



gemeente  
Schiedam

# Masterplan Nieuw-Mathenesse



## **Colofon**

Opgesteld door: Islant, atelier voor stedenbouw

In samenwerking met en in opdracht van: gemeente Schiedam

Het masterplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Schiedam  
in de openbare vergadering van 18 december 2008

Schiedam  
Maasdijk en Fabriek „Gusto“



De Maasdijk gezien vanaf de Koninginnebrug in de richting van Rotterdam. Links de huizen aan de Maasdijk en rechts de fabriekshallen van de werf Gusto, foto gemaakt rond 1918 (Roovers-repro, Gemeentearchief Schiedam)

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Kader</b> .....	<b>9</b>
	Ontwikkelingsvisie Nieuw-Mathenesse	
	Schiedam onthult haar geheim, Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Schiedam	
	Stadsvisie Schiedam	
	Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020)	
	'Rotterdam Waterproof: de Mainport toekomstbestendig' <sup>1</sup>	
	Samenwerking tussen Stadshavens Rotterdam en Waterfront Schiedam	
	Regionale economische positie	
<b>3</b>	<b>Positie</b> .....	<b>15</b>
	Ruimtelijk	
	Functioneel	
<b>4</b>	<b>Ambities</b> .....	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Planconcept</b> .....	<b>21</b>
	Relatie met omgeving	
	Stadspoorten en entrees	
	Openbare ruimte	
	Kwalitatief profiel	
	Distilleercluster	
	Buitenhavenweg	
	Water	
	Woningbouw	

<sup>1</sup> Koers 2025: 'Rotterdam Waterproof: de Mainport toekomstbestendig', november 2006, Rotterdam

<b>6</b>	<b>Visie</b> .....	<b>27</b>
	Nieuw-Mathenesse in zijn omgeving	
	Ruimtelijke en functionele structuren	
	Ontwikkelingskaart	
<b>7</b>	<b>Deelaspect</b> .....	<b>37</b>
	7.1 Infrastructuur	
	7.2 Openbare ruimte	
	7.3 Economie en werkgelegenheid	
	7.4 Milieuzonering	
	7.5 Duurzame ontwikkeling	
<b>8</b>	<b>Gebiedsprofielen</b> .....	<b>67</b>
<b>9</b>	<b>Strategie en fasering</b> .....	<b>73</b>
	Urgenties en ambities	
	Ontwikkelprincipes	
	Instrumentarium	
	Uitwerking	
	Fasering	
<b>10</b>	<b>Financiële verantwoording</b> .....	<b>79</b>
	Financiële strategie	



# Inleiding

Met het voorliggende Masterplan is een nieuwe stap gezet in de herontwikkeling en herstructurering van Nieuw-Mathenesse.

Dit Masterplan betreft onder andere een actualisatie en beleidsbijstelling van de Ontwikkelingsvisie Nieuw-Mathenesse uit 2005, maar is bovenal een uitwerking van een aanpak voor de gebiedsontwikkeling van Nieuw-Mathenesse.

In dit Masterplan wordt ingegaan op de ontwikkelingsmogelijkheden van Nieuw-Mathenesse. Bij deze mogelijkheden wordt ingespeeld op de ontwikkelingen in de rivierzone, de rechtermaasoever en de gewijzigde positie die het gebied in Schiedam en de Rotterdamse regio in de toekomst zal gaan innemen. Door deze gewijzigde positie verandert Nieuw-Mathenesse van een bedrijventerrein aan de stadsrand in een modern multifunctioneel stedelijk gebied, centraal gelegen in de Rotterdamse regio.

Als eerste wordt ingegaan op het kader waarbinnen dit Masterplan is gemaakt. Hierbij wordt kort teruggeblikt op de Ontwikkelingsvisie en wordt verder aandacht besteed aan het huidige gemeentelijk en regionaal beleid.

Vervolgens wordt de positie van Nieuw-Mathenesse bepaald. Hierbij wordt zowel naar functionele als ruimtelijke aspecten gekeken.

De daaropvolgende hoofdstukken 4 en 5 vormen de kern van het Masterplan. In het hoofdstuk Ambities wordt de inzet van de gemeente Schiedam beschreven, waarmee zij de komende

jaren aan de ontwikkeling van Nieuw-Mathenesse wil werken en welke resultaten zij hier uit wil halen. Het hoofdstuk Planconcept gaat vervolgens in op de essenties van het Masterplan. Op welke gebieden moeten welke soort ingrepen worden gedaan om de gebiedsontwikkeling van Nieuw-Mathenesse tot een succes te kunnen maken.



De Buitenhaven, gezien ongeveer ter hoogte van de Bakkershaven, in de richting van de Koemarkt omstreeks 1900 (J. van Diggelen, Gemeentearchief Schiedam)

Deze beide hoofdstukken fungeren ook als een toetsingsinstrument achteraf voor de ontwikkelingen in Nieuw-Mathenesse. Zijn de doelen bereikt die de gemeente Schiedam met dit gebied voor ogen had?

Hoofdstuk 6 is een beschrijving van de visie. Met een aantal kaarten wordt aandacht besteed aan zowel de ruimtelijke als functionele aspecten en wordt de gewenste ontwikkelingsrichting van Nieuw-Mathenesse als geheel in beeld gebracht. Eén van de belangrijkste aspecten van dit Masterplan, het aanhaken aan en optimaal gebruikmaken van de omgeving wordt in een aparte paragraaf beschreven. Het hoofdstuk sluit af met een ontwikkelingskaart waarop de verschillende gebieden en routes met de bijbehorende ingrepen staan aangegeven.

In hoofdstuk 7 wordt dieper ingegaan op de diverse aspecten waaruit het Masterplan is opgebouwd. Deze aspecten zijn: infrastructuur, openbare ruimte, economie en werkgelegenheid, milieubeleid, duurzaamheid.

Hoofdstuk 8 geeft een doorkijk naar de uitwerking van het Masterplan. Hierin worden de uitgangspunten voor de uitwerking vastgelegd in de vier onderscheiden gebiedsprofielen.

Het afsluitende hoofdstuk 9 verduidelijkt de te volgen ontwikkelingsstrategie en de gewenste fasering van de diverse ontwikkelingen in Nieuw-Mathenesse.



Zicht op Nieuwsticht en Buitenhaven



De werf Gusto gezien vanaf de Maas. Centraal de helling 1905 (J. van Diggelen, Gemeentearchief Schiedam)

**In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorgeschiedenis van de plannen voor Nieuw-Mathenesse en de voor het gebied relevante plannen op gemeentelijk en regionaal niveau. Dit hoofdstuk geeft daarmee ook een beeld van het bredere kader binnen de regio.**

## **Ontwikkelingsvisie Nieuw-Mathenesse**

De ‘Ontwikkelingsvisie Nieuw-Mathenesse, Schiedam en Rotterdam op weg naar een gezamenlijke aanpak’<sup>2</sup> is opgesteld na een samenwerkingsovereenkomst tussen de stadsbesturen van Rotterdam en Schiedam<sup>3</sup>. Deze samenwerkingsovereenkomst is gesloten ‘om te voorkomen dat aan weerszijden van de gemeentegrens ‘met de rug naar elkaar toe’ wordt ontwikkeld’<sup>4</sup>. Dit vanuit de overtuiging dat een gezamenlijke visie een meerwaarde heeft voor het geheel en de afzonderlijke delen.

De ontwikkelingsvisie Nieuw-Mathenesse is opgesteld door een team van Schiedamse en Rotterdamse vertegenwoordigers. Hierin staat de ambitie om Nieuw-Mathenesse te herstructureren ‘tot een hoogwaardig bedrijventerrein, waar op termijn meer ruimte wordt geboden voor stedelijke functies als wonen.’<sup>5</sup> Er is aansluiting gezocht op te verwachten ontwikkelingen in Merwehaven, het centrum van Schiedam en grote bedrijven in het gebied.

Het gewenste beeld van Schiedam en Rotterdam is weergegeven in de visiekaart 2030.

In grote lijnen gaat deze visiekaart uit van:

- Een distilleercluster tussen de Buitenhavenweg en de Nieuw-Mathenesserstraat .
- Een zone voor lokale midden- en kleinbedrijven in de zone tussen de Nieuw-Mathenesserstraat en de Gustoweg.
- Een doorgaand verkeerstracé over de Gustoweg of over een nieuw tracé via de Merwehaven, waarbij de Nieuw-Mathenesserstraat voor de interne verkeersafwikkeling zal gaan functioneren.
- Bebouwing langs de Buitenhavenweg, Gustoweg en Maasdijk die aan hoge eisen gaat voldoen om een visuele opwaardering te bereiken.
- De Buitenhavenweg betekenis geven als toeristische route tussen het centrum van Schiedam en het distilleercluster.
- Het maken van een aantal (groene) dwarsverbindingen in het gebied.

De verwachte volgorde van de ontwikkeling van de transformatiegebieden is als volgt: Marconistrip en Gustoterrein, de pieren van de Merwehaven, de Van Udenstrip en het deelgebied Nieuwe Maas. Daarnaast wordt ook het terrein van de glasfabriek als mogelijk transformatiegebied aangewezen.

<sup>2</sup> Ontwikkelingsvisie Nieuw-Mathenesse, Schiedam en Rotterdam op weg naar een gezamenlijke aanpak, definitief concept 18 augustus 2005, Schiedam/Rotterdam

<sup>3</sup> Samenwerkingsovereenkomst tussen de stadsbesturen Van Rotterdam en Schiedam, getekend op 24 september 2004, Schiedam/Rotterdam

<sup>4</sup> Citaat uit de Ontwikkelingsvisie

<sup>5</sup> Idem



-  binnenstad Schiedam
-  transformatie
-  groene hoofdroute
-  woonwijken
-  poorten / stedelijke ankers
-  toeristische route
-  herstructurering
-  orientatie / presentatie
-  ruimtelijke verbindingen Merwehaven - Buitenhaven

De huidige werkgelegenheidsaantallen zullen ondanks de transformatie kunnen worden gehandhaafd door het opwaarderen van het bedrijventerrein, het realiseren van meer arbeidsintensieve bedrijvigheid en door vergroting van de bebouwingsdichtheid.

Er zijn verschillende stappen uiteengezet. Na vaststelling van de Ontwikkelingsvisie was het de bedoeling om deze te vertalen naar bestemmingsplannen aan zowel de Schiedamse als de Rotterdamse zijde en deze naadloos op elkaar aan te sluiten. Hoewel de visie door de colleges van beide gemeenten is vastgesteld is men nooit naar buiten getreden met de Ontwikkelingsvisie.

### **Schiedam onthult haar geheim, Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Schiedam**

In januari 2005 is de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie voor Schiedam in de gemeenteraad vastgesteld. In de visie wordt ingezet op het behouden en mogelijk creëren van gedifferentieerde werkgelegenheid, onder meer door herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Deze herstructurering van bedrijventerreinen is één van de sleutelprojecten in de RO-visie. Hieronder valt ook de herstructurering en revitalisering van Nieuw-Mathenesse tot een modern en hoogwaardig bedrijventerrein. Een belangrijk aandachtspunt vormt de relatie met en afstemming op de ontwikkelingen en de Rotterdamse Merwehaven. De planvorming voor een transformatieproces naar wonen is hier in gang gezet. Met de gemeente Rotterdam wordt gewerkt aan een gezamenlijke visie voor dit deel van het havengebied. Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld milieuhinder en toekomstperspectieven bedrijvigheid, maar ook de aantrekkelijkheid van de toegang naar en uitstraling van Nieuw-Mathenesse. De toekomstige bewoners van de Merwehaven zullen immers ook georiënteerd zijn op het voorzieningenapparaat van de Schiedamse binnenstad. De visie beschrijft vijf stadspoorten, die de entree van de stad

aanduiden. Twee van deze stadspoorten liggen in of nabij Nieuw-Mathenesse.

*De Poort aan de Rotterdamsedijk*, een nieuw sleutelproject, markeert de ‘overgang’ van Rotterdam naar Schiedam. Het uitgangspunt is om de entree van Schiedam uitnodigender en ook Schiedamser te maken, waardoor mensen verleid worden een bezoek te brengen aan bijvoorbeeld de binnenstad. Daarnaast draagt deze poort ook bij aan een aantrekkelijker entree van Nieuw-Mathenesse.

*De Waterpoort aan de Maas* heeft als uitgangspunt het versterken van de relatie tussen Schiedam en het water van de Nieuwe Maas, waar ze nu nog als het ware met de rug naartoe ligt. Het accent ligt hier op recreatie en toerisme terwijl er relaties mogelijk zijn met ontwikkelingen in de Wilhelminahaven<sup>6</sup>.

### **Stadsvisie Schiedam**

Als vervolg op de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie wordt momenteel gewerkt aan een brede stadsvisie voor Schiedam. Dit betreft voor een deel een herijking van de huidige visie, maar er zal ook een aantal nieuwe thema’s aan bod komen. In de visie zal aan de orde komen hoe de ontwikkelingen in het Waterfront zich verhouden tot de stadsbrede ontwikkelingen en ontwikkelingsrichtingen. Binnen de gehele zone langs de Nieuwe Waterweg ligt de komende jaren een aantal keuzes voor. De stadsvisie is op dit moment nog in opbouw, maar zal uiteindelijk richting geven aan deze keuzes. Inmiddels is wel duidelijk dat voor het gehele gebied, rond Wiltonhaven, Wilhelminahaven en Nieuw-Mathenesse, geldt dat er een intensivering plaats zal vinden. Dit kan gaan om intensivering van huidig gebruik, maar ook om het toevoegen van functies of verstedelijking en transformatie. Los van welke keuze hierin wordt gemaakt, zal bereikbaarheid in deze zone bij elke intensivering een bepalende factor zijn.

<sup>6</sup> Op zowel de functionele als ruimtelijke invulling van Wilhelminahaven wordt op het ogenblik nog gestudeerd

De oost-westverbinding, zoals nu aanwezig, is van belang, maar vooralsnog toereikend. Voor autoverkeer is bij verdere intensivering niet zozeer het stedelijk weefsel beperkend, maar liggen de knelpunten vooral bij de aansluitingen op het (boven)regionaal wegennet. Voor verdere intensivering van de zone langs de Nieuwe Maas is de huidige route geen beperkende factor. Voor openbaar vervoer ligt dit anders. Wiltonhaven en Nieuw- Mathenesse zijn op korte afstand met grote OV-knopen te verbinden, maar de ontsluiting van Wilhelminahaven vergt een significante investering in openbaar vervoer. Welke vorm hierin het meest wenselijk is, moet nog worden bepaald.

### **Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020)**

Eind 2005 is het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 vastgesteld, als streekplan voor de provincie Zuid-Holland en regionaal structuurplan voor de Stadsregio Rotterdam. In het RR2020 wordt veel aandacht besteed aan het versterken van de economie in de stadsregio. De herstructurering van bestaande bedrijfsterreinen is een van de belangrijke thema's. Hier wordt ook het bedrijventerrein Nieuw-Mathenesse genoemd.

In RR2020 is een aantal haven-/industriegebieden aangewezen als transformatiegebied naar meer stedelijke functies (waaronder wonen) langs de rivier. Binnen Schiedam zijn dit de Wilhelminahaven en het Gusto-terrein en naast Nieuw-Mathenesse is dit de Merwehaven, als onderdeel van Stadshavens. In het Uitvoeringsprogramma van RR2020 is de uitwerking van de rivierzones één van de 10 geformuleerde uitwerkingsprogramma's waaraan de Stadsregio specifiek aandacht besteedt.

'De opgave voor de rivierzones is om de herstructurering en transformatie, die op verschillende locaties speelt, onderling af te stemmen en om de uitvoerende gemeenten te ondersteunen bij een zorgvuldige plannings- en ontwerpstrategie.'<sup>7</sup>

### **Koers 2025: 'Rotterdam Waterproof: de Mainport toekomstbestendig'<sup>8</sup>**

Deze nota schetst het toekomstperspectief van Merwestad. In de onderstaande samenvatting worden eerst enkele algemene aspecten benoemd, waarna gedetailleerder wordt ingegaan op Merwestad, waarbij ook Nieuw-Mathenesse wordt betrokken.

#### **Algemeen**

De inzet voor Stadshavens is internationaal. Het gaat om een duurzame versterking van de economische structuur en het realiseren van een attractief woon- en vestigingsklimaat. Door de grootschaligheid en de buitendijkse ligging kan het gebied zich manifesteren als een unieke locatie voor buitendijks en klimaatbestendig bouwen en daarvoor als een laboratorium dienen. Stadshavens Rotterdam wil zich profileren als voorbeeldproject van 'duurzame gebiedsontwikkeling'.

#### **Merwestad**

Merwestad wordt ontwikkeld tot een Kenniscentrum op het gebied van klimaat, energie en waterhuishouding: het 'Rotterdam Climate Institute', gekoppeld aan een attractieve woon/werkwijk voor creatieven, kenniswerkers, internationale studenten e.d. Er zullen manifestaties op het gebied van klimaatbeheersing worden georganiseerd. Dit alles in samenhang met Delfshaven en (het centrum van) Schiedam en een voorbeeldproject van 'duurzame stedenbouw'.

Relevant voor Nieuw-Mathenesse in het programma 2025 zijn de volgende elementen:

- 1 Spooremplacementen (waaronder Marconistrip) verwijderd
- 2 Bodemsaneringen transformatiegebieden (waaronder Marconistrip)
- 3 Tijdelijk gebruik Marconistrip als expositieterrein (lightrail naar Rotterdam CS)
- 4 Ontwikkelen van nieuwe duurzame woningbouwconcepten

<sup>7</sup> Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020), december 2005, Rotterdam

<sup>8</sup> Koers 2025: 'Rotterdam Waterproof: de Mainport toekomstbestendig', november 2006, Rotterdam

- 5 Ontwikkeling woningbouw Merwehavigebied / Gusto Schiedam
- 6 Aanpassing waterkering (Schiedamseweg)

### **Samenwerking tussen Stadshavens Rotterdam en Waterfront Schiedam**

Er is grote ruimtelijke en functionele samenhang tussen de verschillende deelgebieden in de haven. Deze overstijgen de gemeentegrenzen, bijvoorbeeld Merwestad en het Waterfront (Nieuw-Mathenesse en Wilhelminahaven). Herkenning en erkenning van deze samenhang biedt meerwaarde en daarmee kansen bij de herontwikkeling van deze deelgebieden. Daarom wordt door Rotterdam en Schiedam gestreefd naar een gezamenlijke ontwikkelingsstrategie. Ontwikkelingen in beide gebieden zullen elkaar ruimtelijk, functioneel en financieel danig beïnvloeden. Het streven is om gezamenlijk afspraken te maken over onder andere de programmering, de ruimtelijke kwaliteit van de gebieden, de planning en fasering, duurzaamheid, RO/milieureggeving, infrastructuur en het verplaatsen en/of accommoderen van bedrijven.

### **Regionale economische positie**

Volgens het RR 2020 moet tussen 2001 en 2020 1141 hectare droog bedrijventerrein een herstructurering ondergaan. Dit zijn verouderde bedrijventerreinen als Nieuw-Mathenesse. Hier zijn maatregelen nodig om de economische functie weer voluit en langdurig te kunnen waarmaken. Deze maatregelen gaan verder dan de vernieuwing van bedrijfspanden. Aandacht moet uitgaan naar onder meer een intensivering van het ruimtegebruik, een duurzame aanleg en inrichting, een zorgvuldigere omgang met water, lucht en bodem en een betere afwikkeling van verkeersstromen. Voorts verlenkt een goed beheer, parkmanagement, de levensduur. Het uitgangspunt is om de herstructurering van oude bedrijventerreinen en de aanleg van nieuwe gelijk op te laten lopen.

De regio Rijnmond heeft een relatief jonge bevolking en een relatief groot aantal werklozen. Hierdoor ontwikkelt de toekomstige beroepsbevolking zich in Rijnmond afwijkend van de nationale (dalende) trend. Binnen de regio moet er voldoende ruimte voor bedrijvigheid worden gerealiseerd om deze beroepsbevolking van passend werk te kunnen voorzien. Kwaliteit op bedrijventerreinen is van groot belang voor het gezond houden van de regionale economie. Een regio met diversiteit aan kwaliteit van bedrijventerreinen zorgt voor het aantrekken van nieuwe en behoud van bestaande bedrijvigheid. Bedrijven van een specifiek cluster vragen om maatwerk en nemen vaak geen genoegen met restkavels op reguliere bedrijventerreinen of bedrijventerreinen met een slechte uitstraling.

Uit onderzoek is gebleken dat de regio een aantal belangrijke clusters, die voor veel werkgelegenheid zorgen, onvoldoende kan accommoderen. Het gaat hierbij juist om clusters waar de regio sterk in is zoals activiteiten binnen het HIC (Haven en industrieel cluster). Dit HIC is (nog steeds) de motor van de regionale economie. Naast deze clusters is er in de Rotterdamse regio een groot tekort aan lokaal gemengde bedrijventerreinen in de Rotterdamse regio. Gezien de ligging kan Nieuw-Mathenesse vooral dit type bedrijvigheid bedienen.

Nieuw-Mathenesse ligt binnen de ruit van Rotterdam



Strategische positie in stedelijk weefsel van Schiedam en Rotterdam



# Positie

## Ruimtelijk

Nieuw-Mathenesse neemt een strategische positie in het stedelijk weefsel van Schiedam en Rotterdam in.

Het gebied haakt zowel aan het stedelijk netwerk van Schiedam als dat van Rotterdam en vormt een verbindend element tussen de twee netwerken. Daarbij zijn er kansrijke verbindingen met delen van de stad en omgeving, namelijk met het Centrum van Schiedam, Station Schiedam Centrum, het Waterfront en de Merwehaven.



Kansrijke verbindingen met delen van de stad en omgeving

Het gebied is omringd door water. Dit is ruimtelijk een uit te buiten kwaliteit, maar ook functioneel zijn hier kansen.

Verschillende elementen in het gebied kunnen gebruikt worden bij het versterken van de ruimtelijke structuur of zullen bij de ontwikkeling verbeterd moeten worden:

- Sterke noord-zuidrichting (Nieuw-Mathenesserstraat, Buitenhavenweg, Gustoweg)
- Karakter: zichtassen door het gebied, maar ook een waterfront verstoep achter een lange muur langs de kade aan de Merwehaven.
- Geknikte en daarmee wat verborgen aantakking op het stedelijk weefsel
- Het gebied van de Glasfabriek vormt nu nog een barrière tussen Nieuw-Mathenesse en het centrum van Schiedam, maar een betere integratie in het gebied biedt kansen
- Visitekaartje van Schiedam: het distilleercluster heeft zowel ruimtelijk als functioneel een positieve uitstraling op het gebied.



Sterke noord-zuidrichting Nieuw-Mathenesserstraat



Ontoegankelijk waterfront



Geknikte aantakking stedelijk weefsel



Distilleercluster is het visitekaartje van Schiedam

## Functioneel

Bij de functionele ontwikkelingsmogelijkheden van Nieuw-Mathenesse valt op dat de marktmogelijkheden haast onbegrensd zijn. De ligging van het terrein, gecombineerd met de grote ruimtedruk voor nieuwe ontwikkelplekken, maakt het gebied voor tal van functies en gebruikers interessant. Ook de ruimtedruk op de bestaande bedrijfsmatige functie van Nieuw-Mathenesse in de gemeente is enorm.

De ambitie is er het bedrijventerrein op te waarderen tot een modern stedelijk multifunctioneel gebied. Een gebied waar werken samengaat met wonen en andere functies zoals horeca, detailhandel of leisure.

Het combineren van functies heeft consequenties voor de continuïteit van de vestigingsmogelijkheden van de bestaande reguliere bedrijvigheid. Consument aantrekkende functies (wonen, detailhandel) en reguliere bedrijvigheid leven in een gespannen relatie, met name ten aanzien van milieubelasting. Om te komen tot een integrale gebiedsontwikkeling van Nieuw-Mathenesse, waarbij reguliere bedrijvigheid zoveel als mogelijk behouden blijft en tevens een hoogwaardig gemengd gebied ontstaat, worden er functionele typering van deelgebieden onderscheiden, uiteenlopend van gebieden specifiek

bestemd voor bedrijvigheid tot gebieden waar de woonfunctie de overhand heeft.

De ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte dienen hiertussen een verbindende schakel te vormen. Dit leidt tot een meerwaarde in het functioneren van de verschillende bestemmingen in het gebied. Juist in Nieuw-Mathenesse kunnen de specifieke ruimtelijke kwaliteiten gebruikt worden, zoals de ligging nabij het water, het centrum van Schiedam en binnen de structuur van de Rotterdamse regio. Hiermee zijn diverse concepten te ontwikkelen, waarbinnen functiemenging en binnenstedelijke inpassing van bedrijvigheid mogelijk is; concepten met een beperkte milieubelasting. In het gebied dient gekozen te worden voor concepten en vormen van clustering die nauwkeurig omgaan met de spanning tussen wonen en werken. Milieubelastende activiteiten moeten sterk geclusterd worden, zodat ze gescheiden kunnen worden van kwetsbare functies en objecten, zoals woningbouw.

Door heldere keuzes te maken op welke plaats welke functies wenselijk en haalbaar zijn en hoe ze zich ten opzichte van elkaar verhouden is een hoge kwaliteit voor het gehele gebied bereikbaar.

# Ambities

**De kern van het masterplan wordt gevormd door de Ambities. Het geeft samen met het planconcept de uitgangspunten en principes bij de gebiedsontwikkeling van Nieuw-Mathenesse weer.**

De ambities van de gemeente Schiedam met de ontwikkeling van Nieuw-Mathenesse komen voort uit de basiskwaliteiten van het gebied en de geschiedenis van zijn ondernemers. De dynamiek in stad en regio en de specifieke ligging, omvang en grondposities maken het mogelijk van Nieuw-Mathenesse een modern stedelijk gebied te maken met een diversiteit aan vooral economische functies. Hiermee wordt het gebied verbonden met een hoogstedelijke omgeving van de historische binnenstad, de Rotterdamse ontwikkelingen in Merwehaven (transformatie van de haven tot een stedelijk gebied Merwekwartier) en met het water van de Nieuwe Maas. Een belangrijke troef hierbij is het veel intensiever gebruik maken van het **omringende water** en haar kwaliteiten.

Nieuw-Mathenesse is van oudsher een gemengd bedrijventerrein, waarbij de bedrijvigheid ook aansloot bij de ambachtelijke traditie in Schiedam. De ambitie is hiervoor ook ruimte te maken in Nieuw-Mathenesse. Met name het **distilleercluster** wordt verder versterkt; uitbreiding van dit type authentieke bedrijvigheid in een hoogwaardige moderne vorm aan de westzijde van Nieuw-Mathenesse dient het profiel van het terrein binnen de Schiedamse en regionale context verder te versterken. Bij de ontwikkeling van het overige gedeelte van het gebied wordt, indien mogelijk, de betekenis van het distilleercluster versterkt. Dit cluster kan de drager zijn voor toeristische recreatieve ontwikkelingen in en langs de Buitenhaven.



Nieuw-Mathenesse wordt omringd door water



Rotterdamsedijk is een poort tot Schiedam

De ontwikkeling van andere delen van het terrein zal gedragen moeten worden door ondernemingen, die optimaal gebruik kunnen maken van de aanwezige milieuruimte, Nieuw-Mathenesse als natuurlijke vestigingsplaats zien en een bijdrage leveren aan de versterking van de Schiedamse economie en werkgelegenheid. Kwaliteit is voor de ontwikkeling van deze delen leidend. Met aandacht voor **intensief ruimtegebruik, hoogwaardige beeldkwaliteit** die aansluit bij het hoogstedelijke karakter van de omgeving en het terrein.

De gemeente streeft naar vooral een **duurzame ontwikkeling** van het terrein, deze ambitie zal aangrijpen op zowel de bedrijfsprocessen, het vastgoed en het openbaar gebied. Hier wordt ook actief gezocht naar de mogelijkheden om de cradle to cradle principes toe te passen.

De hoge dynamiek en stedelijkheid in de omgeving biedt kansen voor Nieuw-Mathenesse **uit het isolement** te komen en het gebied **structureel** beter te **verweven met haar**



Buitenhaven en Buitenhavenweg als verbinding tussen stad en Nieuwe Maas

**omgeving.** De transformatie van Merwehavens in het oosten, de Wilhelminahaven in het westen en de doorgaande ontwikkeling van de binnenstad van Schiedam bieden aan het gebied de kans haar economische vitaliteit duurzaam te versterken. Juist door aansluiting te zoeken bij de potenties en reeds in gang gezette ontwikkelingen in de omgeving zijn hiervoor mogelijkheden. Deze aansluiting wordt gezocht in **goede overgangen van economisch functies naar woonfuncties.** In het zuiden van het gebied zijn kansen om tot een aantrekkelijk stedelijk gebied te komen aan het water.

Infrastructureel is er op stedelijk en regionaal niveau de wens voor een **hoogwaardige oost-westverbinding.** De urgentie hiervan is evident. Op het ogenblik is dit een ontbrekende schakel in het stedelijk netwerk. **Hoogwaardig openbaar vervoer** zal hiervan een belangrijk onderdeel zijn.

**Funciemenging** op verschillende niveaus moet leiden tot een natuurlijke en vanzelfsprekende overgang naar de andere

stedelijke gebieden. Een ambitie is de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren waarbij vooral wordt gezocht naar het **versterken van de functionele relaties met de omgeving**.

Voor de interne infrastructuur worden de kwaliteiten van de Nieuw-Mathenesserstraat optimaal ontwikkeld. Het brede profiel biedt goede kansen voor een sterke presentatie van de gebouwen, maar ook verkeerskundig liggen hier de mogelijkheden voor het **accommoderen van bestemmingsverkeer**, waaronder **goede langzaamverkeerroutes**.

Zo wil de gemeente het gebied Nieuw-Mathenesse ontwikkelen waarbij het een voor het gebied **nieuwe stedelijkheid** nastreeft. Een stedelijkheid die **relaties tussen Merwekwartier en de historische binnenstad van Schiedam** kan versterken: door het creëren van een zone met aantrekkelijke verbindingroutes en bijbehorende stedelijke functies.

Ook de samenhang tussen de ontwikkelingen aan het Waterfront, Merwehavens en Wilhelminahaven wordt

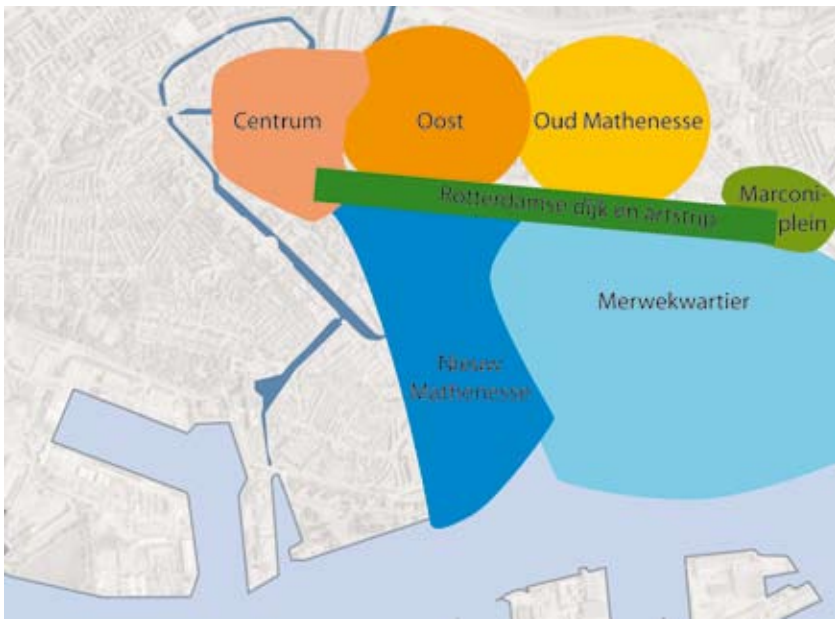
met deze nieuwe stedelijkheid versterkt. **De poorten van Schiedam** hebben hierin een centrale rol.

De zuidelijke Poort aan de Nieuwe Maas in samenhang met de **ontwikkeling van een toeristische route** op de Buitenhavenweg zal de stad beter moeten verbinden. De noordelijke Poort, op de overgang van Schiedam en Rotterdam, zal ter hoogte van de Gustoweg/ Van Deventerstraat/ Rotterdamsedijk duidelijk vorm moeten krijgen in de ruimtelijke kwaliteit en de hoge stedelijkheid en de **bijzondere beeldkwaliteit**. Hiermee geeft het knooppunt een duidelijke oriëntatie op de grote verscheidenheid van de gebieden waartoe het toegang biedt.

Het **water**, dat Nieuw-Mathenesse omringt, moet worden benut. **Kades**, die nu verborgen liggen, worden open gesteld als **aantrekkelijke wandelroutes** langs de havens. Ook het **gebruik van de Buitenhaven** wordt geïntensiveerd. Recreatief gebruik maar ook overslag van grondstoffen en producten moeten deze haven ook een aantrekkelijke gebruiksfunctie geven voor stad en het bedrijventerrein.

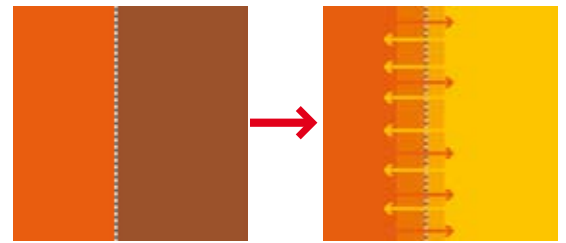
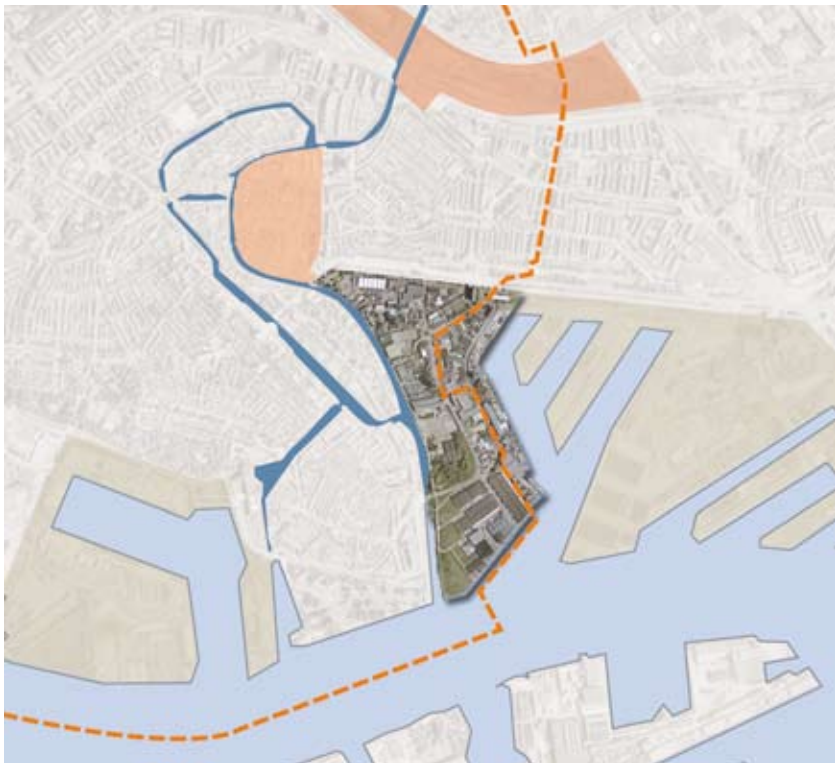


Benutten van water en kade



Relatie met omliggende wijken

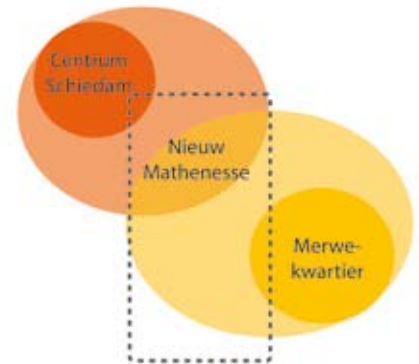
Gemeente grens Rotterdam en Schiedam



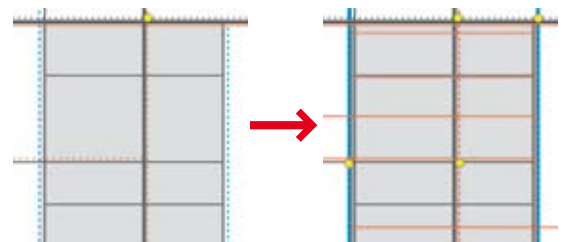
Grensgebied > Verbindend gebied



Versterken structuur door aansluiting op het bestaande



Aanvullende functies op Centrum Schiedam en Merwekwartier



Bestaand netwerk > Nieuwe langzaam verkeer routes en verbetering OV

# Planconcept

In het Planconcept worden de belangrijkste elementen benoemd die samen met en op basis van de in hoofdstuk 4 gestelde ambities vorm geven aan de gewenste ontwikkeling van Nieuw-Mathenesse. Het zijn de uitgangspunten die in de volgende hoofdstukken verder worden uitgewerkt.

## Relatie met de omgeving

Het gebied ligt op de overgang tussen de stedelijke gebieden van Schiedam en Rotterdam. In de toekomst zal hier sprake zijn van één verstedelijkt gebied. Voor Nieuw-Mathenesse wordt daarom ingezet op het gebied als een verbindend element en het aansluiten op bestaande structuren.

Ruimtelijk: versterken structuur door het aansluiten op bestaande routes en structuren.

Functioneel: fungeren als aanloopgebied naar het centrum van Schiedam, met functies aanvullend op zowel het Centrum van Schiedam als het Merwekwartier.

Infrastructuur: op peil houden van de huidige autoverkeersstructuur; het waar mogelijk ontwikkelen van nieuwe routes voor het langzaamverkeer; verbeteren openbaar vervoer, halte tram en lijnvoering bussen en bereikbaarheid over water.

## Stadspoorten en entrees

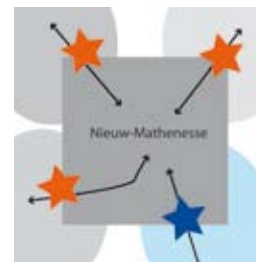
De stadspoorten en entrees tot Nieuw-Mathenesse zijn essentieel bij de aanhaking aan de omgeving. Op het niveau van stad en regio zijn de stadspoorten van belang. Twee van de vijf van deze door Schiedam onderkende stadspoorten bevinden zich op of vlakbij het terrein. Eén stadspoort duidt de entree van Schiedam vanuit Rotterdam aan over land (via de Rotterdamsedijk/ Van Deventerstraat). De andere stadspoort

is de entree van Schiedam vanaf de Nieuwe Maas (via de Voorhaven).

Op de schaal van de directe omgeving is er een aantal entrees die het gebied aan zijn omgeving verankeren. In de huidige situatie zijn dit: Koemarkt-Buitenhavenweg, Maasdijk-Havendijk en Nieuw-Mathenesserstraat-Rotterdamsedijk. Voor de toekomst worden meer entrees onderzocht, zoals een extra verbinding over de Buitenhaven en entrees over water aan de zuid- en oostkant van het gebied.

Stadspoorten en entrees

Poorten tot Nieuw-Mathenesse



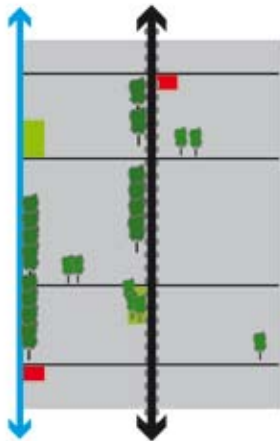
## Openbare ruimte

De openbare ruimte vormt de basis en drager van de ontwikkelingen in Nieuw-Mathenesse. Daarnaast geeft het de eerste indruk van het gebied en is daarmee het visitekaartje van het gebied. Het is ook hét instrument van de gemeente om op kwaliteit te kunnen sturen. Het netwerk van openbare ruimtes dient op een kwalitatief hoogwaardige wijze te worden ingericht. Hierbij wordt gebruik gemaakt van bestaande kwaliteiten als groen en bomen, water, profielmaten en hoogteverschillen.

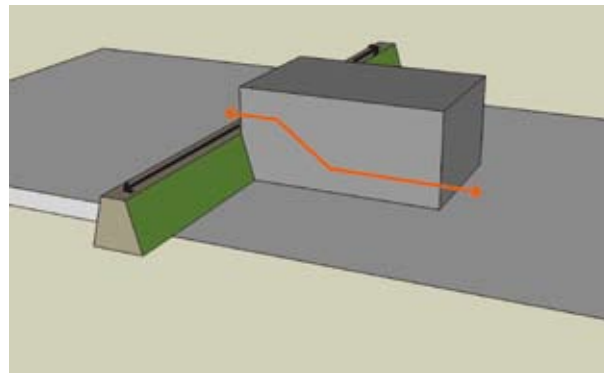
Er wordt onderscheid gemaakt in:

- Ruimtelijke hoofdstructuur: Nieuw-Mathenesserstraat, Gustoweg, Van Deventerstraat, Buitenhavenweg.
- Nevenstructuur: Ontsluitingsstraten die op deze hoofdstructuur uitkomen
- Open (verblijfs-)ruimtes: Openbare open ruimtes en open ruimtes op particulier terrein, grenzend aan/zichtbaar vanaf de openbare weg.

Openbare ruimte is drager van ontwikkelingen



Gebruik hoogteverschil



Hoofdstructuur



## Kwalitatief profiel

Inzet bij de herstructurering van Nieuw-Mathenesse is het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig gebied dat op een goede manier ingepast kan worden én een kwalitatieve impuls betekent voor zowel het centrum van Schiedam als het nieuwe Merwekwartier.

Vanuit dit oogpunt is het functionele profiel een afgeleide van de kwaliteit. Voor het gebied als geheel en voor de onderscheiden deelgebieden wordt een kwalitatief profiel opgesteld. Op basis hiervan kan worden vastgesteld welke functies (en op welke plaatsen) al dan niet in dit profiel passen. In het profiel worden een aantal te behalen kwaliteiten per deelgebied vastgelegd: deze bestaan uit de economische ontwikkelingsmogelijkheden, stedenbouwkundige aspecten, kwaliteitsaspecten, duurzaamheidsaspecten (waaronder het Cradle-to-cradle principe) en milieutechnische randvoorwaarden, waaronder de milieuzonering en de maximaal toegestane milieucategorie. Woningbouw is een wezenlijk onderdeel in het ontwikkelingsperspectief. Afhankelijk van



Kwalitatief profiel voor gebied en deelgebieden



Cradle to cradle

het deelgebied zal nu eens de bedrijfsfunctie en dan weer de woonfunctie leidend zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden.

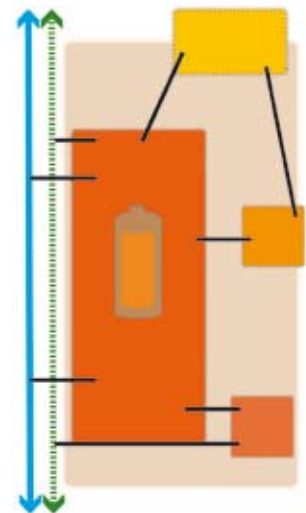
### Distilleercluster

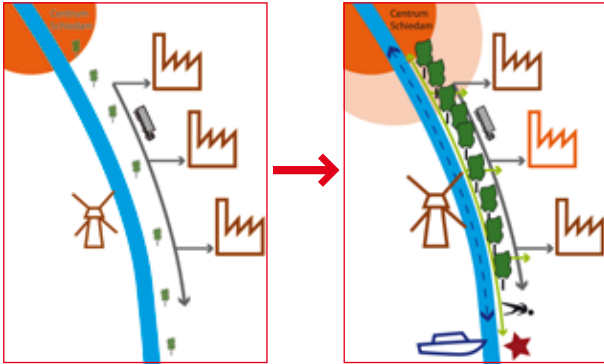
Het distilleercluster is een reeds ingezette ontwikkeling welke een grote kwalitatieve impuls geeft en nog kan gaan geven aan Nieuw-Mathenesse. Het cluster is een dragend onderdeel van de herontwikkeling van het gebied. Gezocht wordt naar mogelijkheden om hier in functioneel opzicht op aan te sluiten. Dat kan in directe zin, met toeleverende functies, maar ook in indirecte zin met aan het cluster gerelateerde functies, bijvoorbeeld in de toeristisch-recreatieve of cultuurhistorische sfeer.

### Buithavenweg

Vanuit historisch oogpunt is dit een belangrijke en interessante route. Via de Buithavenweg kan het Centrum van

Distilleercluster en gerelateerde functies





Buitenhavenweg als toevoer voor bedrijven > Buitenhavenweg met functies in de toeristisch-recreatieve en cultuurhistorische sfeer

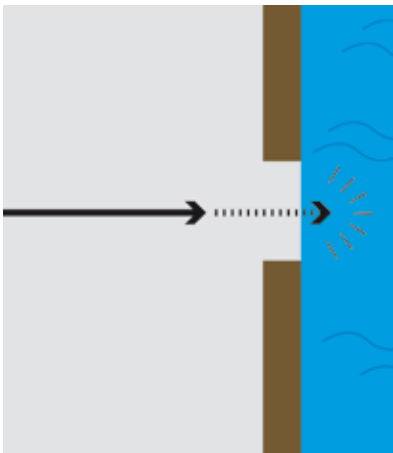
Schiedam worden bereikt, terwijl men over de weg gaand, of over het water van de Buitenhaven, al een beeld van het historische Schiedam krijgt voorgeschoteld. Deze weg wordt zo herontwikkeld dat er meer ruimte komt voor het langzaam verkeer en een betere aansluiting op het water. Een deel van het autoverkeer en dan met name het vrachtverkeer kan

alternatieven krijgen aangeboden. De bereikbaarheid van de bedrijven blijft daarbij gegarandeerd. De bedrijven blijven onbelemmerd bereikbaar. De bereikbaarheid van de bedrijven blijft daarbij gegarandeerd. Functioneel wordt een aansluiting gezocht bij het distilleercluster en worden er functies gestimuleerd in de toeristisch-recreatieve en cultuurhistorische sfeer.

## Water

Het water kan in potentie voor een grote omgevingskwaliteit zorgen en maakt als element onlosmakelijk van zowel de geschiedenis als de toekomst van Nieuw-Mathenesse. Het water kan hier verschillende functies vervullen:

- Zicht op het water: het weghalen van barrières
- Gebruik van de kades: fysiek gebruik en representativiteit
- Gebruik van het water: watertaxi- en bus, eventueel watersport
- Het versterken van de haven en het stimuleren van havengerelateerde activiteiten
- Het met elkaar verbinden van de verschillende havens en de rivier door middel van routes door het gebied heen



Zicht op water



Gebruik kades



Routes verbinden water met water

## Woningbouw

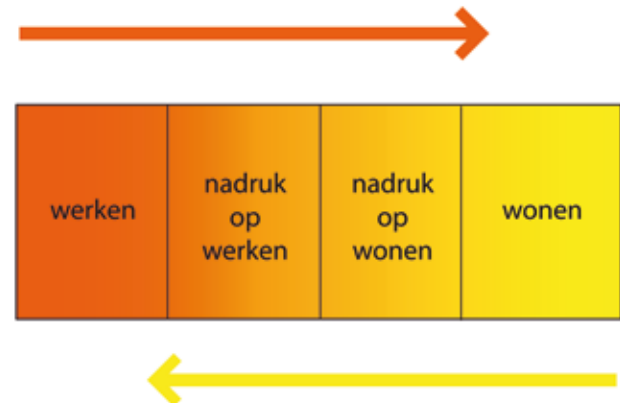
Woningbouw is een interessante functie in het gebied die voor een levendige sfeer kan zorgen, vooral buiten werktijden. In sommige deelgebieden is de woonfunctie leidend in andere een afgeleide. In die gebieden is het bijvoorbeeld inzet een minimaal aantal arbeidsplaatsen te realiseren. Er is alleen daar ruimte voor woningbouw, waar dit milieutechnisch geen belemmeringen vormt voor de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven in het gebied. Qua zonering betekent dit dat de mogelijkheden voor woningbouw toenemen, naarmate het gebied verder van het distilleercluster en dichterbij het Merwekwartier ligt.

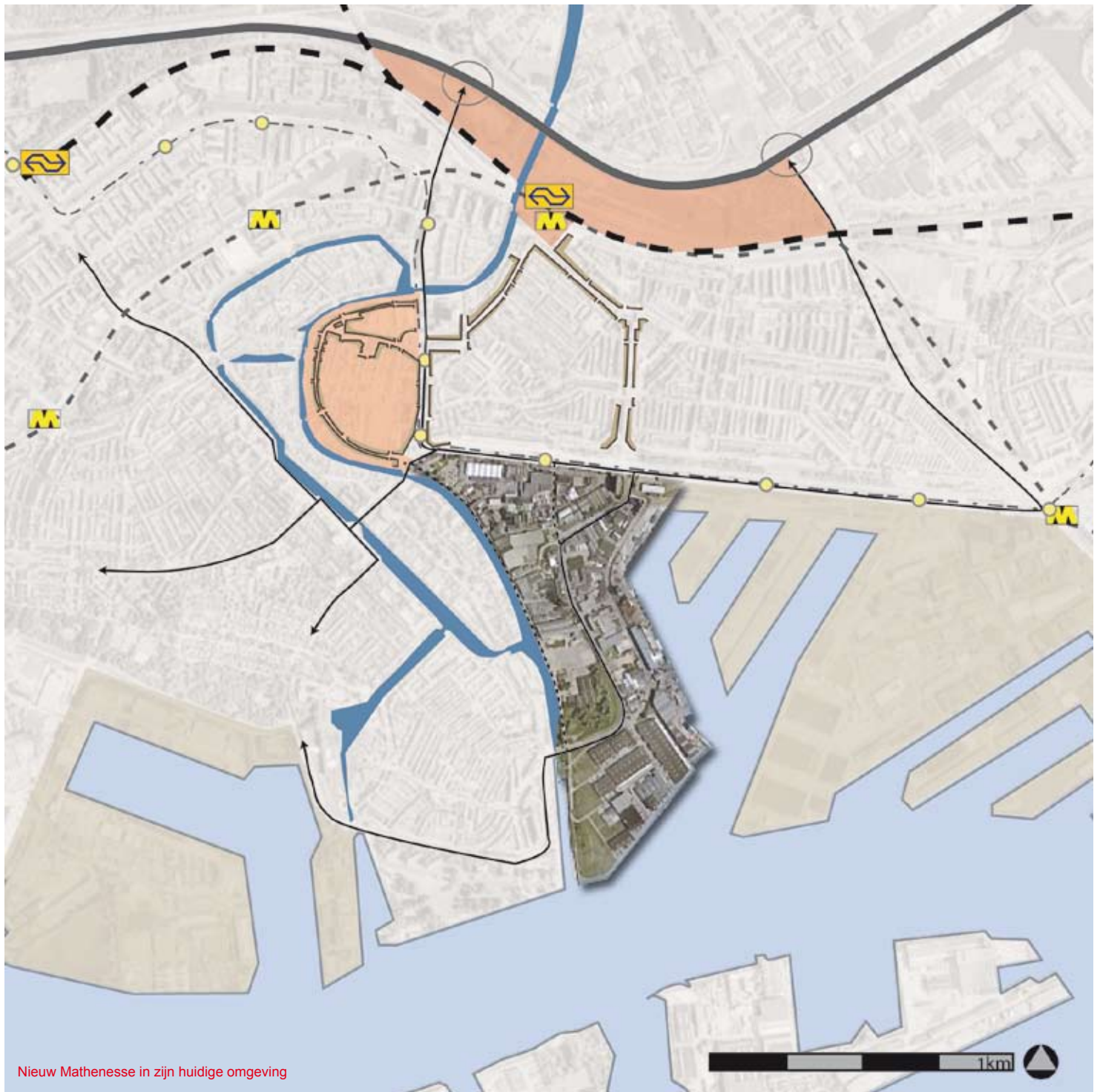
Het profiel van de woningen is daarbij gericht op de locatie. Dat betekent over het algemeen appartementen en doelgroepen die passen bij een intensief stedelijk leven. Zoals bijvoorbeeld starters op de woningmarkt en ondernemers met een bedrijf aan huis, dan wel ondernemers die dicht bij hun bedrijf willen wonen. Aan de waterfronten (Nieuwe Maas, Voorhaven en Merwehaven) wordt ingezet op woningbouw die gebruikmaakt van deze unieke omgevingskwaliteiten.



Per deelgebied een minimum aantal arbeidsplaatsen

Zonering met kerngebieden en overgangsgebieden





Nieuw Mathenesse in zijn huidige omgeving

**In dit hoofdstuk zijn de ambities uit hoofdstuk 4 en het planconcept uit hoofdstuk 5 vertaald in een visie voor het gebied. Hierin zijn de hoofdlijnen uitgezet voor de (her-) ontwikkeling van het gebied en met de ontwikkelingskaart worden de ingrepen in kaart gebracht. In hoofdstuk 8 wordt deze visie nog nader uitgewerkt in meer concrete randvoorwaarden.**

## **Nieuw-Mathenesse in zijn omgeving**

Voor Nieuw-Mathenesse wordt ingezet op het optimaal gebruik maken van de omgevingsfactoren van het gebied, zowel ruimtelijk, functioneel als infrastructureel.

Infrastructureel wordt aangehaakt op de omgeving met het benoemen van de Gustoweg als hoofdontsluiting. Het gebied haakt hiermee via de Van Deventerstraat rechtstreeks aan op de hoofdstructuur van zowel Schiedam als de regio. Het tracé maakt deel uit van een hoogwaardige oost-westverbinding op stedelijk niveau.

Op stedelijke/regionale schaal wordt er aandacht gegeven aan het openbaar vervoer door het verbeteren van de bereikbaarheid van de tramplushaltes op de Rotterdamsdijk. De doorgaande langzaamverkeerroute in Nieuw-Mathenesse, over de dijk (Nieuw-Mathenesserstraat) haakt aan beide zijden aan aan een stelsel van langzaamverkeerroutes over dijken en langs groenvoorzieningen.

Ruimtelijk wordt een logische aansluiting gemaakt met de ontwikkelingen in het Merwekwartier, zowel met de invulling van de Van Udenstrip als met de aanpak van de knoop Van

Deventerstraat/Rotterdamsdijk als entree van zowel het Merwekwartier en Nieuw-Mathenesse. Met het introduceren van langzaamverkeerroutes in oost-westrichting en het opwaarderen van de Buitenhavenweg worden er interessante verbindingen met het centrum van Schiedam mogelijk en gaat Nieuw-Mathenesse deel uitmaken van het stedelijk weefsel. Functioneel is er aansluiting aan het Merwekwartier met de introductie van de woonfunctie in de Van Udenstrip. Daarnaast is er in Nieuw-Mathenesse ruimte voor functies die aanvullend zijn op het Merwekwartier, waaronder nautische functies en voorzieningen ten behoeve van de woonfunctie van het Merwekwartier. Op het centrum van Schiedam wordt aangesloten door de uitwerking van de Buitenhavenweg als toeristisch-recreatieve route.

In Nieuw-Mathenesse is verder ruimte voor functies aanvullend op de functies in het centrum, waaronder dienstverlening en creatieve bedrijvigheid. Voorts is er ruimte voor detailhandel, die aanvullend is aan het centrum van Schiedam, faciliterend is aan het Merwekwartier en/of in de nautische sfeer ligt.

## Ruimtelijke en functionele structuren

Deze beide kaarten constateren de ruimtelijke en functionele kwaliteiten van Nieuw-Mathenesse. Dit kan gaan om aanwezige kwaliteiten die versterkt worden én kwaliteiten die door de verbetering van de ruimtelijke en functionele structuur geïntroduceerd worden.

Deze kaartbeelden zijn gecombineerd in de **ontwikkelingskaart**. Dit is in feite de plankaart voor de ontwikkeling van Nieuw-Mathenesse. Met deze kaart kunnen de diverse ontwikkelingen in Nieuw-Mathenesse in een breder perspectief worden geplaatst. Daarnaast levert de kaart de uitgangspunten die in de deelgebieden verder worden uitgewerkt.

## Poorten

### Poorten



Stadspoorten



Gebiedspoorten

### Infrastructuur



Infrastructuur



Dijk

### Algemeen



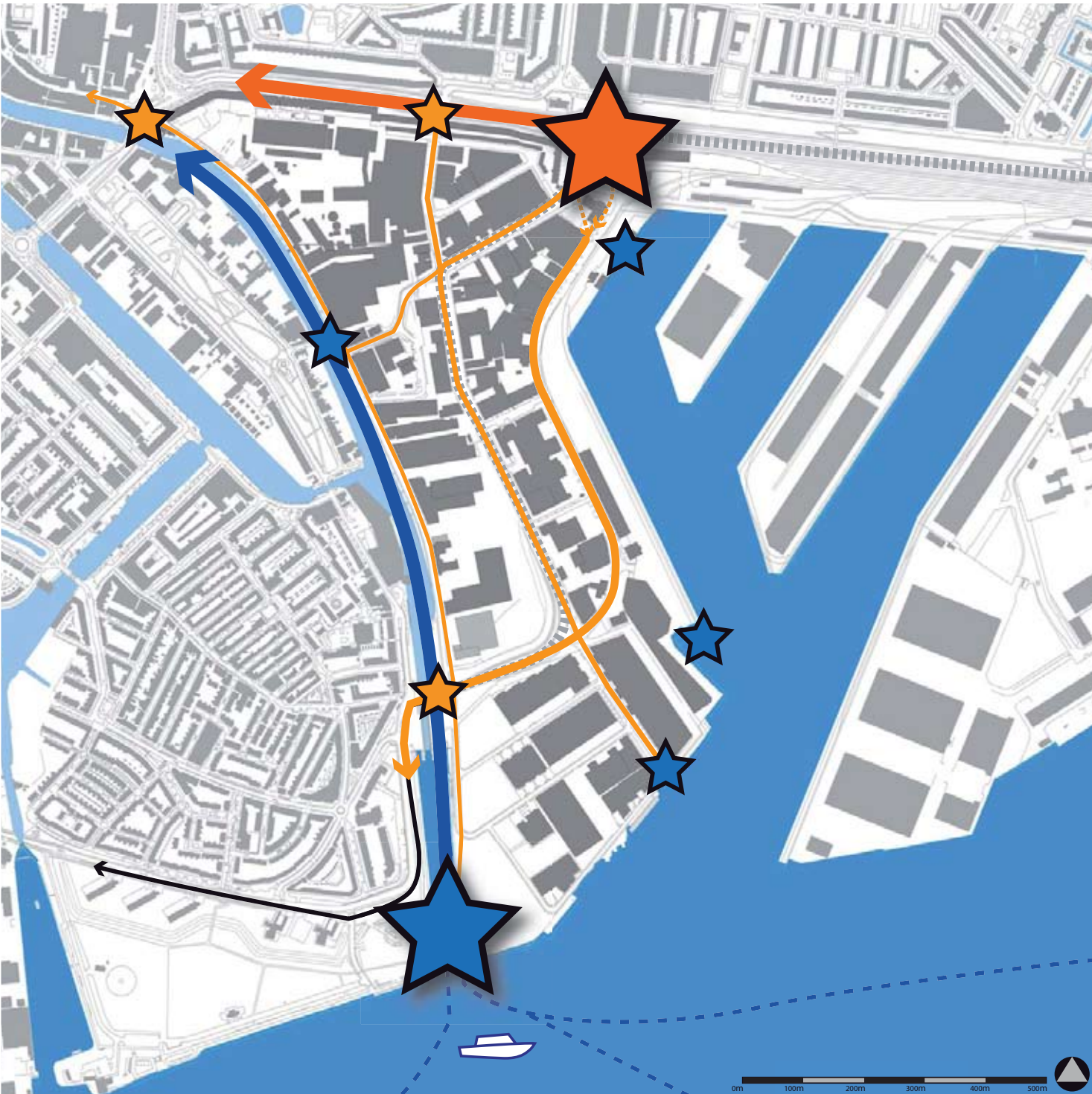
Bebouwing (buiten lokatie/op lokatie  
(bestaand/in voorbereiding))



Water binnendijks



Water buitendijks









# Ruimtelijke hoofdstructuur




## Hoofdelementen en structuur

-  Dijk/hoofdstructuur
-  Kade binnen/buitendijks
-  Stadskade
-  Overgangszone land/water
-  Knoop

## Overige elementen, routes en structuur

-  Interne routes
-  Zoeklocaties verfijning structuur
-  Bijzondere elementen (bebouwd/onbebouwd)
-  Zichtpunten
-  Zichtassen
-  Verblijfsgebied






## Algemeen

-  Bebouwing (buiten lokatie/op lokatie  
(bestaand/in voorbereiding))
-  Water binnendijks
-  Water buitendijks



# Functionele hoofdstructuur




## Hoofdelementen en structuur

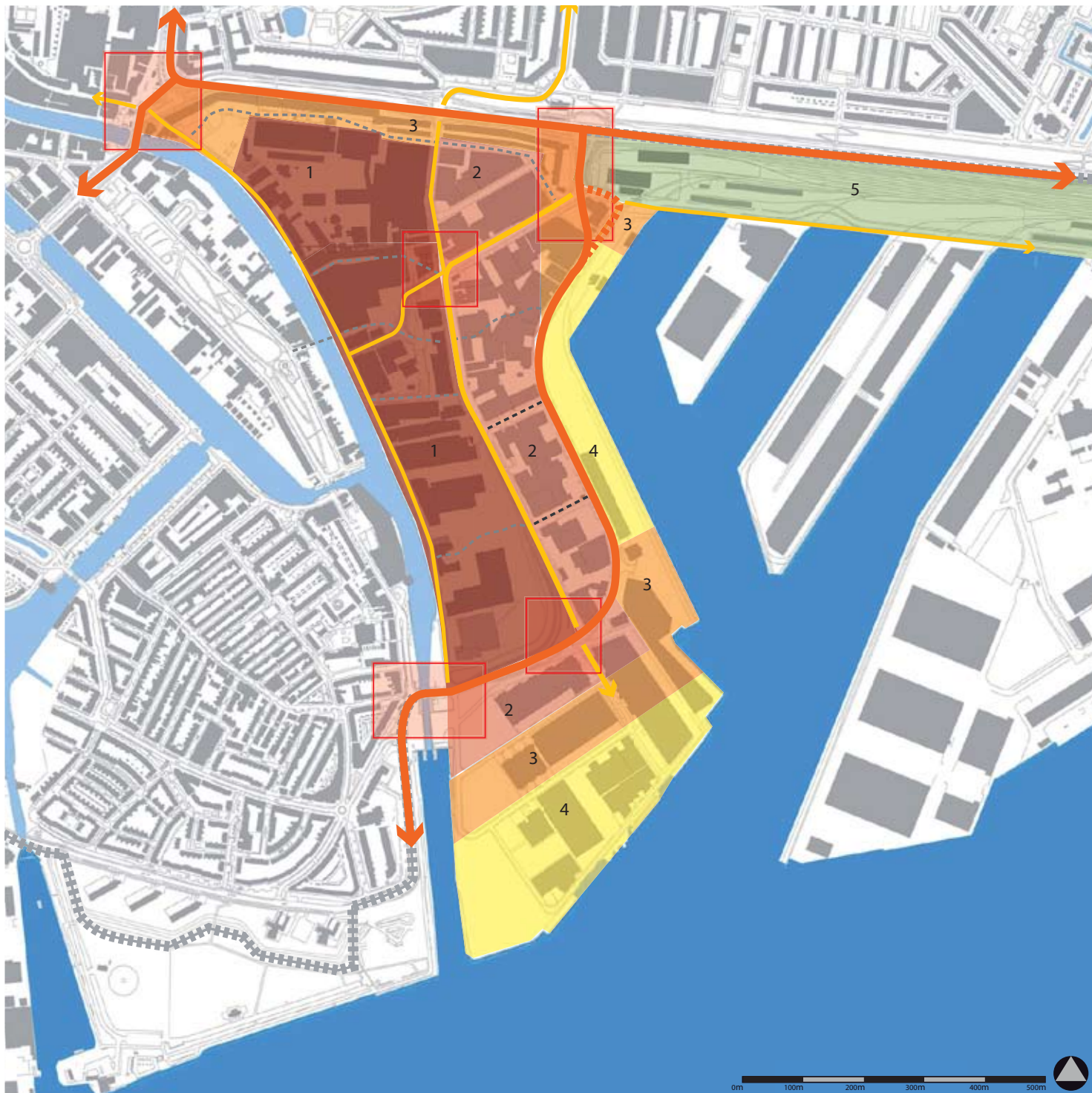
-  Hoofdstructuur
-  Secundaire structuur
-  Zoeklocatie dwarsverbindingen
-  Optie tracé Gustoweg
-  Knooppunten

## Functionele zones

-  1 Distilleercluster
-  2 Werkgebied
-  3 Gemengd gebied
-  4 Woongebied
-  5 Marconistrip

## Algemeen

-  **Bebouwing** (buiten lokatie/op lokatie  
(bestaand/in voorbereiding))
-  Water binnendijks
-  Water buitendijks



## Ontwikkelingskaart

Op deze kaart zijn de volgende elementen te onderscheiden:

### Ontwikkelen functionele structuur

De ontwikkelingen in het gebied zijn gericht op het functioneel verder uitbouwen van het Distilleercluster. In een band hieromheen wordt het gebied geherstructureerd met extra aandacht voor kleinschaliger en representatieve bedrijvigheid. Daarnaast biedt Nieuw-Mathenesse ruimte voor het realiseren van woningen. Hier te vestigen bedrijven zodanig worden geplaatst dat zij woningbouw in het laatstgenoemde gebied niet uitsluiten dan wel hier goed mee zijn te combineren. De Gustoweg wordt opgewaardeerd tot hoofdontsluiting. Hierbij worden de mogelijkheden onderzocht tot een rechtstreekse aansluiting van de Gustoweg op de Van Deventerstraat te komen.

### Versterken ruimtelijke hoofdstructuur & groenstructuur






De dijk blijft ruimtelijk het dragende element van Nieuw-Mathenesse en de functie voor het langzaam verkeer wordt waar mogelijk uitgebouwd. De binnendijkse kade (Buitenhavenweg) wordt als toeristisch-recreatief element versterkt aansluitend op de representatieve kwaliteiten van de bedrijven in het distilleercluster. Een en ander in combinatie met een bedrijfsmatig gebruik van de kade (aanleggen, laden/lossen). Langs en op de buitendijkse kade wordt de relatie met het water versterkt voornamelijk door een intensiever gebruik van kade (aanleggen, laden/lossen, representatie, verblijfsgebied). Nabij de Merwehaven (Van Uden) wordt de relatie tussen land en water versterkt (aanleggen, bouw op/aan/in het water, verblijfsgebieden aan het water). Daarnaast zijn er routes, zichtlijnen en verblijfsgebieden die het water van de Merwehaven openen voor een groot deel van Nieuw-Mathenesse.

## Ontwikkelingskaart







### Functionele structuur ontwikkelen

-  Functionele hoofdstructuur
-  Optie tracé Gustoweg
-  1 Distilleercluster
-  2 Werkgebied
-  3 Gemengd gebied
-  4 Woongebied
-  5 Marconistrip




### Versterken ruimtelijke hoofd en groenstructuur

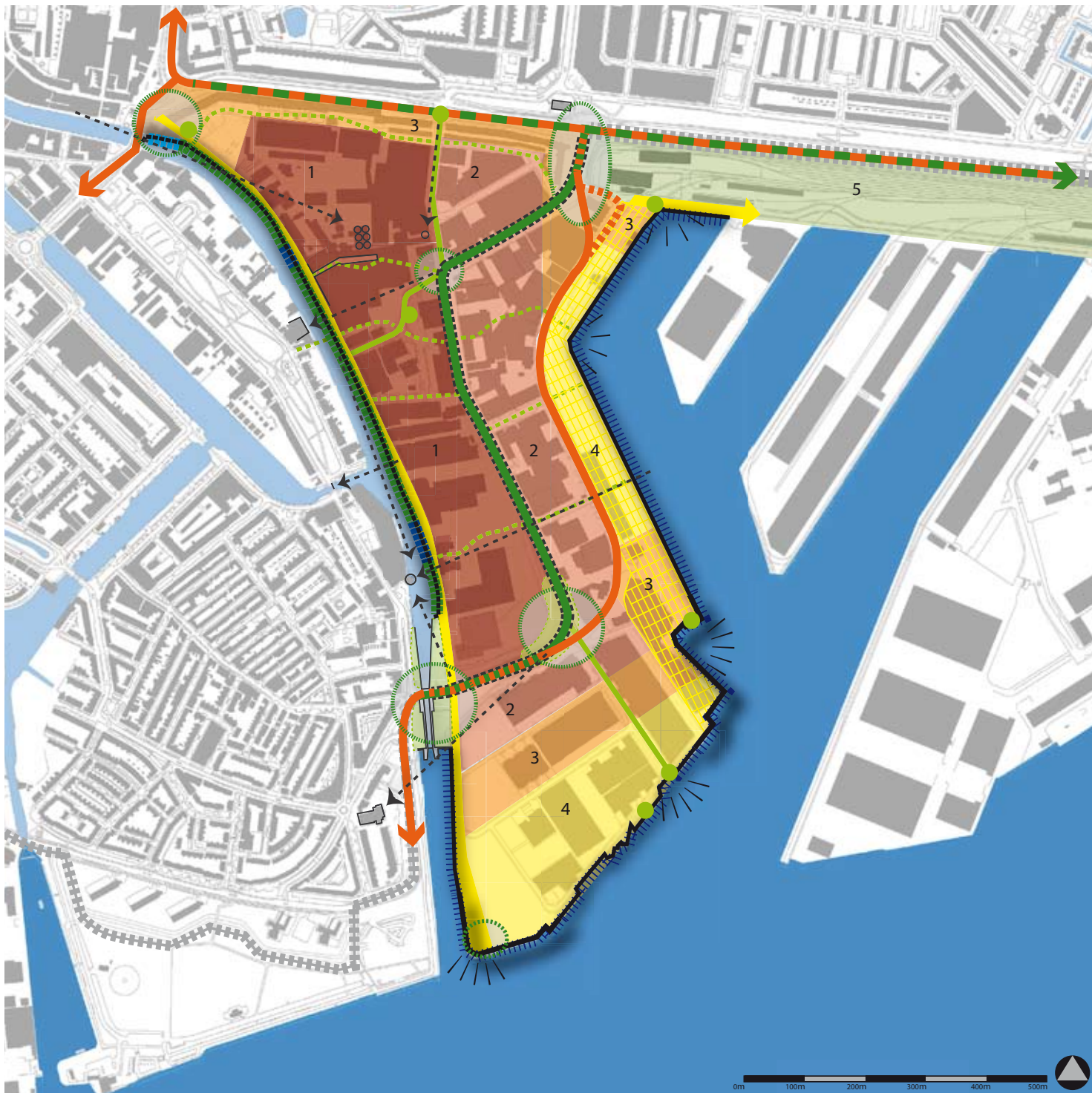
-  Dijk / ruimtelijke hoofdstructuur
-  Kade binnen (wandel/laadkade) / buitendijks
-  Stadskades
-  Overgangszone land/water
-  Knopen

### Overige elementen

-  Interne routes
-  Zoeklokaties dwarsverbindingen/verfijning
-  Zichtlijnen openhouden
-  Bijzondere elementen:  
zichtbaar en herkenbaar houden
-  Zichtpunten:  
realiseren openbare ruimte i.r.t. water
-  Verblijfsgebieden realiseren en/of verbeteren

### Algemeen

-  Bebouwing (buiten lokatie/op lokatie  
(bestaand/in voorbereiding)
-  Water binnendijks
-  Water buitendijks



Waar ruimtelijke en/of functionele elementen samenkomen worden knopen ontwikkeld. Hier is extra aandacht voor openbare ruimte, oriëntatie en verblijf.

### **Versterken overige elementen**

De interne routes in het gebied worden verbeterd met extra aandacht voor de openbare ruimte en het groen. Op verschillende plaatsen in het gebied komen dwarsverbindingen, die met name dienen voor de verfijning van het netwerk voor het langzaam verkeer. Door de zichtlijnen in het gebied open te houden verbetert de leesbaarheid en oriëntatie in het gebied en wordt er zicht geboden op een aantal bijzondere elementen in rond het gebied. Op de plaatsen waar verblijfsgebieden zijn aangegeven wordt openbare ruimte aangelegd of verbeterd, gericht op de verblijfsfunctie. Bij de uitkijkpunten krijgt de openbare ruimte bovendien een sterke relatie met het water.

## 7.1 Infrastructuur

### Autoverkeer

De huidige hoofdverkeersontsluiting van Nieuw-Mathenesse loopt via de Maasdijk/Nieuw-Mathenesserstraat/Van Deventerstraat. Deze route maakt deel uit van de oostwest-route ten zuiden van de Schiedamse binnenstad en de aangrenzende woonwijken. In het noorden sluit de route aan op de Rotterdamsedijk/Schiedamseweg (Rotterdam). Deze verkeerswegen verbinden het bedrijventerrein met de binnenstad, andere wijken, Rotterdam en de A20. De zuidelijke oostwest-route ontlast het centrumwegenstelsel van doorgaand (vracht)verkeer. De binnenstad is daarmee beter bereikbaar en er is minder verkeershinder. In samenhang hiermee heeft de hoofdontsluitingsroute van Nieuw-Mathenesse in het beleidsplan Verkeersveiligheid van 1999 de functie van gebiedsontsluitingsweg (50km/uur) gekregen. De andere wegen op het bedrijventerrein hebben vrijwel uitsluitend een functie voor het bestemmingsverkeer.

Voor deze hoofdontsluitingsroute is een schatting voor de intensiteit gemaakt van 9000 verkeersbewegingen per etmaal<sup>9</sup>. De huidige brede hoofdontsluitingsroute (rijbaan 10m) is nog niet duurzaam veilig<sup>10</sup> ingericht. Dit leidt tot knelpunten als een hoge snelheid van het autoverkeer, onveilige situaties door laden en lossen op de rijbaan, een onveilige afwikkeling van fietsers en een slechte oversteekbaarheid.

### Toekomst

Voor het autoverkeer wordt ingezet op het omvormen van de Gustoweg tot hoofdontsluiting. Deze weg heeft ook aansluiting op het externe netwerk, waarmee kan de wens voor een hoogwaardige oost-westverbinding goed kan worden gefaciliteerd.

Op basis van de huidige inzichten voor de ontwikkeling van Nieuw-Mathenesse en de Wilhelminahaven lijkt de capaciteit van de oostwestroute in de toekomst voldoende, gelet op de uitkomsten van het regionale verkeersmodel. Nader capaciteitsonderzoek zal plaatsvinden als de ontwikkelprogramma's voor het waterfront bekend zijn.

Om een heldere structuur te krijgen is voorgesteld om de Gustoweg een rechtstreekse aansluiting op de Van Deventerstraat te geven. Doordat de Nieuw-Mathenesserstraat niet meer als hoofdontsluiting dient zal de intensiteit op deze weg afnemen. Bij de herinrichting van het gebied zal hiermee rekening worden gehouden.

### Parkeren

Het gebied heeft op het ogenblik een overschot aan parkeer-capaciteit. In het gebied zijn 909 parkeerplaatsen aanwezig. Gebleken is dat de totale bezetting 662 plaatsen is. Daar bovenop bevindt zich aan de noordzijde van de Buitenhavenweg een betaald parkeerterrein van 120 plaatsen, bedoeld voor bezoekers van de binnenstad.

<sup>9</sup> De schatting is gebaseerd op een recente telling uit 2008 van de verkeersbewegingen op de Nieuw Mathenesserstraat (Elektronische verkeerstellingen Gemeente Schiedam, juni en juli 2008, Dufec, Tilburg)

<sup>10</sup> Een duurzaam veilig ingerichte weg voldoet aan de volgende eisen (CROW): Gescheiden rijbanen, Geen/bepoort aantal erfaansluitingen, Parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein (ook van belang uit oogpunt van kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte), Fietsers worden gescheiden van het autoverkeer en worden maatregelen genomen om bij de kruisingen de snelheid te beperken en de voorrang te regelen.

### **Toekomst**

Voor het gehele gebied is uitgangspunt het parkeren waar mogelijk op te lossen op eigen terrein. Hierbij zal per deelgebied worden bekeken of dit al dan niet in een gebouwde voorzieningen dient te gebeuren.

De huidige overmaat aan parkeerplaatsen, gecombineerd met oplossen van het parkeren op eigen terrein, biedt voor de toekomst diverse kansen. Met een kleiner aantal parkeerplaatsen op de openbare straat kan een kwaliteitsslag in de openbare ruimte worden gemaakt.

### **Openbaar vervoer**

Over de Rotterdamsedijk rijden de RET trampluslijnen 21 en 23. Deze verbinden met name de noordzijde van Nieuw-Mathenesse met Rotterdam, de binnenstad, het stadsdeel ten noorden van de A20 en Vlaardingen-Holy. Het NS-station Schiedam-Centrum bevindt zich op circa 1 kilometer van het bedrijventerrein en zal binnenkort via de genoemde trampluslijnen met het bedrijventerrein worden verbonden. Op het bedrijventerrein zelf is thans geen openbaar vervoerverbinding meer.

Een bijzondere vorm van openbaar vervoer is de watertaxi. Hiervoor is er een opstapplaats in de Voorhaven.

### **Toekomst**

De huidige tramverbindingen blijven in ieder geval gehandhaafd en op korte termijn zal een studie naar hoogwaardig openbaar bus- of railvervoer langs zowel het waterfront als via de binnenstad worden uitgevoerd. Vooruitlopend op deze HOV tracé(s) zullen ruimtelijke reserveringen worden gedaan.

Het gebruik van vervoer te water wordt gestimuleerd. Naast de genoemde aanlegplaats nabij het sluizencomplex wordt een aanlegplaats in de uiterste noordwestpunt van de Merwehaven voorgesteld. Hiermee wordt een korte overstaprelatie met de tram gelegd. Daarnaast is er een regionaal plan voor

een reguliere water OV-lijn via de Nieuwe Maas met een opstappunt in Nieuw-Mathenesse.

Er wordt voorgesteld een busverbinding door het gebied te realiseren. Hierbij is er een voorkeur voor een tracé over de Nieuw-Mathenessestraat met haltes nabij de oksel van de dijk en de kruissing Van Deventerstraat-Nieuw-Mathnessestraat. Dit tracé gaat het meest centraal door het gebied en de haltes geven aanleiding tot een intensiever gebruik van de openbare ruimtes als verblijfsgebied. Een tracé over de Gustoweg is hier het alternatief. De uiteindelijke keuze zal ook afhangen van het te verwachten reizigersaanbod.

### **Langzaam verkeer**

In de huidige situatie valt de hoofdroute voor fietsers op het bedrijventerrein samen met die van het autoverkeer. Fietspaden en –stroken ontbreken. Voor de fietser is het gebied daarmee niet erg aantrekkelijk om doorheen te gaan. Hoewel er voetpaden in het gebied aanwezig zijn en er op plaatsen waar deze ontbreken wel ruimte is voor de voetganger is de inrichting van het gebied zodanig dat het gebruik van de openbare ruimte als voetganger niet wordt gestimuleerd.

In 2002 is een enquête gehouden over de verplaatsingswijzen van de werknemers in Nieuw-Mathenesse<sup>11</sup>. Hieruit kwam het beeld naar voren, dat 21 % van de werknemers zich per fiets of lopend naar het werk verplaatste.

### **Toekomst**

Voor het langzaam verkeer zijn de voorgestelde ingrepen gericht op een betere oriëntatie en comfortabele verblijfsmogelijkheden. Daarnaast worden er extra dwarsverbindingen voorgesteld die het netwerk voor het langzaam verkeer verfijnen, er voor zorgen dat er meerdere alternatieve routes zijn en er ook de mogelijkheid bestaat een ‘ommetje’ te maken. Dit biedt de kans om de relatie met en tussen het centrum van Schiedam en het toekomstige Merwestad sterk te maken.

<sup>11</sup> VCC, 2002, Gemeente Schiedam. De verdeling naar vervoerswijzen was als volgt: - lopen/fiets 21%, openbaar vervoer 17%, bedrijfsvervoer 2%, auto 37%, geen reactie 23%

Met de opwaardering van de openbare ruimte zijn er niet alleen mogelijkheden goede langzaamverkeervoorzieningen te realiseren, maar wordt het ook aantrekkelijker om per fiets door het gebied te gaan. Ook uit oogpunt van duurzaamheid streeft de gemeente Schiedam er naar het aandeel van het langzaam verkeer fors te laten toenemen tot zo'n 30%.

### **Goederen-/vrachtvervoer**

Het totale vervoersvolume van de bedrijven bedraagt circa 510.000 ton op jaarbasis, waarvan de drie grootste verladings (Glasfabriek O+I, Jongeneel en Nolet) meer dan de helft voor hun rekening nemen. Met name in de aanvoer van goederen nemen Jongeneel en O+I een prominente rol in (circa 70% van de totale aanvoerstromen)<sup>12</sup>.

Over water is de ontsluiting voor de binnenvaart matig, gezien de beperkte diepgang van de Buitenhaven en de sluis in de Voorhaven (maximale scheepsmaat 76X8.80m). Hierdoor kunnen schepen met een beperkte classificatie (maximaal klasse 2) gebruik maken van de vaarroute. Alleen O+I maakt voor de aanvoer van grondstoffen (o.a. zand) gebruik van de binnenvaart (1.800 ton per jaar).


### **Toekomst**

Voorzien is dat het vrachtverkeer zowel over de Gustoweg als de Nieuw-Mathenesserstraat kan plaatsvinden. Voor een deel van het verkeer over de Buitenhavenweg worden alternatieven onderzocht. Hierbij is een samengaan met de gewenste toeristisch-recreatieve ontwikkeling langs de kade van belang. Het streven is daarbij het vrachtverkeer naar het noorden steeds verder te laten afnemen. Een en andere zal worden afgestemd op de bedrijfsvoering van de aanliggende bedrijven. De voorgenomen omdraaiing van de ontsluiting van de Glasfabriek (van Buitenhavenweg naar Nieuw-Mathenesserstraat) is hierbij een zeer gewenste ontwikkeling.

Gelet op de te versterken relatie met het water en vanuit duurzaamheidsprincipes zal er onderzocht worden of vervoer over water kan worden gestimuleerd.

<sup>12</sup> Rapportage Buck consultants, 19 september 2002

## Hoofdverkeerstructuur







-  Autoverkeer
-  Vrachtverkeer
-  Langzaamverkeer
-  Openbaar vervoer
-  Verkeer over water





# Kades en water

## Overzichtskaart



### Kades

-  Buitendijks
-  Binnendijks: laad en los/wandelkade
-  Stadskade
-  Overgangszone land/water
-  Sluizencomplex
-  Verblijfsgebieden

### Vervoer over water

-  Watertaxi/ waterbus
-  Goederenvervoer: laad en loskade

### Algemeen

-  Water binnendijks
-  Water buitendijks

### Detail kaarten

-  Doorsnede over Buitenhavenweg
-  Laad en loskade
-  Wandelkade
-  Rijbaan
-  Stoep
-  Langsparkeerstrook
-  Bomen
-  Bebouwing (bestaand/voorgesteld)



Principe 1: ter hoogte van huidige parkeerpl



Principe 2: ter hoogte van De Kuyper en I + C



Principe 1: ter hoogte van Bakkerstraat






Principe 2: ter hoogte van Nolet

## Principe doorsnede

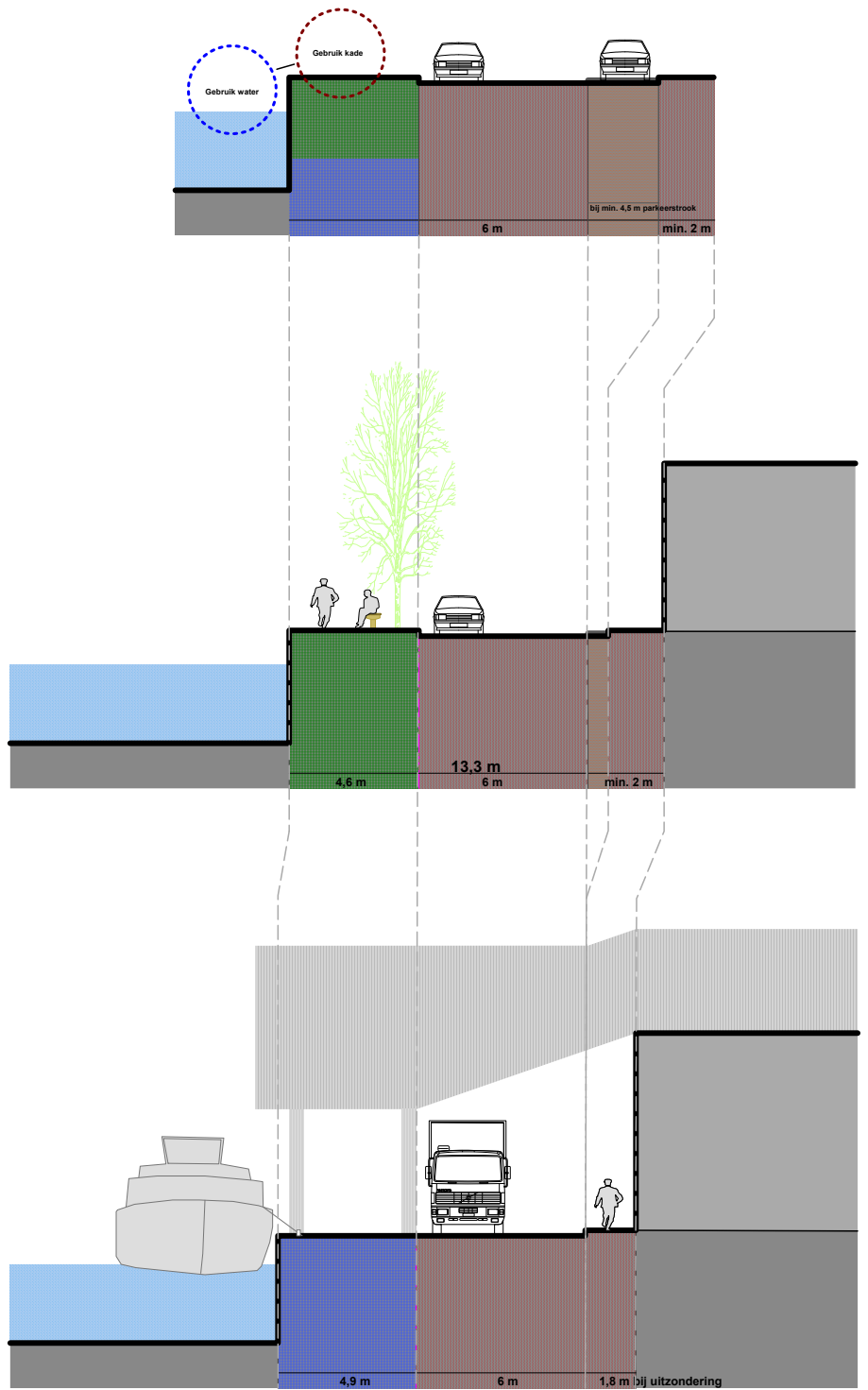
### Principe doorsnede

-  1a/b Buitenhavenweg wandelkade
-  2a/b Buitenhavenweg laad en loskade
-  3a Van Deventerstraat
-  3b Nieuw Mathenesserstraat noord
-  3c Nieuw Mathenesserstraat zuid
-  4 Gustoweg - Merwehaven

### Algemeen

-  **Bebouwing** (buiten lokatie/op lokatie  
(bestaand/in voorbereiding))
-  **Water binnendijks**
-  **Water buitendijks**





Principe doorsnede Buitenhavenweg 1 en 2

#### Profilering Buitenhavenweg:

- Standaard wegprofilering van 6 m > volgt bestaande wegprofilering aan oostzijde (uitz. nabij Koemarkt 5,5 m)
- Standaard profilering van stoep langs bebouwing van min. 2 m (uitz. 1,8 m nabij I + O-schacht) > bij meer dan 4,5 m is er plaats voor een parkeerstrip van 2,5 m
- Wandelkade en laad en loskade wisselen elkaar af > het gebruik van de kade hangt samen met gebruik van water

#### Normaal profiel:

- Wandelkade langs Buitenhaven
- Wandelkade met bestaande bomen
- Mogelijk bankjes
- Plaats voor aanleggen van boten

#### Profiel voor laad en los kade:

- Laden en lossen via schacht
- Wandelaars moeten in soms oversteken naar stoep langs bebouwing > zodat laden en lossen geen hinder ondervindt



Profilering gelijk over totale lengte van Buitenhavenweg  
Stoep langs bebouwing en rijbaan



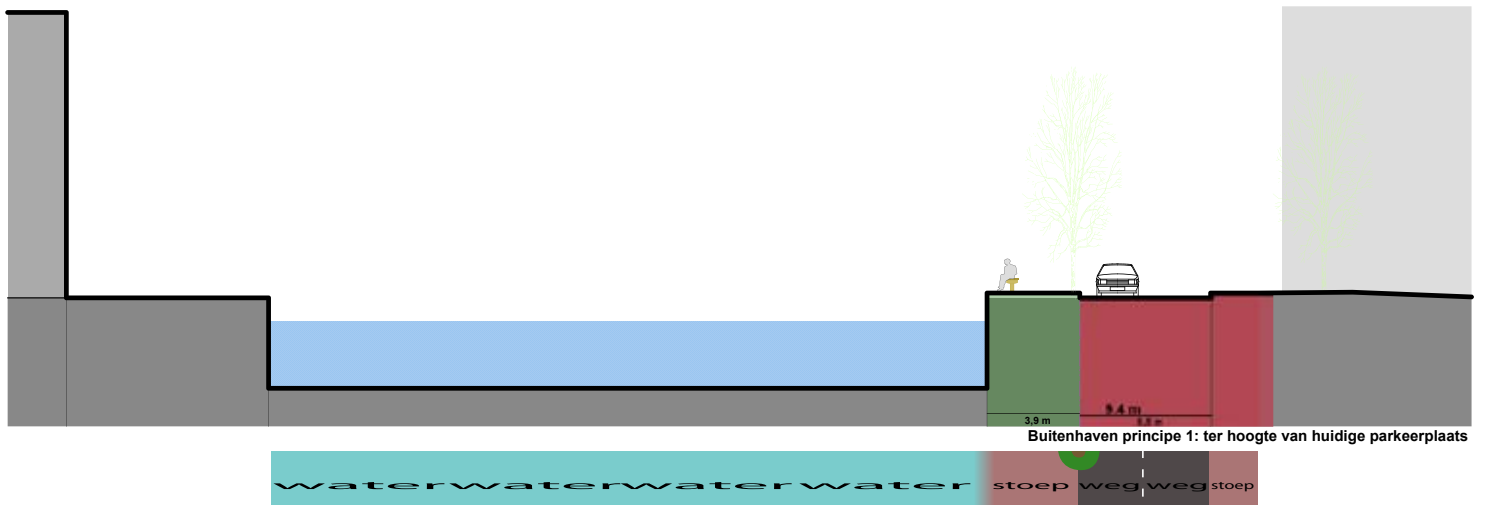
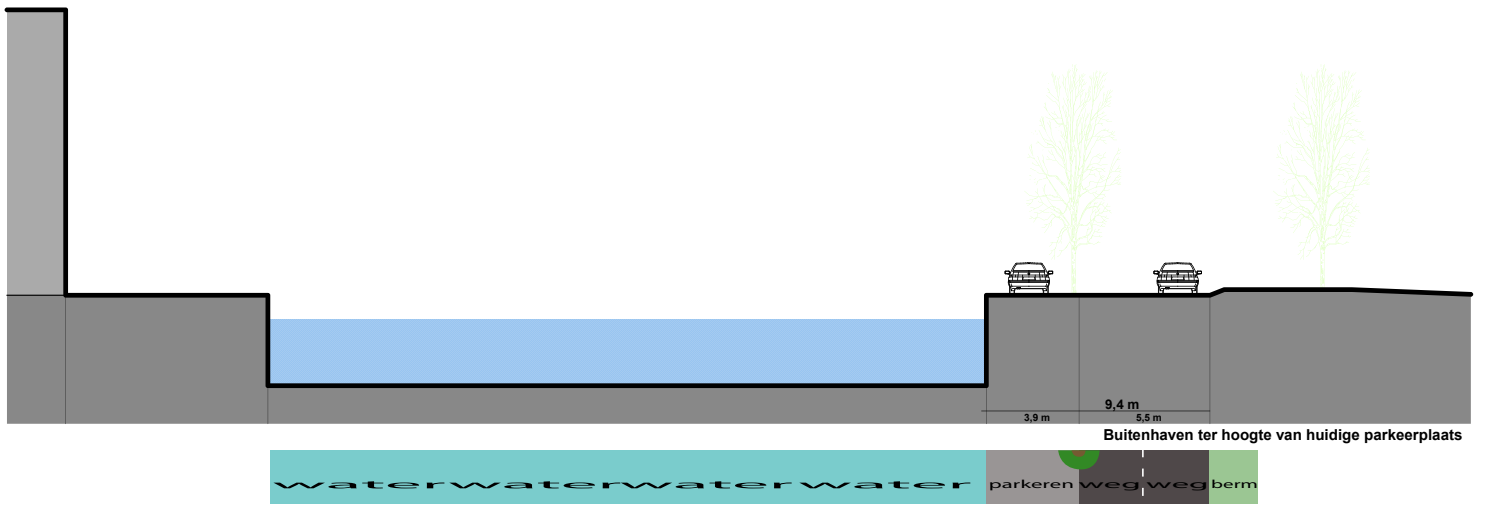
Bij genoeg ruimte mogelijkheid voor parkeerstrip

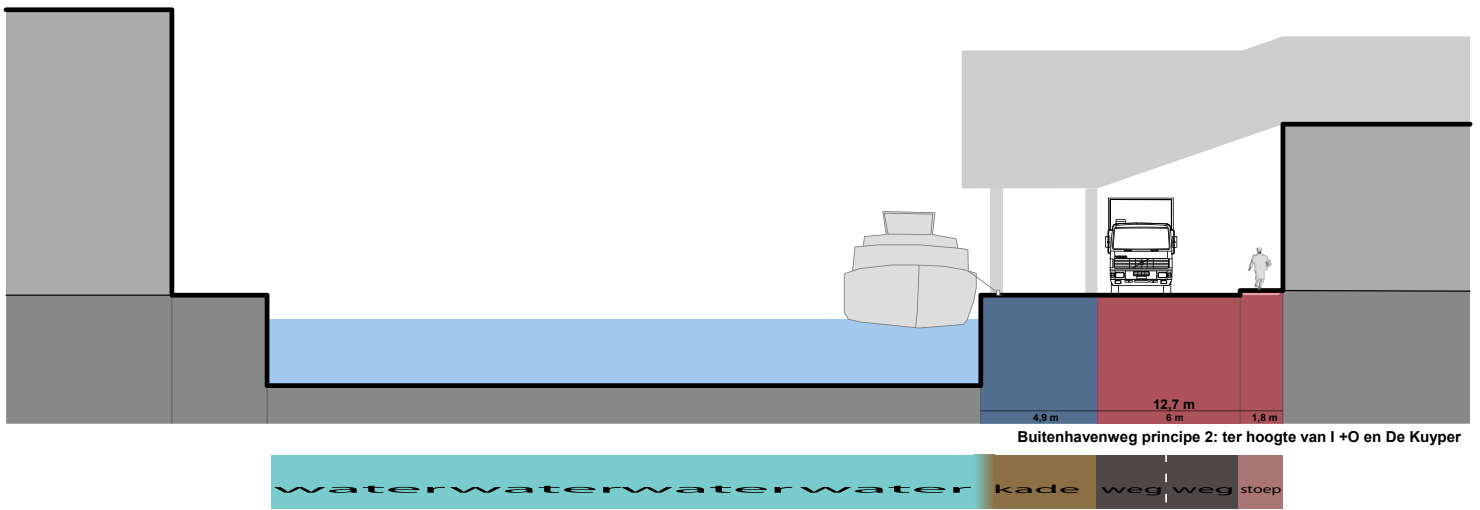
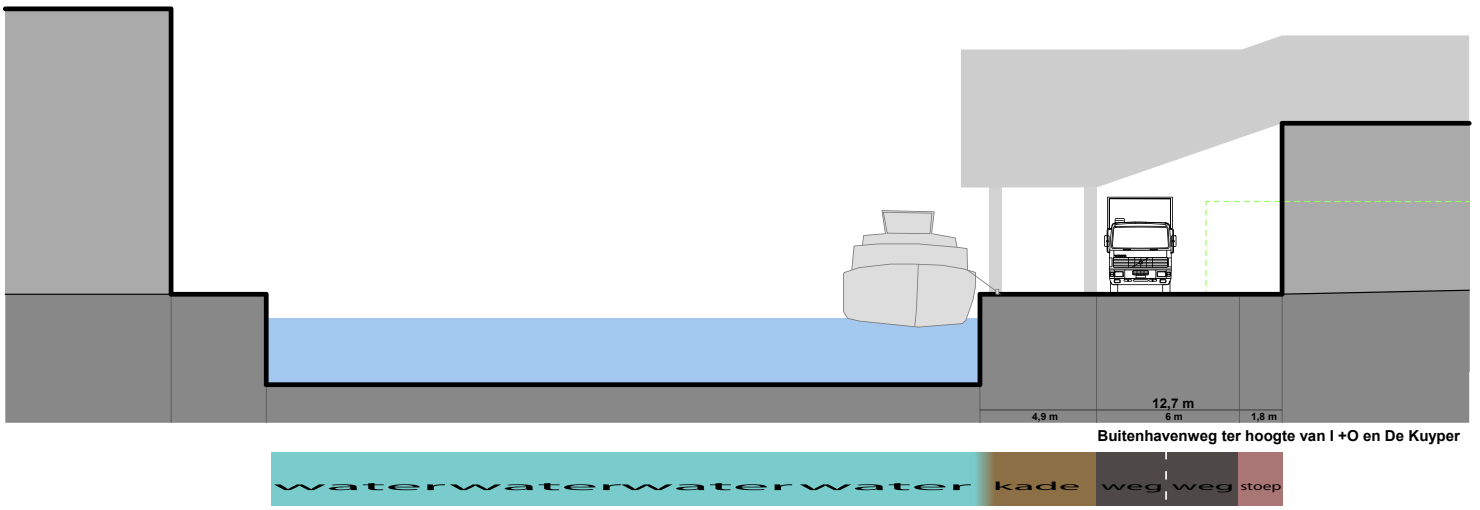


Wandelkade

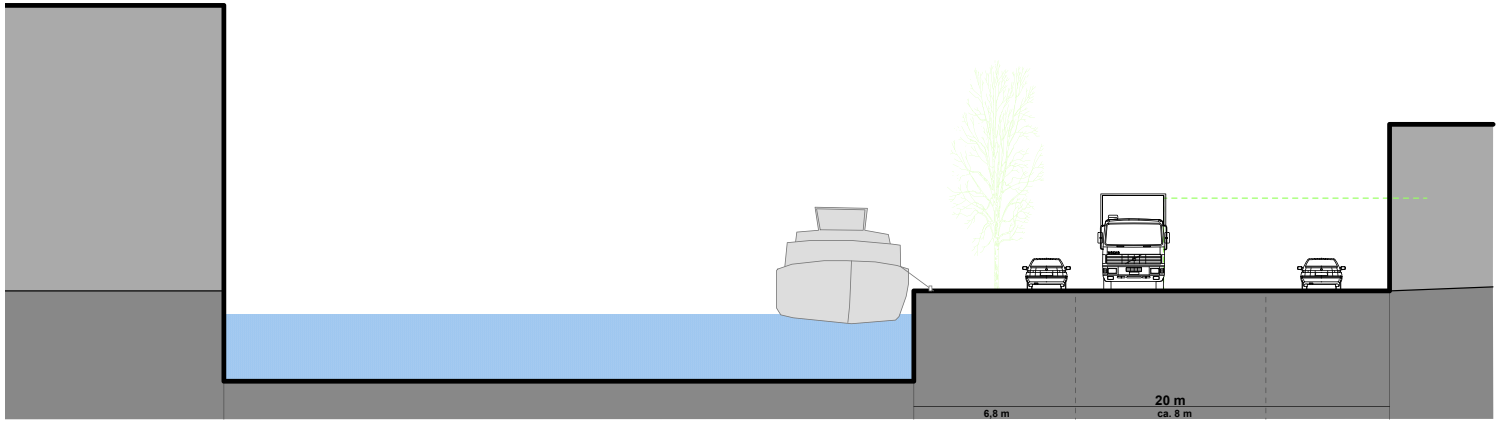


Laad en loskade

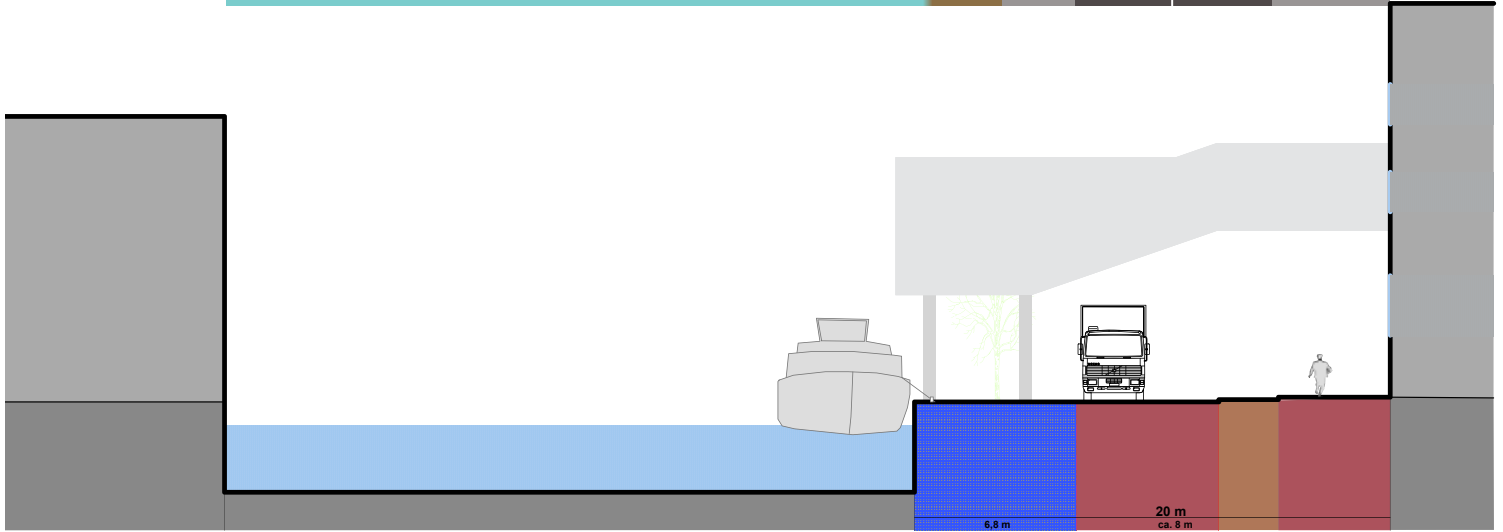






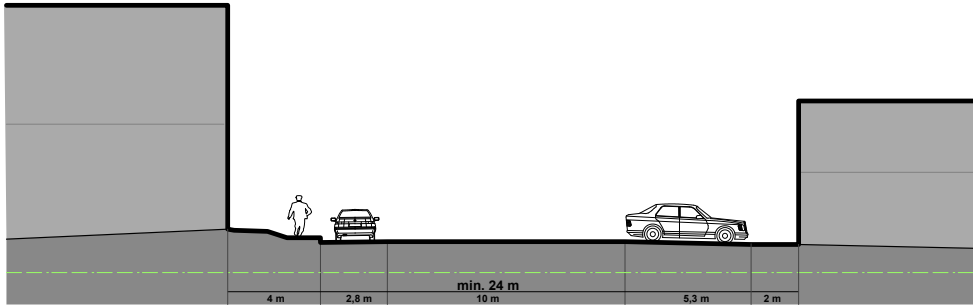


Buitenhavenweg ter hoogte van Nolet

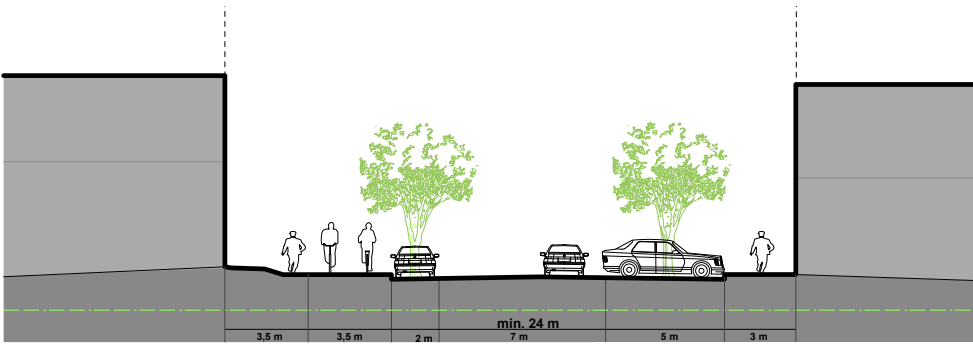


Buitenhavenweg principe 2: ter hoogte van Nolet



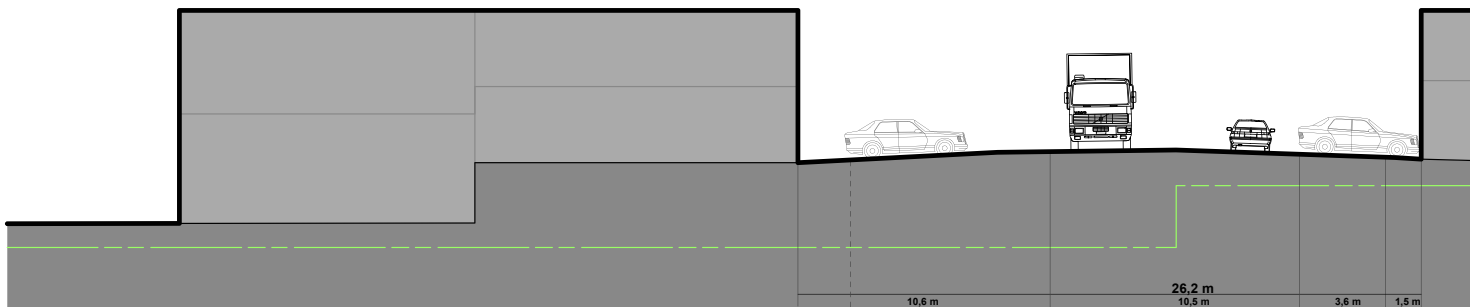


Van Deventerstraat huidige

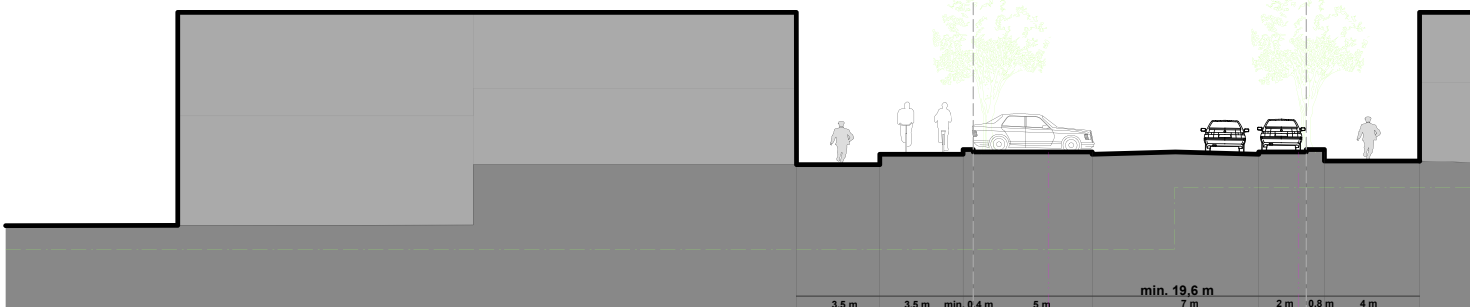


Van Deventerstraat voorstel



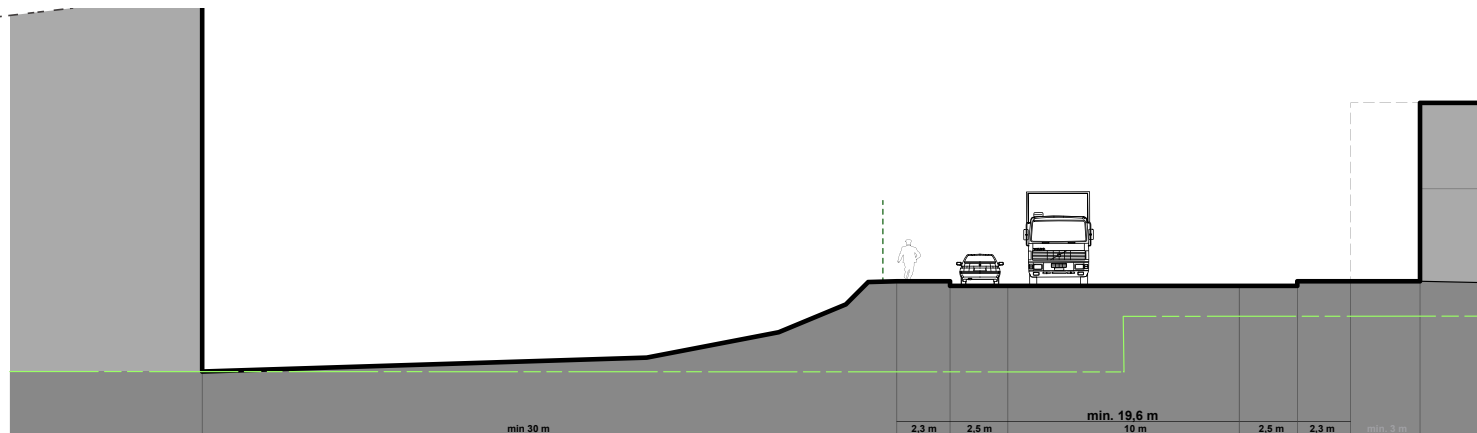


Nieuw-Mathenessestraat noord huidige

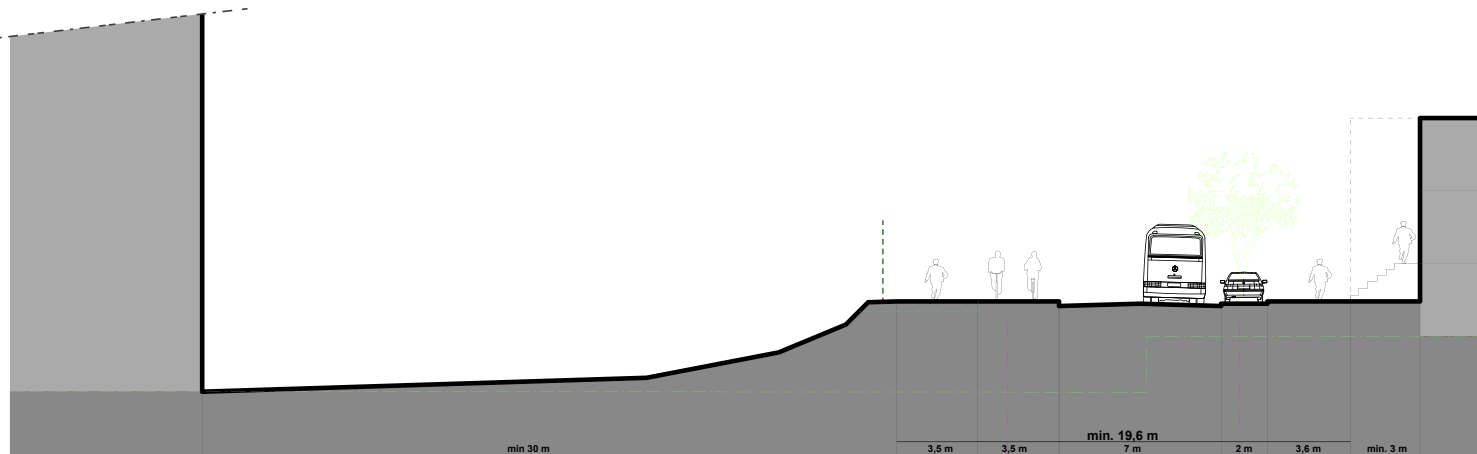


Nieuw-Mathenessestraat noord voorstel

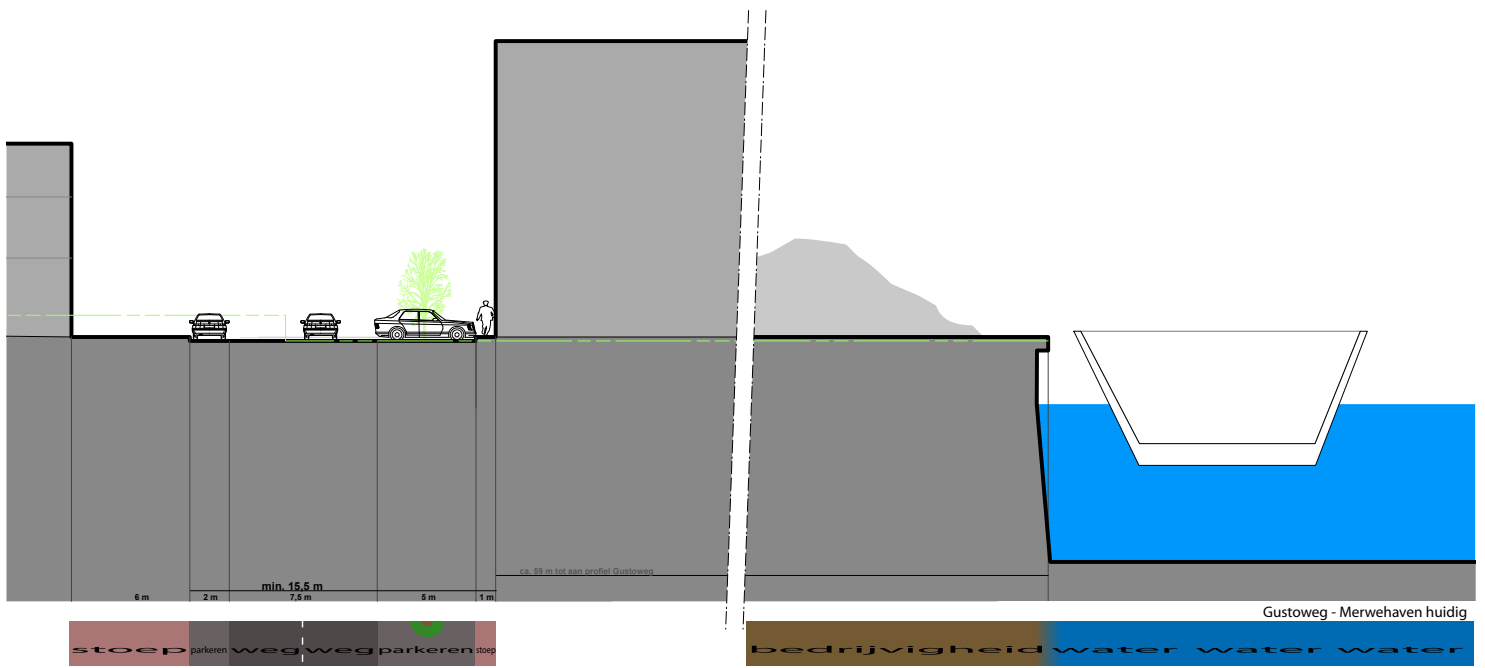




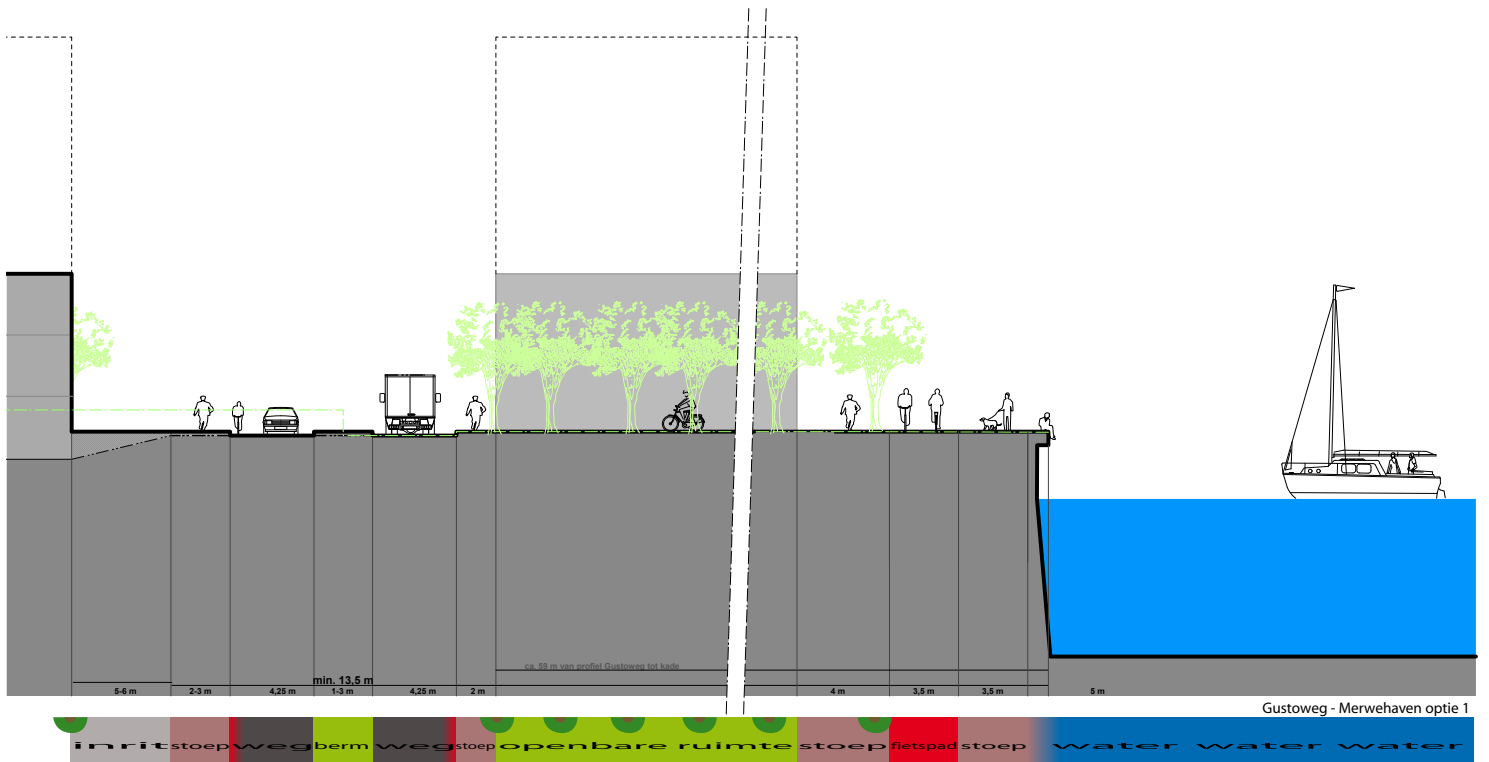
Nieuw-Mathenesserstraat zuid huidige



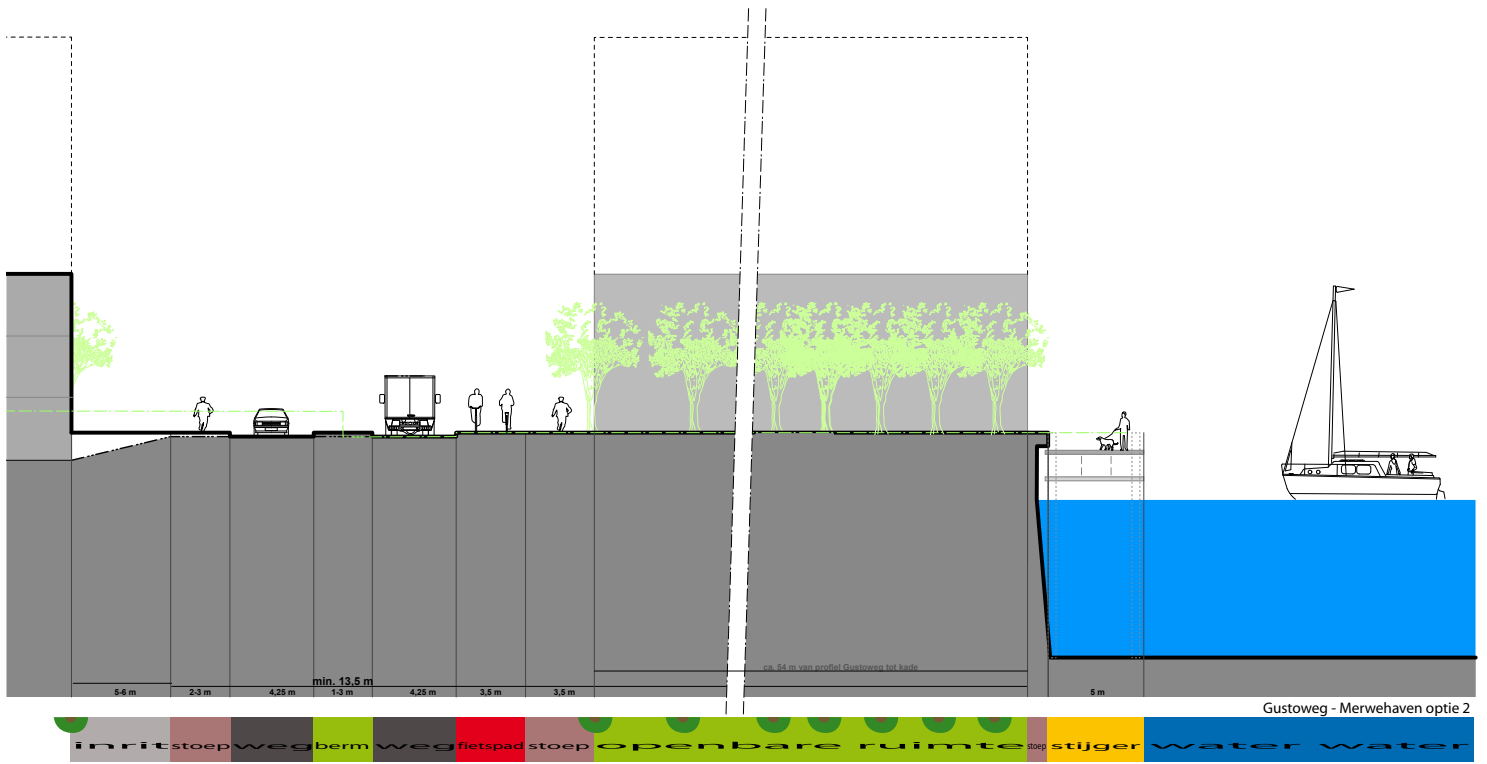
Nieuw-Mathenesserstraat zuid voorstel



Principe doorsnede Gustoweg-Merwehaven huidig



Principe doorsnede Gustoweg-Merwehaven optie 1



Principe doorsnede Gustoweg-Merwehaven optie 2

## 7.2 Openbare ruimte

De aanpak van de openbare ruimte in Nieuw-Mathenesse heeft als doel het kader te bieden voor de kwalitatieve sprong voorwaarts die het gebied in de nabije toekomst gaat maken. Het is ook het onderdeel waar de gemeente het meest direct zijn invloed op kan uitoefenen. Zowel in de fase van het ontwerp als in de uitvoering en uiteindelijk het beheer is de gemeente sturend.

Bij de aanpak van de openbare ruimte is een onderscheid gemaakt tussen de routes door het gebied en de betekenisvolle plekken/verblijfsgebieden.

### Routes

De bijgaande principeprofielen tonen zowel de huidige als de voorgestelde nieuwe situatie. Hierin is een aantal rode draden in te ontdekken:

- De profielen zijn met hun indeling afgestemd op de geplande functies
- Waar mogelijk is ruimte voor het realiseren van vlakgroen en bomen
- Het langzaam verkeer krijgt meer ruimte
- Overmaat wordt ingericht als verblijfsgebied
- Parkeren wordt beter gestructureerd en in de openbare ruimte beperkt tot bezoekersparkeren
- Uitgangspunt is een duurzame en veilige inrichting (dient nog nader te worden uitgewerkt en getoetst)

### Verblijfsgebieden

Op de kaart met de Ruimtelijke hoofdstructuur is een aantal gebieden (knopen en verblijfsgebieden) aangegeven dat bij de herstructurering van Nieuw-Mathenesse aangepakt dient te worden. Voor elk van deze gebieden zal een ontwerpogave worden opgesteld. Hierin zullen in ieder geval de volgende aspecten worden betrokken:

- De verblijfsfunctie van de openbare ruimte krijgt extra aandacht
- Waar mogelijk wordt ruimte gereserveerd voor vlakgroen en bomen
- De openbare ruimte krijgt een verbindende functie tussen de verschillende deelgebieden
- De gebieden maken deel uit van het verfijnde netwerk van langzaamverkeerroutes
- De materiaalkeuze is hoogwaardig en duurzaam (waar mogelijk passend in het cradle-to-cradle-principe)
- Bij ruimtes aan het water is de inrichting gericht op het beter zichtbaar, beleefbaar en bruikbaar maken van het water, terwijl waar mogelijk ook aanlegplaatsen worden gemaakt.

## 7.3 Economie en werkgelegenheid

In deze paragraaf wordt een inschatting gegeven van de verdeling van de op dit moment werkzame personen over Nieuw-Mathenesse (zie kaart deelgebieden). Tevens wordt per deelgebied een indicatie geven van de in de toekomst te verwachten (gewenste) ontwikkeling. Bij de uitwerking in de gebiedsprofielen zullen de te verwachten ontwikkelingen van het aantal werknemers nog verder worden uitgewerkt.

### Poorten

In het westelijke deel van het gebied Poorten is de verwachting dat de werkgelegenheid binnen dit deelgebied nagenoeg gelijk zal blijven. Het enige bedrijf dat hier gevestigd is, is O-I Manufacturing Netherlands B.V. In het oostelijke deel is sprake van leegstand. Door herontwikkeling van vastgoed en intensiever gebruik van het vastgoed mag worden verondersteld dat de werkgelegenheid binnen dit deelgebied met tenminste 10% kan groeien.

### Distilleercluster

Voor het noordelijke deel geldt dat bij de bedrijven die gevestigd zijn op de Buitenhavenweg en Nieuwsticht zal naar verwachting de komende jaren nauwelijks uitbreiding van werkgelegenheid plaatsvinden.

In het gedeelte van Bakkerstraat, Bakkershaven en Nieuw-Mathenesserstraat is op het ogenblik sprake van leegstand. Door herontwikkeling van vastgoed en intensiever gebruik van het vastgoed mag worden verondersteld dat de werkgelegenheid binnen dit deelgebied met tenminste 10% kan groeien. In het zuidelijk deel is Nolet op het ogenblik met 12 personen vertegenwoordigd. Omdat het distributiecentrum van Nolet momenteel een enorme uitbreiding aan de Buitenhavenweg doormaakt en in de toekomst distilleerderij UTO, waar momenteel 52 personen werkzaam zijn, naar dit deelgebied verhuisd, mag worden aangenomen dat de werkgelegenheid hier de komende jaren met 200% zal toenemen.

### Van Uden e.o.

Voor dit deelgebied is het voor het noordelijk en oostelijke gedeelte nog niet mogelijk een inschatting te maken van het aantal werkzame personen. De gegevens van Rotterdamse zijde ontbreken.

In het zuidelijke gedeelte, in de Van Berckenrodestraat, zorgt de Berckenrodegroep voor 446 arbeidsplaatsen. Dit aantal zal in de toekomst naar verwachting gelijk blijven.

In de Boxhoornstraat zal de werkgelegenheid binnenkort al groeien naar ca. 10 arbeidsplaatsen, doordat een nieuw bedrijfspand door een nieuw bedrijf in gebruik genomen zal worden.

De bebouwing op de percelen gelegen op het percelen tussen de Boxhoornstraat / Gustoweg / Nieuw-Mathenesserstraat (m.u.v. Plieger) zullen gesloopt worden. Deze locatie wordt herontwikkeld op basis van het C2C-principe waarbij het uitgangspunt intensief grondgebruik is. Hier bestaan mogelijk-

heden om het aantal arbeidsplaatsen flink te laten groeien. Gezien de oppervlakte van de locatie mag worden aangenomen dat hier toch zeker ruimte moet zijn voor 75 of meer arbeidsplaatsen, een toename van ongeveer 20%.

### Gustoterrein

In dit deelgebied mag door economische groei worden aangenomen dat het aantal arbeidsplaatsen in de komende jaren met ca. 10% zal toenemen.

In totaal zijn er op het ogenblik in Nieuw-Mathenesse 1913 personen werkzaam. Dit is exclusief de werknemers op Rotterdams grondgebied. Uitgaande van de per deelgebied aangegeven groei zal dit aantal de komende jaren toenemen tot zo'n 2150 personen (zie tabel).

### Werkzame personen in Nieuw-Mathenesse

	Huidig		Uitbreiding percentage	Toekomstig	
	Aantal	Totaal dlg		Aantal	Totaal dlg
<b>Totaal</b>		<b>1913</b>			<b>2152</b>
<b>Poorten</b>		607			630
West	379		0%		379
Oost	228		10%		251
<b>Distilleercluster</b>		338			410
Noord	302		0%		302
Zuid	36		200%		108
<b>Van Uden</b>		472			566
Noord	R'dam				R'dam
Oost	R'dam				R'dam
Zuid	472		20%		566
<b>Gusto</b>		496	10%		546

# Deelgebieden

## Deelgebieden



Gustoterrein



Van Uden (oost, noord, zuid)



Poorten (oost, west)



Distilleercluster (noord, zuid)

## Algemeen



Bebouwing (buiten lokatie/op lokatie

(bestaand/in voorbereiding)



Water binnendijks



Water buitendijks



Poorten

West

Oost

Van Uden

Noord

Noord

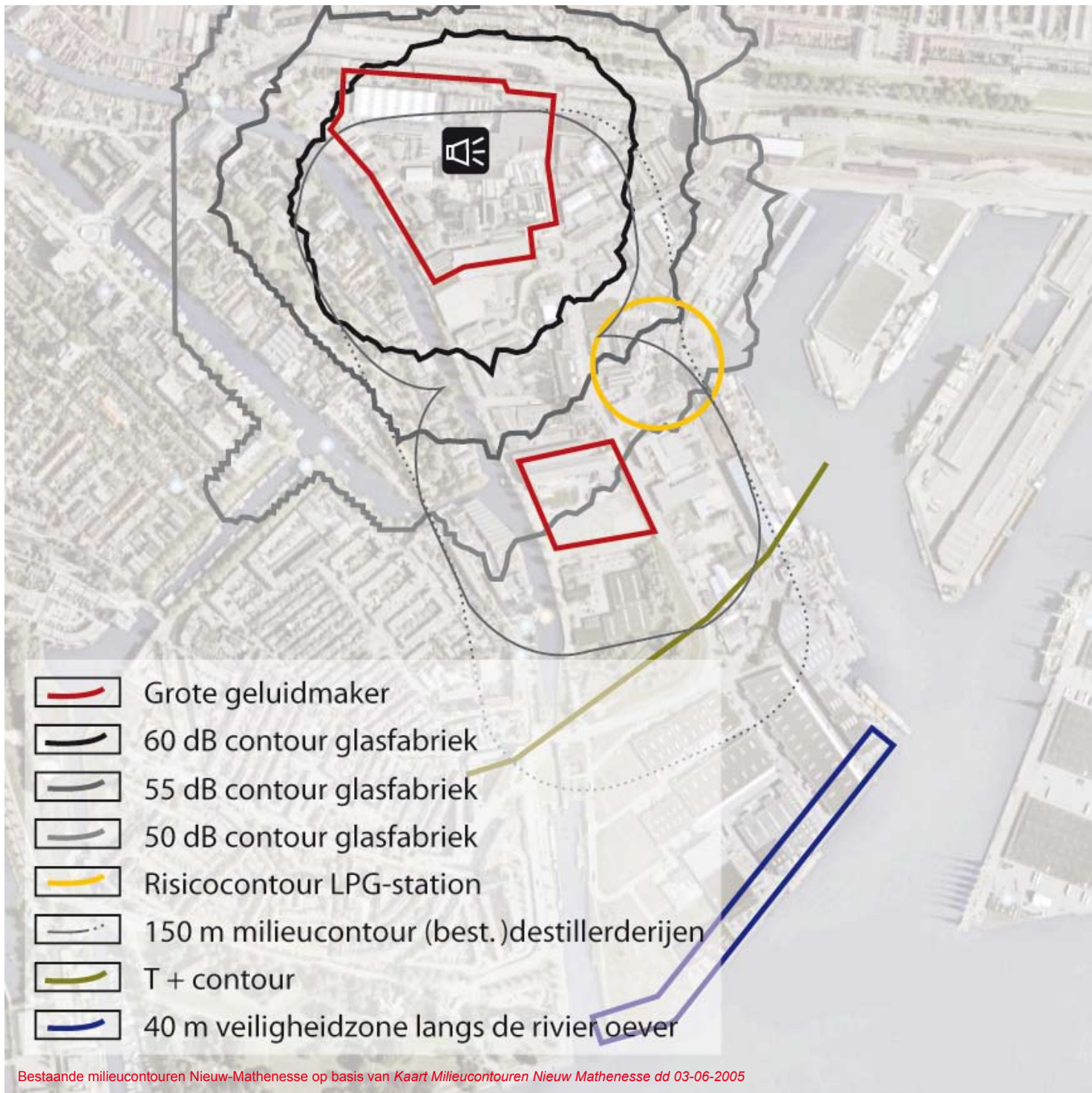
Oost



Zuid

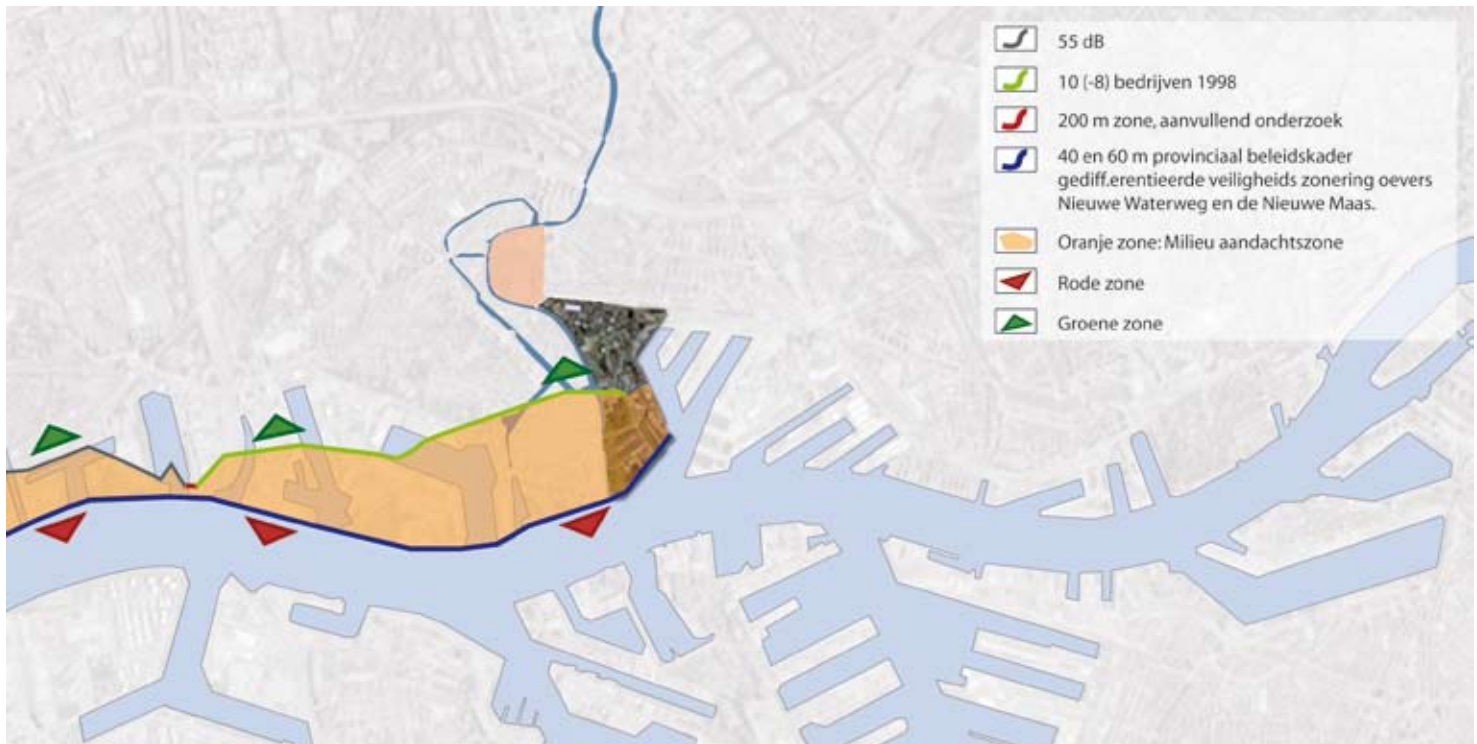
Zuid

Distilleercluster

Gustoterrein



-  Grote geluidmaker
-  60 dB contour glasfabriek
-  55 dB contour glasfabriek
-  50 dB contour glasfabriek
-  Risicocontour LPG-station
-  150 m milieucontour (best.) destillerderijen
-  T + contour
-  40 m veiligheidzone langs de rivier oever



Milieuaandachtszone op basis van *Herstructurering Rechtermaasoever - bestuursovereenkomst Rechter Maasoever 6 december 2004*

## 7.4 Milieuzonering

Voor een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven en anderzijds milieugevoelige bestemmingen als woningen. De VNG heeft hiervoor een handreiking opgesteld ‘Bedrijven en milieuzonering’<sup>13</sup>. Voor de herstructurering van Nieuw-Mathenesse speelt milieuzonering een grote rol, omdat op termijn meer ruimte wordt geboden voor stedelijke en/of gevoelige functies.

De belangrijkste activiteit wordt ontplooid in het distilleer-

cluster en bij de glasfabriek. Hier worden bedrijfcategorieën 3 en 4 toegestaan.

In de bedrijfzone worden in principe bedrijfcategorieën 1 en 2 toegestaan. Tevens kunnen, na milieukundig advies, categorie 3-bedrijven worden toegestaan. In de gemengde zone zijn zowel bedrijfs- als woonfuncties toegestaan. Daarom worden in principe worden alleen bedrijven uit categorie 1 of 2 toegestaan als deze bedrijfsactiviteiten de woonfuncties niet in de weg staan.

In de woonzone zijn alleen andere functies toegestaan als zij niet belemmerend zijn voor de woonfunctie.

Alle Bevi-inrichtingen worden uitgesloten, met uitzondering van de reeds gevestigde bedrijven.

<sup>13</sup> Bedrijven en milieuzonering, VNG, april 2007

## 7.5 Duurzame ontwikkeling

Het begrip duurzaamheid is zwang. Het duidt op een verantwoorde afweging van belangen. Wij zien duurzame ontwikkeling als het bevorderen van samenwerking tussen bedrijven onderling en de gemeente op Nieuw-Mathenesse, gericht op het verbeteren van het (bedrijfs-)economisch resultaat, de vermindering van de milieubelasting en een efficiënter ruimtegebruik.

De gemeente Schiedam vat duurzame ontwikkeling op als een proces, niet begrensd in tijd en ruimte, met een breed aandachtsgebied. De focus richt zich dan op ruimtelijk-fysieke, economische en sociaal-culturele thema's in hun samenhang. Als instrument om de ambities te verwoorden wordt gebruik gemaakt van het LOGO-instrument<sup>14</sup>. Het richt zich op de volgende thema's:

Duurzame bedrijfsprocessen	Duurzame inrichting
<b>Uitwisseling van energie, grondstoffen en water zoals:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- hergebruik reststof als grondstof</li> </ul>	<b>Nutsvoorzieningen met hoog rendement zoals:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- warmte/koude opslag</li> <li>- zonne- en windenergie voor verlichting en reclame</li> </ul>
<b>Collectieve inzameling en afvoer van rest- en afvalstoffen zoals:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- collectieve afvalcontracten</li> <li>- collectief afvaldepot</li> </ul>	<b>Intensiever gebruik van ruimte zoals:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het stapelen van bedrijven</li> <li>- bedrijvenverzamelcomplexen</li> <li>- gezamenlijke opslag of gezamenlijke parkeervoorziening</li> </ul>
<b>Gezamenlijk gebruik van utilities en bedrijfsfuncties zoals:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gezamenlijke energievoorziening</li> <li>- gezamenlijk gebruik van autowasplaats of onderhoudswerkplaats</li> </ul>	<b>Bedrijfsgerichte commerciële voorzieningen zoals:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- voorzieningen op bedrijfshuisvesting gericht (collectieve beveiliging, onderhoud e.d.)</li> <li>- commerciële voorzieningen (bank, vergaderfaciliteiten e.d.)</li> </ul>
<b>Combineren van vervoer van goederen en personen zoals:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gezamenlijk busvervoer van personeel</li> <li>- combineren van vrachten</li> <li>- combineren van heen- en terugladingen</li> </ul>	<b>Multimodaal transport en hoogwaardig openbaar vervoer, zoals:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- openbare terminals met spoor- of wateraansluiting</li> <li>- transferia</li> </ul>

Terwijl klimaatbeleid zich met energiebesparing en duurzame energie zich richt op CO2-reductie, gaat het beleid voor duurzaam bouwen nog een stap verder. Het Cradle-to-cradle (C2C)-principe, dat de gemeente Schiedam waar mogelijk tot uitvoer wil brengen, is als je het goed beschouwd Duurzaam Bouwen 'plus'. De plus staat daarbij voor net iets extra doen

voor het milieu. Bij duurzaam bouwen moeten er zo min mogelijk giftige stoffen worden toegepast en zoveel mogelijk hergebruikbare materialen, terwijl bij het C2C-concept materialen geen giftige stoffen mogen bevatten en 100 % herbruikbaar moeten zijn.

<sup>14</sup> LOGO staat voor:

Duurzaam bouwen gaat over:

<b>People</b>	<b>Planet</b>	<b>Profit</b>
leefbaarheid comfort veiligheid gezondheid gemak betrokkenheid	materiaal energie water lucht geluid afval	voorzieningen woonmilieus imago bereikbaarheid flexibiliteit aanpasbaarheid

Duurzaam bouwen is een belangrijk aspect voor de herstructurering van Nieuw-Mathenesse. Speerpunten in dit duurzaam bouwenbeleid zijn het toepassen van alternatieve energiebronnen en duurzame buitenruimte. Door de hoge energieprijzen en de wereldwijde aandacht voor klimaatverandering is energiebesparing en duurzame energie op de prioriteitenlijst gestegen.

### **Parkmanagement**

Parkmanagement is een belangrijk instrument om de kwaliteit van Nieuw-Mathenesse te waarborgen. In nauw overleg met de bedrijven wordt gekeken naar de vorm, maar voorop staat dat samenwerking op Nieuw-Mathenesse essentieel is voor het slagen van onze (gezamenlijke) opgaven.



Voor de vier deelgebieden in Nieuw-Mathenesse worden gebiedsprofielen opgesteld. Doel van deze gebiedsprofielen is het vastleggen van het gewenste kwaliteitsniveau per deelgebied. Hiermee is het mogelijk in het gebied een differentiatie aan te brengen in het soort en aantal gewenste functies, waardoor een afgewogen keuze tussen verschillende functies kan worden gemaakt en er per deelgebied een clustering van passende bedrijven kan ontstaan. Er wordt zowel ingespeeld op de behoeften vanuit het gebied zelf als de kwalitatieve waarde die het gebied aan zijn omgeving kan geven. In de gebiedsprofielen wordt op diverse aspecten ingegaan die samen de gewenste kwaliteit van het deelgebied bepalen.

## 8.1 Aspecten

### Functies

Hier wordt gekeken naar het gewenste zwaartepunt van de functies. Zo is uit de inventarisatie gebleken dat er vooral behoefte is aan functies die aanvullend/ondersteunend zijn aan het Distilleercluster (binnen Nieuw-Mathenesse) en het Centrum van Schiedam en het Merwekwartier (buiten Nieuw-Mathenesse). Daarnaast is aangegeven dat er ruimte zou moeten zijn voor functies in de nautische sfeer, aanvullend aan bijvoorbeeld jachthavenfaciliteiten in de Merwehaven. Voor de specifieke deelgebieden kunnen nog nadere aanduidingen worden gegeven voor gewenste functies (bijvoorbeeld ambachtelijke bedrijvigheid, ateliers, detailhandel).

Genoemde aanduidingen betekenen overigens niet dat andere functies altijd worden uitgesloten. Andere functies dienen hier wel in sfeer en kwaliteit op aan te sluiten.

In het functionele profiel wordt daarnaast het minimum aantal arbeidsplaatsen vastgelegd. Dit is ook een indicator voor de wijze van gebruik van de bebouwing. Hiermee kan worden gestuurd op de intensiteit van het gebruik van een gebied en is het mogelijk zeer extensieve functies als bijvoorbeeld opslag te beperken of te weren.

Het huidige aantal arbeidsplaatsen is leidend en het uitgangspunt is dat het totale aantal arbeidsplaatsen in Nieuw-Mathenesse per saldo zal toenemen. Per deelgebied wordt aangegeven welke stijging gewenst is gezien het karakter van het deelgebied. Zo zal een intensief gebruikt en kleinschalig deelgebied een hogere doelstelling qua arbeidsplaatsen hebben dan een gebied waar bijvoorbeeld meer distributie-activiteiten plaatsvinden.

### Wonen

De mogelijkheid voor de realisatie van woningen en de intensiteit daarvan wordt ook in het functionele profiel

aangeduid. Tevens wordt aangegeven of het om zelfstandige wooneenheden gaat dan wel om woningen die een directe relatie met de werkfuncties hebben. Voor de deelgebieden wordt geen woningdichtheid aangegeven, maar aan streefgetal voor het aantal woningen. Dit hangt samen met het bereiken van een bepaalde kritische massa. Als er te weinig woningen/bewoners in een gebied komen, raakt de woonfunctie geïsoleerd. De vraag kan dan gesteld worden wat nog de meerwaarde van deze functie is. Als er echter wel voldoende woningen worden gerealiseerd draagt dit juist bij aan het stedelijke en levendige karakter van het gebied. Uitgangspunt is enerzijds dat Nieuw-Mathenesse een werkgebied is. Anderzijds geldt voor gebieden die zijn aangewezen voor de ontwikkeling van woningbouw, deze woningbouw niet gefrustreerd mag worden door de milieuzonering van bedrijven uit de omgeving.

### **Parkeren**

Voor de gebieden worden de parkeernormen vastgelegd. Bij elk deelgebied is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein dient te geschieden. In sommige deelgebieden wordt daarbij geëist dat (delen van) de parkeerruimte in gebouwde vorm dient te worden opgelost. Daarnaast worden er in de openbare ruimte plaatsen voor het bezoekersparkeren gerealiseerd. Dit is in samenhang met de gewenste (hoge) kwaliteit van de openbare ruimtes in Nieuw-Mathenesse.

### **Milieu**

Aangegeven wordt welke milieucategorieën worden toegelaten. De milieuzonering dient zodanig te zijn, dat optimale ruimte wordt geboden aan de bedrijven die passen in het kwalitatieve profiel van Nieuw-Mathenesse. Aan de andere kant is de zonering zodanig dat woningbouwontwikkelingen, in de

gebieden die daarvoor zijn aangewezen, mogelijk worden gemaakt. Daarnaast wordt ingegaan op de wijze waarop het terrein op een duurzame wijze kan worden ontwikkeld en in de toekomst kan functioneren. Onderdeel hiervan is de wijze waarop het Cradle-to-cradle-principe door de te vestigen bedrijven dient te worden ingevuld.

### **Ruimtelijk**

Met een aantal fysiek-ruimtelijke kenmerken wordt een beeld geschetst van de intensiteit van de bebouwing in een deelgebied. Naast de dichtheid, uitgedrukt in m<sup>2</sup> vloeroppervlak per m<sup>2</sup> grondoppervlak (floor-space-index: fsi), wordt ingegaan op de maximum- én minimumbouwhoogte. Met het ook vastleggen van een minimumhoogte wordt extra aandacht gegeven aan het kwalitatieve aspect, waaronder het te bereiken straatbeeld.

Voor de deelgebieden wordt in principe uitgegaan van minimumhoogte van 8 meter en een maximumhoogte van 20 meter; op een aantal plaatsen zijn hoogte-accenten mogelijk. Per deelgebied kunnen hier nuanceringen op worden aangebracht. Dit hangt samen met de gewenste dichtheid en/of mate van stedelijkheid en de aansluiting op de omgeving. Andere indicatoren als de maximale gevelbreedte en het al dan niet strikt vasthouden aan de rooilijn bieden waarborgen voor de schaal van het gebied en zijn bebouwing.

In de hoogbouw visie worden verschillende buitendijkse gebieden van Schiedam aangemerkt als kansen voor een attractief en gedifferentieerd woonmilieu voor verschillende doelgroepen. Voor het Gustoterrein betekent dit een meer stedelijke gebied met basishoogte van 3 à 4 lagen. Daarbinnen bestaat de mogelijkheid voor enkele complexen met een grotere hoogte. Dit zijn accenten die in relatie staan tot het gebied.

### **Openbare ruimte**

Voor de in het deelgebied aanwezige openbare ruimte is

aangegeven of deze ruimte een utilitair karakter heeft (gericht op verplaatsing en met een basiskwaliteit voor de inrichting) of dat er meer aandacht dient te zijn voor verblijfskwaliteiten. Bij de laatste categorie is daarbij nog onderscheid gemaakt of het een verblijfskwaliteit dient te zijn gericht op de gebruikers in het gebied zelf of dat er sprake is van een gebruik dat zich verder uitstrekt, zoals recreatief gebruik, bijvoorbeeld als onderdeel van een toeristisch-recreatieve route.

Naast de routes in en langs de deelgebieden zijn er verschillende openbare ruimtes als verblijfsgebied aangeduid. Hier ligt een aparte opgave om tot een afgewogen en kwalitatief hoogwaardig voorstel voor de inrichting te komen. (zie voor kaart achterin)

### **Kwaliteit**

Tenslotte worden nog een aantal kwalitatieve aspecten behandeld.

Hierbij wordt een onderscheid in stedenbouwkundige en architectonische aspecten.

#### *Stedenbouwkundig:*

Relatie van de bebouwing met de openbare ruimte. Dit hangt samen met de te realiseren functies en de mate van openheid van de gevels op de begane grond en daarmee de (sociale) contactmogelijkheden. De mate van openheid hangt overigens direct samen met de mate van openbaarheid van de deelgebieden. Ook wordt hier gekeken naar de wijze waarop de gebouwen worden ontsloten en hoe de entrees een bijdrage kunnen leveren aan de levendigheid van de openbare ruimte. Voor alle deelgebieden wordt aangegeven dat blinde gevels zoveel mogelijk voorkomen dienen te worden.

#### *Architectonisch:*

Het materiaalgebruik voor de gebouwen en de openbare ruimte wordt vastgelegd in drie niveaus: zeer hoge of hoge kwaliteit of een basiskwaliteit. Uitgangspunt is dat de architectonische kwaliteit een positieve bijdrage levert aan de kwaliteit

van het gebied en dat hierbij aansluiting wordt gezocht bij het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. Hierbij kunnen ook in een deelgebied zelf nuances worden aangegeven. De toe te passen materialen en bouwwijzen zijn waar mogelijk gebaseerd op het Cradle-to-cradle-principe.

## **8.2 Gebiedsprofielen**

Voor Nieuw-Mathenesse wordt een ontwikkeling voorgestaan naar een gemengd gebied. Aan de ene kant is er sprake van herstructurering van het bestaande bedrijventerrein. Aan de andere kant is er sprake van een transformatie van het gebied; naast (hoogwaardige) bedrijvigheid is er ook ruimte voor andere functies zoals wonen. Deze twee functies kunnen elkaar echter in de weg zitten. Woningbouw kan de ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijvigheid beperken (milieu-zonering). Aan de andere kant kan bedrijvigheid ook tot een vermindering van het woongenot leiden. Om de verschillende functies op een goede manier bij elkaar te laten passen en soms in elkaar over te laten lopen zijn voor verschillende delen andere gebiedsprofielen opgenomen.

Globaal komt deze profilering er op neer dat de mogelijkheden voor woningbouw toenemen, naarmate het gebied verder van het distilleercluster en dichterbij het Merwekwartier ligt. Daarmee zijn, vanuit milieutechnisch oogpunt, de ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven het ruimst in het distilleercluster.

Voor het gebied zijn vier gebiedsprofielen onderscheiden, waarbij het Distilleercluster (profiel 1) alle ruimte biedt aan de werkfuncties en het Woongebied (profiel 4) van het wonen uitgaat. In het Werkgebied (2) ligt de nadruk op de werkfunctie. Woningbouw (lees: een gevoelige bestemming) is slechts dan mogelijk als deze niet belemmerend is voor de werkfuncties in profiel 1 en 2. In het Gemengd gebied (3)

is een mix van wonen en werken mogelijk, waarbij de daar gevestigde werkfuncties geen belemmering mogen vormen voor de woningbouw in profiel 3 en 4. Binnen de gebiedsprofielen 1 en 2 is sprake van herstructurering. Dit betekent een geleidelijke verkleuring; niet in het profiel passende economische functies zullen op termijn verdwijnen. In de gebiedsprofielen 3 en 4 wordt uitgegaan van transformatie. Hier is in principe sprake van actieve uitplaatsing. Hoewel deze profielen later nader zullen worden uitgewerkt, wordt hieronder al een indicatie van de invulling gegeven.

### **Profiel 1: Distilleercluster**

Dit gebied is gereserveerd voor de ontwikkeling van functies uit het distilleercluster. Binnen de randvoorwaarden van de thans bekende milieucontouren zullen de bedrijven in deze zone zo weinig mogelijk belemmering worden opgelegd. Andere functies zijn alleen mogelijk als zij de hoofdfunctie van het distilleercluster niet frustreren. Het distilleercluster is een dragend onderdeel van de herontwikkeling van het gebied en zal ook als zodanig worden gefaciliteerd. Het ontwikkelen van een distilleercluster is al in gang gezet met de ontwikkeling van het logistiek centrum van Nolet en de bedrijfsverplaatsing van Uto uit de binnenstad naar het bedrijventerrein. Ook de Kuyper heeft recent investeringen gepleegd die de uitstraling van het cluster versterken. Verder zijn er nog mogelijkheden om dit verder uit te bouwen met bijvoorbeeld toeleverende functies. Onderdeel hiervan vormt de ontwikkeling van de Buitenhavenweg als toeristisch-recreatieve route aansluitend op de representatieve functies van de gevestigde bedrijven.

Het gebied wordt intensief bebouwd en ook de werkgelegenheid in dit gebied zal aanmerkelijk toenemen. Voor de parkeeroplossingen wordt een extra inspanning gevraagd. Met name om hiermee de Buitenhavenweg vrij te spelen van geparkeerde auto's. De kwaliteit van zowel de inrichting

van de open(-bare) ruimte als van de architectuur is hoog, aansluitend op het representatieve karakter van de hier gevestigde bedrijven.

*Functies: distilleerderijen en daaraan verwante bedrijfsactiviteiten, waaronder de glasfabriek*

### **Profiel 2: Werkgebied**

In dit gebied ligt het primaat bij de bedrijfsfuncties. De milieuzonering vanuit zone 1 valt over dit gebied. Gevoelige bestemmingen als woningbouw zijn in incidentele gevallen mogelijk en alleen als zij de activiteiten van bedrijven uit de bovengenoemde categorieën niet belemmeren.

In het profiel is waar mogelijk ruimte voor aan het distilleercluster gelieerde activiteiten. Daarnaast wordt ambachtelijke bedrijvigheid gestimuleerd en is er plaats voor diverse vormen van dienstverlening. De architectonische kwaliteit en de kwaliteit van de open(-bare) ruimte is gemiddeld en gebaseerd op een functioneel gebruik. De Gustoweg is de entree van het gebied en heeft daarom een functionele inrichting met een bijzondere kwaliteit. Het parkeren wordt in principe op maaiveld op eigen terrein opgelost. Intensievere vormen van parkeren zijn echter ook mogelijk. In het gebied wordt een lichte stijging van de werkgelegenheid voorgestaan.

*Functies: aan distilleercluster gelieerde activiteiten, ambachtelijke bedrijvigheid, nautische functies, detailhandel, bedrijfswoningen, bijzondere woonvormen (combi wonen-werken)*

### **Profiel 3: Gemengd gebied**

In dit gebied zijn zowel bedrijfs- als woonfuncties toegestaan, waarbij het uitgangspunt is dat woningbouw in ieder geval is toegestaan en dat bedrijfsactiviteiten de woonfuncties niet in de weg mogen staan, zowel milieutechnisch als kwalitatief (woongenot).

In dit gebied zijn er volop mogelijkheden tot intensivering.

Dubbel grondgebruik (zowel ruimtelijk als functioneel) en de intensiteit van de bebouwing stimuleert dat het gebied zo optimaal mogelijk wordt gebruikt. In het gebied wordt een menging van wonen en werken mogelijk gemaakt. Er worden functies voorgestaan in de nautische sfeer, maar ook kleinschalige kantoorfuncties, ateliers en detailhandel (faciliterend aan het Merwekwartier en aanvullend aan het centrum van Schiedam). De kwaliteit van de open(-bare) ruimte is hoog en er wordt ingezet op waar mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Ondanks het toevoegen van een substantieel aandeel aan woningen lijkt door de intensivering een vergroting van de werkgelegenheid mogelijk.

*Functies: kleinschalige bedrijfsfuncties, kantoorfuncties, ateliers, detailhandel, zelfstandige woningen (met name appartementen), bijzondere woonvormen (combi wonen-werken)*

#### Profiel 4: Woongebied

Deze zone is bedoeld voor de ontwikkeling van de woonfunctie. Andere functies zijn alleen toegestaan als zij niet belemmerend zijn voor de woonfunctie en op deze functie aanvullend zijn.

Kenmerkend voor de gebieden binnen dit profiel is de ligging aan het water. Deze bijzondere (woon-) kwaliteit kan worden benut voor bijzondere woonvormen, elk met een specifieke kwaliteit gebaseerd ligging Merwehaven, Buitenhaven of Nieuw Maas. De architectonische kwaliteit en de kwaliteit van de open(-bare) ruimte zijn zeer groot. In het gebied wordt een tamelijk intensieve bebouwing voorgestaan. Hierbij hoort het zoeken naar zoveel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Naast het wonen is er ruimte voor aan het wonen gerelateerde functies, zoals dienstverlening, detailhandel en bedrijven aan huis. Ondanks de het grote aandeel in woningen in dit profiel is de verwachting dat in dit gebied enige groei van werkgelegenheid mogelijk is. Dit heeft mede te maken

met het arbeidsextensieve karakter van de huidige bedrijven. *Functies: wonen (appartementen en grondgebonden woningen, waterwoningen) en aan het wonen gerelateerde functies, zoals dienstverlening, detailhandel, ateliers*

De gebieden van gebiedsprofielen komen overeen met de functionele zones





## Urgenties en ambities

De gebiedsontwikkeling van Nieuw-Mathenesse wordt ingegeven door de verdergaande verstedelijking van de rechter maasoever, de aanhoudende vraag naar kwalitatief goede bedrijfshuisvesting in deze regio en de slechte kwaliteit van het huidige aanbod c.q. de noodzakelijke aanpak van het verouderde bedrijventerrein. In antwoord op deze maatschappelijke urgenties heeft de Gemeente Schiedam de ambitie dit bedrijventerrein duurzaam te moderniseren en ruimtelijk functioneel goed in te passen in het 'nieuwe' stedelijk gebied. Met deze doelstellingen wordt aansluiting gezocht op de ambities in de markt. De regionale ruimtevraag biedt in samenhang met de economisch ontwikkeling kansen voor marktpartijen en ondernemers succesvol te investeren in Nieuw- Mathenesse.

De Gemeente Schiedam zal vanuit haar publieke rol verantwoordelijkheid nemen voor de investeringen in het openbaar gebied en de infrastructuur en de algehele regie nemen over de gebiedsontwikkeling.

## Ontwikkelprincipes

Met deze ontwikkeling wil de Gemeente Schiedam de voorwaarden bieden voor private en particuliere investeringen in het gebied en de omgeving. Deze strategie kent grofweg 4 principes:

### *Imagoverbetering en herstel vertrouwen*

Met de publieke investeringen wil de gemeente mede het imago van het terrein verbeteren waarmee het gebied ook een betekenis kan krijgen voor alle Schiedammers en de bezoekers van deze stad.

### *Relaties versterken en gebied ontsluiten*

Waar het gebied nu nog ruimtelijk en functioneel verborgen ligt wil de gemeente met deze strategie vooral de aansluiting zoeken met de directe omgeving. In de toekomst moet Nieuw-Mathenesse zichtbaar worden voor alle Schiedammers en bezoekers.

### *Ontwikkelingen zichtbaar maken*

'Kosten gaan voor de baat', de gemeente zal met de investeringen om de kwaliteit van het openbaar gebied en de infrastructuur te verbeteren de markt het vertrouwen moeten geven voor investeringen in vastgoed en bedrijven.

### *Kwaliteit als referentie zichtbaar maken*

Leidend in deze strategie is kwaliteit, met de investeringen in het openbaar gebied en de infrastructuur wil de gemeente een duidelijke kwaliteitsreferentie neerzetten voor vastgoed en voorzieningen.

## Instrumentarium

De gebiedsontwikkeling zal vanuit de gemeentelijk instrumentarium worden ondersteund en gestuurd. Een nieuw bestemmingsplan zal de juridische basis moeten leggen voor een gebiedsontwikkeling met de gewenste ruimtelijke en functionele kwaliteit. Daarnaast zal afstemming moeten plaats vinden met inzet van erfpacht in het gebied.

Verder zal de gemeente de plannen voor de infrastructuur en openbare ruimte verder invullen en tot uitvoering brengen. Daarnaast zal in samenwerking met de ondernemers instrumentarium worden ontwikkeld voor het totale beheer van het gebied. Denk daarbij aan een vorm van parkmanagement of van Bgv (bedrijfsgerichte gebiedsverbetering)

Tenslotte zijn er financiële instrumenten om het plan uit te voeren: naast de gemeentelijke investeringen in openbare ruimte, infrastructuur ed. ook gelden vanuit de herstructureringsinstrumentarium van de provincie. De bedrijven zelf zullen investeringen moeten doen in hun bedrijfsvoering, panden en bijbehorende buitenruimten .

## Uitwerking

### *Distilleercluster*

Drager van deze gebiedsontwikkeling is de versterking van het distilleercluster tussen de Buitenhavenweg en de Nieuw-Mathenesserstraat. Deze bedrijvigheid neemt niet alleen een bijzondere plaats in het beeld van Schiedam, maar is ook een beelddrager van de identiteit van het terrein.

De opgave is hier het cluster zowel functioneel als ruimtelijk versterken. Met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit wordt het gebied in zijn omgeving verankerd en worden de relaties met de directe omgeving versterkt. Het levert een krachtige bijdrage op aan de identiteit van het gebied als een duurzaam economisch vitaal stedelijk bedrijventerrein.

> De ontwikkeling van een toeristische route op de Buitenhavenweg en in de Buitenhaven als metafoor om de relatie tussen de historische Binnenstad en het water te versterken.

> In het gebied zal flexibel ingespeeld moeten kunnen worden op nieuwe ontwikkelingen in de distilleerwereld. Dit betekent dat er zowel ruimtelijk als functioneel mogelijkheden worden geboden, die echter altijd zullen worden getoetst aan de kwalitatieve bijdrage hiervan aan Nieuw-Mathenesse.

### *Water beleefbaar maken*

Nieuw-Mathenesse wordt omringd door water. Een omgevingskwaliteit die uitgebuit kan worden. In het gebied wordt ingezet op een beter gebruik van de kades, zowel recreatief als bedrijfsmatig. Het representatieve karakter van de kades wordt versterkt en ook het stimuleren van het gebruik van het water (aanleggen, laden en lossen) krijgt alle aandacht. Het ontwikkelen van oost- west dwarsverbanden tussen de Merwehaven en Buitenhavenweg brengt de beleving van het water weer terug in het gebied en zorgt voor een bijzondere omgevingskwaliteit. Deze verbindingen versterken ook de relatie tussen historische binnenstad van Schiedam en de ontwikkelingen in de Merwehaven.

### *Ruimte voor tijdelijke functies*

In het zuiden van Nieuw-Mathenesse, grenzend aan het distilleercluster, ligt een nu nog braakliggend terrein waar op termijn de mogelijkheden zich aandienen om te komen tot een aantrekkelijk stedelijk gebied voor diverse stedelijke functies, waaronder werken én wonen. In aanloop naar deze ontwikkeling wordt ingezet om hier een tijdelijke functie te ontwikkelen. Inzet is een functie in de sfeer van cultuur, sport of recreatie waarmee de identiteit van het gebied voor een groter publiek zichtbaar en vooral beleefbaar kan worden gemaakt.

### *Verbinding met Merwehaven*

Zoals eerder genoemd is het versterken van de ruimtelijk functionele relaties met de omgeving een belangrijke conditie voor de ontwikkeling van het gebied. Met deze relaties worden niet

alleen de voorwaarden voor een duurzaam en economisch vitaal bedrijventerrein gerealiseerd maar ook de verbindingen tussen stad, water en de ontwikkelingen in de Merwehaven. Hiermee wordt Nieuw-Mathenesse opgenomen in een groot stedelijk gebied aan het water. De verbindingen met de omgeving worden vooral gedragen door de poorten naar het gebied. Aan de oostzijde vindt de fysieke overgang plaats naar een nieuw stedelijk gebied in de Merwehaven. De zone op de Van Udenstrip zal de overgang van vormen van een bedrijventerrein naar een woongebied, hier zal menging van deze functies samen met andere stedelijke functies in de toekomst moeten worden uitgewerkt. De Gustoweg zal in de toekomst niet alleen het bedrijventerrein ontsluiten maar ook deze gemengde zone.

#### *Nieuwe infrastructuur*

De infrastructuur van Nieuw-Mathenesse zal de komende jaren worden ontwikkeld in aansluiting op de omgeving. Een belangrijke verschuiving op termijn is de functie van hoofdontsluiting van de Nieuw-Mathenesserstraat naar de Gustoweg. Met deze verandering wordt het mogelijk over de Dijk (Nieuw-Mathenesserstraat) een langzaam verkeerroute te ontwikkelen die op een regionaal routenet aansluit.

#### *Poorten*

De poorten vormen entrees op verschillende schaalniveaus. Ze zijn zichtbaar in een knooppunt van infrastructuur, verdichting van functies in een heldere vormgeving waarmee een duidelijke oriëntatie op de stad en aangrenzende gebieden wordt gegeven

- > Met de noordelijke poort worden de kansen geboden de entrees van de stad Schiedam, de wijk Schiedam Oost, de Merwehaven en het gebied Nieuw-Mathenesse te bundelen tot één krachtig ruimtelijk-functioneel knooppunt.
- > Met de zuidelijke poort bij de sluisen van de Buitenhavenweg wordt meer de nadruk gelegd op de entree vanaf het water naar Schiedam. Hier kan de ontwikkeling van nautische functies, passantensteiger, jachthaven, andere havenfaciliteiten in de buitenhaven de entree zichtbaar maken.

#### **Fasering**

Onderstaande fasering is gebaseerd op het adequaat aansluiten op lopende ontwikkelingen (met name het distilleercluster), het verbeteren van het imago van het terrein door het plegen van (voor) investeringen in het openbaar gebied en het zo efficiënt mogelijk inspelen op expirerende erfpachten en/of anderszins vrijkomende gebieden. (zie kaart achterin)

<b>Tijdvak</b>	<b>Zwaartepunt ontwikkeling</b>	<b>Ontwikkeling principes</b>
2008-2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versterken distilleercluster</li> <li>- Versterken identiteit Schiedam</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Imagoverbetering en herstel vertrouwen</li> <li>- Relaties met omgeving versterken</li> </ul>
2008-2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkelen toeristische route</li> <li>- Versterken nautische functies</li> <li>- Tijdelijke functie Gustoterrein in de sfeer van cultuur, sport of recreatie</li> <li>- Gebied op de kaart zetten met tijdelijke functies/evenementen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relaties versterken en gebied ontsluiten</li> </ul>
2010-2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkelen van de Poorten</li> <li>- Creëren krachtig ruimtelijk-functioneel knooppunt</li> <li>- Verbinding met Merwehaven</li> <li>- Verbeteren van de infrastructuur</li> <li>- Ontwikkelen oostwestverbindingen voor langzaam verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relaties versterken en gebied ontsluiten</li> <li>- Ontwikkelingen zichtbaar maken</li> </ul>
2012-2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkelen van Gustoterrein als woon- en werklocatie</li> <li>- Poort van Schiedam vanaf de Nieuwe Maas</li> <li>- Beleefbaar maken van het water</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kwaliteit als referentie zichtbaar maken</li> </ul>
2015-2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkeling zuidoostelijke locatie</li> <li>- Verbinding met Merwehaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kwaliteit als referentie zichtbaar maken</li> </ul>

# Fasering

## Tijdvak 2008 -2019



Versterken distilleercluster  
versterken identiteit

## Tijdvak 2008 -2015



Ontwikkelen toeristische route



Versterken nautische functies



Tijdelijke functie Gusto terrein  
gebied op de kaart zetten

## Tijdvak 2010 - 2015



Ontwikkelen Poorten  
verbinding Merwehaven  
krachtig ruimtelijk-functioneel knooppunten



Verbeteren van de infrastructuur



Verbindingen voor langzaamverkeer

## Tijdvak 2012 - 2016



Ontwikkelen van Gustoterrein



Poort van Schiedam vanaf Nieuwe Maas



Beleefbaar maken van het water

## Tijdvak 2015 - 2019



Ontwikkelen van Zuid Oostelijke locatie  
verbinding met Merwehaven

## Algemeen



Bebouwing (buiten lokatie/op lokatie  
(bestaand/in voorbereiding)



Water binnendijks





# Financiële verantwoording

**De herontwikkeling/herstructurering van Nieuw-Mathenesse betreft een gebiedsontwikkeling, die tot stand dient te komen middels een gezamenlijke inspanning van private partijen, de gemeente Schiedam en andere publieke partijen. De private partijen ontwikkelen in vastgoed ten behoeve van economische en andere functies en de gemeente investeert in de kwaliteit van de openbare ruimte en voert de regie op het ruimtelijk ontwikkelingsproces.**

Uitgangspunt is dat de herstructurering van Nieuw-Mathenesse voor de gemeente budgettair-neutraal gerealiseerd wordt. Dit is alleen realiseerbaar middels bijdragen van belanghebbende partijen, zoals

- 1 Gemeente Schiedam
  - een bijdrage uit de diverse gemeentelijke beheerplannen (het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP), het wegbeheerplan en het groenbeheerplan)
  - Het toepassen van de voor de gemeente ter beschikking gestelde Grondbeleidsinstrumenten (Grondexploitatiewet, baatbelasting)
- 2 Hogere overheid (provincie en Rijk)
  - Subsidie
- 3 Marktpartijen
  - Bijdragen

In november 2002 is door de meest betrokken partijen (Gemeente Schiedam, Kamer van Koophandel, bedrijvenvereniging BOR afdeling Nieuw-Mathenesse en Gemeente Rotterdam) een overeenkomst ondertekend met als doel de uitvoering van het Plan van Aanpak voor de herstructurering van Nieuw-Mathenesse.

Op grond hiervan heeft de gemeente besloten om een grondexploitatie te openen (besluit B&W d.d. 9-10-2007). Het vorenstaande heeft geleid tot het opstellen van het voorliggende masterplan. Het masterplan is financieel vertaald in een grondexploitatie; dit betreft een financiële opzet, waarin de kosten en de opbrengsten van de productie van bouwrijpe grond zijn opgenomen.

Een grondexploitatie bestaat uit de volgende componenten:

Kostencomponenten	Opbrengstcomponenten
<ul style="list-style-type: none"><li>• Verwerving en ontruiming</li><li>• Slopen</li><li>• Milieukosten (o.a. bodemsanering, archeologie)</li><li>• Bouwrijpmaken (ophogen, riolering, verharding)</li><li>• Woonrijpmaken (OV, straatmeubilair, groen)</li><li>• Kunstwerken (bruggen, duikers)</li><li>• Afdrachten (o.a. Vinex-bijdrage)</li><li>• Plankosten (Voorbereiding, Toezicht en Uitvoering)</li><li>• Inflatie</li><li>• Rente</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Grondopbrengsten</li><li>• Woningbouw<ul style="list-style-type: none"><li>- Winkels</li><li>- Kantoren</li><li>- Bedrijven</li><li>- Bijzondere doeleinden</li></ul></li><li>• Subsidies</li><li>• Bijdragen derden</li></ul>

## Financiële strategie

Op basis van een goede financiële strategie dienen extra middelen gegenereerd te worden, waarbij optimaal aangesloten kan worden op de dynamiek van het onderhavige gebied en zijn omgeving. Hiermee kan een betere financieel-economische situatie gecreëerd worden, die ondersteunend is aan deze gebiedsontwikkeling. Daarnaast heeft de gemeente bij het ontwikkelen en uitvoeren van grondbeleid een aantal grondbeleidsinstrumenten (zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk) ter beschikking.

Elementen van een dergelijke financiële strategie kunnen zijn:

### *Thema's*

Door het benoemen van thema's kan mogelijk de grondprijs van de uit te geven grond verhoogd worden. Dit houdt in dat er gestuurd wordt op de realisatie van een cluster met een bepaald thema of specialisatie (zoals het distilleercluster), waarbij de gemeente nadere randvoorwaarden stelt. Een goede segmentering (thema's) heeft een prijsopdrijvend effect in de markt met betrekking tot de grondwaarde.

### *Meervoudig grondgebruik*

Door meervoudig grondgebruik/verdichten toe te passen, middels verhoging van de FSI (Floor Space Index), kunnen er meer m<sup>2</sup>-uitgeefbaar gerealiseerd worden.

### *Fasering*

In de fasering staan de grote uitgaven (infrastructuur en riolering) voor de opbrengsten gepland. Hoewel dit hoge rentekosten met zich meebrengt, creëren deze investeringen wel een hoge omgevingskwaliteit voor het vastgoed, wat weer een hogere grondwaarde tot gevolg heeft.



