

Visie Stationsgebied Schiedam Centrum

Schakel in het SchieDistrict

Augustus 2021



Inleiding

Voor u ligt de visie op het stationsgebied Schiedam Centrum. Het gebied rondom het station gaat de komende jaren flink veranderen. Het stationsgebied speelt een centrale rol in het ontwikkelen en bereikbaar houden van de stad. Het gebied is een belangrijke schakel binnen het SchieDistrict waar verschillende ruimtelijke structuren die bepalend zijn in Schiedam elkaar tegenkomen.

Het stationsgebied bestaat momenteel nog uit meerdere ruimtelijke barrières vooral gevormd door bundels infrastructuur gelegen op viaducten en taluds. Samenhang in het stationsgebied mist, zowel in de oost-west richting als noord-zuid.

Het stationsgebied als onderdeel van het SchieDistrict wordt beter bereikbaar, prettiger en veiliger voor de buurtbewoners, reizigers en bezoekers.

In dit document worden de ambities geformuleerd en de ruimtelijke kaders geschetst voor de toekomst van het stationsgebied. Een raamwerk voor openbare ruimte fungeert als verbindend element tussen diverse (gebieds) ontwikkelingen die lopen of op de planning staan in het stationsgebied van Schiedam. Deze kunnen aan de hand van de kaders die gesteld worden in deze visie in een uitwerkingstraject ruimtelijk nader worden vormgegeven. Verbeeldingen van plekken in het raamwerk laten een mogelijke vertaling zien van deze visie.

Deze visie op het stationsgebied is de visie van de Gemeente Schiedam, en is onderdeel van de gebiedsopdracht SchieDistrict.

augustus 2021



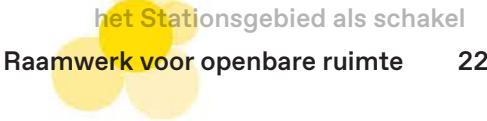
Visie Stationsgebied | Schiedam Centrum

Inhoud

1. Opgave & Ambities 5
Van efficiënte overstapmachine waar je snel weg kan en weg wil, naar vier ambities voor het stationsgebied.

- 4 ambities
- 1. Stedelijk leven stimuleren
 - 2. Gezond microklimaat realiseren
 - 3. Mobiliteitstransitie mogelijk maken
 - 4. Verankeren aan de stad

2. Visie voor een stads en levendig stationsgebied 19



Raamwerk voor openbare ruimte 22



- B. Bijlages** 49
- I Verkeerscirculatie Schiedam-Oost
 - II Fietsparkeren bij het station
 - III Bouwplannen rond het stationsplein
 - IV Place-making

Opgave & Ambities

Het stationsgebied
als schakel in het
SchieDistrict

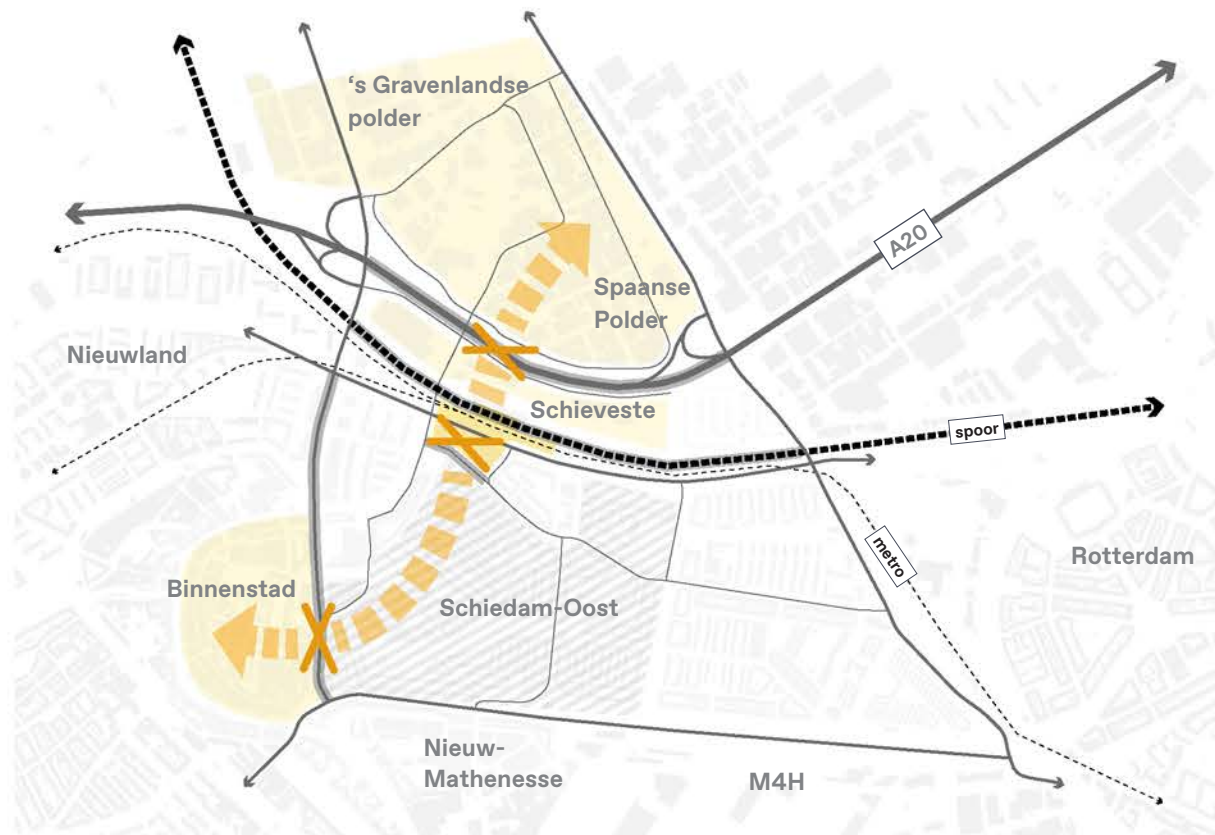
Het stationsgebied van Schiedam is afgesloten van de stad door infrastructurele barrières

De stationsomgeving van Schiedam Centrum is een van de best verbonden ontwikkellocaties van Nederland. Het ligt midden in de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag [MRDH], op een 'multimodale knoop' aan de Schie, op loopafstand van de historische binnenstad van Schiedam en een van de grootste bedrijventerreinen van de regio. De 'knoop' bestaat uit een IC station waar uit vijf richtingen OV-lijnen van metro en trein samenkomen met diverse regionale en stadsbus lijnen.

Onderzoek van het MoVe knooppunten traject (juni 2020) toont aan dat het station momenteel vooral een overstaplocatie is, en in mindere mate

een bestemming of herkomststation. Dit onderzoek toont ook aan dat de modal split van het voor- en natransport voor meer dan de helft bestaat uit auto of bus, in het natransport zelfs meer dan twee derde.

Het gebied rondom het station is weinig uitnodigend en de verbinding met de binnenstad en de omliggende buurten is onvoldoende en vaak onduidelijk. Dit komt mede door het snelwegtalud van de A20 ten noorden van het stationsgebied en hoogteverschillen aan de zuidzijde van het station.



Historisch gezien is het gebied rond het station organisch en functioneel gegroeid in dienst van de mobiliteitsfunctie van het station. Dit is nog steeds zichtbaar; het stationsgebied is vooral een plek waar infrastructuur de ruimte krijgen. De verschillende viaducten worden vanuit de omgeving als barrière ervaren. Deze barrières zijn fysieke en mentale obstakels die maken dat Schiedam ruimtelijk versnipperd. Ook de geluidshinder die wordt veroorzaakt door de infrabundels maakt dat de wijken rondom het stationsgebied zich niet oriënteren op het station, maar het de rug toekeren.

In potentie zou het gebied als schakel kunnen fungeren tussen de verschillende omliggende wijken en buurten. Wonen, werken en ontspannen kunnen beter met elkaar worden verbonden in het stationsgebied wanneer de barrièrewerking verdwijnt. Het stationsgebied kan een plek

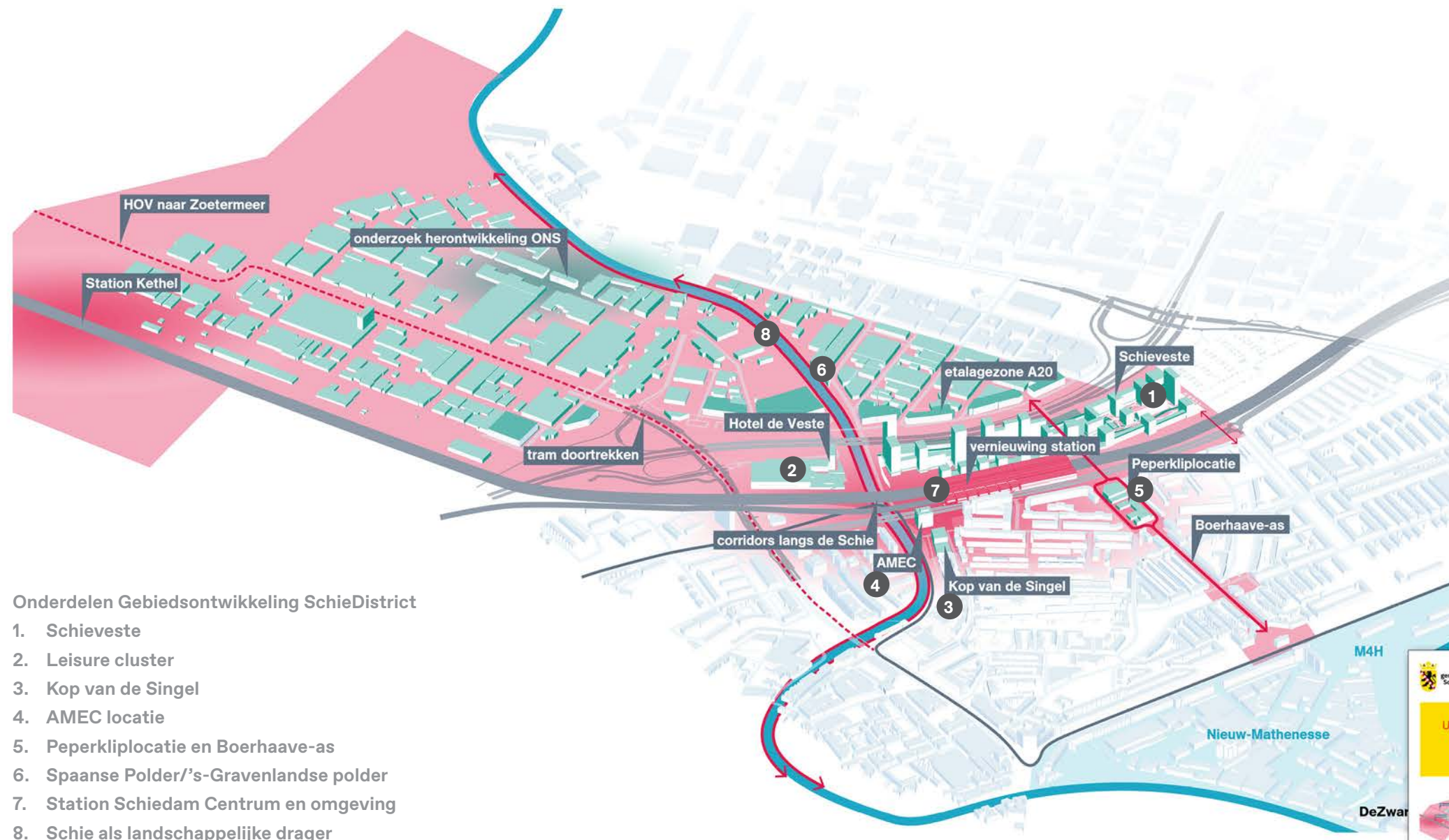
worden voor uitwisseling tussen wijken en een stadsentree van Schiedam, waar de ruimte primair is ingericht voor de voetganger. Daarnaast moet het stationsgebied de optimale overstap tussen diverse vervoersmodaliteiten (bus, tram, metro, trein, deel-auto en fiets) mede mogelijk maken.

Deze visie op het stationsgebied geeft richting aan de wens voor een transformatie van het stationsgebied van Schiedam Centrum. De focus ligt hierin op de inrichting van de openbare ruimte welke in dienst staat van het slechten van de verschillende barrières in het gebied en het aanhalen van het stedelijk weefsel. Het behalen van een optimale ruimtelijke kwaliteit en verblijfskwaliteit op maaiveld staan hierin centraal. Dit is een kans om ook andere opgaven te adresseren, zoals op het vlak van ecologie, waterberging, klimaat, duurzaamheid, groen, verkeer, veiligheid en mobiliteit.



Branderbrug 1970; Links de treinsporen, rechts de Branderbrug en in het midden een leegte waar zich nu de metro bevindt.

Het stationsgebied wordt de schakel in het SchieDistrict



Onderdelen Gebiedsontwikkeling SchieDistrict

1. Schieveste
2. Leisure cluster
3. Kop van de Singel
4. AMEC locatie
5. Peperkliplocatie en Boerhaave-as
6. Spaanse Polder/'s-Gravenlandse polder
7. Station Schiedam Centrum en omgeving
8. Schie als landschappelijke drager

In de stationsomgeving vinden meerdere ontwikkelingen plaats als onderdeel van de gebiedsopdracht SchieDistrict van de gemeente Schiedam. Deze gebiedsopdracht komt voort uit de gebiedsontwikkeling A20-zone die in 2018 geformuleerd is. Sinds maart 2020 draagt het gebied de naam SchieDistrict, waarbij de reikwijdte van de opdracht is vergroot. Diverse ontwikkelingen ten zuiden van het spoor zijn toegevoegd aan de opdracht, waardoor de samenhang in de stad wordt verbeterd.

Het station is de ruimtelijke spil waaraan de diverse ruimtelijke ontwikkelingen zijn gekoppeld en bepaalt mede het succes van de aangrenzende ontwikkelingen. Parallel wordt ook een (interne) opwaardering van het station Schiedam Centrum onderzocht.

De ontwikkelingen in het SchieDistrict hebben betrekking op meerdere thema's, zoals de realisatie van woningbouw, werkgelegenheid en voorzieningen, het opwaarderen van de stationsknoop Schiedam Centrum en het beter verbinden van omliggende gebieden. Mobiliteit speelt hierin overkoepelend een belangrijke rol.

Dit document bouwt integraal door op de Gebiedsopdracht SchieDistrict en de mobiliteitsvisie Schiedam.



Van een efficiënte overstapmachine waar je snel weg kan en weg wil, ...

Het stationsgebied in de huidige situatie mist samenhang met de stad en wordt gekenmerkt door veel verharding ten behoeve van gemotoriseerd verkeer. Je kan en wil hier vooral snel weg. Infrastructuur overheerst, hierin mist de menselijke maat en prettige ruimte voor voetgangers.

De Horvathweg heeft een slechte relatie met het stationsplein en het is makkelijk om er (te) hard te rijden. Het stationsplein geeft onvoldoende richting aan naar de binnenstad, de kwaliteit van de Schie wordt niet benut. De onderdoorgangen langs de Schie zijn weinig uitnodigend en worden ervaren als onveilig.



scherm scheidt stationsplein van de bussen



slechte relatie tussen stationsplein en schie



onderdoorgangen zijn sociaal onveilig



wijken sluiten onvoldoende aan op de omgeving



onduidelijke routing naar het centrum



Horvathweg wordt gedomineerd door verkeer

... naar vier ambities voor een stadse en levendige openbare ruimte in het stationsgebied.



Het stationsgebied heeft de potentie om een stadse, levendige en groene openbare ruimte te worden die omliggende wijken beter aan elkaar verbindt middels de bestaande sterke stedenbouwkundige structuren. Een meer alzijdig georiënteerd station sluit aan op het karakter van de aangrenzende buurten en maakt het station beter toegankelijk. Rondom het station wordt prioriteit gegeven aan langzaamverkeer, verblijven en ontmoeten in de openbare ruimte.

Onderstaande vier ambities zijn leidend in de visie op het stationsgebied.

De vier ambities zijn van invloed op de inrichting van het stationsgebied en het gebruik van de omgeving door bewoners, passanten en ondernemers uit de buurt. Het station wordt naast een plek van vertrek ook een bestemming op zichzelf, de openbare ruimte zal grotendeels moeten worden heringericht.

De vertaling van ambitie naar ontwerp kan aan de hand van principes. Deze principes zijn belangrijke ingrediënten in de verdere uitwerking en bieden houvast wanneer keuzes gemaakt moeten worden.

De vertaalslag van ambitie naar ontwerp principe wordt gemaakt op de volgende pagina's.

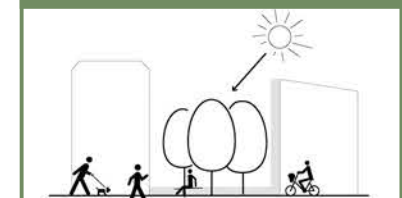
1. Stedelijk leven stimuleren

Een goede relatie en interactie tussen gebouw en openbare ruimte is randvoorwaardelijk voor stedelijk leven op straat.



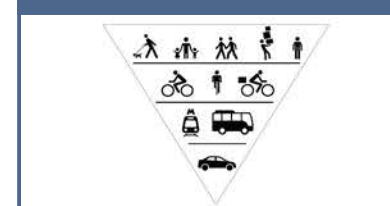
2. Gezond micro-klimaat realiseren

In een prettig, aangenaam en gezond (micro)-klimaat: koel, luw, zuiver, is het prettig verblijven.



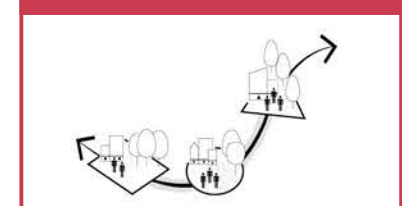
3. Mobiliteitstransitie mogelijk maken

Nieuwe hiërarchie in openbare ruimte en mobiliteit: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, minder ruimte voor auto's.



4. Verankeren aan de stad

Het stationsgebied verbindt de omliggende wijken optimaal met elkaar en maakt Schiedam sterker.

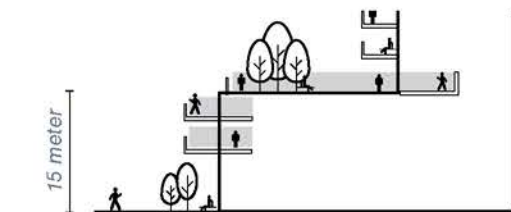


van ambitie naar ontwerpprincipes

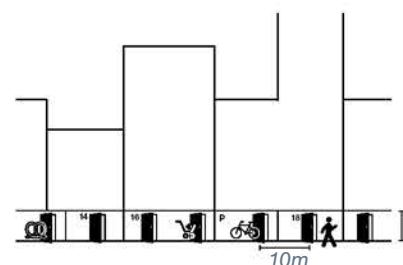
1. Stedelijk leven stimuleren

Een goede relatie en interactie tussen gebouw en openbare ruimte is randvoorwaardelijk voor stedelijk leven op straat en draagt bij aan gevoel van veiligheid. Gebouwen, en de functie die ze huisvesten, activeren de openbare ruimte, met name publieke gebouwen worden een verlengstuk van de openbare ruimte.

1. De eerste verdiepingen van gebouwen dragen bij aan een goede binnen-buiten relatie ten opzichte van het maaiveld. Programma in de plint activeert de straat. Naast werk en voorzieningen kan er ook worden gewoond in de plint. Blinde gevels worden vermeden. Een overgangszone voor het gebouw zorgt voor een zachte overgang tussen binnen en buiten. Bijvoorbeeld door een Delftse stoep, luifel of op de verdieping door balkons, erkers of terrassen.
2. Gebouwen hebben goed herkenbare entrees. Een hoge frequentie van voordeuren draagt bij aan een actieve relatie van een gebouw met de openbare ruimte. Hoogfrequent is ca. elke 10m een voordeur.
3. Alle stationsentrees hebben een hoogwaardige uitstraling en zijn duidelijk herkenbaar. Elke entree wordt in aansluiting op de bestaande stedenbouwkundige structuur ontworpen en maakt de aangrenzende stedelijke ruimte 'af'.
4. De openbare ruimte direct bij elke stationsentrees (stationsplein) is primair ingericht voor voetgangers. Deze pleinruimtes zijn compact en worden gedefinieerd door de omliggende bebouwing. Bebouwing grenzend aan het stationsplein heeft daar ook steeds de hoofdentree.
5. Werkgelegenheid en voorzieningen zorgen er voor dat het stationsgebied ook een bestemming wordt. Deze zijn gericht op reizigers en inwoners van Schiedam. Het programma is niet concurrerend met, maar complementair aan de binnenstad.



1. Gebouwen dragen bij aan een goede binnen-buitenrelatie ten opzichte van het maaiveld.



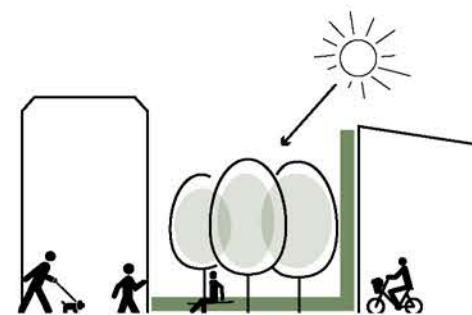
2. Entrees zijn herkenbaar. Een hoge frequentie van voordeuren draagt bij aan een actieve relatie met de openbare ruimte.



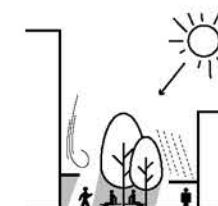
3. Alle stationsentrees van Schiedam Centrum hebben een hoogwaardige uitstraling en zijn duidelijk herkenbaar.

2. Gezond micro-klimaat realiseren

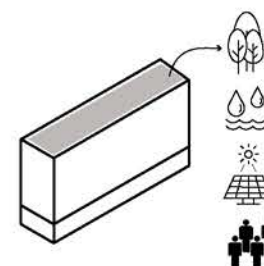
De openbare ruimte wordt ontworpen om er prettig te kunnen verblijven. In een aangenaam (micro)-klimaat is het mogelijk te schuilen bij diverse weersomstandigheden, vrij van hinder van geluid en geur. De gebouwen grenzend aan de openbare ruimte dragen hier zo veel mogelijk aan bij.



1. Beplanting en bomen [...] op, zuiveren lucht, dempen extreme warmte, dragen bij aan een goede mentale gezondheid en verhogen de biodiversiteit.



2. Er is voldoende beschutting tegen weersomstandigheden en er zijn zonplekken in de openbare ruimte.



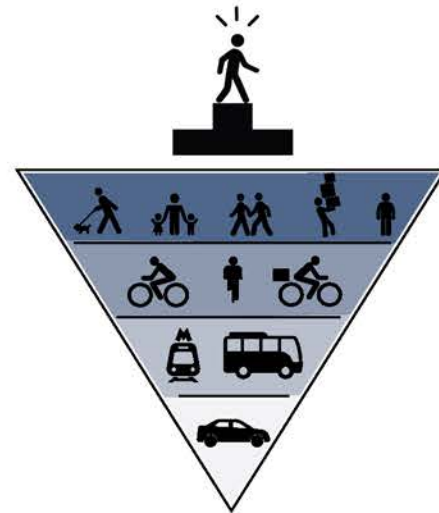
3. Ook daken en balkons krijgen bij voorkeur een onverharde inrichting met ruimte voor water(berging), beplanting of energieopwekking.

1. Versterk bestaande groenstructuren. Beplanting en bomen geven schaduw, nemen regenwater op, zuiveren lucht, dempen extreme warmte, dragen bij aan een goede mentale gezondheid en verhogen de biodiversiteit. Door bestaande groenstructuren aan elkaar te verbinden en te versterken worden ook de positieve effecten groter.
2. Aangenaam bij diverse weersomstandigheden. Er is voldoende beschutting tegen weersomstandigheden, en er zijn zonplekken in de openbare ruimte. Bij het inpassen van gebouwen wordt rekening gehouden met de effecten van oa. schaduw en wind op de verblijfskwaliteit op straat.
3. Minimaal aandeel en inrichting onverhard oppervlak. Verharding van de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk beperkt. Ook daken en balkons krijgen bij voorkeur een onverharde inrichting met ruimte voor water(berging), beplanting of energieopwekking.
4. Regenwater opvangen, vasthouden en natuurlijk infiltreren. Het stationsgebied draagt bij aan een duurzame oplossing voor de huidige waterproblemen in Schiedam-Oost.
5. De openbare ruimte daagt je uit. Faciliteer bewegen in de openbare ruimte met ruimte voor spel en actieve vormen van mobiliteit (fietsen of wandelen) aantrekkelijk en vanzelfsprekend te maken.
6. Gebruik materialen die een positieve bijdrage hebben aan het milieu. Denk aan gerecycleerde stenen, olivijn of andere circulaire materialen.

3. Mobiliteitstransitie mogelijk maken

Het stationsgebied is bij uitstek de plek waar alle reizigers ook (even) voetganger worden. Hier ontstaat een nieuwe hiërarchie in openbare ruimte: voetganger op één! fietsers op twee, en met de auto kan je niet langer overal makkelijk komen. De inrichting van de openbare ruimte geeft hier uiting aan.

1. Ontwerp straten en pleinen voor de voetganger. Stoepen bieden de ruimte voor lopen en verblijf. Stoepen zijn royaal (bij voorkeur ten minste 3 meter breed). Oversteekplaatsen zijn ruim opgezet, overzichtelijk en veilig.
2. Station als begin- en eindpunt. Zorg voor comfortabele looproutes tussen het centrum en het station. Overstappen tussen vervoersmodaliteiten rond het station kan barriervrij; minimaliseer kruisingen met gemotoriseerd verkeer.
3. Stationsplein? Auto te gast! De stationspleinen zijn primair en met hoogwaardige materialen ingericht voor voetgangers. Doorgaand auto-verkeer is hier niet welkom. Bestemmingsverkeer rijdt stapvoets.
4. De fiets als de aantrekkelijkste keuze voor ritjes binnen de stad. Er is een fijnmazig netwerk van brede en veilige fietspaden dat Schiedam verbindt met de regio. Het station is daardoor goed bereikbaar. De fiets is steeds de meest aantrekkelijke keuze voor verplaatsingen van en naar het station.
5. Droog overstappen op het OV. Droge, veilige en goed toegankelijke fietsenstallingen zijn vanuit elke windrichting makkelijk te vinden bij het station. De stallingen zijn goed zichtbaar vanuit de openbare ruimte. De capaciteit is voldoende groot om wildparkeren op straat te voorkomen.
6. Straatparkeren wordt ontmoedigd. Nieuwe ontwikkelingen mogen de parkeerdruk op de openbare ruimte en verkeer in de wijk niet vergroten. P+R, taxi's en K+R worden ingepast langs uitvalswegen.



1. Oversteekplaatsen zijn ruim opgezet, overzichtelijk en veilig.



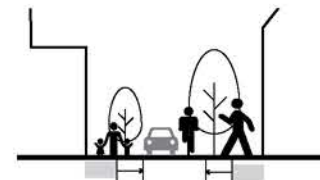
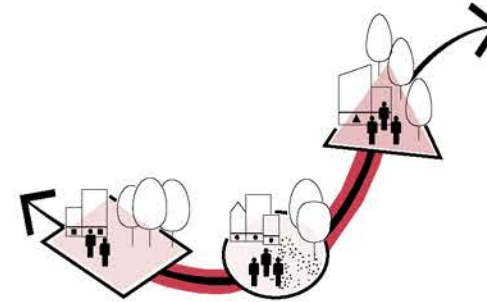
3. Auto te gast! [...] De stationspleinen zijn primair en met hoogwaardige materialen ingericht voor voetgangers.



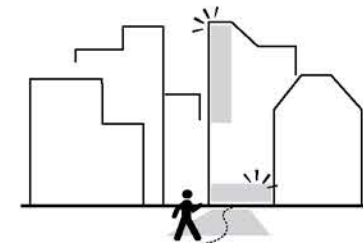
4. Fietsenstalling is bij voorkeur inpandig, en dichtbij dan de auto.

4. Veranker het stationsgebied aan de stad

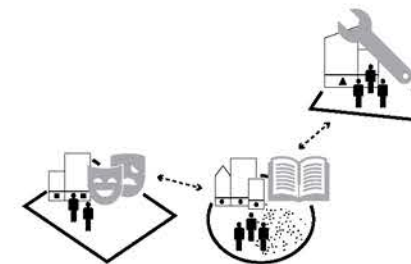
Het stationsgebied verbindt de omliggende wijken optimaal met elkaar en maakt Schiedam sterker. De stationspleinen bieden een hoge kwaliteit openbare ruimte en vormen zo ook een plek voor functies voor de buurt wanneer daar in de bestaande wijk onvoldoende ruimte voor is.



1. Aanloop- en aanfietsstraten herinrichten ten behoeve van meer ruimte voor fietsers en voetgangers.



4. Architecturale accenten markeren belangrijke plekken rondom het station [...].



5. Stimuleer een functionele uitwisseling tussen wijken en zorg voor maatschappelijke meerwaarde.

1. Verbeter de verbindingen van het stationsgebied van en naar omliggende wijken. Aanloop- en aanfietsstraten herinrichten ten behoeve van meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Wijken worden georiënteerd op het station, zowel in oost-west richting als noord-zuid.
2. Barrierewerking van infrabundels opheffen. Verbeter bestaande onderdoorgangen door deze hoogwaardig en veilig in te richten voor fietsers en voetgangers en er functies aan te koppelen. Een nieuwe onderdoorgang onder het spoor zorgt voor een fijnmaziger en beter verbonden stad.
3. Intuïtieve routing. Versterk belangrijke ruimtelijke structuren (zoals de Schie, Singel) en dragen bij aan het gevoel van oriëntatie in de stad.
4. Zorg voor ruimtelijke oriëntatie. Architecturale accenten markeren belangrijke plekken rondom het station doormiddel bv. markante architectuur of zorgvuldig geplaatste hoogteaccenten. De inrichting van de openbare ruimte versterkt dit.
5. Cluster wijkoverstijgende functies op goed bereikbare plekken. Stimuleer een functionele uitwisseling tussen wijken en zorg voor maatschappelijke meerwaarde. Laat omliggende wijken profiteren van elkaar en de verbeteringen van het stationsgebied
6. Stationsplein in aansluiting op de wijk. Laat het karakter van buurten tot uiting komen aan de randen en de stationspleinen waaraan de wijken grenzen.

Structuren en plekken verankeren het stationsgebied in de stad

De gestelde ambities kunnen worden toegepast aan de hand van de karakteristieken van de verschillende stedenbouwkundige structuren die in het stationsgebied samen komen. Deze zijn stuk voor stuk belangrijke dragers van de ruimtelijke structuur van Schiedam. Elk van deze structuren speelt een rol in het slechten van de barrières in het stationsgebied.

Opgaves worden gekoppeld aan deze structuren, waardoor hun continuïteit geborgd wordt en de samenhang in de stad versterkt. Structuren kruisen elkaar op belangrijke plekken in de stad. Dit zijn typisch plekken van uitwisseling en ontmoeting; de stationspleinen. Elk van deze plekken hebben een eigen karakter en ruimtelijke opgave in aansluiting op de bestaande stad.

S1. Horvathweg

Opheffen van de barrièrewerking en toevoegen van stedelijkheid en programma.

S2. Schieoevers

Versterken van noord-zuid fiets- en wandelroutes en verbeteren van bestaande onderdoorgangen

S3. Enfilade Schieveste

Groene drager zorgt voor een aangename leefomgeving voor de nieuwe hoogstedelijke wijk Schieveste.

S4. Corridor-Oost

Ruimtelijke en programmatische ruggegraat van Schiedam-Oost; van Spaanse polder tot M4H.

P1. Stationsplein Centrum (S1 & S2)

Stadsentree van Schiedam en plek voor de buurt

P2. Stationsplein Schieveste (S2 & S3)

Volwaardige stationsentree voor het SchieDistrict

P3. Boerhaave-knoop (S1 & S4)

Stationsentree Schiedam-Oost. De Boerhaave-passage verbindt hier Schieveste met Schiedam-Oost.





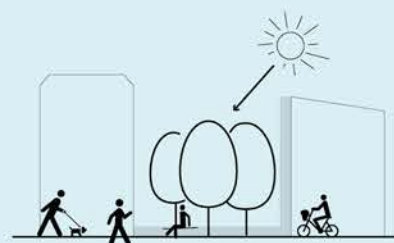
Visie voor een stads en levendig stationsgebied voor Schiedam

Een raamwerk van
openbare ruimte

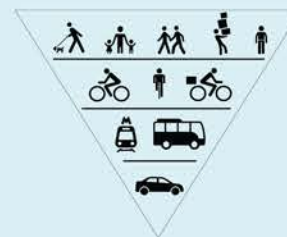
Een stads en levendig stationsgebied



Stedelijk leven stimuleren



Gezond microklimaat realiseren



Mobiliteitstransitie mogelijk maken



Verankeren aan de stad

Stationsplein tot aan de Schie

Superstoep! stoepen van en naar het station zijn voldoende breed om je veilig te bewegen

Kwaliteitsverbetering bestaande onderdoorgangen

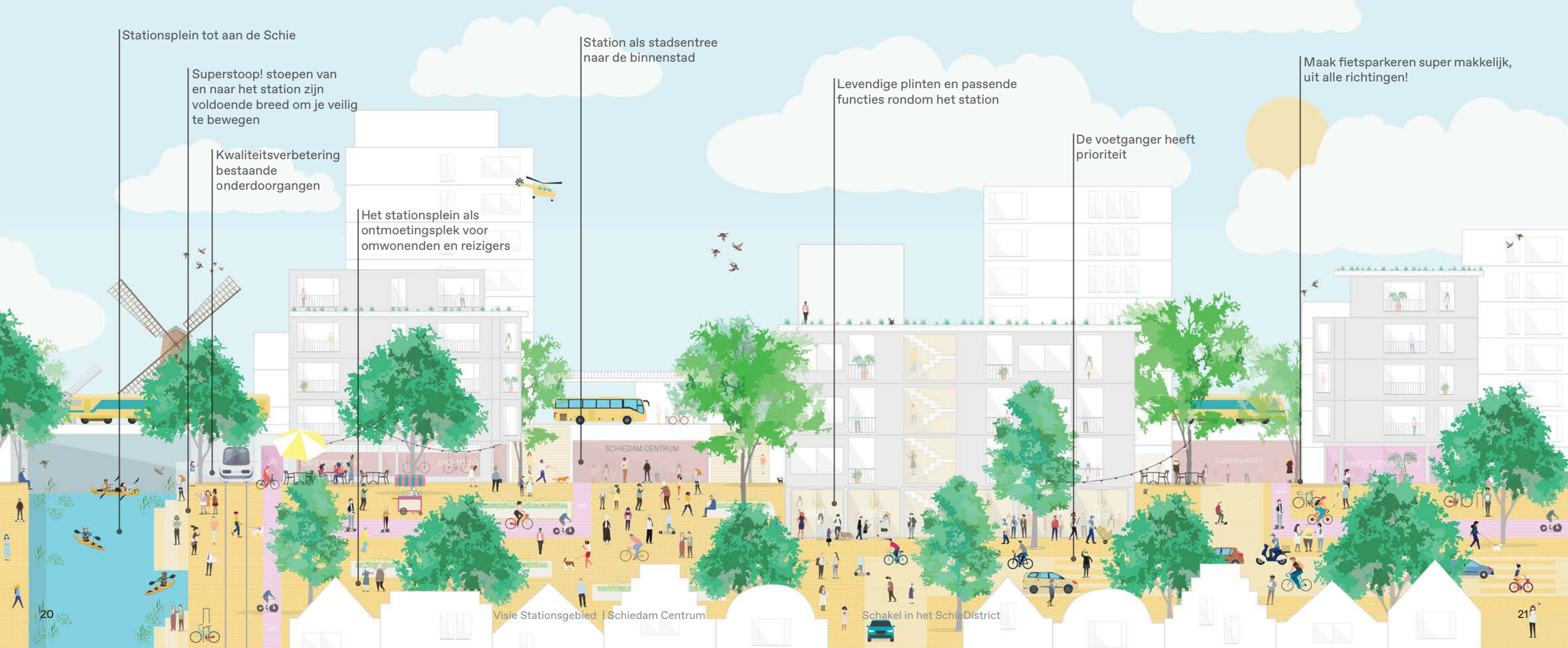
Het stationsplein als ontmoetingsplek voor omwonenden en reizigers

Station als stadsentree naar de binnenstad

Levendige plinten en passende functies rondom het station

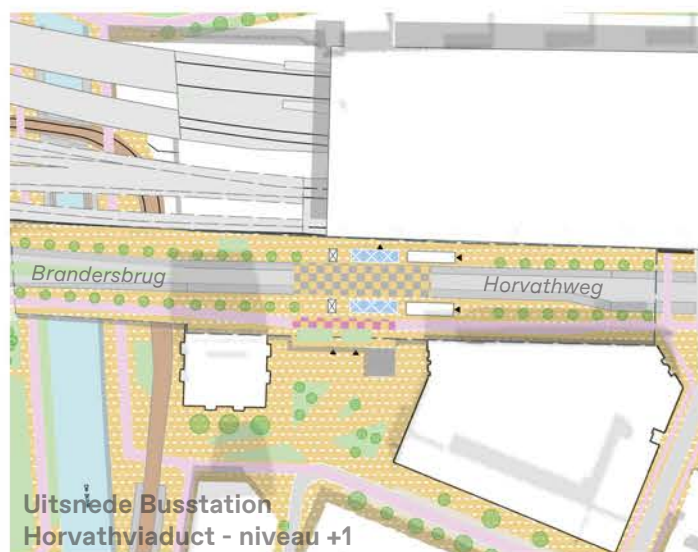
De voetganger heeft prioriteit

Maak fietsparkeren super makkelijk, uit alle richtingen!

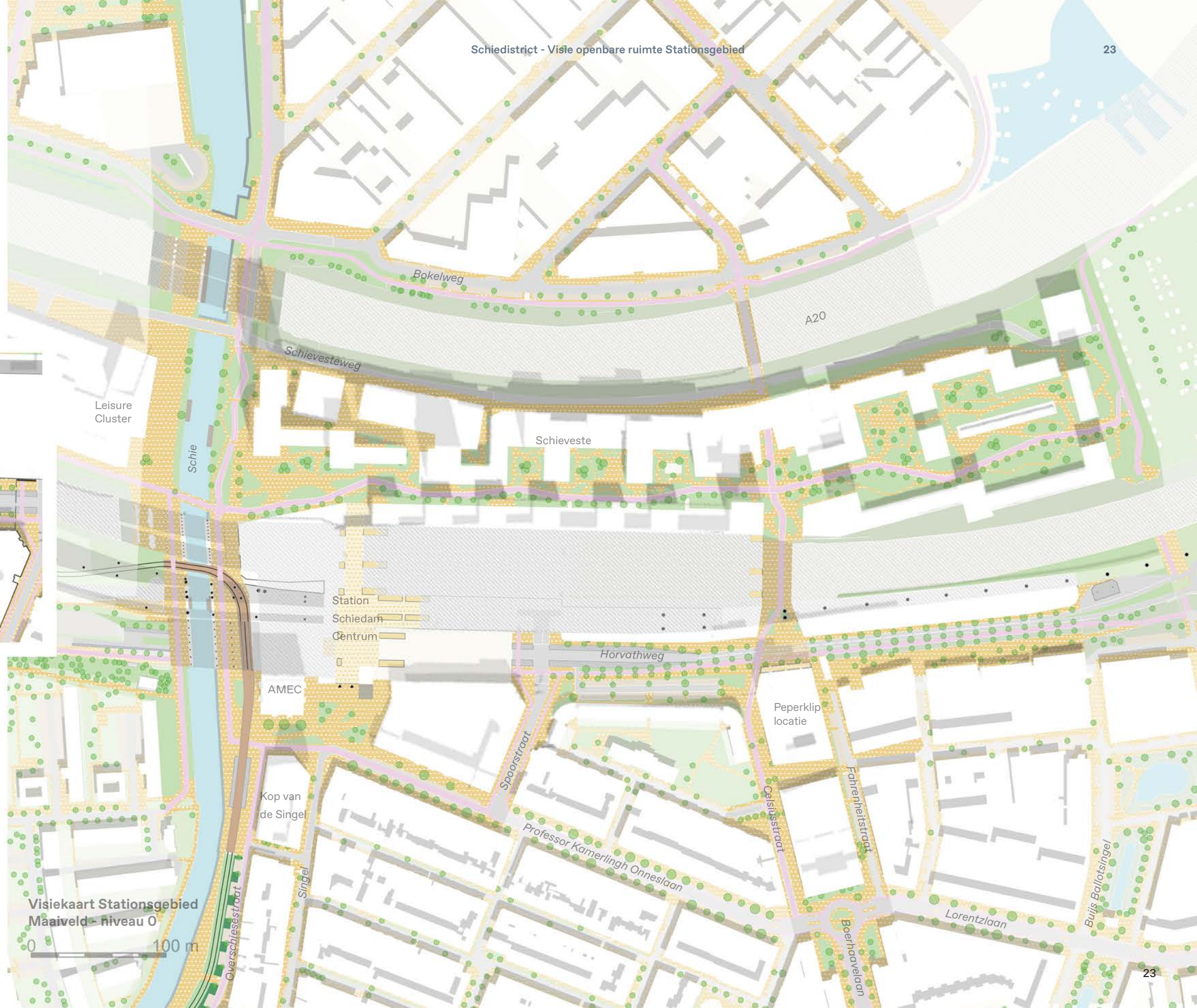


Raamwerk voor openbare ruimte

Een sterk raamwerk biedt kaders voor toekomstige ontwikkeling en toont de samenhang wanneer de visie werkelijkheid wordt. De ruimtelijke structuren vloeien samen in het raamwerk tot 1 groot stationsgebied.



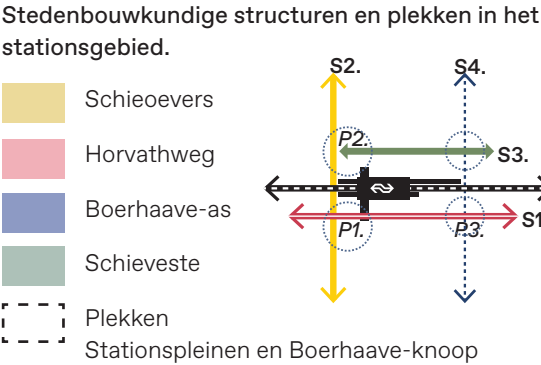
“Het voetgangersgebied en de hoogwaardige uitstraling van het centrum worden verlengd tot en met het stationsgebied.”



Kaders voor ontwikkeling

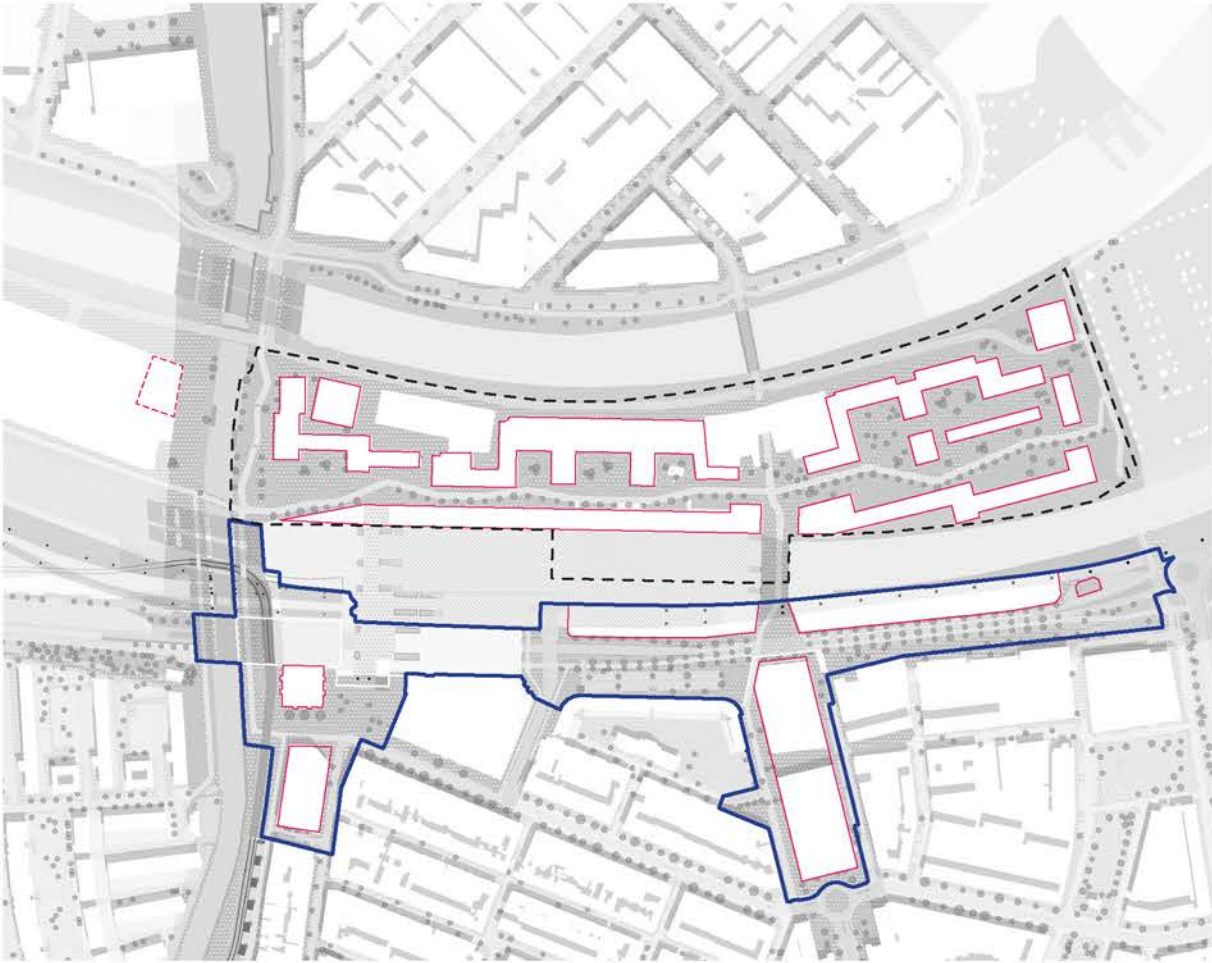
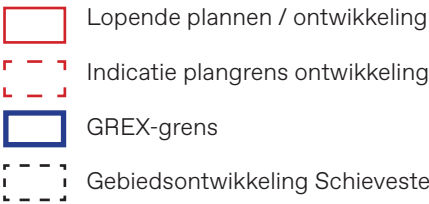
De raamwerkkaart laat de samenhang zien die in het stationsgebied zal ontstaan. Tegelijkertijd heeft elke van de eerder genoemde stedenbouwkundige structuren, een eigen opgave en functie binnen het raamwerk van het stationsgebied. Niet alles kan overal.

Het raamwerk fungeert als verbindend element tussen diverse (gebieds)ontwikkelingen die lopen of op de planning staan in het stationsgebied van Schiedam.



Visie Stationsgebied | Schiedam Centrum

Onderstaande kaart biedt een indicatief overzicht van lopende ontwikkelingen. Deze worden in deelprojecten verder gedefinieerd en uitgewerkt. Dit overzicht is een tijdsopname en dus veranderlijk.



Schakel in het SchieDistrict

Mobiliteitskeuzes maken het stationsgebied goed toegankelijk voor iedereen

Veranderingen in mobiliteit en verkeerscirculatie in het stationsgebied zijn van groot belang om deze visie mogelijk te maken. Dit document bouwt voort op de ambities van de nieuwe mobiliteitsvisie van Schiedam (2020). Op verschillende plekken moeten keuzes worden gemaakt om er voor te zorgen dat het stationsgebied voor iedereen goed toegankelijk blijft.

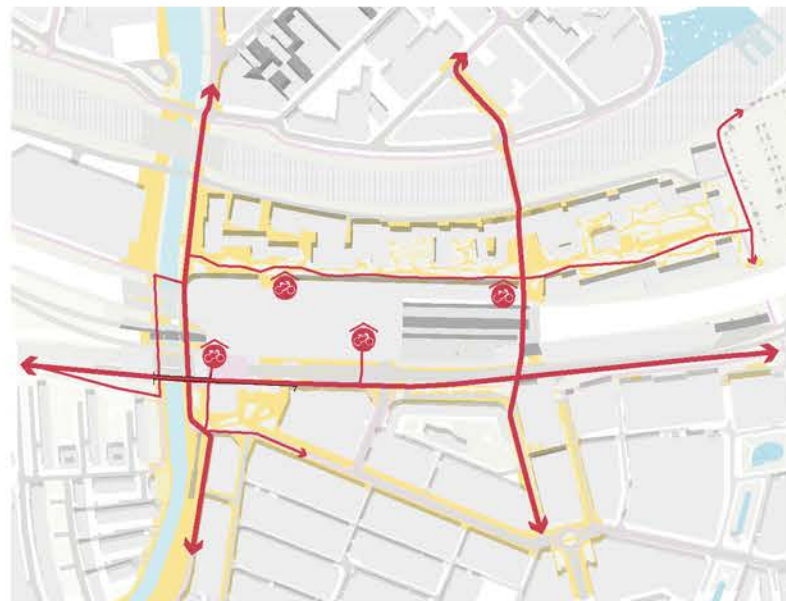
Elke reiziger is uiteindelijk ook een voetganger, daarom staat de voetganger rondom het station op één! Daarnaast moet de fiets de eerste keus worden voor verplaatsingen in het stationsgebied. De auto is niet meer overal welkom. Het stationsgebied blijft wel goed bereikbaar met de auto. De openbare ruimte zorgt voor een optimale overstap tussen verschillende aanbieders van openbaar vervoer.



Voetgangers en fietsers

Voor alle korte afstanden is de fiets de meest voor de hand liggende keuze in de stad. Fietsenstallingen rondom het station zijn vanuit alle richtingen goed toegankelijk en liggen direct aan belangrijke fietsroutes, zoals de mogelijkheden op de kaart rechts laat zien.

Rondom stationsuitgangen, nieuw en bestaand, ontstaat een hoogwaardig voetgangersgebied. Dit voetgangersgebied sluit aan op de belangrijke routes naar het centrum en andere bestemmingen in de omgeving van het station.



OV, taxi en K+R

Goede looproutes en zichtrelaties maken het overstappen tussen verschillende modaliteiten makkelijker. Het busstation met taxistandplaats en K+R zone op de Horvathweg is zichtbaar verbonden met het stationsplein. Dit maakt een autovrij stationsplein mogelijk. Er is een barrierevrije route naar de tramhalte langs de Schie vanuit het station.

Het bufferen van bussen wordt geconcentreerd rond het stationsgebouw op de Horvathweg en de Brandersbrug.



Auto en Parkeren

De parkeergarage bij de bioscoop is de grootste parkeervoorziening bij het station. Straatparkeren voor privéauto's van mn. forenzen wordt in het stationsgebied minder aantrekkelijk gemaakt en afgebouwd. Daardoor ontstaat ruimte voor kwalitatief langzaam verkeer en meer groen. Parkeervoorzieningen worden niet via de wijk ontsloten, waardoor sluipverkeer wordt voorkomen, maar sluiten direct aan op het hoofdnetwerk.



Opgaves op grote schaal maken een aangenaam stationsgebied mogelijk

De opgaves in het stationsgebied staan niet op zichzelf, maar zijn integraal onderdeel van hoe Schiedam als stad functioneert. Het adresseren van opgaven binnen het stationsgebied kan alleen door het ook op grote schaal goed te regelen. Dit geldt met name voor mobiliteit, maar ook voor ecologie en woon- werk- en voorzieningenprogramma.

Fietzers moeten het station vanuit alle richtingen goed kunnen bereiken en langs de aanfietsroute gemakkelijk een stalling kunnen vinden. Een fijnmazig stadsnetwerk van comfortabele fietspaden is hiervoor essentieel.



De Ring van Schiedam, uit: Mobiliteitsvisie Schiedam

Door de, in de Mobiliteitsvisie Schiedam geïntroduceerde, 50km/u-Ring wordt veel verkeer om het stationsgebied heen geleid. Daardoor kan ook de Horvathweg op een ‘langzamere’ manier worden ingericht waardoor deze beter oversteekbaar wordt en beter aansluit op de verblijfskwaliteit van het stationsgebied. De Horvathweg zorgt ervoor dat Schiedam-Oost goed bereikbaar blijft. In de toekomst blijft het mogelijk om het stationsgebied te bereiken met de auto. De parkeergarage bij de bioscoop is de belangrijkste parkeervoorziening van het station. Deelmobiliteit is een belangrijke oplossingsrichting bij het verminderen van de parkeerdruk in de wijk, net als het zo efficiënt mogelijk benutten van de bestaande gebouwde parkeervoorzieningen.

Robuuste groen-blauwe structuren versterken de ecologie van de stad en bieden ruimte voor klimaatopgaven zoals koeling en waterberging. Door goede langzaamverkeerroutes onderdeel te maken van deze structuren wordt Schiedam-Oost beter verbonden met het stationsgebied. Een groen en aantrekkelijk stationsgebied nodigt uit tot verblijf en ontspanning.

Rondom bestaande en toekomstige stationsentrees worden functies toegevoegd en verblijfsgebieden worden beter geactiveerd door aangrenzende gebouwen. Een nieuwe stationsopgang op de Boerhaave-as maakt het station en lokale werkgelegenheid beter bereikbaar.

Nu



Nu

Visie



Visie

Vanuit alle richtingen goed bereikbaar op de fiets

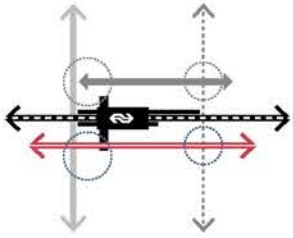
Doorgaand verkeer gaat om de stad heen

Robuuste groenstructuren nodigen uit tot bewegen

Stationsgebied verbindt wonen met werkgelegenheid

Structuren en Plekken

Zorgen voor een
samenhangd
stationsgebied



Horvathweg - Levendige stadsstraat van het stationsgebied

De Horvathweg bevindt zich op het voormalige spoortalud van Hoek van Holland naar Rotterdam. Van Schie tot aan de Hogenbanweg fungeert de weg nu nog vaak als extra rijbaan van de A20.

In de toekomst moet de weg een belangrijke ontsluitingsweg voor de wijk Oost blijven en tevens een levendige stadsstraat die merkbaar onderdeel is van het stationsgebied. De weg moet aangrenzende wijken met elkaar verbinden, de verkeerssnelheid zal daardoor verminderen. Het wegprofiel moet groener en de verblijfskwaliteit voor voetgangers moet beter. Verschillende deelopgaven dragen bij aan het opheffen van de huidige barrièrewerking van de Horvathweg.

1. Busstation aan het stationsplein; De bushaltes moeten een goed zichtbare plek krijgen op het viaduct met uitzicht op Schie, het Schiedamse Centrum en als onderdeel van het lager gelegen stationsplein. De nieuwe inrichting heft de barrièrewerking tussen bus en stationsplein op en verbetert het reizigerscomfort.
2. Uitnodigend overstappen op het station; Het busstation moet functioneel en visueel goed verbonden worden met het stationsplein en de andere OV modaliteiten door een brede trappenpartij die stationsplein verbindt met de functies op de Horvatweg. De hoogteverschillen mogen worden gevierd.
3. Fietsenstalling langs de route; Oost-west moet het station in goed toegankelijke fietsenstalling voorzien langs de hoofd fietsroutes van de stad.



Fietsers kunnen droog overstappen van fiets op OV.

4. Adressen maken; Gebouwen langs de Horvathweg hebben ook daar een adres en een voordeur. Er moet een hoge frequentie aan voordeuren ontstaan, die activeert en verlevendigt de openbare ruimte.
5. Boerhaavepassage als noodzakelijke verbinding; De nieuwe passage onder metro en spoor moet breed, licht en sociaal veilig worden ontworpen. De passage is alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers (en eventueel nood- en hulpdiensten).
6. De Boerhaaveknoop overstijgt de wijken; De langzaamverkeer route van de Corridor-Oost heeft prioriteit ten opzichte van de Horvathweg en maakt een comfortabele oversteek voor langzaamverkeer mogelijk. Wijkoverstijgende functies krijgen hier een plek.
7. Stationsopgang aan de Boerhaave-passage; Een tweede perronopgang voor de trein versterkt de mobiliteitsambities van Schiedam en maakt het station beter bereikbaar.
8. De Peperkliplocatie als plek voor de wijk; De nieuwe bebouwing voegt zich ruimtelijk en functioneel in de wijk. De bebouwing markeert de monumentale as en vormt tevens de opmaat naar Schieveste.
9. Herinrichting wegprofiel tot stadsstraat; Van Schie tot Hogenbanweg moet het profiel van de

Horvathweg worden heringericht om de ruimte te vergroenen en verblijven te bevorderen. Dwars verbindingen moeten mogelijk, uitnodigend en veilig zijn, waardoor de snelheid zal afnemen.

10. Verplaatsen Tankstation; Het tankstation moet worden verplaatst uit de Boerhaave-as waar langzaamverkeer de ruimte krijgt. Een mogelijke nieuwe locatie is richting het oosten.
11. Parkeervoorziening Reamurstraat effectief ontsluiten; Verkeer door de wijk moet worden ontmoedigd. Door parkeren direct aan te sluiten op de Horvathweg wordt de wijk Oost ontlast en blijft het stationsgebied goed bereikbaar.



Stationsplein Utrecht Centraal
Een goed zichtbaar dak kan een comfortabele toevoeging zijn ter hoogte van de bussen op de Horvathweg.



Station Harderwijk
Diverse niveaus zichtbaar met elkaar verbonden door een uitnodigende trap en tribune.



Wibautstraat, Amsterdam
Hoogteverschillen tussen niveaus worden hoogwaardig en sociaal veilig ontworpen.

Stationsplein Centrum

Verankeren van nieuwe ontwikkelingen rondom het stationsplein

Vergroenen busstation

Uitzicht op Schiedam!

Comfortabel wachten op de bus

Autovrij stationsplein
K&R op niveau

Inrichting stationsplein
gericht op verblijf en
ontmoeting

Goed vindbare
stationsentree

vergroenen inrichting
Stationsplein

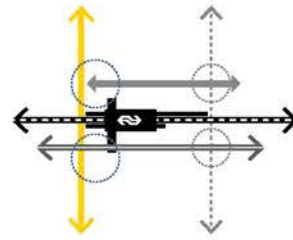
Dit is een mogelijke verbeelding van de visie.

Visie Stationsgebied - Schiedam Centrum

Schakel in het SchieDistrict



“Het stationsplein maakt een comfortabele overstap mogelijk. Een aantrekkelijke plek om te verblijven met langzaam verkeer op één!”



Schieoevers - Recreatieve route van Polder tot Maas

De Schie vormt een belangrijke groen-blauwe drager voor de stad Schiedam; van Midden-Delfland tot Maas. Ter hoogte van het stationsgebied is de Schie een unieke kwaliteit die kan bijdragen aan een positieve beleving van het stationsgebied, maar dat nu nog niet doet.

De Schie moet in de toekomst als ruimtelijke structuur worden versterkt door onder meer de oevers te activeren. Een continue, samenhangend en herkenbaar profiel ingericht voor fietsers en voetgangers moet er voor zorgen dat dat het er aangenaam en veilig is en dat de verschillende wijken logisch en comfortabel met elkaar verbonden zijn.

1. Algehele kwaliteitverbetering onder de viaducten; Transformatie van de onderdoorgangen van A20 tot Horvathviaduct tot een continue en eenduidig stedelijk interieur aan beide Schieoevers. Door toepassen van hoogwaardige materialen en goede verlichting, een eenduidige ontstaat een samenhangende en kwalitatieve uitstraling voor alle viaducten en de openbare ruimte eronder.
2. Continue hoogwaardig profiel langs de Schie; De ruimte wordt ingericht voor fiets en voetganger, als integraal onderdeel van het noord-zuid fietsnetwerk van Schiedam langs de Schie.
3. Station aan de Schie; Het stationsplein loopt barrièrevrij en in uitstraling en inrichting door tot aan de Schie en de tramhalte. Deze kruist zo min mogelijk met doorgaande verkeersstromen. Laden en lossen vindt zo min mogelijk op of

over het stationsplein plaats. Stedelijke wanden maken het stationsplein 'af' passend bij het karakter van de aangrenzende wijk Schiedam-Oost. De inrichting van het plein richt zich op de Schie en is bij uitstek Schiedams.

4. Sociaal veilig door ogen op straat; Nieuw en bestaande plintfuncties rondom het stationsplein moeten bijdragen aan het verlevendigen van het stationsplein en de route langs de Schie. Ogen op straat maken de onderdoorgangen mede sociaal veilig.
5. Programmeren van het water; Het water speelt een rol in de positieve beleving van het station. Maak het water tastbaar, bijvoorbeeld door aanleg van steigers of het mogelijk maken van kleinschalige recreatie op en langs het water.
6. Fietsenstalling langs de route; Noord-Zuid moet het station in goed toegankelijke fietsenstalling voorzien langs de hoofd fietsroutes. Fietsers kunnen droog overstappen van fiets op OV. Denkbaar is dat de stationsentree en fietsenstalling direct toegankelijk zijn vanaf de route langs de Schie, met een servicepunt of fietsenmaker.
7. Verbeteren routing naar het station; Het stationsplein is het einde van een 'gecomponeerde' route van Centrum tot stad; over de Singel of langs de Schie. De stationsentree wordt beter zichtbaar.



A8, Zaanstad
De ruimte onder de viaducten leent zich voor bijzonder programma.



Grotekerkplein Rotterdam
Het water als kwaliteit benutten door het toegankelijk te maken en te programmeren.



Station Utrecht Vaartsche Rijn
Hoge kwaliteit afwerking van de viaducten maakt van de onderdoorgangen een stedelijk interieur.

Schie oevers



“De onderdoorgangen langs de Schie krijgen een continue en eenduidige uitstraling; een stedelijk interieur.”

Noord-Zuid fietsroute als belangrijke recreatieve route van Polder tot Maas

Goed toegankelijke en sociaal veilige fietsenstalling

Hoge kwaliteit stedelijk interieur onder de onderdoorgangen

Fietsenstalling toegankelijk maken vanaf de route langs de Schie

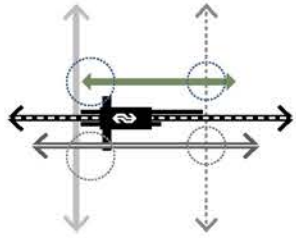
Stationsentree via de fietsenstalling

Activeren Schieoevers en het water

Vergroenen straatprofiel

Dit is een mogelijke verbeelding van de visie.

Brede, veilige en comfortabele fiets- en wandelroute

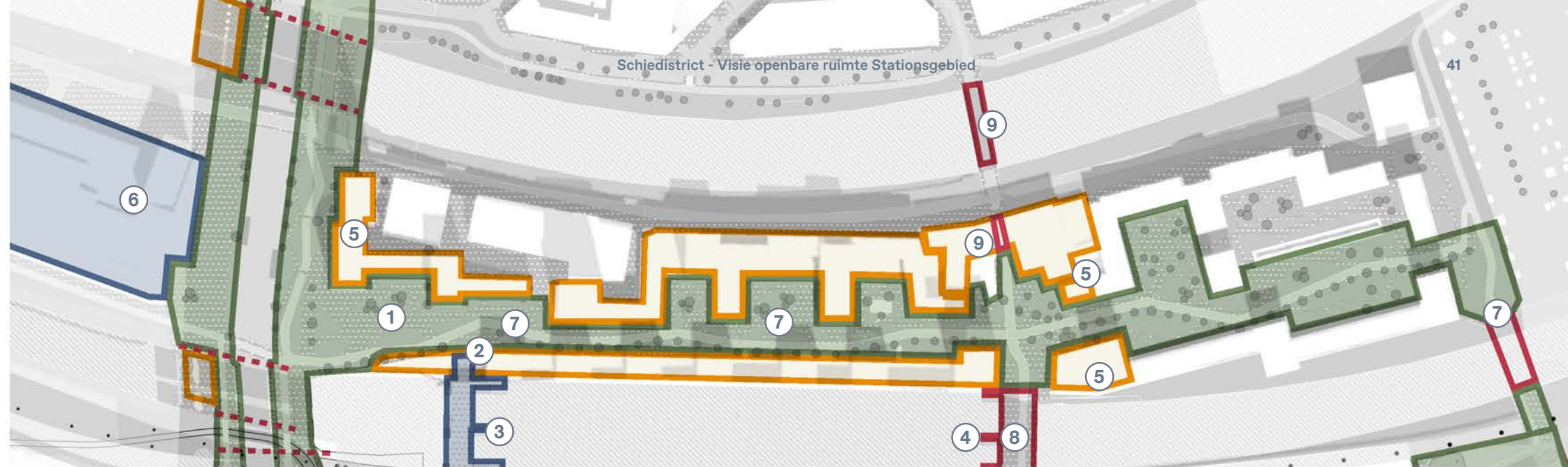


Enfilade Schieveste - ecologische schakel in de robuuste singelstructuur van Schiedam-Oost

Ten noorden van het station begint de snelweg en de bedrijventerreinen. Voetgangers hebben hier nu (nog) niets te zoeken.

In de toekomst ontstaat op Schieveste een hoogstedelijk woonmilieu. De enfilade vervult een belangrijke rol in het ecologische en langzaamverkeer netwerk van Schiedam. Het vervolledigt de singelstructuur van Schiedam-Oost en biedt ruimte voor recreatie en ontspanning binnen het SchieDistrict, waar de ruimte schaars en het belang van goede openbare ruimte groot is.

1. Station aan de Schie; Het stationsplein aan de Schieveste-zijde wordt het visitekaartje van het SchieDistrict. Het plein loopt barrièrevrij en in uitstraling en inrichting door tot aan de Schie. Het plein maakt een goede overstap mogelijk tussen P+R en OV. De Schie heeft ter hoogte van het station zowel een stedelijk als landschappelijk karakter. De overgang tussen beide karakters komt hier tot uiting.
2. Uitnodigende en goed vindbare stationsentree; Het station moet aan de enfilade aan een volwaardige stationsentree krijgen. Deze is goed vindbaar en goed toegankelijk.
3. Goed toegankelijk station; Ook intern moet de toegankelijkheid van het station worden verbeterd.
4. Stationsopgang aan de Boerhaave-passage; Een tweede perronopgang voor de trein versterkt de mobiliteitsambities van Schiedam en maakt het station beter bereikbaar.



5. Functies in de plint; Invulling van de begane grond van de gebouwen grenzend aan de openbare ruimte rondom de stationentrees dienen zowel de reiziger als bewoners uit de buurt.
6. P+R op loopafstand; De openbare ruimte maakt over stappen tussen modaliteiten mede mogelijk. De P+R ligt op loopafstand en is goed zichtbaar vanaf het stationsplein.
7. Uitnodigende enfilade; Een robuuste groenstructuur vervolledigt de ecologische structuren van singels in Schiedam-Oost en van Beatrixpark tot Vroessenpark. De enfilade nodigt uit tot ontspanning en recreatie. De samenhang en continuïteit met bestaande ecologische structuren zoals de singels wordt zo min mogelijk onderbroken.
8. Boerhaavepassage als noodzakelijke verbinding; De nieuwe passage onder metro en spoor moet breed, licht en sociaal veilig worden ontworpen. De passage is alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers en sluit naadloos aan op de enfilade.
9. Onderdoorgang Lentiz en A20; De hoogwaardige uitstraling van de Boerhaave-passage loopt door en heeft een continue hoogwaardig karakter over de hele lengte van de Corridor-Oost. De onderdoorgang bij Lentiz sluit naadloos aan op de enfilade.



Beeld OCS
Het stationsplein loopt door tot aan de Schie en activeert de oevers.



Spoorsingel, Rotterdam Centraal
De achterkant is een volwaardige voorkant geworden, complementair aan de centrum-zijde.



Beeld Ontwikkel Combinatie Schieveste
Plint functies fungeren als bestemming rondom de stationsentree en activeren de openbare ruimte.



Park Gleisdreieck, Berlijn
Het aspect ultiem verbonden komt zichtbaar tot uiting.

Stationsplein Schieveste

Schiedistrict - Visie openbare ruimte Stationsgebied



“Het station krijgt een volwaardige entree aan de Schieveste-zijde.”

Droog overstappen
van fiets naar trein

Schiedam Centrum

Voorzieningen en bestemmingen
direct gelegen aan het stationsplein

Goed vindbare
stationsentree

Autovrije enfilade
van Schieveste

Inrichting stationsplein
gericht op verblijf en
ontmoeting

Noord-Zuid fietsroute als belangrijke
recreatieve route van Polder tot Maas

P+R op
loopafstand

Luifels beschermen
tegen weer en wind

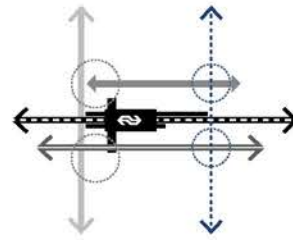
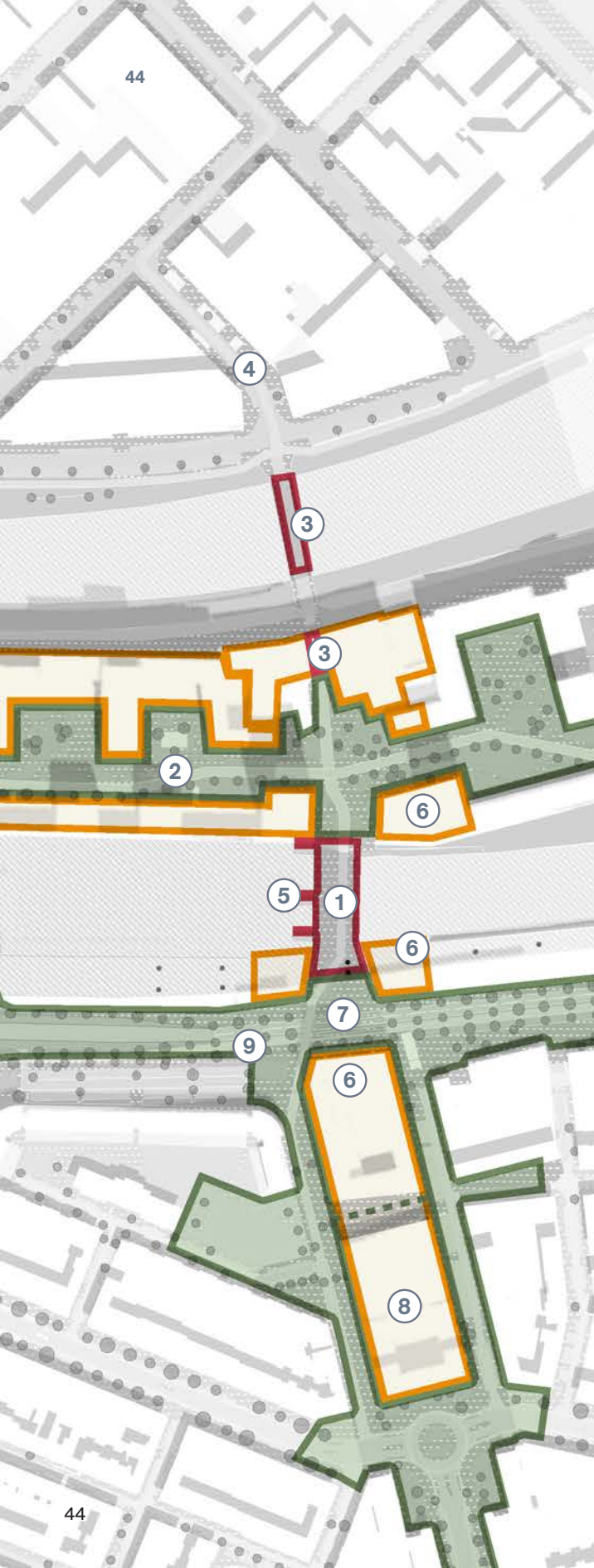
BIOSCOOP

P+R

Het station oriënteert
zich op de Schie

vergroenen inrichting
Stationsplein

Dit is een mogelijke verbeelding van de visie.



Corridor-Oost ruggegraat van oost

De Corridor-Oost moet in de toekomst de bedrijvigheid van Spaanse Polder via Schieveste en Schiedam-Oost met de gebiedsontwikkelingen van M4H met elkaar verbinden voor voetgangers en fietsers. De corridor verbindt de sociaal-zwakke wijk Schiedam-Oost met opleidingen, werk en vervoerskansen. Het moet een ruimtelijke en programmatische ruggegraat van Schiedam-Oost worden waarin de verschillende wijken elkaar aanvullen en versterken.

1. Boerhaavepassage als noodzakelijke verbinding; Zonder deze passage is de Corridor-Oost onvolledig. De nieuwe passage onder metro en spoor moet breed, licht en sociaal veilig worden ontworpen. De passage is alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers en sluit naadloos aan op de enfillade in Schieveste.
2. Uitnodigende enfillade; Een robuuste groenstructuur vervolledigt de ecologische structuren van singels in Schiedam-Oost en van Beatrixpark tot Vroessenpark. De enfillade nodigt uit tot ontspanning en recreatie. De samenhang en continuïteit met bestaande ecologische structuren zoals de singels wordt zo min mogelijk onderbroken.
3. Onderdoorgang Lentiz en A20; De uitstraling van de Boerhaave-passage loopt door en heeft een continue hoogwaardig karakter over de hele lengte van de Corridor-Oost. Ook de bestaande tunnel onder de A20 wordt getransformeerd om de corridor-functie verder te versterken.

4. Beeindiging van de corridor; De beeindiging van de corridor ten noorden van de A20 is zowel een bestemming als vertrekpunt. De openbare ruimte en aangrenzende bebouwing heeft een hoogwaardige uitstraling passend bij de corridor.
5. Stationsopgang aan de Boerhaave-passage; Een mogelijke tweede perronopgang versterkt de mobiliteitsambities van Schiedam en maakt het station beter bereikbaar onder andere vanuit Schiedam-Oost en Rotterdam-West. Ook voor de meest oostelijke woningen in Schieveste maakt deze opgang het OV de meest voor de handliggende keuze.
6. Adressen maken; Gebouwen langs de Horvathweg en de Corridor-Oost hebben ook daar een adres. Dit resulteert in een hoge frequentie aan voordeuren en activatie van de openbare ruimte. En versterkt continuïteit van de structuren.
7. De Boerhaaveknoop overstijgt de wijken; De langzaamverkeer route van de Corridor-Oost heeft prioriteit ten opzichte van de Horvathweg en maakt een comfortabele oversteek voor langzaamverkeer mogelijk. Wijkoverstijgende functies krijgen hier een plek.
8. De Peperkliplocatie als plek voor de wijk; De nieuwe bebouwing voegt zich ruimtelijk en functioneel in de wijk. De bebouwing markeert de monumentale as en vormt tevens de opmaat naar Schieveste.
9. Herinrichting wegprofiel tot stadsstraat; Van Schie tot Hogenbanweg moet het profiel worden heringericht om de ruimte te vergroenen en verblijven te bevorderen. Dwars verbindingen moeten mogelijk zijn, de snelheid zal daardoor vertragen.



Willem II passage, Tilburg
Hoge kwaliteit van de passage zorgt voor continuïteit.



Stationsplein Rotterdam Centraal
Brede zebrapaden zorgen ervoor dat de voetganger steeds prioriteit heeft.



Waldorpstraat, Den Haag
Gebouwen direct aan (en deels onder) het spoor maken adressen en bestemmingen aan de Horvathweg.

P3 Boerhaave-knoop



vergroenen
Horvathwegprofiel

Gebouwen maken
adressen aan de
Horvathweg

Voorzieningen voor de
omliggende wijken toevoegen

Horvathwegprofiel is
beter oversteekbaar en
minder 'snel' ingericht

Ruimte voor verblijf
en ontspanning

Langzaam verkeer
Boerhaave-as krijgt
voorrang

Duidelijke route van
Spaanse Polder naar
M4H

Plintfuncties activeren de
openbare ruimte

“Corridor-Oost kruist met de Horvathweg en langzaamverkeer heeft daarin prioriteit. De Boerhaaveknoop maakt een goede verbinding tussen M4H en Schieveste mede mogelijk.”

Dit is een mogelijke verbeelding van de visie.

Bijlages

Richting een
concrete uitwerking
per thema

Bijlage I: Verkeerscirculatie Schiedam Oost

Voor een autovrij stationsplein

In de 'Visie op het stationsgebied van Schiedam' worden ambities geformuleerd waarmee de stationsomgeving en de verbindingen tussen station en omliggende wijken worden verbeterd. Dit is van invloed op de verkeerscirculatie in de wijk Schiedam Oost.

Deze bijlage laat zien welke invloed de voorgestelde ruimtelijke ambities hebben op de verkeerscirculatie van de wijk en hoe deze ambities concreet en haalbaar gemaakt kunnen worden.

Analyse van het huidige systeem

In het najaar van 2020 is de nieuwe Mobiliteitsvisie van Schiedam vastgesteld. Op basis van deze mobiliteitsvisie en de visie voor het stationsgebied gaat er veel veranderen.

Drie situaties die zullen veranderen zijn van invloed op de bereikbaarheid van het Schiedam-Oost en het stationsgebied aan de zuidzijde van het spoor:

- 1. De **Broersvest** vormt nu een barrière tussen het voetgangersgebied in de binnenstad en het station. Volgens de Mobiliteitsvisie Schiedam zal de Broersvest zo veel mogelijk autovrij worden. Verkeer zal rond het centrum worden geleid via de Ring van Schiedam.
- 2. De **Overschieseweg** wordt tussen het stationsplein en de Noorderweg / Delflandbrug gebruikt als short-cut van en naar de snelweg, of de bedrijventerreinen. Dit speelt sluipverkeer door de wijk Schiedam-Oost in de hand.
- 3. Op het **Stationsplein** aan de zuidzijde van het station maken reizigers de volgende stap naar hun bestemming. Het plein mist richting en orientatie. Het is onduidelijk welke route naar de binnenstad leidt. De tramhalte en de Schie-oevers zijn alleen te bereiken door straten over te steken. Dit zorgt mede voor een onveilig en versnipperd stationsplein.

De tekening rechts laat het huidige mobiliteitssysteem van de stad Schiedam zien. Het oranje gemarkeerde centrumgebied wordt ingeklemd tussen de doorgaande wegenstructuur. Dit voorkomt een continue verbinding met het stationsgebied.

De lichtblauwe structuur laat de sluiproute over de Overschieseweg zien, de short-cut tussen gebieden ten noorden en ten zuiden van het stationsgebied. De Schie is een belangrijke landschappelijke drager voor Schiedam en is ook een belangrijke route voor langzaam verkeer en de bereikbaarheid van het stationsgebied.



Voorstellen voor de toekomst

Het stationsgebied moet het verlengstuk worden van het centrum van Schiedam. Daarom wordt het voetgangersgebied van de stad verlengd tot en met het stationsgebied. Onder meer de Broersvest en de Horvathweg worden om deze reden minder belangrijk gemaakt in het nieuwe mobiliteitssysteem.

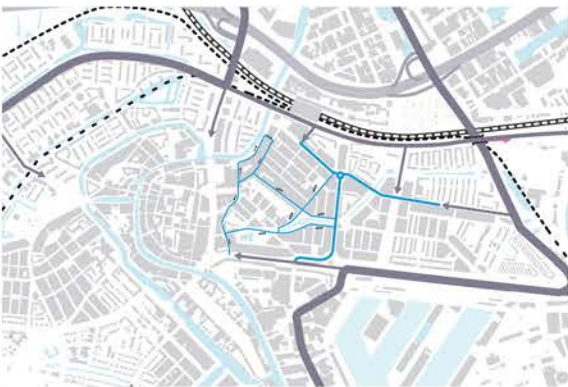
De voornaamste ambitie voor de openbare ruimte van het stationsgebied is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en veiligheid voor het langzaam verkeer rondom het station. Dit betekent dat het autoverkeer wordt beperkt tussen de Overschieseweg, het Stationsplein en de Noorderweg, en ook op het Stationsplein zelf. Deze ingrepen zorgen voor een fijner en veiliger stationsplein, en voorkomen sluipverkeer door de wijk. Schiedam-Oost blijft toegankelijk via de stadsring.

De tekeningen rechts laten zien welke aanpassingen nodig zijn om dit mogelijk te maken. Een daarvan is de mogelijkheid om vanaf de Singel linksaf de Rotterdamsedijk op te gaan. Daarnaast moet de verbindingen tussen de Singel en Broersvest moeten worden afgesloten voor gemotoriseerd vervoer. Andere straten hoeven niet worden aangepast of van rijrichting worden veranderd. Hierdoor blijft het ook mogelijk om de Broersvest autovrij te maken.

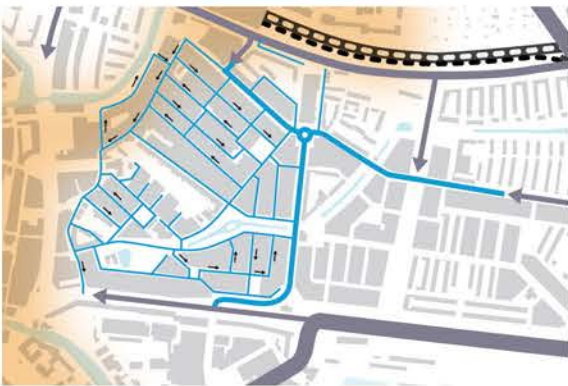
Wanneer de Overschieseweg wordt ontlast van autoverkeer, kan het stationsplein nadrukkelijk voetgangersgebied worden. Doorgaand autoverkeer tussen de noord en zuidzijde van het stationsgebied kan gebruik maken van de 's-Gravenlandseweg of de Tjalklaan.



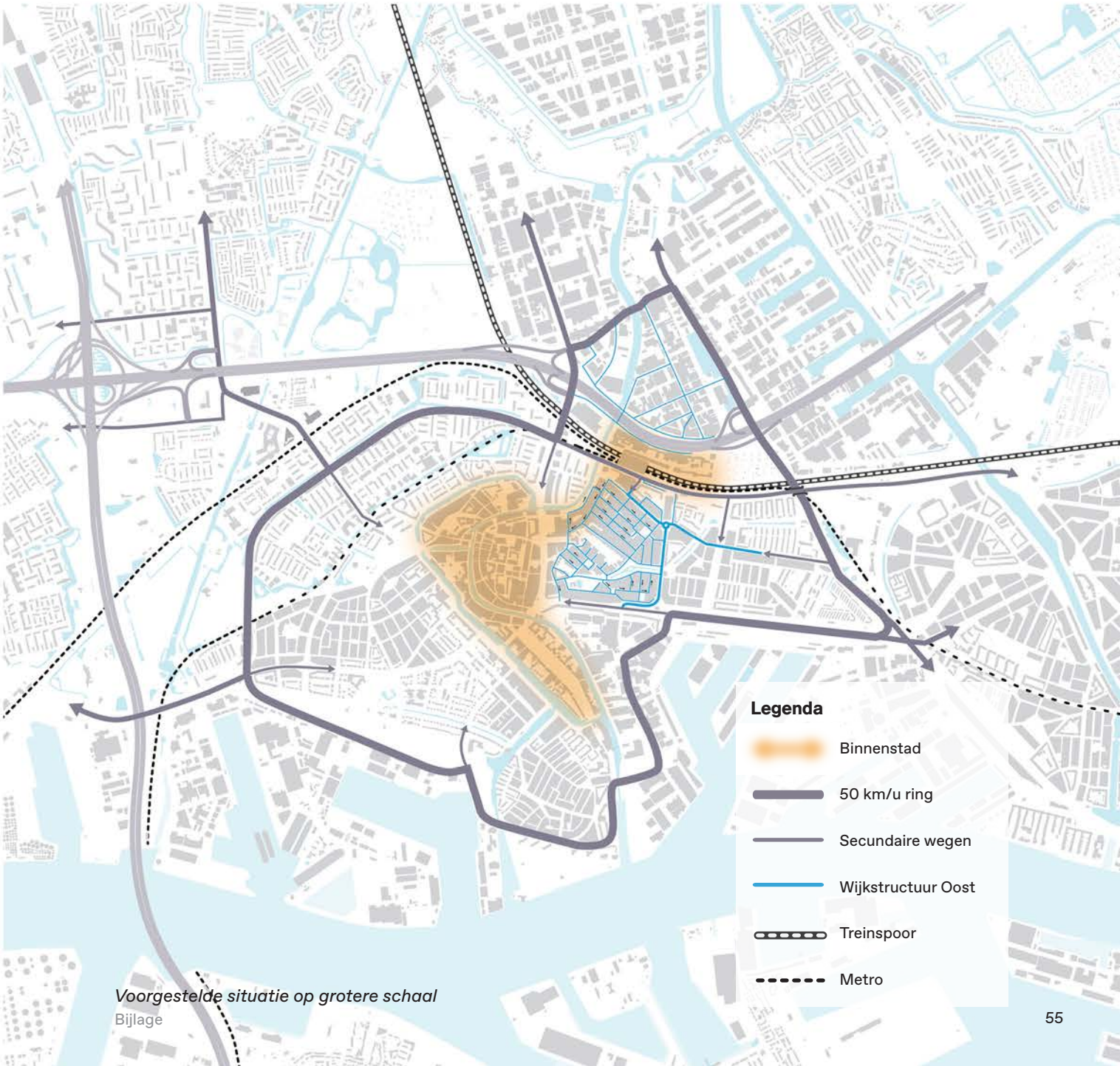
De 50 km/u stadsring om de binnenstad, volgens de Mobiliteitsvisie Schiedam



De Broersvest en Overschieseweg zijn in de toekomst vanuit Schiedam-Oost niet meer toegankelijk. Consequenties van een autovrij stationsplein: verkeer wikkelt af op Boerhaavelaan, PKO laan en/of Rotterdamsedijk.



Voorgestelde systematiek met richtingen voor de wijk Schiedam Oost, maakt een autovrij stationsplein mogelijk.



- Legenda**
- Binnenstad
 - 50 km/u ring
 - Secundaire wegen
 - Wijkstructuur Oost
 - Treinspoor
 - Metro

Voorgestelde situatie op grotere schaal
Bijlage

Beperken van autoverkeer rondom het stationsplein

Wanneer het autoverkeer op de Overschieseweg wordt beperkt kan het stationsplein echt aan de Schie komen liggen.

Door de taxistandplaats en K+R te verplaatsen van het stationsplein naar de Horvathweg wordt het verkeer op het stationsplein minimaal. Voetgangers krijgen door het beperken van het doorgaande verkeer merkbaar prioriteit op het stationsplein. De Horvathweg wordt heringericht met een zone voor veilig halen en brengen. Deze plek is beter toegankelijk voor auto's en minimaliseert verkeersdruk op de wijk Schiedam-Oost.

Het beperken van het verkeer op het stationsplein kan gefaseerd worden gerealiseerd:

- **Korte termijn**
De Overschieseweg tussen het stationplein en de Noorderweg wordt beperkt voor doorgaande verkeer in verband met de geplande bouwactiviteiten rondom het stationsplein kan de weg mogelijk wel toegankelijk blijven voor bouwverkeer.
Wanneer het doorgaande verkeer wordt beperkt op het stationplein is het ook mogelijk eenrichtingsverkeer in te stellen rond de Kop van de Singellocatie. Er komt dan meer ruimte voor royale stoepen en comfortabele wandelroutes tussen het centrum en het station.
- **Lange termijn**
Het stationsplein wordt heringericht en ruimtelijk verlengd tot aan de Schie. De west- en noordzijde van de Kop van de Singellocatie zijn alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer in een beperkt regime. De rijrichting van de Overschiesedwarsstraat wordt aangepast om een soepele afwikkeling van verkeer in de wijk mogelijk te maken.



Mogelijke ruimtelijke aanpassingen op korte termijn.



Mogelijke ruimtelijke aanpassingen op lange termijn.

Met een aantal gerichte ingrepen kan de visie werkelijkheid worden en blijft de stad goed bereikbaar. Het sluipverkeer in Schiedam-Oost zal verminderen, wat de verkeersveiligheid en de verblijfskwaliteit in de wijk ten goede komt. Onderzoek moet uitwijzen of een volledig autovrij stationsplein een mogelijkheid is.

Deze ingrepen zijn onderdeel van de totaal aanpak van de Mobiliteitsvisie. Naast de fysieke ingrepen moet ook gedragsverandering worden gestimuleerd in de mobiliteitskeuze, met voorstellen zoals:

- Het in balans brengen van de parkeervergunningen in verhouding tot het aantal plaatsen en daarbij het verminderen van 2e vergunningen;
- Afvangen van verkeer door aanbieden parkeergelegenheid aan de randen van de wijk;
- Aanbieden van deelmobiliteit;
- Verbeteren van kwalitatieve fietsparkeerplaatsen in de wijk;

Bijlage II: Fietsparkeren bij het station

Alzijdig goed
toegankelijk

In de 'Visie op het stationsgebied van Schiedam' wordt ingezet op een verbeterde bereikbaarheid voor de fietsers van en naar het stationsgebied.

Deze bijlage laat zien hoe deze kwaliteit kan worden behaald. Daarin ligt de focus op de doorlopende bereikbaarheid van en naar het stationsgebied voor de fietser, de kwaliteit en bereikbaarheid van de fietsenstallingen en het faciliteren van de verwachte groei van het aantal fietsers, en dus ook stallingsvraag in het gebied.

Analyse van de huidige situatie

Het station Schiedam Centrum is strategisch verbonden met diverse langere regionale fietsroutes. In de noord-zuid richting ligt de route langs de Schie, in oost-west richting gaat de route via de Horvathweg richting Rotterdam en verder.

Er is een grote, half-overdekte stalling voor fietsers direct aan het stationsplein. Deze is droog te bereiken vanuit de stationshal. Daarnaast is er een kleinere stalling in de buitenlucht aan de noordzijde van het station.

Beide stallingen van het station zijn in de huidige situatie voornamelijk gericht op de N-Z route langs de Schie. Fietsers die het station uit de O-W richting benaderen bereiken de stationsstalling via de spoorstraat of via een trap tussen de entree van de fietsenstalling en de Horvathweg. De stalling zelf wordt ervaren als sociaal onveilig.

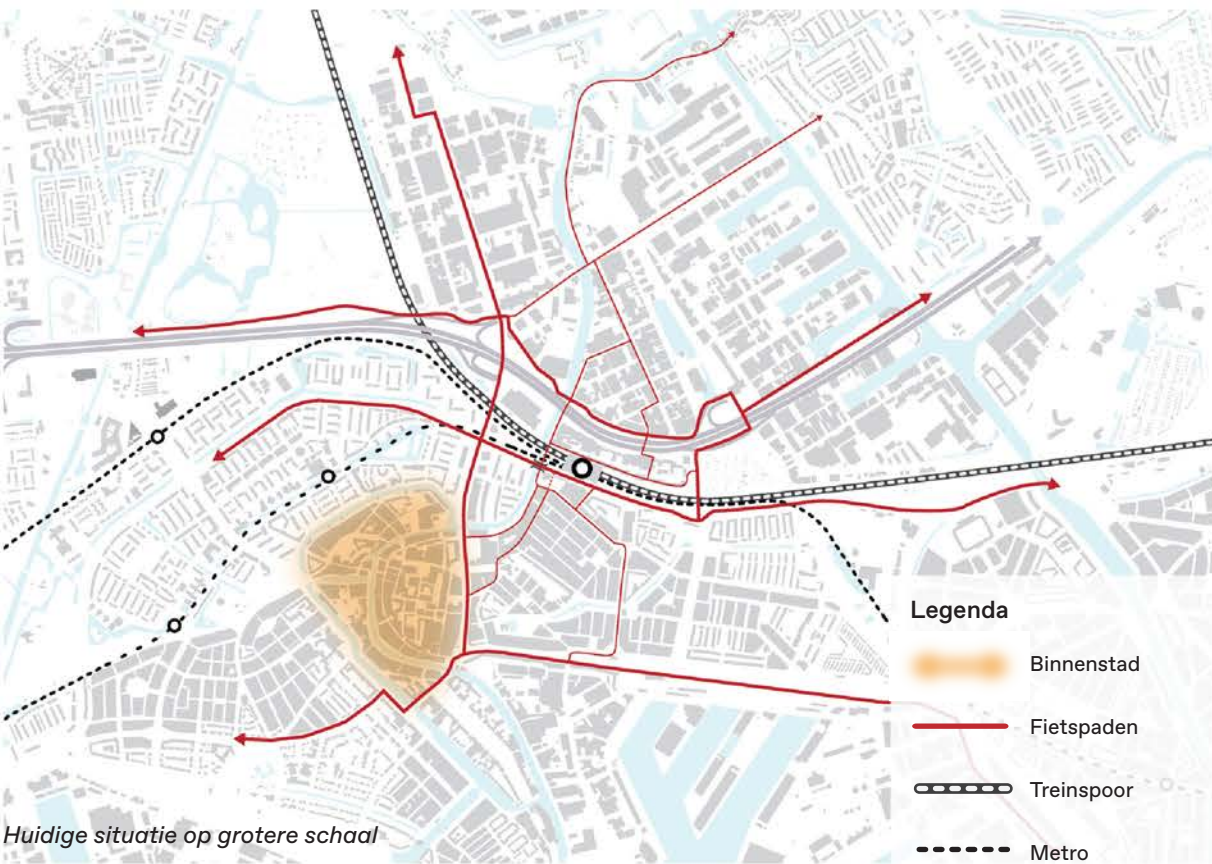
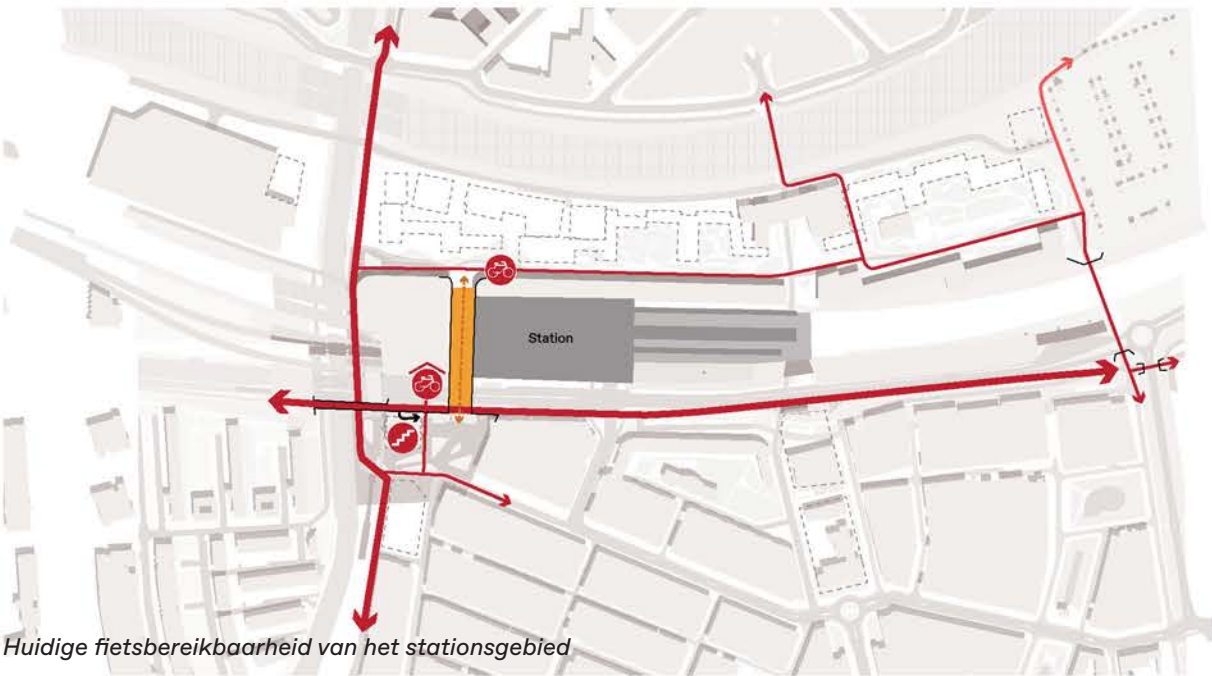
Er liggen kansen om de stallingskwaliteit en de algehele fietsbereikbaarheid te verbeteren en groei in fietsgebruik te faciliteren en stimuleren.

Er zijn diverse aanleidingen om de bereikbaarheid van het station voor fietsers te verbeteren:

- Er lopen studies om de kwaliteit en capaciteit van de stallingen op korte termijn te verhogen. De positie van de entree van de stalling aan het stationsplein zorgt voor een fietsstroom op het plein. Het is de vraag of de entree nu - en straks - op de beste plek ligt passend bij de ambities voor het stationsplein.
- De stalling aan de noordzijde van het station staat op een locatie waar gebouwd zal worden als onderdeel van Schieveste. Deze stalling zal een nieuwe plek krijgen binnen de bouwplannen voor Schieveste.
- Langs de Horvathweg is de verbinding met de fietsenstalling uit westelijke richting ondermaats. Een stalling direct gekoppeld aan de Horvathweg maakt het station alzijdig beter toegankelijk voor fietsers.



Een trap, verscholen tussen het AMEC gebouw en het Horvathviaduct, verbindt de fietsenstalling van het station met de fietsroutes in de oost-west richting.



Huidige situatie op grotere schaal

Voorstellen voor betere fietsbereikbaarheid en stallingskwaliteit

Vanuit alle windrichtingen moet het stationsgebied altijd makkelijk en comfortabel bereikbaar zijn en goede stallingsmogelijkheid bieden voor fietsers. Deze verbeterde fietsbereikbaarheid wordt mogelijk gemaakt door het autovrij maken van de Overschieseweg en het stationsplein, zoals ook toegelicht in Bijlage I.

Daarnaast worden extra fietsverbindingen toegevoegd. De Boerhaave-passage, met een gewenste nieuwe stationsopgang, verbindt werkgelegenheid op de bedrijventerreinen met Schiedam-Oost en de ontwikkelingen in M4H. Een mogelijke langzaamverkeerbrug over de Schie maakt het stationsgebied beter toegankelijk vanuit Nieuwland. Bestaande fietsroutes worden verbeterd, zoals de inrichting van de PKO-laan, Boerhaavelaan, de onderdoorgangen langs de Schie en de Singel.

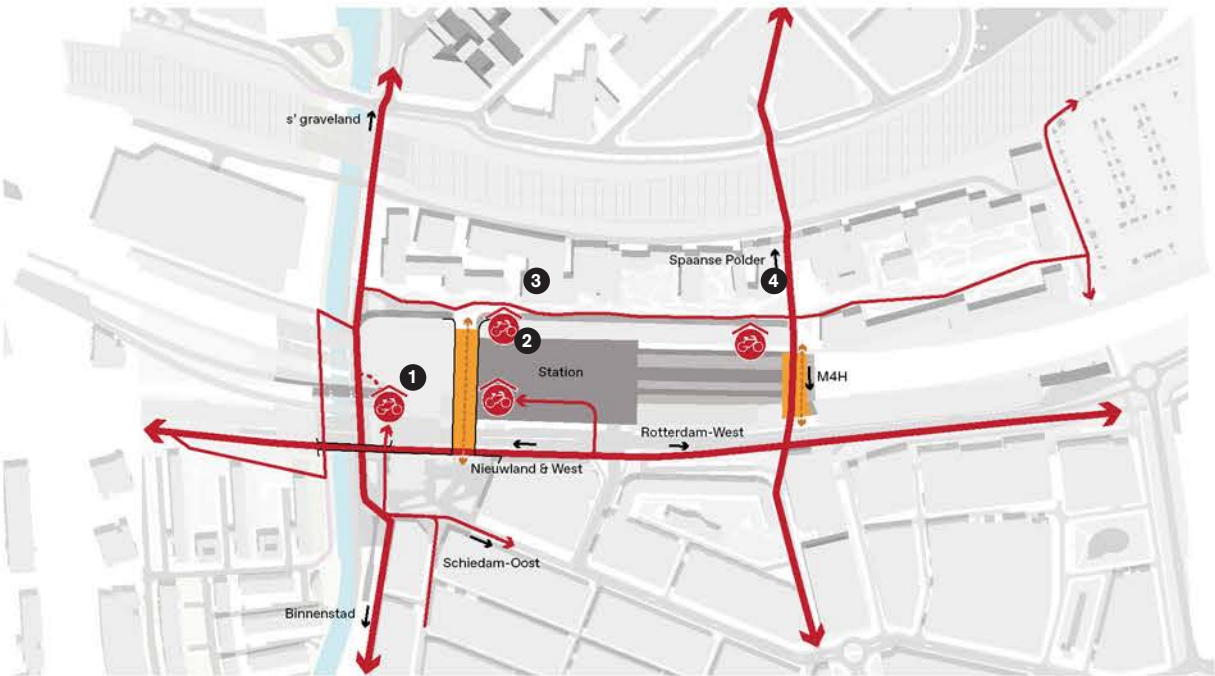
Om het station alzijdig bereikbaar te maken voor de fiets wordt er in de visie uitgegaan van meerdere stallingen rond het station:

- 1. De huidige stalling onder de metroviaducten, direct gekoppeld aan de stationshal;
- 2. Een nieuwe fietsenstalling direct gelegen aan de Horvathweg, met een directe entree naar de stationshal. Bijvoorbeeld als onderdeel van de huidige Q-park garage;
- 3. Stalling aan de noordzijde, ingepast in het ontwerp voor Schieveste;
- 4. Een stalling in of bij de nieuwe passage aan de Boerhaave-as, gericht op de ontsluiting naar de bedrijventerreinen en de M4H.

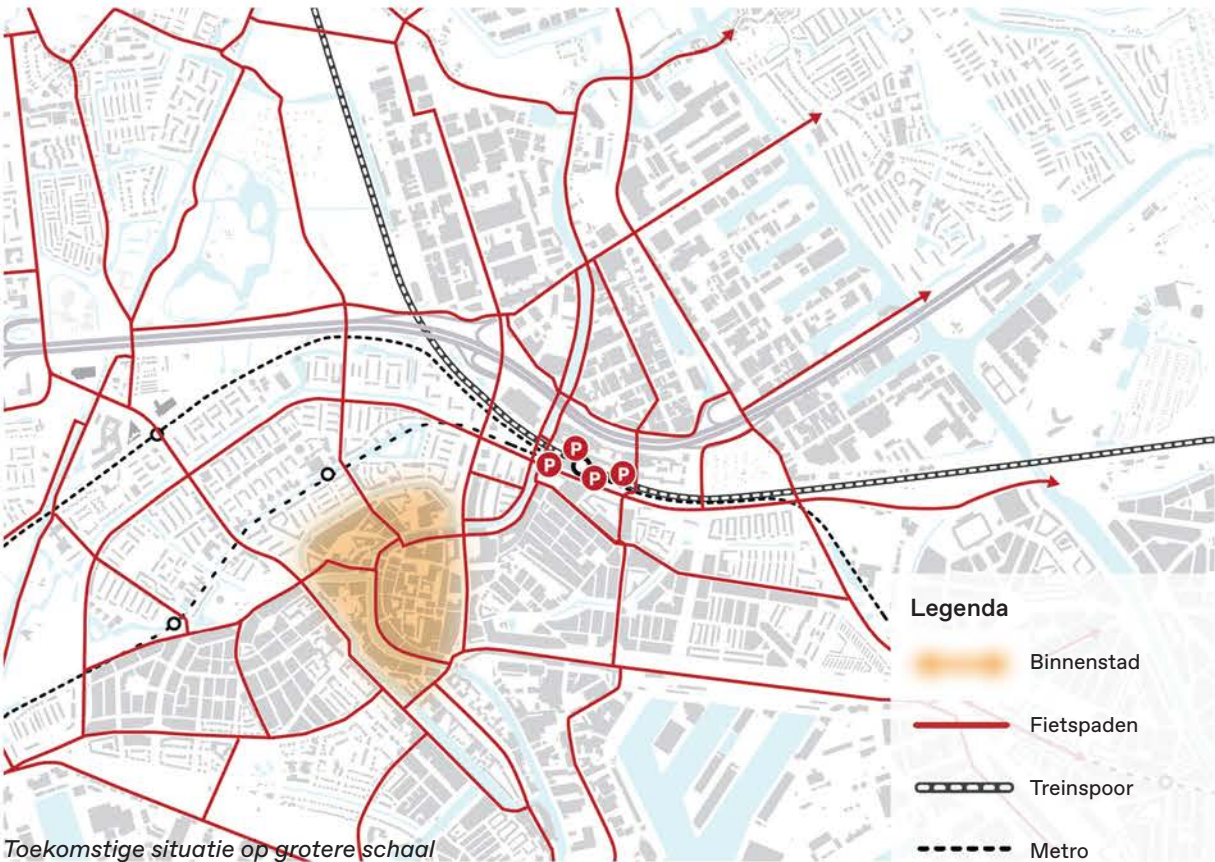
Gezamenlijk verdelen de verschillende stallingen de fietsdruk. Stalling 3 en 4 zijn nieuw te realiseren binnen de plannen van Schieveste en de Boerhaave-passage. Stalling 1 en 2 gaan uit van aanpassingen binnen de bestaande ruimte onder de metroviaducten. Deze stallingen worden in deze bijlage van ruimtelijke kaders voorzien.

Verwacht wordt dat met deze voorstellen het aantal fietsers in- en om het stationsgebied zal toenemen.

Extra aandacht voor de stallingsplekken van de huidige buurtbewoners is ook vereist. Wanneer van fietsers van- en naar het station wordt verwacht dat zij hun fiets in de stalling parkeren en niet op straat, moet ook voor bewoners en bezoekers een passende oplossing gevonden worden om de fiets veilig te stallen. Dit wordt geschreven in de Mobiliteitsvisie Schiedam.

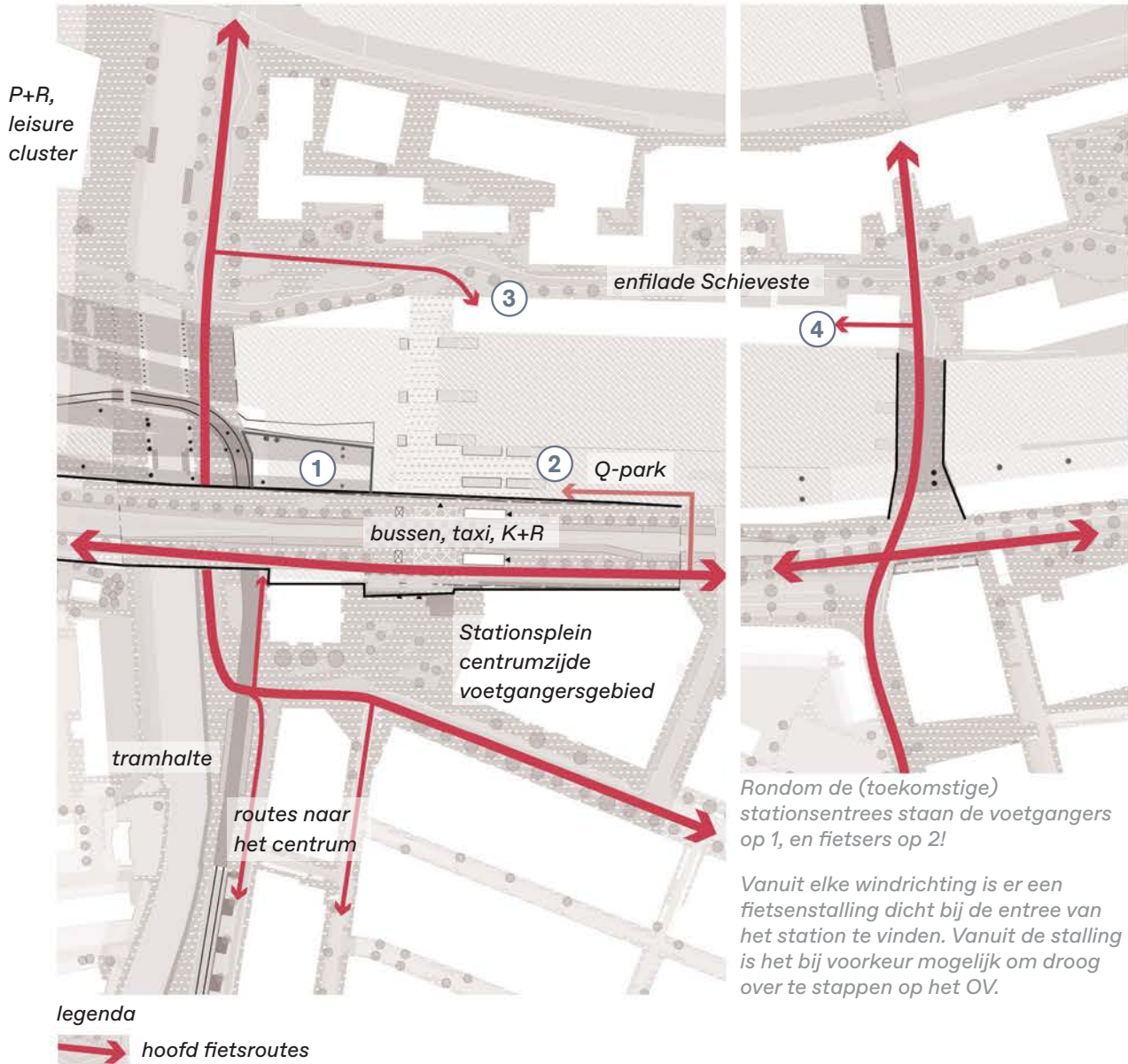


Alzijdige fietsbereikbaarheid van het stationsgebied in de toekomst



Toekomstige situatie op grotere schaal

Vier fietsenstallingen
maken het station
alzijdig goed bereikbaar



Stalling 1 - Stationsplein
stalling onder de
Horvathweg en de
metroviaducten

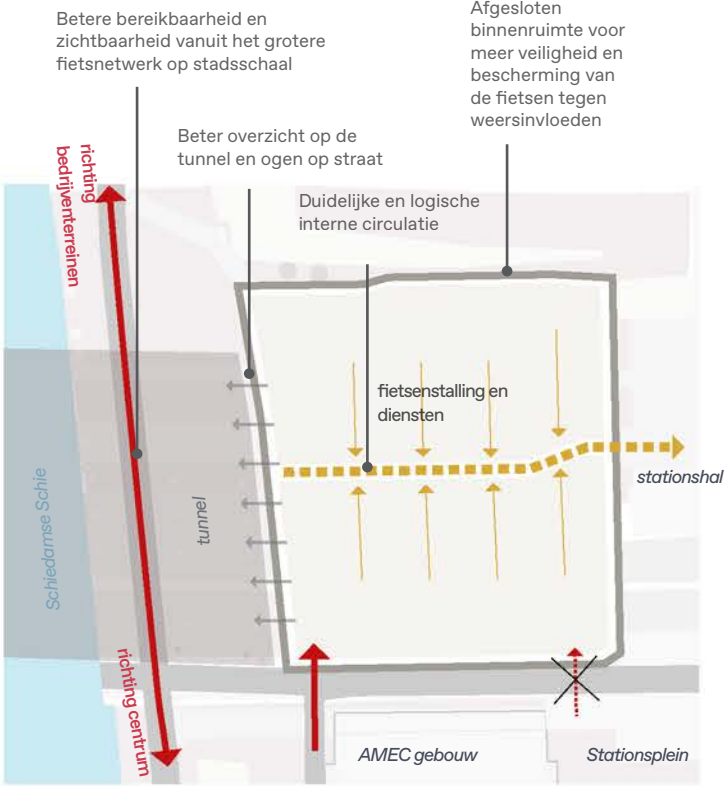


De fietsenstalling van het station heeft geen positieve bijdrage op de aangrenzende openbare ruimte, is niet aantrekkelijk en lastig vindbaar vanaf de hoofd fietsroutes.

De stalling is in de huidige vorm vooral georiënteerd op de het centrum en Schiedam-Oost. De stalling is introvert, en draagt niet bij aan een positieve beleving van de aangrenzende openbare ruimte.

Ter verbetering van de fietsenstalling worden volgende ingrepen voorgesteld:

1. De stalling grenst aan de onderdoorgangen en activeert deze sociaal onveilige ruimte langs de schie. De stalling is langs deze gevel uitnodigend en goed zichtbaar.
2. De entree van de stalling is goed zichtbaar en comfortabel toegankelijk vanaf de route langs de Schie. Bijvoorkeur niet op het stationsplein.
3. Fietsstromen kruisen zo min mogelijk met hoofdvoetgangersstromen in het stationsgebied.
4. Korte termijn ingrepen verbeteren de interne ruimtelijke kwaliteit en verhogen de stallingscapaciteit.
5. De fietsenstalling heeft een comfortabel binnenklimaat.



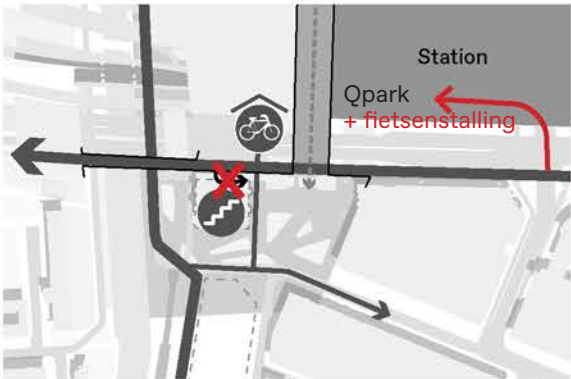
Stalling 2 - Aan de Horvathweg in de huidige Q-park garage



De beschikbare ruimte in de Qpark onder de metrosporen biedt kansen voor een goed toegankelijke fietsenstalling direct gekoppeld aan de stationshal.

Wanneer de trap verdwijnt tussen het Horvathviaduct en stationsplein ontstaat een situatie waarin het station niet meer alzijds goed toegankelijk is voor fietsers. Een goede verbinding en route naar de stalling ontbreekt dan vanuit de oost-west richting. De Q-park garage kan al op korte termijn uitkomst bieden om er voor te zorgen dat het station goed toegankelijk blijft.

De garage is vrij eenvoudig aan te passen naar een geschikte fietsenstalling voor fietsers uit de oost-west richting.



Op korte termijn verandert de fietsbereikbaarheid vanuit het westen.



De Q-park garage ligt net als de stationshal onder de metroviaducten. Daardoor zijn beiden ruimtes obstakelvrij met elkaar verbonden. De hoogte van de ruimte wordt gedictieerd door de metroviaducten, waardoor deze hoger is dan strikt noodzakelijk. Wanneer het station intern wordt gerenoveerd ligt het voor de hand deze ruimte daar integraal in mee te ontwerpen. Op korte termijn zijn er echter ook mogelijkheden.

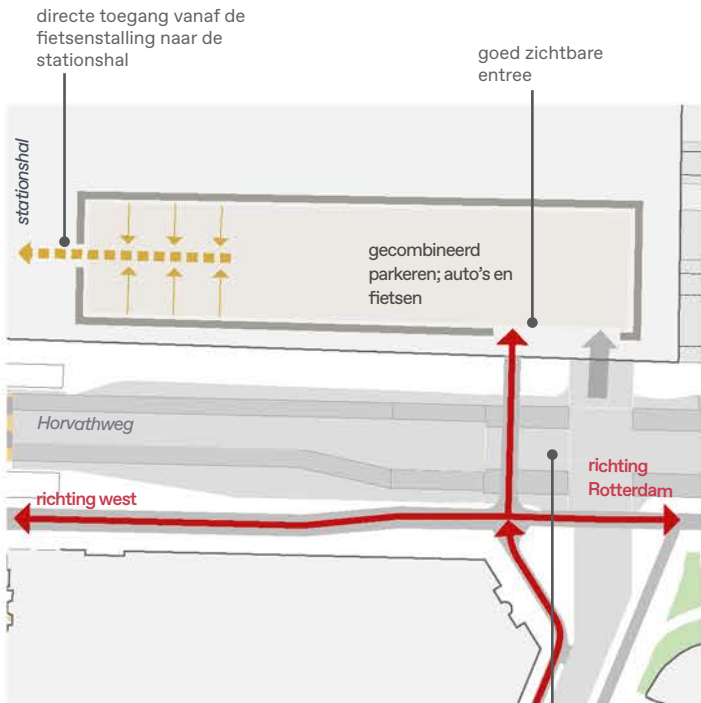
De ruimtelijke eigenschappen van de locatie maakt deze zeer geschikt voor het stallen van fietsen en het beter bereikbaar maken van het station voor fietsers:

- Vrije hoogte, maakt stapelen van fietsen mogelijk en zorgt voor efficient gebruik van ruimte.
- Goed toegankelijk vanaf de Horvathweg. De Horvathweg wordt in de toekomst langzamer, groener en veiliger ingericht tbv kwaliteit voor fietsers en voetgangers.
- Direct gekoppeld aan de stationshal, voor een comfortabele en droge overstap van fiets naar OV.



Om de garage aan te passen naar een fietsenstalling zullen er ook aanpassingen moeten worden gedaan buiten de garage in aansluiting op openbare ruimte.

1. Inrichting van een fietsoversteekplaats op de kruising Horvathweg-Spoorstraat
2. Duidelijke way-finding in de stationshal van en naar de verschillende stallingen.
3. De entree naar de stalling is goed zichtbaar en herkenbaar langs de oost-westroute over de Horvathweg.
4. Aanpassing van de garage en mogelijk verminderen van autoparkeerfaciliteit in de Q-park. Het is te onderzoeken of plekken kunnen worden uitgewisseld met de P+R locatie bij de bioscoop.



Herinrichten kruising om fietsers veilig te laten oversteken

Bijlage III: Bouwplannen rond het stationsplein

Samenbrengen van projecten in het raamwerk

~~De gemeente heeft diverse projecten in het stationsgebied en meer specifiek rond het stationsplein. De gemeente heeft deze projecten in het raamwerk van de visie opgenomen.~~

Er zijn diverse plannen in ontwikkeling in het stationsgebied en meer specifiek rond het stationsplein. De samenhang tussen deze ontwikkelingen en de openbare ruimte zijn van belang voor het succes van deze ontwikkelingen. De voorliggende visie borgt de gewenste samenhang. De ontwikkelingen vormen tegelijkertijd een kans om de al uitting te geven aan de visie.

Bouwplannen rond het stationsplein



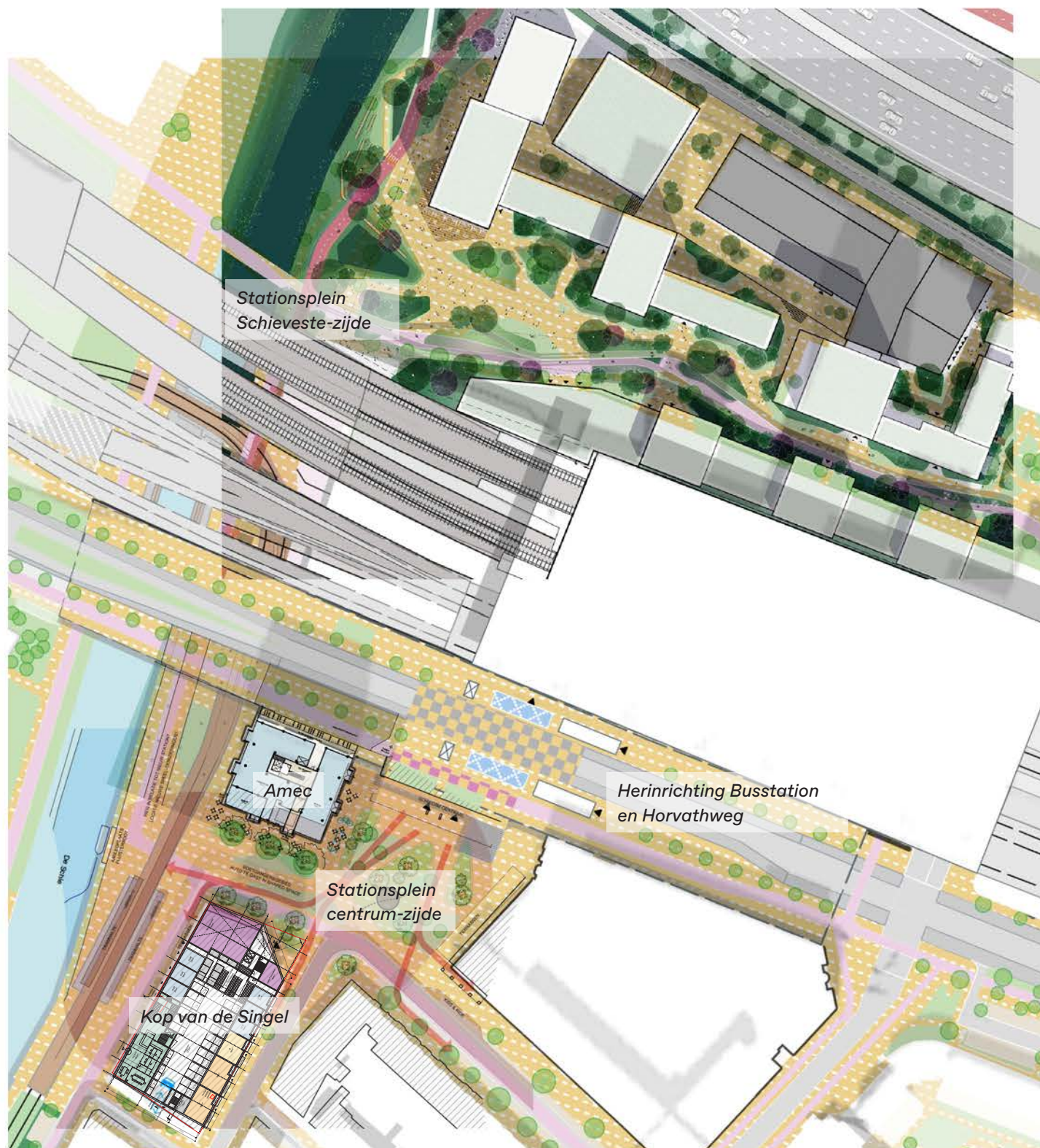
Impressie van Amec (terras aan de Schie) en Hotel de Veste.



Impressie S'maak, op de locatie van de Kop van de Singel. Beeld: MLA+ en Stats



Visualisatie Schieveste. Beeld: OCS



Collage diverse planvorming-impressies rond het station, met elkaar verbonden in het raamwerk openbare ruimte.

Transformatie Amec

Door de sleutelpositie van het Amec gebouw op het stationsplein heeft de transformatie van het gebouw grote invloed op het stationsplein. De bouwplannen bieden de kans om de relatie tussen bebouwing en de omliggende openbare ruimte te verbeteren.

Ontwikkeling Kop van de Singel

Door de ontwikkelingen op de kop van de Singel verdwijnt er een stuk openbare ruimte in het stationsgebied. Een deel van de functies van deze openbare ruimte dient gecompenseerd te worden in de direct omgeving van de nieuwe ontwikkeling. Daarnaast komen er extra opgaves bij in de openbare ruimte door het nieuwe programma dat wordt toegevoegd op deze plek.

Ontwikkelingen Schieveste

In verschillende bouwfases zal het masterplan van Schieveste worden uitgevoerd. Dit zal er voor zorgen dat de achterkant van het station een voorkant wordt met een stationsplein, groene verblijfskwaliteit, voorzieningen en vooral veel woningen. De bouwplannen voor Schieveste omvatten ook place-making activiteiten tijdens de verschillende bouwfases waarbij bomen op locatie zullen worden gekweekt totdat ze hun vaste plek krijgen binnen de plannen van Schieveste.

Leisure cluster & Hotel de Veste

Het Leisure cluster met P+R, bioscoop en diverse horeca gelegenheden wordt vervolledigd met de bouw van het hotel direct aan de Schie. Dit zal er voor zorgen dat de huidige entree aan de Schieveste-zijde in de toekomst nog meer gebruikt zal worden, en is daarom extra aanleiding om de achterkant al eerder te transformeren naar een fijn stationsplein.

Bijlage IV: Place-making

Nu beginnen

De visie zet als het ware de stip op de horizon. Voordat dit beeld wordt bereikt zal het gebied eerst grondig op de schop gaan. Toch zijn er nu al diverse ingrepen en verbeteringen mogelijk in de openbare ruimte die ook in de tussentijd er al voor kunnen zorgen dat het stationsgebied prettiger, levendiger en beter toegankelijk wordt.

Deze bijlage laat zien hoe nu al kan worden begonnen aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte in het stationsgebied, door middel van place-making ingrepen.

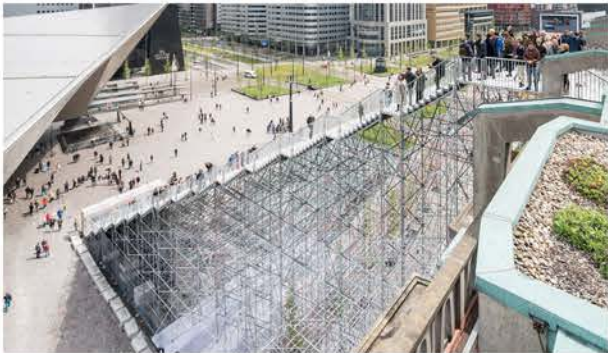
Place-making in het stationsgebied

Het stationsgebied gaat op de schop. De openbare ruimte zal geleidelijk een grote transformatie ondergaan. Echter, deze vormt vaak het sluitstuk.

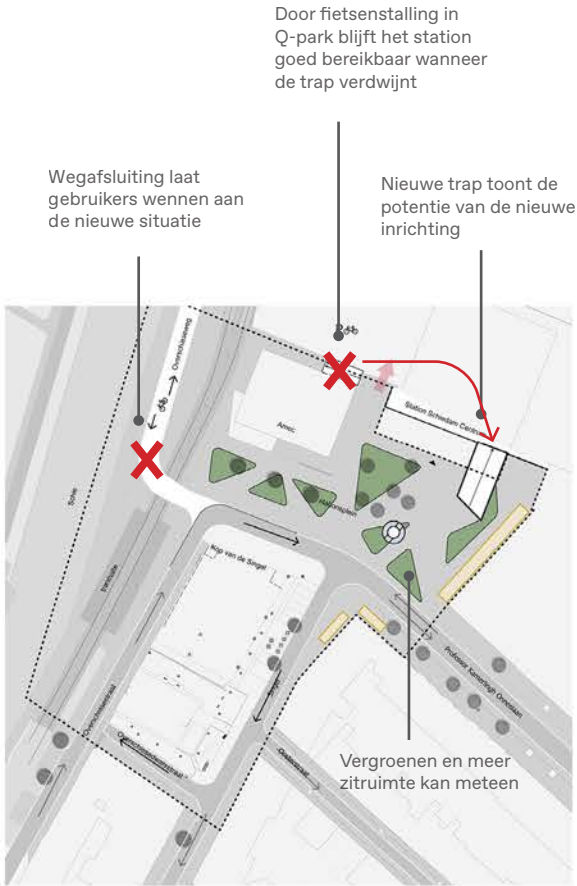
Place-making kan worden ingezet om alvast voor te sorteren op de toekomst en de beoogde verbeteringen in de openbare ruimte. Dat kan op een laagdrempelige manier, met een tijdelijke uitstraling en in afstemming op de lopende bouwactiviteiten.

Bijvoorbeeld door met tijdelijke zitelementen en groene invulling te geven aan de openbare ruimte. Wanneer de Overschieseweg al eerder wordt afgesloten voor bouwverkeer, biedt dat de mogelijkheid om al te wennen aan de nieuwe verkeerssituatie en de voordelen die die situatie te bieden heeft wanneer de Overschieseweg autovrij wordt.

Wanneer de trap verdwijnt tussen stationsplein en Horvathweg kan er in een extra fietsenstalling worden voorzien in de huidige Q-park garage zoals beschreven in Bijlage II. Dit zorgt ervoor dat het station steeds goed bereikbaar blijft. Daarbij biedt het ook de mogelijkheid om een tijdelijke trap te maken voor voetgangers die voorsorteren op een directe en visuele verbinding tussen bus en stationsplein.

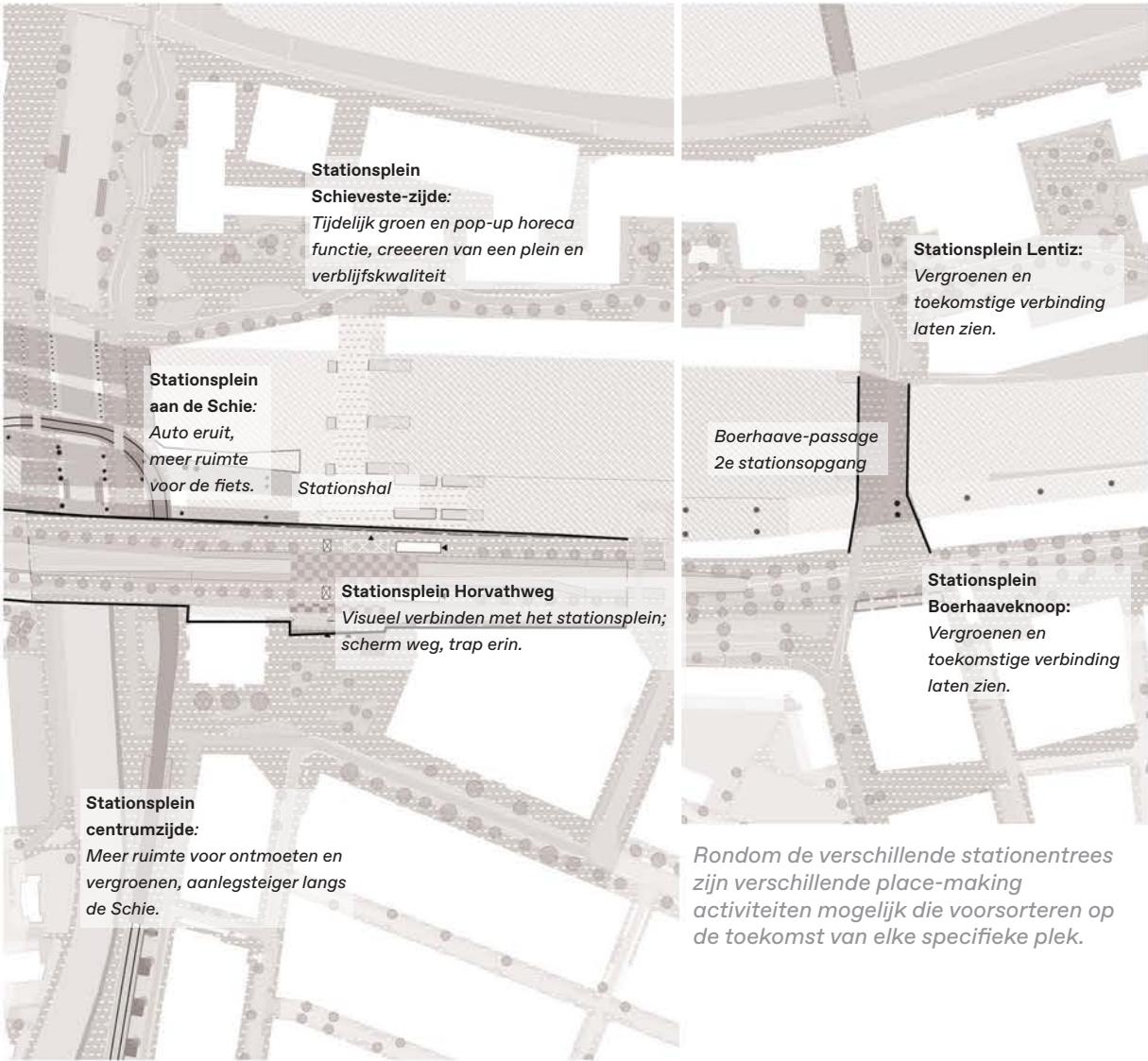


Referenties: tijdelijke trap biedt nieuwe perspectieven, tijdelijke invulling als test van de toekomstige situatie beiden in Rotterdam



Mogelijke place-making ingrepen op het stationsplein die op korte termijn al voorsorteren op de toekomst.

Het alzijdige karakter van het station, en de diversiteit van de omgeving waar het station op aansluit, zorgen voor verschillende karakters in de openbare ruimte. Dit wordt nu nog niet optimaal ingezet als kwaliteit. Place-making kan hier doormiddel van tijdelijke ingrepen als iets van laten zien.



Rondom de verschillende stationentrees zijn verschillende place-making activiteiten mogelijk die voorsorteren op de toekomst van elke specifieke plek.



de zwarte hond
architecture urbanism strategy



gemeente
Schiedam