

# Gezonde Verstedelijking in Schiedam

## Verslag van kennisdag op 9 april 2015



gemeente  
Schiedam



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu



## Verslag van Kennisdag Gezonde verstedelijking in Schiedam

Op 9 april vond er in het stadskantoor van de gemeente Schiedam een kennisdag plaats over hoe de gemeente Schiedam, samen met andere partners, met name in het ruimtelijk beleid kan zorgen voor een gezondere leefomgeving. Er waren tijdens deze kennisdag ongeveer 40 deelnemers die een actieve bijdrage leverde aan de discussies, m.n. tijdens het middagprogramma. De deelnemers waren vooral afkomstig uit verschillende beleidsdomeinen van de gemeente Schiedam, Rijkswaterstaat, het ministerie van I&M en de provincie Zuid-Holland.

### De kerndoelen voor deze kennis- en netwerkdag waren:

1. **Inhoudelijk leren:** mensen bekend maken met het concept 'gezonde verstedelijking' en de bestaande kennis en instrumenten hierover.
2. **Bewustwording:** wat men vanuit de eigen expertise zelf bij kan dragen aan 'gezonde verstedelijking' en hoe dit werkt in de praktijk.
3. **Netwerk bouwen;** verbindingen leggen voor samenwerking met andere beleidsdomeinen/professionals en hoe je dit organiseert.

### Agenda voor de Kennisdag

In dit kader is een programma opgezet waarin verschillende elementen van 'gezonde verstedelijking' en 'gezonde samenwerking' aan bod kwamen. Het **programma** van de dag zag er als volgt uit:

- Intro door Gemeente Schiedam (*Jan Brinkman* [Regiemanager Stadsontwikkeling Schiedam])
- Inleiding in thematiek 'gezonde verstedelijking' (*Ad de Bont* [TU Eindhoven/Urhahn]).
- Procesmatig samenwerken aan gezonde verstedelijking (*Annelies Acda* [Pharos] en *Dayenne L'abée* [NISB])
- Introductie van Schieveste en Schiedam-Oost (*Roelof Geijteman* [gemeente Schiedam] en *Ursula Rutten* [gemeente Schiedam])
- Scan en schouw van Schieveste en Schiedam-Oost (*Joost van der Ree* [RIVM], *Dayenne L'abée* [NISB], *Hanneke Kruize* [RIVM], *Bert Vos* [gemeente Schiedam] en *Frank den Hertog* [RIVM])
- Reflectie op de dag door *Jan Brinkman* [gemeente Schiedam] en *Evelien van Hercules* [RWS]

De powerpoint-presentatie van het ochtendprogramma zijn te vinden op [www.platformgezondontwerp.nl](http://www.platformgezondontwerp.nl):

[Presentatie 'Op weg naar een gezonder Schiedam'](#) (Ad de Bont/Dayenne L'abée/Annelies Acda)

[Presentatie Schieveste](#) (van Roelof Geijteman)

[Presentatie Schiedam-Oost](#) (van Ursula Rutten)

# Samenvatting van de dag door Kees Kaptein (Alles is gezondheid...)

## Gezond ontwerp in Schiedam

Toen er in de 13e eeuw een dam in de Schie werd aangelegd, zullen de mensen niet gedacht hebben dat zeven eeuwen later ook de A4, de Randstadrail en allerlei andere verkeersaders de omgeving zouden doorkruisen. Tijdens de Kennisdag “Gezonde Verstedelijking” van de gemeente Schiedam en het Platform Gezond Ontwerp op 9 april jongstleden, spraken de aanwezige gemeente- en rijksambtenaren onder andere over dit onderwerp. Hoe kun je er met ruimtelijke, fysieke ingrepen voor zorgen dat een gemeente als Schiedam gezonder wordt? “Klein beginnen, verbindingen maken en elkaars taal leren spreken.”

De Rijkswegen van de A4 en de A20 zijn in belangrijke mate bepalend voor de gezondheid van Schiedam. Ze laten ook meteen zien dat er verschillende belangen in het geding zijn, op verschillende schaalniveaus. Zo draagt het vele verkeer er aan bij dat de gemeente een van de hoogste fijnstofconcentraties heeft van Nederland. Maar mensen vinden wonen in Schiedam ook prettig omdat je via diezelfde verkeersaders in een mum van tijd in het centrum van Rotterdam zit.

### **Brug slaan**

Er is niet alleen sprake van verschillende belangen, maar ook van partijen die elkaars taal niet goed begrijpen. Als de stedenbouwkundige het heeft over 'zichtlijnen' in het ontwerp, dan begrijpt de zorgadviseur die een veilige buitenruimte voor ouderen wil, daar niet veel van. Dat is ook de aanleiding geweest voor de oprichting van het [Platform Gezond Ontwerp](#). De deelnemende partijen ([RIVM](#), [NISB](#), TU Eindhoven, GGD en [Pharos](#)) willen een brug slaan tussen wat zij onderzoeken en de partijen die een gezonde fysieke omgeving tot stand kunnen brengen.

Die brug is hard nodig volgens Ad de Bont van de TcU Eindhoven: “Over de gezondheidsproblemen van Nederland wordt de noodklok geluid, maar niet door ontwerpers en stedenbouwers.” In vroegere tijden leefde dit besef wel, maar het lijkt de laatste tijd weggezaakt. Terwijl het logisch is om er iets aan te doen, en daar zijn meer dan alleen gezondheidsargumenten voor: “Gezonde steden zijn aantrekkelijk om in te wonen; zo’n goed vestigingsklimaat heeft ook economische waarde.”

### **Eerst trap, dan lift**

Het gaat daarbij om luchtverontreiniging (gezondheidsrisico’s minimaliseren), maar bijvoorbeeld ook om meer mogelijkheden voor beweging (gezondheidskansen optimaliseren). Vooral dat laatste is belangrijk: “Zijn er goede routes, dan neem je sneller de fiets. Zie je in een gebouw eerst de trap en dan pas de lift, dan zal je sneller de trap nemen. En als je nu eens niet alle sport aan de rand van de stad zou organiseren, maar het overal zichtbaar zou maken, dan resulteert dat in ‘een spelende stad’, waarin mensen elkaar makkelijker ontmoeten en vaak ook meer veiligheid ervaren. Dat kan onder andere door meer multifunctioneel te denken. Een voorbeeld daarvan is het Van Beuningenplein in Amsterdam: “Ondergronds parkeren, met sportveldjes en een paviljoen er bovenop.” En ook daar is het mogelijk om naast de gezondheid een economisch argument te noemen. Want de omliggende woningen zijn door een dergelijke aanpak beter te verkopen. Daardoor kun je onder de woningbouwverenigingen medestanders vinden voor het werk aan de gezonde stad.

Eenzelfde houding zou je van de zorgverzekeraars verwachten. Ga maar na, betoogden Annelies Acda (Pharos) en Dayenne L’abée (NISB), “te weinig bewegen kost 1,3 miljard euro per jaar.” Maar die bijdrage van verzekeraars is niet vanzelfsprekend: “Ze zullen er eerder vanuit gaan dat de gemeente verantwoordelijk is voor gezond ontwerp en zich toch met name richten op hun primaire taak: zorg. Toch merken we de laatste tijd dat er wat beweging in zit.”

### **Nog flink zoeken**

Maar het blijft een probleem dat partijen elkaar nog lastig kunnen vinden als het over de gezonde fysieke omgeving gaat. Oorzaken: “De financiële supportmechanismen, de wet- en regelgeving, verantwoordingssystemen en de spanning tussen innovatie en bestendigheid.” Een deelnemer: “Wij hebben een opgave als het om de leefomgeving gaat. Alleen is het nog flink zoeken.” Hoe moet iemand die werkt aan de gezonde stad met de hindernissen omgaan? L’abée: “Wees vindingrijk en creatief. Zoek partners en allianties. Betrek de burgers en hou het, samen met hen, klein. We hebben eens een wandeltochtje met ouderen gehouden langs stoeptegels die door kinderen van mozaïek voorzien waren. Een groot succes.” Op een groter schaalniveau helpt het om eerst samen te bepalen wat gezondheid op die plek betekent.

### **Groener maken**

Tijdens enkele wandelingen door Schiedam konden de genodigden direct de proef op de som nemen. Hoe zou je bijvoorbeeld klein kunnen beginnen in de wijk Oost, een diverse buurt met verzakke huizen, hoge eenzaamheidscijfers en veel mensen met overgewicht, maar bijvoorbeeld ook een mooie nieuwe kade langs de Schie. De conclusie van de wandelaars bleek heel goed aan te sluiten bij de adviezen van de sprekers. Oost heeft best veel speelpleintjes en bankjes. Maar die pleintjes zijn ‘versteend’ en rond de bankjes ligt veel hondenpoep. Verder staat er een groot aantal paaltjes om het autoverkeer in goede banen te leiden. Er zijn genoeg plekken met potentie, die soms ook met kleine ingrepen al prettiger worden om te verblijven of meer uitnodigen tot bewegen. Door de pleinen gebruiksvriendelijker te maken voor de bewoners, met minder palen en meer groen, zou al een minimale eerste stap gezet kunnen worden.

### **Welbevinden**

De wandeling door Schieveste, de nieuwbouw achter het station, liet zien dat de nieuwe buurt onder andere een mooi waterbergingsysteem heeft, maar geen vriendelijke uitstraling. Je wil er niet zijn, je voelt je er weggestopt. Ook hier zou met relatief beperkte ingrepen iets aan te doen zijn. Zorg bijvoorbeeld voor een tijdelijk programma en een aankleding die mensen verleid om eens te komen kijken en er een rondje te lopen. Of die scholieren aantrekt om even buiten te zitten. Gezondheid gaat hier dus hand in hand met ‘welbevinden’. Verder kan het oefenterrein voor het aanleggen van straten en riolering de buurt levendiger maken. De geplande buurtwerkplaats ‘De Buren’ voor met name bewoners van Oost, kan er ook aan bijdragen dat Schieveste een prettige omgeving wordt.

Dat ‘klein beginnen’, daar is dus aan te voldoen, en, klonk het uit de zaal, betrek ook vooral de burgers zélf erbij. Daar zit heel veel kracht. Nu het verbinden en elkaars taal leren spreken nog. Tijdens de afsluitende netwerkborrel gingen de aanwezigen daar geanimeerd mee verder.



## Groep 1

### Schiedam-Oost

**Met extra aandacht voor schoon/heel/veilig + klimaatadaptatie  
(begeleid door Bert Vos, gemeente Schiedam)**

Schiedam-Oost is een vooroorlogse wijk, ingeklemd tussen de A20 en de Nieuwe Maas. In de ochtendsessies hebben we geleerd dat door deze ligging de luchtkwaliteit in Schiedam (Oost) tot de slechtste van Nederland behoort. Dit is ongetwijfeld mede oorzaak van de slechte gezondheidssituatie en lage levensverwachting in de wijk. Uit de cijfers bleek ook dat bewoners zich vaak eenzaam voelen en er een groot gevoel van onveiligheid is.

Tijdens onze wandeling door de wijk kijken we vanuit het perspectief van (fictieve) wijkbewoners. Hierdoor krijgen we een scherper beeld, maar ook dan zijn de grote problemen niet direct zichtbaar. De eerste lentedag van het jaar zet de wijk aangenaam in het zonnetje. Het romantische beeld van de oude stadswijk is her en der zichtbaar. Bewoners zitten op hun stoepje of hangen uit het raam en maken gezellig een praatje. Na schooltijd zijn veel kinderen op de oude pleinen aan het sporten en spelen.

Dit staat in schril contrast met de ervaringen aan het begin van de route. Het Stads erf en de kade langs de Schie zijn zorgvuldig ingerichte openbare ruimte. De luxe materialen en technisch goede uitvoering zijn onmiskenbaar. Maar de overdonderende leegte stemt treurig. De plinten langs het plein staan leeg. Het plein zelf wordt slechts één dag per week gebruikt voor de stadsmarkt. Hoe zorgen we dat deze belangrijke ruimten gebruikt gaan worden, hoe zorgen we dat deze ruimten ook positief beleefd worden. Groen zou hier voor aankleding kunnen zorgen. Er zijn verschillende wilde ideeën voor het Stads erf, zowel onder- als bovengronds.... (parkeren, waterberging, terrassen, sport).

Het valt tijdens de korte wandeling op dat er verschillende pleinen zijn waar gespeeld kan worden. Toch is de inrichting van deze pleinen niet echt aantrekkelijk. De pleinen zijn erg stenig. Het moet toch mogelijk zijn om hier mooie, groenere pleinen van te maken. Pleinen waar het voor meer bevolkingsgroepen prettig vertoeven is. Pleinen die de plek zijn waar mensen elkaar ontmoeten. Wellicht zijn er mogelijkheden om enkele pleinen in te richten als waterplein. Als de auto van de randen van het plein verdwijnt geeft dat veel extra ruimte. Als dat niet mogelijk is, of niet gewenst wordt, kan afscheiding met een haag al voor een prettiger verblijfsklimaat zorgen.

Tijdens de wandeling valt op dat de auto overal dominant aanwezig is. Alle straten zijn volop voorzien van parkeerplaatsen. En daar waar echt niet geparkeerd kan/mag worden zijn paaltjes geplaatst om dit ook fysiek onmogelijk te worden. Ook langs de pleinen kan bijna overal (ook aan de pleinzijde) worden geparkeerd. In één van de straten valt op wat een beetje extra straatbreedte met een straat doet. De extra ruimte wordt volop gebruikt voor een bankje en bloempotten op de stoep! Ook de ( knullig of charmant) scheef opgehangen bloembakken bij de huurwoningen brengen fleur en kleur in de straat. Maar als we er op de een of andere manier in slagen om het aantal geparkeerde auto's te verminderen biedt dat heel veel ruimte die bijdraagt aan een gezonde wijk!

Op verschillende plaatsen langs onze route staan bankjes opgesteld. Maar is het nu echt zo interessant om vanaf je bankje naar een drukke rotonde te kijken? Blijkbaar wel, want dit bankje wordt gebruikt. Maar dan zijn ook de heestervakken aan de zuidzijde van de rotonde potentiële ontmoetingsplekken. Het valt op dat verschillende bankjes op veel idyllischer locaties niet gebruikt worden. Misschien ook niet heel vreemd. De penetrante poepgeur nodigt niet uit om hier plaats te nemen.

Aan het eind van de route maken we kennis met de wijktuinvrouw. Dit is een recent initiatief waar bij door de wijktuinvrouw met bewoners wordt gewerkt aan de vergroening van de wijk. Het werk is gestart bij één van de basisscholen. De bedoeling is dat leerlingen en ouders helpen bij het inrichten van een groen schoolplein. Daarna gaan we met de leerlingen en ouders de omliggende straten in. Het initiatief moet tot een groene golf door de wijken leiden. Vergroenen is daarbij geen doel op zich, maar ook een middel om bewoners bij de wijk en bij elkaar te betrekken!

## Groep 2

### Schiedam-Oost

**Met extra aandacht voor beweegvolle, mobiele en groene stad  
(begeleid door Dayenne L'abée, NISB)**

De schouw door Schiedam Oost heeft ons veel opgeleverd. Bijvoorbeeld dat we het in de ochtend geschetste beeld van een probleemwijk, een beetje moesten bijstellen. Dat de zon, en daarmee meer mensen op straat, daaraan bijgedragen heeft, speelt echter mee.

Via de Kepplerstraat kwamen we terecht op een speelplein (geen officiële stop overigens). Daar aangekomen viel direct op dat het plein recent opgeknapt was. Er waren wijkbewoners die gebruik maakten van het beweegtoestel voor ouderen (overigens door een klein kind met zijn vader). Verderop zaten een aantal lekker in de zon op een bankje. Meteen kwam er een man naar ons toe – een groepje ambtenaren herken je van ver blijkbaar – die begon over zijn ervaren overlast op het plein. Polen zouden in dronken toestand het plein vervuilen. Dat was ook inderdaad te zien. Veel zwerfvuil ontsiert het plein. “Ja, dat moeten jullie ook meenemen”, aldus de buurtbewoner.

Er zijn aardig wat huizen met achterstallig onderhoud. Over het algemeen is het een stenige wijk, met weinig groen en weinig ruimte (smalle straten, met kleine stoepen) om te bewegen. Ook viel meteen de veel aanwezige hondenpoep op. Als er ook maar een strookje groen was, dan lag dat vol met hondenpoep. “Het is woekeren met de ruimte”, zei een deelnemer van de kennisdag terecht.

Qua bewegingsmogelijkheden zijn er diverse speelpleintjes voor kinderen, vaak voor de jongere doelgroep. Er staan best veel bankjes bij die speelplekken, al staan ze soms op een onaantrekkelijke plek. Maar aan ouderen is in ieder geval wel gedacht. Het gebied rond de Singel is groen en aantrekkelijk. Het is een rustige plek om te verblijven. Het aanwezige groen oogt echter rommelig. Meer onderhoud in het algemeen is wenselijk. Meer vuilnisbakken ook, wordt er geopperd. De groep ziet kansen voor meer groen in de wijk, maar dan wel zichtbaar groen (niet weggestopt achter muurtjes). Dat kan in de vorm van moestuinen (in restruimte/op braakliggend terrein). Ook kunnen de aanwezige speelpleinen wat kleur gebruiken – coating bijvoorbeeld. Met weinig middelen is er echt wel wat meer van te maken.

Opvallend is dat de hondenbezitters en de autobezitters heersen in de wijk. Er zijn veel parkeerplekken, die overdag grotendeels niet in gebruik zijn. Dubbelgebruik van ruimte of functiemenging kan een oplossing zijn. Ondanks de ervaren onveiligheid en eenzaamheid in de wijk zijn er voldoende fysieke plekken in de wijk om elkaar te ontmoeten (binnen en buiten). De plekken zijn echter nog niet uitnodigend genoeg. Het stimuleren van ontmoetingen en bewegen ligt in de wijk vooral in het organiseren van activiteiten. De deelnemers adviseren de gemeente om te stimuleren dat er wijkclubjes ontstaan. Daarvoor kunnen “sleutelfiguren in de wijk” worden benaderd om hen te vragen waar je ze mee kan helpen. De gemeente kan bijvoorbeeld faciliteren dat een groep vrouwen bij elkaar kan komen om met elkaar te gaan koken en dansen (a la *Communities in beweging*). Dat kan ook door wijkbewoners te *empoweren* – zelf verantwoordelijk te maken voor bijvoorbeeld het onderhoud in de wijk. Kans: wijkonderneming starten met bewoners (krijgen betaald voor onderhoudswerk dat de gemeente anders zelf doet). Hier zitten haken en ogen aan, want

begeleiding nodig etc., maar het is een idee. Er is helaas veel doorstroming in de wijk/verhuizende wijkbewoners.

Tot slot is er meer voorlichting nodig over wat er te doen is in de wijk en op welke plek (beweegapp). Veel kinderen uit de wijk weten bijvoorbeeld niet dat je goed kan fietsen in het Beatrixpark. Er is ook aandacht nodig voor de ontsluiting vanuit de wijk naar gebieden waar gerecreëerd (Beatrixpark) en gesport (sportparken) kan worden.

Mogelijkheden/kansen op een rij:

- Stimuleren ontmoetingen buurtbewoners
- Stimuleren en faciliteren van wijk sportclubjes of andere clubjes waar je gezondheid kunt agenderen
- Aandacht voor ontsluitingsmogelijkheden vanuit de wijk naar aangrenzende wijken met plekken waar gerecreëerd en gesport kan worden
- Voorlichting en communicatie naar buurtbewoners over het aanbod voor ontmoeting en beweging
- Sleutelfiguren uit de wijk signaleren en contacten
- Mogelijkheden voor een wijkonderneming (bewonersbedrijf) verkennen – empoweren buurtbewoners
- Restruimte vergroenen, bijvoorbeeld door moestuinen aan te leggen
- Neem wens voor meer groene, beweegvriendelijke openbare ruimte mee in de herstructureringsplannen

Kijk voor inspiratie in de Ontwerpprincipes voor een Beweegvriendelijke omgeving en de Reisgids Beweegvriendelijke omgeving met tips en praktijk voorbeelden ([www.nisb.nl/ruimtevoorbewegen](http://www.nisb.nl/ruimtevoorbewegen)).

#### Schouwroute langs en door Schieveste





## Groep 3

### Schieveste

**Met extra aandacht voor schoon/heel/veilig en klimaatadaptatie  
(begeleid door Hanneke Kruize, RIVM)**

Onze route leidde ons allereerst langs de Schie, over een mooie breed maar ook stenige en soms wat te 'clean' pad. De bankjes zagen er uitnodigend uit. Maar het gevoel was dat op deze plek meer mogelijk is. Vervolgens kwamen we bij de tunnel onder snelweg en het spoor door. Deze werd als veilig ervaren, door de breedte en doordat het licht is. In de tunnel was er veel graffiti wat dan wel weer een minder prettig gevoel gaf.

We vervolgden onze weg door de stationshal. Opvallend was de afwezigheid van winkels en mogelijkheden om iets te eten of drinken te kopen. Ook weer een wat cleane plek, waar meer mogelijk is. Het voelde nu vooral als een 'doelgerichte' plek waar je alleen doorheen loopt om je van en naar je trein te gaan.

We vervolgende weg richting het DCMR gebouw en de school, waarbij een bord ons vertelde dat er een innovatief waterbergingsysteem zich bij het station bevindt. Mooi in het kader van klimaatadaptatie. Bijzonder en mogelijk iets waar Schiedam trots op kan zijn. Maar nu vrij onopvallend. We liepen door weer een vrij stenige omgeving, met tussen ons pad en de snelweg enkele hoge gebouwen en braakliggende terreinen. We vroegen ons af of er op de braakliggende terreinen niet meer mogelijk zou zijn, bijvoorbeeld tuinieren, met mogelijk een educatief element voor de scholieren. Of af en toe een festival. Maar we begrepen van de DCMR'er onder ons dat vanwege externe veiligheidsregels lang niet alles mogelijk is. Vanuit IenM rees de vraag wat nu de rol van IenM op deze plek kan zijn, en welke innovatieve maatregelen mogelijk zijn om geluid en luchtvragestukken in Schiedam op te lossen.

Voor de fietsers is hier een mooi fietspad kronkelig aangelegd. Maar enkele scholieren leken de kronkel maar niets te vinden en gingen rechtdoor over onverhard terrein. We kwamen bij een fiets- en voetgangstunnel onder het spoor en snelweg door. Vlak ervoor was een dumpplek voor zwerfafval/bierblikjes, vermoedelijk van MOE-ers uit de aangrenzende buurt, die deze plek als hangplek schijnen te gebruiken. De tunnel zelf zag er schoon en veilig uit. Daarna kwamen we in Oost. We wilden graag langs het fietspad in de zon in plaats van op het voetpad in de schaduw lopen. Maar werden daarbij bijna omver gereden door de fietsers. De diverse speelplekken voor kinderen zagen er niet zo aantrekkelijk uit door het vele zwerfafval.

Na het gewaagd oversteken over een drukke weg met hardrijdende auto's liepen we over de Singel terug, langs leuke woningen. Aanvankelijk over een te smal voetpad, maar aan de overkant was (in de zon) een breder voetpad, wat het wandelen door deze straat een stuk aantrekkelijker maakt. Soms aan de kanten opgesierd door spontane (?) geveltuinen.

Tot slot kwamen we uit op het brede zeer stenige plein voor het gemeentehuis. Wederom veel potentie, maar wordt deze nu al volledig benut?

Algemene conclusie in onze groep was dat we veel plekken tegenkwamen waar in potentie veelal met kleine ingrepen meer mogelijk is dan nu benut lijkt te worden, bijvoorbeeld ook op de braakliggende terreinen in Schieveste, langs de Schie, in de stationshal, of op het plein voor het gemeentehuis.

Hoe schoon, heel en veilig het op diverse plekken was, varieerde sterk van plek tot plek. Qua klimaatadaptatie hebben we een mooie waterberging gezien, maar tegelijk ook veel zeer stenige

oppervlakten zonder schaduw, die voor hittestress kunnen zorgen op warme dagen en waar het water mogelijk niet gemakkelijk weg kan bij extreme waterval.

Verder was het leuk om in de huid van een bewoner te kruipen. Ook al hadden de meeste personages niet zo veel te zoeken op de plekken in Schieveste. Het geeft toch weer andere inzichten dan dat je met je professionele blik rondloopt. Suggestie was om de volgende keer misschien ook 'echte' bewoners mee te nemen met de schouw.

## **Groep 4**

### **Schieveste**

**Met extra aandacht voor bewegingsvolle, mobiele en groene stad  
(begeleid door Frank den Hertog, RIVM)**

Bij deze schouw viel aan het begin van de wandeling op dat in de straat die Singel heet vooral plek is voor auto's. Veel van de personages zouden deze route dan ook geen voorkeur geven, want weliswaar is het wel de snelste verbinding van A (station) richting B (de binnenstad), maar het is door het vele verkeer ook een onaangename route. Meer aandacht voor langzaam verkeer zou al zeer geholpen kunnen worden door de aanleg van een fietsstraat (straat waar de fiets voorrang heeft). Verderop op de route wordt duidelijk dat het plein voor het station voor veel mensen wat rommelig overkomt. Zo is het onduidelijk waar wel en niet gefietst zou mogen worden en dat levert soms gevaarlijke situaties op. De nieuwbouw aan het stationsplein lijkt desalniettemin een impuls te geven aan het gebied, met een paar winkeltjes en een vormentaal die eigentijds overkomt. Dat geldt niet voor het gebied tussen deze nieuwbouw en de tunnel onder het spoortracé. Dit gebied wordt beheerst door trespaplatten en grote open plekken waarvan niet vaak duidelijk wat er zou kunnen doen.

Voordat we het Schieveste-terrein betreden lopen we eerst door de tunnel onder het spoor door. Wat opvalt is dat de tunnel bijzonder goed wordt onderhouden (door studenten van de school op het Schieveste-terrein). Het blijft weliswaar een wat desolate en onbestemde ruimte, maar door het nette karakter laat het een redelijk veilige indruk achter. Het is een tunnel die in elk geval overdag goed toegankelijk is voor fietsers en wandelaars. 's Avonds is het Schieveste-terrein voorlopig waarschijnlijk sowieso niet een plek waar je veel te zoeken hebt. Maar mocht dat in de toekomst anders worden, dan is de ontsluiting van het gebied vanaf de Hogenbanweg zeker een aandachtspunt.

Op het Schieveste-terrein viel ons direct het curieuze fietspad op dat in een wijde bocht naar de hoofdstraat leidt. Die wijde bocht is nodig om de steilte van de afdaling van het maaiveld naar de tunnel te overbruggen. In de praktijk bleken echter ook de lokale agenten gebruik te maken van het olifantenpaadje dat recht naar beneden over het gras leidde en daarmee de bocht afsneed. Klaarblijkelijk werd de regelgeving m.b.t. het talud hier (op dit moment van de dag, bij deze weersomstandigheden) niet als zinvol of dwingend ervaren.

Op het grotere terrein van Schieveste vallen vooral de grote groene (maar niet bruikbare) velden op. Deze percelen zijn bedoeld voor toekomstige ontwikkelingen, maar zouden met het oog op de waarschijnlijk lange termijn waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, nu gebruikt kunnen worden door bijvoorbeeld de VMBO-school die al op het terrein staat. Dat tijdelijk gebruik kan door er bruikbare (sport)velden van te maken, mogelijk zelfs met een kleine horeca-functie. Er zou ook een opblaasbare sporthal geplaatst kunnen worden. Zo'n sporthal zou de bezwaren met betrekking tot "sporten op een luchtvervuilde locatie" wat kunnen inperken, al zou het hoogstwaarschijnlijk nog steeds geen gezond binnenmilieu opleveren m.b.t. de luchtverontreiniging. Hoe dan ook vragen de huidige braakliggende velden (ook bij de studenten zelf) om een tijdelijke invulling, simpelweg ook al omdat het het Schieveste-terrein kan verlevendigen. Dat verlevendigen zou ook kunnen door bijvoorbeeld plaats te bieden aan vergaderruimtes in tijdelijke ruimtes. De gebouwen die hier plaats aan kunnen bieden mogen dan gerust wat experimenteel van aard en uiterlijk zijn, zolang dat Schieveste ook een duidelijk gezicht krijgt als nieuwe 'place to be'.

Uniek karakter van Schieveste is uiteraard de perfecte aansluiting op grote infrastructuur en dan met name het spoor. Voor een goede aansluiting op de A20 is betrekkelijk weinig ruimte en zal moeten worden uitgeweken naar parkeergelegenheden bij de te bouwen bioscoop. Nadruk zal dan ook moeten liggen op een goede aansluiting van Schieveste op het Stationsgebied en via de fiets met de rest van de stad. Zeker als op termijn 100% van Schieveste met stenen is bebouwd (o.a. ook met een woontoren van drie keer de hoogte van het DCMR-gebouw) en er geen noemenswaardig groen meer over is, zal het langzaam vervoer (fiets/voet) moeten zorgen voor een zo aangenaam mogelijke verblijfsruimte. Om dit te realiseren zal ook een belangrijke taak liggen voor een goede afstemming met andere regionale en nationale overheden en organisaties. Schieveste is immers een locatie die van zichzelf een slechte uitgangssituatie heeft als het gaat om gezondheidswaarden. Er zal dus veel gecompenseerd moeten worden om het aantrekkelijk, leefbaar en zo gezond mogelijk te maken. Terug in de stationshal valt op dat deze erg leeg is. Er zijn, behoudens een kiosk op het perron, geen winkelvoorziening in het station te vinden. De ruimte komt daarom nogal desolaat over. Het plaatsen van een vleugel (zoals die ook staan op de stations van onder andere Utrecht en Amsterdam) zou de ruimte aanzienlijk aantrekkelijker en dus gebruiksvriendelijker kunnen maken.

## Groep 5

### Schieveste

**Met extra aandacht voor economisch en sociaal perspectief  
(begeleid door Joost van der Ree, RIVM)**

#### Gebiedsontsluiting

De onderdoorgang bij de Overschieseweg laat goed zien wat het negatieve effect kan zijn van “bundeling van infrastructuur” als doctrine. Het is een onprettige toegang tot Schieveste voor wie met de fiets wil komen en de voetganger is er duidelijk niet welkom. Met de geplande bioscoop erbij rees de vraag of iemand zich eigenaar voelt voor deze plek. Idee: maak de auto te gast (*shared spaces* concept). Ook valt op hoe Spaanse Polder totaal los blijft van de stad, terwijl juist hier een verbinding gemaakt kan worden.

Aan de andere kant van Schieveste is een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers die duidelijk is aangepakt. Het is een goed ingerichte en overzichtelijke passage van de hogergelegen infrastructuur. Het fietspad is aangelegd in een grote lus voor de minder mobiele doelgroep. Het neveneffect is dat de grotere groep fietsers die wel gezond is, kiest voor het afsnijden via een ‘wenspad’ (olifantenpaadje) of de trap. Blokkades op die route helpen duidelijk niet.

#### Station als toegangspoort naar Schieveste

Het station ziet er erg onprettig uit. De trappen in de hal worden niet begrepen, de akoestiek is slecht (herrie treinen). Er zijn te weinig voorzieningen, behalve dan de horeca en de Spar op het stationsplein. Zowel economisch als sociaal is dit geen aantrekkelijk gebied.

Het stationsplein zelf krijgt nog veel verkeer voorlans. Dat is niet echt meer van deze tijd. De beoogde “knip” is tegengehouden vanwege de doorgaande route naar de Bouwmaat. (vraag: waarom wordt er niet een knip voor delen van de dag gedaan? Als de zpp’ers ’s ochtends naar de Bouwmaat rijden, dan zou je na 8 uur bijvoorbeeld de knip wel kunnen uitvoeren. De rest van de dag is via de Tjalklaan een prima alternatief beschikbaar).

De inrichting van het stationsplein kan nog veel meer sturen in de looproute. Voorbeelden: plek van zebrapad leidt je nu naar de Singel evenals de richting van de bankjes. Wat opvalt: de trappen achter de bankjes worden minstens net zoveel gebruikt als de bankjes zelf om te zitten. Informele zitplekken langs de rand van het plein werken blijkbaar goed. Op dit moment wijst niets op de mooie route

langs de Schie. Ook een aantrekkelijke looproute over het parkeerplein zou helpen. Dat parkeerplein past hier echt niet.

Als laatste wordt nog opgemerkt dat de Singel en de route langs de Schie allebei een eigen doel hebben. De één gericht op verblijf (Schieroute), de ander gericht op snelle doorloop (Singel). Richt ze daar ook voor in. Maak van de Singel bijvoorbeeld een fietsstraat en zorg langs de Schie voor meer verblijfskwaliteit (bv. kleine afgeschermdde speeltuin, minder stenig, horeca, vlonder aan het water). Ook zou het helpen als je een ommetje kan maken langs beide kanten van het water.

#### Terrein Schieveste

De centrale promenade met waterberging is een mooi concept, maar het oogt voor deze plek te modern, te kil. Het gebied is zo weinig mensvriendelijk, je ziet niet veel mensen. De school lijkt op deze manier "weggestopt". Buiten mag voor de scholieren wel wat meer een verblijfsruimte ontstaan. Voor de wijk Schiedam Oost zou dit gebied zich ook moeten kunnen lenen voor het maken van een ommetje. Zorg dan ook voor de "fun" in de inrichtingselementen, hier kan wellicht de buurtwerkplaats voor zorgen.

De vrije grond zou zich goed lenen voor tijdelijk gebruik. Voor evenementen is dit afgekeurd. Dit leidt tot een afspraak tussen RWS en projectleider Schieveste om nog eens goed naar de externe veiligheidseisen te kijken. Het zou zonde zijn als er zelfs geen ruimte is voor eendaagse evenementen.

Voor wonen is Schieveste een erg onprettig gebied. Er is niets en de toegangen naar de rest van de stad zijn onaantrekkelijk. De campusstrategie klinkt wel als een logische optie, denk daarbij wel goed na over een goede plintkwaliteit.