van Strand tot Stad: Ontwikkelkansen aan de Hoekse Lijn

Visie op de verschillende kernen en hun metrostations

DeZwarteHond.

DECISIO
ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Ontwikkelvisie Hoekse Lijn

In gezamenlijke opdracht van:
Gemeente Maassluis
Gemeente Rotterdam
Gemeente Schiedam
Gemeente Vlaardingen
Metropoolregio Rotterdam-Den Haag
Provincie Zuid Holland

Status:
Concept

Projectteam:
Daan Zandbelt (De Zwarte Hond)
Jan Maarten van Hemert (De Zwarte Hond)
Mike van Staten (De Zwarte Hond)
Menno de Pater (Decisio)
Daan van Gent (Decisio)
Pim van der Zwet (Decisio)
Hermyn Bonnema (Projectleider, Gem. Vlaardingen)
Han Wieringa (MRDH)

December 2020

De Zwarte Hond - Rotterdam
Postbus 25160
NL-3001 HD Rotterdam
Aert van Nesstraat 45
NL-3012 CA Rotterdam
T +31 10 240 90 30
info@dezwartehond.nl
www.dezwartehond.nl

Decisio | Economisch onderzoek en advies
Valkenburgerstraat 212
NL-1011 ND Amsterdam
T +31 20 67 00 562
info@decisio.nl
www.decisio.nl

© 2020 De Zwarte Hond bv

van Strand tot Stad: Ontwikkelkansen aan de Hoekse Lijn

Visie op de verschillende kernen en hun metrostations

DeZwarteHond. DECISIO ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

Foto: RET

Voorwoord

Begin 2020 zijn we, op initiatief van de MRDH, een samenwerking gestart onder de naam 'Hoekse Lijn Partners'. Met de Provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeente Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis hebben we de afgelopen maanden samengewerkt om te onderzoeken welke – nu nog onbenutte- kansen de nieuwe metrolijn onze steden kan bieden. De ombouw van de Hoekse Lijn naar een lightrailverbinding is niet alleen een verbetering in de mobiliteit voor onze inwoners, maar kan ook grote meerwaarde opleveren voor de steden aan de Hoekse Lijn.

De stuurgroep van de Hoekse Lijn Partners heeft het stedenbouwkundig bureau De Zwarte Hond gevraagd om de toekomstige mogelijkheden in beeld te brengen. We hebben hen ook expliciet gevraagd om met eigen suggesties te komen, bovenop de vele gemeentelijke initiatieven die er al zijn. Deze verkenning laat goed zien hoe we samen kunnen werken aan de opgaven waar we als regio voor staan. Er is een groot tekort aan woningen, er is behoefte aan meer werkgelegenheid en tegelijkertijd de noodzaak om de ruimte voor natuur en recreatie te behouden en versterken terwijl we de stadscentra vitaal houden.

Deze toekomstverkenning laat zien dat we hiervoor goede plannen kunnen maken vanuit een gezamenlijke visie op het gebied van "stad tot strand". Het verzorgingsgebied van de Hoekse Lijn is de westelijke tak van de agglomeratie Rotterdam, tussen de Nieuwe Waterweg, de natuur van Midden Delfland en het strand en de duinen. Daar tussenin liggen krachtige gemeenten met woon- en werklocaties en veel aantrekkelijke voorzieningen. De kracht van de Hoekse Lijn zit hem in de complementaire ontwikkeling van de verschillende plaatsen aan de lijn, waarbij iedere plaats vanuit zijn eigen kracht en kwaliteiten een aantal ontwikkelkansen kan realiseren.

Deze toekomstverkenning geeft inzicht in bestaande plannen en geeft vooral ook nieuwe, aanvullende kansen weer, voorbij de verre horizon van 2040. Dat betekent ook dat we voorbij de huidige kaders, opvattingen en plannen kijken. Zo is aansluiting van de Hoekse Lijn door het Westland naar de lightrail van Den Haag een project dat niet zomaar is gerealiseerd, maar op de lange termijn een interessante kans voor de Metropoolregio.

Wat wij belangrijk vinden is dat we deze verkenning met elkaar bespreken en ter inspiratie gebruiken om verdere plannen te maken voor de komende jaren. Het is wat ons betreft een start om blijvend samen te werken als overheden. We gaan graag de komende periode in gesprek over wat u wel en niet aanspreekt in deze toekomstverkenning voor de verder ontwikkeling van de gemeenten langs de Hoekse Lijn. Omdat we zien dat dat samenwerking en afstemming van plannen meerwaarde oplevert voor onze inwoners.

Ik hoop dat u deze toekomstverkenning met plezier en ter inspiratie doorleest, met de toekomst van na 2040 in gedachte.

Sjoerd Kuiper
Wethouder gemeente Maassluis (o.a. ruimtelijke ordening, bouwen en wonen)
Voorzitter van de stuurgroep Toekomstverkenning Hoekse Lijn

N.B.
We hebben een vrije opdracht aan De Zwarte Hond gegeven. Het feit dat er in deze toekomstverkenning kansen of suggesties staan wil niet zeggen dat de stuurgroepleden deze ook onderschrijven.

Introductie

Wat een mooie kans!
De Hoekse lijn opende in november 2019. Drie maanden na de opening waren de reizigersaantallen al op het niveau dat pas na drie jaar werd verwacht. Terwijl de metrolijn een succes is (en er hard gebouwd wordt aan het afbouwen van het laatste deel), is de enorme verstedelijkingsopgave van Zuid-Holland nog lang niet vlot getrokken. Er worden stappen gemaakt met de Verstedelijkingsalliantie van zeven gemeenten langs de 'oude lijn', het spoor van Leiden tot Dordrecht met 13 ontwikkellocaties. Hier zouden onder meer 175.000 woningen en vele tienduizenden arbeidsplaatsen moeten landen.

Op basis van eenzelfde concept wordt in deze studie de potentie om de Hoekselijn verder te benutten verkend. Met woningbouw, maar ook met ontwikkeling van werkgelegenheid, voorzieningen en andere kwaliteiten zoals landschap en natuur, waaraan de metropoolregio en de betrokken gemeenten behoefte hebben. De vier gemeenten langs de Hoekselijn hebben samen met de MRDH en Provincie deze vraag geformuleerd.

Bestemming voor bewoners, bedrijven en bezoekers
Door dit onderzoek zien we ongelofelijk veel kansen. De metro rijdt en is al een groot succes. De Hoekselijn als geheel heeft onderscheidende kwaliteiten voor de Zuidvleugel als geheel. Het heeft een rijk aanbod voor een mix van doelgroepen. De lijn verbindt strand met stad en biedt een gevarieerd aanbod voor bezoekers, bewoners en bedrijven.

De kernen met hun historische centra hebben de potentie om zich als Hollandse parels aan de ketting van de Hoekselijn te ontwikkelen. De metro geeft toegang tot landschappen als Midden-Delfland en de Kapittelduinen -met de fiets of te voet. En er zijn diverse unieke woonmilieus te ontdekken, bestaand en nog nieuw te bouwen.

Ontwikkelingen dienen complementair te zijn. Zodat ze bijvoorbeeld het Vlietland ziekenhuis in Nieuwland aanvullen en er intensievere relaties tussen District U in Vlaardingen en de voedselindustrie in het Westland ontstaan. We gaan op zoek naar een betere koppeling tussen opleidingen & bedrijven en tussen idee & productie.

Om dit te kunnen bereiken, hoeft niet iedereen met de metro te reizen. Stationsgebieden zijn namelijk voor iedereen de best bereikbare plekken in de regio, ongeacht je leeftijd of je favoriete vervoersmiddel. Als een senior slecht ter been is of als een kansarme jongere geen geld heeft voor het OV, dan zijn de plekken ook bereikbaar met de fiets of auto of te voet. De stationsgebieden zijn daarom bij uitstek plekken om maatschappelijke meerwaarde te creëren. Daarnaast bieden de toekomstige ontwikkelingen naast wonen, werken en mobiliteit ook aanleiding om grote opgaven als klimaatadaptie en de energietransitie in gang te zetten.

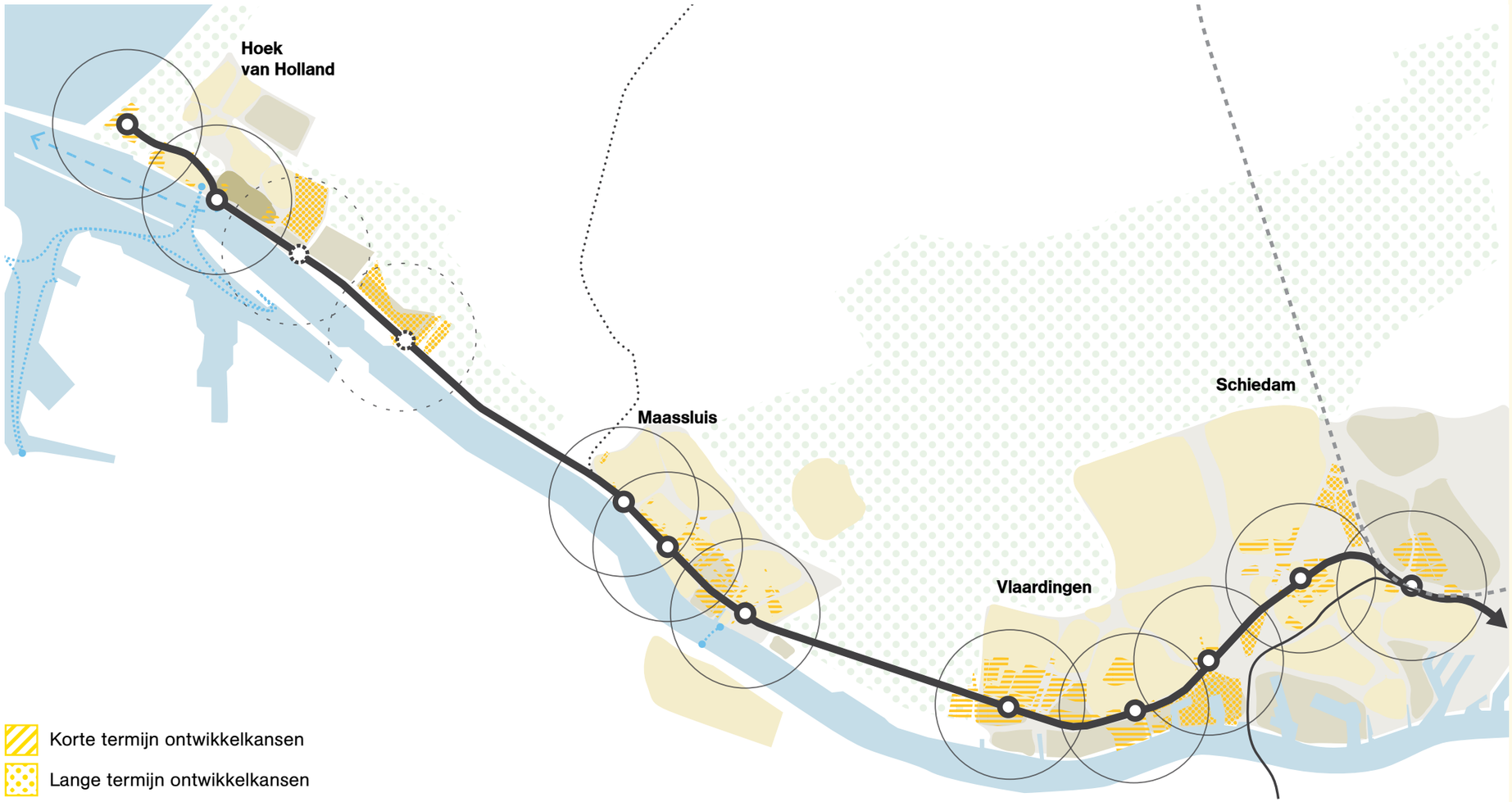
Aandachtspunten
Tegelijkertijd zijn er ook aandachtspunten. De woon-werkbalans langs de lijn is tamelijk scheef. Zeker in Maassluis en Vlaardingen. Dat maakt dat de regio sterk afhankelijk is van werkgelegenheid elders. En dat de metro vooral 's morgens vol zit richting Rotterdam en 's avonds omgekeerd. Daarnaast dragen veel van de 'harde' plannen, die de komende jaren tot uitvoering komen, niet bij aan het beter in balans brengen van deze scheve verhoudingen. Ten westen van Schiedam worden er voornamelijk woningen gerealiseerd: 6 duizend woningen tegen duizend banen.

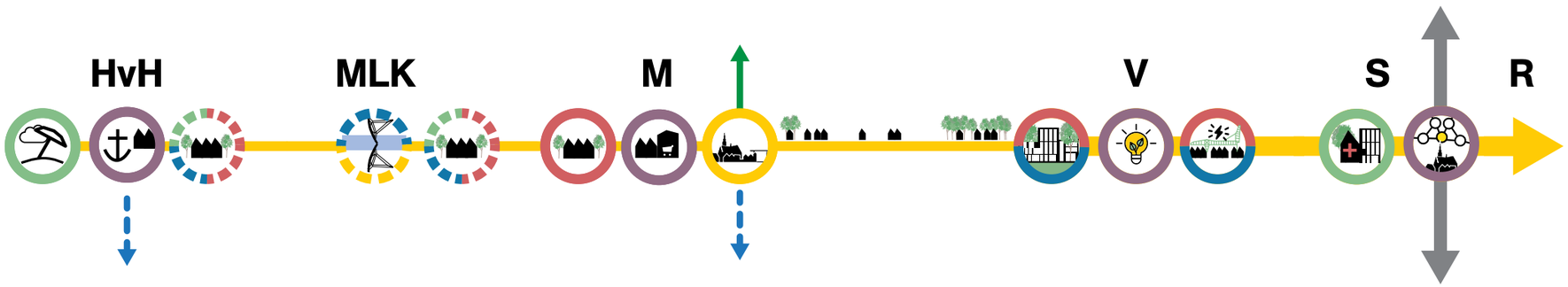
We proeven ook wat koudwatervrees -terecht en onterecht- om binnen de bebouwde kom naar verdichtingsmogelijkheden te kijken. Dit zijn zeker complexe opgaven en per definitie geen eenvoudige projecten. Toch geloven wij dat de potentie en maatschappelijke meerwaarde van deze plekken groot zijn.

Zoek de ruimte
Daarom roepen we u op om tijd en ruimte te zoeken. Door de komende tijd nauwkeuriger en verder te verkennen wat de ontwikkelkansen precies zijn en welke randvoorwaarden u daar als bestuurders en met andere maatschappelijke stakeholders aan verbindt. Het palet aan kansen wordt hier rijker van. Mocht er dan op een onderdeel een argument sneuvelen of een partner zich terugtrekken, dan houd je al die andere argumenten en supporters nog over. Zoek daarom de ruimte en de tijd om een aantal veelbelovende maar nu nog niet ver genoeg uit gediepte kansen nader te verkennen en van (bestuurlijke) randvoorwaarden te voorzien. U staat er ook zeker niet alleen voor, uw buren en 'hogere' overheden kunnen u helpen als ook zij geholpen worden.

Daan Zandbelt
Stedenbouwkundige en Architect
Partner De Zwarte Hond

Ontwikkelvisie Hoekse Lijn - Van Strand tot Stad

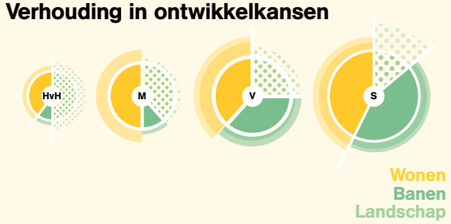




van Strand tot Stad

De Hoekse Lijn brengt je van het strand naar de stad en verder, langs een rijk palet aan woon-, werk- en landschappelijke omgevingen. Langs de lijn liggen kansen voor kwaliteitsimpulsen, voor nieuwe werkplekken en voor woonmilieus die aanvullend zijn voor de verschillende kernen. De ontwikkelvisie versterkt identiteit en kwaliteit van de regio, de steden en de aanliggende wijken.

Verhouding in ontwikkelkansen



Maximale verstedelijkingspotentie van kernen aan de Hoekse Lijn, incl lopende ontwikkelingen

	Woningen	Banen
HvH	3500	2000
Maeslantk.		2200
Maassluis	5800	1000
Vlaardingen	9500	5500
Schiedam	8500	3700

Inhoudsopgave

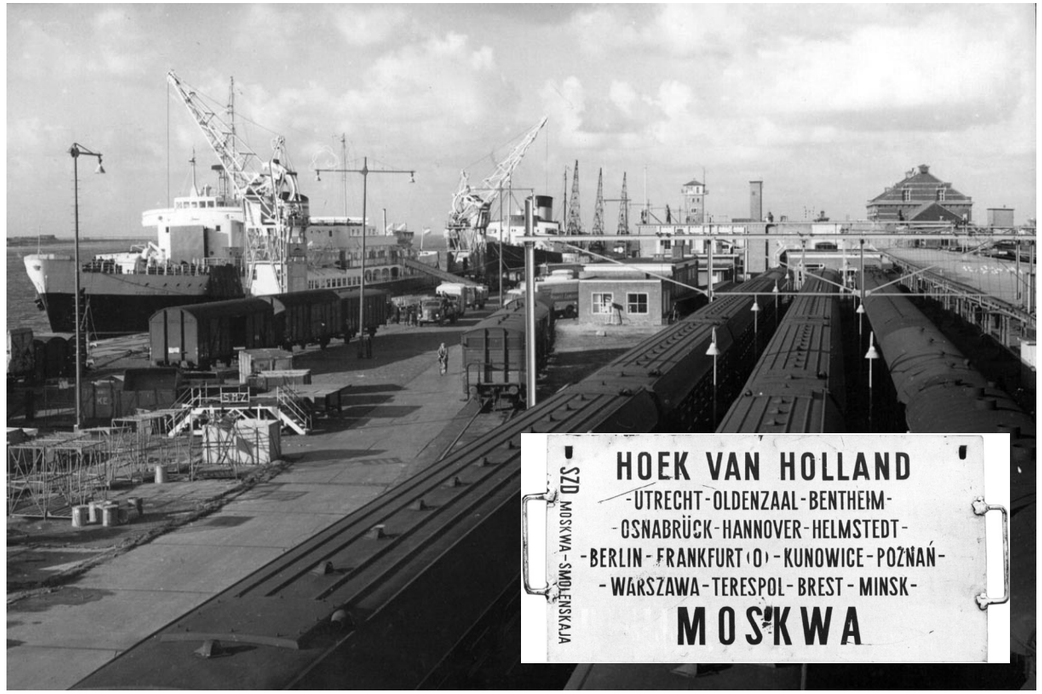
0	Inleiding	11
1	Analyse	26
2	Visie	40
3	Ontwikkelprincipes	56
4	Toekomstbeelden: Kernen & Stations	66
5	Proces-acties op korte en lange termijn	126
6	Economische onderbouwing - Decisio	130

Geschiedenis van de Hoekse Lijn

Tot de aanleg van de Hoekse Lijn werd in 1875 in de Tweede Kamer besloten. Vanaf 1893 was er op de lijn internationaal vervoer van personen en goederen middels stoomtrein.
De lijn werd aangelegd als aftakking van de bestaande lijn Rotterdam – Den Haag. De spoorlijn ligt grotendeels op een speciaal hiervoor aangelegde waterkerende dijk, waarin tijdens de aanleg van de lijn enkele keersluizen zijn opgenomen. De spoorlijn werd geëlektrificeerd in 1935.

In Hoek van Holland sloot de lijn aan op de veerdienst naar Harwich in Engeland. De lijn voorzorgde aanvankelijk internationale verbindingen naar bijv. Berlijn en Moskou. Daarna fungeerde deze als voorstadslijn die verschillende plaatsen middels de trein verbindt met Rotterdam Centraal en reden er goederentreinen naar Vlaardingen.

In 2017-2019 is de lijn aangepast en bij Schiedam aangesloten op het metronetwerk. De spoorlijn werd daarmee onderdeel van metrolijn B.

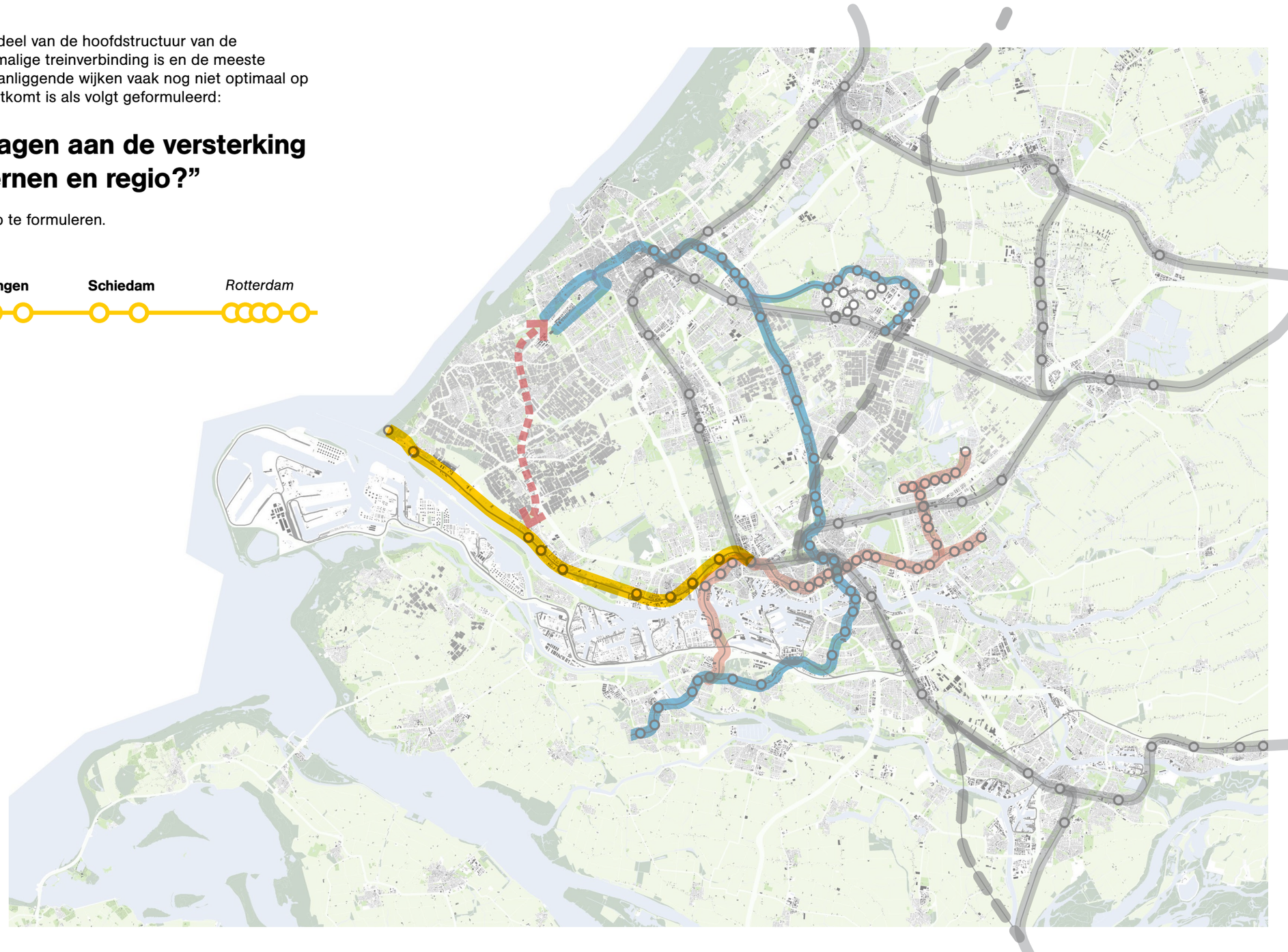


De opgave

De Hoekse Lijn is nu als metrolijn een belangrijk onderdeel van de hoofdstructuur van de Zuidvleugel Randstad. Echter, doordat de lijn een voormalige treinverbinding is en de meeste metrostations pas kort geleden gebouwd zijn, zijn de aanliggende wijken vaak nog niet optimaal op het station georiënteerd. De uitdaging die daar uit voortkomt is als volgt geformuleerd:

“Hoe kan de Hoekse Lijn bijdragen aan de versterking van de aanliggende wijken, kernen en regio?”

Middels dit onderzoek proberen wij hier antwoorden op te formuleren.



Hoofddoel

Samenhang van **kernen versterken in relatie tot regio** Hoekse Lijn en Zuidvleugel Randstad. Verstedelijkingsopgave inzetten als **impuls voor versterking van bestaande wijken** en de bestaande structuur richten op het station als voorkant zodat **meer bestemmingen toegankelijk worden voor een grotere groep mensen**

Ambities

De volgende ambities dragen bij om het hoofddoel te realiseren:

- **Hoogste dichtheid rondom de stations**
- **Samenhang aan lijn door complementaire karakters stations**
- **Duurzame ontwikkeling (klimaatadaptief, energie & circulair)**
- **Schoner en gezonder vervoer krijgt voorrang**
- **Banen binnen bereik & nieuwe sectoren (zorg, voedsel, ICT)**
- **Toegang tot kennisontwikkeling & tertiair onderwijs (MBO, HBO & WO)**
- **Toegang tot stedelijke & landelijke recreatieve mogelijkheden**
- **Diversiteit in het woningaanbod**

Thema's

Om de uitgesproken ambities te kunnen beantwoorden, bekijken we in hoofdstuk 1 (Analyse), 2 (Visie) en 4 (Toekomstbeelden) de voorstellen op de volgende thema's:

- **Woning-voorraad**
- **Demografie**
- **Economie & Werkgelegenheid**
- **Mobiliteit**
- **Klimaatadaptatie & openbare ruimte**
- **Natuur, Ecologie & Landschap**
- **Energieneutraal & Circulariteit**

Bron: indebuurt rotterdam

Meer tijd voor elkaar - een andere kijk op stedelijke ontwikkeling en mobiliteit

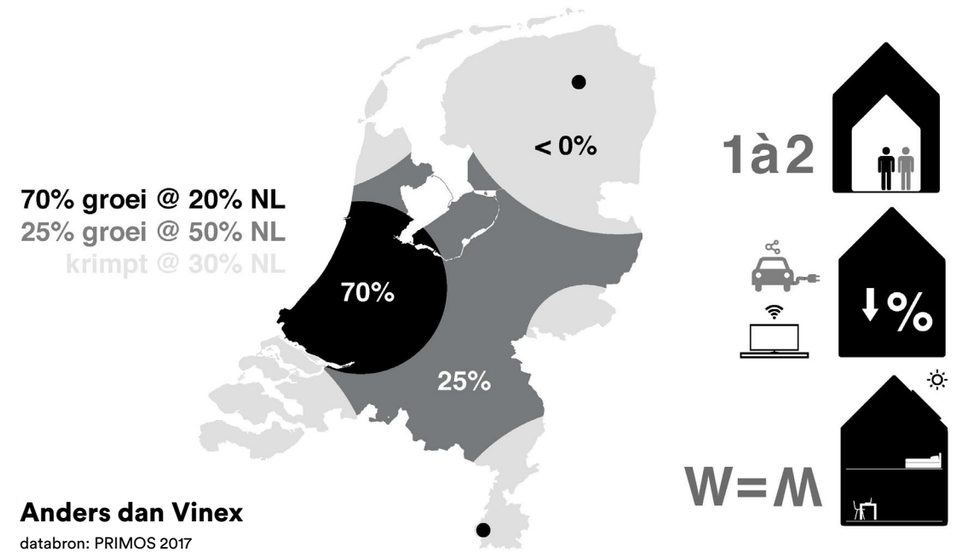
Steeds meer Nederlanders verhuizen naar stedelijke gebieden en huishoudens worden kleiner. Daardoor is er een nijpend woningtekort. Er moeten een miljoen nieuwe woningen bij; dat kan niet op de oude manier. Steden in Nederland zijn traditioneel gestructureerd naar het principe van de functionele stad, waarin gebieden van elkaar zijn gescheiden op basis van hun unieke functie. Ook het oude mobiliteitsdenken met zijn focus op piekbelasting en capaciteitsvergroting sluit niet langer aan op de meer compacte en gedifferentieerde stedelijke omgeving van de toekomst.

Nederland heeft veel nieuwe woningen nodig. Zo'n één miljoen tot 2040. Achter deze woningbouwopgave zitten twee drijvende krachten: de 'huishoudverdunning' en de trek naar de stad. Er komen steeds meer huishoudens van een of twee personen. Voor deze groep zijn passende woningen nodig. De trek naar de stad zorgt ook voor vraag naar meer woningen. Deze migratiestroom komt deels uit het binnenland, van de randen van het land naar de Randstad en de grotere steden daaromheen, en deels uit het buitenland, vooral vanuit Europa. Mensen komen af op de ontplooiingsmogelijkheden die de stad hen biedt: voor het volgen van een opleiding en het vinden van een partner en een baan.

Ten opzichte van grootstedelijke agglomeraties in het buitenland, missen Nederlandse steden massa en de schaalvoordelen, zoals superspecialisatie. Deze agglomeratievoordelen zijn wel gewenst vanuit het oogpunt van leefkwaliteit, de vrijheid te kiezen hoe je je leven inricht en economische concurrentiekracht. De afgelopen decennia is het beleid geweest om dit gebrek aan agglomeratiekracht te compenseren door te investeren in infrastructuur en mobiliteit: steeds bredere wegen en snellere treinen die vaker rijden, maar ook door middel van financiële prikkels, zoals het reiskostenforfait en belastingvoordelen voor leaseauto's. Toch zijn we geen seconde eerder thuis. De tijd die dagelijks wordt besteed aan verplaatsen is al eeuwen gelijk.

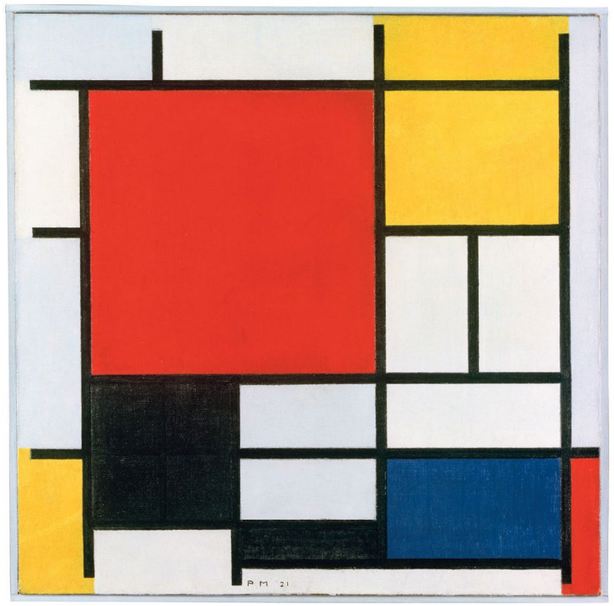
Het effect van het investeren in infrastructuur is dat Nederlanders steeds verder van hun werk zijn gaan wonen. Inmiddels gemiddeld ruim 22 kilometer. Het lijkt soms wel een wedstrijdje wie-het-verst-van-zijn-werk-woont. Als een groot deel van die tijd bestaat uit filerijden of een ongemakkelijk ritje in een overvolle trein, dan is dat allerminst een indicatie van een verbetering van onze welzijn of welvaart.

De afgelopen decennia was de focus in het landelijk mobiliteitsbeleid gericht op de bestrijding van knelpunten en de inperking van zogenaamde 'voertuigverliesuren' om daarmee de reis van forenzen te versnellen. Maar wie (nog) niet reist, blijft daardoor buiten beeld. Het beleid beantwoordt te weinig aan problematiek van vervoersarmoede en kansenongelijkheid.



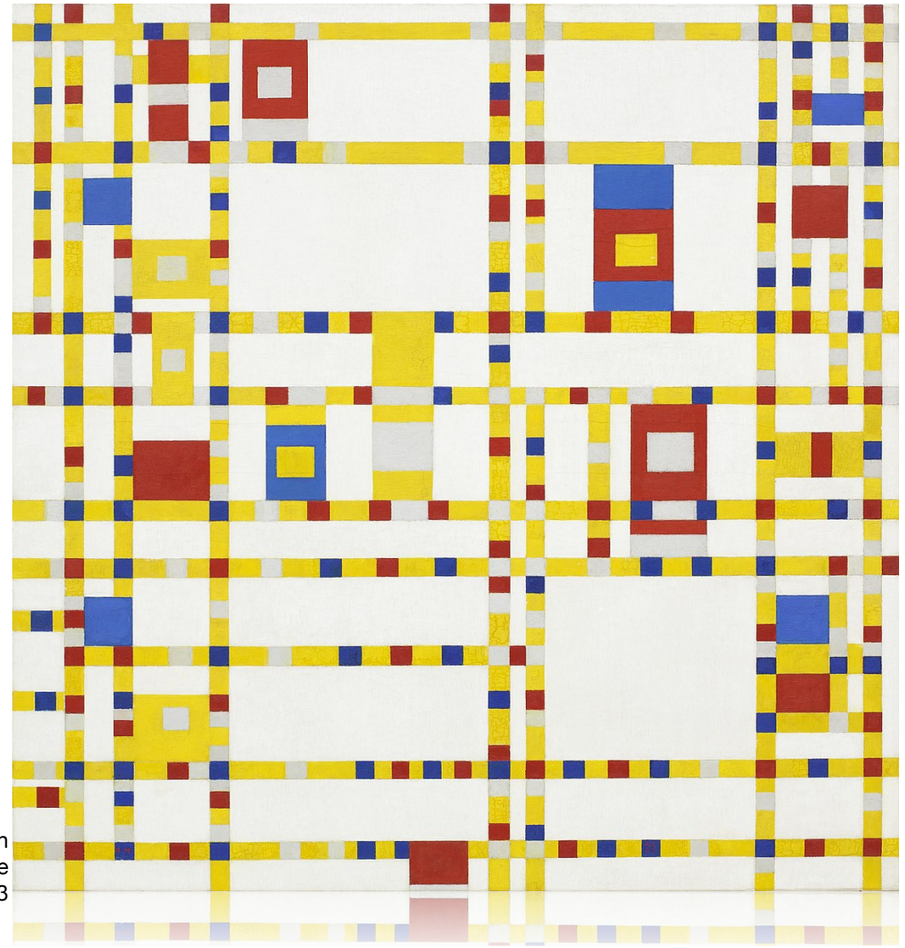
De nieuwe woningbouwopgave - 1 miljoen woningen tot 2040 - is anders dan de Vinex. De opgave concentreert zich in de Randstad en trends als kleinere huishoudens, minder bezit en het multifunctionele gebruik van de woning, bijvoorbeeld als werkruimte, spelen een belangrijke rol.

Daarnaast richt het woonbeleid zich voornamelijk op de fikse nieuwbouwopgave, terwijl bestaande wijken voor misschien nog wel grotere transformatieopgaven staan, zoals de energietransitie, klimaatadaptatie, kansengelijkheid en de overgang naar een circulaire economie. Die vraagstukken laten zich niet één voor één oplossen en vragen om een andere kijk op stedelijke ontwikkeling en mobiliteit. Het is tijd voor een nieuw hoofdstuk in de Nederlandse ruimtelijke ordeningstraditie, waarin we het bestaande beter benutten en de agglomeratiekracht vergroten met minder mobiliteit. Vanaf de jaren '30 is, onder aanvoering van Van Eesteren, ingezet op functiescheiding in onze steden, met als ideaal 'de functionele stad'. Naar dit ideaalbeeld zijn veel gebieden ontwikkeld die goed zijn in slechts één ding: een buitenwijk met doorzonwoningen is bedoeld om in te wonen en een bedrijventerrein is bedoeld om in te ondernemen. Dit model zorgt voor een hoge mobiliteitsvraag en monofunctionele woongebieden die kwetsbaar zijn voor verandering. Nu er behoorlijk wat veranderingen op stapel staan, komt die kwetsbaarheid vaak pijnlijk aan het licht.



Mondriaan
Compositie in rood, geel, blauw en zwart
1921

Van Eesteren revisited & Mondriaan



Mondriaan
Broadway Boogie Woogie
1942-43

Van Eesteren was bevriend met Mondriaan, zij zouden later beiden lid zijn van de kunstenaarsgroep De Stijl. De Nederlandse functionele stad heeft veel weg van een klassieke, wat statische Mondriaan. Laten we proberen daar een dynamische, dansende Victory Boogie Woogie's van te maken; een meer uitbundige vorm van verstedelijking, waarin meerdere functies met elkaar vermengd zijn.

Er bestaan ook grote verschillen tussen de woongebieden, waardoor op tal van vlakken sociale ongelijkheid bestaat. Er zijn wijken die lijden aan 'vervoersarmoede'. Hier hebben de bewoners matige toegang tot werk, scholing en voorzieningen. Ook heeft niet iedereen in deze wijken beschikking tot een auto. Dat beperkt de bewoners van die wijken in hun mogelijkheid zich te ontwikkelen in het maatschappelijk leven. Ondanks het hoge welvaartsniveau in Nederland zijn er woonwijken waar de levensverwachting van de bewoners een flink aantal jaren onder het gemiddelde ligt. De verschillen zijn nog groter als je kijkt naar het aantal gezonde levensjaren. Nederland wordt er niet beter van als het op de oude manier blijft doorbouwen.

De woningbouwopgave biedt de mogelijkheid om de agglomeratiekracht te vergroten, mensen de gelegenheid te geven hun leven nabij te organiseren en de kanteling in het traditionele mobiliteitsdenken te versnellen. Mobiliteit is geen doel op zich. Het is een middel om meerdere maatschappelijke doelen te bereiken: de versterking van de economische structuur en de sociale cohesie, het creëren van gelijke kansen en een aantrekkelijke leefomgeving.

Ambitie

We creëren nabijheid en verhogen de individuele keuzemogelijkheden. We gaan dichter bij elkaar wonen en werken, binnen een efficiënt netwerk van verbindingen. De meeste nieuwbouw realiseren we in de bestaande stedelijke omgeving. Oude gebouwen geven we nieuwe bestemmingen. Concentratie van verstedelijking en menging van functies zorgen voor een gevarieerd aanbod van werk en voorzieningen dichtbij huis. Onze woon- en werkomgeving passen we zo aan dat we mínder willen reizen in plaats van méér en nóg verder. Zo houden we tijd over voor elkaar en de dingen die we echt belangrijk vinden. Dat is goed voor onze gezondheid en we besparen er veel energie mee. Het OV-netwerk wordt de ruggengraat voor stedelijke ontwikkeling. Met deze aanpak vergroten we de agglomeratiekracht en dienen we meerdere maatschappelijke doelen.

Door woningbouw en investeringen in mobiliteit in samenhang te beschouwen, kunnen we nabijheid stimuleren en keuzevrijheid vergroten. Zo krijgen we meer vrijheid in de ruimtelijke inrichting van ons leven: de manier waarop we wonen, ons van A naar B verplaatsen en waar we werken en recreëren.

Dit krijgen we voor elkaar door nieuwe woningen te bouwen in de buurt van plekken waar veel werk is en in de nabijheid van scholen, zorg en voorzieningen. De bestaande OV-hoofdstructuur van een regio leent zich als ruggengraat daarvoor: dit zijn de multimodaal ontsloten plekken van een regio waar vaak al geïnvesteerd wordt in een aantrekkelijk milieu voor voetgangers en fietsers. De volgende stap is het concentreren en mengen van nieuwe woningen met bestaande en nieuwe voorzieningen, plekken waar je dus zowel met de auto, de fiets, het OV of te voet prima kan komen.

Ook helpt het om nieuwe woningen in en om bestaande wijken te bouwen, om deze zo een broodnodige impuls te geven en te helpen bij de grote opgaven waar ze voor staan. Denk hierbij aan de energietransitie, het klimaatadaptief maken van de openbare ruimte en woningen, het vergroten van de biodiversiteit en het bevorderen van sociale cohesie en kansengelijkheid. We streven naar circulariteit: maak zo min mogelijk gebruik van primaire grondstoffen en zo veel mogelijk van hergebruikte materialen. Met de toegenomen nabijheid door het concentreren en mengen van functies verlagen we de mobiliteitsdruk in de spits en benutten we de bestaande infrastructuur effectiever. Want door woningen dichtbij een concentratie van werkgelegenheid te bouwen wordt de kans groter dat mensen een baan dichtbij vinden en er wordt een tegenspits gestimuleerd door degenen die toch voor een baan verder weg kiezen.

We willen dat investeringen in mobiliteit voortaan een zo hoog mogelijke maatschappelijke meerwaarde realiseren, in plaats van louter vermindering van voertuigverliesuren. Dat dit geen dagdromen zijn, bewijst de A2-tunnel in Maastricht. Dit project doet zo veel meer dan de doorstroming bevorderen. Alleen de WOZ-waarde van de woningen in de omgeving is sinds de oplevering van de tunnel al met 200 miljoen euro toegenomen. Daarbij zijn gezondheidsbaten (minder geluidsoverlast en minder fijnstof) en verbeterde toegang tot opleiding of een baan vanuit omliggende achterstandswijken, nog niet eens meegenomen.

Concentratie van verstedelijking en vermenging van functies zorgt voor een gevarieerd aanbod van werk en voorzieningen dichtbij huis. Op deze wijze voorkomen we dat onze woon-werkafstand niet nog verder groeit dan de huidige gemiddelde 22 kilometer. Mobiliteit geven we vorm op een manier die het mogelijk maakt om juist mínder te kunnen reizen, niet méér of nóg verder. Waar we voor gaan, is kwaliteit van leven. Zo houden we meer tijd over voor elkaar en de dingen die we echt belangrijk vinden en zorgen we dat ook voor kwetsbare groepen er werk nabij is. Meer fietsen en lopen in plaats van autorijden is goed voor onze gezondheid en we besparen er veel energie mee, wat weer goed is voor het milieu. *Less is more*. Tegelijkertijd biedt dat ruimte om de niet-dagelijkse verplaatsingen tussen regio's juist te intensiveren en versnellen. Dit bevordert ook onze agglomeratiekracht: ontplooiingsmogelijkheden, concurrentiekracht en nationale samenhang.

Voorgaande tekst is een fragment uit het toekomstperspectief Panorama Nederland, uitgegeven in 2018 door het College van Rijksadviseurs. Daan Zandbelt is naast zijn werk als Stedenbouwkundige en Partner bij De Zwarte Hond ook werkzaam als Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving.

Het volledige Panorama Nederland bevat naast een optimistisch perspectief ook handvatten, principes en instrumenten voor beleidsmakers, ontwerpers en andere actoren in de ruimtelijke inrichting van ons land.

Het stuk is middels onderstaande link in zijn geheel te downloaden:
https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2018/12/06/panorama-nl

De Metropolitane Mix - een nieuwe kijk op functiemenging

Mengen is niet makkelijk. Het mixen van functies pakt niet altijd zo goed uit als vooraf gedacht. Op de Wilhelminapier klagen bewoners over de ronkende en rokende cruiseschepen voor hun deur. Begrijpelijkerwijs is een bakker op de Binckhorst bang voor de bouwplannen rond zijn industriële banketbakkerij.

Toch biedt het ontwikkelen van mixed-use gebieden ook veel voordelen. Het reduceert mobiliteit, maakt het delen van voorzieningen en investeringen mogelijk, is toekomstbestendig, sociaal veiliger en bovendien populair. Meng daarom met mate. Een Raamwerkplan biedt uitkomst: een licht ruimtelijk plan dat op hoofdlijnen organiseert waar welke mix gewenst is binnen een gebied. Door niet te zoneren op basis van functies, maar op basis van maximale milieuhinder-prestaties.

De huidige milieuzonering deelt bedrijfsfuncties in milieucategorieën, gekoppeld aan een richtafstand tot woningen. Veel (maar niet al het) werk is echter kleiner, stiller, en minder gevaarlijk geworden, wat mengen aantrekkelijker maakt. Ook zijn technische of bouwkundige maatregelen te treffen om geluid, geur en gevaar te reduceren. Verder lijkt de mix beter te werken als de functies elkaar iets te bieden hebben.

Binnen een Raamwerkplan zie ik drie zones: Reuring, Rust en Ruis.

Reuring
In de Reuring-zone is ruimte voor hoogstedelijke voorzieningen met ruime openingstijden die voor dynamiek en sociale veiligheid zorgen. Woonconcepten voor 'uithuizige' bewoners, die sterk leunen op stedelijke en collectieve voorzieningen, sluiten hier goed op aan. De Reuring-zone vormt de ruggengraat van een gebied en ligt bij voorkeur zo dicht mogelijk bij een openbaar-vervoersknooppunt of stadscentrum.

Ruis
In de Ruis-zone wordt volop ruimte geboden aan bedrijvigheid, logistiek, verkeer en rommeligheid. Een zone met een grotere mate van tolerantie. Ligging aan hoofdverkeersroutes, met grotere kavels en gebouwen, ligt voor de hand.

Ruis-zones kunnen helemaal woningvrij zijn, zodat zich hier de iets zwaardere functies kunnen vestigen, zolang de leefkwaliteit van de Reuring- en Rust-zones even verderop niet negatief wordt beïnvloed. Een dergelijk deelgebied kan monofunctioneel zijn of uit een mix van niet-wonen functies bestaan, bijvoorbeeld een poppodium met drukkerij en kantoren. Zo kan die bakkerij op de Binckhorst blijven.

Rust
In de Rust-zone is ruimte voor wonen, groen en kantoorwerk. Hier passen alle woonvormen die zich lenen voor een hoge dichtheid en niet in de andere twee zones passen, waaronder gezinsappartementen, boven-benedenwoningen, townhouses, enzovoorts. Deze zone lijkt ook erg geschikt voor klimaatadaptatie, parken en recreatieve verbindingen naar buiten.

Met dit Raamwerkplan voor Reuring, Rust en Ruis ontstaat een gebalanceerde mix van functies. Bakkers klaar, mixen maar!

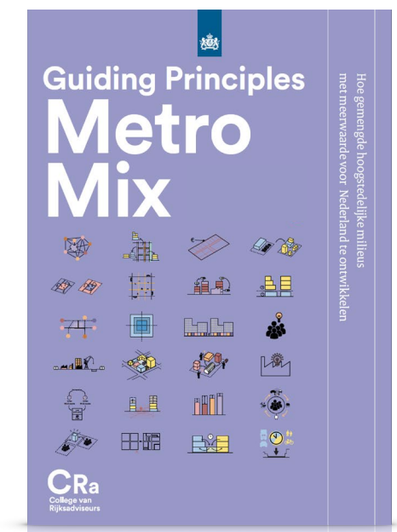
Waarom?
Een gemengd gebied:
- reduceert mobiliteit
- is leefbaarder
- is adaptiever
- maakt delen makkelijker
- is gewild
- stimuleert innovatie

Wat?
- Raamwerkplan voor Reuring, Rust en Ruis
- Meng op bouwblokniveau met hoogfrequente plinten

Hoe?
- Van functie- naar prestatie-gebaseerde milieuhinder
- Verken bredere verevening en verrekening met Gebiedsexploitatie en Plintregisseur
- New Cool Collective: voor mobiliteit, energie en klimaat

Voorgaande tekst is eerder verschenen als column van Daan Zandbelt op het platform Gebiedsontwikkeling.nu. In het volledige rapport wordt verteld hoe gemengde milieuws met meerwaarde voor Nederland kunnen worden ontwikkeld.

Het stuk is met onderstaande link in zijn geheel te downloaden:
https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2019/04/11/reos-advies



Principes voor maatschappelijke kosten en baten analyse

De uitgewerkte oplossingsrichtingen in de Ontwikkelvisie Hoekse Lijn zijn middels een quickscan analyse op hun maatschappelijke en economische potentie getoetst en beoordeeld.

Daarbij is aangesloten bij de systematiek van de maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) en Economische Impactstudie (EIS). De effecten zijn op twee schaalniveaus uitgewerkt:
- Op nationaal / regionaal niveau
- Op lokaal / gemeentelijk niveau

Het gaat om vragen als:
- *Wat draagt intensivering van de woningbouw en werkgelegenheid langs de Hoekse Lijn bij aan de regionale economie en maatschappelijke opgaven op het gebied van ruimte en mobiliteit?*
- *En welke potenties hebben de investeringen op het gebied van recreatie, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid?*

Maatschappelijke en economische effecten ontwikkeling Hoekse Lijn

Nationale/regionale effecten
Het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur van de Hoekse Lijn en de centrale ligging in de Zuidelijke Randstad met directe verbindingen met OV-knooppunten draagt bij aan:

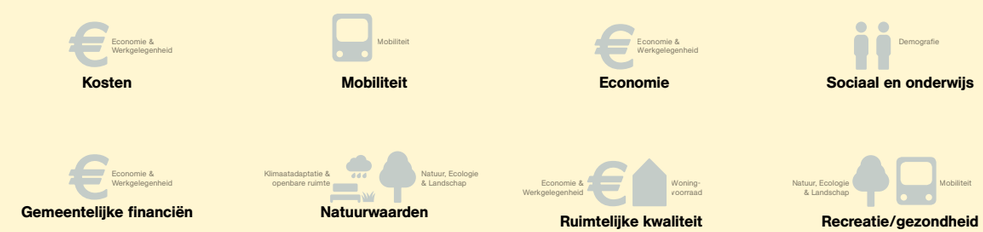
- Versterken agglomeratiekracht van de regio Groot-Rijnmond.
- Duurzamere vormen van mobiliteit.
- Vermeden gebruik en bebouwing van (open) landschap en natuur.

Lokale/gemeentelijke effecten
De ontwikkelprincipes bieden op lokaal / gemeentelijk schaalniveau kansen om:

- Het draagvlak voor bestaande voorzieningen te vergroten en de lokale economie te versterken.
- Nieuwe bedrijvigheid aan te trekken.
- De ruimtelijke kwaliteit een impuls te geven.
- De woningmarkt te verruimen voor bijvoorbeeld starters of ouderen uit de regio.
- De mogelijkheden op de arbeidsmarkt in de eigen omgeving te verruimen.
- De toegankelijkheid van onderwijsvoorzieningen te vergroten en sociale problematiek aan te pakken.

In dit document worden diverse effecten doorgerekend en besproken.
Op grotere schaal betreft dit de regio-overstijgende effecten. Deze komen terug in hoofdstuk 2 & 4.

Daarnaast is er per station ook inzicht gegeven in de lokale effecten van de ontwikkelkansen:



Alle effecten en berekeningen zijn ook met een uitgebreide toelichting terug te vinden in het bijgevoegde rapport van Decisio.

1 Analyse

Alvorens een visie te kunnen vormen over hoe de Hoekse Lijn en de kernen die er aan liggen zich zouden kunnen ontwikkelen, is er een analyse gedaan. Zo zijn er observaties gedaan op locatie, zijn de profielen van de stations en ook de andere regionale metrolijnen vergeleken en is er kennis genomen van actuele thema's en onderzoeken die spelen per gemeente. Ook is er een overzicht gemaakt van de huidig bekende bouwplannen per gemeente.

De Hoekse Lijn is onderscheidend..

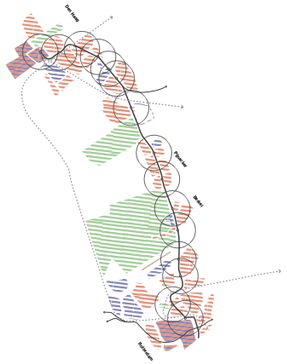
..door naast wonen en werken, ook cultuurhistorie, landschappelijke kwaliteit en recreatie te bieden.

Hoekse Lijn (B)

van strand naar stad
gemengd wonen, werken
onderscheidende natuur

oude treinlijn omgebouwd

Randstad Rail (E)



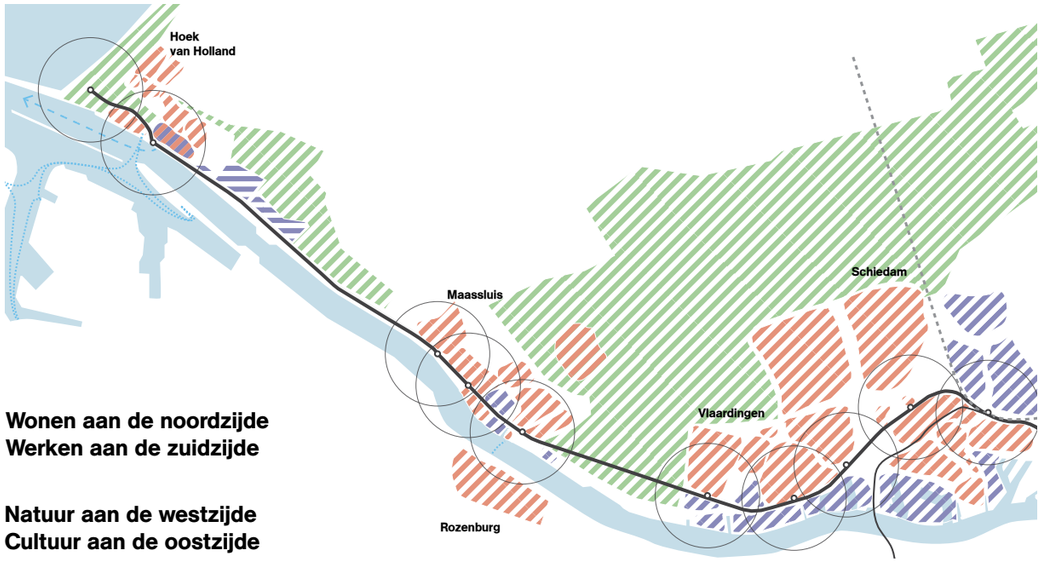
van hofstad naar havenstad
werken en wonen
gescheiden

forenzen twee kanten op

Spijkenisse Lijn (D, C)

van stad naar delta
wonen en werken
gescheiden

ontworpen i.r.t. Rotterdam



Wonen aan de noordzijde
Werken aan de zuidzijde

Natuur aan de westzijde
Cultuur aan de oostzijde

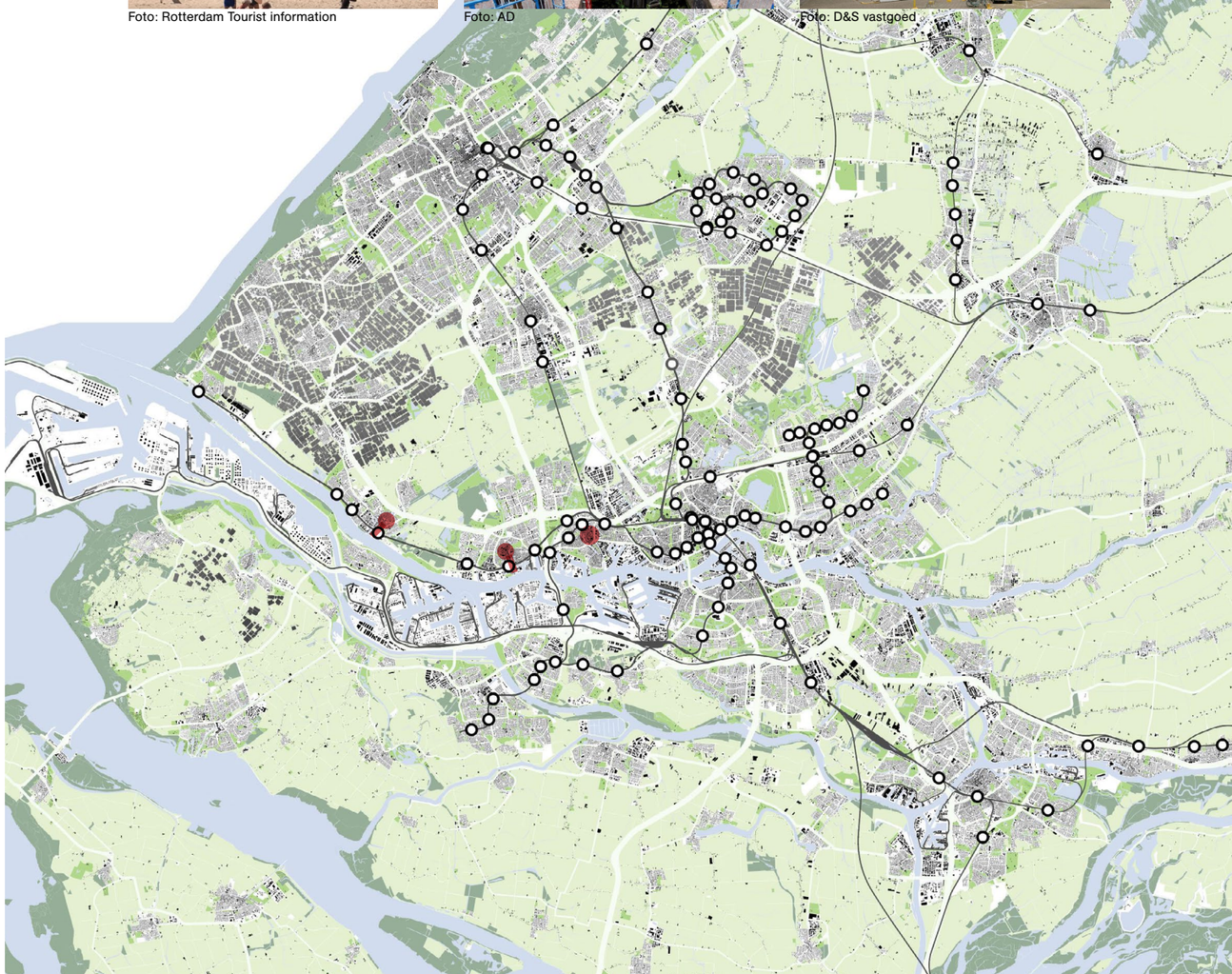
De kernen hebben veel gemeen met elkaar...

- grote oriëntatie op Rotterdam
- historische kernen met een havengeschiedenis
- grote na-oorlogse uitbreidingen

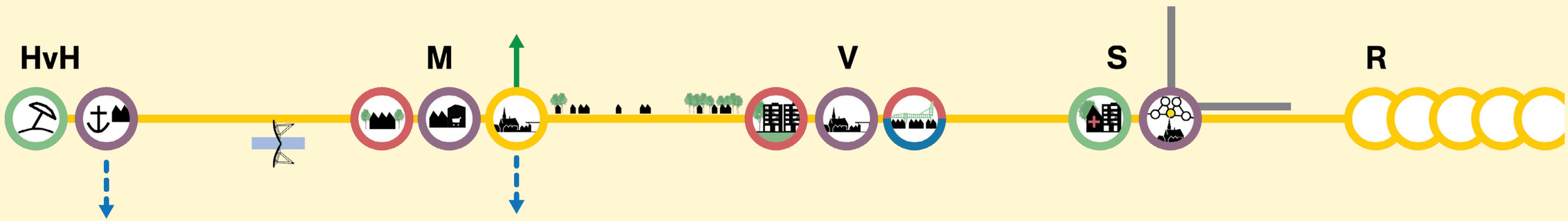
Foto: Rotterdam Tourist information

Foto: AD

Foto: D&S vastgoed



..maar elke kern en station heeft ook een onderscheidend profiel en programmering.



Orientatie stationsomgeving

De kwaliteit van de ruimtelijke inrichting en de bebouwing laat zien dat de omgeving nog niet zo op de Hoekse Lijn is georiënteerd.

Woning-voorraad

Klimaatadaptatie & openbare ruimte

Kansen om aan te haken op ontwikkelingen:

Westland zet in op verbinding tussen Hoekse Lijn en Den Haag om daarbij 10 000 woningen te realiseren

Mobiliteit

Woning-voorraad

Actuele trends

Monotone woningvoorraad

Demografie Woning-voorraad

Wijken als Schiedam-Nieuwland of Vlaardingen-Westwijk kennen een monotoon en eenzijdig woonprogramma, vaak met een naoorlogs karakter. In Vlaardingen-Oost is de balans al aan het verschuiven. Dit is een goed teken, zolang huidige bewoners een plek blijven houden binnen de wijk of woonplaats. (Bloemkool)wijken als Maassluis Steendijkpolder hebben een erg monotoon aanzicht waardoor niet alleen de bevolkingssamenstelling maar ook oriëntatie verslecht wordt.

Een Amerikaans onderzoek van David Rusk (Inside Game, Outside Game - 1999) naar hoe kansenongelijkheid te vermijden, kwam tot de conclusie: het is niet erg als je ouders minder opleiding of inkomen hebben. Dat wordt pas een probleem als geen enkel kind in je klas of straat ouders heeft met een ander perspectief op het leven. Een gemengde wijk met plek voor middeninkomens dient daarom de basis te zijn voor elke stads(her)ontwikkeling.

Leefbaarometer

De Leefbaarometer geeft informatie over de leefbaarheid in gebieden, op basis van 100 indicatoren over de mate waarin de omgeving aansluit bij de voorwaarden en behoeften van inwoners. **Vlaardingen Westwijk, Schiedam Nieuwland, Oost & Groenoord** scoren (ver) onder het gemiddelde.

Kunnen verstedelijking en verdichting bijdragen aan het mengen van wijken waarin een (te) grote groep te weinig perspectief heeft?

Bron: www.leefbaarometer.nl

Energietransitie als sociale hefboom

Energieneutraal & Circulariteit Demografie Woning-voorraad

Combineer de aanpak van kwetsbare wijken met de energietransitie. Dan verbeter je de wijken én creëer je draagvlak om te verduurzamen. Met die gedachte kwam hoogleraar Anke van Hal een paar jaar geleden terug uit Canada, waar deze methode met succes wordt toegepast. Inmiddels gaan vijftien wijken in Nederland dit proberen. “Als bewoners niet willen, dan gebeurt er niets.”

Bron: cobouw.nl

Bestemmingen zijn niet binnen handbereik

Natuur, Ecologie & Landschap Economie & Werkgelegenheid Mobiliteit

Hoe meer inwoners en banen binnen fietsafstand (3 kilometer), des te minder kilometers maakt een Nederlander dagelijks (bron: Studio Bereikbaar). Omdat tripjes in de stad korter zijn, wordt hier ook meer gelopen en gefietst.

Voor de Hoekse Lijn betekent dit niet dat we willen zorgen dat mensen de metro niet meer pakken. De bestemmingen moeten juist in het verstedelijkt gebied rondom de lijn zitten zodat men de metro pakt in combinatie met de fiets en de auto laat staan. Om deze reden moet het aantal banen in dit goed bereikbare gebied vergroten en moet de bereikbaarheid van bestemmingen optimaal zijn.

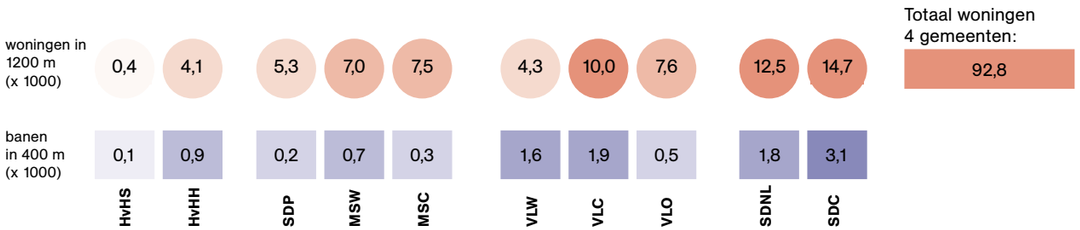
Bron: https://www.studiobereikbaar.nl/assets/uploads/2020/02/StudioPlaats-uitleg.pdf

Analyse in cijfers

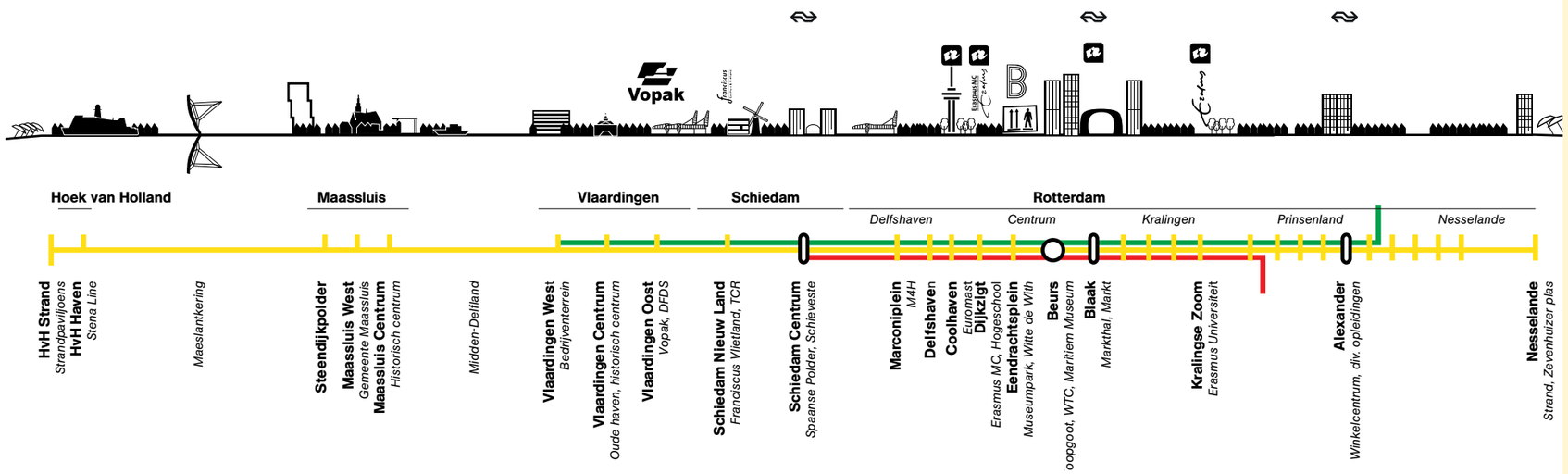
Woning-voorraad

Economie & Werkgelegenheid

Richting schiedam neemt wonen en werk toe

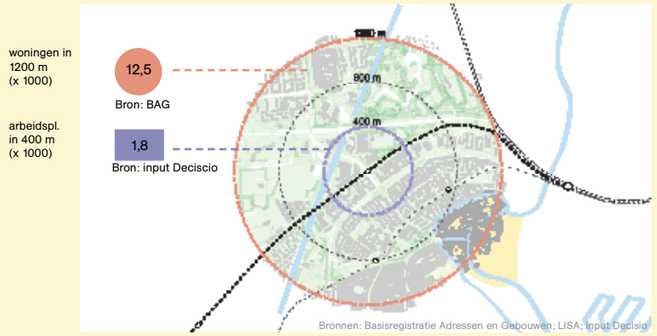


Bronnen: Basisregistratie Adressen en Gebouwen; LISA; input Decisio



Onderzoeksmethode

Dichtheid woningen en arbeidsplaatsen per station



Om de dichtheid rondom stations te definiëren hanteren we een breed gedragen theorie voor knooppuntontwikkeling. We kijken naar cirkels van ieder 400, 800 en 1200m vanaf het middelpunt. Daarbinnen tellen we het aantal woningen en arbeidsplaatsen.

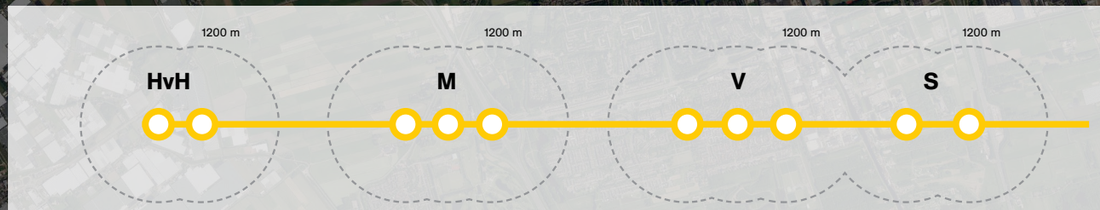
Deze methode biedt houvast om onderscheid te maken tussen voorzieningen en programma dat een plek moet krijgen nabij het station of net iets verder weg.

De cirkels zijn gebaseerd op loop- & fietsafstanden:
400m = ±5 minuten lopen
800m = ±10 minuten lopen
1200m = ±5 minuten fietsen

Deze afstanden zijn van belang omdat het bepalend is of men het openbaar vervoer pakt en nog een stuk wandelt of fietst of dat men als alternatief toch maar de auto pakt.

2020 Bestaande plannen, hard en zacht

	geschat aantal	woningen 11 000	banen 3 250



	HvH	M	V	S
Voorraad:	650 w 325 b	2 800 w	2750 w 675 b	4500 w 2250 b

Huidige ‘planvoorraad’: ca **11000** woningen + ca 3250 banen

Bron: Planmonitor Provincie ZH & De Nieuwe Kaart van Nederland, d.d. maart 2020

Banen op basis van kengetallen en gegeven balans wonen-werken in ontwikkelingen

In Nederland zijn ca. 8 miljoen arbeidsplaatsen en ca. 8 miljoen huishoudens, waartussen mensen zich heen en weer bewegen. De banen concentreren zich vaak in stedelijk gebied, in stadscentra, bedrijventerreinen of industriegebieden, terwijl de woningen juist weer in andere gebieden liggen. Deze disbalans zorgt voor de dagelijkse pendel en piekdrukte in de spits, welke goed zichtbaar is aan de Hoekse Lijn.

Om deze disbalans niet te versterken, is het belangrijk dat er behalve woningen, ook in banen wordt voorzien bij goed bereikbare ontwikkelingen zoals de stationsgebieden. Deze verhouding tussen wonen en werk is in de huidige plannen nog niet in balans: met name in Maassluis en Vlaardingen wordt de disbalans juist versterkt. In nieuwe plannen is het faciliteren van werkgelegenheid een belangrijk element om sterke steden te maken.

Lopende plannen, hard & zacht

Op basis van door de gemeenten ingediende plannen bij de Planmonitor PZH, DeNieuweKaartvanNederland en gemeentelijke overzichten. Aangeduide gebieden betreffen zowel in- en uitbreidingslocaties alsook zoekgebieden voor transformatie en kwaliteitsimpulsen

Bron: DeNieuweKaartvanNederland (mrt 2020); Planmonitor PZH (mrt 2020); Gemeente Vlaardingen

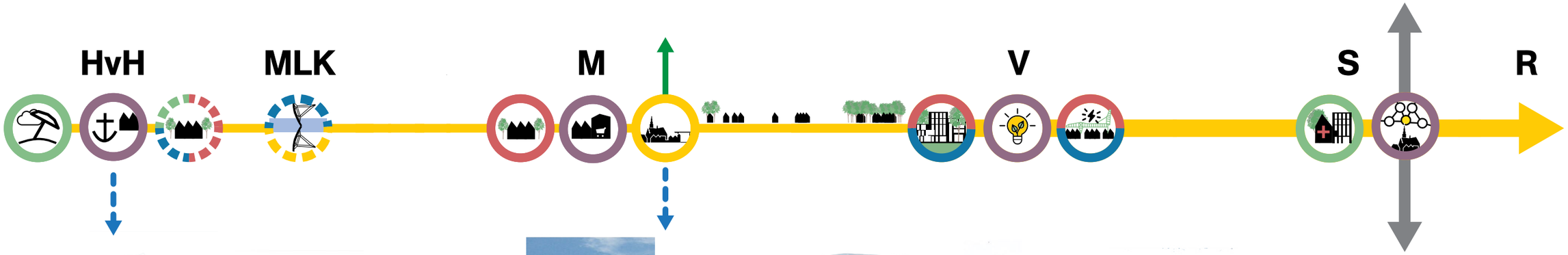
Kansen voor ontwikkeling aan de Hoekse Lijn

In dit hoofdstuk tonen we de onderzochte kansen en ontwikkelpotentie langs de Hoekse Lijn. Ten eerste als gehele lijn, in relatie tot de regio. Ten tweede laten we per kern zien welke karakteristieken uit de analyse versterkt zullen worden en waar nog kansen liggen. Dit wordt concreter door inzicht in de ontwikkelkansen voor verstedelijking rond de stations en bijbehorende getallen en effecten.

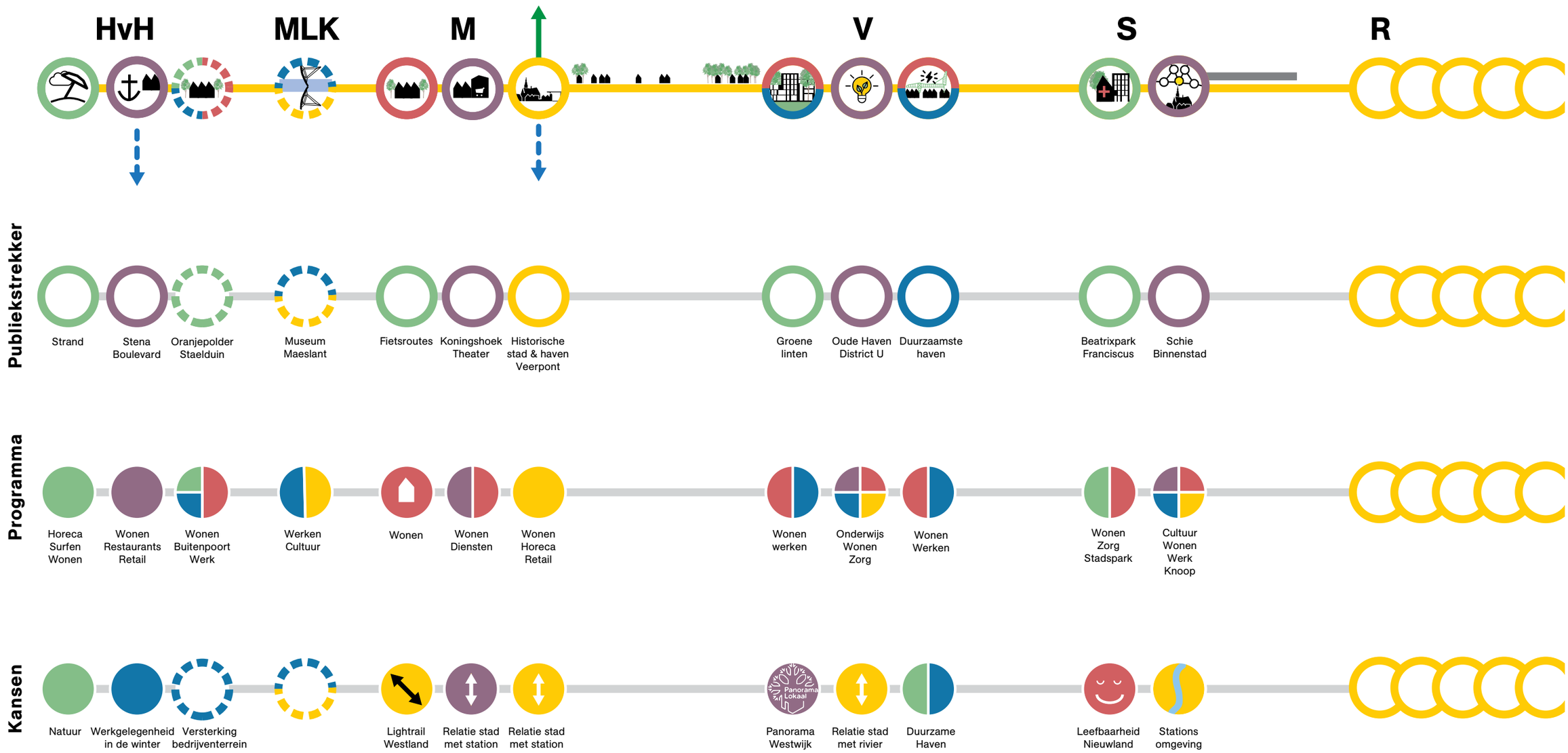
Van strand tot stad

De Hoekse Lijn brengt je van het strand naar de stad en verder, langs een rijk palet aan woon-, werk- en landschappelijke omgevingen. Aan de lijn liggen kansen voor kwaliteitsimpulsen, voor nieuwe werkplekken en voor woonmilieus die aanvullend zijn voor de verschillende kernen. De ontwikkelvisie versterkt identiteit en kwaliteit van de regio, de steden en de aanliggende wijken.

Elk van de stations wordt in zijn eigen sterke punten verder ontwikkeld. Zo creëren we diverse en afwisselende woonmilieus, werkomgevingen voor uiteenlopende sectoren en een rijk palet aan recreatiemogelijkheden, zowel in het landschap als cultureel. We stimuleren dat de stations elkaar aanvullen en als een team gaan samenwerken, waardoor regio, kernen en wijken sterker worden.



Van strand tot stad: de identiteit van de Hoekse Lijn



Hoek van Holland
Strand - strand / horeca / duinen
Haven - centrum / haven / restaurants / maritiem
Oost - *wonen / werken / bossen*

Maeslantkering - *museum / westland kennishub*

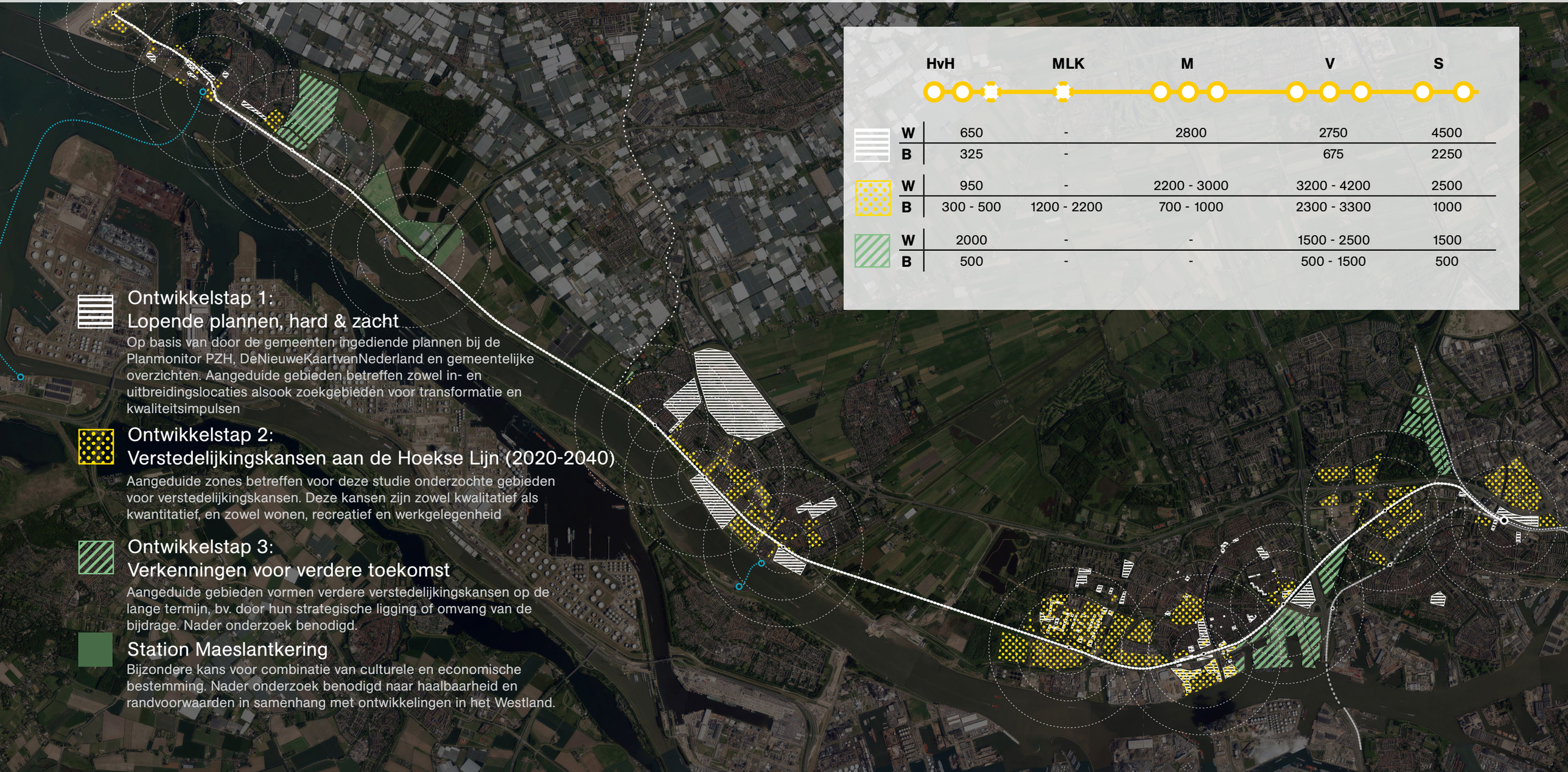
Maassluis
SDP - wonen / groen /
West - voorzieningen / diensten
Centrum - historisch / recreatie / achterland

Vlaardingen
West - wonen / werken / recreatie
Centrum - onderwijs / creatief / historie / cultuur / wonen
Oost - haven / wonen

Schiedam
Nieuwland - groen en gezond
Centrum - metropolitane knoop

2020-2040 Verstedelijkingskansen aan de Hoekse Lijn:

	geschat aantal	woningen 10500	banen 8000



		HvH	MLK	M	V	S
	W	650	-	2800	2750	4500
	B	325	-		675	2250
	W	950	-	2200 - 3000	3200 - 4200	2500
	B	300 - 500	1200 - 2200	700 - 1000	2300 - 3300	1000
	W	2000	-	-	1500 - 2500	1500
	B	500	-	-	500 - 1500	500

Ontwikkelstap 1:
Lopende plannen, hard & zacht

Op basis van door de gemeenten ingediende plannen bij de Planmonitor PZH, DeNieuweKaartvanNederland en gemeentelijke overzichten. Aangeduide gebieden betreffen zowel in- en uitbreidingslocaties alsook zoekgebieden voor transformatie en kwaliteitsimpulsen

Ontwikkelstap 2:
Verstedelijkingskansen aan de Hoekse Lijn (2020-2040)

Aangeduide zones betreffen voor deze studie onderzochte gebieden voor verstedelijkingskansen. Deze kansen zijn zowel kwalitatief als kwantitatief, en zowel wonen, recreatief en werkgelegenheid

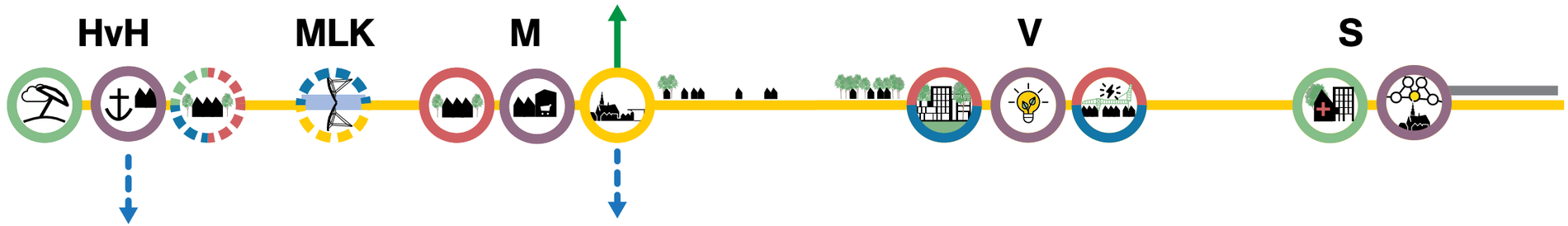
Ontwikkelstap 3:
Verkenningen voor verdere toekomst

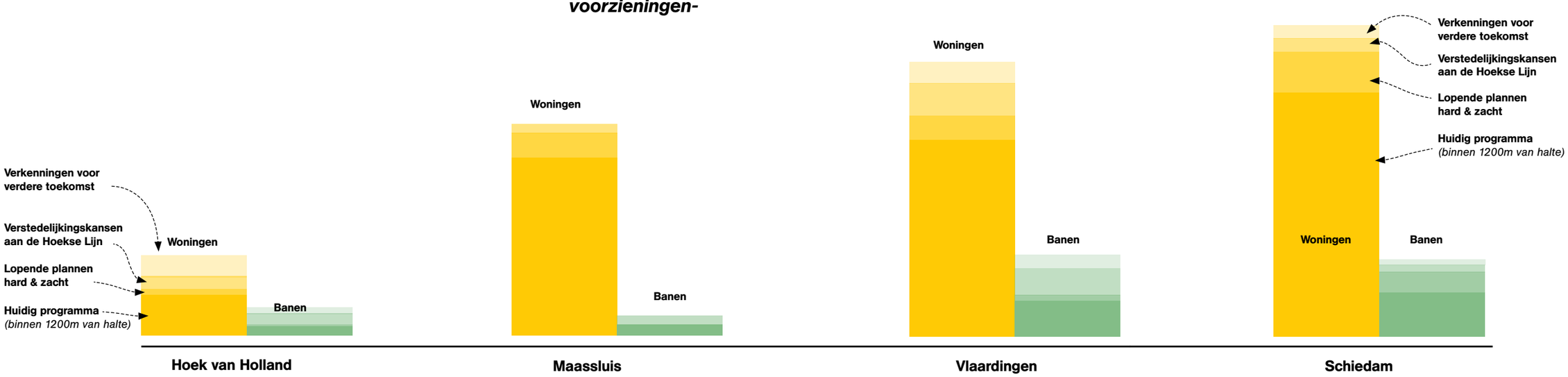
Aangeduide gebieden vormen verdere verstedelijkingskansen op de lange termijn, bv. door hun strategische ligging of omvang van de bijdrage. Nader onderzoek benodigd.

Station Maeslantkering

Bijzondere kans voor combinatie van culturele en economische bestemming. Nader onderzoek benodigd naar haalbaarheid en randvoorwaarden in samenhang met ontwikkelingen in het Westland.

Van strand tot stad: ontwikkelkansen





		Hoek van Holland	Maassluis	Vlaardingen	Schiedam
Lopende plannen hard & zacht (p26)	W	650	2800	2750	4500
	B	325	-	675	2250
Verstedelijkingskansen aan de Hoekse Lijn (p30)	W	950	2200 - 3000	3200 - 4200	2500
	B	300 - 500	700 - 1000	2300 - 3300	1000
Verkenningen voor verdere toekomst (p30)	W	2000	-	1500 - 2500	1500
	B	500	-	500 - 1500	500

Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse door Decisio**

Regionale effecten

Verdichting van wonen en werken rondom de stations aan de Hoekse Lijn draagt op een positieve manier bij aan regionale doelstellingen op het gebied van de woningmarkt, economie, duurzame mobiliteit en het behoud van groen en landschap.

Woning-voorraad

Woonmillieu

unieke woonkwaliteit tussen stad, strand & natuur die voorziet in een lokale en regionale woningbouwopgave

+ 10 500 woningen extra (2020-2040)

Economie & Werkgelegenheid

Agglomeratiekracht

'Door verstedelijking rondom de HOV-stations ontstaan schaalvoordelen en een betere match op de arbeidsmarkt. De arbeidsproductiviteit en kennis in de regio nemen toe

+ € 193 miljoen*

Mobiliteit

Mobiliteit

Door een modal shift van auto naar OV en fiets minder congestie, uitstoot & subsidies

+ € 240 miljoen*

Natuur, Ecologie & Landschap

Woning-voorraad

Groen/onbebouwde ruimte

vermeden ruimtebeslag t.o.v. woningbouw elders

197 hectare

* Effecten in constante waarden voor een zichtperiode van 100 jaar

** Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.

Lokale effecten (totalen)

De ontwikkelprincipes dragen op lokaal / gemeentelijk schaalniveau in potentie bij aan de lokale economie, gemeentelijke financiën, het versterken en verbeteren van de bestaande leefomgeving en het stimuleren van actieve mobiliteit.

Economie & Werkgelegenheid

Kosten

Investeringen - ?

Grondexploitatie ca. € 55 miljoen

Mobiliteit

Mobiliteit

Aantrekkelijke lokale langzaam verkeer routes (functioneel & recreatief) zorgen voor modal shift van auto naar fiets en OV. Dit betekent een **+** voor het effect op minder congestie en uitstoot.

Economie & Werkgelegenheid

Gemeentelijke financiën

+ € 26 miljoen per jaar voor gebiedsinvestering

Klimaatadaptatie & openbare ruimte

Natuur, Ecologie & Landschap

Natuurwaarden

Investeringen in groen en natuur, ook in de stad voor klimaatadaptatie zorgen voor een aantrekkelijker leefklimaat, zorgt voor een **+** op waardering leefomgeving.

Economie & Werkgelegenheid

Economie

Lokale bestedingen bewoners:

+ € 180 miljoen per jaar

Werkgelegenheid: 8000 banen extra (2020-2040)

Demografie

Sociaal en onderwijs

Door gemengde woonmilieus te realiseren en toegankelijkheid tot onderwijs te vergroten worden barieres weggenomen en worden wooncarrieres gestimuleerd. Dit zorgt in potentie voor het verkleinen van kansenongelijkheid.

Economie & Werkgelegenheid

Woning-voorraad

Ruimtelijke kwaliteit

Vastgoedwaardestijging

+ € 80 - 160 miljoen

Natuur, Ecologie & Landschap

Mobiliteit

Recreatie/gezondheid

Door inzet op (ontsluiting van het) groen en impuls aan bestaande recreatiegebieden wordt actieve recreatieve mobiliteit gestimuleerd, dat zorgt voor een positief effect op gezondheid.

Lokale effecten

Hoek van Holland

Economie & Werkgelegenheid

Kosten
Afhankelijk van detailuitwerking;
OV-ontsluiting is al gerealiseerd

Mobiliteit

Mobiliteit
Aantrekkelijkere verbindingen tussen
stations centrum strand

Economie & Werkgelegenheid

Gemeentelijke financiën
+ € 2,9 mln./jaar voor gebiedsinvestering

Klimaatadaptatie & openbare ruimte
Natuur, Ecologie & Landschap

Natuurwaarden
Passend in groene omgeving
met behoud van natuurwaarden

Economie & Werkgelegenheid

Economie
Lokale bestedingen bewoners: € 18 mln. / jaar
Werkgelegenheid: 300 - 500 banen
+ extra toerisme

Demografie

Sociaal en onderwijs
Geen bijzondere
aandachtspunten

Economie & Werkgelegenheid
Woning-voorraad

Ruimtelijke kwaliteit
Vastgoedwaardestijging: + € 6 - 13 mln.

Natuur, Ecologie & Landschap
Mobiliteit

Recreatie/gezondheid
Recreatieve waarde is van groot belang
voor gehele achterland.
Lokale bevolking profiteert mee

In Hoek van Holland wordt ingezet op een aantrekkelijk recreatief aanbod. Dat versterkt niet alleen de lokale economie, maar voegt ook belangrijke recreatieve kwaliteit toe voor alle gemeenten langs de Hoekse Lijn. Bewoners van Hoek van Holland profiteren ook direct van een aantrekkelijker recreatief aanbod en impuls in de ruimtelijke kwaliteit.

Woningbouw in Hoek van Holland betekent daarnaast het toevoegen van woonmilieu aan de regio dat schaars is (direct aan het strand). Behalve meer draagvlak voor de lokale voorzieningen, heeft dat in potentie ook een regio overstijgend effect. Het gebiedsoverstijgende mobiliteits- en agglomeratie effect is kleiner dan in de andere locaties langs de Hoekse Lijn: deze kern ligt het verste weg van Rotterdam.

Maassluis

Economie & Werkgelegenheid

Kosten
Afhankelijk van detailuitwerking;
OV-ontsluiting is al gerealiseerd

Mobiliteit

Mobiliteit
Betere ontsluiting stations en verbinding tussen
Maasluis West en Centrum

Economie & Werkgelegenheid

Gemeentelijke financiën
+ € 5 mln./jaar voor gebiedsinvestering

Klimaatadaptatie & openbare ruimte
Natuur, Ecologie & Landschap

Natuurwaarden
Landschap rond Steendijkspolder
versterken en wijk beter verbinden

Economie & Werkgelegenheid

Economie
Lokale bestedingen bewoners: € 41 mln. / jaar
Werkgelegenheid: 1.000 banen + impuls centrum

Demografie

Sociaal en onderwijs
Verbeteren leefbaarheid Sluispoort en
mix vanwoonmilieus

Economie & Werkgelegenheid
Woning-voorraad

Ruimtelijke kwaliteit
Vastgoedwaardestijging: + € 15 - 30 mln.

Natuur, Ecologie & Landschap
Mobiliteit

Recreatie/gezondheid
Versterken recreatieve functies centrum, langs
de Maas en verbinding met groen

In Maassluis wordt ingezet op een aantrekkelijke mix van woningbouw, versterking van het historische centrum en het verduurzamen van de gebouwde omgeving. Hieruit wordt een impuls voor de lokale economie verwacht en een verbetering van de leefbaarheid.

Dit laatste doordat wooncarrière binnen Maassluis mogelijk is en er ruimte is voor nieuwe bewoners, waarmee nieuwe doelgroepen worden vastgehouden en aangetrokken. Ook de verbinding tussen de wijken en metrostations wordt verbeterd voor langzaam verkeer. Maassluis heeft de balans van wonen tussen strand en stad, met woningbouw die soms meer aansluit bij uitleglocaties, maar wel met relatief goede OV bereikbaarheid.

Vlaardingen

Economie & Werkgelegenheid

Kosten
Afhankelijk van detailuitwerking;
OV-ontsluiting is al gerealiseerd

Mobiliteit

Mobiliteit
Betere ontsluiting stations en verbinding tussen wijken in Vlaardingen

Economie & Werkgelegenheid

Gemeentelijke financiën
+ € 11 mln./jaar voor gebiedsinvestering

Klimaatadaptatie & openbare ruimte
Natuur, Ecologie & Landschap

Natuurwaarden
Vergroening in Vlaardingen West

Economie & Werkgelegenheid

Economie
Lokale bestedingen bewoners: € 74 mln. / jaar
Werkgelegenheid: 2.750 banen

Demografie

Sociaal en onderwijs
Onderwijscluster U-district; leefbaarheid in West door mix woningen en verbinding opleiding & banen

Economie & Werkgelegenheid
Woning-voorraad

Ruimtelijke kwaliteit
Vastgoedwaardestijging: + € 44 - 75 mln.

Natuur, Ecologie & Landschap
Mobiliteit

Recreatie/gezondheid
Versterken recreatieve functies centrum en inzet op groen en bewegen in de wijk

In Vlaardingen wordt ingezet op een aanzienlijke verdichting en transformatie, versterking van het historische centrum en aanpak van sociale problematiek. Aanpak van de sociale problematiek en een aantrekkelijk woonmilieu voor meerdere doelgroepen is een belangrijk onderdeel van de visie. Naast het onderwijs (leren & werken), bevat de visie ook investeringen in de openbare ruimte die uitnodigen tot meer bewegen en gezonder verplaatsen. Vlaardingen en Schiedam zijn daarnaast de gemeenten met de sterkste relatie met Rotterdam als belangrijk economisch centrum. De gebiedsoverstijgende effecten op de regionale agglomeratiekracht en bereikbaarheid zijn dan ook het grootste wanneer ruimte voor wonen en werken hier wordt gerealiseerd.

Schiedam

Economie & Werkgelegenheid

Kosten
Afhankelijk van detailuitwerking;
OV-ontsluiting is al gerealiseerd

Mobiliteit

Mobiliteit
Verminderen barrière werking Noord en Zuid en verbinding met centrum en stations

Economie & Werkgelegenheid

Gemeentelijke financiën
+ € 6 mln./jaar voor gebiedsinvestering

Klimaatadaptatie & openbare ruimte
Natuur, Ecologie & Landschap

Natuurwaarden
Inzet op Groene Schie, Beatrixpark en ontsluiting richting groene achterland

Economie & Werkgelegenheid

Economie
Lokale bestedingen bewoners: € 48 mln. / jaar
Werkgelegenheid: 800 - 1.000 banen

Demografie

Sociaal en onderwijs
Werk-leercluster, Zorg, Sport & Bewegen + leerbaarheid Schiedam Oost door impuls in gebied

Economie & Werkgelegenheid
Woning-voorraad

Ruimtelijke kwaliteit
Vastgoedwaardestijging + € 14 - 43 mln.

Natuur, Ecologie & Landschap
Mobiliteit

Recreatie/gezondheid
Aantrekkelijke verbindingen tussen groen en de stad en versterking van groen, dragen bij aan bewegen

In Schiedam worden de groen- en blauwstructuren versterkt, de interne verbindingen verbeterd en wordt de barrièrewerking deels geslecht (zowel fysieke ingrepen, maar ook verbetering sociale veiligheid). Dit verbetert de woonkwaliteit in groot deel van de stad en nodigt uit tot meer bewegen en gezonder verplaatsen. Door ook selectief impulsen te geven aan bestaande gebieden, zoals Schiedam Oost, wordt lokale sociale problematiek aangepakt. Vlaardingen en Schiedam zijn daarnaast de gemeenten met de sterkste relatie met Rotterdam als belangrijk economisch centrum. De gebiedsoverstijgende effecten op de regionale agglomeratiekracht en bereikbaarheid zijn dan ook het grootste wanneer ruimte voor wonen en werken hier wordt gerealiseerd.

5 Ontwikkelprincipes

Om toekomstige ontwikkelingen en initiatieven te kunnen toetsen of ze een positief effect hebben op de samenhang van de Hoekse Lijn en de kernen en stations stellen we een aantal ontwikkelprincipes op. Deze principes worden voorafgaand aan de ontwikkelingen in- en om het stationsgebied vastgesteld. In het proces van de ontwikkeling kan er vervolgens aan de principes getoetst worden.

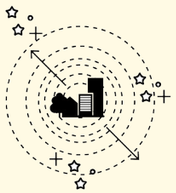
Lijn

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

Kernen



K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

HvH

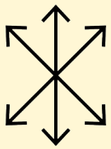
M

V

S

Stations

S1 Zet de voetganger op 1



S2 Maak het station alzijdig

S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

Strand

Haven

Steendijkpolder

West

Centrum

West

Centrum

Oost

Nieuwland

Centrum

Lijn

1. Benut de Hoekse Lijn beter

Zorg dat de metro beide kanten op goed vol zit. Zet dus in op meer reizigers, over de gehele dag, door de metro als meest logisch vervoersmiddel in te zetten. Beantwoord de grotere vervoerscapaciteit met bijpassende gebiedsontwikkelingen en aantrekkelijke voorzieningen, waarmee vervolgens ook hogere frequenties haalbaar zijn.

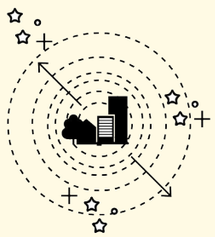
2. Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

De Hoekse Lijn biedt op verschillende haltes aanbod aan woningen, werkplekken, onderwijs, voorzieningen en recreatieve bestemmingen. Werk in stationsgebieden aan ontwikkelingen met functiemenging, met een balans waarin er op 1 huishouden ook 1 arbeidsplaats is. Zo zorgt ieder station voor voldoende in- en uitstappers en biedt meerdere soorten bestemmingen. Dan trek je ook reizigers aan die vanuit de stad naar het westen gaan.

3. Zoek complementaire ontwikkeling

Kijk bij nieuwe ontwikkelingen bij de buren hoe deze hen kan versterken of aanvullend kan zijn. Denk aan zorg, maatschappelijke voorzieningen of onderwijsprogramma passend bij bestaande werkgelegenheid. Maak niet allemaal dezelfde type woon- en werkmilieus, maar zoek naar complementariteit.

Kernen



1. Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

Zorg dat de aandacht voor nieuwe ontwikkelingen niet alleen het gebied zelf, maar ook in de directe omgeving baten opleveren. Laat ontwikkelende partijen onderbouwen hoe de plannen de wijk sterker en veerkrachtiger maken en neem dit mee in de acquisitieprocessen.

2. Oriënteer de kern op het station

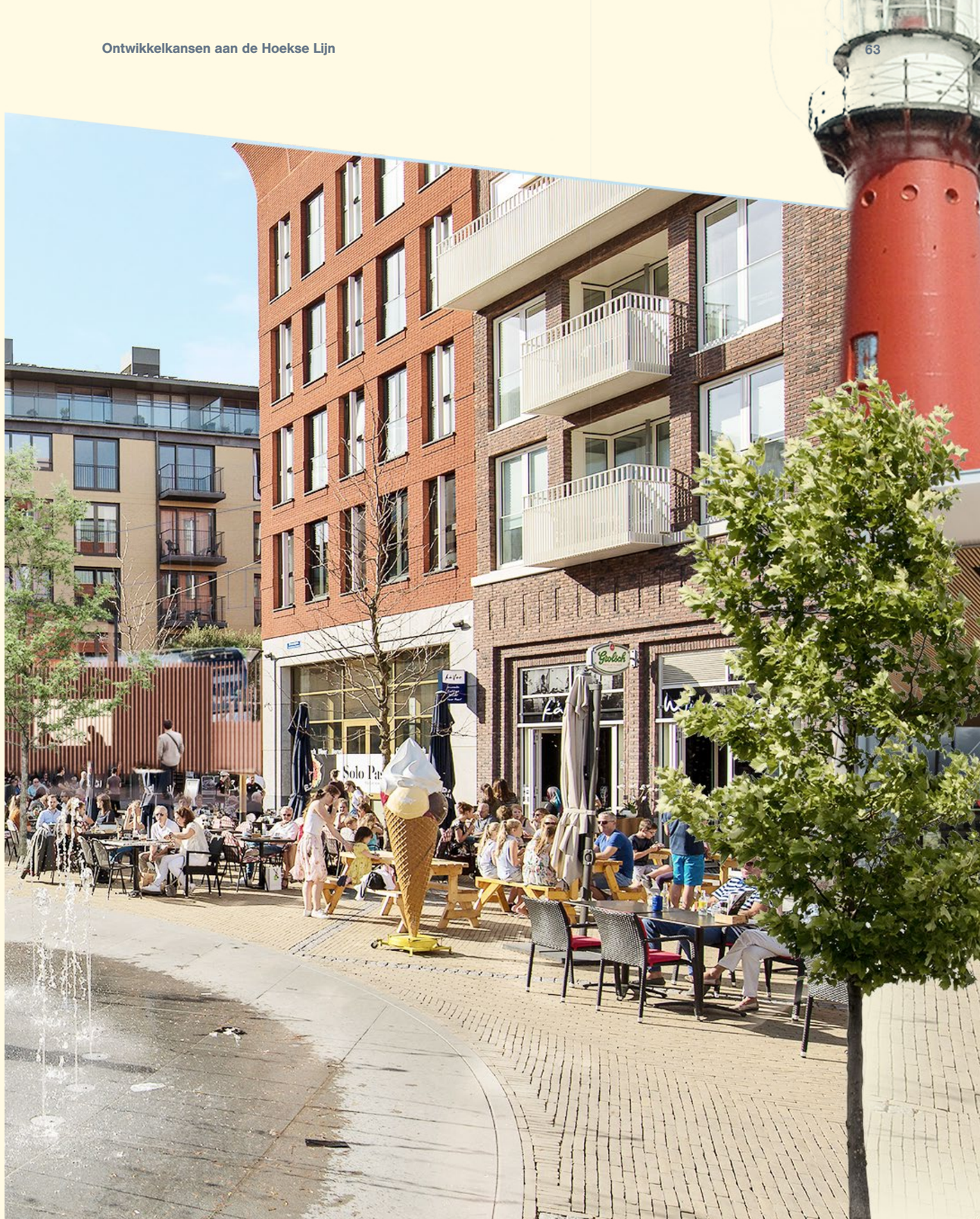
Zorg dat stadscentrum en wijken logisch aansluiten op het stationsgebied, zodat bewoners en bezoekers het metrostation makkelijk kunnen vinden en bereiken. Verbind belangrijke straten logisch met het station. Het station als spin in het stedelijk weefsel.

3. Concentreer en verdicht rond het station

Stations zijn de meest bereikbare plekken, omdat ze zowel met eigen als met openbaar vervoer zijn te bereiken. Concentreer daarom werk, voorzieningen en woningen rondom de stations, zodat zo veel mogelijk mensen van de metro gebruik kunnen maken.

4. Verzacht fysieke barrières

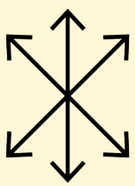
Voor optimaal gebruik van de stations moeten ze goed bereikbaar zijn, met name voor fietsers en voetgangers. Maak fysieke barrières, zoals doorgaande wegen, dijken of water, goed en veilig oversteekbaar.



Stations

1. Zet de voetganger op 1

Herijk de hiërarchie in mobiliteit en maak lopen en fietsen de meest aantrekkelijke vervoerswijzen van en naar het station. Daarna pas het OV en de auto. Zet zo de stationsgebieden in voor de mobiliteitstransitie. Dit geldt ook voor het ruimtegebruik: de voetgangers eerst, dan pas fietsers en dan pas autoparkeren. Het aanpassen van parkeernormen is nodig voor deze transitie.



2. Maak het station alzijdig

Het station heeft geen voor- of achterkant. Aan alle zijden gelden vergelijkbare voorwaarden, zoals voor parkeerbeleid en het kwaliteitsniveau van de inrichting. Zorg ervoor dat bestemmingen goed vindbaar zijn.

3. Stel verblijfskwaliteit centraal

Maak van de stationsomgevingen prettige publieke plekken. Waar het aantrekkelijk is om elkaar te ontmoeten (koffie, wifi, bankjes). Aangenaam buiten verblijven, geen windgaten, met plekken in de zon en in de schaduw. Ruim aanwezig groen, zoals bomen en bloemvakken, draagt bij aan het welzijn van bezoekers, bewoners én de natuur.

4. Richt gebouwen op de straat

Ontwerp volgens ‘City at Eye level’ principe. Zorg voor plinten met veel entrees zodat er voldoende uitwisseling is tussen openbare ruimte en gebouw. Vermijd dichte gevels voor voldoende ogen op de straat.

5. Plaats bestemmingen op de eerste rang

Zorg voor een aantrekkelijk aanbod aan bestemmingen en programma in de eerste meters van het stationgebied. Zorg dat deze zichtbaar en vindbaar zijn in het ontvangstdomein van het station. Een warm welkom voor bezoekers en bewoners en bevordelijk voor de sociale veiligheid.

4 Toekomstbeelden: Kernen & Stations

Om de ontwikkelkansen concreter te maken voor iedere kern en elk station, wordt in dit hoofdstuk het ruimtelijke ontwikkelmodel per gemeente en het toekomstbeeld dat we per station voor ons zien geschetst. Dit zijn de uitkomsten van de verschillende werksessies, gehouden met de betrokkenen van de vier gemeenten, provincie Zuid-Hollland & de MRDH.

Hoek van Holland

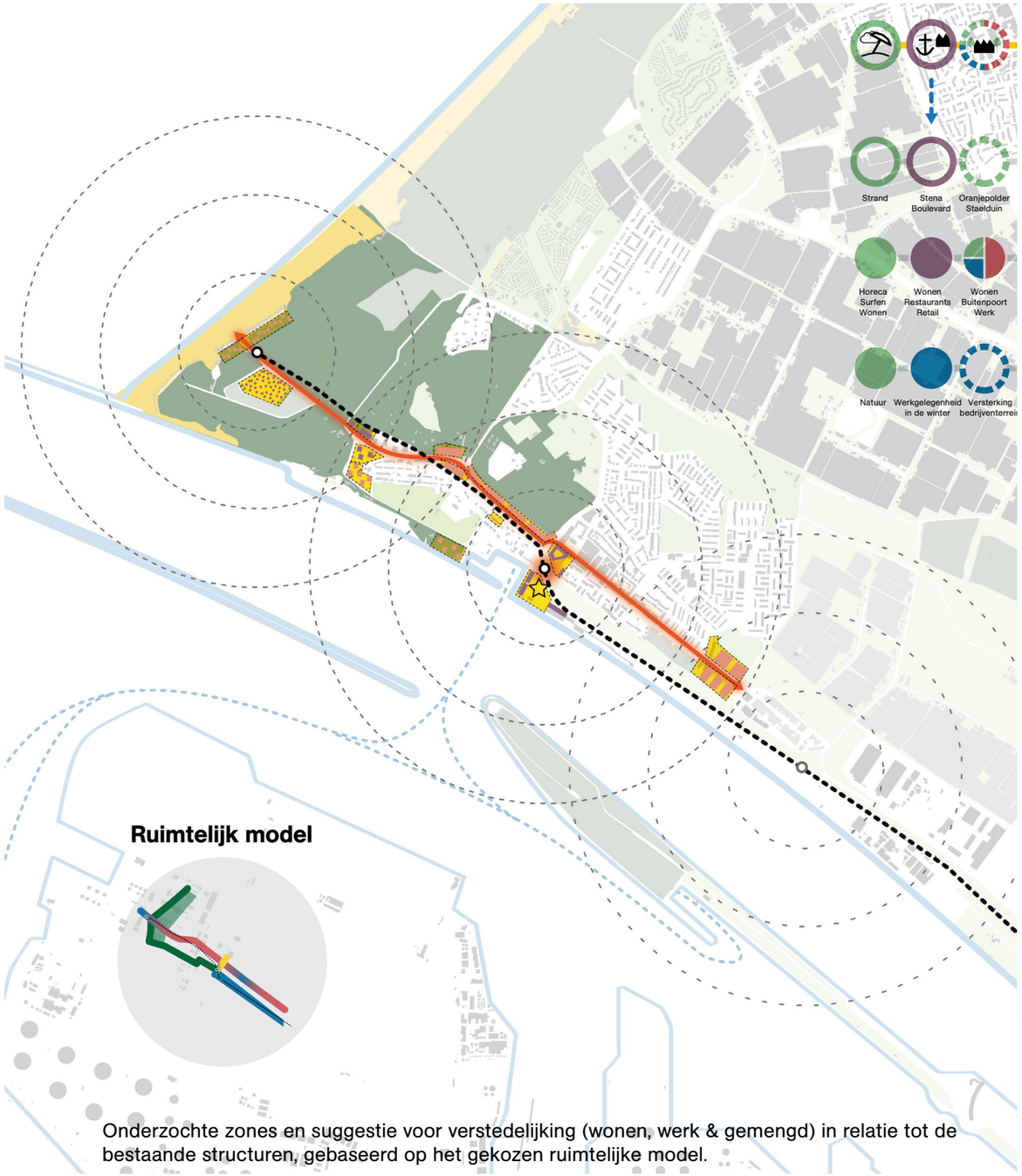
Hoek van Holland kan de recreatieve kwaliteit inzetten zodat het heel het jaar door een bezoekje waard is en niet enkel in de zomer. De duinen en het strand blijven de belangrijkste trekkers, maar ook het centrum kan een opleving gebruiken met goede terrassen, retail en een mooie aankomstplek bij station Haven en de Stena line. Zo profiteert het centrum mee van het toerisme, ook doordat we het centrum meer richten op het metrostation middels een goede entree.

Ontwikkeling van logies en woningbouw maakt van de Badweg een belangrijke as en centreert zich rond station Haven, in de duinen is er ruimte voor duurzame woningen die meegaan in het landschap.

Huidige planvoorraad van Hoek van Holland.

Analyse van de huidige bestemmingen binnen 400 (5 min lopen), 800 (10 min lopen) of 1200 meter (5 min fietsen).

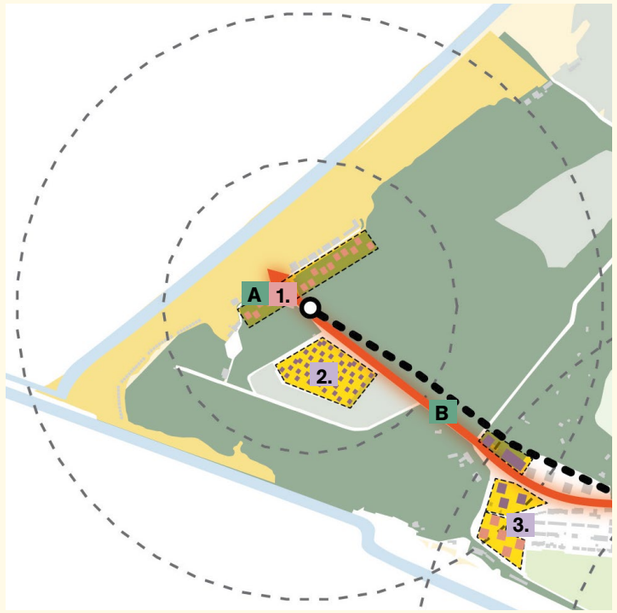
Het gekozen ontwikkelmodel biedt houvast voor de te ontwikkelen assen en zones.



Onderzochte zones en suggestie voor verstedelijking (wonen, werk & gemengd) in relatie tot de bestaande structuren, gebaseerd op het gekozen ruimtelijke model.

Hoek van Holland Strand

HvH Strand blijft de belangrijke toeristische trekker van de lijn, maar zal een diverser (woon)programma krijgen.



Kansen verstedelijking

1. Duurzame appartementenblokken bij de strandweg
2. Duurzame duinvilla's op het huidige parkeergebied
3. Afronden van de Oude Hoek

Kansen openbare ruimte

A. Station(splein) direct gelegen aan het strand
B. Badweg krijgt stadsstraat profiel, meer ruimte voor fiets en voetganger

Aantal woningen en banen*

	Woningen	Banen
1	50	50
2	50	50
3		
4	150	40

1. Wonen bij de metro
Appartementenblokken of Urban Villa's in landschappelijke omgeving

2. Duinvilla's
Grotere woningen van natuurlijk materiaal die meegaan in het landschap

3. Afronden Oude Hoek
Appartementenblokken of Urban Villa's met uitzicht over de duinen en de Nieuwe Waterweg

A. Stationsplein
Zo min mogelijk versteend, zo veel mogelijk duin en strand

B. Badweg profiel
Badweg wordt een stadsstraat met veel ruimte voor fietser en voetganger

Woonkwaliteit

Hoek van Holland is al heerlijk wonen, maar nu zal er meer ruimte komen voor wonen aan het duin- en strandlandschap. De voorraad is bescheiden en respecteert dit landschap met mooie natuurlijke en duurzame architectuur.

Werkkwaliteit

Door een impuls aan het gebied en de komst van de metro kan het toerisme floreren, waarmee ook de horeca en andere diensten hierop gericht. Door het gebied ook aantrekkelijk te maken in andere seizoenen, kunnen zaken ook heel het jaar open.

Bezoekerskwaliteit

De voornaamste reden om Hoek van Holland te bezoeken is het strand en de duinen. Het is een toevluchtsoord voor de stedeling. Deze kracht benutten we ten volste.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad
+ 250 woningen;
- 100 in duingebied bij de buitenpoort
- 150 als afronding van de Oude Hoek

Verandering Demografie
- Inzetten op geleidelijke ontwikkeling, goede balans tussen lokale groei, hoger segment en impuls voor bezoekers en vier-seizoenen-toerisme.

Werkgelegenheid
+140 arbeidsplaatsen:
- Focus op lokaal toerisme en bewoners zullen werkzaam zijn elders aan de Hoekse lijn of in Rotterdam.

Mobiliteitsmaatregelen
- Aanmoedigen om de auto te laten staan door mooie recreatieve fietsroutes en een station direct aan het strand.

Openbare Ruimte
- Opwaardering Badweg en Strandweg met goede wandelroutes en fietspaden

Natuur, Ecologie & Landschap
- Ontwikkelingen moeten natuur versterken en meer beleefbaar maken voor bezoekers en bewoners

Energietransitie & circulariteit
- Nieuwe ontwikkelingen kunnen mogelijk bijdragen aan verduurzaming van Oude Hoek

**benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.*

Maatschappelijke effecten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid — 0/+
- Wonen in of nabij de natuur, maar niet in hoge dichtheden en vrij ver van Rotterdam

Lokale Bereikbaarheid — +
- verbeterde verbinding tussen het dorp en strand door de Badweg

Werkgelegenheid & Clustervorming — 0/+
- Extra arbeidsplaatsen in met name de toerismebranche

Gemeentelijke opbrengstpotentie — +

Ruimtelijke kwaliteit — +
- Nieuw stationsplein en versterking Badweg

Natuurwaarden — +
- Strand en duinen worden verder benut

Sociale cohesie & onderwijs — 0

Gezondheidsbaten — 0/+
- Sport & bewegen krijgt lichte boost door de sterkere verbindingen tussen Dorp en Strandgebied

**Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.*

Hoek van Holland Strand

Stadsstraat Badweg met voorzieningen en woonblokken, waar de auto te gast is

Minder parkeren, meer activiteiten en gezonde transport

Gevoelsmatig direct uit station het strand op

Behouden en aanleg van natuurroutes die het hele jaar aantrekkelijk zijn

Duurzame bebouwing dat het landschap respecteert en versterkt

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

S1 Zet de voetganger op 1

S2 Maak het station alzijdig

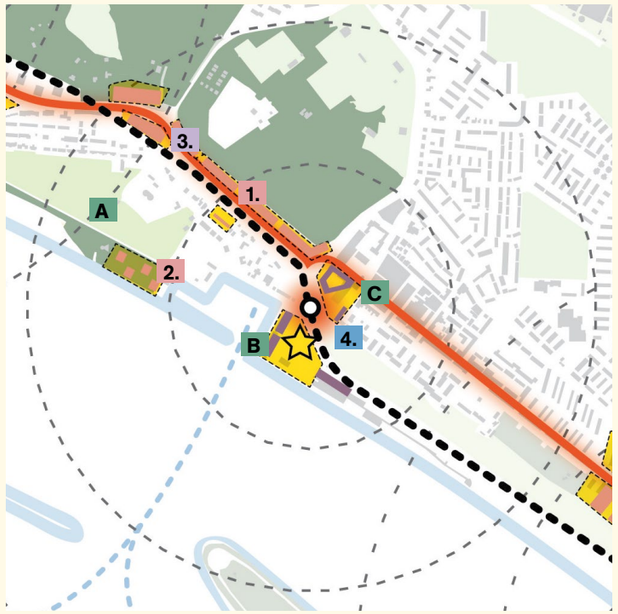
S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

Hoek van Holland Haven

Het dorp profiteert voortaan beter van het toerisme dat komt voor het strand en van/naar het Verenigd Koninkrijk reist.



Kansen verstedelijking

1. Kleinschalige inbreidingen in de Oude Hoek
2. Wonen aan de Maas
3. Badweg als hoofdstraat naar het strand
4. Oud treinstation als culturele hotspot

Kansen openbare ruimte

A. Koningin Emmapark
B. Stena Plaza
C. Stationsplein

Aantal woningen en banen*

	Wonen	Werken
1	10	0
2	70	0
3	210	50
4	190	100
5	0	10
6	250	0

1. Ook het kleine telt!
De straat achter de stadsbaan krijgt grondgebonden woningen

2. Terraswoningen maas
Naast het vispaleis is ruimte voor een groter gebaar met bijv. terrassen aan het water

3. Badweg hoofdstraat
De Badweg wordt een levendige stadsstraat met ruimte voor logies

4. Oud station
Het huidige station ombouwen tot culturele- of horecaplek

A. Koningin Emmapark
Een mooi park voor de inwoners van de Hoek

B. Stena Plaza
Aan de terminal van de Stena lijn komt een mooi plein voor verwelkomen of uitzwaaien

C. Stationsplein
Verdichting en samenkomst op het Stationsplein, waar dorp en Stena plaza aan grenzen

Woonkwaliteit

Wonen in het dorp betekent direct wonen nabij allerlei voorzieningen en gezellige pleinen en terrassen. Door verdichting van verschillende woningtypen is er ook veel levendigheid met allerlei verschillende doelgroepen.

Werkkwaliteit

Door het dorp aantrekkelijker te maken komen toeristen ook naar deze winkeliers toe. Maar we willen ook werkgelegenheid toevoegen in andere sectoren die goed samengaan met wonen of het maritieme karakter.

Bezoekerskwaliteit

Het is een levendig dorp waar functies aanvullend op het strand zich vestigen, zoals logies. Door de dynamiek van de aankomsthaven en de goede adresjes om wat te eten of drinken.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad*
+ 730 woningen:
- 400 appartementen in gemengde woon-werk omgeving, centrum of boulevard
- 10 grondgebonden
- 320 appartementen

Verandering Demografie
- Inzetten op geleidelijke ontwikkeling, goede balans tussen lokale groei, hoger segment en impuls voor bezoekers en vier-seizoenen-toerisme. Onderzoeken invloed van logies en toerisme op leefbaarheid van huidige dorp.

Werkgelegenheid
+160 arbeidsplaatsen:
- Retail , logies en horeca, met name ook buiten het zomerseizoen

Mobiliteitsmaatregelen
- Station en OV logischer maken door stedelijke structuur hierop te richten. Fietspaden richting westland versterken.

Openbare Ruimte
- Herinrichting van stationsomgeving en Stena-Plaza: hoogwaardig ontvangstdomein voor vier-seizoenen-toerisme.

Natuur, Ecologie & Landschap
- Hittestress in centrumgebied aanpakken dmv vergroening buitenruimte

Energietransitie & circulariteit
- Nieuwe ontwikkelingen inzetten om huidige verouderde voorraad te verduurzamen

benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.

Maatschappelijke baten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid — 0/+
- Inbreiding aan water, maar niet binnen de directe stationsomgeving en op relatief grote afstand van Rotterdam

Lokale Bereikbaarheid — +
- Sterke verbinding Haven, Dorp en Strand

Werkgelegenheid & Clustervorming — 0/+
- Extra arbeidsplaatsen in met name de toerismebranche

Gemeentelijke opbrengstpotentie — ++

Ruimtelijke kwaliteit — +
- Nieuw stationsplein gelegen tussen station Haven en dorpscentrum

Natuurwaarden — +
- Versterking Koningin Emmapark

Sociale cohesie & onderwijs — 0

Gezondheidsbaten — 0/+
- Sport & bewegen krijgt lichte boost door de sterkere verbindingen tussen Dorp en Strandgebied

Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.

Hoek van Holland Haven

Het dorp profiteert van toenemend toerisme

Mooi park aan de Koningin Emmaboulevard

Het station komt aan het dorp te liggen met een mooi centraal plein

Stedelijke woonblokken met kleinere woningen voor jong & oud en voorzieningen in de plint

Een kwalitatieve terminal voor de Stena Line als aankomsthaven vanuit Engeland

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

S1 Zet de voetganger op 1

S2 Maak het station alzijdig

S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

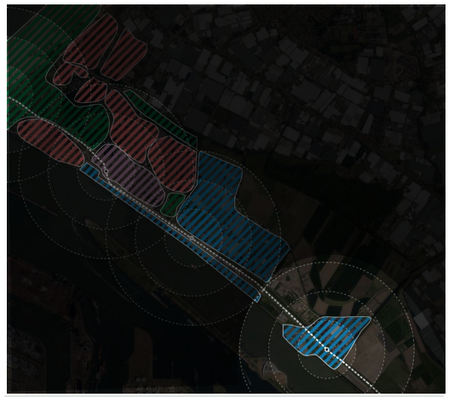
S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

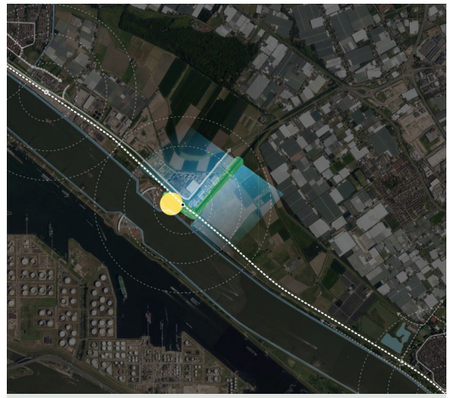
Maeslantkering

Het station Maeslantkering is een optie voor een extra halte die het mogelijk maakt om meer te doen met de gelijknamige iconische stormvloedkering. Door hier op in te zetten kan een unieke cultuur- & werkplek worden gerealiseerd in de vorm van bijvoorbeeld een museum/kenniscentrum en/of onderzoeksinstituut op het gebied van voeding. Het kan tevens fungeren als buitenpoort naar het Midden-Delfland.

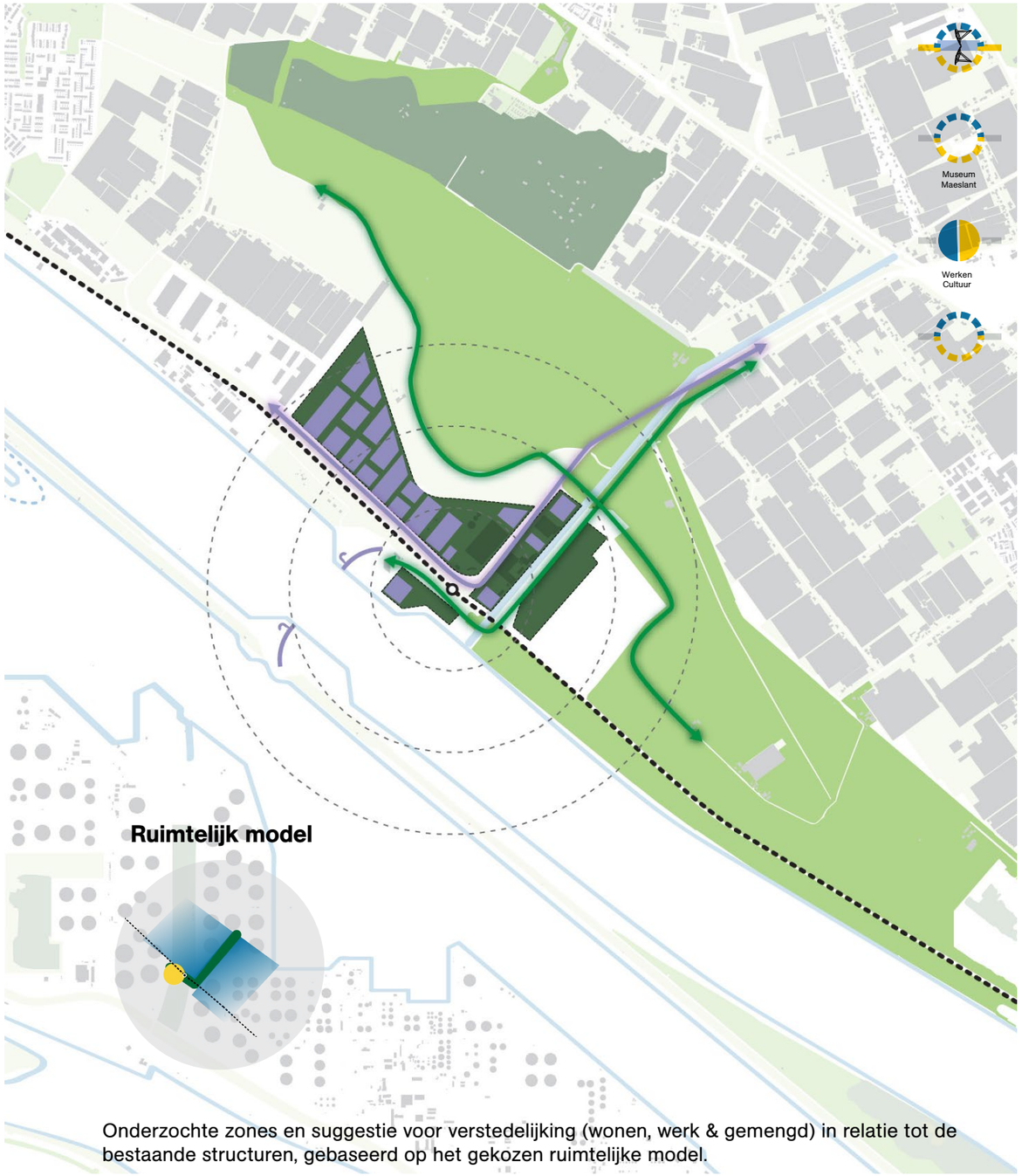
Mogelijke locatie van toekomstig station Maeslantkering. Geen planvoorraad rondom deze locatie.



Analyse van de huidige bestemmingen binnen 400 (5 min lopen), 800 (10 min lopen) of 1200 meter (5 min fietsen).



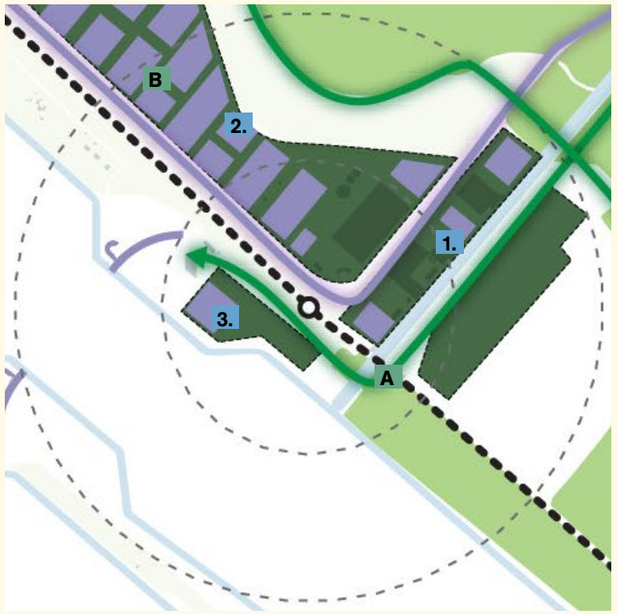
Het gekozen ontwikkelmodel biedt houvast voor de te ontwikkelen assen en zones.



Onderzochte zones en suggestie voor verstedelijking (wonen, werk & gemengd) in relatie tot de bestaande structuren, gebaseerd op het gekozen ruimtelijke model.

Maeslantkering

Een mogelijk nieuw station wat een aanvullend programma kan bieden voor veel werkgelegenheid en recreatie aan de lijn.



Kansen verstedelijking

1. Labaratoria
2. Campus met R&D op voedsel of circulariteit
3. Deltapark Maeslantkering
4. Restaurant Diner-Delfland

Kansen openbare ruimte

A. Buitenpoort Midden-Delfland
B. Maeslant campus

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	0	190
2	0	700
3	0	100
4	/	/

1. Laboratoria
Verschillende gebouwen voor onderzoek naar verschillende velden

2. Testruimtes
Wat bedacht wordt, wordt meteen getest

3. Deltapark Maeslantkering
Een leerplek voor jong & oud over de waterwerken

4. Restaurant Diner-Delfland
Om fietsen en leren af te wisselen kan er ook bijzonder gegeten worden

A. Buitenpoort Delfland
Extra overstappunt voor een route door het landschap

B. Maeslant Campus
De omgeving wordt ingericht als groene campus en fijne werkplek

€ Werkkwaliteit

Deze nieuwe R&D biedt werkgelegenheid aan de lijn voor hoger opgeleide kenniswerkers, faciliterende beroepen evenals in de toerisme/recreatie. Het is een goed bereikbare, inspirerende en groene werkomgeving.

Bezoekerskwaliteit

Voor bezoekers is dit een nieuw uitstappunt langs de lijn voor dagjes uit. Gelegen aan mooie fietsroutes verbonden met het Midden Delfland en het strand, is het een ideaal uitje om natuur en het opdoen van kennis te combineren.

Ontwikkelkansen in data

Verandering Demografie
- De nieuwe werkgelegenheid zorgt mogelijk voor nieuwe hoogopgeleide bewoners in de kernen aan de lijn.

Werkgelegenheid
- Kenniswerk op gebied van voeding- & haveninnovatie. Daarnaast ook educatief centrum.

Mobiliteitsmaatregelen
- Goed bereikbare werk- & recreatieplek door nieuw station. Oplaadpunt voor electrische voertuigen.

Openbare Ruimte
- Campusomgeving in het groen aan het water

Natuur, Ecologie & Landschap
- Circulaire systemen worden hier bedacht en getest.
- Daarnaast ook extra toegangspoort richting Nieuw-Delfland

Energietransitie & circulariteit
- Mogelijk getijdencentrale nabij de Nieuwe Waterweg

Maatschappelijke baten

Station Maeslantkering is een bijzonder station in vergelijking met de overige stations in de visie. Er is hier nu nog geen woon- of werkgebied en ook nog geen station. In de gebiedsontwikkeling wordt vooral een ontwikkeling tot werkgebied voorgesteld. Dat lijkt in te gaan tegen de basisprincipes van de visie: namelijk wonen en werken dichter bij elkaar brengen (op goed met het OV-ontsloten locaties). Maeslantkering ligt immers vrij ver weg van de grote woonkernen als Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam. De autobereikbaarheid is voor de meeste herkomsten beter dan bereikbaarheid per OV. Ook is de aanleg van een station relatief kostbaar: indien deze alleen dient voor bezoekers aan de waterkering en het woon-werkverkeer, gaat het waarschijnlijk om maximaal een paar honderd inen uitstappers per dag.

Toch zijn er wel kansen: als innovatieve bedrijven die in of nabij het Westland een locatie zoeken, is het gebied rond Maeslantkering beter ontsloten met het OV dan het Westland zelf. Een bijdrage aan de regionale bereikbaarheid en agglomeratiekracht gaat dus alleen op als een alternatieve locatie slechter ontsloten is. Daarbij is wel een substantiële omvang van bedrijven dit zich hier willen vestigen nodig, om de investeringen in een station te rechtvaardigen. Daarmee lijkt een investering in Maeslantkering een langetermijnperspectief dat alleen onder voorwaarden ook waarde aan de regio kan toevoegen.

**benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.*

**Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.*

Maeslantkering

Buitenpoort voor Midden-Delfland

Campusomgeving voor medewerkers R&D afdelingen

Maeslant experience voor jong & oud

Maassluis

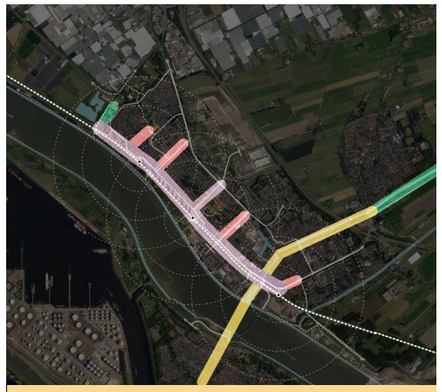
Maassluis heeft twee centra: het historische centrum en voorzieningencentrum Koningshoek. Deze moeten elkaar versterken en de verschillende karakteristieken mogen worden uitvergroot: ontspannen in het historisch hart en het dienstencluster rondom Koningshoek.

De wegen parallel aan de Hoekse Lijn vormen een belangrijke as, die op verschillende plekken naar binnen prikt en middels gemixte nieuwe bebouwing Maassluis kan versterken. Nabij Steendijkpolder heeft dit een groen karakter. We zien hier ook een kans in het inzetten van de mooie fietroutes richting Midden-Delfland vanaf de veerpont en langs de Koning Willem-Alexanderboulevard.

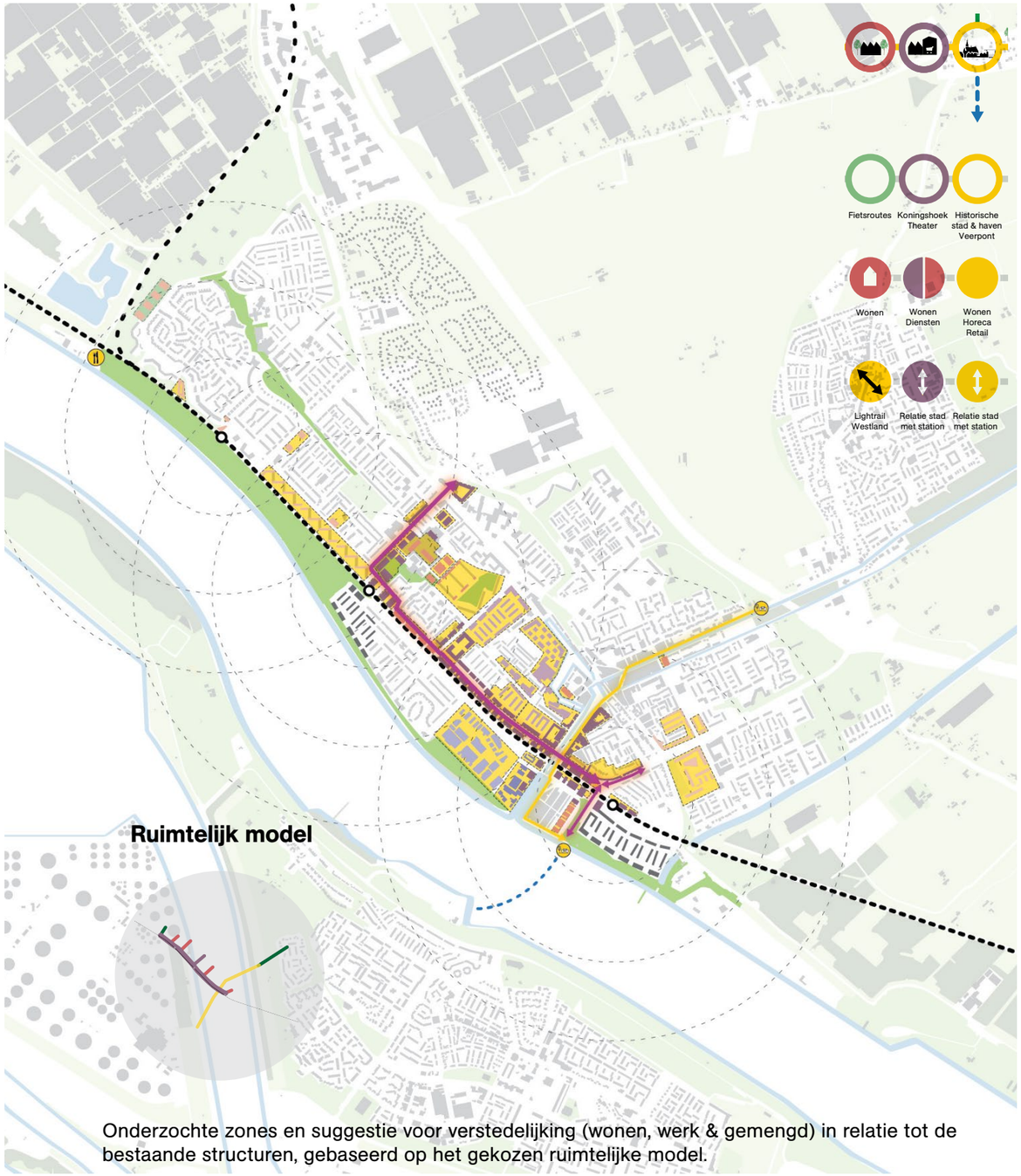
Aan de westzijde van de stad zien we kansen voor een nieuw woonmilieu, die de overgang tussen stad en ommeland zachter maakt. Deze kans past in de bredere opgave voor Maassluis, gericht op het verbreden van het woon- en werkaanbod in voor oa. starters en senioren als doelgroepen.

Huidige planvoorraad van Maassluis.

Analyse van de huidige bestemmingen binnen 400 (5 min lopen), 800 (10 min lopen) of 1200 meter (5 min fietsen).



Het gekozen ontwikkelmodel biedt houvast voor de te ontwikkelen assen en zones.



Onderzochte zones en suggestie voor verstedelijking (wonen, werk & gemengd) in relatie tot de bestaande structuren, gebaseerd op het gekozen ruimtelijke model.

Maassluis Steendijkpolder

Blijft vooral gericht op wonen, maar krijgt een diverser woningaanbod.
De groene kwaliteiten worden beter benut.

Kansen verstedelijking

1. Groene rand
2. Kop van de Einthovendreef
3. Stationsplein
4. Transformatie Merellaanflats
5. Versterking Merellaan

Kansen openbare ruimte

A. Kwartellaan

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	60	0
2	40	0
3	30	10
4	130	0
5	40	0

1. Groene rand
De wijk orienteert zich middels een rand beter op het groen

2. Kop Einthovendreef
Op de kop van de laan past een mooi stedelijk bouwblok met voorzieningen in de plint

3. Stationsplein
Een mooi woonblok met voorzieningen in de plint geeft meer reuring aan het station

4. Transformatie Merellaan
Bestaande structuren en plinten versterken door toevoegen grondgebonden woningen

5. Kwartellaan
Mooi nieuw bouwblok op een nu nog leeg bouwveld

A. Kwartellaan
De Kwartellaan wordt een mooie groene laan

Woonkwaliteit

In Steendijkpolder woon je in een groene omgeving met goede verbindingen. Nieuwbouw wordt mede gericht op senioren uit de wijk.

Werkkwaliteit

Er komt weinig extra werkgelegenheid bij rond Steendijkpolder, maar Wijk-werk-plekken nabij het station kunnen flexwerkers een mooie plek in de buurt geven.

Bezoekerskwaliteit

Vanuit Steendijkpolder fiets je zo langs de Maas of maak je een wandeling naar Hoek van Holland. Het park ten zuiden van de metro wordt intensief gebruikt voor sporters, met ook een natuurspeeltuin voor de kleinsten.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad
+ 300 woningen:
- 200 appartementen op inbreidingsplekken
- 100 verdichting in bestaande structuren

Verandering Demografie
- Voornamelijk natuurlijke groei van Maassluis, gericht op faciliteren doorstroom binnen eigen wijk en starters op metro-locatie.

Werkgelegenheid
+10 arbeidsplaatsen:
- Geen onderscheidend economisch profiel: kleinschalige voorzieningen ondersteunend aan het gebruik van het metrostation.

Mobiliteitsmaatregelen
- Faciliteren goede fiets- en wandelinfrastructuur gericht op de First-Mile

Openbare Ruimte
- Bij regulier onderhoud klimaatadaptatie meenemen.

Natuur, Ecologie & Landschap
- Verbindingen tussen wijk en landschap versterken, met name langzaam verkeer routes.

Energietransitie & circulariteit
- Nader verkennen mogelijkheden en opgaven binnen energietransitie.

**benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.*

Maatschappelijke baten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid — 0/+
- Kleine toevoeging woningvoorraad, op afstand van Rotterdam

Lokale Bereikbaarheid — 0

Werkgelegenheid & Clustervorming — 0
- Niet tot nauwelijks extra arbeidsplaatsen

Gemeentelijke opbrengstpotentie — 0

Ruimtelijke kwaliteit — +
- Vergroening van lanen en straten zorgt voor verbeterde openbare ruimte

Natuurwaarden — ++
- Natuurlijke verbindingen tussen wijk en landschap worden versterkt

Sociale cohesie & onderwijs — 0

Gezondheidsbaten — +
- Sport & bewegen wordt gestimuleerd door aantrekkelijke groene paden

**Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.*

Maassluis Steendijkpolder

Wonen aan de groene rand, overgang wonen met landschappen accentueren

Groene klimaatadaptieve openbare ruimten gericht op de fietser rondom het station

Stedelijke woonblokken met voorzieningen in de plint rond het station en wijkcentrum

Mooie groene woonstraten met goede fiets- en wandelroutes van station naar huis

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

S1 Zet de voetganger op 1

S2 Maak het station alzijdig

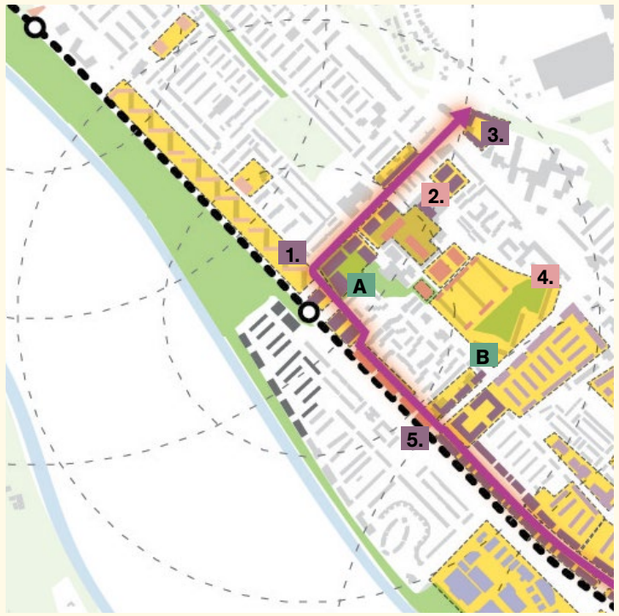
S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

Maassluis West

Maassluis West wordt een stedelijker stukje Maassluis met een modern voorzieningencluster.



Kansen verstedelijking

1. Uiverlaan / Entree Koningshoek
2. Optopping Koningshoek
3. Nieuwbouw Westlandseweg
4. Transformatie Beethovenpark
5. Verkleuring en verdichting Mozartlaan

Kansen openbare ruimte

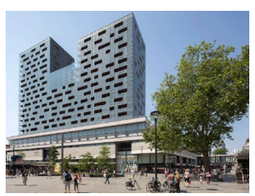
A. Inrichting Koningshoek

B. Inrichting Beethovenpark

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	250	170
2	120	
3	50	20
4	140	
5	110	280

1. Koningshoek
Het Koningshoek wordt onderdeel van een centrum dat al begint bij het station



2. Optoppingen Koningshoek
Bovenop het Koningshoek passen archtectonisch elegante optoppingen met daklandschap

3. Westlandseweg
Losse voorzieningen zoals een skatepark combineren met wonen of werken

4. Sloop / Transformatie Beethovenpark
De flats worden (deels) gesloopt en getransformeerd

5. Nieuwbouw Mozartlaan
Mooi nieuwbouwblok met een goede plint

A. Inrichting Koningshoek
Modernere en chiquere uitstraling dan het historische centrum

B. Inrichting Beethovenpark
Naast bebouwing kijgt het hof facelift en wordt beter bruikbaar

Woonkwaliteit

Maassluis West biedt een nieuw woonmilieu met stedelijke blokken en een gemengde doelgroep, waaronder kleinere woningen voor starters.

Werkkwaliteit

De bibliotheek, gemeentehuis & theater vormen samen met het Koningshoek één cluster met goede voorzieningen waardoor het een bezoekje waard is. Dienstensector van Maassluis is hier geconcentreerd.

Bezoekerskwaliteit

Langs de Koning WIllem-Alexanderboulevard is een mooie fietsroute met uitzicht op de Maas langs stad en groen. Landschappelijke kwaliteiten van de Maas worden teruggebracht in de stadse omgeving.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad
+ 670 woningen:
- Stedelijke blokken met gemengde doelgroep, ook kleine woningen voor starters meenemen.

Verandering Demografie
- Starters in Maassluis behouden door passende woningen te faciliteren. Metro-locaties zijn interessant als alternatief voor Rotterdam.
- Verschillende buurtvoorzieningen in de plinten.

Werkgelegenheid
- +470 arbeidsplaatsen:
- Dienstencluster en verwante sectoren
- Wijk en centrumvoorzieningen
- Rondom Mozartlaan (5) andere sectoren verkennen

Mobiliteitsmaatregelen
- Richten op combi OV-fietsen, ook voor Maassluissenaren (betere fietspaden, minder parkeren faciliteren)

Openbare Ruimte
- Landschappelijke kwaliteiten van de Maas terugbrengen in stadse omgeving.

Natuur, Ecologie & Landschap
- Groenzone langs de Koning Willem-Alexander boulevard inzetten als ecologische vrijplaats.

Energietransitie & circulariteit
- Verdichtingen moeten (schuif)ruimte bieden om bestaande panden te verbeteren of te herontwikkelen.

benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.

Maatschappelijke effecten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid +
- Gemengde woonmilieus met stedelijke blokken nabij station

Lokale Bereikbaarheid 0/+
- Verbeterde verbinding langs het spoor tussen stations Centrum en West

Werkgelegenheid & Clustervorming +
- Werkgelegenheid in voorzienende functies zoals detailhandel

Gemeentelijke opbrengstpotentie +

Ruimtelijke kwaliteit +
- Nieuw stationsplein en versterking Badweg

Natuurwaarden 0/+
- Naast terugbrengen van landschappelijke kwaliteiten weinig extra ingrepen

Sociale cohesie & onderwijs 0/+
- Menging van woonmilieu trekt ook andere doelgroepen

Gezondheidsbaten 0/+
- Recreatie aan de Maas

Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.

Maassluis West

Recreëren en wonen aan de Maas

Cluster van (culturele) voorzieningen: bibliotheek, gemeentehuis & theater

Koningshoek omringd door verblijfsplekken en OV in plaats van parkeervelden

Woonblokken met buurtvoorzieningen in de plint

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

S1 Zet de voetganger op 1

S2 Maak het station alzijdig

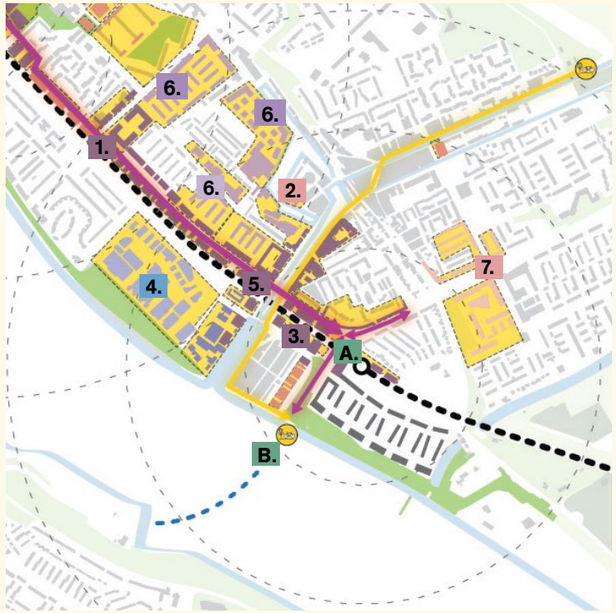
S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

Maassluis Centrum

Wonen en werken nabij het gezellige, historische centrum waar het goed toeven is op de terassen of op straat.



Kansen verstedelijking

1. Nieuwbouw Industrieweg
2. Nieuwbouw Kerkplein
3. Nieuwbouw Deltaweg & Stationsgebied
4. Versterken kwaliteit Industriegebied
5. Verdichting aan de Oude Haven
6. Circulaire verkleuring Kapelpolder
7. Versterking omgeving Mesdaglaan

Kansen openbare ruimte

A. Stationsomgeving
B. Veerpont fietsroute

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	330	200
2	20	
3	170	70
4		100
5	40	70
6	630	130
7	100	10

1. Nieuwbouw Industrieweg
Langs de metrolijn stedelijk bouwen met voorzieningen in de plint

2. Nieuwbouw Kerkplein
Bebouwing passend bij het oude karakter van de binnenstad, met een parkje

3. Stationsgebied / Deltaweg
Appartementen voor starters, met voorzieningen in de plint

4. Transf. Industriegebied
Een plek maken waar je graag wilt werken

5. Transf. Oude Haven
Nieuwe pandjes toevoegen die opgaan in de eeuwenoude bebouwing

6. Kapelpolder
Circulaire en gemengde ontwikkeling voor wonen en werken

A. Groen Stationsplein
Een vergroend plein nodigt uit tot verblijven, zeker als er ook een kop koffie te halen is

B. Veerpont fietsroute
Door komst tunnel zal pont fietgericht worden, profiel van de fietsroute hier op aansluiten

Woonkwaliteit

In Maassluis centrum woon je in of naast de mooi historische panden en het water. Nieuwbouw in de buurt hiervan, respecteert dit erfgoed. Anderzijds komen er grotere stedelijke woonblokken om te verdichten in de buurt van het station.

Werkkwaliteit

We voegen rond de haven werkplekken toe met een nieuw karakter om meer mix aan te brengen. Daarnaast zal een diver programma de plinten kunnen gaan vullen waarboven gewoond wordt.

Bezoekerskwaliteit

Bezoekers komen hier natuurlijk voor de karakteristieke oude pandjes of maken een tussenstop op hun fietstocht naar Midden-Delfland. Extra aandacht is nodig voor de plekken in de openbare ruimte om te verblijven tussen het station, de stad en de rivier.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad
+ 1290 woningen:
- 500 appartementen aan stedelijke assen
- 60 grondgebonden
- 630 woonvormen in gemengd gebied
- 100 verdichting in versterking bestaand

Verandering Demografie
- Accent op kleine woningen voor jongere doelgroep rondom stationslocatie.

Werkgelegenheid
+570 arbeidsplaatsen:
- voorzieningen aan Industrieweg
- verdichting in Kapelpolder moet ook werkgelegenheid intensiveren (kantoren ipv industrie)

Mobiliteitsmaatregelen
- Focus op goede fietsen wandelroutes van en naar het station. Afstemming met pont Rozenburg

Openbare Ruimte
- Stationsgebied Centrum heeft minder doorgaand verkeer door aanleg auto-tunnel, maar meer fietsverkeer. Inrchting hier op aanpassen.

Natuur, Ecologie & Landschap
- Maasoevers ecologisch robuuster maken, sterke verbinding met Midden Delfland maken

Energietransitie & circulariteit
- Circulaire werk en gebiedsontwikkeling is met name interessant voor Kapelpolder als wonen+werken locatie

benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.

Maatschappelijke effecten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid ++
- Toevoegen woningen in unieke milieus: verdichting stationsgebied, transformaties en grondgebonden woningen

Lokale Bereikbaarheid +
- Versterkte verbinding tussen Hoekse Lijn, historisch centrum en Maasland door N-Z verbinding, incl. veerpont naar Rozenburg

Werkgelegenheid & Clustervorming +/++
- Extra arbeidsplaatsen in met name de diensten- en cultuursector

Gemeentelijke opbrengstpotentie +

Ruimtelijke kwaliteit +
- Verbetering van de binnenstad en aanpak stationsomgeving

Natuurwaarden 0

Sociale cohesie & onderwijs +
- Leefbaarheidsproblematiek Sluispoort aangepakt door versterking rondom de Mesdaglaan

Gezondheidsbaten +
- Gezellig en historisch centrum verleidt tot recreatie

Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.

Maassluis Centrum

Kapelpolder: Inspirerende en duurzame werkplekken dichtbij het water en historisch centrum

Een gezellig centraal stadsplein voor ontmoeting en verblijf

Nieuwe stedelijke woonvormen voor diverse doelgroepen

Fietsroutes van pont naar Midden-Delfland

Programmeren en inzetten van het water waar Maassluis om bekend staat

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

S1 Zet de voetganger op 1

S2 Maak het station alzijdig

S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

Vlaardingen

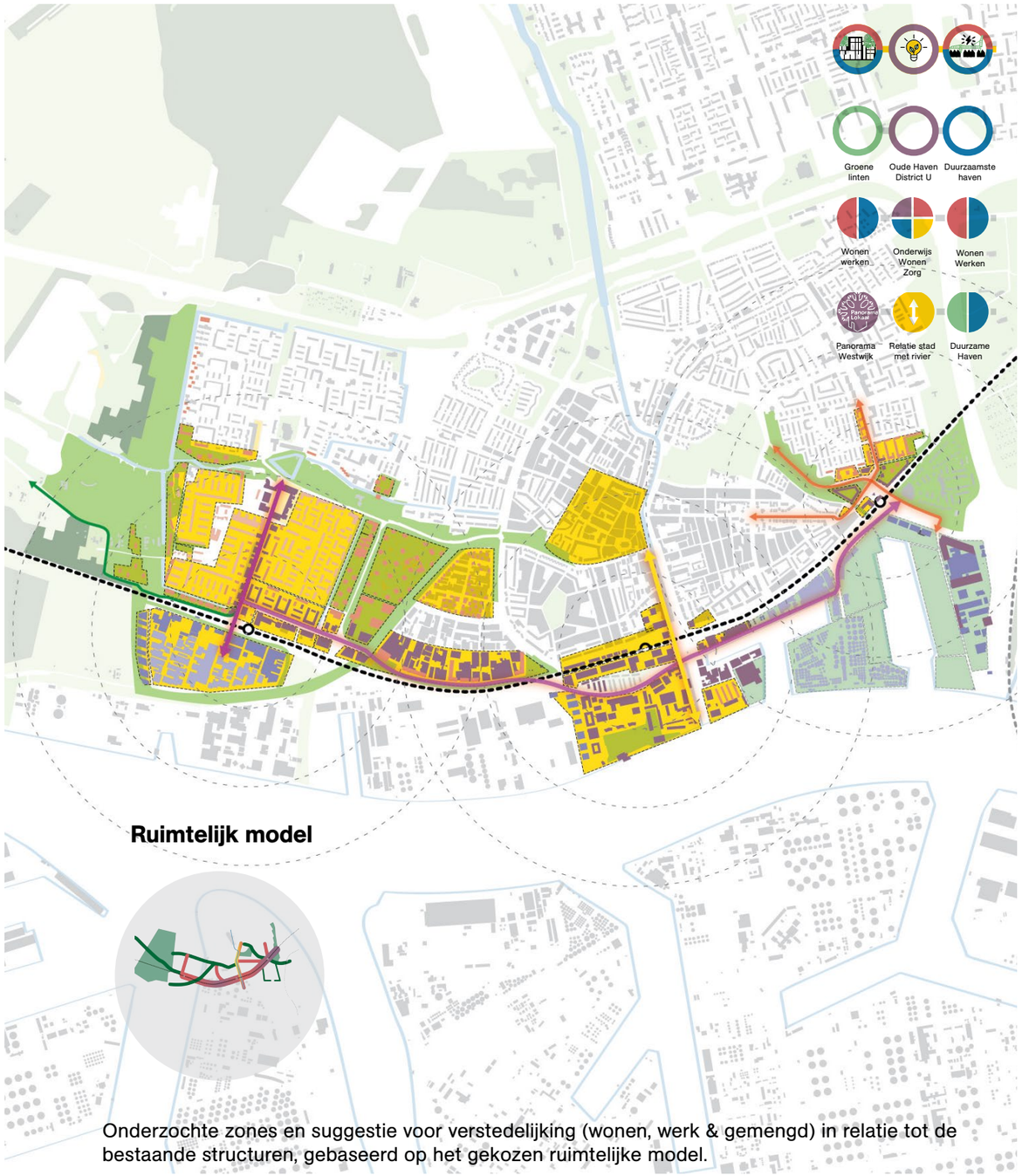
Vlaardingen mag meer mengen en verdichten. Dit gaat om het woningaanbod in bijvoorbeeld West, de uitwisseling tussen scholen en bedrijven, maar ook de balans in wonen en werken rondom bijvoorbeeld het centrum.

Veelal geldt dat wonen ten noorden en werken ten zuiden van het spoor plaatsvindt. Ook heeft Vlaardingen mooie plekken van groen en rust, zoals het Krabbeplasgebied of het uitzicht over de Maas. Deze kwaliteiten moeten uitvergroot worden.

Huidige planvoorraad van Vlaardingen.

Analyse van de huidige bestemmingen binnen 400 (5 min lopen), 800 (10 min lopen) of 1200 meter (5 min fietsen).

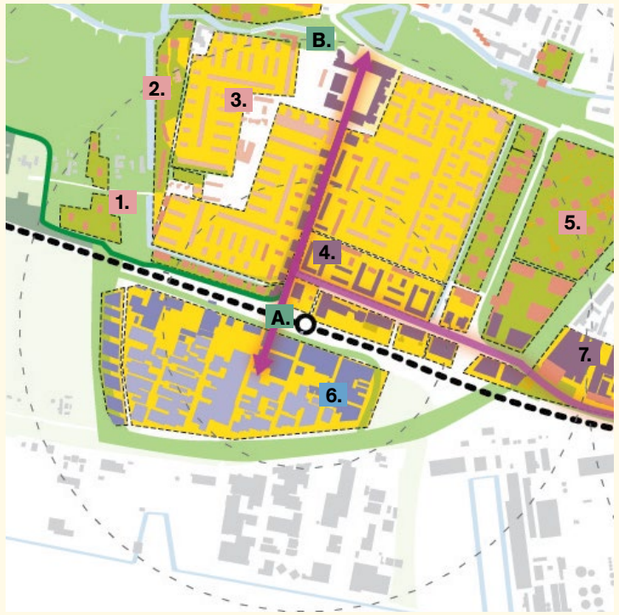
Het gekozen ontwikkelmodel biedt houvast voor de te ontwikkelen assen en zones.



Onderzochte zones en suggestie voor verstedelijking (wonen, werk & gemengd) in relatie tot de bestaande structuren, gebaseerd op het gekozen ruimtelijke model.

Vlaardingen West

De wijk moet diverser, op gebied van woningaanbod maar ook in de verhouding wonen en werken. De relatie met het groen wordt versterkt.



Kansen verstedelijking

1. Woonhoeves
2. Groene rand
3. Opwaardering gallerijflats
4. Toevoegen stedelijke blokken
5. Wonen in de tuinen
6. Versterking bedrijventerrein
7. Verkleuring VOP-terrein

Kansen openbare ruimte

A. Hoogwaardige inrichting op het stationsplein en aan de Dr Wiardi Beckman Singel.

B. Versterking van groenstructuren de wijk in.

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	20	
2	130	
3	420	110
4	650	240
5	360	80
6		480
7	110	210

1. Woonboerderijen
Compact wonen in een landelijke omgeving versterkt sociale controle aan routes.

2. Groene rand
Met een soepeler overgang wordt het park meer de wijk ingetrokken.

3. Opwaardering galerijflats
De flats krijgen een facelift en de plinten worden beter geactiveerd.

4. Stadsblokken toev.
Bestaande flats worden aangepast met bv. een school of bedrijven in de onderste verdiepingen.

5. Wonen in de tuin/CPO
Sta toe dat er ontwikkelingen ontstaan in de volkstuinen vanuit particuliere initiatieven.

6. Versterk bedrijventerrein
Diverser aanbod aan bedrijvigheid en veel samenwerking tussen opleidingen en de bedrijven.

7. Verkleur VOP-terrein
Verken of er ook gewoond kan worden. Bekijk dubbelgebruik daken van loodsen en bedrijven.

A. Stationsplein
Een mooi plein waar zowel scholieren, de buurt als reizigers kunnen vertoeven.

Woonkwaliteit

West kent een vrij eenzijdig woningaanbod, dat mag diverser en met hogere kwaliteit. Aan de hoofdstructuren wordt werkgelegenheid toegevoegd. De wijk is vrij groen maar dit wordt niet altijd optimaal benut. Zo moet de relatie met het groen aan de randen meer opgezocht worden.

Werkkwaliteit

Er is een duidelijke scheiding tussen wonen ten noorden en werken ten zuiden van de lijn. Er liggen kansen in het opwaarderen van het bedrijventerrein en het stimuleren van samenwerkingen tussen scholen en de bedrijvigheid.

Bezoekerskwaliteit

De Krabbeplas is de voornaamste publiekstrekker van het gebied. Het is rijk aan fiets- en wandelroutes die van alle kanten met het Midden-Delfland en met Vlaardingen West verbonden is. Naast de rust kan er meer nadruk gelegt worden op sporten in het gebied.

Ontwikkelkansen in data

Diverser maken woningvoorraad
Transformeren en kwaliteitsslag van bestaande voorraad. + 1690 woningen:
- 650 verdichting en opknappen in bestaande voorraad
  530 verdichting met gemengde blokken
- 130 randen tussen wijk en groen
- 380 kleinschalig wonen in het groen

Verandering Demografie
- Toevoegen andere woningen leidt tot diverser profiel van de wijk.
- Toevoegen werkgelegenheid leidt tot makkelijker sociaal-economische stijging van huidige groep.

Werkgelegenheid
+ 1120 arbeidsplaatsen:
- Intensivering (en verkantoring) van het huidige ruimtegebruik
- Wijkvoorzieningen en bedrijfsruimten beschikbaar stellen in de plinten aan Beckmansingel

Mobiliteitsmaatregelen
- Meer ruimte in straatprofielen voor fietser- en voetganger, met name irt verkeersveiligheid.
- Verken of minder parkeren realistisch is.
- Modal shift van auto-orientatie naar fiets+OV orientatie.

Openbare Ruimte
- Bij opknappen buitenruimte direct ook klimaatadaptief inrichten.
- Krabbeplas als park met sportvoorzieningen.

Natuur, Ecologie & Landschap
- De connectie met het park en de Krabbeplas beter maken.

Energietransitie & circulariteit
- Transformatie van de voorraad aangrijpen om duurzaamheidsslag te slaan. Evt sloop-nieuwbouw zo circulair mogelijk laten plaatsvinden.

**benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.*

Maatschappelijke effecten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid ++
- Woningvoorraad in rijk palet aan woonmileus

Lokale Bereikbaarheid 0/+
- Aantrekkelijke loop/fiets verbindingen en meer stallingsmogelijkheden bij station

Werkgelegenheid & Clustervorming ++
- Opwaarderen / stimuleren samenwerking met bedrijventerrein
- Toevoegen bedrijvigheid nabij station

Gemeentelijke opbrengstpotentie +

Ruimtelijke kwaliteit ++
- Vergroening wijk en aanpak stationsomgeving

Natuurwaarden ++
- Het Krabbepark krijgt update en wordt nauwer betrokken bij de wijk

Sociale cohesie & onderwijs ++
- mix van milieus in Vlaardingen West met leefbaarheidsproblematiek; samenwerking tussen scholen en bedrijven

Gezondheidsbaten ++
- Groen karakter verleidt tot meer recreatie, sport en bewegen

**Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.*

Vlaardingen West

Recreatie en wonen aan de Krabbeplas en bosomgeving

Stedelijke woonblokken in het groen

Bestaande voorraad krijgt een duurzame upgrade

Meer samenwerking tussen vakscholen en bedrijven

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

S1 Zet de voetganger op 1

S2 Maak het station alzijdig

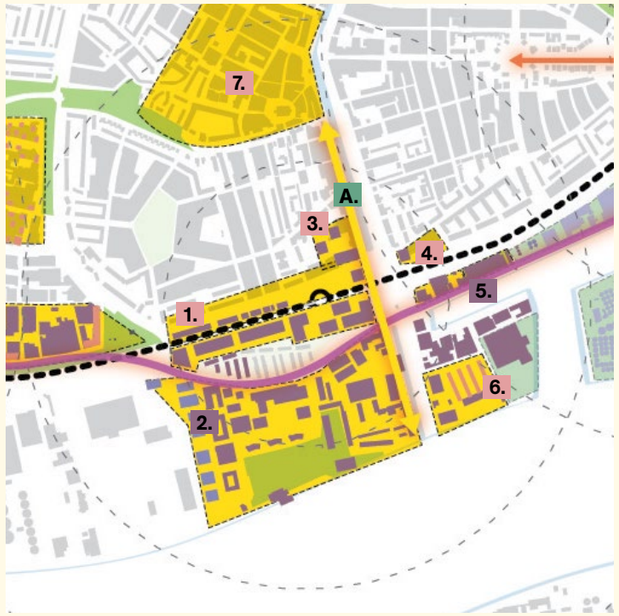
S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

Vlaardingen Centrum

Er wordt ingezet op wonen en werken in bebouwing die de schone haven en een karakteristiek historisch centrum versterkt.



Kansen verstedelijking

1. Nieuwbouw Parallelweg
2. District-U
3. Oude Haven Transformaties
4. Nieuwbouw Hoek Oosthavenkade
5. Hergebruik oude pakhuizen
6. Eiland van Speyk
7. Transformatie panden in historisch centrum

Kansen openbare ruimte

A. Oude Haven en Sluiscomlex

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	110	50
2	890	570
3	40	0
4	30	10
5	30	40
6	550	200
7	300	100

1. Nieuwbouw Parallelweg
Langs de metrolijn kan de straat verstevigd worden met stedelijke bouwblokken.

2. District-U
Dit gebied kan een aanjager zijn en het gebied verder richting de buitenhaven verdichten.

3. Versterken Oude Haven
Bekijk pandsgewijs waar de kwaliteit en structuur versterkt kan worden.

4. Nieuwb. Oosthavenkade
Architectonisch hoogwaardige nieuwbouw om beeldkwaliteit te versterken.

5. Hergebruik pakhuizen
Gebruik de oude pakhuizen voor nieuwe initiatieven zoals gedaan wordt bij de Kroepoekfabriek.

6. Eiland van Speyk
Eiland van Speyk krijgt nieuwe woningtypen zoals strakke lofts in een werkomgeving.

7. Verdichting Centrum
Herbestemming van leegstaande panden tot woongebouwen

A. Oude Haven
Van centrum tot Maas wordt de Oude Haven het visitekaartje van Vlaardingen.

Woonkwaliteit

Vlaardingen mag rond het centrum het schroom van zich af schudden, hier begint het stedelijk gebied! District U leidt al een nieuwe weg in waarbij werken en wonen meer gemengd wordt wat tot veel levendigheid leidt. Op verschillende plekken kan daarnaast een slag geslagen worden in verstedelijking.

Werkkwaliteit

Wonen en werken wordt vooral gemengd rondom de buitenhaven en het station. Havenbedrijven uit de directe omgeving worden gestimuleerd om over te gaan op schonere alternatieven.

Bezoekerskwaliteit

Men komt vooral naar Vlaardingen voor het mooie uitzicht over de Maas nabij het Deltaplein en de gezelligheid van het historische centrum. Deze kwaliteiten zullen uitvergroot worden.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad
Grote sprong in 'verstadsing' naar stedelijk milieu + 1950 woningen:
- 570 verdichting in bestaande structuren
- 1250 verdichting tussen Maas en spoor
- 30 werkwoningen in het westelijk havengebied

Verandering Demografie
- Onderwijs en stoere havencultuur alsverbinding tussen oude en jonge doelgroepen.
- Met name jonge, stadse doelgroepen aantrekken als onderdeel van Rotterdamse metropolitaan gebied.

Werkgelegenheid
+970 arbeidsplaatsen:
- Onderwijscampus koppelen aan U district
- Beter benutten van bestaande ruimte in havengebied

Mobiliteitsmaatregelen
- Modal shift van auto-orientatie naar fiets+OV orientatie.
- VLC is qua positie nu vergelijkbaar met Schiedam of Delft.

Openbare Ruimte
- Gezellige historische binnenstad voor toerisme uit de omgeving.

Natuur, Ecologie & Landschap
- De Schie als groenestructuur. Verder zo veel mogelijk vergroenen in de versteende binnenstad.

Energietransitie & circulariteit
- Havenbedrijven uit de directe omgeving uitdagen om over te gaan op schonere alternatieven en hergebruik van grondstoffen.

benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.

Maatschappelijke effecten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid ++
- Flinke toevoeging van woningen in het stedelijk gebied

Lokale Bereikbaarheid +
- O/W en N/Z verbindingen, meer stallingsmogelijkheden bij het station

Werkgelegenheid & Clustervorming ++
- Arbeidsplaatsen in een gemengde economie en onderwijscampus op U-District

Gemeentelijke opbrengstpotentie +

Ruimtelijke kwaliteit ++
- Verstedelijking en versterking cultuur-historische kwaliteiten aan de Oude Haven

Natuurwaarden 0

Sociale cohesie & onderwijs +
- Onderwijscluster op U-District

Gezondheidsbaten +/++
- Door uitvergroting kwaliteiten historisch centrum wordt recreatie gestimuleerd

Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.

Vlaardingen Centrum

Inzetten van het water van de oude haven

Nieuwe stedelijke, gemixte woonmillieus

Een mix van oude pakhuizen en hedendaagse programmering

Nieuwe bebouwing respecteert historisch karakter

Veel terrassen en gezelligheid

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

S1 Zet de voetganger op 1

S2 Maak het station alzijdig

S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

Vlaardingen Oost

Oost verdicht en wordt naast een opstapstation voor het wonen, ook een bestemming met voorzieningen door de goede bereikbaarheid.

Kansen verstedelijking

1. Gemengde stationsontwikkelingen
2. Versterken bestaande voorraad
3. Kenniswerk bij OV locaties
4. Verkleuring naar broedplaatsmilieu
5. Verduurzaming havenbedrijven

Kansen openbare ruimte

A. Stationsplein

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	280	120
2	100	
3		100
4	60	110
5		340

1. Gemengde stadsblokken
Rondom station woningen voor starters, met plinten voor bedrijfjes en voorzieningen

2. Versterken voorraad
Gebruik de nieuwe iniatieven om de bestaande voorraad nog een stuk beter te maken.

3. Plek voor kenniswerkers
Rondom de havenindustrie kan clustervorming worden versterkt met plek voor kenniswerkers.

4. Broedplaatsmilieu
Het bedrijventerrein mag verkleuren naar een socialere omgeving met ruimte voor creatieve maakindustrie.

5. Verduurzaming haven
Havenbedrijven moeten met de tijd mee om grote én slimme werkgevers te blijven.

A. Stationsplein
Mooi plein waar langzaam verkeer centraal staat.

Woonkwaliteit

Oost is nu één van de best gebruikte opstapstations, met name in de spits. Door het stationsgebied verder te verdichten kan deze kwaliteit versterkt worden, oa. door ondersteunende voorzieningen te faciliteren in de plinten.

Werkkwaliteit

De nabijheid van de snelwegafrit maakt Vlaardingen Oost een super bereikbare locatie. Bedrijven kunnen hiervan profiteren, bijvoorbeeld door een kantoor als uitvalsbasis voor werkzaamheden in de haven te gebruiken.

Bezoekerskwaliteit

Het toevoegen van enkele wijkoverstijgende voorzieningen, onderscheidend aan de andere stations kan Oost een bestemming maken. Het profiel zal echter meer op wonen gericht zijn.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad
Intensiveren in directe stationsomgeving:
- 100 verdichting in bestaande voorraad
- 280 nieuwe ontwikkelingen
- 60 werkwoningen in broedplaatsmilieu

Verandering Demografie
- Huidig bewoners behouden zo veel mogelijk hun plekje in de wijk
- Door verdichting met nieuwe woon- typen mogelijk om diverse nieuwe bewoners aan te trekken.

Werkgelegenheid
+670 arbeidsplaatsen:
- Verduurzaming havenbedrijven en kenniswerk nabij station Oost
- Gemengde ontwikkelingen met woningbouw aan noordzijde station

Mobiliteitsmaatregelen
- Bekijk kansen voor logistieke / mobiliteitshub op kruising VL-O en A4/A20.

Openbare Ruimte
- Voor al het steen dat toegevoegd wordt aan bebouwing, komt er ook meer groen in de openbare ruimte.

Natuur, Ecologie & Landschap
- De Schie als groenestructuur. Verder zo veel mogelijk vergroenen in de versteende binnenstad.

Energietransitie & circulariteit
- Met name in bedrijvigheid aandacht besteden aan schonere haven en om grondstoffen te hergebruiken.

benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.

Maatschappelijke effecten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid ++
- Verdichting van het stationsgebied

Lokale Bereikbaarheid +
- Noord/Zuid aantrekkelijke verbindingen voor LV; meer stallingsmogelijkheden bij station

Werkgelegenheid & Clustervorming +/++
- Relatief weinig arbeidsplaatsen, maar met uitstekende OV en auto-bereikbaarheid

Gemeentelijke opbrengstpotentie +

Ruimtelijke kwaliteit ++
- Verbetering van stationsplein en uitstralingseffecten van creatieve broedplaats

Natuurwaarden 0

Sociale cohesie & onderwijs +
- Verduurzaming van havenactiviteiten rond de Vulcaanhaven

Gezondheidsbaten 0

Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.

Vlaardingen Oost

Duurzamere havenactiviteiten rond Vulcaanhaven

Groene openbare ruimte gericht op fiets en voetganger

Buurtvoorzieningen in de plint

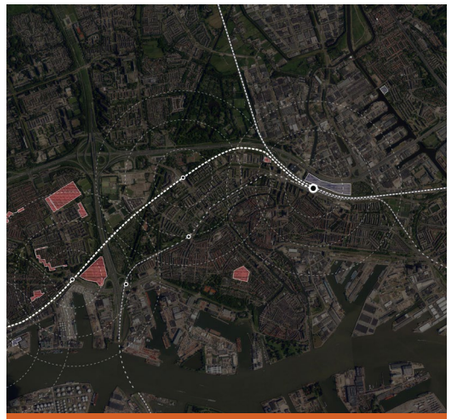
Upgrade en verduurzaming van bestaande voorraad

Verdichting met stedelijke bouwblokken

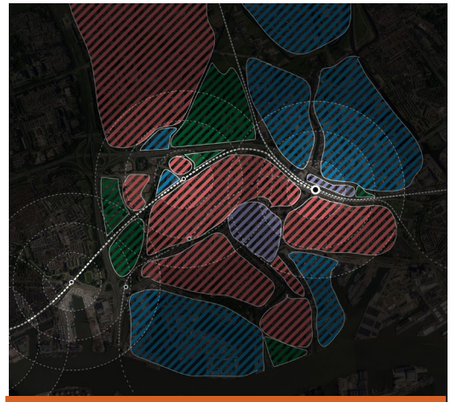
Schiedam

Schiedam zit vol voorzieningen en bestemmingen. Denk bijvoorbeeld aan het Vlietland, het Beatrixpark of de historische binnenstad met een mix van wonen en werken, wat het ook een inspirerende werklocatie maakt. De uitdaging ligt er om deze plekken voor alle doelgroepen binnen bereikbaar te maken.

De komst van station Nieuwland biedt kansen voor de gelijknamige wijk, evenals de ontwikkelingen rond station Centrum dit voor Oost doen. In deze wijken moet meer gevarieerd worden in woningaanbod om verschillende groepen te kunnen huisvesten, en moet er meer aandacht komen voor buurtfuncties (in de plint).

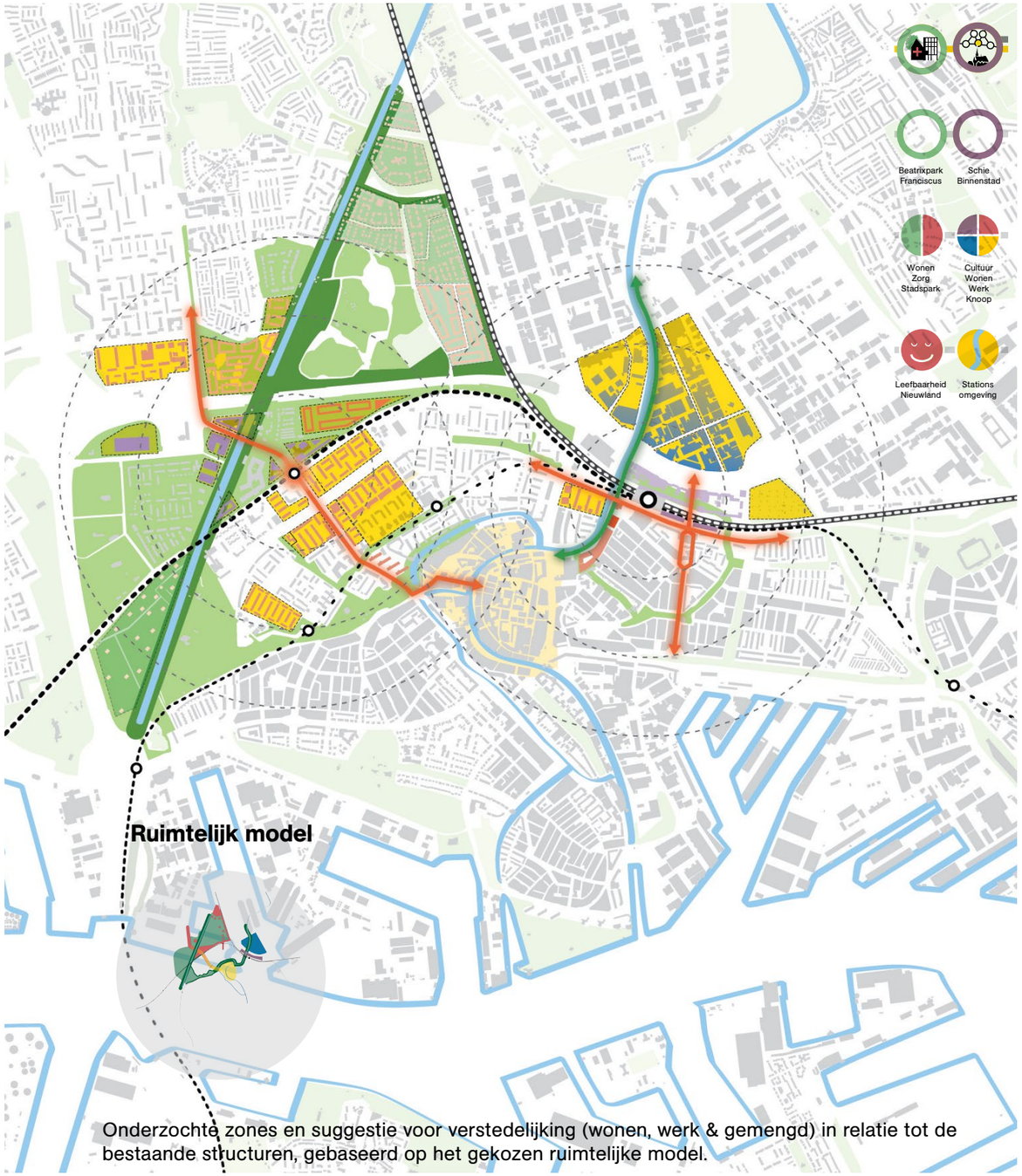


Huidige planvoorraad van Schiedam.



Analyse van de huidige bestemmingen binnen 400 (5 min lopen), 800 (10 min lopen) of 1200 meter (5 min fietsen).

Het gekozen ontwikkelmodel biedt houvast voor de te ontwikkelen assen en zones.



Onderzochte zones en suggestie voor verstedelijking (wonen, werk & gemengd) in relatie tot de bestaande structuren, gebaseerd op het gekozen ruimtelijke model.

Schiedam Nieuwland

De wijk moet diverser, op gebied van woningaanbod maar ook in de verhouding wonen en werken. De relatie met het Beatrixpark wordt versterkt.

Kansen verstedelijking

1. Verdichten & impuls Nieuwland
2. Groene woonranden aan Beatrixpark
3. Ontwikkeling Zorg & Sport & wonen cluster
4. Koppeling onderwijs aan werkgelegenheid
5. Klimaatadaptieve blokken naast Bijdorp
6. Dacha-living: (C)PO in Volkstuinencomplex
7. Herontwikkelen en opwaarderen GroenOord

Kansen openbare ruimte

A. Impuls openbare ruimte station Nieuwland en Nieuwe Damlaan

B. Verbinden van Poldervaart als groene drager onder de A20 door

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	1100	350
2	890	570
3	40	0
4	30	10
5	30	40
6	190	70

1. Opwaarderen Nieuwland
Levendige straten met stadse plinten. Vnl wonen met werk in voorzieningen. Zie ook studie KAW.

2. Groene Randen
Wonen aan de randen van het park zorgt voor een actiever en socialer park.

3. Gezondheidscluster
Maak rondom het ziekenhuis ruimte voor wonen en werk in sector zorg-gezondheid .

4. Onderwijs + werk
Maak van leren en werken een logische combinatie met een leer-werk cluster.

5. Klimaatadaptief wonen
Nieuwe ontwikkelingen met hun buitenruimte helpen om de waterstand te reguleren.

6. Dacha CPO
Sta toe dat er ontwikkelingen ontstaan in de volkstuinen vanuit particuliere initiatieven.

7. Opwaarderen Groenoord
Levendige straten met stadse plinten. Vnl wonen met werk in voorzieningen.

B. Poldervaartverbinding
Trek de vaart als groene verbinding door onder de A20, met sociaal programma.

Woonkwaliteit

Het woningaanbod wordt diverser om verschillende doelgroepen te huisvesten en te mixen. Een deel zal aan/in het uit te breiden groene gebied rondom het station gerealiseerd worden, de bestaande voorraad krijgt een duurzame upgrade.

Werkkwaliteit

Middels een cluster voor zorg en sport, kunnen hier werkgevers uit deze sectoren zich vestigen. Zij hebben mensen met verschillende opleidingsniveau's nodig. Dit is goed voor de werkgelegenheid die ingevuld kan worden door bewoners uit de omgeving.

Bezoekerskwaliteit

Het Beatrixpark wordt uitgebreid en beter toegankelijk als belangrijk stadspark. Vooral de huidige bewoners van Nieuwland & Groenoord moeten beter kunnen profiteren van het park. Een groene omgeving kan zorgen voor stressverlaging, meer sporten en ontmoetingen.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad
+ 2300 woningen:
- 1380 verdichting in bestaande voorraad
- 450 verdichting in park-achtige omgevingen
- 470 aan nieuwe parkranden (ligt politiek nog gevoelig)

Verandering Demografie
- Huidige wijk Nieuwland mengen met buurtjes met o.a. studenten, starters, en doorgroeiers uit de huidige wijken.
- In parkomgevingen ook gezinnen
- Met name aandacht voor sociale veiligheid

Werkgelegenheid
+1040 arbeidsplaatsen:
- Zorgcluster en verwante sectoren
- Wijkvoorzieningen in de plinten

Mobiliteitsmaatregelen
- In de wijk Nieuwland liggen 3 metrostations.
- Zet in op combi fiets+OV, auto op 3e plek.

Openbare Ruimte
- Herinrichting Nieuwe Damlaan en stationsgebied: groener en meer gericht op voetgangers, fietsers.

Natuur, Ecologie & Landschap
- Verbinden Poldervaart tussen Nieuwland en Beatrixpark, moet leiden tot meer gebruik van park

Energietransitie & circulariteit
- Verdichtingen moeten (schuif)ruimte bieden om bestaande panden te verbeteren of te herontwikkelen.

**benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.*

Maatschappelijke effecten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid ++
- Grote toevoeging woningen met veel werklocaties bereikbaar met fiets en OV

Lokale Bereikbaarheid ++
- Verbeterde verbindingen Schiedam Noord met Zuid en Centrum

Werkgelegenheid & Clustervorming ++
- Clustervorming rondom ziekenhuis

Gemeentelijke opbrengstpotentie +

Ruimtelijke kwaliteit +
- Kwaliteitsimpuls voor stationsomgeving

Natuurwaarden ++
- Nieuwland wordt onderdeel van groene drager vlakbij het Beatrixpark

Sociale cohesie & onderwijs +
- Cluster Zorg&Sport&Bewegen koppelen aan leertrajecten

Gezondheidsbaten ++
- Sterkere en aantrekkelijkere verbindingen dragen bij aan sport & bewegen

**Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.*

Schiedam Nieuwland

Verdichten, diversifiëren, herontwikkelen van Nieuwland & Groenoord

Impuls openbare ruimte station Nieuwland en Nieuwe Damlaan

Bestaande voorraad een duurzame upgrade geven

Verbinden van Poldervaart als groene drager

Ontwikkeling Zorg & Sport cluster voor werk en onderwijs

Groene woonranden aan Beatrixpark en park aan stad verbinden

Schiedam Centrum

Verder ontwikkelen als stedelijke knoop met een goede mix van werk, wonen en voorzieningen aan de groenste historische binnenstad.

Kansen verstedelijking

1. Kleine transformaties tussen station en binnenstad
2. Stadse blokken aan de Horvathweg
3. Spaanse Polder als gezicht van de maakindustrie

Kansen openbare ruimte

A. Herinrichten oevers van de Schie, zodat
B. Versterken en verbinden groenstructuur in Schiedam Oost en Schieveste
C. Verbeteren buitenruimte op Horvathweg en Boerhave-laan

Aantal woningen en banen

	Wonen	Werken
1	230	
2	125	
3		600

1. Inbreidingen bij station
Hoogstedelijke mix met wonen, werken en sterke identiteit.

2. Stadsboulevard
Horvathweg als stedelijke boulevard met actieve functies in de plinten

3. Spaanse Polder
Facelift voor het bedrijventerrein: gezicht van schone bedrijven

A. Schieoevers
Sta toe dat er ontwikkelingen ontstaan in de volkstuinen vanuit particuliere initiatieven.

B. Singels in Oost
Levendige straten met stadse plinten. Vnl wonen met werk in voorzieningen.

C. Horvathweg en Boerhave
Stedelijke boulevard met ruimte voor voetgangers, fietsers en auto's.

Woonkwaliteit

Nieuwbouw geeft een stadse sfeer met levendigheid middels actieve plinten. Schiedam-Oost met nadruk mee laten profiteren van ontwikkelingen.

Werkkwaliteit

Gezellige historische binnenstad met een mix van wonen en werken, maakt het ook een inspirerende werklocatie. Door bereikbaarheid een goed vestigingsklimaat voor kantoren. Een rijk aanbod aan amusement biedt ook banen.

Bezoekerskwaliteit

De versteende binnenstad wordt de groenste die we kennen. De Schie speelt daar een belangrijke rol in. Verder ontzettend veel stedelijke faciliteiten zoals winkels, horeca, culturele instellingen en vermaak.

Ontwikkelkansen in data

Extra woningvoorraad
Nieuwbouw om stadse sfeer te maken:
- actieve plinten met werkgelegenheid en woningen (+355 woningen)

Verandering Demografie
- Oost met nadruk mee laten profiteren van Schieveste en Schiedistrict ontwikkelingen.

Werkgelegenheid
+600 arbeidsplaatsen:
- Opwaardering en beter benutten ruimtegebruik Spaanse Polder en 's-Gravenland

Mobiliteitsmaatregelen
- Zorg voor goede verbindingen met
- het station en parkeervoorzieningen
- aan de rand.

Openbare Ruimte
- Gezellige en groene historische binnenstad voor bewoners en toerisme uit de omgeving.
- De versteende binnenstad wordt klimaatadaptief en groen.

Natuur, Ecologie & Landschap
- De Schie als groeneblauwe structuur vanuit Midden Delfland doorzetten naar de stad.

Energietransitie & circulariteit
- Verdichtingen moeten (schuif)ruimte bieden om bestaande panden te verbeteren of te herontwikkelen.

**benoemde aantallen vallen onder Ontwikkelstap 2, zie pg 30.*

Maatschappelijke effecten*

Agglomeratiekracht & Regionale bereikbaarheid +
- woningen op zeer goed met OV-ontsloten locatie

Lokale Bereikbaarheid +
- Aantrekkelijkere routes richting centrum en bedrijventerreinen

Werkgelegenheid & Clustervorming +/++
- Veel arbeidsplaatsen op zeer goed ontsloten OV-locatie

Gemeentelijke opbrengstpotentie +

Ruimtelijke kwaliteit +
- Verbetering van buitenruimte bij Schiedam Centrum

Natuurwaarden 0/+
- Vergroening van Schieoevers

Sociale cohesie & onderwijs +
- Mix van milieus in Schiedam Oost leidt tot verminderde leefbaarheidsproblematiek

Gezondheidsbaten 0/+
- Inzet op vergroening en groen-blauwe structuren

**Uitgebreider toelichting zie adviesrapport Decisio in bijlage.*

Schiedam Centrum

Blauwe structuur van de Schie versterken

Nieuw type werkplekken in Spaanse polder & 'S Graveland

Een mooie entree naar het stadscentrum

Goede OV verbindingen naar de rest van Schiedam

Schiedam groenste binnenstad

Hoogstedelijk wonen en werken aan de Schieveste

L1 Benut de Hoekse Lijn beter

L2 Werk aan meer balans tussen wonen, werken, bezoekers

L3 Zoek complementaire ontwikkeling

K1 Zorg dat nieuwbouw een positief effect heeft op het bestaande

K2 Oriënteer de kern op het station

K3 Concentreer en verdicht rond het station

K4 Verzacht fysieke barrières

S1 Zet de voetganger op 1

S2 Maak het station alzijdig

S3 Stel verblijfskwaliteit centraal

S4 Richt gebouwen op de straat

S5 Plaats bestemmingen op de eerste rang

Kansenmatrix per station

	HvH Strand	HvH Haven	Maeslant-kering	Steendijk-polder	Maassluis West	Maassluis Centrum	Vlaardingen West	Vlaardingen Centrum	Vlaardingen Oost	Schiedam Nieuwland	Schiedam Centrum
Woning voorraad	Woningen die het duinlandschap respecteren en versterken	Gemixte verdichting langs Badweg als stadsstraat. Ook kleinere woningen toevoegen (starters en senioren+zorg).		Nieuwbouw richten op senioren uit de wijk en om overgang naar groen te verbeteren.	Stedelijke blokken met gemengde doelgroep, ook kleine woningen voor starters meenemen.	Accent op kleine woningen voor jongere doelgroep	Transformeren en kwaliteitsslag van bestaande voorraad, zodat het er weer fijn wonen is.	Grote sprong in 'verstadsing' naar stedelijk milieu	Vooral transformeren bestaande voorraad om kwaliteitsslag te maken.	Opwaardering van bestaand bebouwd, rond het Beatrixpark creëren we een nieuwe rand met gezicht aan het park.	Nieuwbouw om stadse sfeer te maken: actieve plinten met werkgelegenheid en woningen.
Sociale Cohesie	Geen massatoerisme, maar een goede mix van inwoners en bezoekers.	Levensloop bestendig maken van woningvoorraad HvH.			Verschillende buurtvoorzieningen in de plinten.		Scholen en buurtcentra inzetten als belangrijke plekken voor ontmoeting in de buurten.	Onderwijs en stoere havencultuur als verbinding tussen oude en jonge doelgroepen		Het Beatrixpark moet een plek voor heel Schiedam worden, waar het ook sociaal veilig is.	Oost met nadruk meenemen in vliegwiel van Schieveste en Schiedistrict.
Klimaat-adaptatie		Hittestress in centrumgebied aanpakken dmv vergroening buitenruimte		Openbare ruimte wordt groener en meer op fietsen ingericht.	Voor al het steen dat toegevoegd wordt aan bebouwing, komt er ook meer groen in de openbare ruimte.	Vergroening om hitte-effect tegen te gaan; Klimaatadaptatie integraal meenemen in (her)ontwerp buitenruimte.	Bij opknappen buitenruimte direct ook klimaatadaptief inrichten.		Voor al het steen dat toegevoegd wordt aan bebouwing, komt er ook meer groen in de openbare ruimte.		De Schie als groene structuur. Verder zo veel mogelijk vergroenen in de versteende binnenstad.
Mobiliteit	Aanmoedigen om de auto te laten staan door mooie recreatieve fietsroutes en een station direct aan het strand.	Profiel Badweg vooral ingericht voor fietser- en voetganger en de auto te gast. HvH als poort naar Nederland vanaf Verenigd Koninkrijk.	Goed bereikbare werk- & recreatieplek door nieuw station. Oplaadpunt voor electrische voertuigen.	Goede fiets- en wandelroutes van station naar huis.		Focus op goede fiets- en wandelroutes van en naar het station. Afstemming overstap met pont Rozenburg	Meer ruimte in straatprofielen voor fietser- en voetganger, met name irt verkeersveiligheid. Verken of minder parkeren realistisch is.	Modal shift van auto-oriëntatie naar fiets+OV oriëntatie. VLC is qua positie nu vergelijkbaar met Schiedam of Delft.	Bekijk kansen voor logistieke / mobiliteitshub op kruising VL-O en A4/ A20.	In de wijk Nieuwland liggen 3 metrostations. Zet in op combi fiets+OV, auto op 3e plek.	Zorg voor goede verbindingen met het station en parkeervoorzieningen aan de rand.
Schone Energie			Getijdencentrale nabij de Nieuwe Waterweg?	Nieuwe bebouwing langs dwarsassen als katalysator aanpak voor transformatie bestaande voorraad.	Nieuwe bebouwing langs dwarsassen als katalysator aanpak voor transformatie bestaande voorraad.	Wisselwerking zoeken tussen Kapelpolder en Historisch centrum. Ook uitwisseling tussen wonen en werken bekijken.	Transformatie van de voorraad aangrijpen om duurzaamheidsslag te slaan.		Met name in bedrijvigheid aandacht besteden aan schonere haven.	Transformatie van de voorraad aangrijpen om duurzaamheidsslag te slaan. Nieuwbouw zal duurzaam gebouw worden.	
Economie & Werkgelegenheid	Focus op lokaal toerisme en bewoners zullen werkzaam zijn elders aan de Hoekse lijn of in Rotterdam.	Focus op lokaal toerisme en bewoners zullen werkzaam zijn elders aan de Hoekse lijn of in Rotterdam.	Kenniswerk op gebied van voeding- & haveninnovatie. Daarnaast ook educatief centrum.	Wijk-werk-plek verkennen nabij station SDP	Dienstensector van Maassluis hier concentreren nabij bestuurscentrum.	Accent ligt op vrijetijdseconomie: Maassluis C als historische poort naar Midden Delfland en Voorne-Putten	Genoeg werkgelegenheid creëren aan de Hoekse Lijn	Gezellige historische binnenstad voor toerisme uit de omgeving.	Havenbedrijven uit de directe omgeving uitdagen om over te gaan op schonere alternatieven.		Gezellige historische binnenstad voor toerisme uit de omgeving.
Natuur & Landschap	HvH als toevluchtsoord voor de stedeling. Versterken van huidige kwaliteiten door het ook voor meer mensen beleefbaar te maken.	Vanaf het dorp verschillende routes benutten door de duinen.	Naast kennis ook extra toegangspoort richting Nieuw-Delfland.	Betere overgang maken tussen polderlandschap en de wijk.	Landschappelijke kwaliteiten van de Maas terugbrengen in stadse omgeving	Maas-oever richting het station trekken thv veer Rozenburg	De connectie met het park en de Krabbeplas beter maken.			Beatrix als belangrijk stadspark (beter aan de stad hechten).	Schie als groen-blauwe structuur vanuit Midden Delfland doorzetten naar de stad.
Gezondheid	Ontwikkelingen worden benut om de gezonde zeelucht voor iedereen bereikbaar te maken.						Omgeving Krabbeplas als park met sportvoorzieningen.			Sportvoorzieningen rond het Beatrixpark en het gezondheidscluster rond het Vlietland vergroenen en uitbreiden.	
Circulariteit	Zero-footprint gebouwen: Nieuwe gebouwen van natuurlijke en hergebruikte materialen.	Overgebleven voedsel en producten van Stena Line worden hergebruikt.	Circulaire systemen worden hier bedacht en getest.			Circulaire werk en gebiedsontwikkeling is met name interessant voor Kapelpolder als wonen+werken locatie	Evt sloop-nieuwbouw zo circulair mogelijk laten plaatsvinden.	Havenbedrijven uit de directe omgeving uitdagen om over te gaan op schonere alternatieven en hergebruik van grondstoffen.	Havenbedrijven uit de directe omgeving uitdagen om grondstoffen te hergebruiken.		

Mobiliteit en parkeervoorzieningen

	HvH Strand	HvH Haven	Maeslant-kering	Steendijk-polder	Maassluis West	Maassluis Centrum	Vlaardingen West	Vlaardingen Centrum	Vlaardingen Oost	Schiedam Nieuwland	Schiedam Centrum
Huidig	Gratis parkeerterrein	Gratis parkeren bij de station, blauwe zone in winkelgebied	n.v.t.	Gratis parkeren in heel Maassluis 67 nieuwe pp. direct bij metrostation	Gratis parkeren in heel Maassluis ca 90. pp. direct bij metrostation	Gratis parkeren in heel Maassluis ca 50. pp. direct bij metrostation	Gratis parkeren ca 70 pp direct bij metrostation. Zit mogelijk overlap met scholengemeenschap	Gratis parkeren ca 120 pp direct bij metrostation. Lijkt ook gebruikt te worden door winkelend publiek.	Gratis parkeren - met blauwe kaart (2h) ca 30 pp direct bij metrostation	Betaald parkeren ca 90 pp direct bij metrostation / politiebureau. Dubbelgebruik of overlast is onbekend	Betaalde private parkeergarages (Q-Park, Euroscoop). In stationsgebied zijn ca 720 pp als P+R aangewezen. (wv ca 250 zal vervallen bij bouw Schieveste) Parkeren in de wijk is onbekend
Analyse	Gratis parkeren trekt autoverkeer aan, terwijl juist OV kracht moet zijn	Autobereikbaarheid is zeer gunstig door ligging StenaLine terminal. Ambitie HvH is 4-seizoenen badplaats, hoe verenigen?	Uitstekende autobereikbaarheid	Wordt dit in de toekomst meer gebruikt als P+R als nieuwe lijn naar DH wordt aangelegd?	Lijkt het centrale OV punt van Maassluis te zijn icm bushalte. Bezetting van het parkeerterrein is onbekend	P+R trekt mogelijk veel verkeer de woonwijk in. Met vervallen autoverkeer op pont Rozenburg wordt autobereikbaarheid minder urgent.	Verdichting in Westwijk laat autodruk waarschijnlijk toenemen.	Omgeving gaat sterk veranderen. Welke bestemmingen gaan ontstaan? Hoe die met OV/Fiets faciliteren?	VLD Oost wordt met name gebruikt als forenzenstation.	Metrostation ligt vlakbij Vlietland Ziekenhuis.	Stationsomgeving wordt autoluw, Euroscoop als voornaamste P+R functie (400 pp.)
Visie / advies	Parkeerterrein verkleinen tbv ontwikkeling. (Kan ook recreatief zijn) Restant inzetten voor betaald parkeren	ontmoedigen	faciliteren, maar op welke schaal?	Geen ruimtelijke aanpassingen, maar wel fietsparkeren en fietsroutes van/naar station verbeteren	Geen ruimtelijke aanpassingen, maar wel fietsparkeren en fietsroutes van/naar station verbeteren	Deze omgeving inrichten op langzaam verkeer. Autoparkeren beperken tot Kiss+Ride.	A: autogebruik ontmoedigen in Westwijk. B: P+R faciliteren aan zuidzijde van station? (op terrein Vergulde Hand)	Inzetten op campusgevoel, fietser + voetgangers prioriteit geven. Eventueel parkeren verder van het stationsgebied faciliteren.	ontmoedigen	faciliteren of ontmoedigen??	Geen nieuwe parkeergelegenheid bouwen, maar gebruik maken van bestaande faciliteiten. Openbare ruimte inrichten op fiets en voetganger.

5 Mogelijke acties in vervolgproces

Om een vervolg te geven aan de bevindingen uit dit onderzoek, leggen wij een aantal kansen voor.

Suggesties voor vervolgstappen

Met deze studie zijn langs de Hoekse Lijn de kansen voor verstedelijking en ontwikkeling onderzocht. Door het formuleren van principes op verschillende schaalniveaus wordt richting en antwoord gegeven aan de verstedelijkingsopgave van de regio én krijgen de kernen en wijken langs de lijn een forse kwaliteitsimpuls. Met de stappen opgesomd op de volgende pagina zien wij nog kansen voor nadere samenwerking en versterking van de kansen.

Daarnaast zien wij kansen in onderstaande gebieden voor het aanvragen van impulsgelden bij het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties:
- Schiedam Nieuwland
- Vlaardingen Westwijk
- Vlaardingen Rivierzone
- Maassluis Centrum / Kapelpolder

Deze gebieden betreffen allen een forse verdichting van bestaand stedelijk gebied in combinatie met het faciliteren en stimuleren van werkgelegenheid.

Er liggen bij het realiseren van deze kansen nog vele hordes die genomen moeten worden, zoals de regelgeving omtrent stikstof of de implementatie van de nieuwe omgevingswet.

Enkele suggesties om gezamenlijke samenwerking te versterken & om de ontwikkelkansen eenvoudiger te realiseren.

Lijn / Regio

Doel: Samenwerking borgen en waterbedeffect voorkomen
- gezamenlijke projectenkaart,
- afstemming woon- en werkmilieus
- gelijkwaardige criteria in tenderprocessen

Doel: Ruimtelijke samenhang versterken
- verdere versterking onderlinge fiets- en OV-infrastructuur
- bedrijventerreinen met HMC regionaal bundelen

Kernen

Doel: Kernen meer op OV richten
- stationsgebieden definieren en aparte juridische status geven (mbt normeringen en omgevingswet)
- Werkgelegenheid in stationsgebieden stimuleren

Projecten

Doel: Kwaliteit van projecten borgen
- Maatschappelijke meerwaarde MKBA borgen in ENVI-processen
- Stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit (oa. city-op-eye-level principes) borgen middels bv kennisuitwisseling tussen gemeenten.

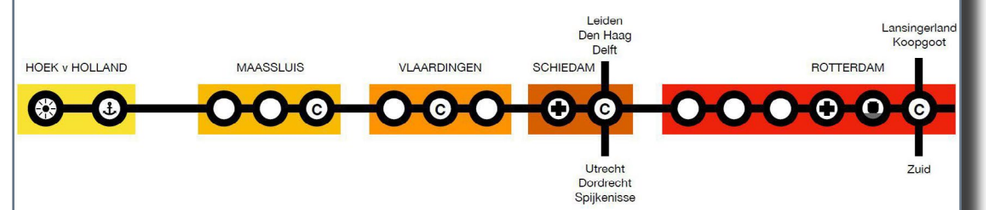
6 Maatschappelijke en Economische effecten

In het rapport staan berekeningen en conclusies van Decisio opgesomd die in het bijgevoegde rapport verder uitgelegd worden.

DECISIO

ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

DECISIO



MRDH

Maatschappelijke en economische potentie Ontwikkelvisie Hoekse Lijn

Eindrapport, december 2020

ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

© 2020 De Zwarte Hond bv

DeZwarteHond.

DECISIO
ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES