ONTWIKKELKADER BINNENSTAD VLAARDINGEN

DECEMBER 2025



URHAHN
STEDENBOUW & STRATEGIE

COLOFON

Urhahn | stedenbouw & strategie
In opdracht van de gemeente Vlaardingen

Dit document is voor gebruik binnen de gemeente. De foto's in dit ontwikkelkader zijn met zorg gekozen, en komen deels van internet. Mocht er bezwaar zijn tegen het gebruik van een foto, neem dan contact op met de auteurs.

URHAHN
STEDENBOUW & STRATEGIE

Gemeente Vlaardingen

ONTWIKKELKADER BINNENSTAD VLAARDINGEN

INHOUD

7	**Van Omgevingsvisie naar Ontwikkelkader**
8	**Het verhaal van de binnenstad: toen, nu en later**
9	Toen: de ruimtelijke ontwikkeling van de binnenstad
16	De binnenstad nu
20	Toekomstvisie binnenstad
22	**De levendige binnenstad**
23	Historisch en modern
26	De nieuwe functie van de binnenstad
28	Van verkeersruimte naar bestemming
38	**Raamwerk**
40	Raamwerk openbare ruimte
43	Duurzame mobiliteit
48	Een nieuwe programmatische mix
50	**Het nieuwe bouwblok**
52	Reageren op bestaande structuur
54	Principes voor een binnenstad met allure en samenhang
66	Spelregelkaart
68	Impressie toekomstbeeld binnenstad
70	**Gebiedsuitwerking**
70	Liesveldpassage
72	Veerplein
74	Blokmakersplaats
76	Liesveldviaduct


10:06
Lijn Bestemming Vertrek
156 Holy-Noord 1
126 Station Schiedam Centrum 24
Liesveldviaduct
156 126
5329

ONTWIKKELKADER BINNENSTAD VLAARDINGEN

Het goed functioneren van het centrum is van belang voor Vlaardingen als geheel. De Omgevingsvisie van Vlaardingen geeft daarop een antwoord. Het Ontwikkelkader Binnenstad Vlaardingen vertaald deze visie op het centrumgebied naar ruimtelijke ambities voor de binnenstad.




gebiedsvisie
Binnenstad
gebiedsvisie
Rivierzone

VAN OMGEVINGSVISIE NAAR ONTWIKKELKADER

OMGEVINGSVISIE VLAARDINGEN (2024)

Dit ontwikkelkader bouwt voort op de Omgevingsvisie Vlaardingen 2040. In de omgevingsvisie worden drie overkoepelende kernambities benoemd: 1) Vlaardingen is sociaal, aantrekkelijk en gezond; 2) Vlaardingen is toekomstbestendig; 3) Vlaardingen is innovatief. Deze kernambities geven richting aan de verdere uitwerking in omgevingsprogramma's naar concrete maatregelen en uitgangspunten. Door aan de slag te gaan met de ontwikkeling en (her)inrichting van de fysieke leefomgeving gaat gemeente Vlaardingen aan de slag met deze ambities.

Voor een aantal gebieden waar in de nabije toekomst veel ontwikkelingen plaatsvinden wordt in de omgevingsvisie uitgebreider beschreven wat het toekomstperspectief, de gebiedsspecifieke opgaven en de dilemma's zijn. De binnenstad is één van deze drie gebieden. De andere twee wijken zijn de Rivierzone en de Westwijk.

Op hoofdlijnen zijn de ambities voor de binnenstad:

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

ONTWIKKELKADER BINNENSTAD VLAARDINGEN

Naast de omgevingsvisie is er de afgelopen jaren al veel beleid geformuleerd over de binnenstad: er ligt een programma levendige binnenstad, er is een beeldkwaliteitsplan dat zich richt op de openbare ruimte. Wat ontbreekt zijn ruimtelijke kaders voor de transformatie van de binnenstad.

De toekomst van het Liesveldviaduct is een belangrijke opgave, die veel invloed heeft op het functioneren van de binnenstad. De gemeente werkt daarnaast aan de ontwikkeling van de Rivierzone, waar dichtbij het centrum een grote hoeveelheid woningen wordt toegevoegd. De kwaliteit en het functioneren van de binnenstad van Vlaardingen staat onder druk, terwijl een levendige en goed functionerende binnenstad van groot belang is voor het functioneren van Vlaardingen als geheel. Het doorontwikkelen van het centrumgebied tot een gebied met samenhang vereist een heldere visie op het gehele gebied.

In dit ontwikkelkader krijgen de ambities uit de omgevingsvisie een ruimtelijke vertaling. Het ontwikkelkader laat zien hoe de binnenstad kan doorgroeien naar een binnenstad die klaar is voor de toekomst. Het laat zien welke ingrepen in de fysieke leefomgeving nodig zijn om de binnenstad door te ontwikkelen naar een levendige en gezellig binnenstad, maar ook een gezonde woon- en leefomgeving. Op basis van dit ontwikkelkader kan er een omgevingsprogramma worden gemaakt voor de binnenstad. De doorwerking van het ontwikkelkader in regels vindt vervolgens plaats in het omgevingsplan.

Dit ontwikkelkader begint met het verhaal voor de binnenstad: Waar en hoe heeft de binnenstad zich historisch ontwikkeld, waar liggen op dit moment de opgaven en hoe ziet het toekomstbeeld van de Vlaardingse binnenstad eruit? Naast de ruimtelijke veranderingen wordt er aandacht besteed aan de programmatische veranderingen van de binnenstad. Het nieuwe perspectief voor de binnenstad krijgt meer gestalte in het hoofdstuk 'De levendige binnenstad'. Het wordt daarna uitgewerkt in de hoofdstukken 'Raamwerk', 'Het nieuwe bouwblok' en 'Gebiedsuitwerking'. Deze hoofdstukken laten zien welke ruimtelijke principes er uiteindelijk moeten leiden tot een aantrekkelijke, levendige en leefbare binnenstad.



Het Liesveldviaduct in aanbouw

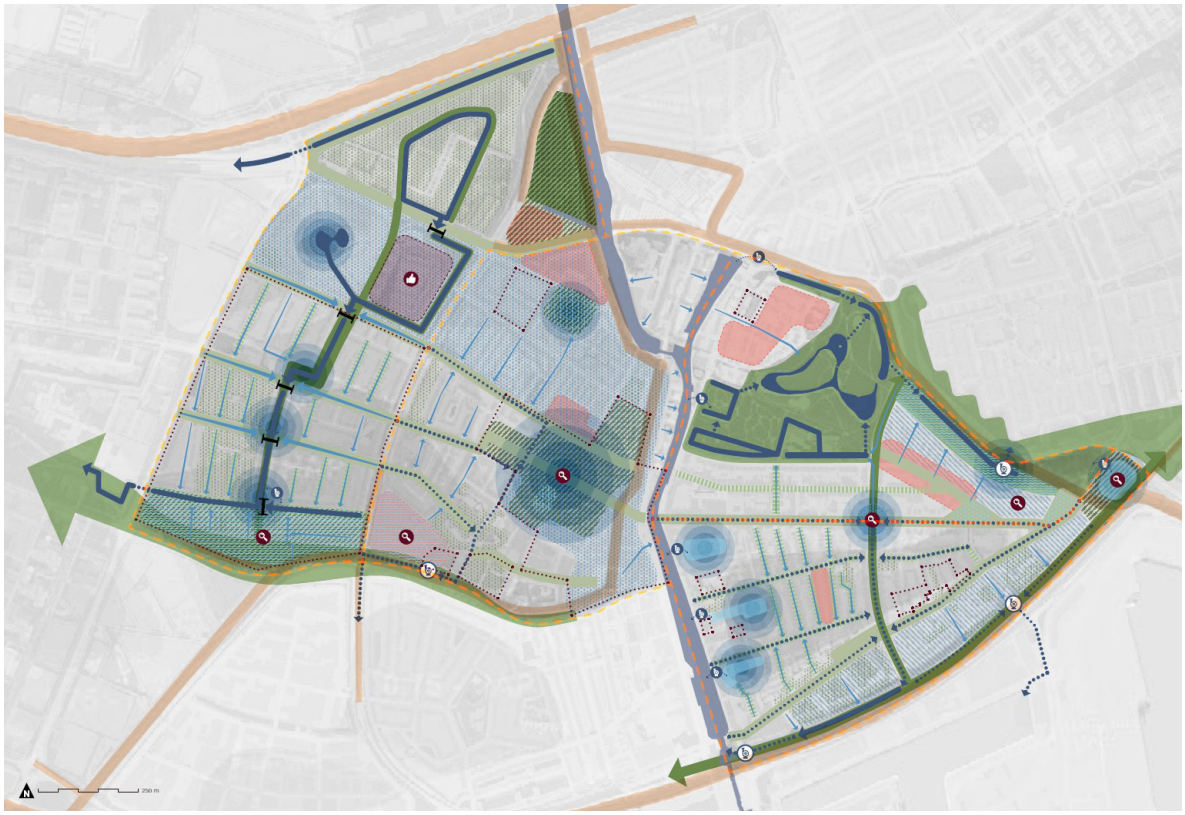
HET VERHAAL VAN DE BINNENSTAD: TOEN, NU EN LATER

TOEN: DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN DE BINNENSTAD

VLAARDINGSE BODEM

Vlaardingen is gebouwd op een bodem van zandhoudende klei, gevormd door oude kreekruggen die vanuit de Oude Haven richting de binnenstad lopen. In de binnenstad rust een groot deel van de bebouwing op deze kreekruggen, terwijl zuidelijke delen overgaan op veenlagen die gevoeliger zijn voor bodemdaling. De dikke kleilaag aan het oppervlak maakt de bodem slecht doorlatend voor water, wat gevolgen heeft voor het bouwen en wonen: er is verhoogd risico op verzakkingen en funderingsschade, vooral bij lage grondwaterstanden of langdurige droogte.

Deltaplan Centrum & Oostwijk
Bron: Wissing



TOT 1910

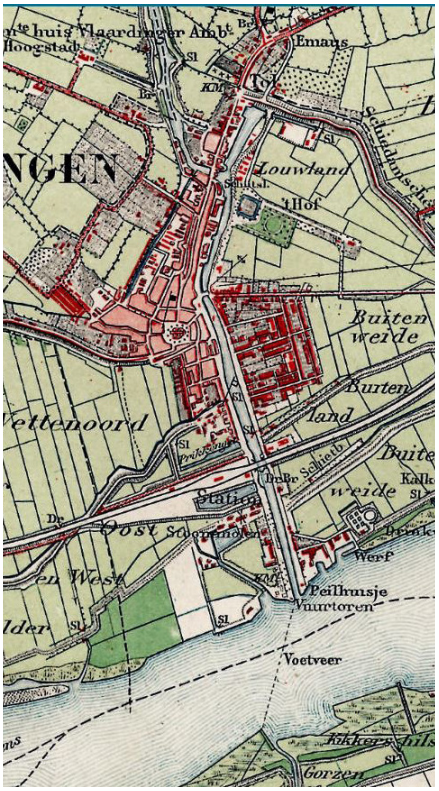
Vlaardingen heeft een rijke historie als haringvissersstadje aan de oude Haven. De bebouwing aan beide zijden van de haven getuigd van een lange geschiedenis met pakhuizen, haringstegen en herenhuizen. De Hoogstraat, het historische lint parallel aan de haven, is een dijk die hoger ligt dan het achterliggende gebied en uitkomt op de Markt, een prachtige verstilde plek rondom de kerk.



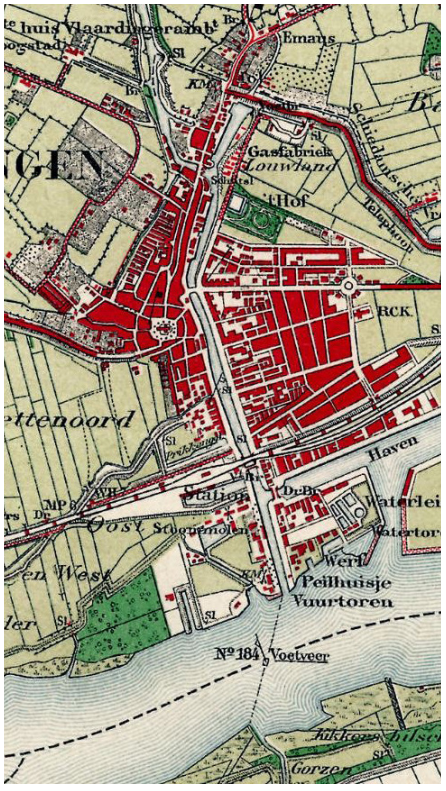
Tot circa 1850 ontwikkelt Vlaardingen zich met name aan de westzijde van de haven.



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



In 1891 wordt de spoorlijn geopend. Deze kaart is van 1910, de groei aan de oostzijde is goed te zien.



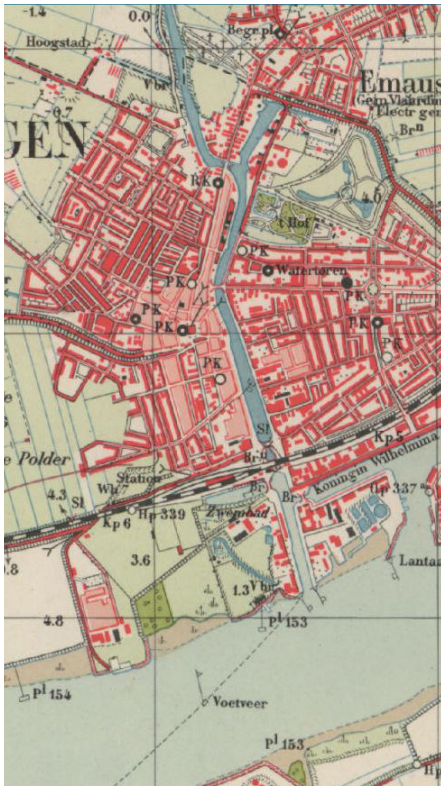


bebouwing van voor 1910

1910-1950

Tot de jaren 30 werd het gebied tot aan de Broekweg / Markgraaflaan al grotendeels bebouwd. In de jaren 40 werd de wijk achter de Hoogstraat gebouwd, compact, 2 tot 3 lagen hoog. De haven vormde de kern van drie woonbuurten: westelijke binnenstad, oostelijke binnenstad en Vettenoordse polder. Ten noorden van het huidige Oranjepark begon de gemeente Vlaardingerambacht.

1945: groei aan de westzijde van het centrum





1950-1980

Vanaf de jaren 60 groeit Vlaardingen hard, Vlaardingerambacht en later Holy en Westwijk zorgen voor een snelle groei en de behoefte aan een groter voorzieningencentrum. In de jaren 60 is met het Liesveld in Vlaardingen een winkelgebied gerealiseerd dat mogelijk is geïnspireerd op de Rotterdamse Lijnbaan. Met de komst van het Liesveldviaduct ontstond een modern centrum waarbij de auto is gescheiden van de voetganger. Het hoogteverschil is benut om de auto's en bus over het centrum heen te leiden en de Schiedamseweg te verbinden met de westkant van Vlaardingen. Via een bajonet sluit het viaduct aan op de Vondelstraat/ Billitonlaan en door naar Westwijk. Deze structuur zorgt ervoor dat de binnenstad goed aansluit op de omliggende wijken. Onder het viaduct werd geparkeerd en stonden winkelpaviljoens.

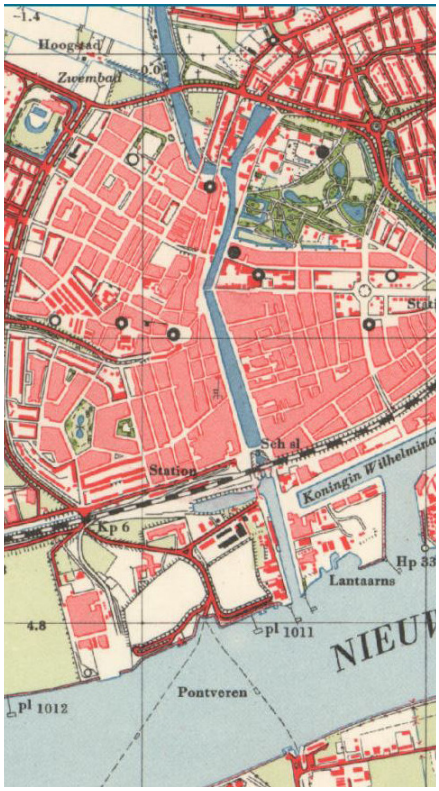
In de wederopbouwperiode werd met de sloop van vooroorlogse bebouwing in het centrum de basis gelegd voor de huidige moderne binnenstad. De kern van de splitsing modern-historisch. Ook Veerplein kwam toen op de kaart.

Ook de Gedempte Biersloot blijft een structurerend lijnelement, wat het al sinds de Middeleeuwen is. Zie de opeenvolgende kaartjes waar de lijn niet wordt overbouwd. Ook op p 17 komt de lijn goed naar voren.





1960





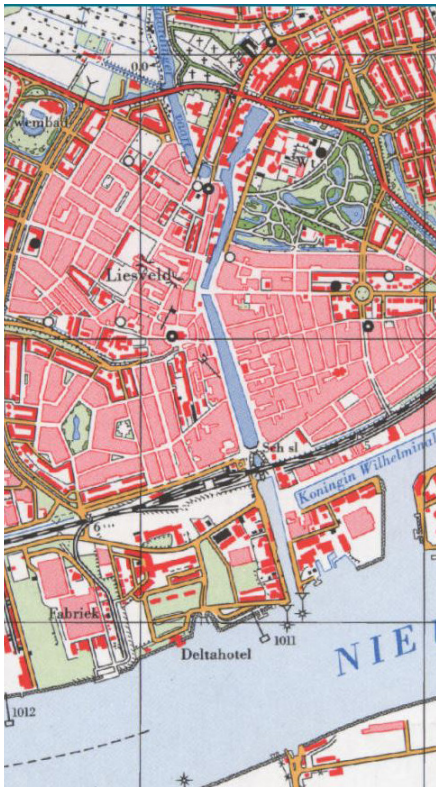
Liesveld zoals het was: ruim opgezet met voetganger als hoofdgebruiker, vergelijkbaar met Lijnbaan

1980-2000

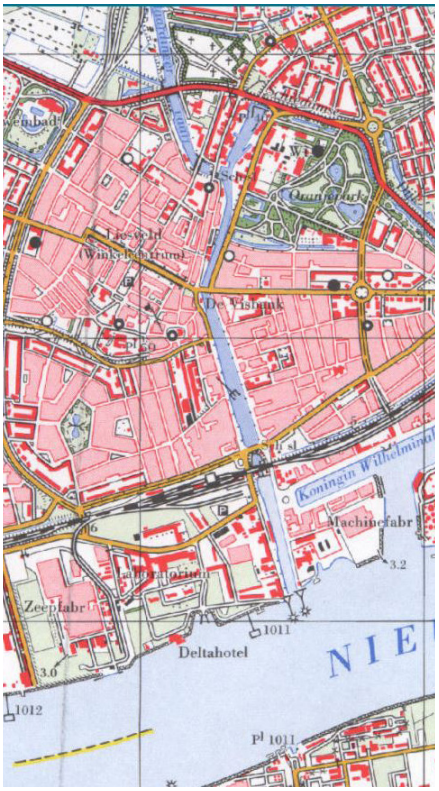
De jaren 1980 tot 2000 staan in het teken van verdichting. De ruimte onder het viaduct wordt volgebouwd met winkels. Met een luifel erover ontstaat aan weerszijde van het viaduct een identieke passage. De hoge woontoren op de kop van het Veerplein en de torens op het Liesveld luiden een nieuw tijdperk in voor het centrum met hoogbouw.



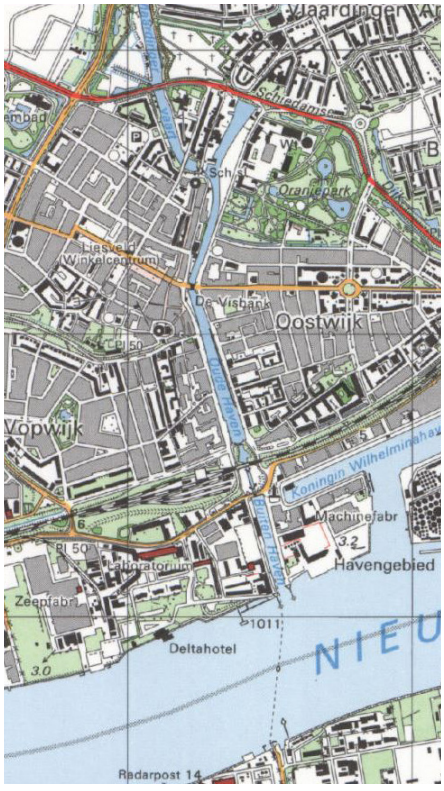
1970: ruimte rond Liesveld viaduct



1980: het Liesveld als doorgaande weg door de binnenstad



1995: stadsvernieuwing



2000-2020

Vlak voor de kredietcrisis wordt het winkelcentrum nog flink uitgebreid naar het noorden, met de verplaatsing van de V&D van het Veerplein naar de Cronjéstraat als trekker. Delen van de vooroorlogse wijken worden gesloopt om plaats te maken voor appartementen. De ontwikkeling van het Mariskwartier past ook in deze periode van forse groei van de binnenstad en bouwt voort op de hoogbouw rond het Liesveld. In de zuidelijke binnenstad vindt de nodige stedelijke vernieuwing plaats, ondermeer de Sacharovplaats met parkeergarage voor het stadhuis.

De laatste jaren is het winkeloppervlak aan het afnemen. De noordelijke passage van het Liesveld kent veel leegstand. Daar waar het hardst gegroeid is, slaat de krimp het meest toe. Door transformatie van de haven groeit de stad niet langer richting het noorden, maar juist ten zuiden van het centrum aan de Nieuwe Maas. De komst van de metro draagt hier aan bij.



Zo zag de hoek Cronjéstraat/ Gedempte Biersloot eruit voor de bouw van het Mariskwartier (foto onder elkaar)



DE VLAARDINGSE BINNENSTAD NU

RUIMTELIJKE CONTEXT

Geen jaarringen maar tijdslagen door elkaar

De binnenstad wordt getypeerd door een veelheid aan sferen. Ieder decennium heeft zijn sporen nagelaten, waardoor de binnenstad geen eenheid is. De Westhavenkade en Hoogstraat vormen een samenhangend historisch systeem, direct daarachter is een modern winkelgebied ontstaan met passages en grote winkels. De twee passages van het Liesveld lijken sterk op elkaar, dit helpt niet voor de oriëntatie. De vooroorlogse woonbuurt die aansluit op de binnenstad is kleinschalig, vaak twee lagen met kap, en vormt een groot contrast met de witte woontoren aan het Liesveld en de bebouwing van het Mariskwartier.

De binnenstad lijkt door deze contrasten en abrupte overgangen groter en loopafstanden langer. Door de combinatie van verschillende sferen is er geen sprake van een duidelijke karakteristiek in de binnenstad. De historische kwaliteiten verloederen. De leegstand van monumenten aan de Westhavenkade en de Markt geven de indruk dat de historische stad er niet meer toe doet. Het Liesveld viaduct detoneert in de stad en doet afbreuk aan het hoogstedelijke woonmilieu dat hier is gecreëerd. Er is een keuze nodig voor de lange termijn, zodat het fragmentarische beeld samenhang krijgt.

Parkeren

Met de modernisering van het winkelen werd de auto een belangrijke factor in de binnenstad. Er zijn drie pareergarages: de Hoogstraatgarage (423 pp), Liesveldgarage (398 pp) en Stadhuisgarage (148 pp). De garages zijn primair bestemd voor bezoekers van de binnenstad maar bij de ontwikkeling van een aantal woningbouwprojecten zijn de parkeerplaatsen in de garages in de toekomst ook toegewezen aan bewoners. Ook op het Liesveld viaduct is sprake van parkeren voor bewoners. De parkeergarage Liesveld maakt integraal onderdeel uit van het viaduct en is daarmee een sleutel in de vernieuwingsopgave.

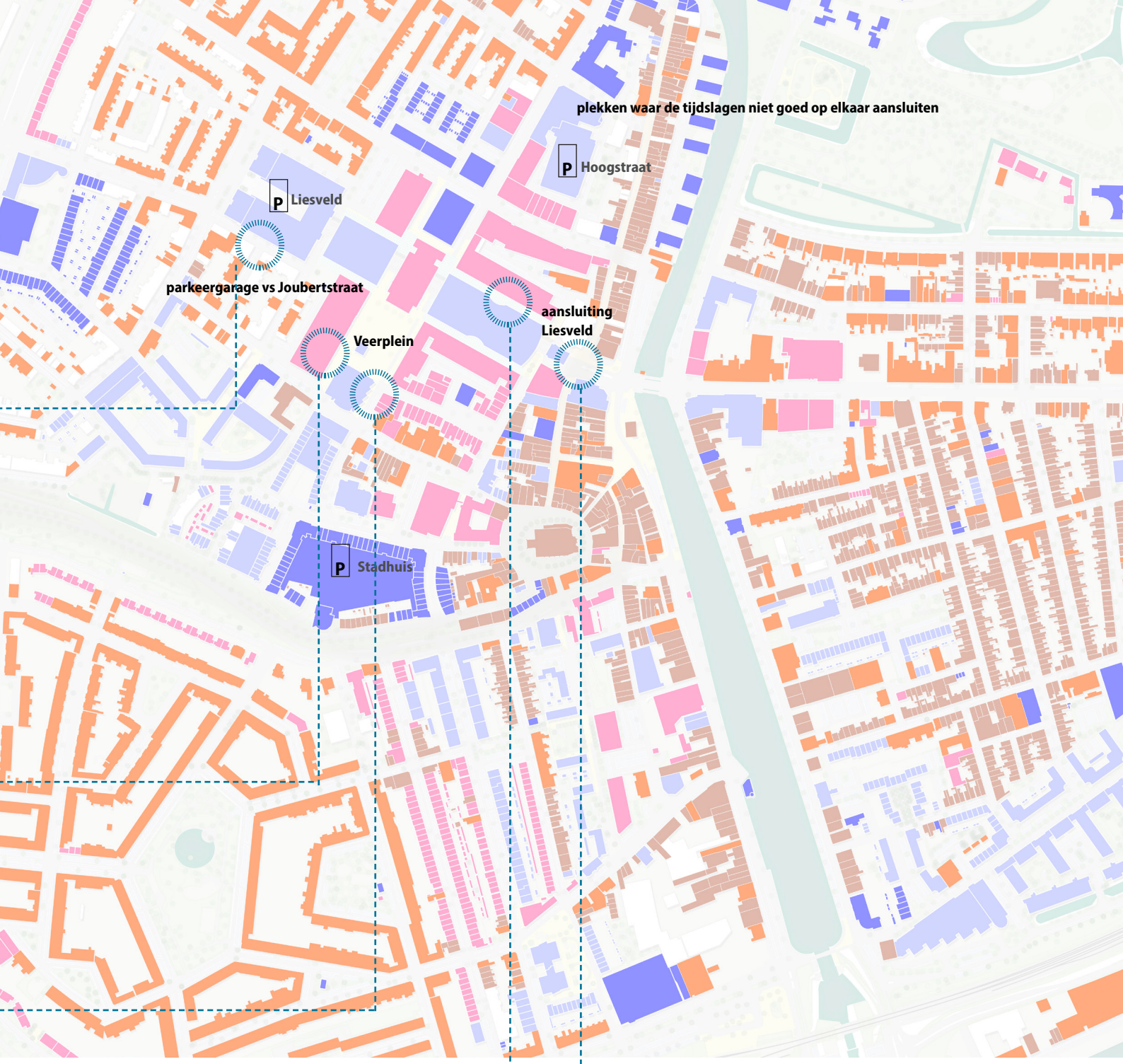


parkeergarage vs Joubertstraat





Veerplein







aansluiting
Liesveld

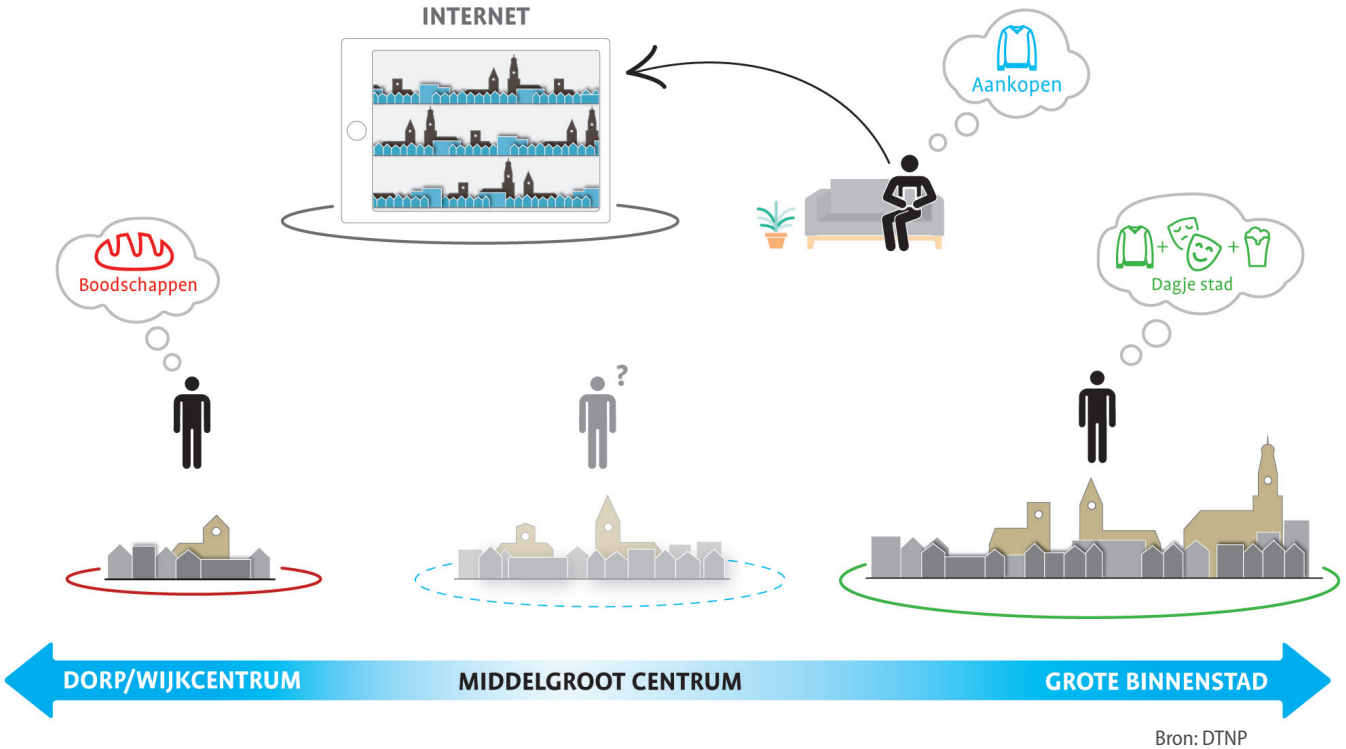
PROGRAMMATISCHE VERANDERINGEN IN DE BINNENSTAD

Grote veranderingen in het winkelen
Middelgrote steden hebben het moeilijk als het gaat om het winkelen. Enerzijds is er de nabijheid van Rotterdam met een volwaardig winkelaanbod. Met de Hoekse lijn sta je in 15 minuten op de Blaak. Winkelen in Rotterdam is daarmee beter bereikbaar geworden. Anderzijds zijn de wijkwinkelcentra optimaal geëquipeerd voor de dagelijkse boodschappen. De binnenstad van Vlaardingen vervult naast de dagelijkse boodschappen een andere functie. Naast winkelfuncties is er ruimte voor ontmoeting en verblijf, horeca, cultuur en recreatie, dienstverlening en werken.

Veel middelgrote steden hebben juist de afgelopen jaren hun kernwinkelcentrum nog vergroot. Met het vertrek van de V&D en het faillissement van een aantal andere ketens is de neergaande trend ingezet. Het online winkelen heeft een grote vlucht genomen en consumentengedrag is de afgelopen jaren veranderd. Winkelen staat meer in het teken van verblijven en er wordt meer geld uitgegeven aan horeca.

De Vlaardingse binnenstad van de toekomst krijgt een bredere functie. Hoewel detailhandel een belangrijke pijler blijft richt de binnenstad zich daarnaast op recreatie, cultuur, ontmoeten en verblijven. Programmatisch moet de Vlaardingse binnenstad het hebben van een interessante mix van speciaalzaken, goede horeca, prettige verblijfsplekken in de openbare ruimte en culturele functies. Dat wordt versterkt door de dagelijkse boodschappen. De historische delen van de binnenstad zijn belangrijke kwaliteitsdragers en dragen bij aan de sfeer en gezelligheid van de binnenstad. Ze zijn bij uitstek geschikt om een terrasje te pakken of een ijsje te eten langs het water. Cultuur in de binnenstad voegt iets toe voor zowel het programma overdag als in de avond.

Ook waar het winkelcentrum het laatst is uitgebreid vindt krimp plaats. Hier is transformatie noodzakelijk, maar ook het meest complex: het gaat om grote winkelruimtes die relatief nieuw zijn en lastig te transformeren. In Vlaardingen is dat ten noorden van het Liesveld viaduct, rond het pand van V&D en de Korte Hoogstraat, en onder het Liesveld viaduct. Het viaduct is een extra belemmering: door de stapeling van functies is transformatie nog complexer.



Bron: DTNP

De Vlaardingse winkelsituatie
Het winkelen in de binnenstad kent verschillend typeringen.

- Filiaal zijn de ketens die je overal vindt, zoals de H&M en C&A;
- Lokaal/ speciaal zijn de winkels die Vlaardingers kennen als de lokale helden, de juwelier, boekwinkel, de muziekwinkel, de kookwinkel;
- Dwaal zijn de kleine winkels die een lage huur nodig hebben, en gevonden moeten worden, zoals de platenzaak of atelier;
- Dagelijkse boodschappen zijn niet onderscheidend maar wel nodig voor een goed functionerende binnenstad.

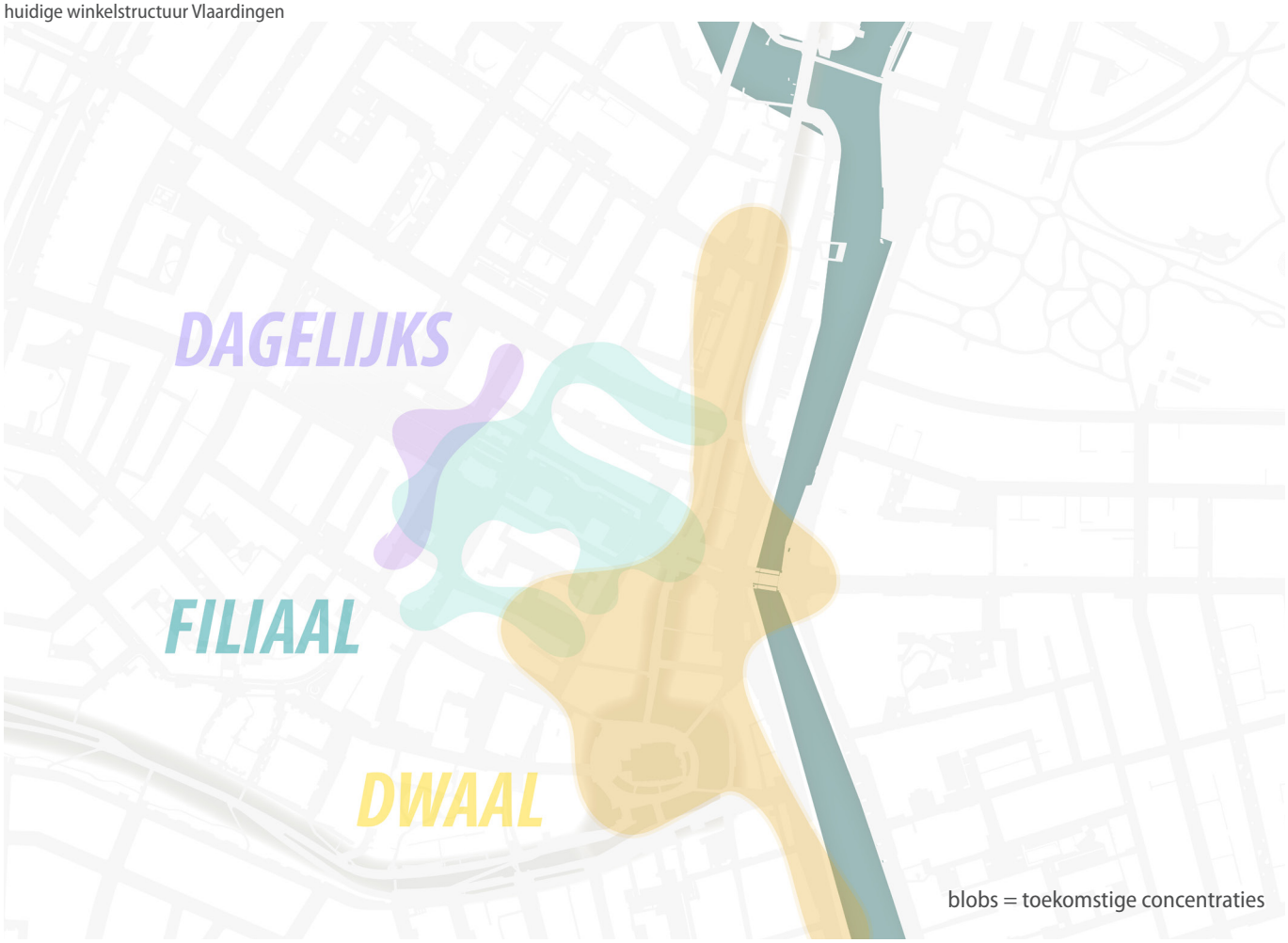
In Vlaardingen is een krimp zichtbaar van de filialen. Dat is logisch: Rotterdam is om de hoek en bovendien zijn het winkels die zich goed redden met internetverkoop. Het risico is dat deze ketens grotendeels uit Vlaardingen vertrekken of failliet gaan en grote winkels achterlaten. De speciaal winkels hebben het zwaar in Vlaardingen. Zij zijn gebaat bij een sterke lokale klantenbinding, een prettig verblijfsklimaat en meer inwoners in de binnenstad voor meer draagkracht.

Het dwaalmilieu is goed voorzien in Vlaardingen, de historische straatjes, ook in de zuidelijke binnenstad, voorzien hier in een goed verblijfsklimaat.

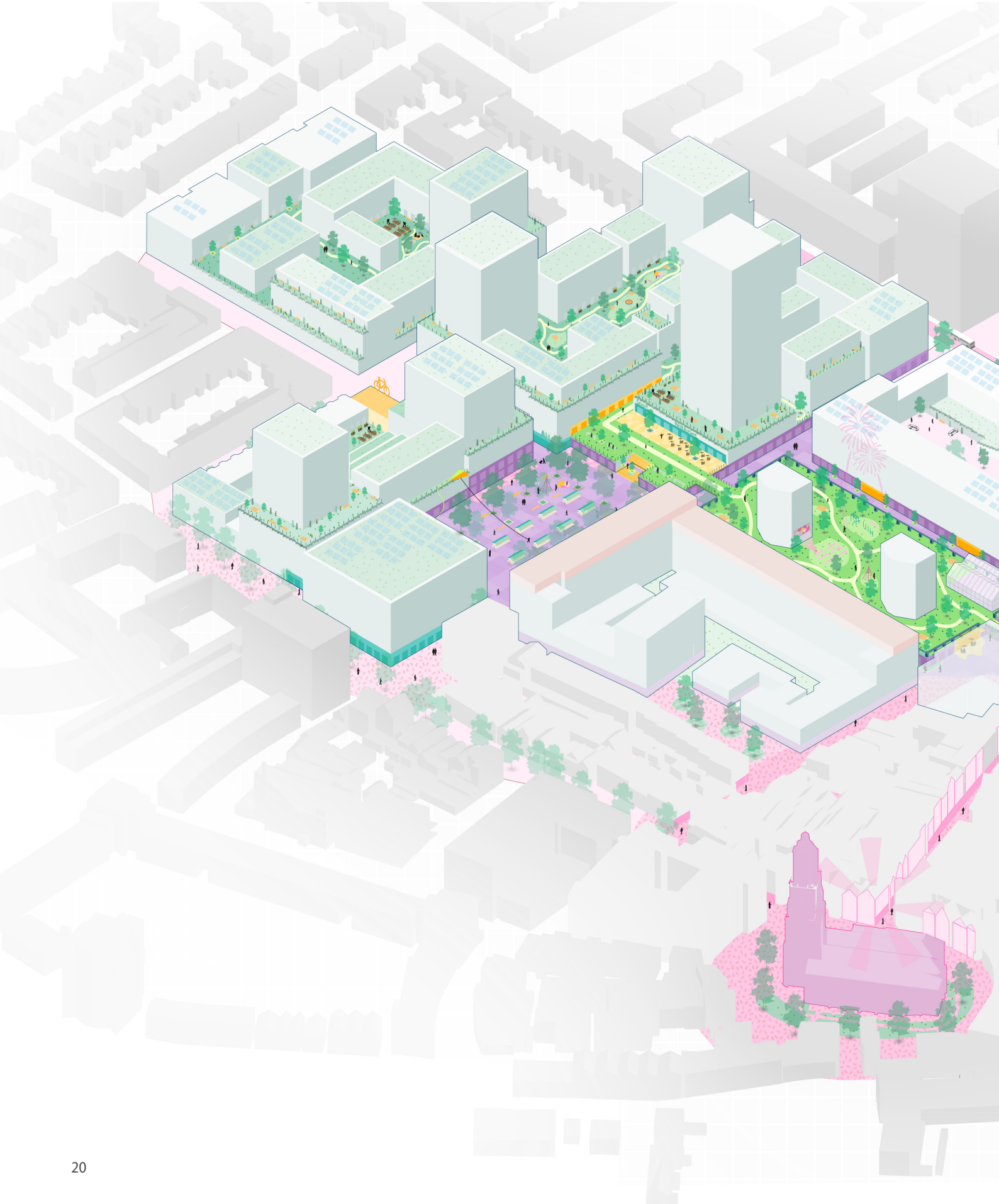
Een vierde segment zijn de dagelijkse boodschappen: die heeft iedereen nodig, en zitten ook in het wijkwinkelcentrum. Ze zijn niet onderscheidend, maar trekken wel klanten die dichtbij wonen. Deze basis zal in ieder geval overeind blijven.

Wonen in de binnenstad
De verwachting is dat er tenminste tot 2040 een woningvraag zal blijven bestaan. De binnenstad als beoogde ontwikkellocatie biedt ruimte aan zo'n 800 nieuwe woningen. Het kan daarmee een bijdrage leveren aan de woningbouwopgave en daarnaast een positieve impact maken op andere ambities zoals benoemd in het programma levendige binnenstad.

huidige winkelstructuur Vlaardingen



TOEKOMSTVISIE BINNENSTAD





De binnenstad van Vlaardingen is aantrekkelijk om te bezoeken. De historische setting met de Oude Haven is daarvoor de basis, maar er is meer: het museum, uitwaaien aan de Nieuwe Maas, pakhuizen aan de KW haven, een bezoek aan de stadsgehoorzaal en het bijzondere park op het voormalige Liesveldviaduct. De Vlaardingse binnenstad is er primair voor haar bewoners. Die wonen zo dichtbij dat ze lopend of met de fiets naar de binnenstad komen, of wonen in een van de aantrekkelijke appartementen in het centrumgebied. Wonen in de binnenstad levert reuring en draagvlak voor de voorzieningen.

Horeca en cultuur zijn belangrijke aanjagers van de binnenstad. De horeca aan de Blokmakersplaats, Westhavenkade en de Brede Havenstraat zijn overdag en in de avond belangrijke trekkers met fijne terrassen aan het water. De bibliotheek heeft een bijzondere plek gekregen in de Grote Kerk: in het hart van historisch Vlaardingen. Met de bibliotheek wordt het historische gebied versterkt en is er meer reuring op de Markt. Aan het Veerplein is het – met name gedurende de dag – goed toeven. Winkelend publiek strijkt even neer op de terrassen onder de grote bomen en ouders met kinderen vinden hier een fijne plek om even uit te rusten terwijl hun kinderen kunnen spelen op het plein.

In de toekomst heeft de binnenstad een groener karakter. Op zonnige dagen bieden de grote platanen op het Veerplein bescherming tegen de hitte. Het Liesveldpark, het park op het voormalige liesveldviaduct, voegt kwaliteit toe aan de binnenstad. Het is een fijne plek om te wonen, maar ook om te wandelen, te ontmoeten en even uit te rusten. Met het herinrichten van de Hoflaan ontstaat er een prettige wandelroute die het Liesveldpark en het Hof / Oranjepark met elkaar verbindt.

De focus in het centrumgebied verschuift naar de voetganger en fietser. Het centrum blijft goed te bereiken, maar de auto gaat niet meer over het Liesveldviaduct en is minder prominent in het straatbeeld aanwezig. De bezoeker komt vaak met het openbaar vervoer en loopt op een prettige manier langs de Westhavenkade naar de binnenstad. De ruimte in de parkeergarages wordt gebruikt om nieuwe bewoners een parkeerplek te bieden.

DE LEVENDIGE BINNENSTAD



Westhavenkade
De haven is de levensader van Vlaardingen. Op de Westhavenkade is die historie nog steeds voelbaar.

HISTORISCH EN MODERN

KOESTER WAT KARAKTER HEEFT

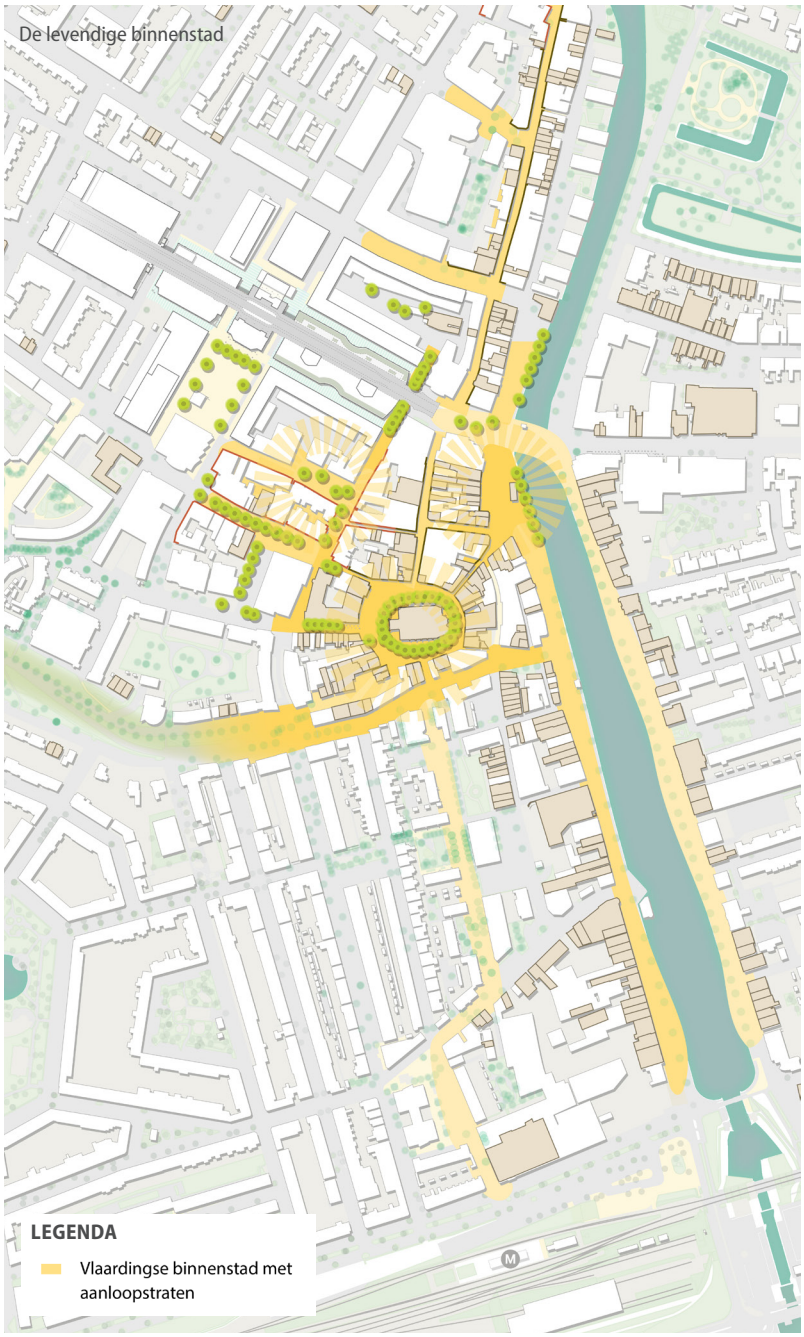
De levensader van Vlaardingen is de haven. De haven verbindt binnendijks en buitendijks, binnenstad en buitenstad. De Westhavenkade en Oosthavenkade vormen een eenheid met de monumenten, de bruine vloot en de Hoogstraat als parallelstructuur, uitkomend op de Markt. Centraal punt is de Oudehavenbrug in het hart van de binnenstad, met de visbank en de bushalte op de Blokmakersplaats.

Naast de historische panden bieden de modernistische naoorlogse stadsblokken een onderscheidende kwaliteit in de binnenstad. Deze semi-gesloten bouwblokken kenmerken zich door sobere wederopbouwarchitectuur met een bouwhoogte van 5 bouwlagen. Ze zijn veel te vinden rondom het liesveldviaduct. De schoonheid ervan is aan het zicht onttrokken door de luifels en passages, maar in de Korte Hoogstraat is te zien hoe deze blokken er uit hebben gezien. De combinatie van historisch met wederopbouw maakt Vlaardingen bijzonder en onderscheidend. Met name de Blokmakersplaats is bijzonder omdat hier de bebouwing uit de wederopbouwperiode en de historische bebouwing samenkomen.





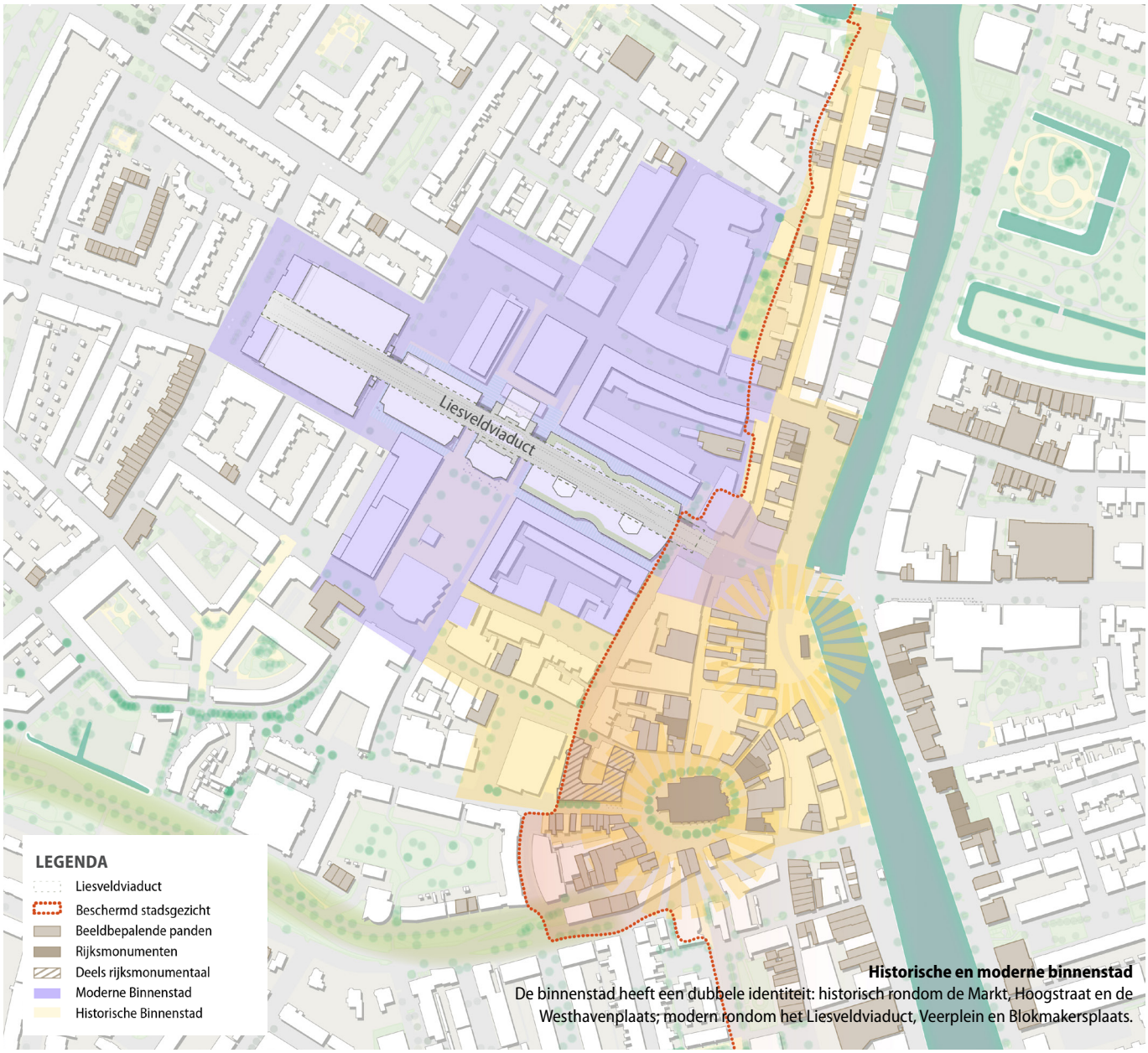




DUBBELE IDENTITEIT

De binnenstad heeft een dubbele identiteit, met een historisch en modern gedeelte. Ze hebben een andere uitstraling en het verschil in identiteit is te herkennen aan de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte. Door de verscheidenheid in sfeer en beleving ontbreekt op sommige plekken – met name waar de historische binnenstad de moderne binnenstad raakt – samenhang in de openbare ruimte.

Het historische gedeelte van de binnenstad is heringericht. Dit is zichtbaar in de buitenruimte van o.a. de Markt, de Hoogstraat en de Westhavenplaats. Op andere plekken is herinrichting noodzakelijk, om de samenhang binnen het stadscentrum te borgen en een kwaliteitsslag te maken. Er wordt aangesloten bij de reeds heringerichte gedeeltes van de binnenstad.



Historische en moderne binnenstad
De binnenstad heeft een dubbele identiteit: historisch rondom de Markt, Hoogstraat en de Westhavenplaats; modern rondom het Liesveldviaduct, Veerplein en Blokmakersplaats.


VOLKSBADHUIS

DE NIEUWE FUNCTIE VAN DE BINNENSTAD

VAN WINKELEN NAAR VERBLIJVEN

Vlaardingen is meer dan alleen winkelen: juist de mix met andere functies zoals horeca, cultuur, werken en wonen maakt van de binnenstad een levendige en leefbare binnenstad. De binnenstad moet een plek zijn waar je om allerlei redenen naar toe gaat: naar school, naar de kerk, naar de supermarkt. In de binnenstad ontmoet je vrienden en buren.

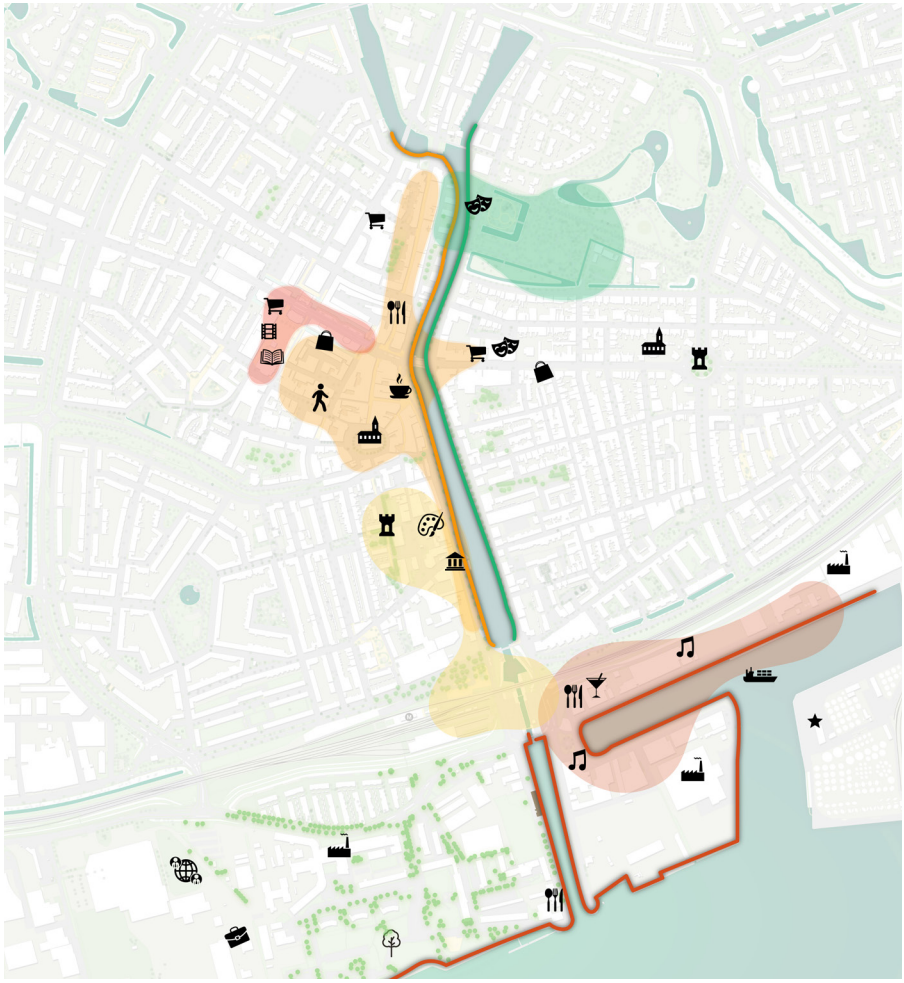
Vlaardingen is aantrekkelijk om te bezoeken. De historie van Vlaardingen wordt gekoesterd en deze identiteit is voelbaar in de inrichting van de stad. Er ontstaan overlappende sferen die samen een compleet en complementaire binnenstad vormen: winkelen tussen Hoogstraat en Veerplein, terrassen aan de oude haven, het dwaalmilieu van de zuidelijke binnenstad, de historische KW-haven met leisure. De natuurlijke beweging van de binnenstad naar het zuiden en naar het water wordt functioneel ondersteund.

De verschillende milieus in de binnenstad worden op een goede en prettige manier aan elkaar verbonden. Bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte sluiten aan bij de identiteit van het gebied, net als de programmering ervan. Kleine speciaalzaken zijn te vinden in het historische gedeelte van de binnenstad: in het dwaalmilieu. Grotere ketens en dagelijkse boodschappen zijn in het moderne centrum te vinden.



DE NIEUWE CONTOUREN VAN DE BINNENSTAD

Het zwaartepunt van de binnenstad verschuift. De contouren van het centrum worden niet meer afgetekend door het gebied rond de Markt, de Hoogstraat en het Liesveld. De binnenstad beslaat een groter gebied dat is opgespannen tussen Oranjepark aan de Noordzijde en de metrohalte aan de Zuidzijde. Daarbinnen creëren we naar samenhang: geen losse ontwikkelingen maar kijken naar de verbinding tussen de verschillende gebieden.



Meer dan alleen het winkelhart
Het gebied rond de Markt, de Hoogstraat en het Liesveld wordt nu gezien als de Vlaardingse binnenstad. Een binnenstad is veel meer dan alleen het winkelhart. Een bezoekje aan de binnenstad is ook een bezoek aan de stadsgehoorzaal, een cursus in Kade 40, uitgaan in de Kroepoekfabriek. Het Oranjepark is de plek voor evenementen.

VAN VERKEERSRUIMTE NAAR BESTEMMING

HET LIESVELDVIADUCT TRANSFORMEERT

Het Liesveldviaduct heeft geen verkeersfunctie meer. Het Liesveldviaduct is vrij van doorgaand verkeer en de bus wordt omgeleid over andere routes, met behoud van bushalte op of in de nabijheid van de binnenstad zodat de bereikbaarheid van de binnenstad met openbaar vervoer verzekerd blijft. Daarmee ontstaat ruimte voor een radicale transformatie. Boven het Liesveldviaduct is dat nodig vanwege het ontbreken van leefkwaliteit. Onder het Liesveldviaduct is de opgave om het aantal winkelmeters terug te dringen en twee kwakkelende passages samen te voegen tot één goede winkelstraat zonder dak en met groen. Alleen door beide opgaves te combineren zal kwaliteit worden gemaakt: herinrichting van het viaduct is onvermijdelijk.

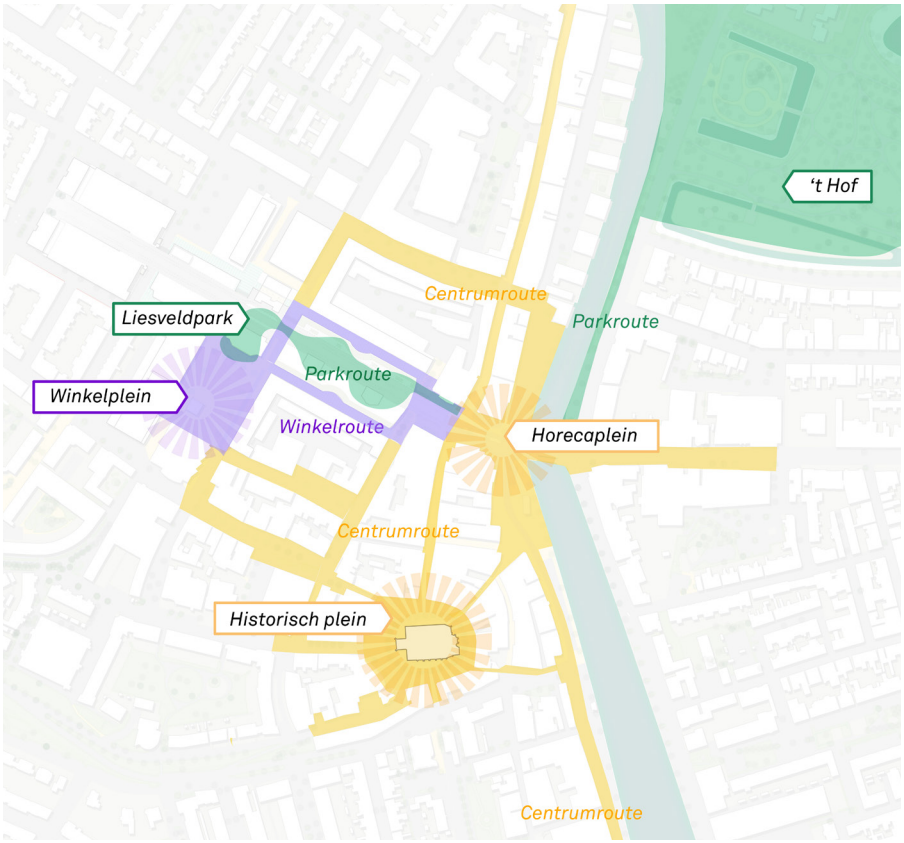
De transformatie van het viaduct is een complexe opgave door de samenhang tussen boven- en benedenwereld. Parkeren en logistiek voor de ondergelegen winkels staan op het viaduct. Per blok is de opgave anders: meer naar het westen, op de plek van de huidige parkeergarage is transformatie naar wonen gewenst.

Het centrale deel tussen Veerplein en Blokmakersplaats vraagt om een totale makeover, waarbij goede openbare ruimte wordt gecombineerd met winkelen. Aan het Veerplein en aan de Blokmakersplaats is de belangrijkste opgave om de twee verschillende hoogtes (Liesveldviaduct en Liesveld passage) op een goede manier met elkaar te verbinden voor bezoekers en bewoners.



KRALENSNOER VAN PLEINEN

In de binnenstad is een kralensnoer van pleinen te vinden die complementair aan elkaar zijn. Er is ruimte voor accent verschillen. De Markt is het historische plein met historische bomen van Vlaardingen; het Veerplein is er voor het winkelend publiek en heeft met name een functie overdag; de Blokmakersplaats, uitlopend op de Westhavenplaats is het entreeplein van de binnenstad en is geprogrammeerd met dag- en avondprogramma. Het Liesveldviaduct wordt getransformeerd naar verblijfsgebied met een groen karakter. Het is een verlengde van het Veerplein en de Liesveldpassage, en biedt groen en rust in een levendig stadscentrum.



Kralensnoer van pleinen
De openbare ruimte heeft accent verschillen.



Markt
De Markt is het historische plein met historische bomen.

Hoogstraat
De historische panden in de Hoogstraat vallen binnen het beschermd stadsgezicht. De schaal en maat die typerend is voor een historisch centrum past goed bij het dwaalmilieu.



WINKELEN TUSSEN DE PLEINEN

In het noordelijke deel van de binnenstad, rond het Liesveld viaduct is leegstand zichtbaar. Met name in de noordelijke passage van het Liesveld is de leegstand groot, de route sluit niet goed aan op de belangrijke plekken zoals het Veerplein. Ten noorden van het viaduct, in de Korte Hoogstraat, Cronjéstraat en Schoutplein ligt de focus al deels op dagelijkse boodschappen, speciaalwinkels zoals koffie- of meubelzaken, en voorzieningen zoals kappers. De straten zijn te typeren als aanloopstraten. Deze beweging sluit aan bij de verschuiving van het centrum naar het zuiden: richting Nieuwe Maas en metrohalte.

In oost-westrichting ligt de kracht bij de Oude Haven, het historisch kloppende hart van de binnenstad. Tussen Veerplein en Westhavenkade vormen de Liesveld passages een stijlbreuk, maar de andere straten zijn divers met een mix van oud en nieuw, volwassen bomen en kleine pleintjes.

Toekomstige winkelstructuur Vlaardingen



Het winkelen wordt geconcentreerd tussen de Blokmakersplaats (aan de haven) en het Veerplein. Hier ontstaat een onderscheidend milieu: geen klassieke winkelstraten, maar een mix van winkelen, horeca en cultuur, van historische panden en wederopbouwblokken. Ten noorden is het winkelen meer doelgericht, zoals dagelijkse boodschappen (supermarkten en levensmiddelenzaken) en specialistische winkels die gericht bezocht worden, zoals een beddenwinkel of keukenstudio. Dit is gemengd met dienstverlening, zoals bankfilialen, zonnestudio's en makelaarskantoren. Voor enkele zaken aan de Korte Hoogstraat, Cronjéstraat en het Schoutplein (Veerplein noord) wordt verplaatsing naar het centralere deel tussen de pleinen aantrekkelijk.

Op en tussen de pleinen ligt de nadruk op winkelen als tijdverdrijf: modewinkels, specialistische winkels zoals de boekhandel, en ondersteunende daghoreca. Aan de Blokmakersplaats vormt de H&M nu de trekker, de Hema zit aan het Veerplein. De Liesveldpassage moet transformeren om als een goede verbinding tussen beide pleinen dienst te kunnen doen. Met name de zuidelijke passage is een belangrijke verbinding tussen Blokmakersplaats en Veerplein. Het weghalen van de overkapping draagt bij aan een prettige winkelstraat die goed verbonden is met de rest van de binnenstad. Dit versterkt het stedelijke karakter en geeft bezoekers het gevoel in een levendige binnenstad te lopen, in plaats van in een afgesloten winkelcentrum. Daarbij wordt onderzocht of een luifel als droogloper wenselijk en passend is. Deze transformatie sluit aan bij de ontwikkeling van het Liesveldviaduct naar een prettige verblijfsruimte.

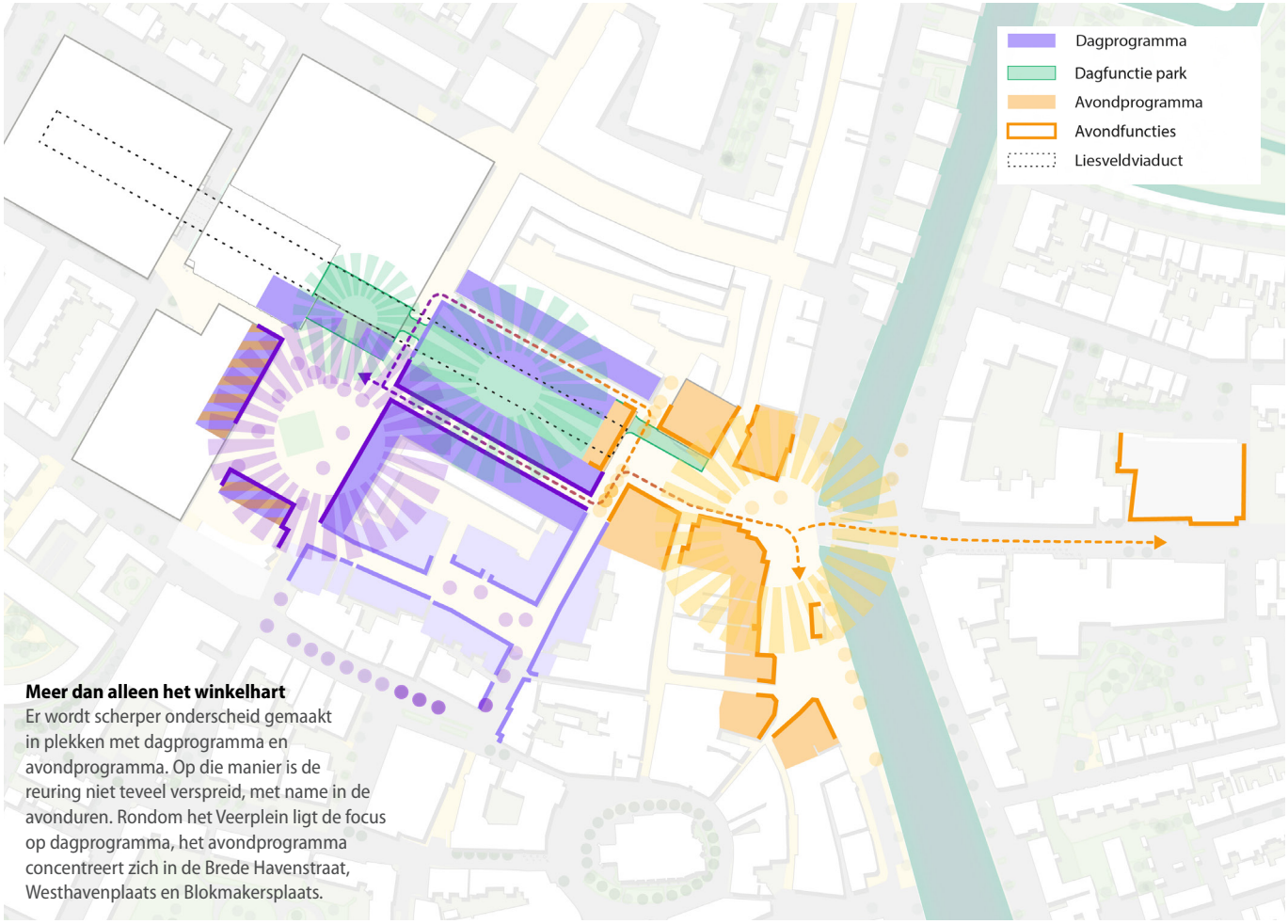
De Fransenstraat en Kuipersstraat zijn aanloopstraten maar kunnen profiteren van de concentratie van het winkelen en wat meer opgewaardeerd worden zodat de verblijfskwaliteit toeneemt. Dit gebied wordt naadloos aangesloten op het dwaalgebied van de Hoogstraat, Peperstraat, Waalstraat, Markt en Westhavenkade met een mix van kleinschalige winkelen, cultuur, horeca en wonen. Dit loopt door in de zuidelijke binnenstad, waar cultuur sterk vertegenwoordigd is met het museum en Kade40. De bibliotheek verdient een goede plek op een bijzondere locatie: de Kerk.



Liesveldpassage
De zuidelijke Liesveldpassage is een belangrijke verbinding tussen de Blokmakersplaats en het Veerplein. Winkelen als tijdverdrijf blijft hier belangrijk. De straat transformeert tot een prettige winkelstraat zonder overkapping.

AVONDPROGRAMMERING ROND DE HAVEN

De avondhoreca is geconcentreerd in de Brede Havenstraat. Deze straat is tevens een belangrijk link tussen de Westhavenkade en Hoogstraat. De Westhavenplaats en Blokmakersplaats zijn goede locaties voor horeca met terras. De link met andere avondprogramma's zoals de Stadsgehoorzaal en de bioscoop zijn van belang voor reuring in de avond. De bioscoop op het Veerplein ligt relatief op afstand. Een combinatie met andere culturele functies zou beter zijn. De bioscoop zou dan ook mogelijk verplaatst kunnen worden naar de Blokmakersplaats. De bioscoop zou een mogelijke trekker van deze plek kunnen zijn. De Westhavenkade zou de plek moeten zijn waar je 's avonds nog even langs loopt voor een drankje.



Meer dan alleen het winkelhart
Er wordt scherper onderscheid gemaakt in plekken met dagprogramma en avondprogramma. Op die manier is de reuring niet teveel verspreid, met name in de avonduren. Rondom het Veerplein ligt de focus op dagprogramma, het avondprogramma concentreert zich in de Brede Havenstraat, Westhavenplaats en Blokmakersplaats.

WONEN IN DE BINNENSTAD

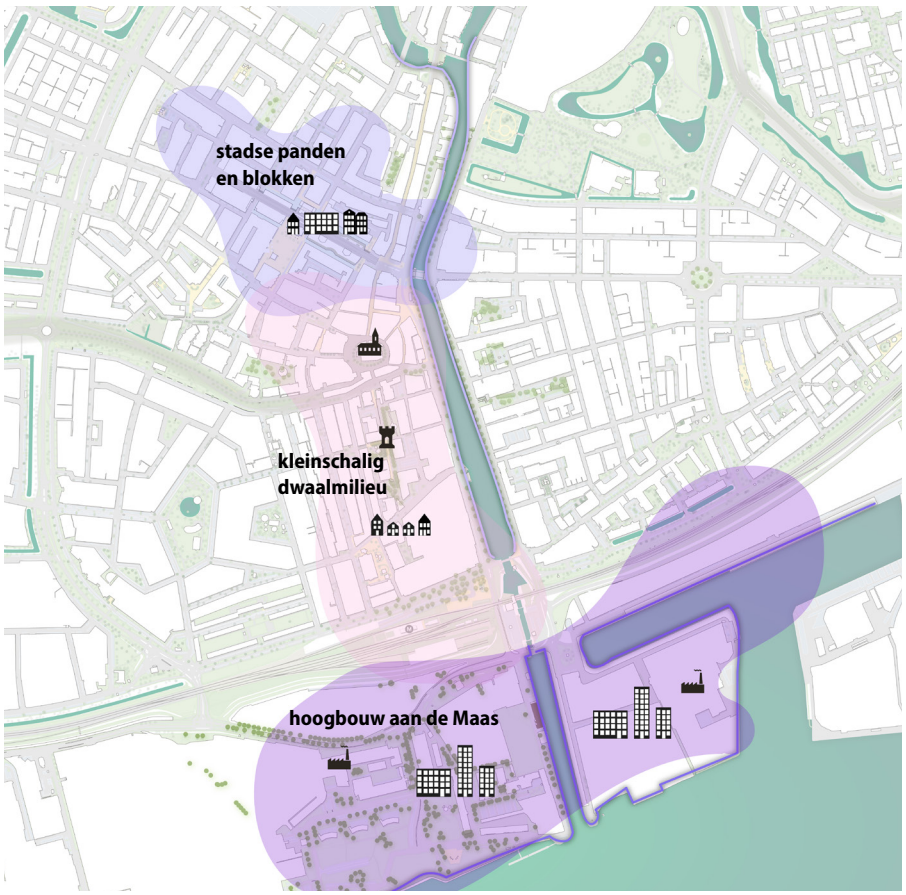
De binnenstad biedt een onderscheidend woonmilieu met vele verschillende kwaliteiten: de monumentale panden aan de Westhavenkade, karakteristieke panden aan de Hoogstraat, appartementen in de naoorlogse stadsblokken en de torens. De dagelijkse boodschappen nabij en de metro op loopafstand maakt de binnenstad aantrekkelijk voor jongeren, ouderen en starters. Ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, kunst, cultuur en evenementen versterkt de verbondenheid tussen Vlaardingers en draagt bij aan een dynamisch, aantrekkelijk woonmilieu waar ontmoeten centraal staat.

Verdichten is geen doel op zich maar levert een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de binnenstad. Aansluitend op de woonvisie wordt er ingezet op een goede balans in woningaanbod. Het toevoegen van woningen moet iets toevoegen aan het woningaanbod in Vlaardingen: goede appartementen in het middeldure en dure segment. Het bestaande woningaanbod is op veel plekken toe aan een upgrade. Huidige bewoners, verenigd in VVE's, en woningcorporaties zullen worden gestimuleerd om hun woningen en gebouwen op een duurzame manier te transformeren en een kwaliteitsslag te geven.

Minder drukke delen rondom het Liesveldviaduct zullen getransformeerd worden naar wonen. Hierbij kan de plint worden gecombineerd met de tweede laag, waar in een deel van de blokken een kantoorachtige ruimte zit. Waar transformatie naar wonen plaatsvindt is speciale aandacht voor leefbare straten met goede entrees aan de straat.

De binnenstad van Oranjepark tot de Nieuwe Maas biedt ruimte voor verschillende woonmilieus. Aan de Nieuwe Maas is ruimte voor hoogbouw, zowel rond het Maaspark als op het Eiland van Speijk. In de zuidelijke binnenstad wordt aangesloten op het kleinschalige dwaalmilieu.

De noordelijke binnenstad is fragmentarisch: de ene straat is totaal anders dan de andere, verschillende tijdslagen buitelen over elkaar heen, bebouwing van 2 lagen met kap staat naast hoogbouw. Voor nieuwe bebouwing kiezen we voor de schaal van de wederopbouwblokken met een basishoogte van 5-6 bouwlagen. Waar de nieuwe bouwblokken grenzen aan historische bebouwing is speciale aandacht voor een goede inpassing. Incidenteel zijn accenten mogelijk, mits deze op een goede manier aansluiting vinden bij hun omgeving en geen afbreuk doen aan de historische identiteit.



Wonen sluit aan bij de schaal van de omgeving
De bebouwingshoogte sluit aan bij de context.



Havenstraat
Transformatie panden aan de havenstraat tot een woonmilieu passend bij het karakter, maat en schaal van de binnenstad

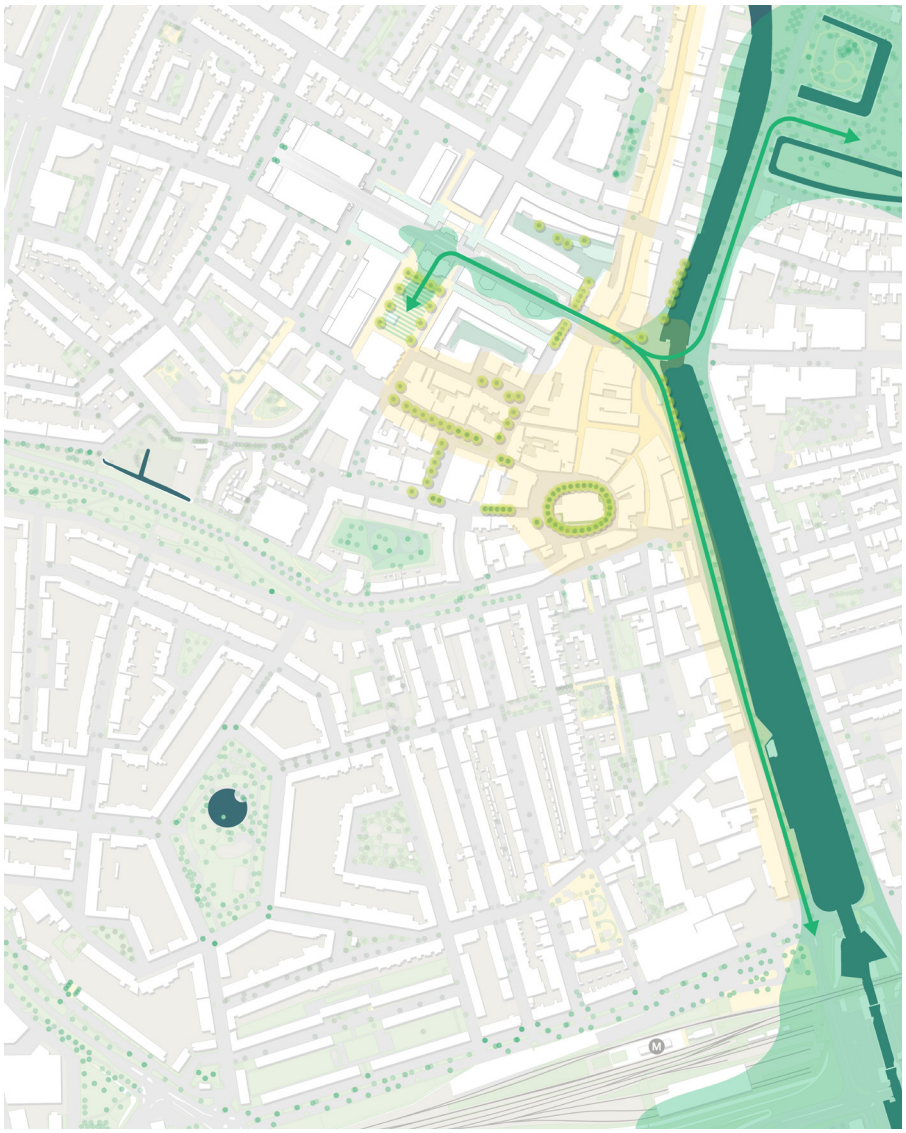
GROENE EN KLIMAATADAPTIEVE BINNENSTAD

De binnenstad is stenig. Dat past bij het historische karakter, maar brengt ook risico's met zich mee zoals hittestress en wateroverlast. De binnenstad wordt klimaatadaptiever ingericht. Dat maakt de stad tegelijk aantrekkelijker als woonmilieu: de voorkant aan de Hoogstraat, achterkant aan een groene binnentuin, dat is het beste van twee werelden. Daarbij biedt het interieur van de naoorlogse stadsblokken kansen voor vergroening als er anders wordt omgegaan met parkeren.

Met het transformeren van het Liesveldviaduct ontstaat er ruimte om het viaduct groen in te richten. Hiermee wordt de kwaliteit voor de huidige woningen, en eventueel nieuwe woningen, sterk verbeterd.

Er komt meer aandacht voor de fietser en voetganger in de binnenstad. Waar in de jaren '60 de auto als de oplossing voor de binnenstad gold, is die nu juist het probleem geworden. De auto is dominant op straat, Vlaardingen kent relatief weinig autovrije straten in de binnenstad. De binnenstad heeft drie parkeergarages op een maximale loopafstand van 400 meter die voor een groot deel leeg staan.

De huidige leegstand in de parkeergarages wordt benut voor het verwijderen van de parkeerplaatsen op het Liesveldviaduct. Met een meer gemengde bestemming in de binnenstad wordt dubbelgebruik van parkeerplaatsen meer vanzelfsprekend. De transformatie van Liesveldviaduct naar park is hierdoor mogelijk. Daarbij ontstaat er meer ruimte in de binnenstad voor de voetganger, fietser en klimaatadaptieve maatregelen.



Vergroenen Liesveldviaduct
Het liesveldviaduct wordt een groene loper van de haven naar het veerplein.



High Line, New York
Een park op hoogte geeft kwaliteit aan het wonen

RAAMWERK

HUIDIGE SITUATIE

In de huidige situatie zijn de bouwblokken verweven met het viaduct. De twee niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden door de manier waarop laden en lossen is georganiseerd en door woningbouw op het viaduct. Middels het viaduct zijn de bouwblokken onderling aan elkaar geschakeld.

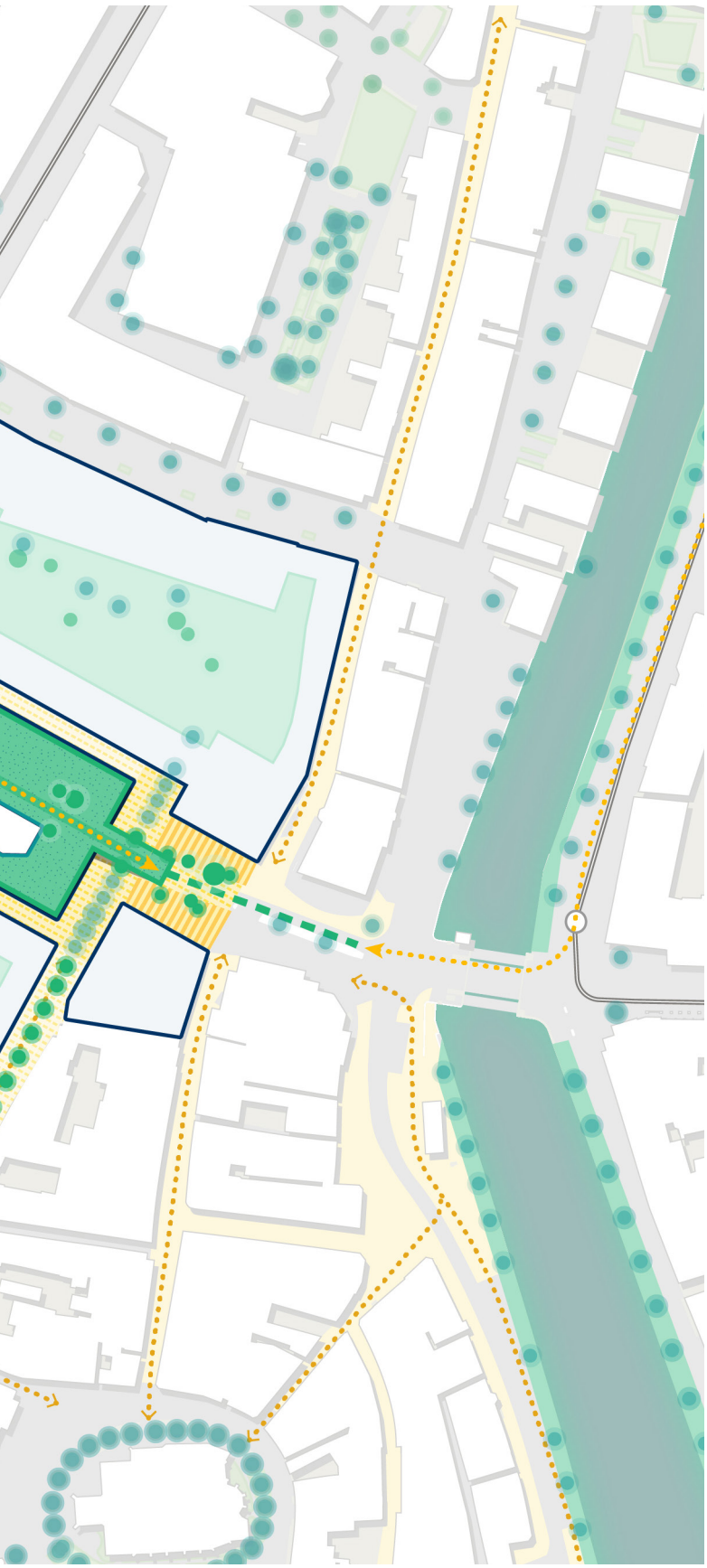




VEERPLEIN
Het veerplein is het plein in het moderne deel van Vlaardingen. Hier staat iedere week de markt.

RAAMWERK OPENBARE RUIMTE





Het Liesveldviaduct is een belangrijk structuurbepalend element. Het Liesveldviaduct inrichten als parkachtige zone is een belangrijke voorwaarde om wonen toe te voegen aan het centrum. Met deze ingreep wordt ook de Blokmakersplaats autovrij, wat ruimte biedt om de Blokmakersplaats als groen plein in te richten. Voor het vergroenen van de Blokmakersplaats moet onderzoek plaats vinden naar de archeologische waarde van de ondergrond.

In het nieuwe raamwerk ontstaan verschillende karakters: boven op het voormalige Liesveldviaduct wordt het karakter rustig en groen; in het winkelgebied is het karakter publiek en levendig met ruimte voor de markt.

De openbare ruimte voelt niet overal als publiek, van iedereen. De passages en luifels maken de stad gesloten. Het weghalen van de overkapping kan bijdragen aan het ontstaan van straten met ruimte voor beplanting en bomen, waardoor het stedelijke karakter van de binnenstad wordt versterkt. Bezoekers ervaren zo een levendige open omgeving, in tegenstelling van een afgesloten winkelcentrum. Deze transformatie sluit aan bij de ontwikkeling van het Liesveldviaduct. Het Liesveldviaduct wordt publiek toegankelijk en vormt door het weghalen van de overkapping een verbinding tussen park en winkelstraat. Onderzocht wordt of een droogloop als optie behouden kan blijven.

Bestaande, historische structuren en lijnen worden gekoesterd. Voorbeelden zijn de Oude Haven met de monumentale bomen, de Markt met historische bomen, de historische bomenrij aan de Waalstraat en de Gedempte Biersloot, en de grote platanen op het Veerplein. Het versterken van de bomenstructuur van de binnenstad draagt bij aan de biodiversiteit en verblijfskwaliteit. Met de sloop van de huidige bibliotheek ligt er een kans om het bouwblok te verplaatsen en de bomenrij aan de Waalstraat af te maken. Een extra rij bomen op het Veerplein kan zorgen voor een meer herbergzaam karakter.

De inrichting van de openbare ruimte is klimaatadaptief, zodat het ook op warme of winderige dagen goed vertoeven is. Er wordt ruimte gemaakt voor groen en wateropvang in de straat, hierbij worden hoogteverschillen benut. Bij transformatie van de blokken wordt het interieur vergroend.

Een aantrekkelijke wandelroute over de Westhavenkade naar de binnenstad brengt de metrohalte gevoelsmatig dichterbij de binnenstad. Een groene route die het Oranjepark verbindt met het Liesveldviaduct is een aanvulling op het wandelnetwerk in de binnenstad. Dat vraagt om het herinrichten van de Hoflaan met meer aandacht voor langzaam verkeer. Mogelijke instrumenten hiervoor zijn het verwijderen van parkeerplekken en het scheppen van ruimte langs het water voor voetgangers.



Groen liesveldviaduct

Het verkeersvrij maken van het Liesveldviaduct levert ruimte op om het Liesveldviaduct als parkzone in te vullen om zo de leefbaarheid en kwaliteit te verhogen. Dit is een belangrijke voorwaarde om meer woningen toe te kunnen voegen.

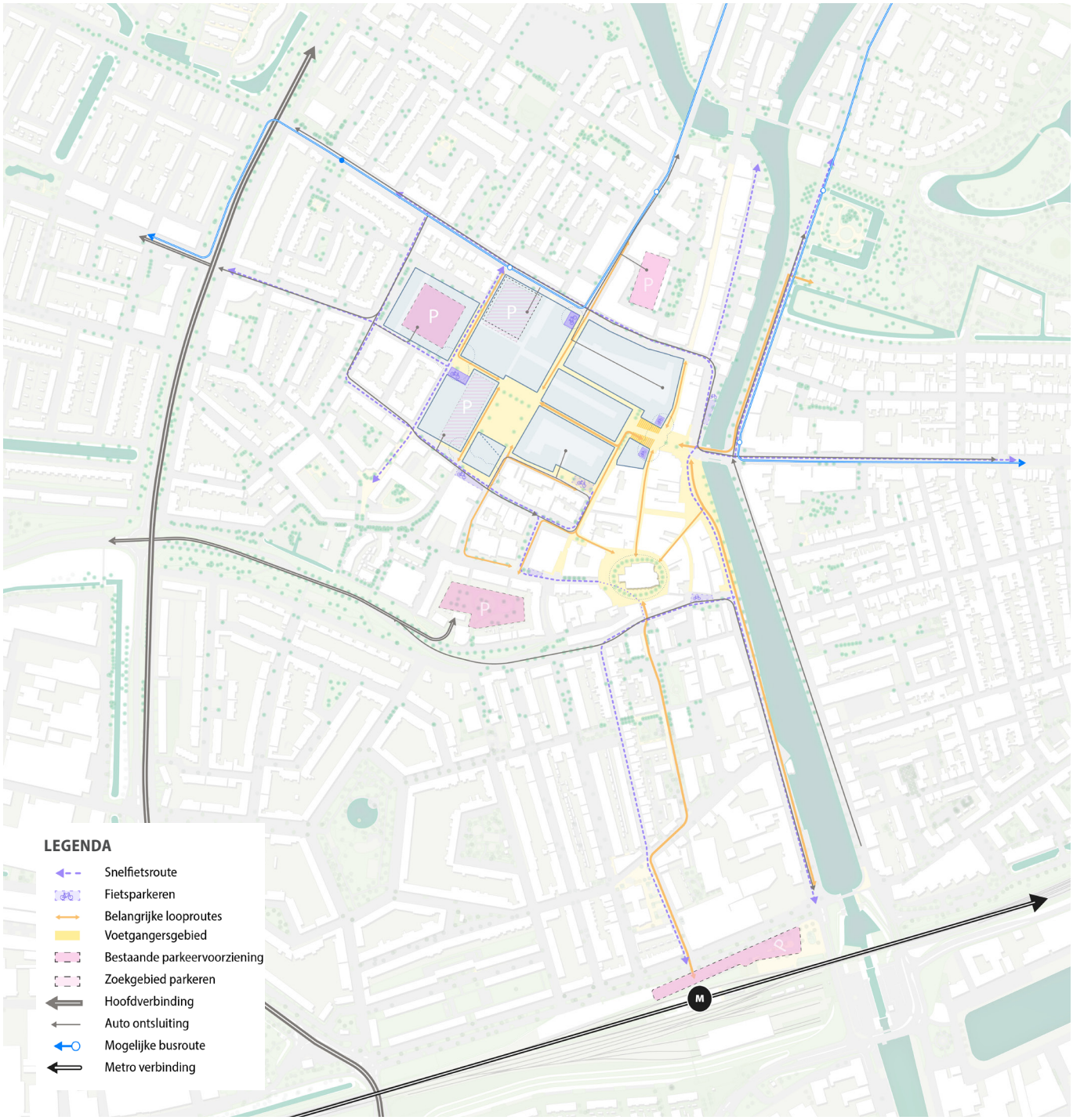
DUURZAME MOBILITEIT

De binnenstad is goed te doorkruizen, met name gericht op de voetganger en de fietser. De auto is daarbij ondergeschikt, maar moet op veel plaatsen wel kunnen komen om te kunnen voorrijden of te laden en te lossen.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen voetgangersgebied en centrumgebied. Voetgangers en fietsers zijn overal welkom.

Snelle fietsroutes komen tot aan de rand van het voetgangersgebied en sluiten goed aan op fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad. De auto's worden afgevangen aan de randen van het centrumgebied in parkeergarages. Er is een helder onderscheid tussen de verschillende routes voor de verschillende verkeersdeelnemers: de routes zijn goed leesbaar en herkenbaar.

De verkeersfunctie gaat van het liesveldviaduct. Auto's, de bus en fietsers komen niet meer op het viaduct en het viaduct wordt onderdeel van het voetgangersgebied. Routes worden omgeleid om het centrum goed bereikbaar te houden.



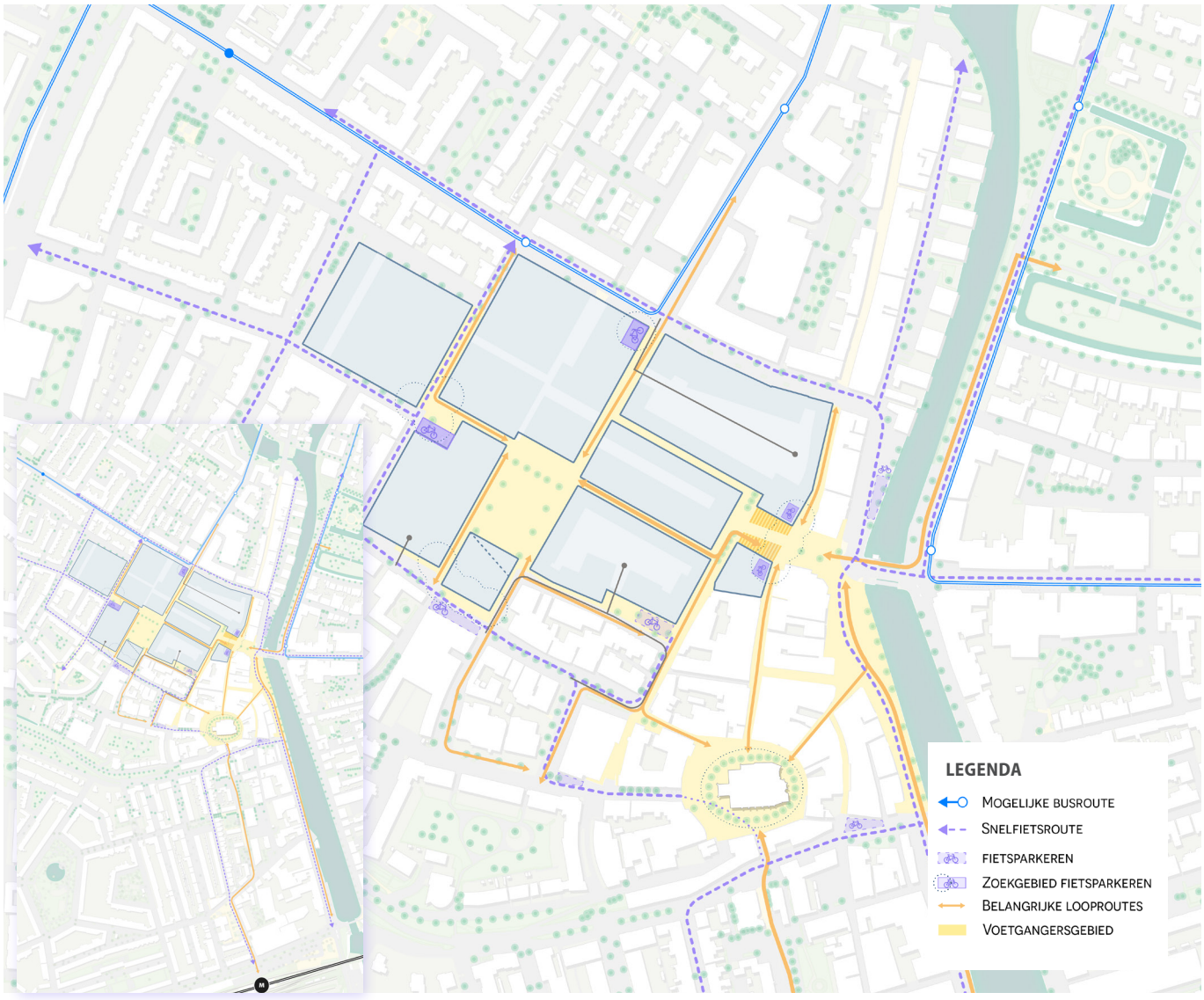
VOETGANGER EN FIETSER

De bezoeker van het centrum wordt aangespoord met de fiets of lopend te komen. Indien men niet is staat is lopend of fietsend naar het centrum te komen, dan kan er gebruik gemaakt worden van de parkeerplaatsen in de Liesveldgarage. De fiets is overal in de binnenstad welkom. Het gemak van de fiets is van belang om de bewoner te stimuleren met de fiets naar het centrum te komen. Er zijn snelle fietsroutes naar de binnenstad, waar de fietser zo min mogelijk wordt gehinderd door autoverkeer. Fietsparkeerplekken op strategische plekken worden gekoppeld aan deze hoofdfietsroutes. Fietsparkeerplekken missen met name aan de oostelijk en zuidelijke zijde van de binnenstad. Zeker wanneer de Rivierzone ontwikkeld gaat worden is er meer noodzaak voor fietsvoorzieningen vanuit het zuiden.

Met het transformeren van het Liesveldviaduct naar verkeersvrije verblijfsplek wordt het voetgangersgebied uitgebreid. Het is zaak om de hoogteverschillen op een goede en logische manier te overbruggen. Een goede inrichting van de Blokmakersplaats als entreeplein en een goede overgang tussen het groene Liesveldviaduct en het Veerplein zijn cruciaal. Er is daarbij aandacht voor toegankelijkheid voor mindervaliden en voor kinderwagens.

OPENBAAR VERVOER

De bus is een belangrijk vervoersmiddel als het gaat om de toegankelijkheid van de binnenstad. Bij herinrichting is het uitgangspunt dat OV bereikbaarheid van de binnenstad gehandhaafd blijft. De voorlopig nieuwe voorkeursroute van de gemeente gaat via de Gedempte Biersloot over de Westlandseweg en de Hoflaan. Daarnaast is het van belang dat de route richting de metrohalte duidelijk en aantrekkelijk wordt vormgegeven, waarbij de Westhavenkade als belangrijke verbinding fungeert. Door het stationsplein anders in te richten kan de route naar de binnenstad beter worden gemarkeerd.



Blokmakersplaats, verbinding tussen de historische en moderne binnenstad
De Blokmakersplaats is een cruciaal onderdeel in de verbinding tussen de historische binnenstad en de moderne binnenstad. Daarnaast wordt het een belangrijke plek bij het transformeren van het liesveldviaduct: de Blokmakersplaats vormt de entree naar het park op het liesveldviaduct én de entree naar het kernwinkelgebied op het lagergelegen niveau.



Hoogteverschillen
Hoogteverschillen tussen het Liesveldviaduct en de openbare ruimte op het niveau er onder (Liesveldpassage en Veerplein) worden op een goede manier overbrugd.

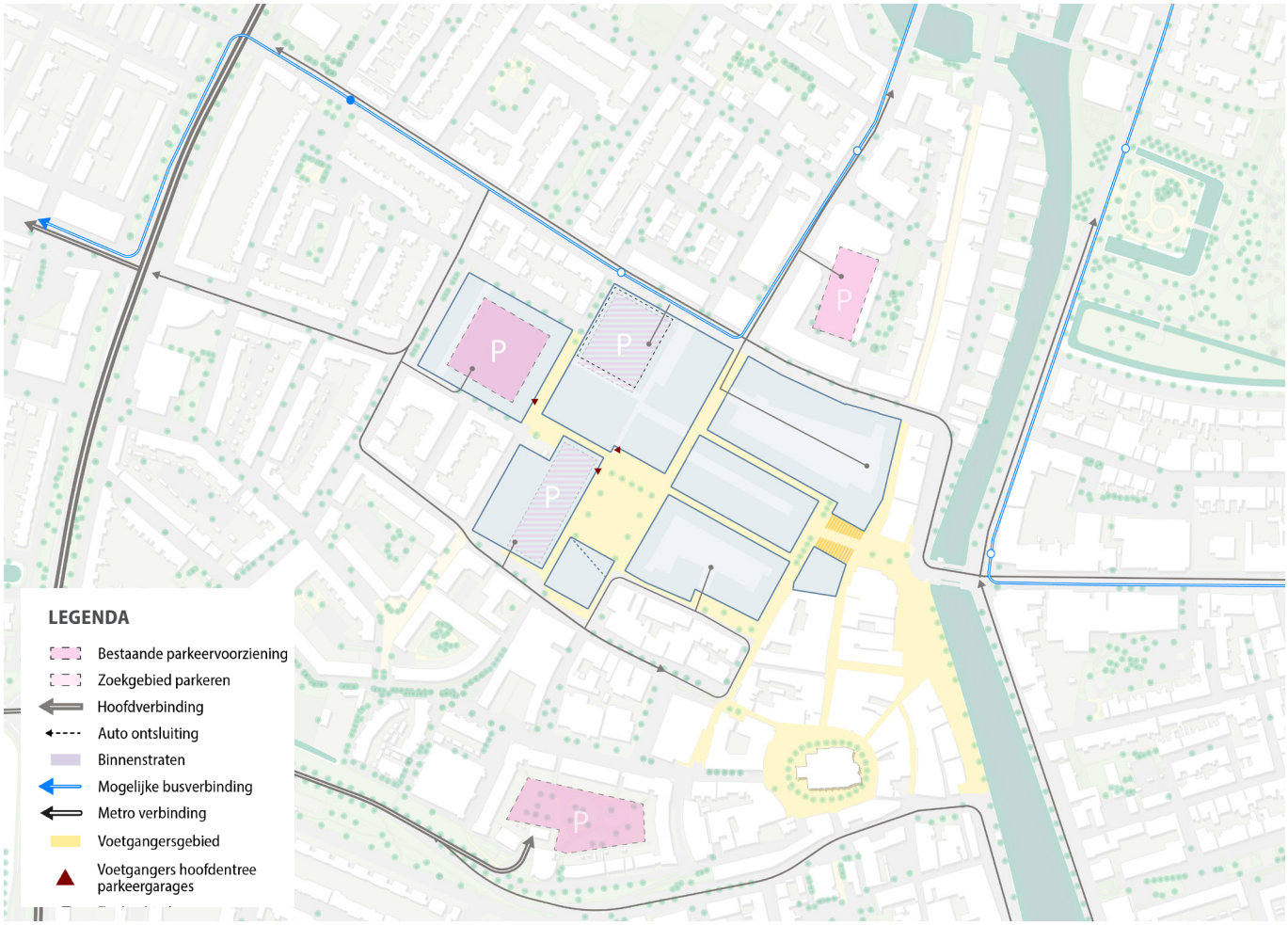
AUTO

De binnenstad is op een aantal plekken al behoorlijk autoluw: de Westhavenkade, Hoogstraat, Markt en Liesveldpassages zijn bijvoorbeeld al autovrij. In de Fransenstraat en Kuiperstraat is slechts bestemmingsverkeer welkom wat samenhangt met het parkeren in het blok. In de Waalstraat en Korte Hoogstraat hoort de auto bij de levendige stadsstraat. Deze mix van gebruik sluit goed aan bij het toekomstbeeld van de binnenstad. Aan de rand van het stadscentrum worden auto's op strategische plekken opgevangen in parkeergarages.

Parkeren neemt een groot deel van de openbare ruimte is beslag en beïnvloed daarmee de kwaliteit en gebruik van de openbare ruimte. Hoewel bereikbaarheid belangrijk is, heeft parkeren op maaiveld impact op de beleving van de stad en op de ontwikkelruimte. Dubbelgebruik van garages is nodig om de binnenstad leefbaar te houden en om het toevoegen van woningen mogelijk te maken.
De waarneming is dat de huidige parkeergarages niet maximaal worden gebruikt.

Op dit moment wordt er geparkeerd op het liesveldviaduct. Het verplaatsen van deze parkeerplekken naar een plek in de parkeergarages is een voorwaarde om het Liesveldviaduct te transformeren tot verkeersvrije verblijfsruimte. Parkeerplekken in de garages worden zoveel mogelijk dubbel gebruikt door bezoekers en bewoners. Binnen de woningbouwontwikkelingen zelf zal ook parkeren moeten worden opgelost.

Vindbaarheid van de parkeergarages wordt helder aangegeven in het straatbeeld. De automobilist wordt op een logische wijze begeleid naar de parkeergarages. Een parkeerstrategie voor de binnenstad wordt nog verder uitgewerkt.





LOGISTIEK & LADEN EN LOSSEN

Op dit moment vindt het laden en lossen plaats via het Liesveldviaduct. In de nieuwe situatie kunnen vrachtwagens de winkels direct op winkelniveau bevoorraden. Het laden en lossen zal zoveel mogelijk binnen het bouwblok plaatsvinden, de precieze uitwerking hiervan dient nog nader te worden onderzocht.

Transformatie Blokmakersplaats naar verkeersvrij plein
Met het verleggen van de bus- en autoroutes wordt de Blokmakersplaats volledig autovrij.



Veentjes, Doetinchem
Transformatie plint van winkels naar woningen.

EEN NIEUWE PROGRAMMATISCHE MIX

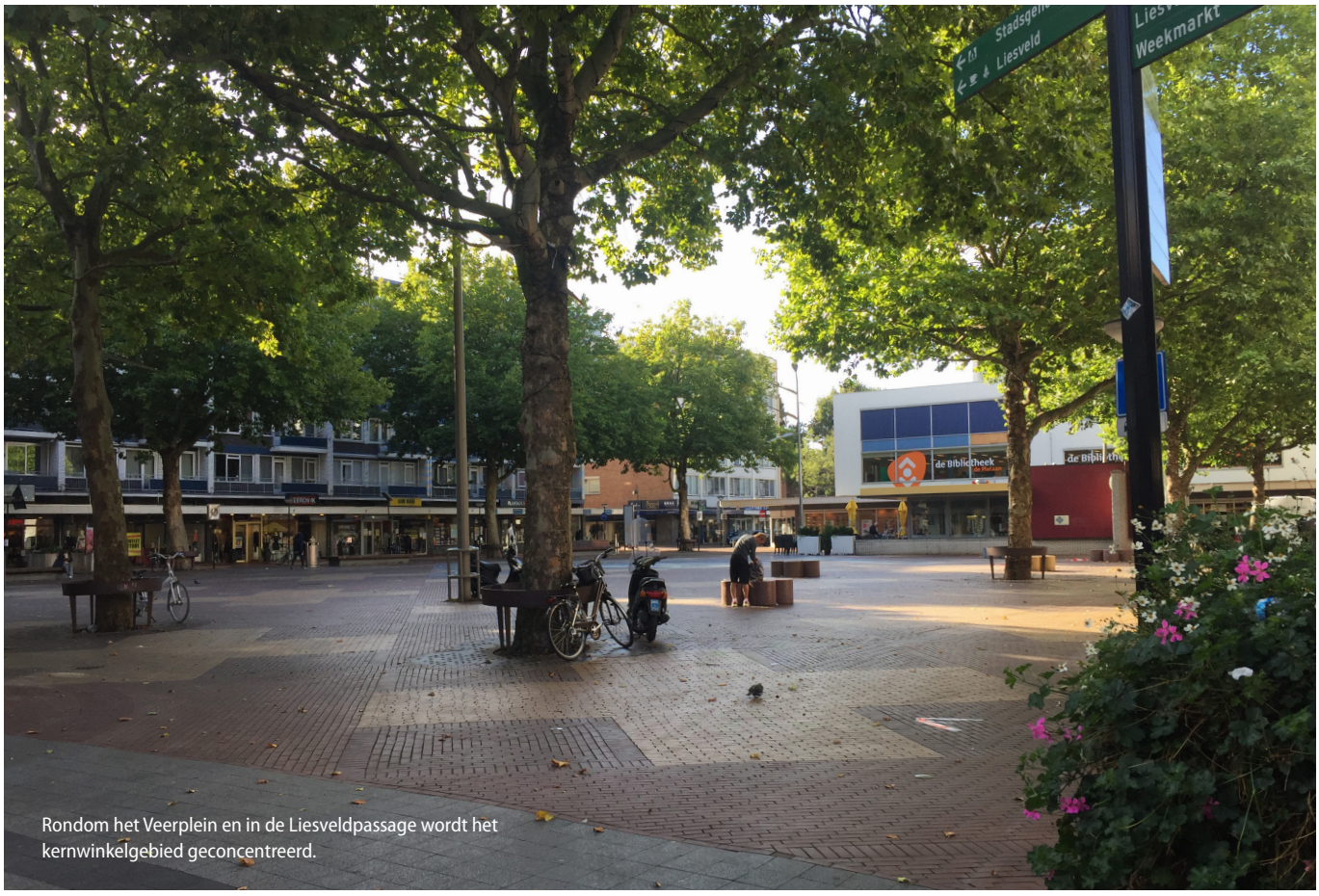
GEMENGDE BINNENSTAD

Een goed gemengde binnenstad is de basis voor een levendig en leefbaar centrum. De winkelfunctie wordt versterkt waar het goed gaat, en teruggebracht waar sprake is van leegstand en beperkte toekomstperspectief. Rondom het Veerplein en in de Liesveldpassage wordt het kernwinkelgebied geconcentreerd. Hier ligt de nadruk op detailhandel (met name dagelijkse voorzieningen), ondersteund door horeca en leisure. De straten die uitmonden op het Veerplein en de Liesveldpassage vormen de aanloopstraten. De aanloopstraten worden gekenmerkt door functiemenging met onder andere maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening, (dag)horeca en detailhandel.

Aan de Blokmakersplaats en de Westhavenkade ligt de focus op horeca en leisure. Met het verkeersvrij maken van het viaduct wordt de Blokmakersplaats een verkeersvrij plein. Dat biedt kansen om de horeca en leisure op deze plek uit te breiden en te verstevigen, waar mogelijk met cultureel programma.

Als antwoord op de krimp van het winkelen worden enerzijds niet-wonen functies op de 1e verdieping en daarboven afgebouwd en bij herontwikkeling omgezet naar woningbouw. Daarnaast wordt er gezocht naar nieuwe functies voor de binnenstad, die de levendigheid in stand houden. De komst van de metro draagt hieraan bij. De goede bereikbaarheid maakt de Vlaardingse woningmarkt aantrekkelijk voor de Rotterdammer.

Nieuwbouwprojecten in de Rivierzone zetten nadrukkelijk in op de bewoner uit de regio. Ook in de noordelijke binnenstad zorgt wonen voor reuring. Rondom het liesveldviaduct is ruimte om wonen toe te voegen.



Rondom het Veerplein en in de Liesveldpassage wordt het kernwinkelgebied geconcentreerd.



Aan de Westhavenkade ligt de focus op horeca en leisure.

HET NIEUWE BOUWBLOK





BLOKSTRUCTUUR

Door het afsluiten van het Liesveldviaduct verandert het centrale deel van de binnenstad van Vlaardingen ingrijpend. Niet langer vormt het viaduct een infrastructurele schakel tussen de blokken, maar ontstaat er een serie losse stedelijke blokken, elk met eigen maatvoering en potentie voor nieuwe ontwikkelingen. Deze ontkoppeling zorgt voor een meer open en toegankelijke blokkenstructuur. Routes en toegangen tot gebouwen worden verplaatst naar de openbare ruimte, zoals het dakpark, waardoor de samenhang tussen de verschillende delen van de binnenstad toeneemt. Zo draagt het opheffen van de verkeersfunctie op het viaduct bij aan de ambitie voor een verbonden, aantrekkelijke binnenstad.

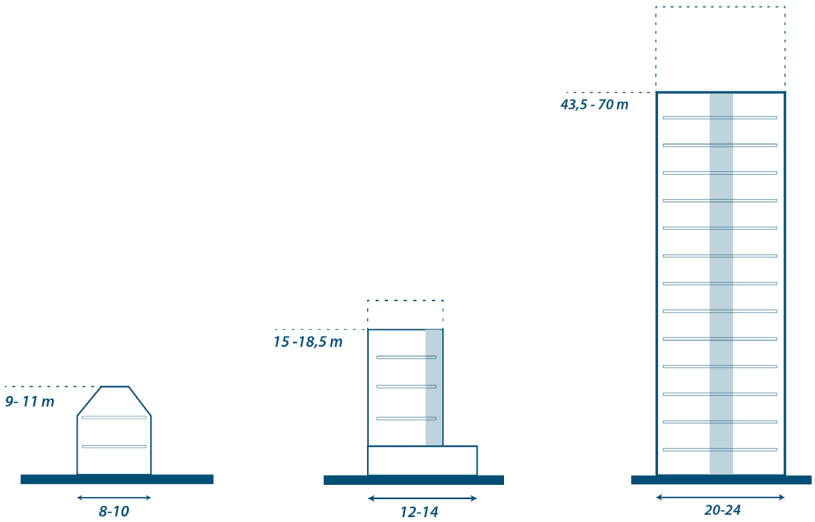
Met de nieuwe blokstructuur is gefaseerde herontwikkeling mogelijk. De eerste stap is om de verkeersfunctie van het viaduct te halen, waarmee een knip kan worden gemaakt in de blokken. Van de Markgraaflaan tot aan de Hoge Witte wordt het liesveldviaduct gesloopt om ruimte te maken voor nieuwe ontwikkelingen. Vanaf de Hoge Witte tot aan de Blokmakersplaats wordt het Liesveldviaduct ingericht als parkzone.

De nieuwe blokstructuur die ontstaat doet recht aan de grotere blokmaat die past bij de naoorlogse stadsblokken. De grotere blokmaat maakt grotere gebaren mogelijk, zoals een gedeelde binnentuin, een park op het dak van het Liesveldviaduct, gezamenlijke parkeeroplossingen, ruimte voor logistiek en op passende plekken hoogteaccenten. De nieuwe blokstructuur introduceert een nieuwe tijdslaag, zonder de oude te ontkennen. Waar het nieuwe bouwblok raakt aan de historische binnenstad wordt goed gekeken naar een zorgvuldige inpassing. Bij de positie van hoogteaccenten wordt rekening gehouden met historische zichtlijnen.

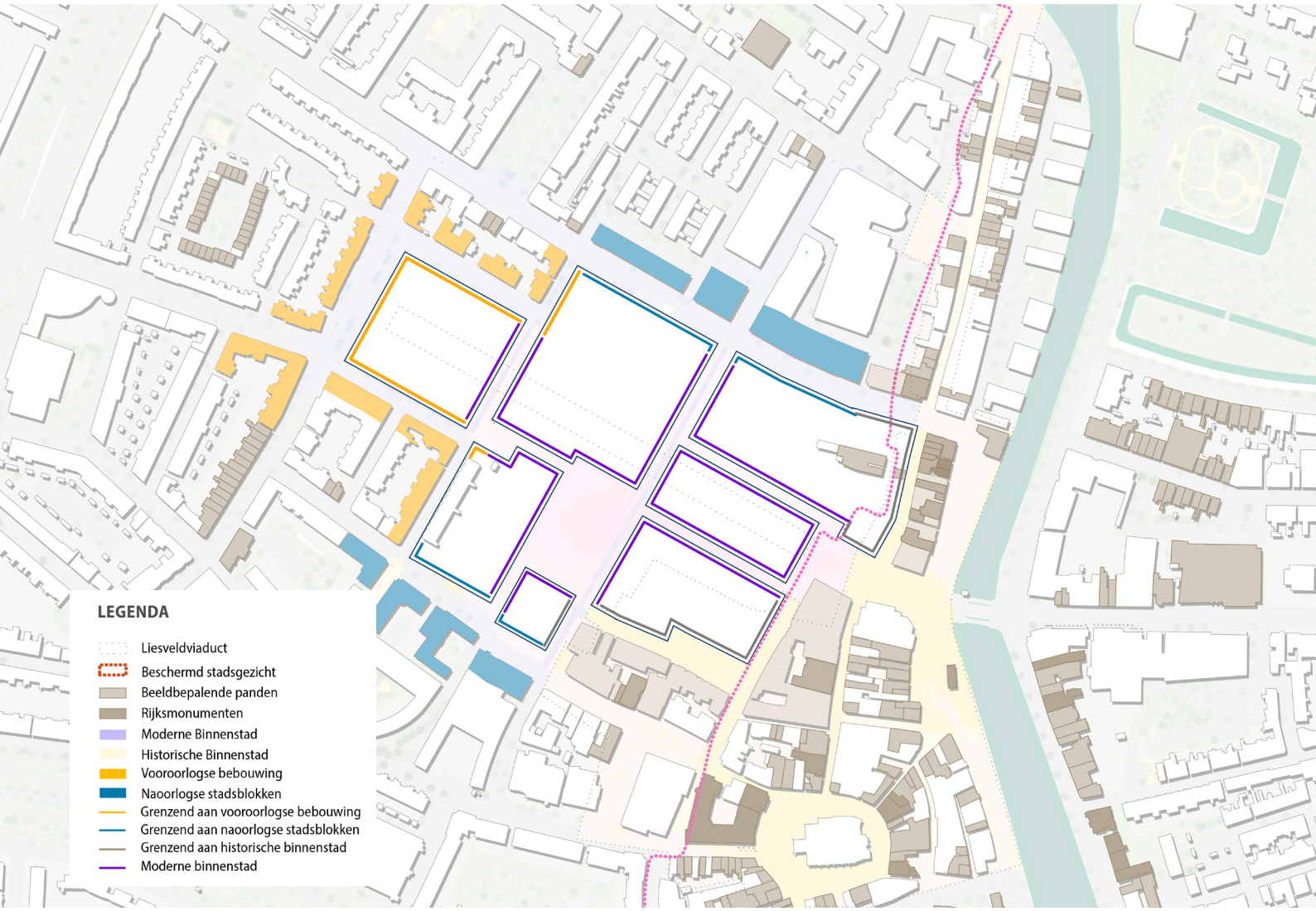
REAGEREN OP BESTAANDE STRUCTUUR

VERSCHILLENDE BEBOUWINGSTYPEN

De binnenstad is beschermd stadsgezicht. Monumenten en beeldbepalende panden blijven uiteraard behouden omdat ze essentieel zijn voor het karakter van het gebied. Ook jongere gebouwen, zoals de Rotterdamse blokken dragen bij aan het karakter dat zo kenmerkend is voor de binnenstad van Vlaardingen. Rondom de binnenstad liggen verschillende bebouwingstypen: vooroorlogse en naoorlogse grondgebonden bebouwing van twee tot drie lagen, naoorlogse stadsblokken van circa vijf lagen en enkele woontorens. Ze vormen het vertrekpunt voor de verdere uitwerking en bepalen hoe nieuwe bebouwing wordt vormgegeven, zodat deze goed aansluit op de bestaande omgeving.



Vooroorlogse bebouwing | Naoorlogse stadsblokken | Woontorens





Hoogstraat
Zicht vanuit de Markt naar de Blokmakersplaats

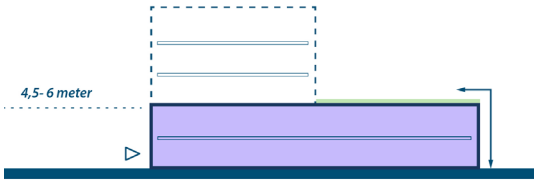
PRINCIPES VOOR EEN BINNENSTAD MET ALLURE EN SAMENHANG

De binnenstad van Vlaardingen verandert. Er ontstaat ruimte om nieuw programma toe te voegen en daarmee nieuwe bewoners en gebruikers naar de binnenstad te trekken. Het is belangrijk om nieuwe ontwikkelingen in samenhang te beschouwen en te zorgen voor een goede aansluiting op de bestaande bebouwing.

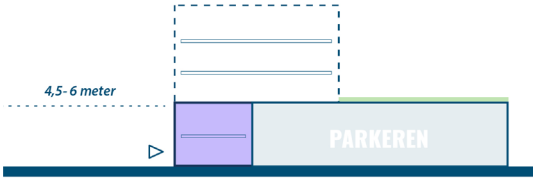
De principes voor het nieuwe bouwblok waarborgen deze samenhang. De naoorlogse stadsblokken, zoals dat aan de Korte Hoogstraat te zien is, vormt daarbij een belangrijke drager. Ook het rekening houden met monumenten, beeldbepalende bebouwing en het beschermd stadsgezicht speelt hierin een grote rol. De principes voor de bebouwing worden verder uitgewerkt in het 'Beeldkwaliteitsplan Binnenstad'.

PRINCIPE 1 | BASIS OP ORDE

Beleving op ooghoogte is een belangrijk aspect. Eenduidige architectuurtaal van de plint, zowel binnen het bouwblok als tussen de bouwblokken zorgt voor samenhang in de binnenstad. De plint is zorgvuldig en hoogwaardig gedetailleerd. De plint vormt de solide basis voor de bebouwing erboven.



De plint heeft een eenduidige architectuurtaal en heeft een minimale hoogte van 4 m.



Parkeren wordt afgezoomd door bebouwing in de plint.



De basis op orde
De plinten van de verschillende bouwblokken hebben een eenduidige architectuurtaal.



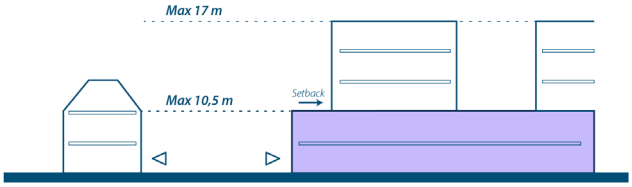
Aansluiting op maaiveld
De hoogteverschillen in het plangebied worden overbrugd door goede verbindingen tussen maaiveldniveau en niveau Liesveldviaduct.



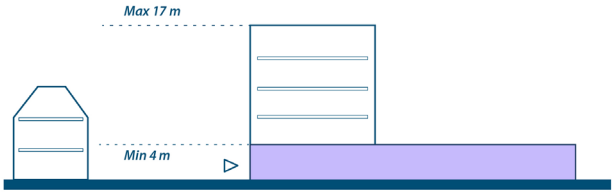
Beleving op ooghoogte
Gebouwen sluiten op een goede manier aan op de openbare ruimte, met goede entrees op de begane grond en transparante winkelgevels

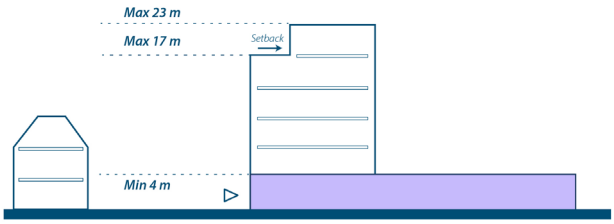
PRINCIPE 2 | VLAARDINGSE BASISHOOGTE

De bouwhoogtes sluiten aan op de context van Vlaardingen: een Vlaardingse basishoogte ontstaat van 5-7 bouwlagen. Waar het nieuwe bouwblok grenst aan vooroorlogse stadsblokken wordt anders op de context aangesloten dan bij naoorlogse stadsblokken.

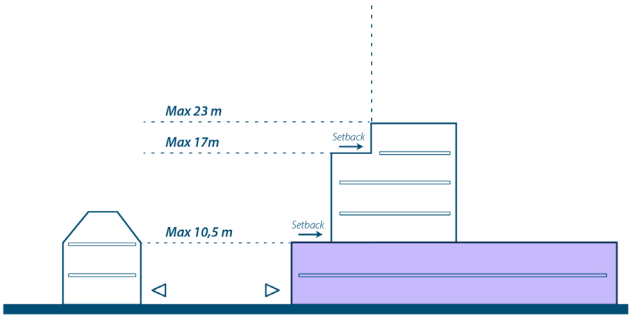


Bebouwing grenzend aan vooroorlogse bebouwing heeft een maximale hoogte van 10,5 meter in de rooilijn. Bebouwing binnen bouwblok heeft maximale bouwhoogte van 17m.





Meer bouwhoogte is mogelijk door setback.



Meer bouwhoogte mogelijk met een setback op 17 meter.



Vlaardingse basishoogte
De Vlaardingse basishoogte reageert op de context en voegt een nieuwe tijdslaag toe aan de bestaande bouwblokken in de binnenstad.



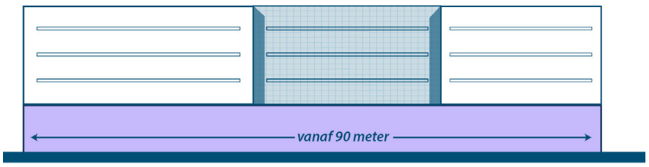
Setback
Het toepassen van een setback maakt toevoegen van een of twee extra bouwlagen mogelijk.



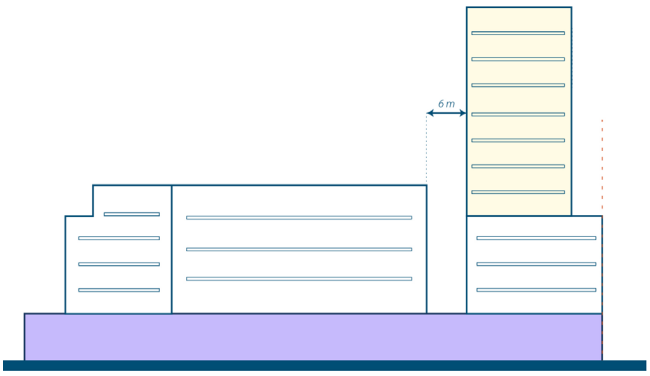
Setbacks voor aansluiten bij de context
Setbacks zorgen voor een goed ervaren aansluiting op de context op ooghoogte en zorgen er op die manier voor dat het mogelijk is meer massa te maken zonder de kwaliteit op straatniveau te verliezen.

PRINCIPE 3 | LEVENDIG BOUWBLOK

Op de basis bevindt zich een ensemble dat reageert op zijn omgeving en bestaat uit verschillende volumes. Het gevelbeeld is levendig en gevarieerd door verspringingen in horizontaal en verticaal vlak. Strategisch geplaatste openingen breken de massa, verbinden het bouwblok met de omgeving en creëren ruimte om elders meer stedelijke dichtheid toe te voegen.



Verspringingen verlevendigen het gevelbeeld.



Na een hoogteaccent, bestaande bebouwing of op aangewezen, strategische plekken zorgen openingen voor het doorbreken van de massa, meer lucht en verbinding met de omgeving.



Levendig gevelbeeld
Verticale en horizontale verspringingen creëren schaduwwerking, ritme en articulatie in de gevel. Hierdoor ontstaat een gelaagd gevelbeeld dat inspeelt op menselijke schaal en bijdraagt aan een aantrekkelijke straatwand.



Gebouwopeningen
Door openingen op strategische plekken in het bouwblok te maken, ontstaan doorgangen, zichtlijnen en ontmoetingsplekken. Dit geeft het blok een meer open en toegankelijk karakter en voorkomt dat het te gesloten of zwaar aanvoelt. De openingen kunnen functioneren als logistieke ruimte.

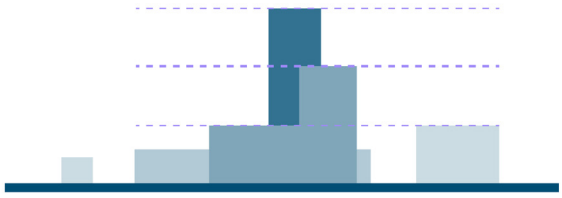
Variatie in architectuur
Variatie in architectuur en materialisering verlevendigt het gevelbeeld.



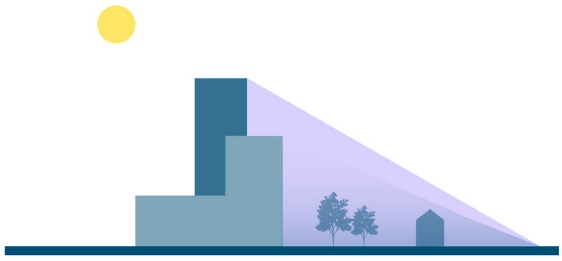
PRINCIPE 4 | HOOGTEACCENTEN PASSEND BIJ VLAARDINGS BOUWBLOK

Accenten zijn toegestaan op een aantal aangewezen plekken waar ze op een goede manier bijdragen aan de levendigheid en herkenbaarheid van het centrum. Hoogteaccenten zorgen voor afwisseling in de bebouwing en worden ingezet om hoeken en entrees te markeren en zichtlijnen te versterken. Meer programma zorgt daarnaast voor een grotere concentratie van bewoners wat bezoekers en reuring oplevert. Bij het vormgeven van de volumes is het essentieel dat ze aansluiten op de omgeving en dat er rekening gehouden wordt met zon- en schaduwwerking.

Bij de positionering van hoogteaccenten wordt ernaar gestreefd een diverse, levendige en opbouwende skyline te creëren waarbij de Hoge Witte het hoogste gebouw blijft. Nieuwe torens bouwen af in hoogte naar de lagere, bestaande omgeving. De nieuwe torens vormen daarmee een overbrugging tussen De Hoge Witte en de bestaande laagbouw. Tussen torens wordt voldoende lucht en ruimte behouden om torens afzonderlijk leesbaar te maken.



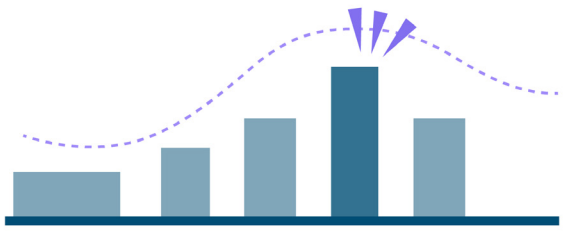
Opbouw van torens



Impact op de omgeving



Lucht en ruimte tussen torens



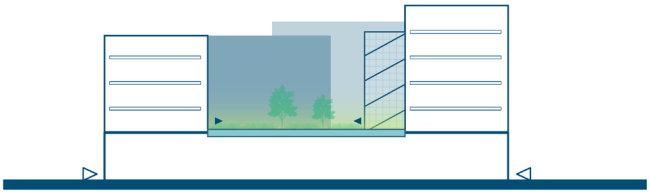
Diverse, levendige en opbouwende skyline



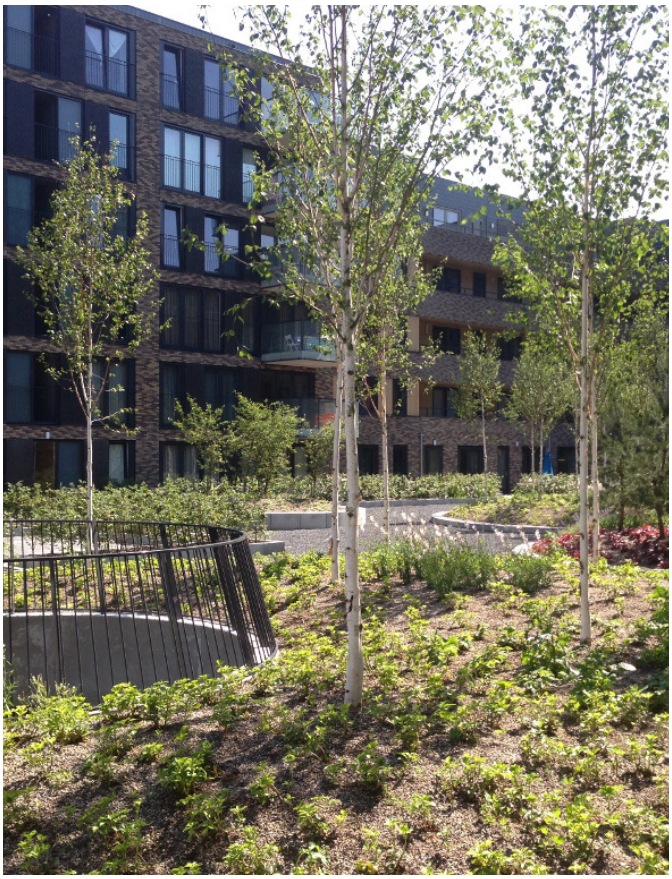

30

PRINCIPE 5 | WONEN AAN GROENE BINNENHOVEN

De maat en schaal van het nieuwe bouwblok maakt het mogelijk om groene binnenhoven te maken. Hiermee wordt kwaliteit toegevoegd aan het centrum door plekken van rust te bieden in een druk centrumgebied. De binnenhoven fungeren als ontmoetingsplek voor bewoners en dragen bij aan biodiversiteit, het opvangen van water en het verminderen van hittestress.

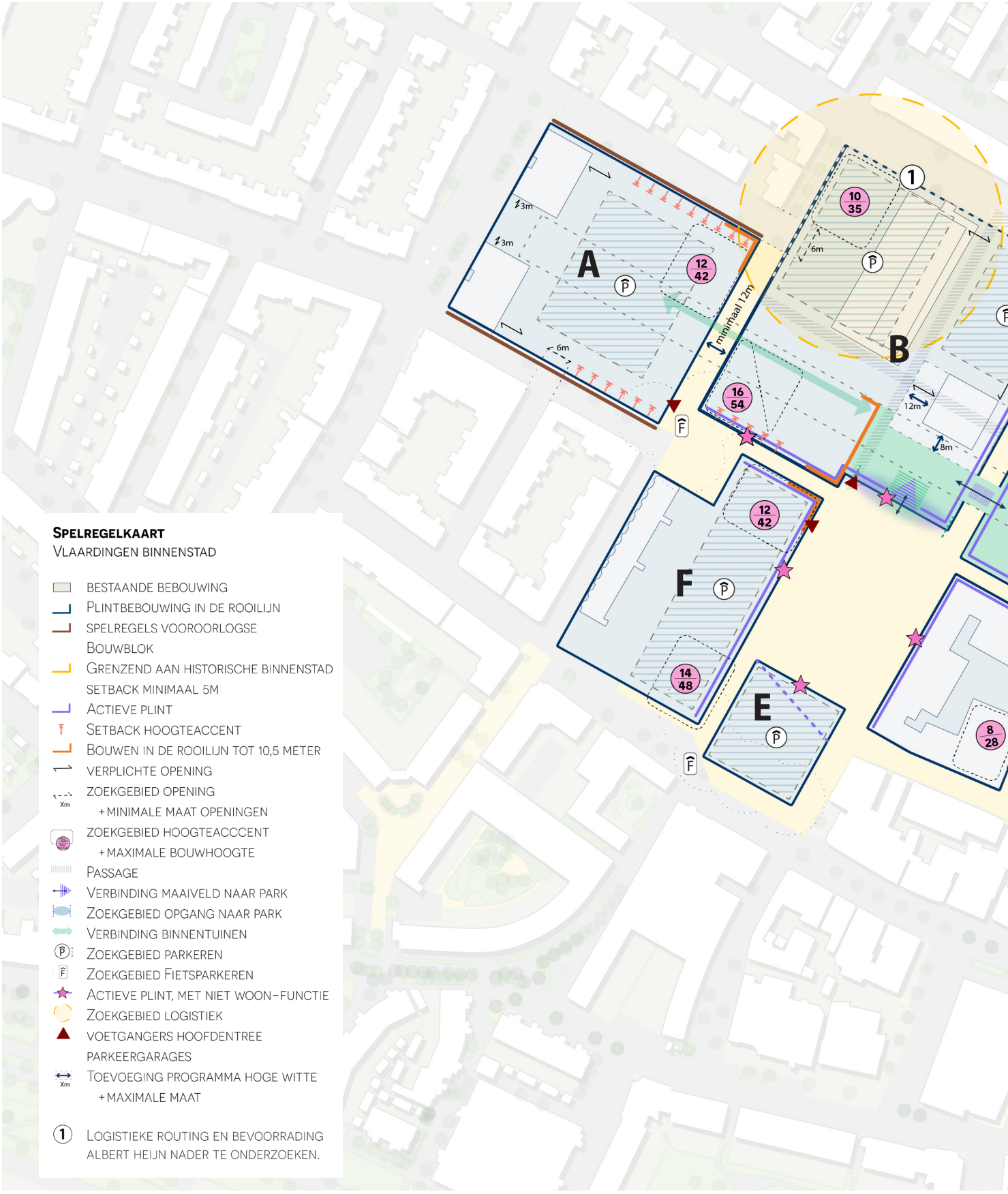








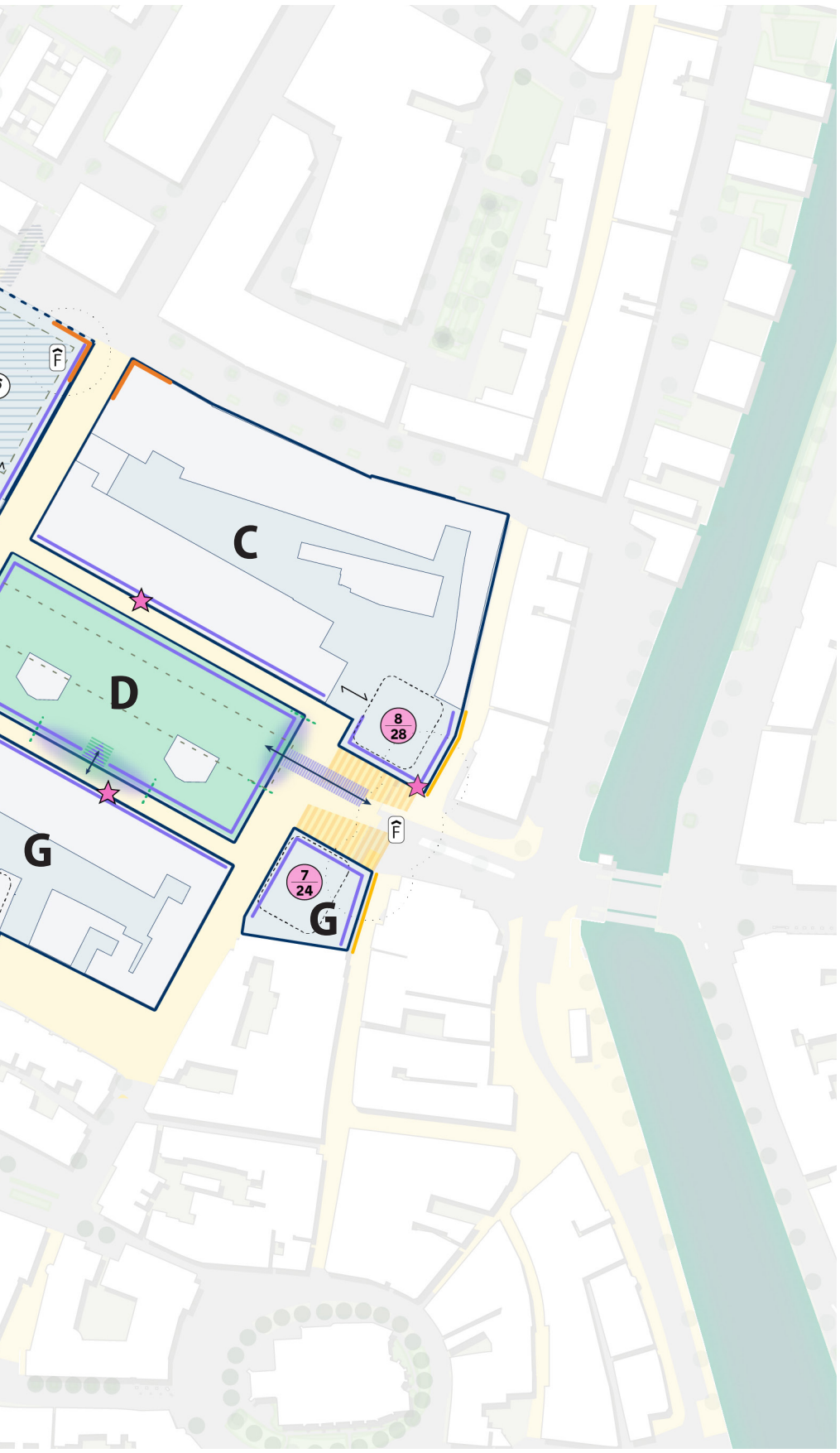
SPELREGELKAART



SPELREGELKAART
VLAARDINGEN BINNENSTAD

- BESTAANDE BEBOUWING
- PLINTBEBOUWING IN DE ROOILIJN
- SPELREGELS VOOROORLOGSE BOUWBLOK
- GRENZEND AAN HISTORISCHE BINNENSTAD SETBACK MINIMAAL 5M
- ACTIEVE PLINT
- SETBACK HOOGTEACCENT
- BOUWEN IN DE ROOILIJN TOT 10,5 METER
- VERPLICHTE OPENING
- ZOEKGEBIED OPENING +MINIMALE MAAT OPENINGEN
- ZOEKGEBIED HOOGTEACCCENT +MAXIMALE BOUWHOOGTE
- PASSAGE
- VERBINDING MAAIVELD NAAR PARK
- ZOEKGEBIED OPGANG NAAR PARK
- VERBINDING BINNENTUINEN
- ZOEKGEBIED PARKEREN
- ZOEKGEBIED FIETSPARKEREN
- ACTIEVE PLINT, MET NIET WOON-FUNCTIE
- ZOEKGEBIED LOGISTIEK
- VOETGANGERS HOOFDENTREE PARKEERGARAGES
- TOEVOEGING PROGRAMMA HOGE WITTE +MAXIMALE MAAT

1 LOGISTIEKE ROUTING EN BEVOORRADING ALBERT HEIJN NADER TE ONDERZOEKEN.



INVULLING BOUWBLOKKEN

De spelregelkaart vat de uitgangspunten samen van de uitwerking van de transformatie van het Liesveldviaduct. Deze regels worden gevolgd in de uitwerking van de te ontwikkelen bouwblokken.

IMPRESSIE TOEKOMSTBEELD BINNENSTAD




Cafe
Cafe

GEBIEDSUITWERKING

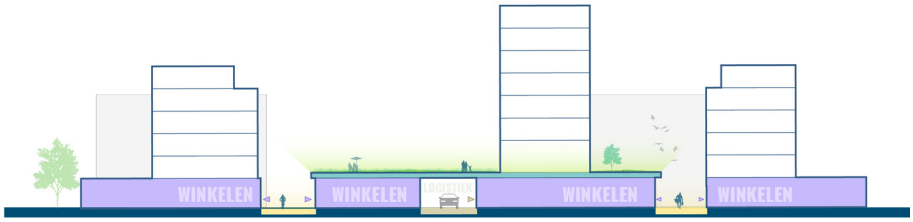
LIESVELDPASSAGE: EEN OPEN WINKELSTRAAT

De Liesveldpassage blijft detailhandel. De overkapping wordt weggehaald, zodat de straat weer een vanzelfsprekend onderdeel wordt van de publieke ruimte. In de Liesveldpassage is het groen van het Liesveldviaduct voelbaar aanwezig, en is er zelfs een directe opgang naar het park op het dak. Nu de verkeersfunctie van het Liesveldviaduct verdwijnt moet laden en lossen op een andere manier worden opgelost.



Transformatieopgave: Liesveldpassages

- Weghalen van de overkapping, mogelijkheid voor droogloop onderzoeken
- Opknappen gevels
- Logistiek aan de binnenzijde
- Viaduct omvormen naar Liesveldpark
- Aanpakken bestaande bebouwing (renovatie)



Doorsnede Liesveldpassages
De Liesveldpassages transformeren van gesloten winkelstraten naar open straten. Logistiek wordt inpandig op de begane grond opgelost.



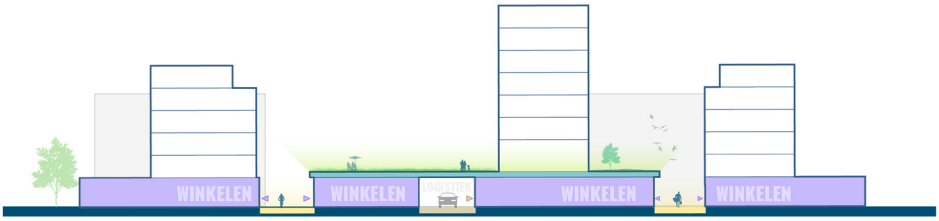
VEERPLEIN: HART VAN DE BINNENSTAD

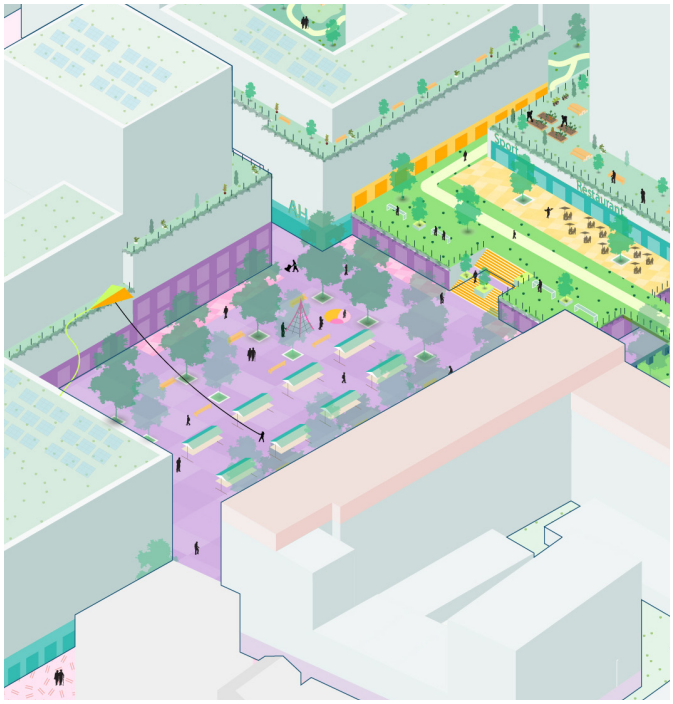
Het Veerplein is het hart van de binnenstad. Het is een plein met veelal een dagbestemming voor winkelend publiek. Op dit moment heeft het Veerplein niet het gewenste herbergzame karakter. Het plein wordt omsloten door lange wanden met weinig variatie en weinig detail. Het paviljoen op het plein is een poging om de schaal van het plein te verkleinen.

Herinrichting van het plein zou de herbergzaamheid van het plein kunnen vergroten en daarnaast het houden van evenementen mogelijk kunnen maken. Dat zou passend zijn bij de functie van het Veerplein als huiskamer van de stad en een belangrijke bijdrage leveren aan een levendige binnenstad. Op dit moment is de ondergrond van het plein niet geschikt voor het houden van evenementen. Bij herinrichting wordt er ruimte toegevoegd voor terrassen en voor meer groen in de vorm van extra bomen. Op warme dagen kun je gezellig zitten onder het bladerdak. Een (water)speelplek voor kinderen zou een goede bijdrage leveren aan de programmering van het plein. Het vrijliggende fietspad op het Veerplein wordt opgeheven. Het Veerplein blijft toegankelijk voor fietsers, maar zal worden ingericht als shared space om snel fietsverkeer over het plein te ontmoedigen. Laden en lossen wordt waar mogelijk niet aan het plein maar aan de binnenzijde van de blokken georganiseerd.

De herontwikkeling van de bibliotheek/ scapino biedt kansen om de rooilijnen van het bouwblok aan het plein te verschuiven. Aan de Waalstraat wordt ruimte gemaakt om de historische bomenrij af te maken. Aan de Noordzijde wordt de rooilijn opgeschoven om voldoende ruimte te hebben voor een bouwblok met woningen, met programma in de plint. Woningen boven commercieel programma zorgt voor ogen op straat, ook in de avonduren.

Aan de Noordzijde van het plein wordt de rooilijn verschoven. De toren op het liesveldviaduct komt meer aan het Veerplein te staan. De ruimte bovenop het Liesveld wordt beter verbonden met het Veerplein middels een mooie trappartij, gecombineerd met levendig programma. Als voor een prettig milieu nodig blijkt dat windval gebroken moet worden krijgt de toren een bredere basis. Dit programma kan worden ingezet voor bijzonder programma, in combinatie met terrasruimte dat uitkijkt over het Veerplein. Tussen het terras en het plein blijft voldoende ruimte over om in te richten als park, dat als balkon aan het Veerplein eindigt.







Transformatie opgaven
Veerplein

- Veerplein behoudt marktfunctie
- Herontwikkeling huidige bibliotheek / Scapino
- Herinrichten ondergrond Veerplein met voldoende draagkracht voor evenementen
- Gedempte Biersloot als belangrijke cultuurhistorische lijn zichtbaar maken / houden
- Fietsers blijven welkom maar passen hun snelheid aan en parkeren in de toekomstige fietsenstallingen.
- Laden en lossen wordt waar mogelijk aan de binnenzijde van de blokken georganiseerd.
- Onderzoeken of tweede bomenrij op Veerplein mogelijk is ten behoeve van vergroten herbergzaamheid en vergroenen plein
- Speelaanleidingen voor kinderen
- Blok is de schakel tussen historische bebouwing en moderne bebouwing rondom het liesveldviaduct: bouwhoogte en korrelgrootte sluiten aan bij directe omgeving (Rotterdamse bouwblok)
- Opschuiven rooilijn bouwblokken Zuidzijde en Noordzijde Veerplein
- Opschuiven rooilijn Waalstraat tbv doortrekken historische bomenrij
- Verspringing in rooilijn voor aansluiting op historische Fransenstraat
- Plint onderdeel van kernwinkelgebied
- Trappen aan de noordzijde van het Veerplein verbinden park en plein
- Bij herontwikkeling bioscoop/ hema verkleining korrelgrootte en terugbrengen menselijke schaal
- Plint onderdeel van kernwinkelgebied

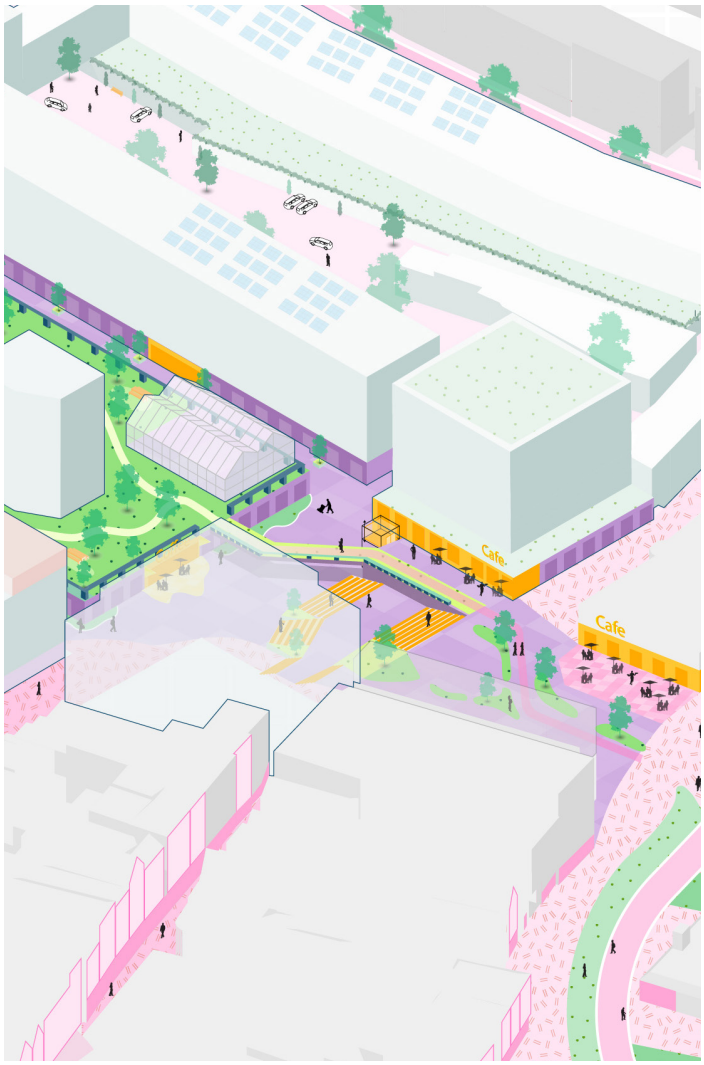


BLOKMAKERSPLAATS: SCHAKEL TUSSEN PARK,PASSAGE EN OUDE HAVEN

De Blokmakersplaats is een belangrijke schakel tussen het park op het liesveldviaduct, het kernwinkelgebied, de haven en de route naar de metro. Met het verplaatsen van de bus en het autoverkeer wordt de Blokmakersplaats een verkeersvrij plein. Er is meer ruimte voor een andere, groenere inrichting en voor uitbreiding van de terrassen.

Het veranderen van de functie van het Liesveldviaduct geeft de mogelijkheid om ook de aansluiting op het viaduct anders vorm te geven. Op de Blokmakersplaats is het groene karakter van het park al voelbaar. Een groene route start op de Blokmakersplaats en mondt uit in het park op het viaduct. De overgang kan worden versmald, wat meer licht en lucht oplevert op het niveau er onder. Met mooie trappen wordt de bezoeker naar het kernwinkelgebied er onder begeleid.

Het gebouw aan de Blokmakersplaats is de verbinder tussen de verschillende niveaus. Herontwikkeling van het gebouw biedt kansen om het gebouw op beiden niveaus op een goede manier mee te laten doen in de openbare ruimte met programma in transparante plinten. In het gebouw kan ruimte gereserveerd worden voor een lift, die minder validen van het ene naar het andere niveau kan brengen. De ontwikkeling sluit goed aan op de korrel en bouwhoogte in de omgeving, en de plint sluit op een goede manier aan op de bebouwing in de Hoogstraat. De beleving van de bebouwing in de Hoogstraat en op het plein is maatgevend.







Transformatie opgaven Blokmakersplaats

- Blokmakersplaats wordt auto- en busvrij plein
- Goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen
- Herontwikkelen pand van winkel naar gemengd programma
- Niet-wonen programma in de eerste twee lagen (ten minste) met eventueel wonen daarboven
- Bouwhoogte en korrel sluit aan op bebouwing in de Hoogstraat
- Nieuwe bebouwing is op twee niveaus aangesloten op de openbare ruimte
- Trappenpartij maakt aansluiting tussen Blokmakersplaats en kernwinkelgebied
- Gebouw op de hoek Blokmakersplaats / Liesveld krijgt programma aan het plein (niveau winkelgebied)
- Er is aandacht voor mindervaliden met een goede ontsluiting van het lagergelegen gebied vanaf de Blokmakersplaats
- Mogelijke versmalling liesveldviaduct met aantrekkelijke parkroute
- Vergroenen Blokmakersplaats. Hier zal extra onderzoek plaats vinden naar de archeologische waarde van de ondergrond.
- Ruimte voor eventueel uitbreiden terrasruimte



LIESVELDVIADUCT: VAN VERKEERSADER NAAR GROENE VERBLIJFSPLEK

Het Liesveldviaduct is bepalend voor de structuur van de binnenstad. Op dit moment snijdt verkeer dwars door het centrum heen en staat de kwaliteit van wonen aan het viaduct onder druk. Het verkeersvrij maken van het viaduct geeft de binnenstad een kwaliteitsimpuls: ruimte ontstaat voor een nieuwe functie, het kwalitatief verbeteren van het woonmilieu op het viaduct en voor het toevoegen van nieuw programma aan de binnenstad. Het viaduct zal worden getransformeerd naar een park: een groene verblijfsplek waar het prettig is om te verblijven en om aan te wonen. Het viaduct vergroenen is lastig, maar een belangrijke voorwaarde om kwaliteit te kunnen maken en woningen toe te kunnen voegen. Parkeren op het viaduct moet worden verplaatst en de kwaliteit van de draagconstructies moet worden verbeterd.

Transformatie naar publiek park

Het publieke park start aan de Blokmakersplaats en eindigt met grote trappen op het Veerplein. Het park is publiek toegankelijk en vanzelfsprekend onderdeel van de openbare ruimte van de binnenstad. De parkroute wordt verlengd met een groene route naar het oranjepark. Het Liesveldpark loopt uit in groene binnenhoven, die publiek toegankelijk zijn.

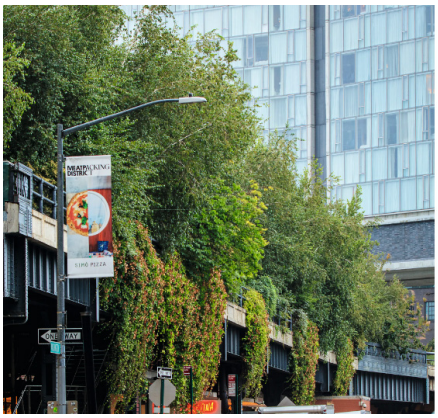
Het park is op veel plekken toegankelijk. Belangrijkste entrees zijn de entrees op het Veerplein en de Blokmakersplaats waar het park begint en eindigt. In de Liesveldpassage wordt de oude entree weer in ere hersteld, en aan de Cronjéstraat wordt een extra entree toegevoegd. Het Liesveldpark is overal voelbaar in het gehele centrum. Groen sijpelt over de randen en het park wordt een logische, groene verlenging van het Veerplein. Met name aan het Veerplein is ruimte voor bijzondere functies in het park

Wonen aan het park

Met het transformeren van het liesveldviaduct tot groene verblijfsplek ontstaat er een kans om nieuw, kwalitatief hoogwaardig woonprogramma te realiseren en daarmee nieuwe doelgroepen naar het centrum te trekken. De bestaande woningen krijgen een adres aan het park, en ook nieuwe woningen worden op dit niveau ontsloten.







Transformatie opgaven Liesveld garage

- Parkeeropgave voor bezoekers en bewoners: behoud kort parkeren voor bezoekers, parkeren voor woningen in de directe omgeving, parkeren voor nieuwe bewoners van de ontwikkeling
- Aansluiting op omgeving in bouwhoogte en korrelgrootte
- Uitgang publieke parkeervoorziening op veerplein
- Goede plintaansluiting op straten met programma (niet zijnde parkeren) en goede entrees
- Groene inrichting van het dak; binnentuin vanwaar toegang is tot het Liesveldpark

Transformatie opgaven Schoutplein

- Vergroten bouwblok
- Verplaatsen winkelareaal aan Schoutplein naar aanloopstraat of kernwinkelgebied
- Integrale herontwikkelingsopgave van een bouwblok en het toevoegen van woningen
- Goede aansluiting bouwblok op Cronjéstraat met programma in de plinten en entrees
- Aansluiting toren met extra bebouwing tbv afzwakken windval op het liesveldviaduct
- Groene inrichting van de binnentuin
- Logistiek aan binnenzijde
- Aansluiting op niveau liesveldviaduct vanuit Cronjéstraat




AH
Sport



Gemeente Vlaardingen

URHAHN
STEDENBOUW
& STRATEGIE