling is kennis, kunde en capaciteit nodig. Deze is momenteel schaars. Tegenvallers in personele bezetting kunnen leiden tot lagere kwaliteit van de producten en vertragingen.
Samenwerking en positief imago: Partnerschap met lokale ondernemers, grondeigenaren, bewoners en belangenvertegenwoordigers zorgt voor een zo goed mogelijk resultaat en draagvlak, en daarmee een positieve publieke opinie.	**Politieke wisselingen:** Dit programma loopt flink langer dan een collegeperiode. Tussentijdse wijzigingen in bestuurlijke prioriteiten kunnen leiden tot afwijkende resultaten, extra kosten en vertragingen.
Voortgang en momentum: Door dit deelomgevingsprogramma nu vast te stellen, benutten we het positieve momentum in de planontwikkeling; we kunnen vooruit met de gebiedsontwikkeling op basis van de uitgangspunten uit dit document. Dit document vormt daarmee een eerste versie van een integraal toetsingskader voor toekomstige plannen en initiatieven.	**Lopende onderzoeken:** Om de voortgang te behouden wordt dit deelomgevingsprogramma vastgesteld vooruitlopend op de PlanMER en het Omgevingsprogramma Nieuwe Binnenstad. Nieuwe onderzoeksresultaten en inzichten kunnen leiden tot bijstelling van de inhoud van dit document. Het integrale toetsingskader zoals dit document bedoeld is, is daarmee niet definitief.

Maatregel 1: Het toevoegen van woningen om het gebied te verlevendigen en bij te dragen aan economische vitaliteit

Kansen	Risico's
Passend woningaanbod in de binnenstad zorgt voor economische draagkracht: We dragen we bij aan de grote behoefte aan woningen in Nederland. De typologie van de nieuwe woningen in de binnenstad zorgt voor doorstroming van bewoners uit wijken zoals Holy en Westwijk. Zo komen daar weer grondgebonden woningen vrij voor gezinnen. Tegelijkertijd zorgt het aanbod in de binnenstad voor een economisch krachtige kern.	**Nader uit te voeren PlanMER**: Indien uit de PlanMER blijkt dat Liesveldviaduct niet kan worden afgesloten voor doorgaand verkeer, is een heroverweging van de gebiedsontwikkeling nodig. Dit zou betekenen dat er minder woningen kunnen worden gemaakt en daarmee ook minder investeringen in het gebied komen. De tijd en kosten die dan zijn geïnvesteerd, zouden (deels) inefficiënt besteed zijn.
Verduurzaming: Een nieuwe bebouwde omgeving zorgt een toekomstig bestendige binnenstad waarin water, warmte en circulariteit een plek krijgen. De grootschalige gebiedsontwikkeling is een aanknopingspunt voor andere vastgoedeigenaren om ook een verduurzamingsslag door te voeren.	**Afhankelijkheid van derden**: De afhankelijkheid van grondeigenaren zorgt ervoor dat de gemeente niet overal kan sturen, mede als het gaat om planning.
Daad- en investeringskracht door publiek-private samenwerking: De samenwerking met grondeigenaren zorgt ervoor dat er daad- én investeringskracht is om de ambities waar te maken via concrete projecten.	**Juridische procedures:** De gebiedsontwikkeling bevat veel juridische componenten, zowel privaatrechtelijk (zoals anterieure overeenkomsten of grondtransacties) als publiekrechtelijk (zoals vergunningen). Dit kan leiden tot juridische procedures.

Maatregel 2: Het omvormen van het Liesveldviaduct, Veerplein en de Blokmakersplaats naar groene en prettige verblijfsruimten;

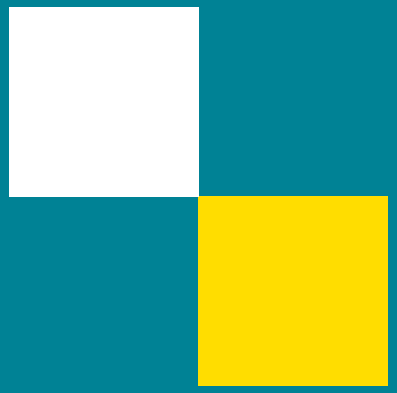
Kansen	Risico's
Toegenomen maatschappelijke waarde: Een aantrekkelijk park trekt meer bezoekers, wat leidt tot een toename van lokale economische activiteit en gemeenschapszin. De herinrichting biedt de kans om meer sport- en speelgelegenheid toe te voegen, waar sterke behoefte aan is.	**Draagvlak betrokken partijen:** De gebiedsontwikkeling heeft direct en indirect impact op grondeigenaren, ondernemers, bewoners, buren en andere belanghebbenden. Het Liesveldviaduct is bovendien deels niet in handen van de gemeente. Samenwerking is essentieel voor het succes van de gebiedsontwikkeling.
Toekomstbestendige buitenruimte: Het gebied kan worden ingericht met oog voor waterbeheer, hittestress, het opwekken van duurzame energie en het verhogen van de biodiversiteit**.**	**Technische beperkingen:** In dit begin van de planfase is nog niet alle technische informatie beschikbaar. (Bijvoorbeeld de technische staat van het viaduct wordt nog ander onderzocht.) Onderzoek en uitwerking kan tegenvallers opleveren, wat kan leiden tot extra kosten of de noodzaak het ontwerp aan te passen.

Maatregel 3: Het autoluw maken van de binnenstad op basis van het STOMP principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service, Priveauto).

Kansen	Risico's
Ruimte creëren draagt bij duurzaamheid en welbevinden: Minder auto's zorgt voor meer ruimte, die kan worden ingezet voor o.a. groene kwaliteit, klimaatadaptatie en verblijfsruimten. Hiermee wordt bijgedragen aan een fijne leefomgeving voor bewoners.	**Het beste scenario voor bus**: : De nieuwe bus routes moeten nog verder uitgewerkt worden. Vanuit de RET is bekend dat mogelijk bezuinigd moet worden. Als gemeente spannen we ons in voor een hoogwaardige OV verbinding naar de binnenstad.
Gezonder en veiliger: Het STOMP principe zorgt voor minder uitstoot en meer gebruik van langzaam verkeer. Dit leidt tot een gezondere omgeving en tot een grotere verkeersveiligheid.	**Draagvlak voor de maatregelen**: De afsluiting van het Liesveldviaduct en het verminderen van parkeren buiten kan leiden tot onvrede bij de mensen die daar nu veel gebruik van maken.

Bijlagen

Bijlage 1:
Ontwikkelkader binnenstad Vlaardingen
Bijlage 2:
Notitie Reikwijdte en Detailniveau ten behoeve van de milieueffectrapportage (PlanMER)







STADSPROGRAMMA
Nieuwe Binnenstad

Gemeente Vlaardingen