STEDENBOUWKUNDIG TOETSINGSDOCUMENT

UITWERKING VAN HET ONTWIKKELPERSPECTIEF
'S-GRAVELANDSEPOLDER EN SPAANSE POLDER

Gemeente Schiedam





Figuur 1: straatnamen 's Gravenlandse polder en Spaanse polder

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....9

2. Huidige situatie 13

3. Ambities 17

3.1 Bedrijventerrein van de toekomst

3.2 Specifieke ambities voor deelgebieden

4. Ruimtelijk raamwerk en toetsingskader.....27

4.1 Transformatie bedrijventerreinen

4.2 Omgeving die aansluit bij de nieuwe economie

4.3 Klimaatadaptieve en gezonde omgeving

4.4 Mobiliteitstransitie

1 Inleiding

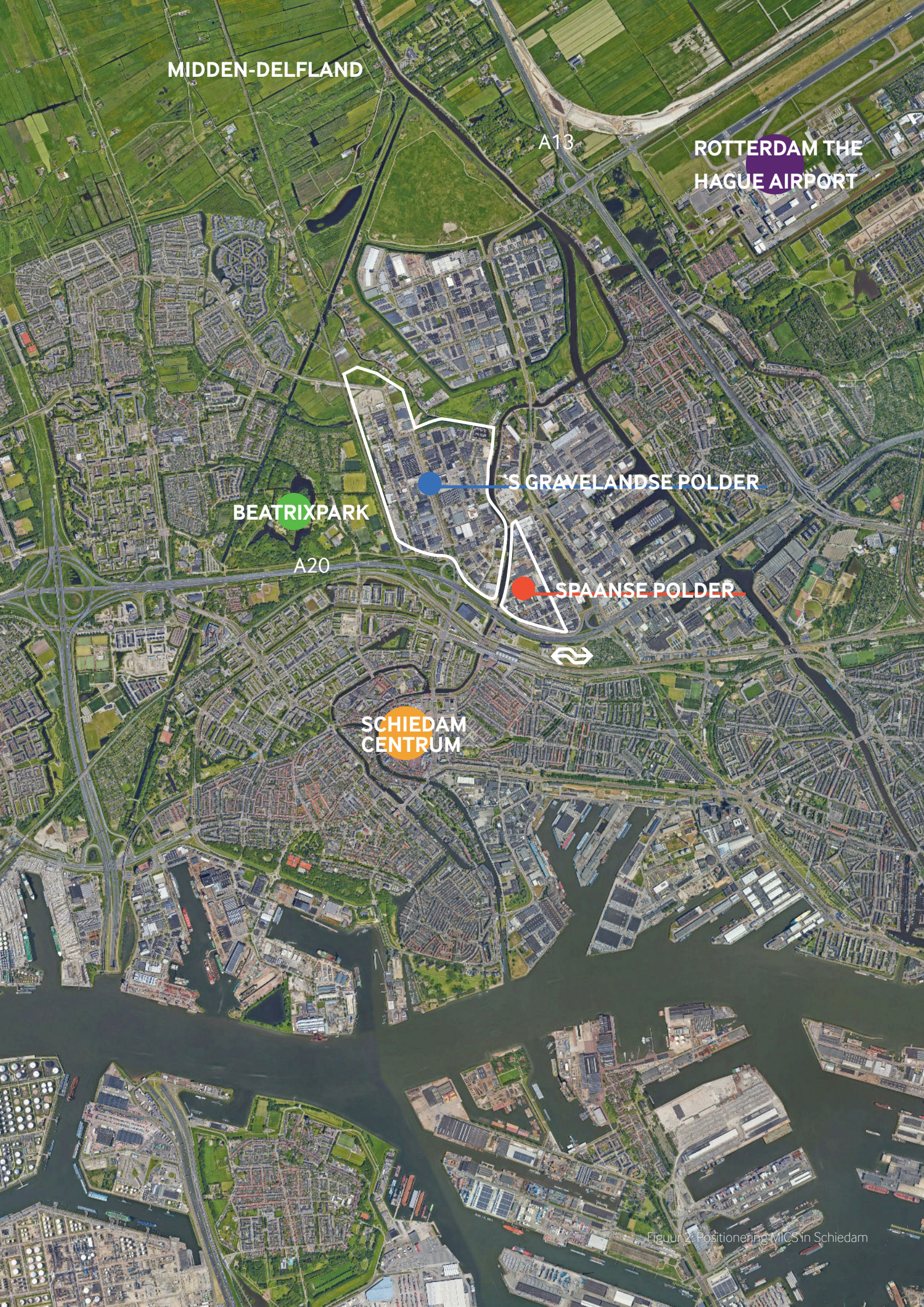
De gemeente Schiedam is in 2018 gestart met de integrale gebiedsontwikkeling van het SchieDistrict. Het doel is om met een duurzame transformatie een schaalsprong te maken in wonen, werken en mobiliteit. De gebiedsontwikkeling bestaat uit verschillende deelgebieden. Naast de ontwikkeling van Schieveste, rondom het intercitystation Schiedam Centrum, maken de bedrijventerreinen 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder ook onderdeel uit van SchieDistrict. De ambitie is om deze terreinen om te vormen naar duurzame, innovatieve en toekomstbestendige werklocaties die verbonden zijn met de stad. Zo ontstaat er verbinding tussen wonen, werken en bereikbaarheid in dit gebied: een sociale en een economische verbetering voor niet alleen de inwoners, maar ook werknemers van Schiedam. De ontwikkelingen in het SchieDistrict zijn vastgelegd in de Visie SchieDistrict middels een Gebiedsopdracht, die in 2018 is vastgesteld en een actualisatie daarvan die in 2020 is vastgesteld.

In 2019 heeft de gemeente het 'Ontwikkelperspectief 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder, hèt bedrijventerrein van de toekomst' vastgesteld. In dit document wordt een toekomstbeeld voor de werklocaties in 2035 geschetst. De basis van dit toekomstbeeld wordt gevormd door een integrale analyse van de sterkten, zwaktes, kansen en knelpunten van de bedrijventerreinen. Aan deze analyse hebben ondernemers en vastgoedeigenaren uit het gebied hun bijdrage geleverd. Zo is een breed gedragen beeld ontstaan van de mogelijkheden voor het gebied. Inmiddels heeft de gemeente Schiedam in lijn met het Ontwikkelperspectief verschillende stappen gezet om structurele verbeteringen van 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder door te voeren. In de Visie SchieDistrict en het Ontwikkelperspectief worden de bedrijventerreinen beschreven als de plek waar men kijkt naar de toekomst. Het wordt een gebied van denken en van doen, waar werken en leren hand in hand gaan. Waar productie en onderzoek elkaar aanvullen. Waar innovatie voortvloeit uit de spontane ontmoetingen tussen mkb-ondernemers, grote bedrijven en éénpitters.

Een specifieke ambitie van de gemeente is om, naast het duurzaam transformeren van de bedrijventerreinen, het innovatieve cluster van bedrijven in de mechatronica te versterken. Dit moet leiden tot de ontwikkeling van de Mechatronica Innovatie Campus Schiedam (MICS), als onderdeel van de 's-Gravelandsepolder. De gunstige ligging van het gehele bedrijventerrein in het stedelijke netwerk en de dynamiek van het vernieuwde SchieDistrict zorgen samen voor een verandering in positionering van de bedrijventerreinen binnen de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

Doel van dit document

Dit document bevat ambities en richtlijnen voor de openbare ruimte en inrichting van kavels. Op stedenbouwkundige structuur wordt een aantal interventies voorgesteld die samen met de voorstellen tot herprofilering van straten antwoord geven aan de hierboven beschreven opgaven. Daarnaast geeft dit document uitgangspunten mee voor bijvoorbeeld volume en oriëntatie van gebouwen, positie van logistiek en parkeren, samenhang in beeld en waterberging. Zo kunnen 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder stapsgewijs transformeren tot een werkgebied dat ook in de toekomst bijdraagt aan de economische ontwikkeling van Schiedam en de regio.



Figuur 2: Positionering MICS in Schiedam


's Gravelandseweg



ONS gebouw


onderdoorgang A20 richting de binnenstad van Schiedam


Zicht richting entree MICS


's Gravelandsepolder


Polderweg


zicht over de Schie richting MICS


haventje aan de Schie ten noorden van MICS

2 Huidige situatie

Het SchieDistrict bestaat uit verschillende deelgebieden die elk hun eigen functie, karakter en sfeer hebben. Enerzijds vervullen de bedrijventerreinen een economische functie door werkgelegenheid te bieden, terwijl de stationsomgeving gericht is op wonen, recreatie en mobiliteit.

De 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder vormen samen met het naastgelegen Rotterdamse deel van Spaanse Polder en Bedrijvenpark Rotterdam Noord-West één groot aaneengesloten werkgebied; in zijn totaliteit is het één van de grootste bedrijventerreinen van West-Europa. De ligging is optimaal: aan de afrit van de snelweg A20, aan het intercitystation Schiedam Centrum en fungeert als onderdeel op de kennisas Leiden - TU-Delft – Erasmus Universiteit. Daarnaast ligt het in de nabijheid van Rotterdam The Hague Airport.

Voor beide bedrijventerreinen geldt dat de structuur en de inrichting zijn gebaseerd op de principes uit de industriële economie. Productie, opslag, handel en logistiek van goederen zijn ruimtevragers (in oppervlakte en milieucontouren) en hebben functionele voorwaarden voor vestiging zoals bereikbaarheid voor grootschalig transport en betaalbaarheid. De traditionele bedrijventerreinen kennen een overzichtelijke gridstructuur met losse bedrijfskavels. De huidige inrichting van de openbare ruimte is gericht op vrachtverkeer en auto en is daarmee onaangenaam om te verblijven, te lopen en te fietsen. In deze opzet, waarbij de 's-Gravelandseweg, de Schie en de, op Rotterdams grondgebied gelegen, Matlingeweg de hoofdstructuur bepalen, overheerst verharding en verkeer, wordt hard gereden en zijn er in het gebied maar weinig aangename plekken voor fietsers en wandelaars. Verder zijn er door de eenzijdige clustering van bedrijfspanden met veel gesloten gevels weinig ogen op de straat, resulterende in een slechte sociale veiligheid, vooral buiten de werkuren om.

De bedrijventerreinen liggen als een zelfstandige entiteit tussen het centrumstedelijke stationsgebied van Schiedam en het open landschap van Midden-Delfland. Daarmee vormen zij een overgangszone tussen stad en landschap. Door hun naar binnen gerichte opzet keren de bedrijventerreinen zich echter grotendeels af van belangrijke landschappelijke structuren, zoals de Schie en de polderweteringen in het noorden, en wordt de nabijheid van deze structuren zo goed als niet ervaren. Hierdoor wordt de overgang tussen de landschappen niet zozeer als een geleidelijke verbinding ervaren, maar eerder als een barrière.

Daarnaast vormen de rijksweg A20 en het spoor vanuit de stad belangrijke ruimtelijke barrières. Goede verbindingen en aangename routes onder de viaducten zijn daarom van groot belang voor de bereikbaarheid en de ruimtelijke samenhang van het gebied.

's-Gravelandsepolder

De 's-Gravelandsepolder heeft een duidelijke en harde begrenzing door de aanwezigheid van het treinspoor tussen Rotterdam en Delft, de snelweg A20 en de Schiedamse Schie. Binnen de 's-Gravelandsepolder fungeert de 's-Gravelandseweg als de centrale as van het terrein. Deze weg is niet alleen van groot belang voor de ontsluiting van het bedrijventerrein zelf, maar vormt ook een belangrijke verbinding tussen Schiedam-

Noord, het centrum van Schiedam en de snelweg A20. De 's-Gravelandseweg is ingericht als een brede stadsstraat, waarbij in het profiel ruimte is gereserveerd voor een mogelijke toekomstige tramverbinding. Deze verbinding zou Schiedam-Centrum via een nieuw treinstation Kethel met Schiedam-Noord kunnen verbinden.
Daarnaast fungeert de 's-Gravenlandseweg met aangelegen programma als gezicht van het bedrijventerrein. Dit programma – voornamelijk perifere detailhandel – is met meerdere inritten naar ventwegen goed bereikbaar vanaf deze centrale as. Echter door de willekeur van programma is de oorspronkelijke positionering van weg en het bedrijventerrein versnipperd.

Spaanse Polder

Aan de overzijde van de Schiedamse Schie ligt de Spaanse Polder, welke met 's-Gravelandsepolder is verbonden via de Brauwweg. Dit bedrijventerrein wordt op het Schiedamse grondgebied begrensd door de Schie, de snelweg A20 en de gemeentegrens van Rotterdam en kenmerkt zich door een mix van logistieke bedrijven, groothandels en maakindustrie.

3 Ambities

De algemene ambities voor zowel 's-Gravelandsepolder als Spaanse Polder worden in 3.1 beschreven, welke worden aangevuld met programmatische en ruimtelijke ambities in 3.2.

3.1 Bedrijventerrein van de toekomst

1. Transformatie bedrijventerreinen

De 's-Gravelandsepolder en de Spaanse Polder hebben een strategische ligging binnen de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), vlak bij station Schiedam Centrum en de A20. Ondanks deze sterke positie hebben de gebieden nog het karakter van traditionele bedrijventerreinen.
Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling SchieDistrict wordt ingezet op stedelijke verdichting, verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer. Hierdoor wordt de relatie tussen het stationsgebied, de stad en de bedrijventerreinen aan de noordzijde in de toekomst versterkt.

2. Omgeving die aansluit bij de nieuwe economie

De wens om de Schiedamse bedrijventerreinen toekomstbestendig te maken komt voort uit een dreigende mismatch tussen de toekomstige vraag van bedrijven en de huidige kwaliteit van de werkgebieden. In de 's-Gravelandsepolder en de Spaanse Polder is veel bedrijvigheid gericht op maakindustrie, logistiek en (groot)handel, waarbij innovatie en samenwerking steeds belangrijker worden.
In de huidige kenniseconomie vragen bedrijven om een omgeving die kennisdeling, talentontwikkeling en ontmoeting stimuleert. Hierin speelt de ambitie voor een Leven lang ontwikkelen (LOO) een belangrijke rol. Door continu te investeren in kennis, vaardigheden en persoonlijke groei blijven medewerkers en organisaties wendbaar, innovatief en toekomstbestendig in een snel veranderende economie. Daarom is een transformatie nodig naar een aantrekkelijker en inspirerender gebied, met een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeten, lopen en fietsen en waar bedrijven, bezoekers en inwoners zich welkom voelen.

3. Klimaatadaptieve en gezonde omgeving

Het veranderende klimaat brengt grote uitdagingen met zich mee voor de inrichting van de 's-Gravelandsepolder en de Spaanse Polder. Door de sterk verharde openbare ruimte ontstaan problemen zoals wateroverlast bij hevige regenval en hittestress tijdens warme periodes. Met name lager gelegen en sterk verharde straten, zoals de 's-Gravelandseweg, de Ringerstraat en de Neherstraat, zijn hier kwetsbaar voor. Dit is ook zichtbaar in de Klimaatatlas van Schiedam (schiedam.klimaatmonitor.net). Het verminderen van verharding en het toevoegen van groen is daarom een belangrijke randvoorwaarde voor een toekomstbestendig bedrijventerrein. Tegelijkertijd draagt meer groen bij aan verkoeling, schaduw en een betere leefkwaliteit en werkomgeving.
De ambitie is om met de transformatie van 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder bij te dragen aan verkoeling in het gebied en meer schaduw te bieden. Dit sluit aan het door Schiedam ondertekende Convenant Klimaatadaptief Bouwen, welke van toepassing is op opgaven die te maken hebben met zowel wateroverlast als droogte, hittestress en natuurinclusief bouwen.

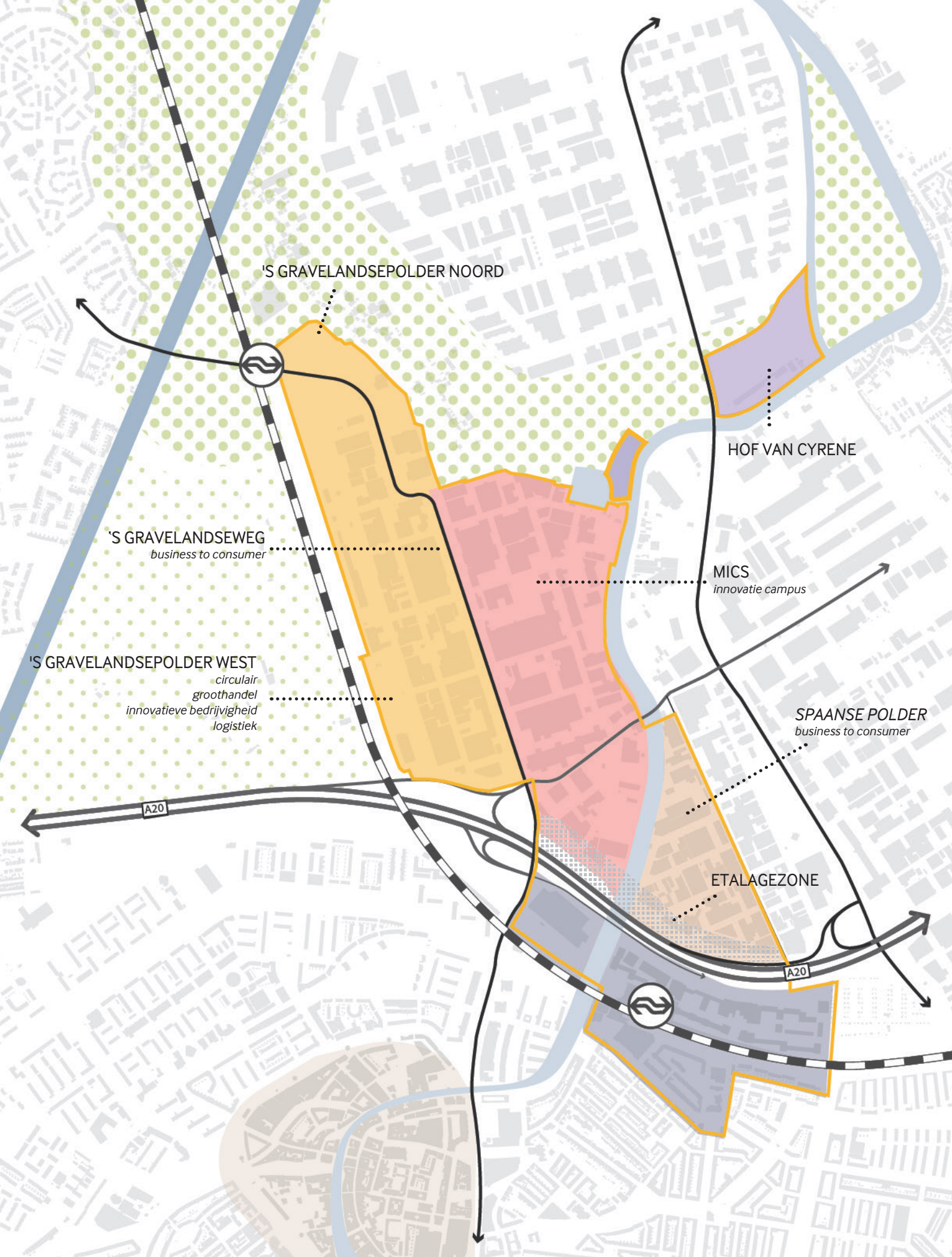
Daarnaast bieden de grote dakoppervlakken van bedrijven kansen voor duurzame energieopwekking. De ambitie van de gemeente is dat in 2030 circa 40% van de geschikte daken wordt gebruikt voor zonnepanelen, bij voorkeur in combinatie met groene daken, wat zowel het klimaat als het rendement van de panelen ten goede komt.

Bovenstaande ambities zijn goed te koppelen aan de ambitie om het verblijven en werken in het gebied, en wonen in de omgeving, aangenamer te maken. Een prettige openbare ruimte wordt gekenmerkt door plekken met een groene inrichting, schaduw en in de luwte van het verkeer. De vergroening van het gebied is goed te combineren met de ambitie om lopen en fietsen te stimuleren. Ook lunchwandelingen of zelfs hardlooprondjes in het gebied worden daarmee gefaciliteerd. Een groene omgeving draagt daarmee niet alleen bij aan klimaatgerelateerde opgaven maar ook aan de beleving, gedrag en gezondheid van haar gebruikers en bezoekers.

4. Mobiliteitstransitie

Een goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van de 's-Gravelandsepolder en de Spaanse Polder. Door de beperkte ruimte zijn echter nieuwe keuzes nodig in de inrichting van de ruimte, dus ook in de mobiliteit. De gemeente Schiedam zet daarom in op een mobiliteitstransitie, waarbij verkeer niet langer leidend is maar ondersteunend aan een aantrekkelijk en innovatief werklandschap.

Op basis van de Mobiliteitsvisie Op weg naar de Toekomst wordt ingezet op een betere balans tussen auto, logistiek verkeer, fiets en voetganger. De ambitie is hierbij om de bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets te versterken door gebruik te maken van de nabijheid van station Schiedam Centrum, een mogelijk nieuw station Kethel en verbeterde fietsverbindingen met het centrum en Schiedam-Noord.
Daarnaast spelen thema's zoals verkeersveiligheid, parkeerbeleid en deelmobiliteit een belangrijke rol. Het parkeerbeleid wordt afgestemd op het type bedrijvigheid en de mate waarin bezoekers het gebied gebruiken.



Figuur 3: Verdeling van gebieden binnen het bedrijventerrein

3.2 Specifieke ambities voor deelgebieden

Delen van het gebied krijgen in de herontwikkeling een meer uitgesproken profiel. In de Economische Visie Schiedam (2021) zijn voor een aantal deelgebieden aanvullende ambities benoemd. In lijn met deze profielen worden hierna per deelgebied de specifieke programmatische ambities weergegeven.

1. Mechatronica Innovatie Campus op 's Gravelandsepolder Oost

De gemeente Schiedam heeft de uitgesproken ambitie het oostelijke deel van 's Gravelandsepolder (het gebied tussen de 's Gravelandseweg en de Schie) geleidelijk te transformeren naar een campusomgeving voor mechatronica bedrijvigheid. Mechatronicabedrijven richten zich op het maken van mechanische systemen met bijbehorende regelsystemen (machines, installaties, apparaten). Mechatronica is een combinatie van technische disciplines als elektrotechniek, werktuigbouwkunde, meet- en regeltechniek en ICT. Ontwikkelingen in industriële automatisering, complexe elektronica, robotica en 3D-printing zijn zeer bepalend voor deze industrie.

De doorontwikkeling van dit deel van 's Gravelandsepolder naar campusgebied past bij de ambities van een toekomstbestendig bedrijventerrein. Daarbij wordt onder meer gesproken over het delen van secundaire faciliteiten als onderwijs, horeca, parkeren, vergaderen en parkmanagement.

2. Etalagezone langs de A20

De etalagezone langs de A20 in 's-Gravelandsepolder en het Schiedamse deel van de Spaanse Polder wordt getransformeerd met opvallende, en voornamelijk grotere bouwmassa van maximaal 30.000 m² kantoren, met doorkijken naar achterliggend bedrijventerrein, gerelateerd aan de maakindustrie, om het gebied zichtbaar en aantrekkelijk te presenteren aan het langsrijdende verkeer.

3. 's-Gravelandsepolder: de Schie

Dwars door de bedrijventerreinen 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder stroomt de rivier de Schie. In de huidige situatie is deze echter grotendeels aan het zicht onttrokken door de omliggende bedrijfsbebouwing; alleen vanaf de bruggen is het water nog beleefbaar. Hierdoor blijft een belangrijke ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het gebied onderbenut.

Door een 9 meter brede ruimte te creëren langs de oevers van de Schie en hier een aantrekkelijke langzaamverkeersroute voor voetgangers en fietsers te realiseren, ontstaat een kans om het gebied opnieuw te structureren. De Schie kan daarmee transformeren van een verborgen achterkant naar een zichtbare en beleefbare ruggengraat van het bedrijventerrein, maar ook een belangrijke route naar Midden-Delfland vormen. Dit biedt niet alleen mogelijkheden om de oriëntatie van bedrijven te verschuiven richting het water, maar ook om de ruimtelijke kwaliteit, verblijfskwaliteit en identiteit van het gebied aanzienlijk te versterken.

4. 's-Gravelandsepolder: 's-Gravelandseweg

De 's-Gravelandseweg is een belangrijke stadsstraat voor Schiedam waar in de loop der jaren een diversiteit aan functies is gehuisvest. Vanuit de ontwikkeling van SchieDistrict is het gewenst om het werklandschap beter met de stad te integreren. Voor de 's-Gravelandseweg geldt daarom de ambitie om naast het verbeteren van de openbare ruimte ook de bebouwing af te stemmen op een programmatische verschuiving waarbij consumenten te gast zijn. De utilitaire inrichting van hekken en voorterreinen

wordt ingewisseld door etalages en aaneengesloten bebouwing op de kavelgrens aan de 's-Gravelandseweg – zodat het karakter van de stadsstraat ook ruimtelijk wordt versterkt.

4. 's-Gravelandsepolder West

Voor het gebied ten westen van de 's-Gravelandseweg geldt dat er accenten in circulaire bedrijvigheid, groothandel en maakindustrie worden ontwikkeld. Met name liggen er kansen om het cluster rondom circulaire economie te versterken rondom de Fokkerstraat en de Calandstraat. Een voorbeeld is het doorontwikkelen van het circulair ambachtscentrum voor het gebruiken van secundaire grondstoffenstromen, het bieden van onderwijs en het creëren van arbeidsplaatsen.

5. 's-Gravelandsepolder Noord

Aan de noordzijde van 's-Gravelandsepolder is de ruimte om het bedrijventerrein uit te breiden. Het tot ontwikkeling brengen van deze gebieden is nodig om in de toekomstige behoefte aan bedrijventerrein in Schiedam te voorzien en als onderdeel van de compensatiestrategie ten behoeve van de ontwikkeling van Nieuw-Mathenesse. Daarbij wordt ook een nieuw treinstation voorzien om de bereikbaarheid van zowel het bedrijventerrein als de woningen in Schiedam-Noord te verbeteren.

6. Spaanse Polder

Voor het Schiedamse deel van Spaanse Polder wordt het accent gezet op dienstverlening en 'business to consumer' zoals autoverkoop en perifere detailhandel. De ambitie is dat in de toekomst dezelfde typen bedrijvigheid aanwezig zijn maar dan in een meer duurzame en innovatieve vorm.
Het Schiedamse deel van de Spaanse Polder speelt een belangrijke rol in het SchieDistrict, waarbij verbeterde fietsverbindingen en een betere inrichting van de openbare ruimte, inclusief de koppeling aan de Schie, kansen bieden voor bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van het gehele gebied.

7. Hof van Cyrene

De noord-oost-plot betreft gronden in eigendom van gemeente Schiedam die in ontwikkeling worden genomen. Er wordt onderzocht wat passend is binnen de ambities van de bedrijventerreinen.



Figuur 4: Toekomstige ruimtelijke structuur van de bedrijventerreinen

4 Ruimtelijk raamwerk en toetsingskader

Uit de ambities volgen de ruimtelijke opgaven voor 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder. In dit hoofdstuk is het ruimtelijk raamwerk uitgewerkt waarin de structurerende kwaliteiten van het gebied vastgelegd worden. Het ruimtelijk raamwerk is het kader waarbinnen ontwikkelingen plaats kunnen vinden. Het raamwerk zorgt voor de verbinding en onderlinge samenhang in de gebieden.
De kern van de opgave is het realiseren van een aantrekkelijk werkgebied met ruimte voor ontmoeting en groen. Het resultaat moet een inspirerende en productieve toekomstgerichte werkomgeving zij waarin de opgaven die gepaard gaan met de klimaatverandering en mobiliteit op worden gevangen. Dat vraagt scherpe ruimtelijke en programmatische keuzes.

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor de gewenste ruimtelijke structuur, de inrichting van openbare ruimte en de beeldkwaliteit van de bebouwing beschreven. De gemeente draagt zorg voor het aanpassen van de huidige structuur en voor het aanleggen van de nieuwe groenstructuur en ontsluitingsstructuur, maar ontwikkelaars zijn aan zet om de kavels vorm te geven passend in de gemeente haar ambities.

4.1 Transformatie bedrijventerreinen

Van versteend werkgebied naar aangename ruimte voor werken, recreëren en wonen

Oude bedrijfspanden en grote parkeerterreinen maken plaats voor moderne werkplekken, waar zichtbaar wordt wat achter de gevel gebeurt, en meer groen. Door fietspaden en openbare plekken aan te leggen wordt het gebied prettiger om te werken en te recreëren, maar ook om in de omgeving te wonen. Zo worden de 's-Gravelandsepolder en de Spaanse Polder een belangrijk onderdeel van het vernieuwde SchieDistrict waar verschillende functies samenkomen. Concreet werkt de gemeente aan:

- Plekken die vergroend of geprogrammeerd kunnen worden, passend bij de gewenste beleving. In de gebiedsontwikkeling wordt onderzocht of clusters van programma in de openbare ruimte kunnen worden toegevoegd om de leefbaarheid van het gebied te versterken. Voorbeelden van dergelijk programma zijn het realiseren van sport in de openbare ruimte of ruimte maken voor zitgelegenheid.

De invloed van een vernieuwde blik op bedrijventerreinen op ontwikkelingen

Een groot deel van de beleving van een bedrijventerrein wordt bepaald door de inrichting van de kavels en de beeldkwaliteit van de bebouwing. Hierom worden de volgende uitgangspunten gesteld aan de ontwikkelingen:

Inrichting van de kavel (buiten de etalagezone)

- Alle terreinen worden zo intensief mogelijk gebruikt. Bedrijfsbebouwing over meerdere lagen is gewenst tot 15 meter. Meer hoogte is mogelijk als het kwaliteit toevoegt.
- In straten met kenmerkende zichtlocaties oriënteren de gebouwen zich op de

straat met voorkanten en representatieve gevels, maar ook met functies gericht op het ontvangen van klanten. Deze straten zijn de Bokelweg, Strickledeweg, Overschieseweg, Nieuwpoortweg, De Brauwweg, 's Gravelandseweg, Van Heekstraat en Fokkerstraat.
- Achterkantsituaties en buitenopslag moeten uit het zicht worden ontrokken. Dit gebeurt in eerste instantie door een goede situering van de bebouwing. Dit betekent dat voorterreinen met afgeschermde parkeerplaatsen, buitenopslag of installaties worden voorkomen.
- Laden en lossen vindt zoveel mogelijk plaats binnen de contour van de gevel of in logistieke hoven. Deze laad- en losplekken zijn zodanig gepositioneerd dat zij de beleving van de openbare ruimte niet domineren.
- Een terreinafscheiding is altijd onderdeel van het ontwerp van gebouw en inrichtingsplan van de kavel en moet in samenhang met het gebouw kunnen worden beoordeeld.
- Parkeren wordt voorzien in hubs of, afgeschermd, op eigen terrein.

Beeldkwaliteit bebouwing
- Het volume van de bedrijfspanden is ingetogen van vorm. Er is sprake van een strakke en evenwichtige gevelopbouw waarin met lijnelementen en textuurvlakken de menselijke schaal wordt teruggebracht.
- De gevelvlakken worden onderbroken door grote raampartijen die de open productievloeren trots tonen aan passanten en bezoekers.
- Objecten op dak en gevel moeten in de bouwmassa worden geïntegreerd en onderdeel zijn van de totale vormgeving van het gebouw.
- Bedrijfsprofilering dient een geïntegreerd en ondergeschikt element in de vormgeving van kavel en gebouw te zijn.
- Technische installaties worden in het gebouw opgelost en meeontworpen in de architectuur.

4.2 Omgeving die aansluit bij de nieuwe economie

In het Schiedistrict gewerkt aan een passende invulling van het bedrijventerrein om een mis-match tussen bedrijfsvoering en de locatiespecifieke kenmerken te voorkomen. Bij de nieuwe economie van Schiedam behoort daarom een nieuwe onderverdeling van het SchieDistrict met clusters voor locatiespecifiek programma. Zoals in 3.2 is beschreven wordt het gebied onderverdeeld in een Mechatronica Innovatie Campus, een etalagezone, de Spaanse polder en 's-Gravelandsepolder-West. Ook 's-Gravelandsepolder Noord en het Hof van Cyrene worden benoemd als gebieden, echter hiervan dienen nog stappen te worden gemaakt om te bepalen of hier clustervorming mogelijk en noodzakelijk is. De locatiespecifieke uitgangspunten voor zowel de buitenruimte als de kavels zijn hieronder uiteengezet:

MICS

De MICS stelt naast de uiterlijke kenmerken van de bebouwing, die gelden voor het gehele gebied, eisen aan de soort bedrijvigheid. De hoofdfunctie van het bedrijf dient mechatronica te zijn, waarbij delen van het gebouw kunnen worden ingericht met ondergeschikte functies.

- Het is wenselijk om voor het gebied een gezamenlijke expressie te ontwikkelen ('huisstijl') om daarmee de beleving te versterken.
- Bedrijven aan de Schie, Van Heekstraat, Brauwweg en 's-Gravelandseweg zich naar deze hoofdwegen oriënteren zoals beschreven in 4.1.

Etalagezone

Bij panden in de etalagezone wordt naast het programma en de algemene uitgangspunten, voorgeschreven dat de locatie langs de snelweg extra benut wordt. Dit gaat vooral over zichtbaarheid en profilering van het gebied naar reizigers die gebruik maken van de A20. De volgende specifieke uitgangspunten worden hierin meegenomen:

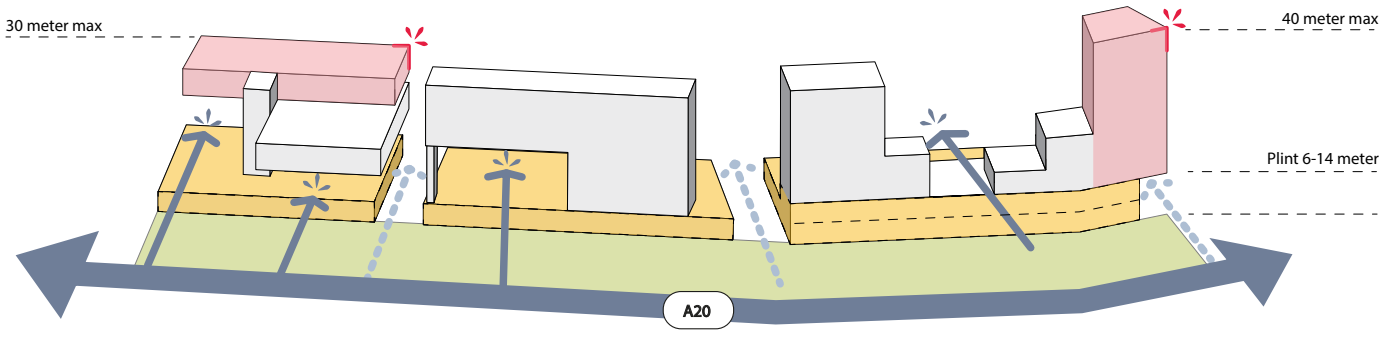
- In de etalagezone is de bouwhoogte maximaal 40 meter.
- De bebouwing in de etalagezone is als oriëntatiepunt herkenbaar langs de A20. Daarmee profiteert de bebouwing langs de rijksweg optimaal van de zichtbaarheid. De locatie langs de snelweg nodigt uit door bijzondere vormgeving of zicht op het programma.
- Voor iedere ontwikkeling in de etalagezone geldt dat er minimaal een basisvolume van vier verdiepingen gerealiseerd dient te worden met daar bovenop verschillende volumes die de hoeken markeren en doorzichten geven naar het achtergelegen terrein. De dakoppervlakten van de basisvolumes zijn hierbij ingericht als een tweede maaiveld.
- In de etalagezone in de 's-Gravelandsepolder dient de bebouwing op de hoek met de Schie een transparante gevel te krijgen met een publiek programma in de plint zoals horeca. Op deze plek vormt het entreegebied voor de bedrijventerreinen en in het bijzonder voor de MICS.

's-Gravelandsepolder-West

In 's-Gravelandsepolder-West wordt gewerkt aan een circulair cluster. Dit betekent dat naast de algemene uiterlijke kenmerken wordt ingezet op een bedrijfsvoering die een zodanige focus heeft op circulariteit dat deze passend is in een circulair cluster. De precieze definitie hiervan wordt nog bepaald bij verdere ontwikkeling van het gebied. Verder dienen gebouwen aan de Fokkerstraat en de 's-Gravelandseweg zich naar deze wegen te oriënteren zoals beschreven in 4.1.

Spaanse Polder

In de Schiedamse Spaanse Polder ligt de focus op bedrijvigheid met een functie als 'business-to-consumer'. Dit betekent dat de bedrijven die hier mogen vestigen minder specifiek zijn dan in de andere gebieden en vooral een klantgerichte functie hebben. Naast de algemene eisen voor de beeldkwaliteit hebben bedrijven ind e Spaanse Polder die buiten de etalagezone liggen geen aanvullende specifieke eisen. Wel dienen bedrijven aan de Schie, Overschiesestraat, Strickledeweg en de Bokelweg zich te oriënteren aan deze wegen zoals in 4.1 is beschreven.



Figuur 5: illustratieve afbeelding van een gevarieerd beeld in de etalagezone

4.3 Klimaatadaptieve en gezonde omgeving

De basis voor een klimaatadaptieve en gezonde omgeving wordt gelegd door de ontwikkeling van een passende groenstructuur. Het groene raamwerk wordt gevormd door de route langs de Schie, de groenstructuur langs de A20, de 's Gravenlandseweg en het toekomstige netwerk van groene en klimaatadaptieve straten. In combinatie met de groene noordrand, die de Polderwetering afscheidt van de 's-Gravelandsepolder, ontstaat zo een groenstructuur waarvan niet alleen werknemers maar ook recreanten gebruik kunnen maken, waardoor niet alleen een prettige werkomgeving ontstaat, maar ook een prettige leefomgeving voor inwoners wordt gerealiseerd.

De groenstructuur als basis van de klimaatadaptieve en gezonde openbare ruimte

Het SchieDistrict maakt tijdens de gebiedsontwikkeling een flinke verandering door. In het gebied zijn meerdere groene elementen die de basis van de openbare ruimte, en daarmee de groenstructuur, zullen vormen. Dit betekent dat er kansen zijn om niet alleen het programma in de bebouwing te transformeren, maar ook het programma in de buitenruimte kan veranderen zodat dit passend is in de ambities van het gebied. In de openbare ruimte wordt gewerkt aan de volgende punten:

- In de 's-Gravelandsepolder wordt ruimte gemaakt op straat door parkeren uit het straatbeeld te verwijderen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de realisatie van een netwerk van klimaatadaptieve en biodiverse straten en verblijfsplekken.
- De ambities voor de 's-Gravelandseweg worden concreet vertaald naar het afschalen van het autoverkeer en het toevoegen van bomen. Door in beide rijrichtingen af te schalen naar één rijbaan onstaat een brede middenberm met ruimte voor groen. Daarnaast wordt in deze middenberm een ruimtereserving gedaan voor een tramlijn tussen toekomstig station Kethel en station Schiedam Centrum.
- Bij de herstructurering van de openbare ruimte blijven de bestaande wegcunetten behouden en worden bestaande bomen zoveel mogelijk behouden om de klimaatadaptieve functies van de oudere bomen te behouden.
- Als gevolg van de toenemende electrificatie wordt rekening gehouden met toekomstige netverzwaring. Bij herinrichting van de straten kan dit worden meegekoppeld.

De invloed van groen en klimaat op ontwikkelingen

Elke ontwikkeling moet bijdragen aan de versterking van de groenstructuur van het bedrijventerrein. Door de oriëntatie, vormgeving en het gebruik van de bebouwing af te stemmen op de buitenruimte kan een ontwikkeling bijdragen aan de helderheid en bruikbaarheid van het gebied. Concrete maatregelen die in ontwikkelingen dienen te worden meegenomen zijn:

- In het SchieDistrict wordt getoetst aan de GPR Gebouw, waarbij de ambitie is om alle ontwikkelingen met een gemiddelde GPR-score van 8,0 te ontwikkelen.
- In het kader van duurzaamheid worden energievoorzieningen op daken, zoals zonnepanelen, windenergie, warmwatervoorziening en groene daken gestimuleerd.
- In het kader van beeldkwaliteit en waarborging van kwalitatieve groenvoorzieningen dienen groene ruimtes op de kavel grenzend aan de openbare ruimte te worden aangesloten op de beeldkwaliteit van de openbare ruimte om een samenhangend geheel te realiseren.



Figuur 6: Groen raamwerk en nieuwe fietsstructuur in en rondom het bedrijventerrein

De Schie als grote troef voor een gezonde werkomgeving

In de gebiedsontwikkeling gaat speciale aandacht uit naar de inrichting van de route langs de Schie. Hier wordt niet alleen ruimte gemaakt voor menselijke activiteiten, maar ook worden hier natuurvriendelijke oevers aangelegd. Door deze opgave te realiseren, is er meer ruimte voor het klimaat en krijgt de beleving een sterke impuls. Tegelijkertijd wordt de stad-landverbinding tussen Schiedam Centrum en Midden-Delfland versterkt. Concreet betekent dit dat de gemeente zich bezighoudt met de realisatie van:

- Natuurvriendelijke oevers langs de Schie waardoor verschillende klimaatopgaven (wateroverlast, hittestress, droogte, biodiversiteit) aandacht krijgen in het gebied.
- Een 9 meter brede zone als 'shared space' aan de westzijde van de Schie
- Een 5 meter brede zone voor langzaam verkeer aan de oostzijde van de Schie
- 3 plekken langs de westelijke zijde van de Schie, naast de 9 meter, waar wordt ingezet op een publiek karakter met bijzonder programma. Locaties hiervoor zijn:
    1. de zuidzijde van de MICS, ter hoogte van de Delflandbrug
    2. ten zuiden van de kruising tussen de Brauwweg en de Schie
    3. ter hoogte van het van Heekterrein achter het ONS-pand
- De Schie als aantrekkelijke langzaamverkeersroute ingericht op de mogelijkheden die binnen het bereik van de beschermingszone en de kernzone van het waterstaatswerk liggen.

De Schie als oriëntatie voor ontwikkelingen voor een gezonde werkomgeving

Naast de transformatie van de buitenruimte die nodig is om de Schie te transformeren naar een onderdeel van de hoofdstructuur is ook de bebouwing aan een transformatie toe. Bij ontwikkelingen langs de Schie is het van belang dat:

- Gebouwen langs de Schie ook toegankelijk zijn vanaf de nieuwe route langs de Schie.
- Gebouwen langs de Schie zich oriënteren aan de Schie, dit betekent dat voorkanten, representatieve ruimtes, maar ook functies gericht op het ontvangen van klanten zoals showrooms, horeca, vergaderfaciliteiten, etc. richting de Schie georiënteerd zijn.
- Gebouwen langs de Schie beschikken over een gevel aan de Schiezijde die bijdraagt aan sociale controle en zodanig wordt vormgegeven dat deze aansluit bij het landschappelijk karakter van de Schie en de zichtbaarheid die het gebouw op deze locatie heeft.

4.4 Mobiliteitstransitie

In deze gebiedsontwikkeling wordt ingezet op het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte voor zowel fiets als voetganger, echter het blijft een bedrijventerrein waar auto's en vrachtwagens een belangrijke rol zullen blijven spelen. Hierdoor zullen er op strategische plekken in het gebied keuzes moeten worden gemaakt die passend zijn bij beide uitgangspunten.

Versterken van de ontsluitingsstructuur

Met de nieuwe routes langs en oriëntatie op de Schie worden er tevens een aantal aanpassingen gedaan om de ontsluitingsstructuur te verbeteren. Er komt een nieuwe heldere opzet waarin de groenstructuur en de langzaam verkeersstructuur elkaar versterken en waarbij de bedrijven op een eenduidige manier bereikbaar zijn. Het autoverkeer wordt gereguleerd door een heldere goed functionerende inrichting van straatprofielen en door een strak parkeerbeleid. Gebruikers worden gestimuleerd met OV of fiets te reizen en het parkeren wordt uit het straatbeeld onttrokken. Concrete maatregelen worden hieronder per thema uiteengezet:

Openbaar vervoer

De OV-bereikbaarheid van de 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder heeft veel potentie om in de toekomst als erg goed te kunnen worden ervaren. In de huidige situatlie is alleen de last-mile voor fietsers en voetgangers is nog niet goed ingericht. Het intercitystation Schiedam Centrum ligt op wel op loop- en fietsafstand van grote delen van de 's-Gravelandsepolder en Spaanse Polder, maar een aantrekkelijke route ontbreekt. Met de herinrichting van de Schieoevers wordt deze route wel gerealiseerd. Mogelijk wordt in de toekomst nog de tramverbinding over de 's-Gravelandseweg toegevoegd en gekoppeld aan station Kethel. Dit zorgt voor de juiste condities om stevig in te zetten op de mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en OV-gebruik. Er geldt één belangrijke voorwaarde om deze kans te verzilveren: een goed ingerichte last-mile voor voetgangers en fietsers door het gebied.

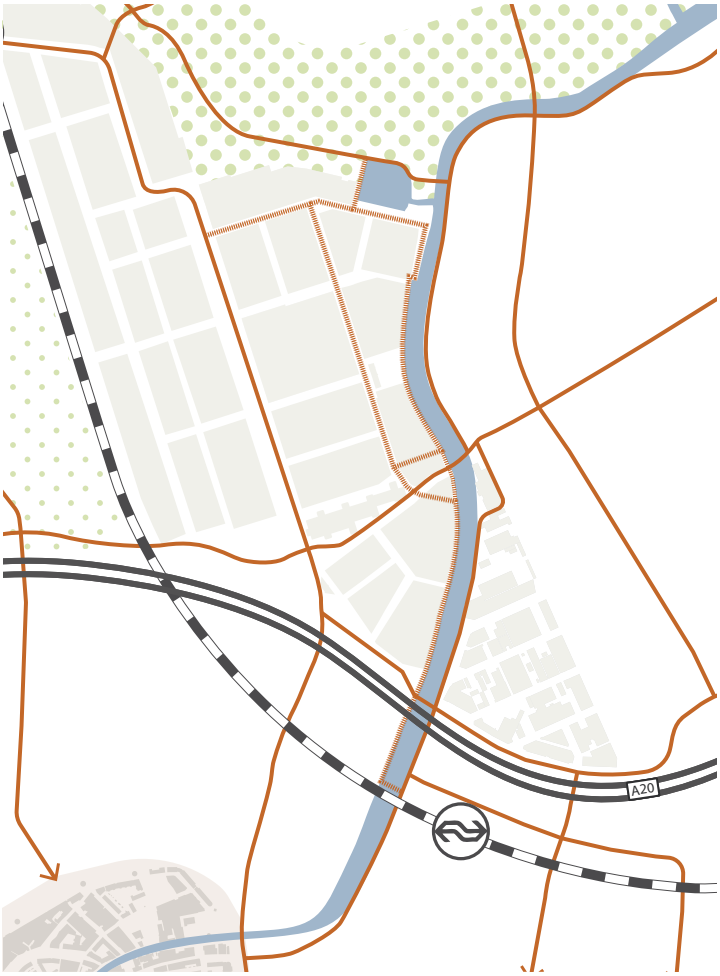
Langzaam verkeer: fietsers en voetgangers

Veranderingen in de openbare ruimte vanuit de gemeente Schiedam

- Er worden langzaamverkeersroutes langs de oevers van de Schie toegevoegd.
- Straten worden heringericht met meer ruimte voor de fiets, de voetganger en groen. Op de lange noord-zuid georiënteerde bedrijfsstraten worden oplossingen gezocht om het snelle, doorgaande autoverkeer te ontmoedigen zodat er een prettige fietsroute ontstaat.
- De Brauwweg, met name de brug over de Schie, ligt dusdanig laag dat een ongelijkvloerse kruising niet mogelijk is. De fietsroute langs de Schie moet via de bestaande aansluiting van de Van Heekstraat de De Brauwweg kruisen.
  Door het autoluw maken van de kruising Van Heekstraat - De Brauwweg voor autoverkeer wordt de oversteek voor fietsers en voetgangers overzichtelijker en veiliger.
- Fietsverbindingen tussen Schieveste en de Spaanse Polder worden verbeterd. De onderdoorgang van de A20 bij het Lentiz | LIFE College, in het verlengde van de passage onder het spoor (Boerhaavelaan), is een belangrijke schakel voor langzaam verkeer.
- De Delflandbrug wordt alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Dit is onderdeel van het verkeersluw maken van het entreegebied van de 's-Gravelandsepolder. Autoverkeer maakt gebruik van de hoofdstructuur (De Brauwweg).
- Langs de 's-Gravelandseweg wordt ruimte gemaakt voor een vrijliggend fietspad in twee richtingen.



Figuur 7: Huidige fietsstructuur



Figuur 8: Indicatie nieuwe fietsstructuur



Figuur 9: Huidige auto-ontsluiting



Figuur 10: Indicatie nieuwe auto-ontsluiting en parkeerhubs

Vertaling van ambities naar ontwikkelingen

Voor ontwikkelingen is het wenselijk dat deze het gebruik van de langzaamverkeersroutes zoveel mogelijk stimuleren door:
Het realiseren van voldoende goede fietsstallingsmogelijkheden.
Realiseren van logische routing van langzaamverkeersroutes naar entrees van nieuwbouw.

Auto- en vrachtverkeer

Met een duidelijke ontsluitingsstructuur is de bereikbaarheid voor auto's en vrachtwagens gewaarborgd, maar wordt ook ruimte gecreëerd voor een nieuwe kwalitatieve inrichting voor voetgangers en fietsers en vergroening van de buitenruimte. In de openbare ruimte werkt de gemeente aan de volgende opgaven:

Veranderingen in de openbare ruimte vanuit de gemeente Schiedam

- Voor een succesvolle inrichting van de buitenruimte is een collectieve aanpak van de parkeerbehoefte nodig. Parkeren op straat verplaatst naar gebouwde voorzieningen en maakt op straat plaats voor groen en recreatie.
- De 's-Gravelandseweg wordt door het autoluw maken van de kruising-Van Heekstraat- De Brauwweg de hoofdontsluiting voor de 's-Gravelandsepolder. Het autoverkeer benadert de bedrijven initieel vanaf de 's-Gravelandseweg. Hierdoor ligt er een kans om op andere noord-zuid verbindingen een kwaliteitsslag te maken voor langzaam verkeer.
- Ten zuiden van de De Brauwweg wordt het autoverkeer middels een éénrichtings verkeerslus afgewikkeld. Dit geeft ruimte om een deel van de Nieuwpoortweg tussen voor autoverkeer af te sluiten, en deze zones in te richten als een aantrekkelijke representatieve voorzijde van de campus. Deze nieuwe verkeerslus vormt de entree naar de mobiliteitshub voor de MICS zuid en maakt het gebied toegankelijk voor laden en lossen.
- De 's-Gravelandseweg krijgt meer allure als Schiedamse stadsstraat. De oostelijke ventweg wordt getransformeerd naar tweerichtingsfietspad en de rijbanen worden afgewaardeerd van 2x2 naar 2x1 met een brede berm met bomen.

Vertaling van ambities naar ontwikkelingen

- Parkeren op eigen terrein wordt uit het zicht of in gebouwde parkeervoorzieningen opgelost, waarbij parkeerplaatsen op eigen terrein die onderdeel uitmaken van de parkeerbalans duurzaam beschikbaar dienen te zijn voor parkeren. De gebouwde parkeervoorzieningen zijn bij voorkeur collectief en voorzien, naast autoparkeren, ook in fietsparkeren en deelmobiliteit.
- Fietsparkeren een plek krijgt op het eigen terrein om gebruik van openbaar vervoer en langzaamverkeersroutes te stimuleren.
- Laden en lossen zoveel mogelijk op eigen terrein vanaf de oost-west straten op het eigen terrein opgelost. Dit kan door een laad en los doorsteek of lus te maken. Op deze manier maakt zo min mogelijk vrachtverkeer gebruik van onnodige routes op het bedrijventerrein en is hier meer ruimte voor verblijfskwaliteit.