

Toeval bestaat niet bij de ontwikkeling van Schieveste

Onder de naam Schieveste moet er tussen station Schiedam en de snelweg A20 een nieuw woongebied ontstaan. Het is een supercomplexe opgave waarbij de samenwerking tussen publiek en privaat regelmatig onderhoud vergt.

DOOR ROBERT PALING

Schieveste is feitelijk 'slechts' een onderdeel van de veel grotere gebiedsontwikkeling SchieDistrict. In 2018 werden de plannen – aanvankelijk onder de werktitel A20-zone – geïntroduceerd, later heeft het de naam SchieDistrict gekregen.

'De ontwikkelingen van Schieveste en SchieDistrict zijn sterk met elkaar verbonden', vertelt projectdirecteur Lydia Buist namens de gemeente Schiedam. 'De plannen voor SchieDistrict hebben betrekking op de zuidkant van het station, Schieveste en de bedrijventerreinen Spaanse Polder en 's-Gravenlandsepolder. Op de bedrijventerreinen hebben we van meet af aan ingezet op behoud van de werklocaties en een transformatie en transitie van het bedrijventerrein. We maken een schaa sprong in wonen, werken, recreëren en bereikbaarheid. Binnen dit totale gebied willen we ruim 4000 nieuwe woningen realiseren.'

KANTORENONTWIKKELING

Duidelijk was dat op Schieveste de ontwikkeling van een kantorenzone tussen het spoor en de snelweg maar niet van de grond kwam. In 20 jaar vestigden zich slechts twee bedrijven in het gebied: milieudienst DCMR (2010) en scholengemeenschap Lentiz (2011). De laatste toevoeging van kantoorruimte daarvoor was in 1991, toen twee kantoorstorens aan de Overschieseweg werden gerealiseerd.

Stedenbouwkundige Gijs van den Boomen (KuiperCompagnons) poneerde de gedachte dat het gebied ook op een andere manier aangewend zou kunnen worden, bijvoorbeeld voor woningen. Er werd besloten hier onderzoek naar te doen. Van geluk bij een ongeluk of toeval wil Buist niet spreken. 'Toeval bestaat niet, want in die tijd ontstond ook de Verstedelijkingsalliantie, voor grootschalige ontwikkeling van woningbouw langs de Oude Lijn, de spoorverbinding tussen Leiden en Dordrecht.' 'Schieveste bood daarvoor natuurlijk kansen', vertelt Hans Borsje, regiomanager bij VolkerWessels en bestuurslid van de Ontwikkelcombinatie Schieveste (OCS), waar ook Dura Vermeer, Synchroon en Van Omme & De Groot deel van uitmaken. 'Schieveste is uitiem verbonden. Het is een unieke plek met bijna directe ontsluiting via de snelweg aan de ene kant en hoogfrequent OV aan de andere kant. Binnen 5 minuten sta je op Rotterdam Centraal, in 10 minuten ben je in Delft en in ruim een half uur sta je op het strand in Hoek van Holland. Zelfs de Zuidas is dichtbij.' De gebiedsontwikkeling richt zich primair op sociale stijging en brede maatschappelijke welvaart in Schiedam, maar is tegelijk van belang voor de gehele regio. De gebiedsontwikkeling moet bijdragen aan de sociaaleconomische stijging van de Schiedammers en hun stad, die van oudsher hoog in het lijstje met arme gemeenten staat. Het programma Leven Lang Ontwikkelen moet kennisinstellingen en werkgevers duurzaam bij elkaar brengen.

De werklocaties waren zeer verouderd, vertelt Buist. 'Daar wilden we een transformatie en transitie in aanbrengen, en tegelijkertijd wilden we een schaa sprong maken in wonen en mobiliteit. De ambitie vanuit de Verstedelijkingsalliantie is dat er in Schiedam zo'n 6000–7000 woningen bijkomen. Daarvan kun je er rond het knooppunt Schiedam Centrum circa 4000 realiseren. De sociale samenhang is ook belangrijk. Bij een leven lang ontwikkelen hoort ook dat je op een fatsoenlijke manier kunt wonen, werken en recreëren.'

HOOGSTEDELIJK AUTOVRIJ WOONMILIEU

Schieveste moet een plek worden voor alle fases in de wooncarrière: studenten, starters, gezinnen en senioren. De starter worden als eerste bediend met woongebouw Prelude, goed voor 92 starterwoningen van 48–63 m². Volgend jaar moet worden begonnen met de bouw van 431 studentenwoningen. Daarmee gaat ook een wens van het nabijgelegen Delft in vervulling, dat daarmee op termijn de eigen overspannen markt voor studentenwoningen ontlast.

In een strook van 800 meter lang en 100–150 meter breed moet een hoogstedelijk autovrij woonmilieu ontstaan, waar je de fiets of de benenwagen pakt om naar je werk te gaan, te winkelen of te recreëren in de groene buitenruimte. Het lijkt een behoorlijke uitdaging om op 8 hectare, ingeklemd door een snelweg en het spoor, een leefbare wijk te realiseren. Door te kiezen voor hoge, geluidwerende gevels aan de kant van de snelweg en wat lagere aan de kant van het spoor, die bezonning mogelijk maken, ontstaat een vallei waarin het goed toeven is.

DYNAMISCHE STEDELING

Met het nieuwe hoogstedelijke woonmilieu richten de gemeente en de ontwikkelcombinatie zich op de gewilde, dynamische stedeling. 'Die wordt nu nog niet zo goed bediend', aldus Buist. 'Schiedam heeft zo'n 27.000 arbeidsplaatsen. Een groot deel van de inwoners is om economische redenen op Rotterdam gericht. Als je kijkt naar de woningmarkt, missen we aan de voorkant en de achterkant het een en ander om die dynamische stedeling aan ons te binden.'

Tegelijkertijd worden ook zij nog wel eens verrast, zegt Borsje. 'Er zijn juist ook senioren en gezinnen die hebben ingetekend voor een van de 92 woningen.'

ONTWIKKELPROCES OP ROLLETJES

Het ontwikkelproces liep vanaf het eerste begin als een trein. Eind 2018 lag de eerste reserveringsovereenkomst klaar. In 2021 was er het eerste grondcontract. Pas daarna kwam er een klein beetje zand in de machine. Delta Fiber, huurder van het bestaande kantoor aan de Overschieweg, en belegger Roc, eigenaar van het DCMR-pand, tekenden bezwaar aan tegen het bestemmingsplan. De bezwaren van Roc werden gegrond verklaard en het bestemmingsplan werd eind maart 2023 door de Raad van State vernietigd.

In de kern ging het om een ruimtelijke-orderingsvraagstuk, legt Buist uit. 'Daarbij maakte men zich tegelijkertijd zorgen over de energielevering en de geplande WKO-installatie.' Eind april 2023, nog geen maand na de afwijzing, lag er een nieuw, aangepast bestemmingsplan, waar wel overeenstemming over bestond. Borsje: 'Wij hadden het voorlopige bestemmingsplan laten maken. Toen dat naar de Raad van State ging, hadden we op de achtergrond al overeenstemming met de bezwaarmaker. Zo konden we (gemeente en OCS) in een recordtempo van 28 dagen alsnog een herzien bestemmingsplan realiseren waar wél mee werd ingestemd.'

FLINKE TEGENVALLER

Een tegenvaller in dat jaar was ook dat een niet nader genoemde Amerikaanse belegger afhaakte. Deze zou 1200 woningen afnemen in de gebiedsontwikkeling. Borsje: 'De rente steeg op dat moment flink in de Verenigde Staten. Dan komt er een heel ander plaatje uit als de be-

Serie PPS in gebiedsontwikkeling

De serie 'PPS in Gebiedsontwikkeling' is een gezamenlijk initiatief van de leerstoel Gebiedsontwikkeling TU Delft en PropertyNL over tien actuele gebiedsontwikkelingen die via publiek–private samenwerking tot uitvoering komen. De serie is mede ontstaan naar aanleiding van de nieuwe versie van het handboek 'Zo werkt gebiedsontwikkeling' van emeritus prof. Friso de Zeeuw en artikelen hierover door Wabe van Enk, hoofdredacteur van PropertyNL.

De auteurs worden begeleid door dr. Tom Daamen (directeur SKG – Stichting Kennis Gebiedsontwikkeling – en associate professor Urban Development management aan de TU Delft) en Kees de Graaf (eindredacteur van de website Gebiedsontwikkeling.nu).

De centrale vraag in deze serie is: hoe geef je de samenwerking, organisatie en financiering vorm als opgaven groter, complexer en gelaagder worden? De auteurs laten zien welke keuzes de partijen maken, waar het schuurt en welke mechanismen helpen. De serie verschijnt vanaf het najaar van 2025 en wordt afgesloten in het najaar van 2026.



BOULEVARD EN FIETSPAD

Op de bedrijventerreinen langs de Schie wordt aan beide kanten een strook grond niet meer uitgegeven. Daardoor kan aan de westzijde een boulevard en aan de oostzijde een fietspad gecreëerd worden. Het herinrichten van de kade van de Schie moet er mede voor zorgen dat de werklocaties veel beter met elkaar zijn verbonden. De Mechatronica-campus ligt op 4 minuten wandelen afstand van het station. Buist: 'De campus is 42 hectare groot en is een van onze banenmotoren. Omdat we niet wonen op onze werklocaties, ben je dus gelijktijdig bezig met én een gebiedstransformatie naar wonen én transitie van bestaande bedrijventerreinen.'

De transitie op de campus gaat gelijk op met de aanpak van de andere delen van de bedrijventerreinen 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder, waarbij het laatste terrein deels van Schiedam en deels van gemeente Rotterdam is. De Strickledeweg vormt de gemeentegrens tussen beide gebieden. Samengevoegd gaat het om het grootste aaneengesloten droge bedrijventerrein van West-Europa. Maar wel één waarvan de reputatie al jaren voor verbetering vatbaar is, door onder meer eenzijdige branchering en ondermijning.

legger dat afzet tegen de toenemende Nederlandse regelgeving.' Buist noemt het een heel vervelend bericht, omdat zowel gemeente en ontwikkelaars heel zware voorinvesteringen hebben moeten doen.

Toch ging de ontwikkeling, midden in coronatijd, niet onderuit. Buist: 'Het is gewoon doorgegaan. Ook de koopmarkt voor woningen ging niet onderuit. Het werk vond wel meer op afstand plaats.' De pandemie had wel tot gevolg dat het aantal voorziene kantoorruimtes in Schieveste verder is afgeschaald. 'Oorspronkelijk gingen we nog uit van 3000 woningen, maar nu zien we door het wegvallen van de vraag naar kantoren ruimte voor 3500 woningen. Wél hebben we nog 30.000 m² kantoorruimte in de planning langs de A20 op de bedrijvenlocaties.' Borsje stelt dat er de afgelopen jaren zo weinig is geproduceerd aan nieuwe kantoorruimte dat er mogelijkheden moeten zijn, ook in aanmerking genomen dat de verbindingen veel beter zijn.

DRIE PROFIELEN

In opdracht van beide gemeenten onderzocht René Buck in 2019 het ontwikkelperspectief voor het gezamenlijke bedrijventerrein. Binnen Schiedam kennen de gebieden drie profielen: het deel van de Spaanse Polder is business-to-consumer (maar geen detailhandel), het middengedeelte tussen de Schie en de 's-Gravelandseweg is MICS-georiënteerd, en het meest westelijke deel tussen de 's-Gravelandseweg en het spoor is gericht op maakindustrie, met een nadruk op circulair.

Buist: 'De transitie die wij op de bedrijventerreinen kunnen maken, hebben we voor een belangrijk deel te danken aan het feit dat de gemeente aflopende erfpachtcontracten heeft. Zittende en nieuwe erfpachters moeten voor een nieuw recht voldoen aan de eisen van deze tijd. Het uitgangspunt is sloop van de bestaande bouw, maar bedrijven kunnen ook hun vastgoed opknappen, zodat het voldoet aan de huidige eisen. Er worden ook schuifpuz-



zels gemaakt met bedrijven waarvan de erfpacht pas over tien jaar afloopt. Die bedrijven kiezen soms nu al voor herplaatsing naar een andere locatie of upgraden van hun vastgoed.' In totaal heeft Schiedam zo'n 135 hectare aan bedrijfsruimte in handen waarop de kaarten (deels) opnieuw geschud worden. In totaal moet de integrale gebiedsontwikkeling 15.000–20.000 arbeidsplaatsen opleveren.

GOED DOORDACHT PLAN

Ook elders in de stad zit Schiedam niet stil. Aan het Stationsplein is een kantoorgebouw onlangs opgeleverd als woongebouw Terras aan de Schie. Pal daarnaast, op een voormalig parkeerterrein, verrijst alsnog woontoren s'Maak, nadat de ontwikkeling even op losse schroeven kwam te staan door een faillissement van de aannemer. Naast het huidige leisure-centrum met onder meer een Pathé wordt onder de naam Veste een hotel gerealiseerd. Ook onderdeel van SchieDistrict: de transformatie van de Peperkliplocatie in Schiedam, de huidige locatie van een basisschool en sportvoorzieningen. De school was al geruime tijd toe aan nieuwe huisvesting en het terrein biedt behalve deze nieuwbouw straks ook plaats aan 230 nieuwe woningen en het hart van de wijk met een maatschappelijk centrum.

Buist benadrukt dat de ontwikkeling geen spontane samenloop van omstandigheden is, maar het resultaat van een goed doordacht plan. 'Dat Schiedam daarbij door het lot gunstig is bedeed, wil vooral zeggen dat kansen zich goed laten verbinden met de langetermijnstrategie. Voorafgaand aan de gebiedsontwikkeling heeft de gemeente zorgvuldig onderzocht wat er in het gebied speelt en hoe zij deze opgaven in samenhang kan oppakken. De gebiedsvisie en de gebiedsopdracht die in 2018 zijn vastgesteld, vormen nog steeds de basis voor de uitvoering die nu plaatsvindt.'

MOBILITEITSHUB

De NS bevestigde in 2019 de status van Schiedam-Centrum als intercitystation. Dat maakte de stad in één klap nog meer een mobiliteitshub, na de eerdere aanleg van de metroverbinding van de Rotterdamse beurs via Schiedam richting Spijkenisse. Ook is de A4-zuid aan-

gelegd. Vorig jaar kwam daar ook nog een snelle busverbinding met Brielle via de Blankenburgtunnel bij. Buist: 'We waren al toe aan dat soort ontwikkelingen, kijk maar naar de gebiedsontwikkeling Schiedam in Beweging, die naar aanleiding van de aanleg van de A4-zuid is gerealiseerd. Voor Voorne-Putten en het Westland is Schiedam nu echt een knooppunt. Jaarlijks maken nu 500.000 treinreizigers en 500.000 metroreizigers gebruik van het station; dat gaat in totaal naar 1,2 mln.'

De toenmalige burgemeester Cor Lamers benaderde Buist eind 2017 om een plan te maken voor Schieveste en de Spaanse Polder. Door het gebied integraal te bekijken is er een veel bredere gebiedsontwikkeling opgezet. 'Het lijkt organisch, maar het is heel erg gepland. Dergelijke grote, complexe gebiedsontwikkelingen moet je niet stand-alone oppakken. In de uiteindelijk vastgestelde gebiedsontwikkeling kwamen alle losse elementen waar behoefte aan was integraal terug.'

ABNORMAAL STRAKKE PLANNING

De gemeente en de OCS hanteren volgens Borsje een 'abnormaal strakke planning'. Ieder jaar moeten er 400–500 nieuwe woningen in Schieveste worden opgeleverd;

Profiel Schieveste

Opgave

- Maximaal 3500 woningen en voorzieningen
- Oppervlakte locatie: 8 ha
- Bouw is gestart op 29 augustus 2025 (92 woningen Prelude)

Concept

- Wonen in hoge dichtheid nabij spoor, metro, tram en A20
- Rondom een autoluw stadspark, dat de verschillende plandelen verbindt
- WKO-systeem met gebruik van TEO (oppervlakte water) en ondergronds afvalstelsel (OAS).

Grondverdeling

- Gemeente en ProRail
- Marktpartijen Dura Vermeer, Synchroon, Van Ommen & De Groot en VolkerWessels Vastgoed werken samen in de Ontwikkelingscombinatie Schieveste (OCS)

Financiën

- Totale investering: € 860 mln
- Rijksbijdrage (WBI): € 18 mln

Governance & sturing

- December 2018: grondreserveringsovereenkomst gemeente met marktpartijen
- September 2021: gronduitgifte overeenkomst Bouwdeel A (1200 woningen) tussen gemeente en marktpartijen
- September 2021: vaststelling Bestemmingsplan Schieveste
- Juli 2023: bestemmingsplan Schieveste onherroepelijk



in 2031 moeten de laatste woningen in aanbouw zijn. 'Om de snelheid erin te houden zijn we met de bouw van Prelude gestart toen nog maar de helft van de woningen verkocht was. Dat zijn ook starterswoningen. De studio's van 40 m² gingen er als eerste uit.'

Voor Schieveste is binnen een verhouding van 70% huur en 30% koop een betaalbaarheidspercentage van 75% afgesproken. 30% valt in het sociale segment. Dat roept de vraag op of de ontwikkeling wel uit kan, ook gelet op de forse investeringen die de gemeente moet doen. Buist: 'Ik zou de grondexploitatie niet negatief willen noemen; je investeert in je stad. Maar het levert inderdaad geen geld op, ook als je in aanmerking neemt dat de bouwkosten de afgelopen jaren flink zijn gestegen. Dat kan bij het eerste blok uit en misschien bij het volgende, maar daarna zul je opnieuw moeten gaan rekenen.' Zolang het goed blijft gaan met de economie ontwikkel je door, zegt Borsje, ook in de koopsector. 'De geschiedenis van voor-

gaande crises leert dat er dan weer kansen liggen voor beleggers, omdat dan huur populair is. Wat in gang is gezet komt er dan toch.'

WEDERZIJD'S COMMITMENT

Om de financiële risico's enigszins te mitigeren wordt er zigzaggend gebouwd. Na het sluiten van een grondcontract voor een deelontwikkeling wordt eerst de ontwikkeling zelf rondgemaakt, daarna wordt voor de volgende ontwikkeling een nieuw grondcontract afgesloten. Deze werkwijze zorgt volgens Buist en Borsje voor wederzijds commitment in de samenwerking tussen gemeente en ontwikkelaars. Buist: 'Het knettert zo af en toe in de relatie. Het is wat dat betreft net een verstandshuwelijk.' Maar zonder wrijving geen glans, vult Borsje aan. 'Je trekt 15 jaar met elkaar op, waarbij je toch regelmatig moet afwijken van het oorspronkelijke idee. Dat is niet erg, als het uiteindelijke doel maar hetzelfde blijft.' Schieveste is een ontwikkeling voor de stad en de regio, met een maatvoering die op Schiedamse leest is geschoeid. Wel hoogbouw, maar geen wolkenkrabbers zoals bij de burens in Rotterdam. 'Tegelijkertijd zijn we geen eiland. Niet voor niets hebben we als een van de 24 doorbraaklocaties een rijksbijdrage gekregen, in ons geval van € 18,01 mln. Het zorgt ervoor dat in ieder geval de maatschappelijke kosten/batenanalyse positief uitpakt.' Daarbovenop kreeg de gemeente € 9,2 mln van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag voor het fietspad in de nieuwe ondertunneling van het spoor, het Lentiz-gebouw en de A20, en onlangs, als klap op de vuurpijl, € 38 mln naast de bedragen uit de MIRT van het Rijk om het station te vernieuwen.

'De rest van de kosten pikken we als gemeente zelf op als investering in onze stad. Een belangrijke succesfactor is dat de Grexen met elkaar zijn verbonden, zodat de bovenplanse kosten gedragen kunnen worden door meerdere Grexen.' Alle onderdelen in de gebiedsontwikkeling staan ten dienste van het hogere doel. Ook de verdere ontwikkeling van de Mechatronica Innovatie Campus straalt af op Schieveste. Borsje: 'We hebben niet de illusie dat de wereld maakbaar is, maar het is wel fijn dat dat de kopers overeenkomen met wie we voor ogen hadden.' ■

