



Houtskoolschets

Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030

CONCEPT
28 augustus 2008

Houtskoolschets

Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030

INHOUD

INLEIDING		1
DEEL A	HOUTSKOOLSCHETS	3
Hoofdstuk 1	Ambitie	5
Hoofdstuk 2	Drie perspectieven op de stad	7
VERVOLG		17
DEEL B	VERANTWOORDING	19
Hoofdstuk 3	Historische ontwikkeling	21
Hoofdstuk 4	Ruimtelijke opbouw Delft	29
Hoofdstuk 5	Planning en statistiek	35
Hoofdstuk 6	Trends en ontwikkelingen	41
Hoofdstuk 7	Bovenlokaal beleid	45
Hoofdstuk 8	Sectoraal beleid	51
BIJLAGEN		57



INLEIDING

Voor u ligt de Houtskoolschets Ruimtelijke Structuurvisie Delft (RSVD) 2030. De Houtskoolschets geeft richting aan de inhoud van de Ruimtelijke Structuurvisie. De Houtskoolschets heeft de volgende doelen, het:

- verwoordt de ambitie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Delft tot 2030;
- vormt een afbakening van de ruimtelijke vraagstukken die in de RSVD gesteld worden;
- geeft het referentiekader voor de uit te werken ruimtelijke opgaven.

De Houtskoolschets bestaat uit twee delen. Deel A vormt de feitelijke Houtskoolschets en geeft invulling aan de doelen zoals hierboven gedefinieerd. Deel B omvat ruimtelijke en beleidsmatige achtergronden, ter verantwoording van deel A.

Op de volgende bladzijde is de opbouw van de Houtskoolschets schematisch weergegeven en voorzien van een leeswijzer.

nWro

Een directe aanleiding om nu een Ruimtelijke Structuurvisie te maken is de inwerkingtreding (per 1 juli 2008 jl.) van de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro). In de Wro staan decentralisatie, deregulering en uitvoeringsgerichtheid centraal. Vanuit het gedachtegoed dat elke overheidslaag een eigen actuele visie moet hebben op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, ziet de wetgever de structuurvisie als een essentieel instrument om deze visie en de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor het hele grondgebied van de betreffende overheid vast te leggen. Daarom wordt in de Wro de structuurvisie verplicht gesteld. Juridisch-planologisch kan de structuurvisie gezien worden als de 'lichte' variant van een bestemmingsplan. De gemeentelijke structuurvisie moet het karakter hebben van een strategisch beleidsdocument en moet de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid bevatten. Ook moet worden aangegeven hoe de gemeente verwacht dat beleid uit te gaan voeren (uitvoeringsprogramma).

De vaststelling van de structuurvisie is op gemeentelijk niveau de bevoegdheid van de gemeenteraad. De structuurvisie heeft alleen een zelfbinding voor het bestuursorgaan dat het heeft vastgesteld. Burgers en andere overheden zijn niet aan een structuurvisie gebonden, zoals bij een bestemmingsplan. Er gaat wel een politiek-bestuurlijke werking uit van de structuurvisie doordat de gemeenteraad zich bij de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit, gehouden acht aan wat in de structuurvisie is opgenomen. De ontwerp structuurvisie wordt voor burgers en andere belanghebbenden zes weken ter inzage gelegd conform de procedure uit de gemeentelijke inspraakverordening/ afdeling 3.4 van de Awb voor beleidsstukken. Tegen een structuurvisie kan geen (bestuursrechtelijk) beroep worden ingesteld.

In bijlage 1 wordt kort ingegaan op de relatie tussen de Wro en de Grondexploitatie en de Plan-m.e.r. in relatie tot de Ruimtelijke Structuurvisie.

Actualisering Ontwikkelingsvisie 2025

De inwerkingtreding van de nWro komt op het moment dat de vigerende structuurvisie, de Ontwikkelingsvisie 2025, tien jaar oud is. In de ruimtelijke ordening is tien jaar een mooie periode om enerzijds terug te blikken en te zien wat er van de beleidsvoornemens terecht is gekomen en anderzijds vooruit te kijken en te onderzoeken of de visie nog bestand is tegen veranderingen ons om heen, nieuwe inzichten en andere ruimtelijke wensen. De Ruimtelijke Structuurvisie heeft als planhorizon 2030, waardoor het niet alleen een toekomstbeeld geeft van ruimtelijke ontwikkelingen op relatief korte termijn, maar ook een toekomstverkenning geeft van ruimtelijke wensen en hun effecten op de langere termijn. De Ruimtelijke Structuurvisie kan gezien worden als kompas, die de richting aangeeft, maar nog vrij laat welke weg we in slaan om daar te komen.

In dit kader worden aan de RSVD 2030 de volgende doelen meegegeven:

- sturingsinstrument: de Structuurvisie geeft richting aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en inrichting van de stadsplattegrond van Delft;
- beleidskader: de Structuurvisie vormt een belangrijk kader voor de afweging en vaststelling van concrete ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen;
- communicatiedocument: de Structuurvisie maakt aan een ieder duidelijk wat men kan verwachten, welke initiatieven kansrijk zijn en op basis waarvan gezamenlijk de uitvoering ter hand kan worden genomen.

Proces

Het toekomstig ruimtelijk aanzien van de stad bepaalt de gemeente niet alleen, maar samen met uiteenlopende partijen die op de een of andere manier in Delft willen 'investeren', zoals bewoners, ondernemers, woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, maatschappelijke organisaties en verenigingen. De wijze waarop alle betrokken partijen op elkaar reageren en met elkaar samenwerken bepaalt de toekomst van Delft. Om de in de stad aanwezige ambities, ideeën, kennis en energie te mobiliseren, te bundelen en te richten in een gemeenschappelijke richting is een participatieproces opgesteld. Als onderdeel van dat proces worden op verschillende momenten diverse betrokken partijen uitgedaagd om mee te denken en mee te praten.

Opbouw Houtskoolschets/ leeswijzer

Deel A van voorliggende rapportage vormt de feitelijke Houtskoolschets; het ruimtelijk kader voor de uit te werken stedelijke opgaven in de Ruimtelijke Structuurvisie 2030. De centrale (ruimtelijke) vraag in deel A luidt: waar willen we met de stad naar toe? Om ruimtelijke keuzes te kunnen maken moeten we een beeld hebben van het toekomstig aanzien van de stad. Allereerst wordt een ambitie geformuleerd die als leidraad dient voor het doen van ruimtelijke keuzes (hoofdstuk 1). De ambitie wordt ruimtelijk uitgewerkt in een drietal perspectieven op de stad, op het schaalniveau van respectievelijk de stad, de regio en de buurten (hoofdstuk 2). Hoofdstuk 2 van deel A eindigt met een overzicht van ruimtelijke opgaven, dat tot stand is gekomen nadat een breed 'panel' van maatschappelijk betrokken partijen is gevraagd hierover mee te denken (tijdens een 'Ontwerptafelavond').

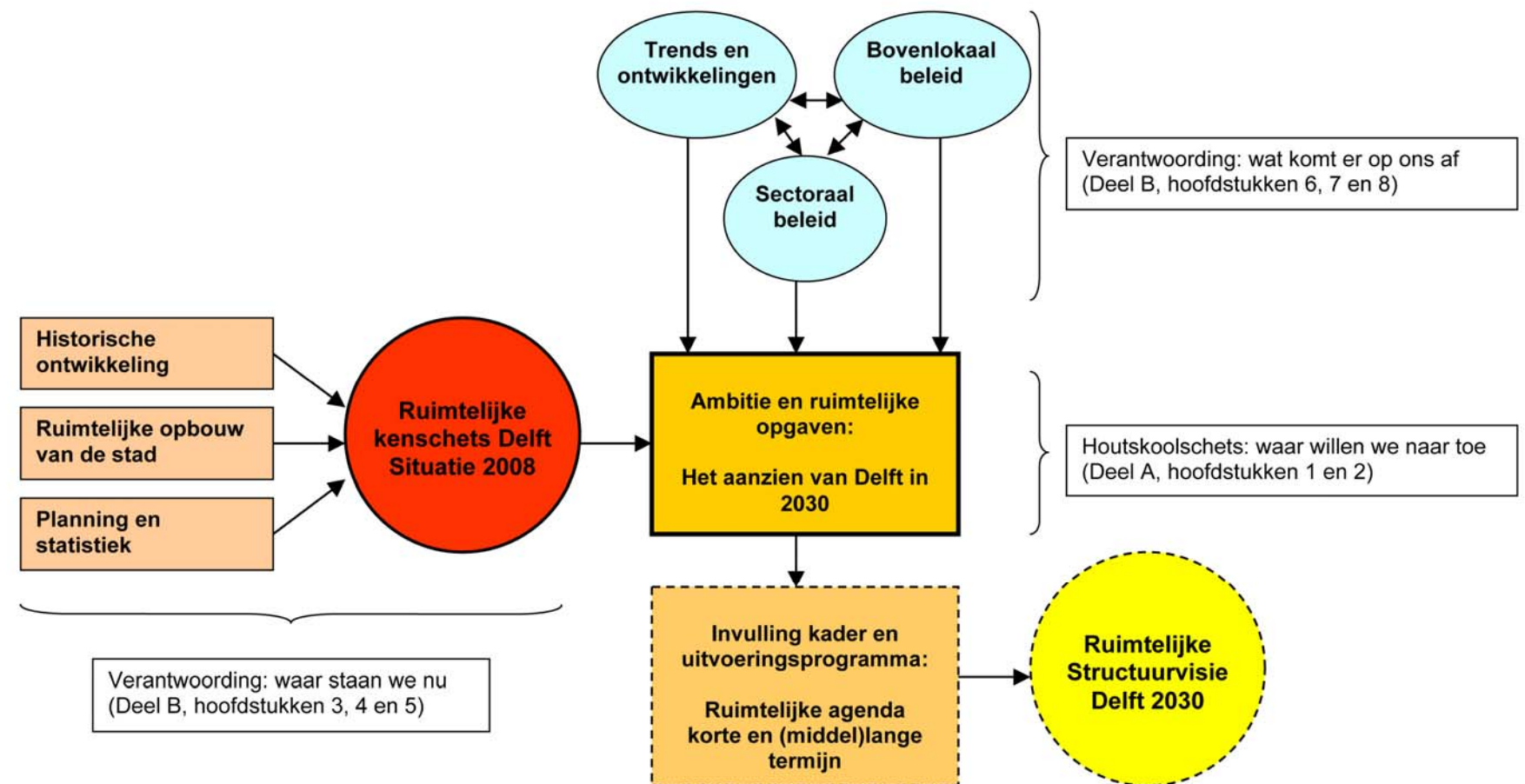
Deel A van de Houtskoolschets sluit af met het hoofdstuk 'Vervolg', waarin een beknopt overzicht wordt gegeven van de vervolgstappen in het planproces. Hierin worden tevens de vragen geformuleerd, die ter meningsvorming aan de raad worden voorgelegd.

Deel B omvat de verantwoording van deel A. In zes onderdelen worden de achtergronden geschetst van het ruimtelijk kader.

Hoofdstukken 3, 4 en 5 geven een ruimtelijke kenschets van Delft. Aan de hand van een historisch overzicht, een analyse van de ruimtelijke opbouw van de stad en een inventarisatie van Delftse structuurplanning en statistische gegevens wordt een schets gegeven van het huidige ruimtelijk profiel van Delft.

Hoofdstukken 6, 7 en 8 gaan in op de positie van Delft ten opzichte van ontwikkelingen die zich om ons heen voordoen. Op basis van autonome trends, beleidsmatige koersveranderingen van hogere overheden en sectorale Delftse beleidsvisies wordt een beeld gegeven van ontwikkelingen die ruimtelijke consequenties hebben voor Delft en vragen om ruimtelijke keuzes.

Opbouw Houtskoolschets





Deel A

Houtskoolschets



Hoofdstuk 1: Ambitie

'Ruimte zien en ruimte maken' is het motto van het coalitieakkoord. Delft biedt ruimte om plezierig te wonen, ruimte voor bedrijvigheid, ruimte voor ontplooiing en ruimte voor vernieuwing. Delft biedt dit perspectief, binnen de kaders van een duurzame ontwikkeling. Om dit te bereiken zijn de juiste ruimtelijke randvoorwaarden nodig.

Het aanzien van Delft in 2030:

Het streefbeeld dat invulling geeft aan 'Ruimte zien en ruimte maken' is dat van een verbonden, dynamische, duurzame stad.

***Delft als verbonden stad** verbindt alle stadsdelen met elkaar en biedt ruimte voor iedereen en aan iedereen. De ruimte verbindt en nodigt uit tot ontmoeten.*

Delft is één stad met een sterke samenhang. Alle stadsdelen zijn onderdeel van Delft en de bewoners van alle stadsdelen voelen zich inwoner van Delft.

***Delft als dynamische stad** zorgt dat je verder kunt komen. Delft is rijk aan kansen en keuzen op het gebied van wonen, werken, onderwijs, voorzieningen, cultuur, zorg en recreatie voor uiteenlopende groepen. Iedereen die wil, kan zich verder ontwikkelen in Delft.*

Delft heeft een krachtige uitstraling door de verdere ontwikkeling van haar cultuurhistorische waarden en innovatief-technologische centrum.

***Delft als duurzame stad** houdt nu rekening met volgende generaties. Met zorg wordt met de beschikbare ruimte, het milieu, groen en de cultuurhistorische waarden omgegaan. Technologische kennis wordt ingezet om innovatieve oplossingen te bieden voor de maatschappelijke en ruimtelijke vraagstukken van morgen.*

Delft is een stad die het levende verleden deelt met een leefbare toekomst.

- zorgvuldig omgaan met de ruimte/ meervoudig ruimtegebruik;
- groen en water in en om de stad;
- kwaliteit van de openbare ruimte;
- cultuurhistorie en identiteit;
- bereikbaarheid;
- transformatie en revitalisering (verouderde) bedrijventerreinen.

Deze ambitie is ook voorgelegd aan externe stakeholders (partners van binnen en buiten Delft) in een ontwerptafelavond op 14 juli 2008.

Bovenstaande ambitie is geformuleerd aan de hand van de in deel B beschreven:

- ruimtelijke identiteit van Delft;
- kansen en bedreigingen vanuit autonome trends en beleidsmatige ontwikkelingen op het hogere schaalniveau;
- sectorale beleidsvisies die recentelijk zijn vastgesteld door de Delftse gemeenteraad;

en op basis van de resultaten van een ambtelijk werkatelier georganiseerd op 31 maart 2008 in het Kruithuis te Delft, waarbij alle relevante sectoren en vakteams de ruimtelijke thema's voor de Structuurvisie hebben benoemd. Uit het werkatelier kwamen de volgende ruimtelijke thema's naar voren:

- regionale scope/ intergemeentelijke samenwerking;
- ruimtelijke samenhang;
- signatuur van Delft (kennisstad en ondernemende stad/ aantrekkelijke en levensloopbestendige woonstad/ internationale toeristenstad);
- functiemenging en stedelijkheid;

Hoofdstuk 2: Drie perspectieven op de stad

In deze Houtskoolschets is de ambitie van verbonden, dynamische, duurzame stad leidraad voor het doen van ruimtelijke keuzes. Dit gebeurt vanuit drie perspectieven op de stad, waarin de ruimtelijke thema's zijn verwerkt:

1. Centraal staat de stad als eenheid: Delft als onverdeelde stad met een eigen herkenbare identiteit;
2. Als we 'inzoomen' zien we dat Delft is opgebouwd uit een veelkleurig palet van buurten;
3. Als we 'uitzoomen' zien we dat Delft onderdeel is van het stedelijk netwerk van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad.

De drie perspectieven zijn op de volgende bladzijden als volgt opgebouwd:

- Constateringen: feiten en trends die voor de ruimtelijke ontwikkeling van Delft van belang zijn;
- Overwegingen: het staande Delftse beleid in relatie tot feiten en trends;
- De ruimtelijke opgaven voor Delft tot 2030.

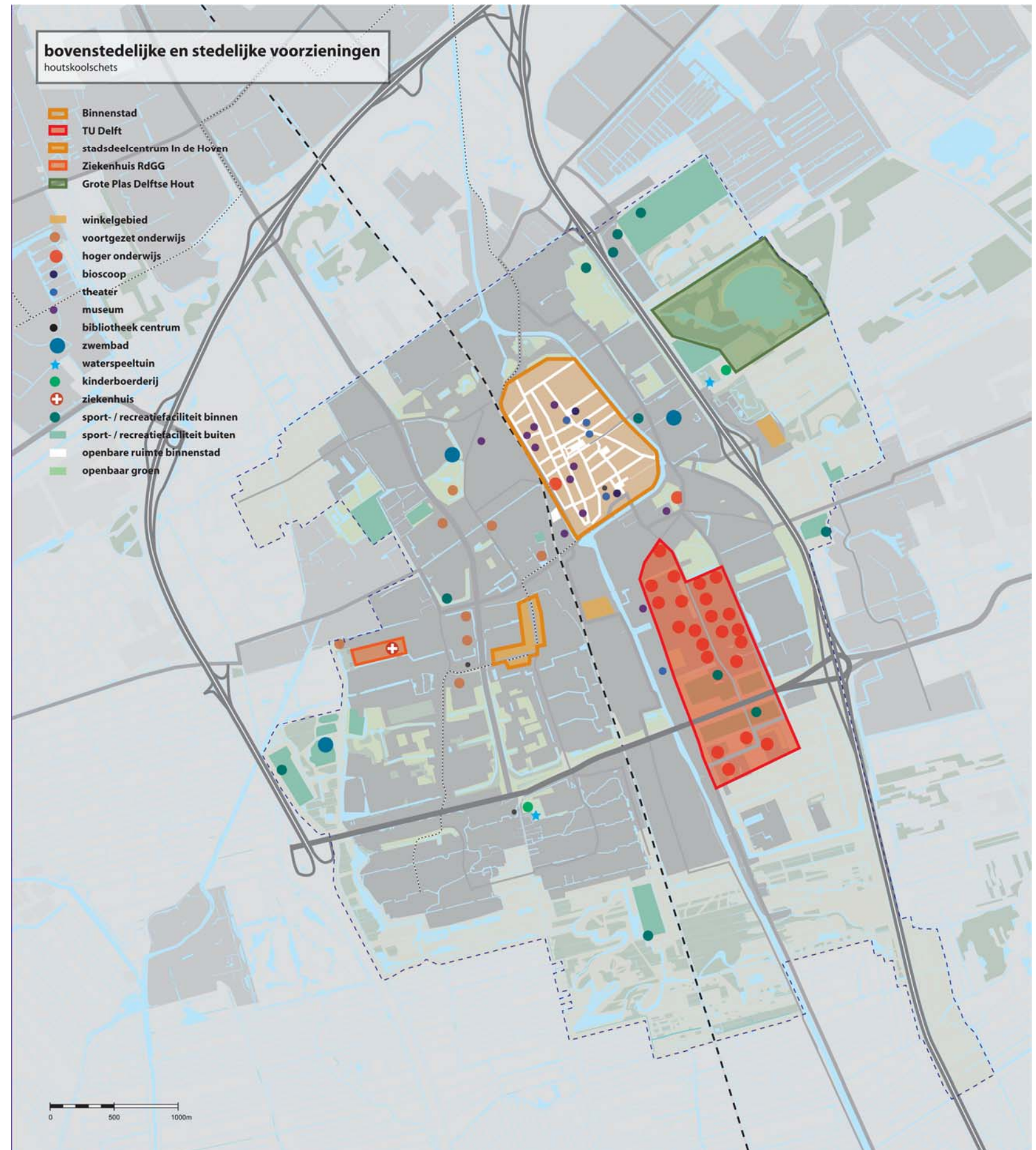
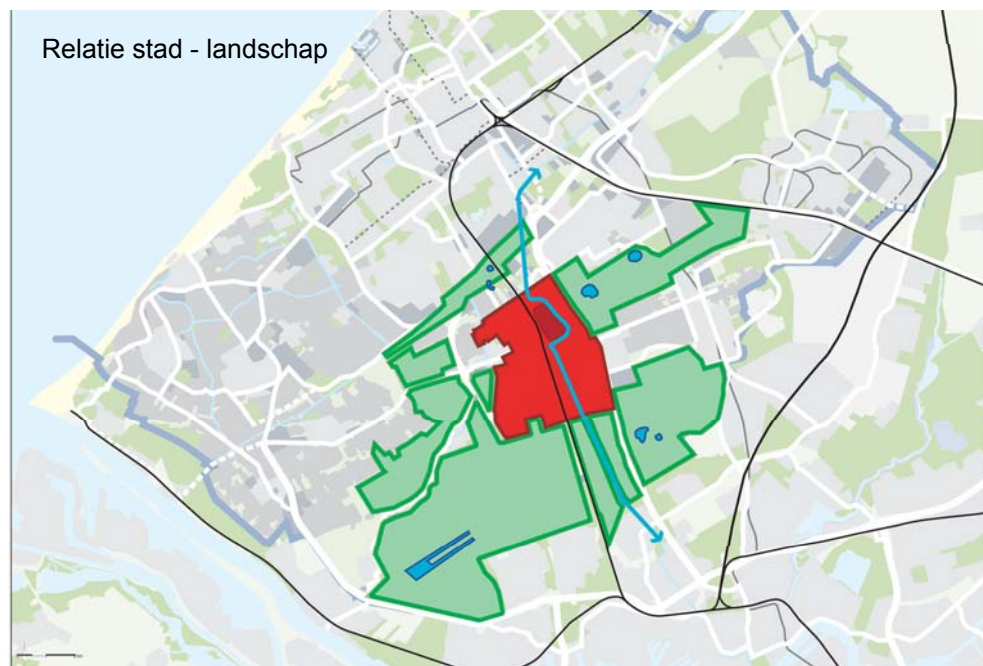
Over de 3 perspectieven is op 14 juli 2008 gediscussieerd met externe stakeholders uit de stad en leden van de cie. RO van de gemeente Delft. De resultaten van deze 'Ontwerptafel'-bijeenkomst zijn weergegeven in een fotoverslag (bijlage 2) en verwerkt in de ruimtelijke opgaven, zoals geformuleerd in de volgende paragrafen.

Perspectief 1

Delft, onverdeelde stad met een eigen herkenbare identiteit

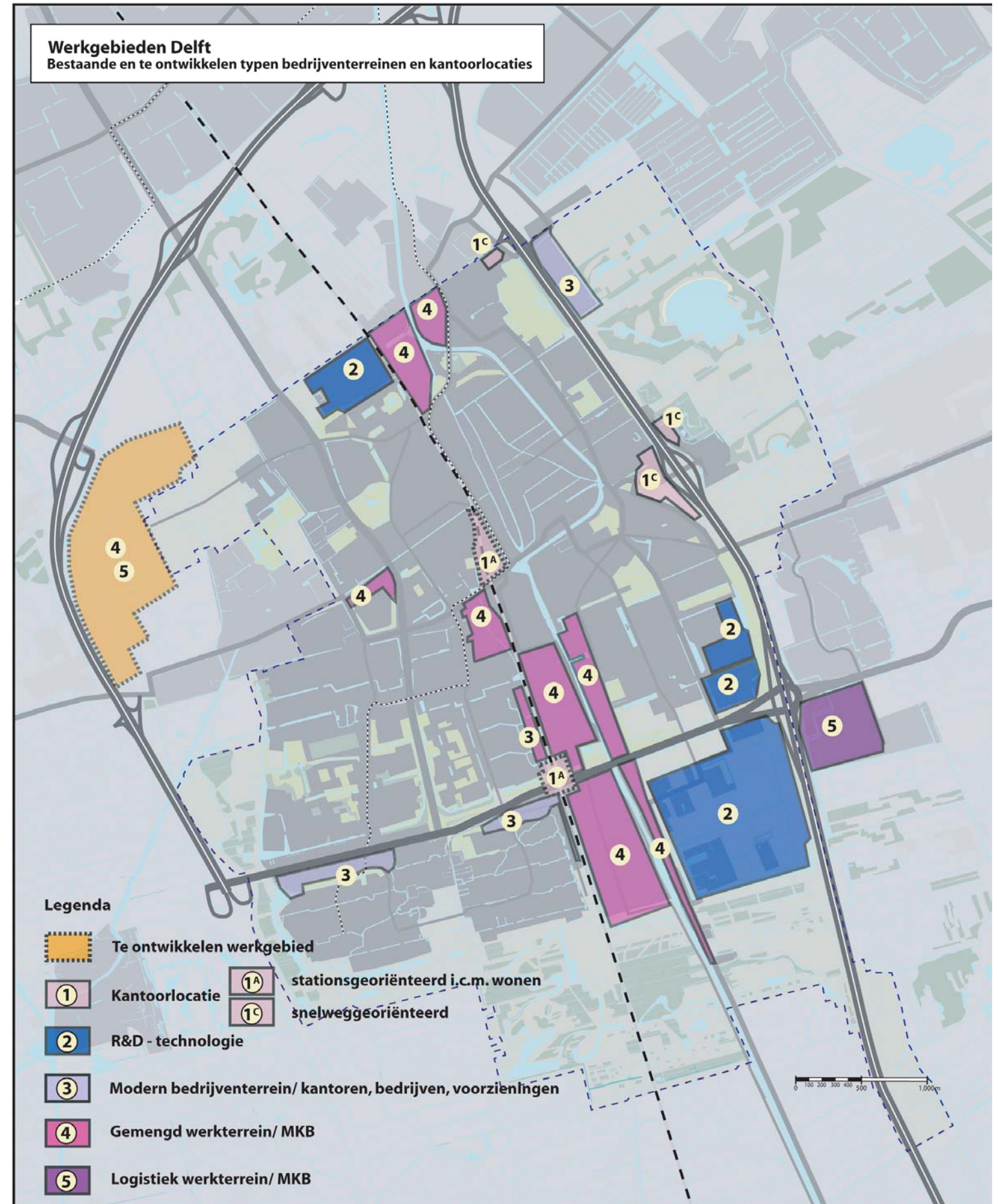
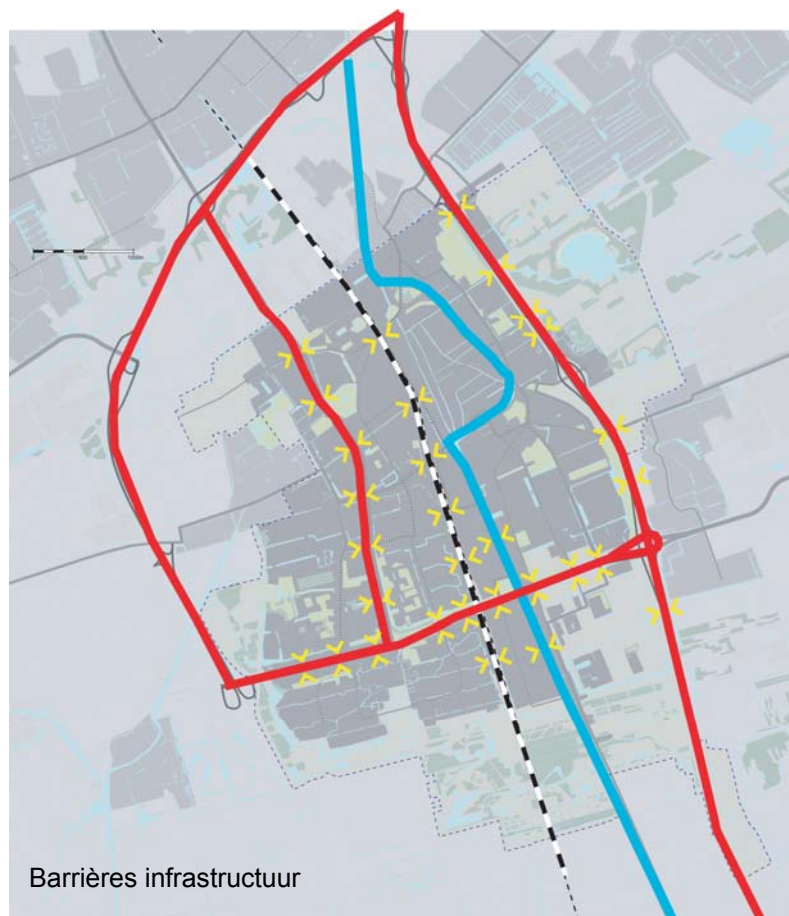
Constateringen

1. Delft wordt van oudsher omringd door samenhangende landschappelijke structuren die tegenwoordig de belangrijkste groen- en recreatievoorzieningen voor de stad vormen.
2. De lange termijn ontwikkeling laat zien dat bebouwde gebieden in onze regio steeds meer aaneengroeien, ten koste van het landschap.
3. Delft heeft een hoogwaardig aanbod aan stedelijke en regionale voorzieningen dat past bij een stad van zo'n 100.000 inwoners en met een verzorgingsgebied waarmee Delftenaren en inwoners van omliggende gemeenten worden bediend.
4. Delft telt ca. 40.000 arbeidsplaatsen en heeft een gevarieerd aanbod aan werkgebieden die ruimte bieden aan kantoren, kennisbedrijven en het MKB.
5. Delft wordt doorsneden en omgeven door zware infrastructuur waardoor verbindingen tussen de stad en het omliggende buitengebied, tussen woongebieden en de voorzieningenconcentraties en tussen woon- en werkgebieden wordt belemmerd.



Overwegingen

1. Voor de leefbaarheid van de stad zijn de omliggende groenstructuren van vitaal belang. De groenstructuur rondom Delft is in ontwikkeling: Midden-Delfland, Delftse Hout, Bieslandse Bos, de Zwethzone. De stadsgewestelijke visie op de regionale groenstructuur zet in op het behoud en de versterking van deze groenstructuur.
2. Landelijk en regionaal is het ruimtelijk beleid meer en meer gericht op het intensiveren van het grondgebruik in plaats van uitbreiding van het bebouwd gebied.
3. Delft heeft de afgelopen jaren ingezet op het versterken van het stedelijke voorzieningenaanbod, door toevoegen en verbeteren van voorzieningen (Zuidpoort, In de Hoven), door het draagvlak te versterken (woningbouw in de bestaande stad) en door de infrastructuur aan te pakken (parkeergarage Zuidpoort, tramlijn 19, fietsactieplan).
4. In regionaal verband worden afspraken gemaakt over uitgifte, profilering en transformatie van werkgebieden. In Delft neemt het aandeel 'maakindustrie' af ten gunste van 'zakelijke en financiële dienstverlening'.
5. Aan infrastructuurle barrières wordt in Delft hard gewerkt (Sporzone, LVVP). De barrièrewerking van onder andere de A13, de Provincialeweg, de Kruithuisweg staat op de agenda.



Ruimtelijke opgaven

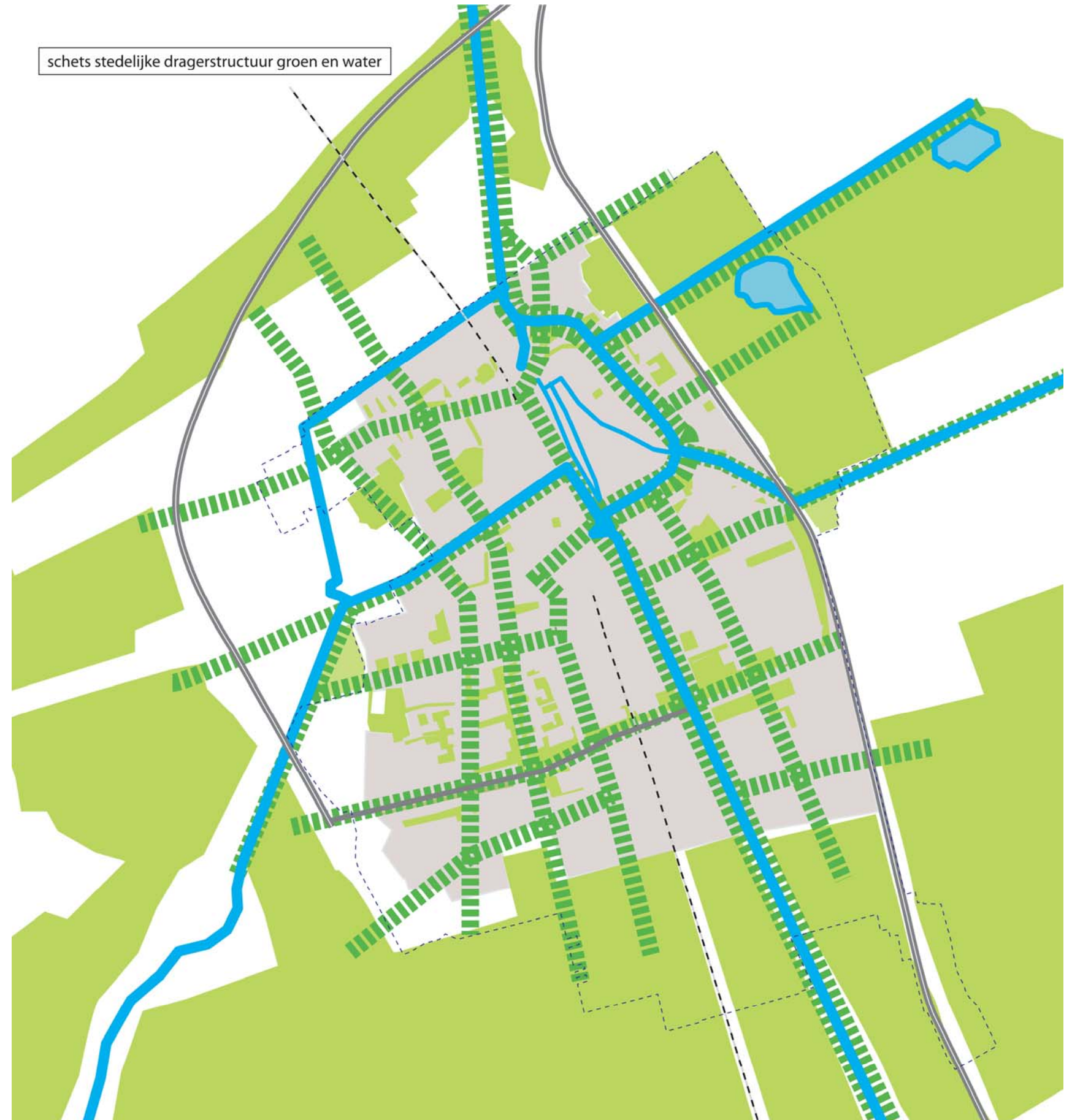
Om op het niveau van de stad ruimtelijk invulling te kunnen geven aan de ambitie van een verbonden, dynamische en duurzame stad zijn heldere orderingskeuzes noodzakelijk. De centrale opgave is het realiseren van een:

1. dragerstructuur groen en water
2. dragerstructuur stedelijke ontwikkelingen/ ruggengraat.

Ad 1. dragerstructuur groen en water

Voor de leefbaarheid van Delft is een robuuste en continue groenstructuur van essentieel belang. De dragerstructuur groen en water verbindt het stedelijk groen met de groenstructuur rondom Delft. De regioparken dringen als 'groene vingers' de stad in. Groene recreatieve routes verbinden woongebieden met de stadsparken en het landschap. De basis van de groenblauwe drager wordt gevormd door de ecologische hoofdstructuur, inclusief de waterstructuur als een duurzaam watersysteem met goede waterkwaliteit en voldoende bergend vermogen. Ontwerp vragen voor de Structuurvisie zijn:

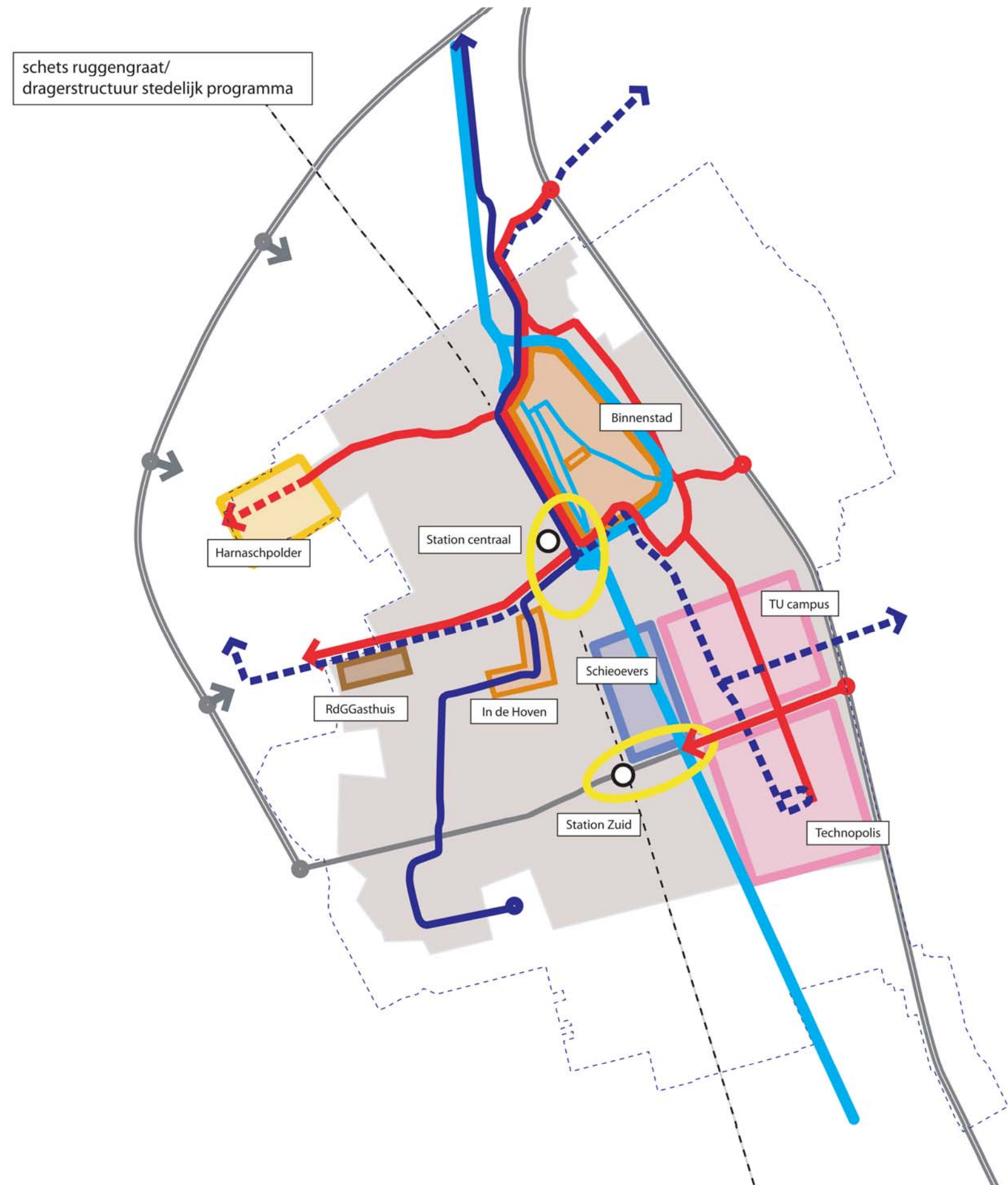
- Welke cruciale schakels ontbreken in de dragerstructuur groen en water en welke ruimtelijke (infrastructurele) barrières moeten worden opgelost?
- Welke functies, naast ecologie, kunnen worden geïntegreerd in de dragerstructuur groen en water, zoals bijvoorbeeld recreatie, sociaal-maatschappelijk en sport, zodat deze een meerwaarde krijgt voor de stad?
- Waar doen zich ruimtelijke dilemma's voor bij de inrichting van groene verbindingen in relatie tot andere vormen van grondgebruik, zoals infrastructuur of stedelijk (bebouwd) programma en hoe kunnen die worden opgelost?



Ad 2. dragerstructuur stedelijke functies/ ruggengraat

In de Ontwikkelingsvisie uit 1998 is de ruggengraat geïntroduceerd als planologisch ordeningsprincipe. De ruggengraat werd gevormd door de bestaande en geplande tramlijnen waarlangs stedelijke verdichting en activiteit moest plaatsvinden. Het concept van de ruggengraat kan worden versterkt door het uit te breiden tot een hoogdynamische drager van stedelijk programma. Niet alleen tramlijnen/ HOV-verbindingen maken hier deel van uit, maar ook de Schie, stedelijke hoofdroutes en belangrijke voorzieningenconcentraties en verblijfsgebieden/ ontmoetingsplekken. Ontwerp vragen voor de Structuurvisie zijn:

- Welke stedelijke ruimtes en verbindingen maken deel uit van de (vernieuwde) stedelijke ruggengraat?
- Welk stedelijk programma kan bijdragen aan een sterke ruggengraat, op het gebied van culturele functies, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen, werkgebieden, woonmilieus?
- Wat is het ruimtelijk beeld van (onderdelen) van de ruggengraat, in termen van dichtheid, functiemenging, openbare ruimte?
- Kan de ruggengraat ingezet worden voor het verbeteren van stedelijke verbindingen en het slechten van infrastructurele barrières?
- Hoe kan de ruggengraat bijdragen aan het versterken van een herkenbare identiteit?



Perspectief 2

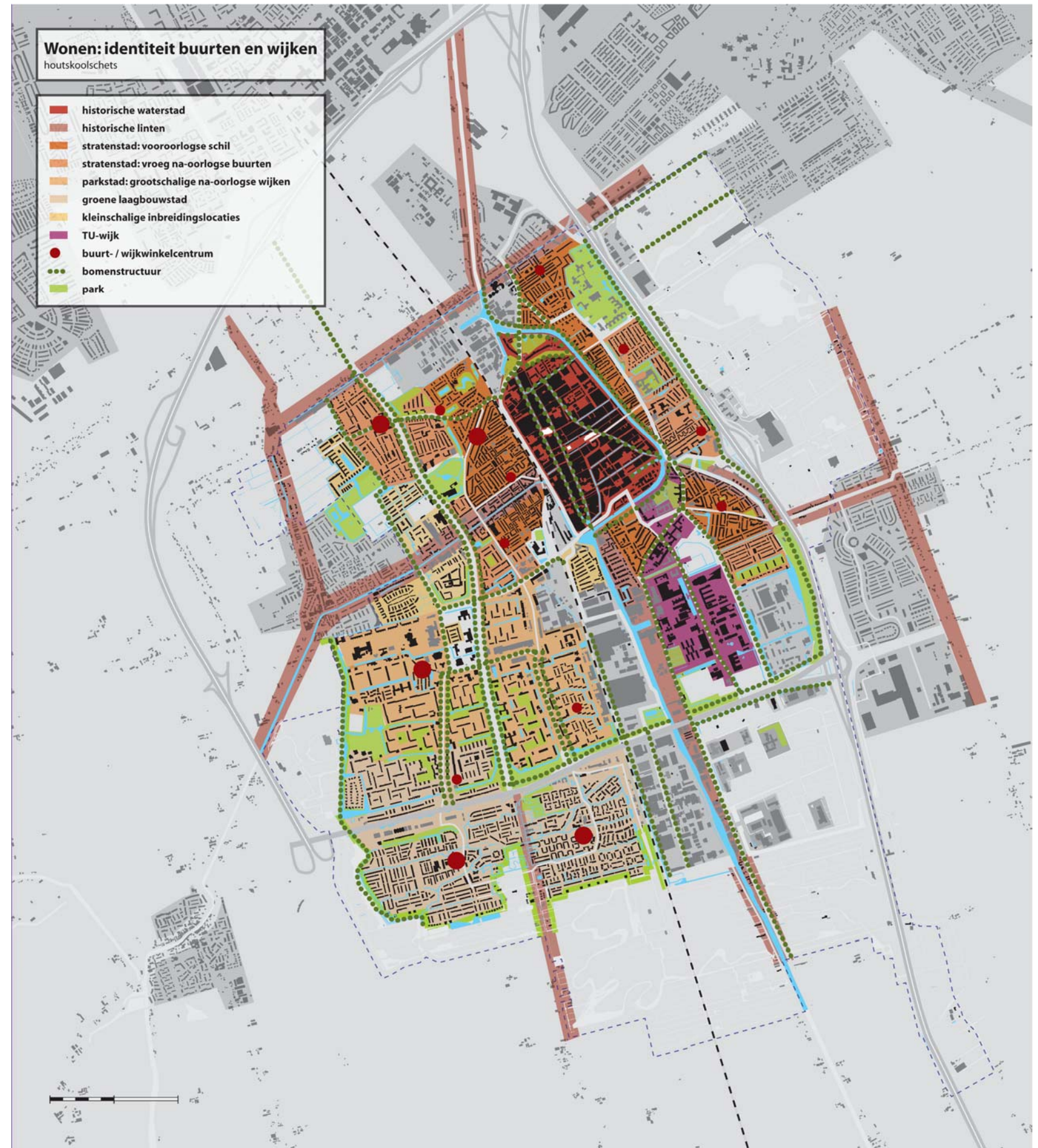
De buurten van Delft, een veelkleurig palet

Constateringen

1. Delft bestaat uit een veelkleurig palet van buurten, ruimtelijke eenheden van enkele honderden tot zo'n duizend woningen.
2. Elke buurt heeft een eigen karakter in de vorm van een kenmerkende ruimtelijke opzet, mix van functies en woningtypes.
3. Door maatschappelijke ontwikkelingen als voortgaande groei van de welvaart, individualisering, onderscheidende leefstijlen en vergrijzing stellen bewoners meer (verschillende) eisen aan hun woonomgeving. Niet alle Delftse buurten kunnen voldoen aan de toegenomen woonwensen, waardoor mensen de stad verlaten voor 'een VINEX-woning in de regio'.
4. Tegelijk neemt het gemiddeld aantal bewoners per woning en dus ook per buurt af. Het wordt daardoor moeilijker om per buurt ook een volledig en volwaardig voorzieningenpakket te waarborgen. Dit wordt versterkt door de trend van schaalvergroting in de detailhandelsstructuur.

Overwegingen

1. Voor de leefbaarheid van de buurten is het van groot belang dat bewoners zich met hun woonomgeving verbonden voelen. Daarom is het van belang dat binnen de woonomgeving een gevarieerd aanbod aan woningtypes en een zo compleet mogelijk en voor elke levensfase passend aanbod aan voorzieningen beschikbaar is.
2. In de Delftse Woonvisie (2008) wordt ingezet op:
 - a. Onderscheidende woonmilieus met een eigen identiteit, dit zijn met name centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus;
 - b. 'Nieuw stedelijk wonen' met een grote variatie aan woonvormen en bouwconcepten passend bij verschillende leefstijlen;
 - c. Integrale aanpak (fysiek en sociaal) in buurten waar de sociaal-economische positie van de bevolking benedengemiddeld is en de woningvoorraad relatief eenzijdig is;
 - d. Een woonomgeving waarmee bewoners in de buurten zich positief kunnen identificeren en die ruimte biedt voor ontmoeten en sport en spel.
3. Delft heeft de afgelopen jaren op verschillende beleidsterreinen initiatieven genomen om het aanbod van voorzieningen van buurten en wijken aan te passen aan maatschappelijke ontwikkelingen, op het gebied van ouderenzorg (woonservicezones), winkels (buurtwinkelcentra) en gezondheidszorg (wijkgezondheidscentra).
4. De vraag naar voorzieningen wordt beïnvloed door nieuwbouw en renovatie van woningen (Spoorzone, Poptahof, Harnaspolder, TU-gebied, Bomenwijk).



Ruimtelijke opgaven

Het niveau van de buurten is de schaal waarop bewoners zich verbonden voelen en zich kunnen identificeren (de buurt als 'merk'). De buurt als aantrekkelijke woonomgeving, waar mensen graag willen wonen (en die kan concurreren met VINEX), moet voorzien in een aantrekkelijke openbare ruimte, variatie in woningaanbod en een vitaal voorzieningenaanbod.

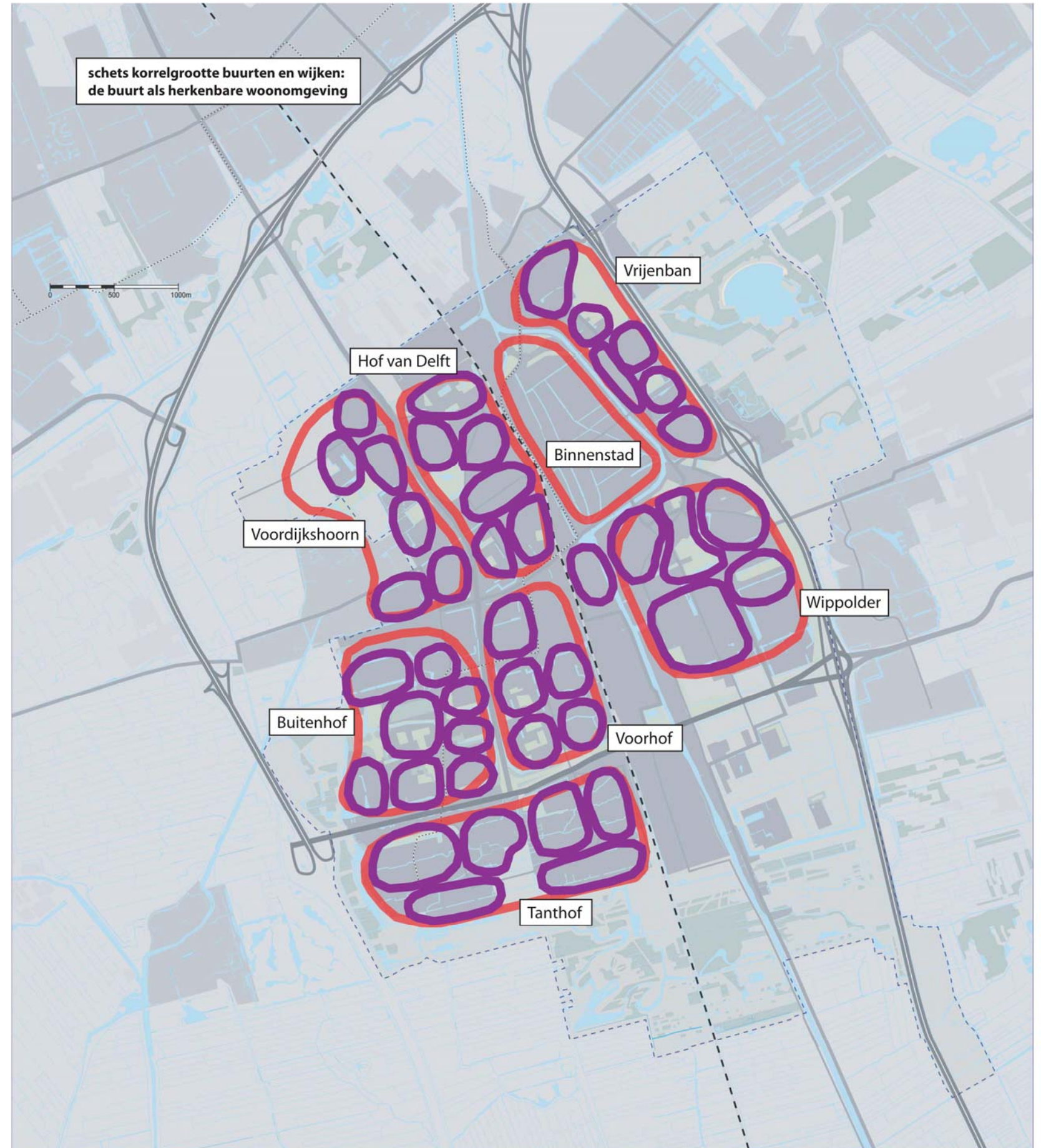
De centrale ruimtelijke opgaven hebben betrekking op:

1. Het versterken van aantrekkelijke en herkenbare woonmilieus
2. Het organiseren van een evenwichtig voorzieningenniveau

Ad 1. Het versterken van aantrekkelijke en herkenbare woonmilieus

Delft moet inspelen op de veranderende eisen die aan de woonomgeving worden gesteld. Het vertrekpunt daarbij is de buurt als ruimtelijke eenheid, gekenmerkt door een aantrekkelijke ruimtelijke kwaliteit, variatie in het woningaanbod en vitaliteit van het voorzieningenaanbod. De gemiddelde omvang van een Delftse woonbuurt biedt voldoende kansen voor variatie en differentiatie in het woningaanbod. Opgaven voor de Structuurvisie zijn:

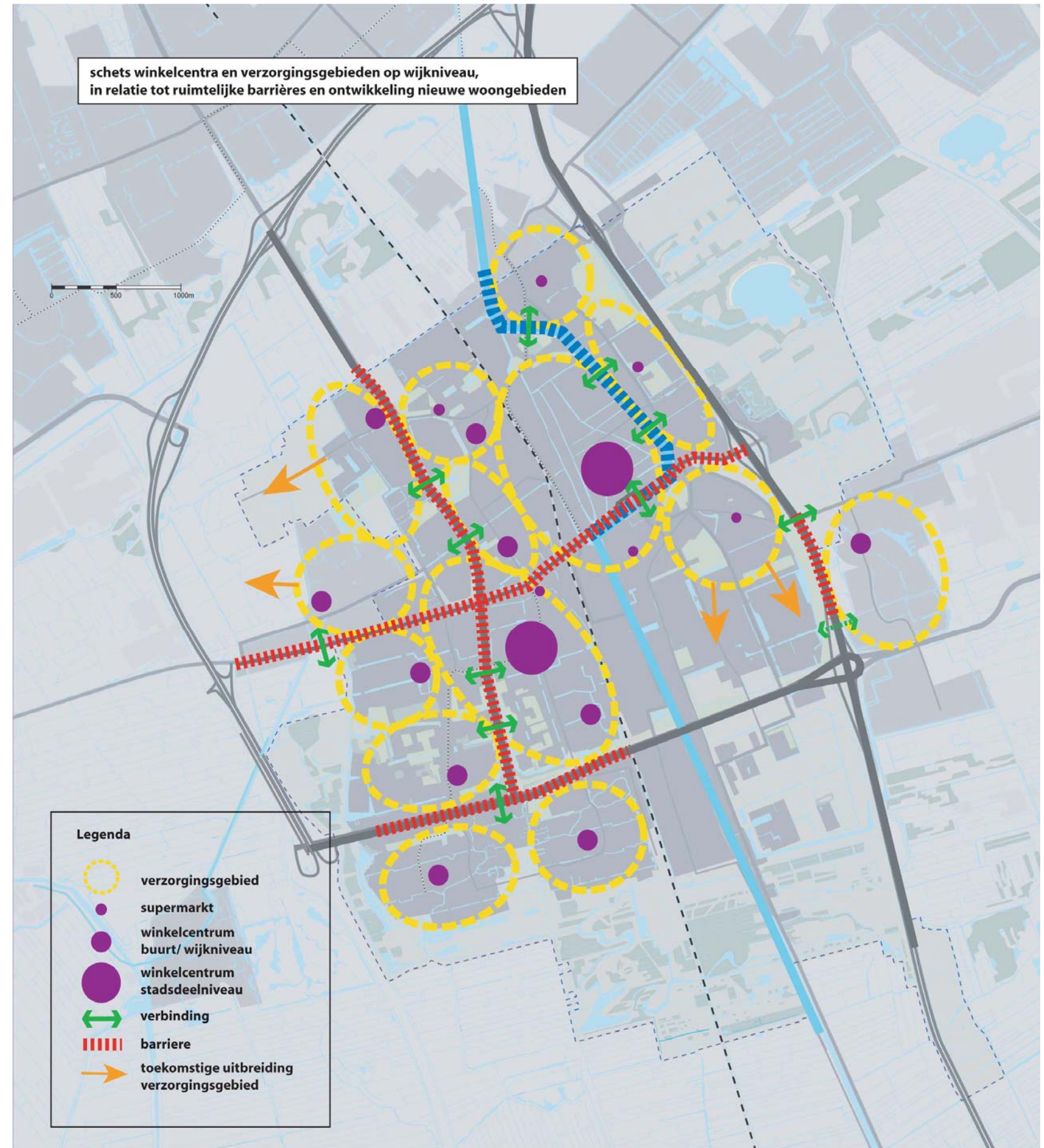
- Met welke ruimtelijke middelen kunnen we het bestaande karakter van de buurten verder versterken?
- Met welke ruimtelijke middelen kunnen de buurten verbonden worden met de stad als geheel?
- Welke kansen bieden de bestaande buurten om de kwaliteit en variatie in woonmilieus en woningvoorraad te vergroten?



Ad 2. Het organiseren van een evenwichtig voorzieningenniveau

De gemiddelde omvang van een Delftse buurt is onvoldoende om een compleet en passend aanbod aan voorzieningen en werkfuncties te kunnen bieden. Het voorzieningenniveau en de 'wijkeconomie' moet worden gewaarborgd op een hoger schaalniveau. Nieuwbouw- en renovatieprojecten moeten worden benut om het draagvlak voor voorzieningen te versterken en het voorzieningen- en woningaanbod te moderniseren. Verschillende barrières in de stad belemmeren het ontstaan van verzorgingsgebieden van voldoende omvang om het gewenste voorzieningenaanbod te realiseren. De overwegend monofunctionele benadering van de bestemming van woon- en werkgebieden leidt er toe dat er weinig 'gewerkt' wordt in de woongebieden. Opgaven voor de Structuurvisie zijn:

- Wat is een ideale omvang, plaats en samenstelling van het benodigde voorzieningenaanbod in de verschillende delen van de stad? Is in bepaalde delen van de stad een aanvulling, versterking van het bestaande voorzieningenniveau wenselijk?
- Wat zijn daarbij de ruimtelijke randvoorwaarden (zoals ligging en bereikbaarheid)?
- In welke delen van de stad wordt het voorzieningenniveau beperkt door barrières?
- Welke ruimtelijke maatregelen zouden we kunnen nemen om die barrières te slechten?
- Met welke ruimtelijke middelen kunnen we het werken in de wijken bevorderen?



Perspectief 3

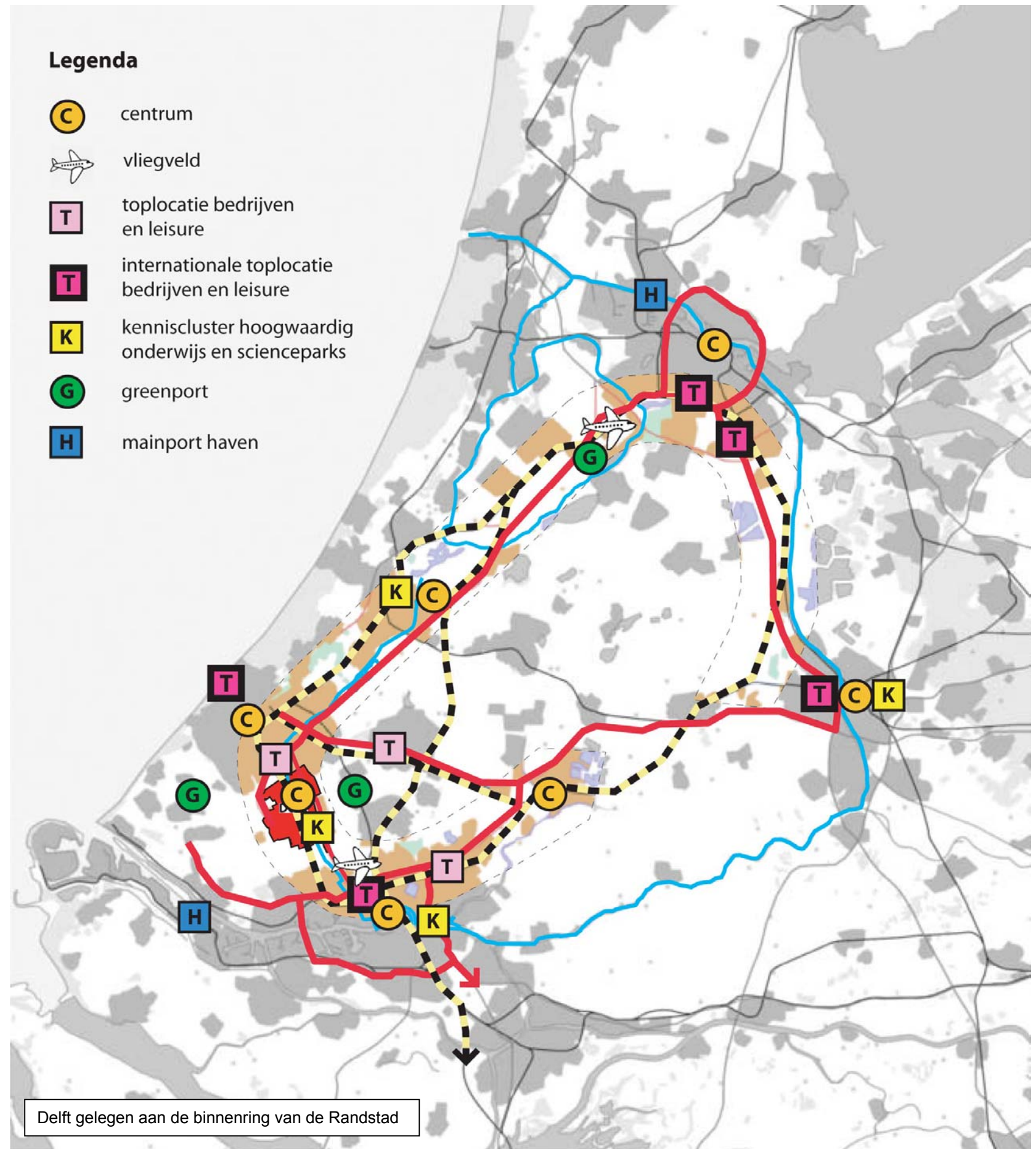
Delft als onderdeel van het stedelijk netwerk van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad

Constateringen

1. De Randstad, de Zuidvleugel en het stadsgewest Haaglanden functioneren als een samenhangend stedelijk netwerk. Delft maakt daar deel van uit.
2. Dit netwerk bestaat uit:
 - a. Fysieke infrastructuur: de 'Binnenring van de Randstad', bestaande uit: twee luchthavens, een spoorwegnetwerk, een snelwegnetwerk en een aantal vaarroutes;
 - b. Complementaire en onderling verbonden concentraties van hoogwaardige stedelijke functies op het gebied van toerisme, leisure, hoogwaardig onderwijs en onderzoek, scienceparks, dienstverlening en (inter)nationaal bestuur.
 - c. De regionale en randstedelijke groenstructuur: de Groenblauwe Slinger, die Mooi en Vitaal Midden-Delfland verbindt met het Groene Hart.
3. Binnen en op de schaal van dit netwerk bestaat de Delftse inbreng uit twee unieke kwaliteiten van nationaal en internationaal formaat: de historische (binnen)stad en het Technologisch Innovatief Complex (TIC).

Overwegingen

1. De Randstad en daarbinnen de Zuidvleugel en het stadsgewest Haaglanden zijn verwickeld in een nationale en internationale concurrentie tussen stedelijke regio's. Daarin blijft de Randstad en met name de Zuidvleugel de laatste jaren achter.
2. In het Programma Randstad Urgent en het Perspectief Randstad 2040 bepleit het kabinet dat elke stadsregio de eigen identiteit en sterke punten verder uitbuit en versterkt.
3. De nationale en randstedelijke infrastructuur is in ontwikkeling met onder andere de HSL Rotterdam – Amsterdam, de viersporigheid van de lijn Rotterdam - Amsterdam en hoogwaardig regionaal openbaar vervoer (Stedenbaan/ RandstadRail).
4. In het RSP Haaglanden is het TIC Delft een van de 3 topprojecten en wordt de historische binnenstad aangemerkt als een toeristische trekker van formaat en als een aantrekkelijke woonomgeving voor studenten en kenniswerkers.
5. Delft sluit via tal van beleidsterreinen en ontwikkelingen aan op dit perspectief,
 - a. zoals verwoord in sectorale beleidsvisies als de Strategienota Economie (2008), de Woonvisie (2008), de Cultuurnota (2007) en de Nota Stadsmarketing (2007);
 - b. zoals bij de realisering van de stedelijke projecten die bijdragen aan het versterken van kennis en creatieve industrie, en toerisme en cultuur (Technopolis, TU campus, Spoorzone, Delft-Zuid, Lijn 19, Transformatie Schieoevers-Noord, Ikea concept store, toeristisch watergebruik van Zuidkolk).



Ruimtelijke opgaven

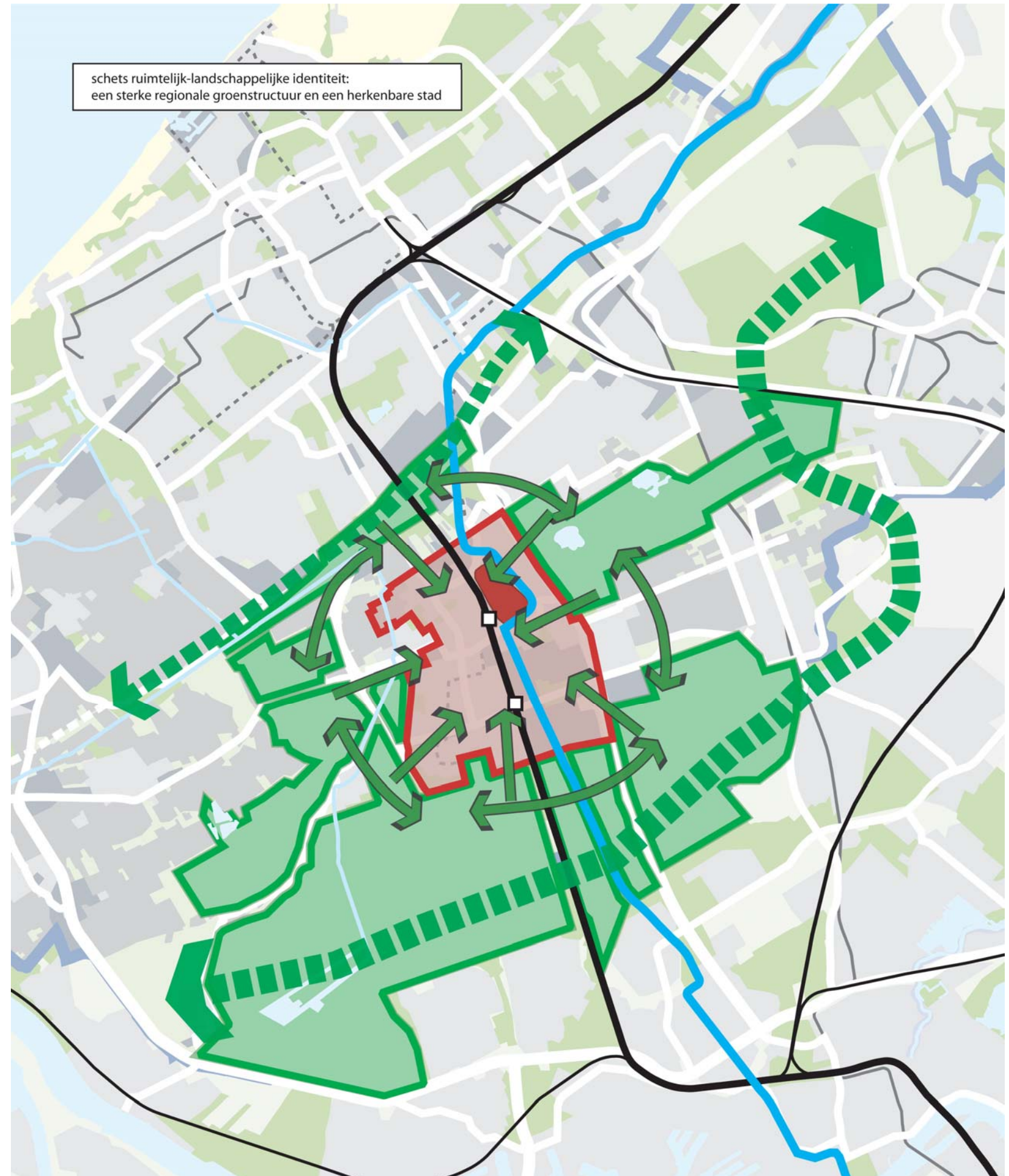
Op het niveau van Delft als onderdeel van het randstedelijk netwerk zijn de centrale opgaven eveneens onder te brengen in twee ordeningsprincipes:

1. ruimtelijk-landschappelijke identiteit
2. ruimtelijk-economische identiteit

Ad 1. ruimtelijk-landschappelijke identiteit

De kwaliteit van Delft als herkenbare stad in een steeds verder verstedelijkt netwerk is het waard om te koesteren en te versterken. Daarom moet Delft sturen op het voorkómen van het nog meer aaneengroeien van bebouwd gebied, een verdere aantasting van het landschap en nieuwe doorsnijdingen door infrastructuur. De regionale groenstructuur rondom Delft biedt hiervoor kansen, door het versterken en verbinden van de groengebieden en het doorontwikkelen van de Groenblauwe Slinger. Om dit te bereiken moet samengewerkt worden met buurgemeenten en hogere overheden. Ruimtelijke vragen voor de Structuurvisie zijn:

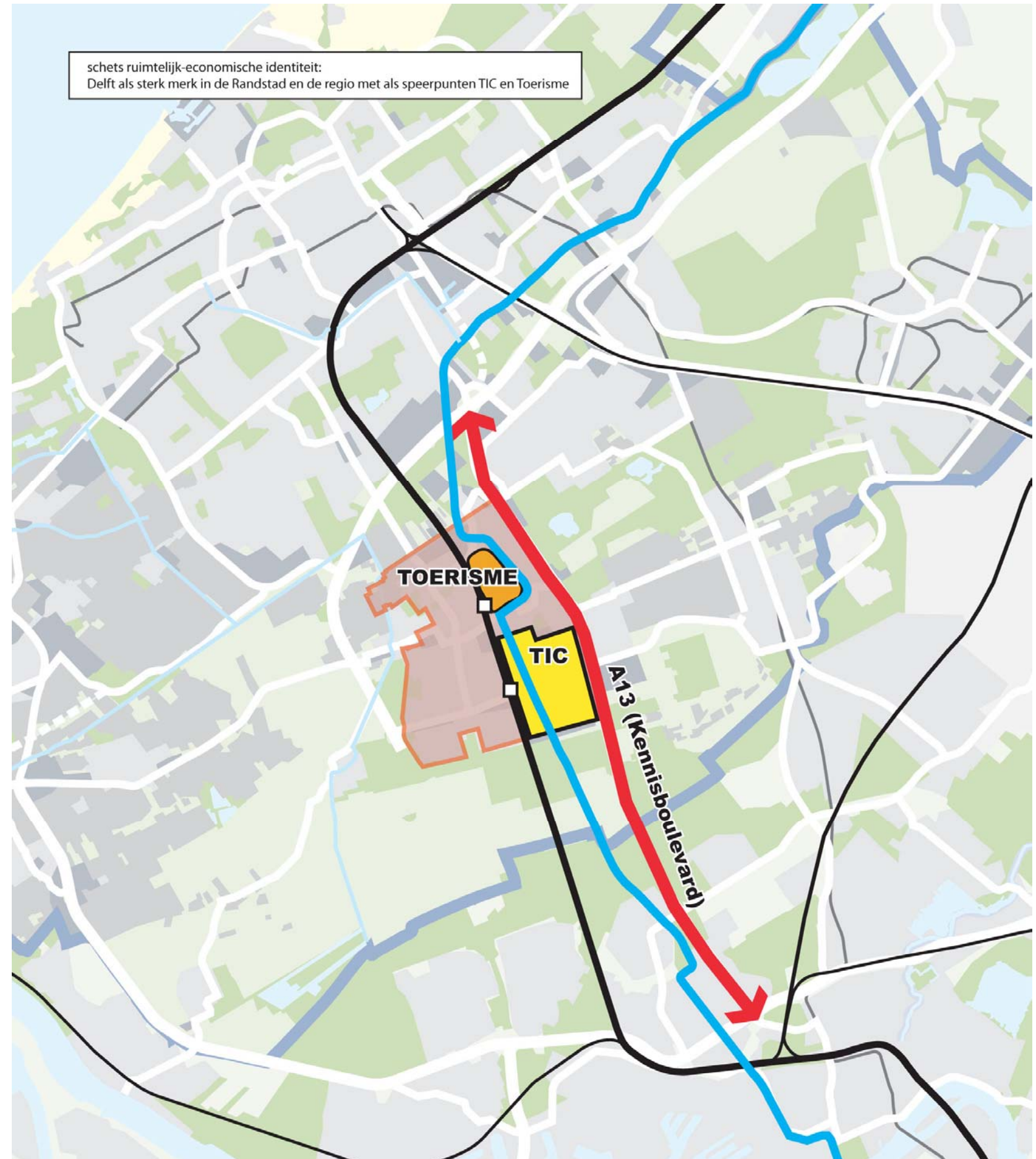
- Met welke ruimtelijke maatregelen kunnen we de kwaliteit en continuïteit van de groenstructuur rondom Delft verbeteren?
- Hoe geven we vorm aan de stad-landrelatie? Welke ruimtelijke verschijningsvorm hebben de stadsranden/ het stadssilhouet van Delft? Hoe kunnen groene entrees naar het landschap hieraan bijdragen?
- Hoe kunnen we samenwerken aan een verstedelijkingsstrategie voor Rijswijk-Zuid aan de noordzijde van Delft met respect voor de ruimtelijk-landschappelijke identiteit?



Ad 2. ruimtelijk-economische identiteit

De ruimtelijk-economische identiteit in relatie tot het randstedelijk netwerk manifesteert zich met name aan de oostzijde van de stad in de vorm van de historische binnenstad en het TIC. Het verder uitbouwen van de twee speerpunten TIC en toerisme is een wederzijds belang van Delft en het stedelijk netwerk waar de stad deel van uit maakt. Kenniseconomie en toerisme zijn zeer afhankelijk van de ontmoeting tussen mensen en daarom bij uitstek gebaat bij een aantrekkelijke ruimtelijke setting, een geconcentreerde en uitdagende menging van stedelijke functies en activiteiten en een goede bereikbaarheid. Ruimtelijke vragen voor de Structuurvisie zijn:

- Met welke ruimtelijke ontwikkelingen kan de betekenis van de twee speerpunten TIC en Toerisme in de regio en de Randstad verder worden ondersteund?
- Met welke ruimtelijke middelen kunnen gunstige vestigingscondities (attractieve en inspirerende werkomgeving, èn een aantrekkelijk woon- en leefklimaat) worden gecreëerd en versterkt, gericht op vooraanstaande (kennis) instellingen en bedrijven?
- Met welke ruimtelijke middelen kan het verblijfstoerisme en regionaal bezoek worden bevorderd?
- Hoe wordt voorkomen dat er een 'oost-west tweedeling' in de stad ontstaat ('oost': kennis en toerisme en 'west': woonstad)?
- Met welke ruimtelijke middelen kan in de gehele stad zichtbaar gemaakt worden dat Delft een stad is van historie en techniek?



VERVOLG

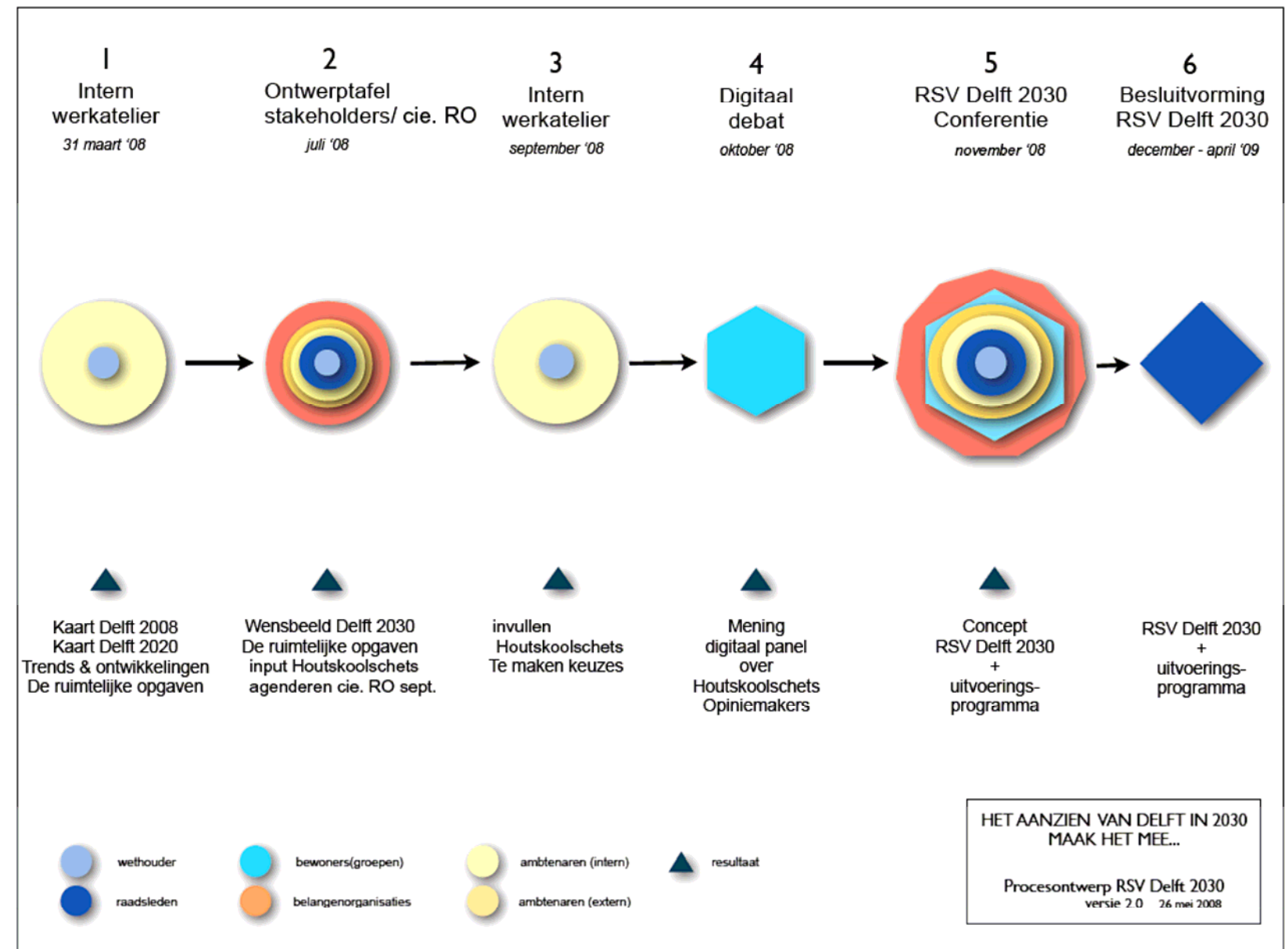
In het schema hiernaast is het planproces gevisualiseerd. De Houtskoolschets wordt ter meningsvorming aangeboden aan de raad, met de volgende vragen:

- Deelt de raad de ambitie van Delft als verbonden, dynamische en duurzame stad (zoals verwoord in hoofdstuk 1)?
- Onderschrijft de raad de 3 ruimtelijke perspectieven op de stad, waarin het schaalniveau van de stad als geheel centraal staat en waarin wordt 'ingezoomd' op het niveau van de buurten en 'uitgezoomd' op het niveau van regio en Randstad (zoals verwoord in hoofdstuk 2)?
- Kan de raad zich vinden in de geformuleerde centrale opgaven voor de 3 perspectieven op de stad (zoals verwoord in hoofdstuk 2)?
- Is de raad van mening dat de Houtskoolschets een goed ruimtelijk kader biedt voor de RSV Delft 2030?

Reacties worden verwerkt in het concept ontwerp van de Ruimtelijke Structuurvisie. In november 2008 wordt het concept van de ontwerp RSV Delft 2030 besproken met de stad. Hierbij vindt enerzijds een terugkoppeling plaats richting stakeholders die hebben meegedacht op de Ontwerptafelavond en worden anderzijds andere maatschappelijk betrokken partijen en bewoners uitgenodigd mee te praten.

De wijze waarop deze ronde met de stad plaatsvindt wordt afgestemd met het participatietraject van de Stadsvisie. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de, in het planproces van de Stadsvisie opgenomen, 'Vrije ruimte'.

De start van het formele besluitvormingsproces is gepland voor het eind van het jaar. De ontwerp RSV Delft 2030 wordt dan vrijgegeven voor inspraak en overleg. De vaststelling van de Ruimtelijke Structuurvisie vindt vervolgens plaats in het voorjaar van 2009.





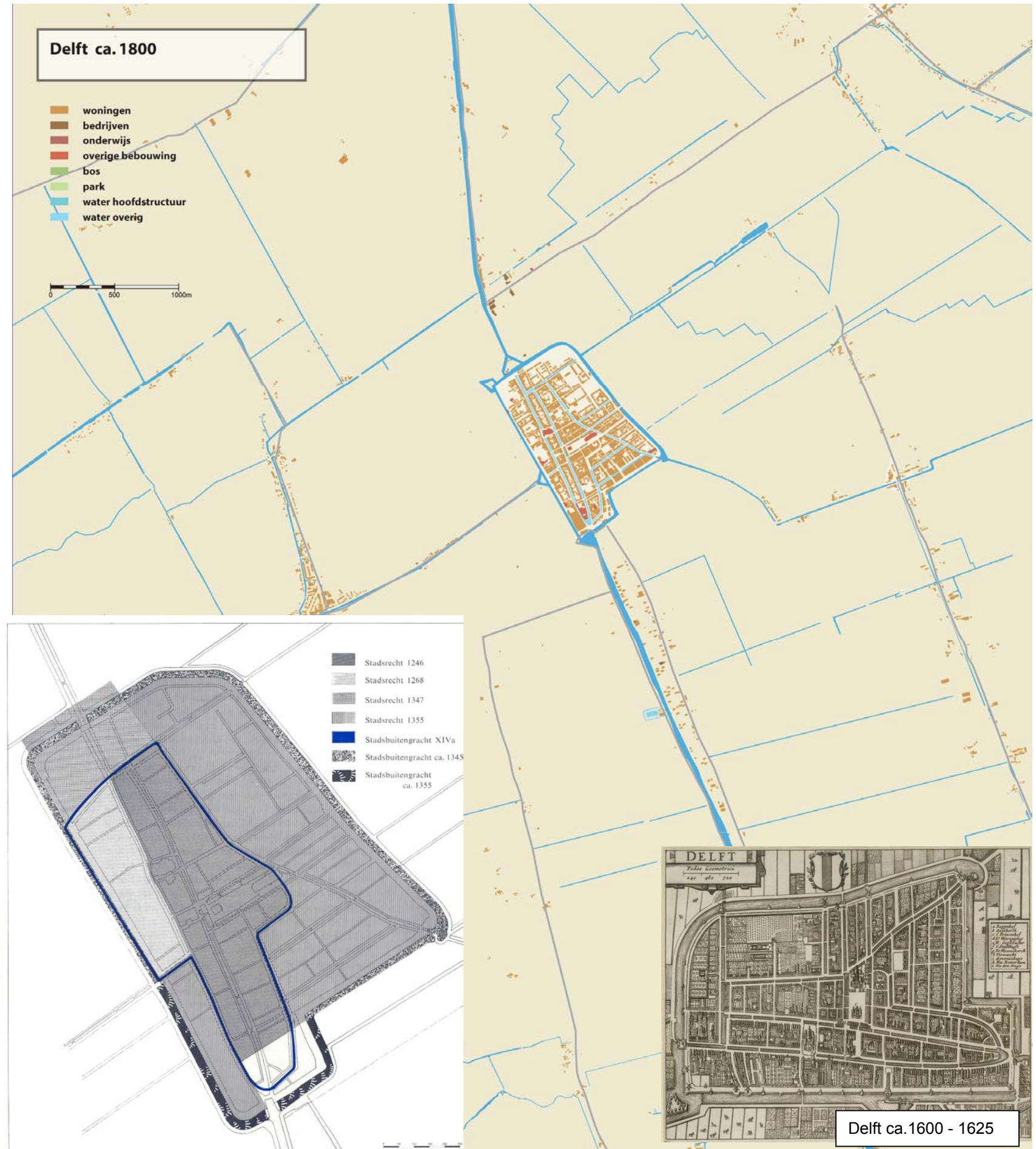
Deel B

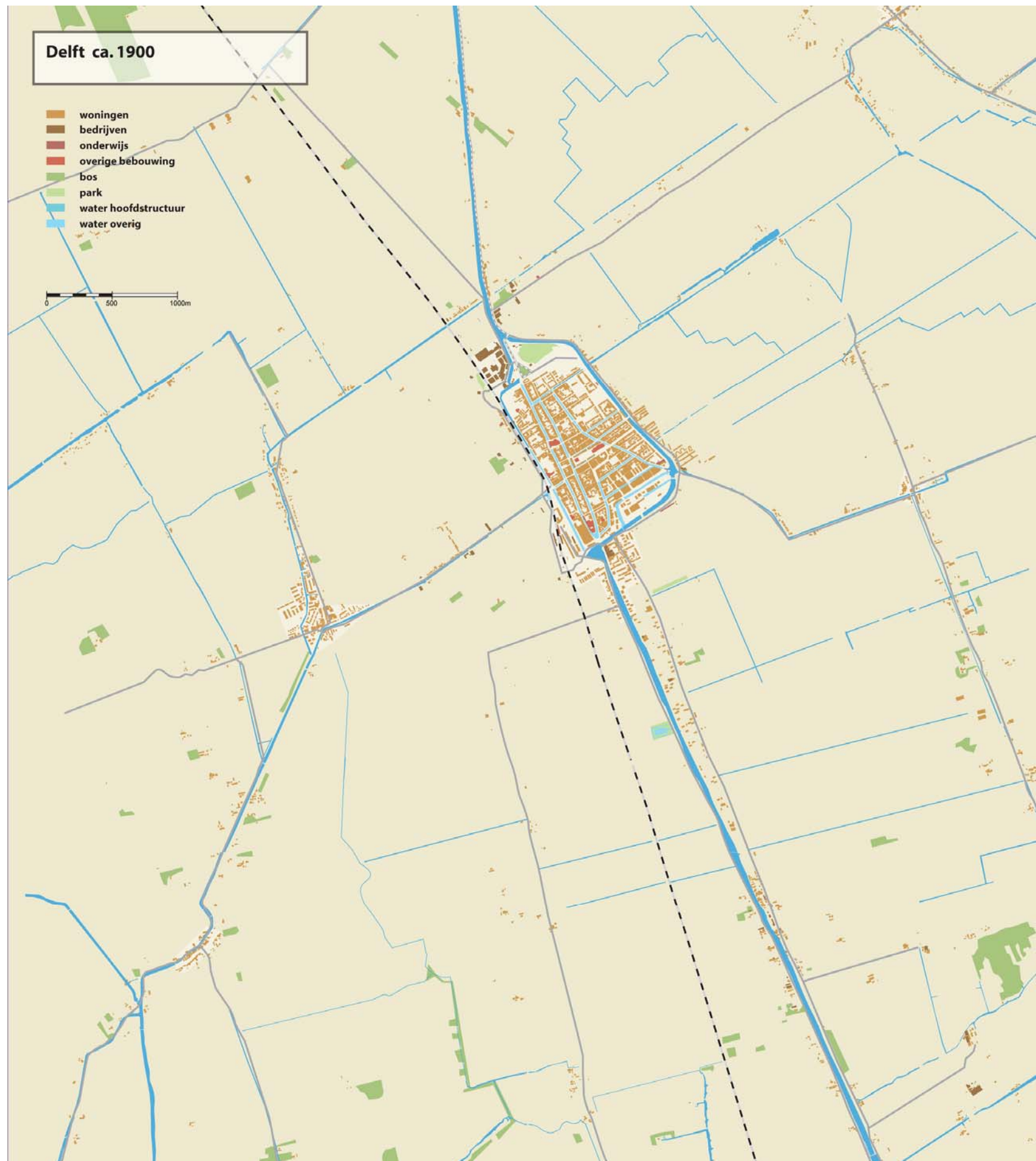
Verantwoording

Hoofdstuk 3: Historische ontwikkeling

Stedelijke ontwikkeling in de periode tot 1800

- 1246: de bij een grafelijk hof gelegen nederzetting Delft krijgt stadsrechten voor de oudste kern (Oude Delft, Koornmarkt, Wijnhaven, Hippolytusbuurt en Markt).
- 1355: na een laatste grote uitbreiding bereikt de omwalde stad de omvang die tot ver in de 19^e eeuw blijft bestaan.
- Opmerkelijk regelmatige structuur: twee evenwijdig lopende hoofdgrachten (Oude Delft en Koornmarkt-Voorstraat) met haaks erop staande straten en dwarsgrachten, en de geheel door water omgeven langwerpige Markt. Afwijkingen in de structuur door enkele restanten van het natuurlijke landschap: het schuine verloop Oosteinde-Verwersdijk volgt een vroegere natuurlijke kreek.
- De Markt: bestuurlijk en economische centrum, met aan de westzijde onder andere het stadhuis en waaggebouw en aan de oostzijde de tweede parochiekerk, de Nieuwe Kerk, als aanvulling op de eerder gestichte Oude Kerk.
- Vanaf 1400 vestiging van gasthuizen en kloosters: deze terreinen nemen een relatief groot oppervlak van het stadsgebied in.
- 1572: aansluiting stad Delft bij de opstandelingen onder aanvoering van Willem van Oranje; versterking middeleeuwse omwalling door de bouw van een aantal bolwerken. Van een aantal van deze bolwerken zijn de contouren nog herkenbaar: bij de Zuidkolk, het Bolwerk bij de Binnenwatersloot, en het Kalverbos.
- 1572: Hervorming in Delft; kloosters verliezen hun religieuze functie, slechts enkele blijven gespaard, waaronder het St. Agathaklooster (nu Prinsenhof) en het St. Barbaraklooster aan de Oude Delft.
- Andere kloosters worden gesloopt en hun gronden worden herverkaveld; aanleg Beestenmarkt op plek voormalig Minderbroedersklooster.
- Vanaf het laatste kwart 16^e eeuw worden militaire functies (voor wapenopslag en productie) binnen Delft gevestigd. Schaalvergroting ontstaat door nieuwbouw voor de vestiging van militaire functies, zoals de bouw van het Armamentarium begin 17^e eeuw.
- 1654: ontploffing van het in het noordoosten van de stad gelegen kruihuis van Holland; op de plek daarvan wordt de Paardenmarkt aangelegd.
- Opslagfunctie voor kruit wordt verplaatst naar ver buiten de stad. In 1660 wordt daartoe het Kruihuis aan de Schie gebouwd.
- Binnen de omwalling is sprake van behoorlijke dichtheidverschillen. De dichtste bebouwing bevindt zich meer in het westelijk deel langs de hoofdgrachten en rondom de Markt; lage dichtheid is vooral in het noordoostelijk deel rond Paardenmarkt en Doelenterrein aan de orde.
- Buiten de omwalling vindt slechts beperkte bebouwing plaats, onder andere voor binnen de omwalling ongewenste bedrijven: Houttuinen, Buitenwatersloot, Zuideinde en Scheepmakerij. De Buitenwatersloot heeft een stedelijk karakter, lijkend op de grachten in de oostelijke binnenstad.
- Het resterende gebied is landelijk, met dicht bij de stad blekerijen en (moes)tuinen, alsmede enkele buitenplaatsjes. Op grotere afstand van de stad staan molens en langs de Abtswoudse- en Rotterdamseweg boerderijen.



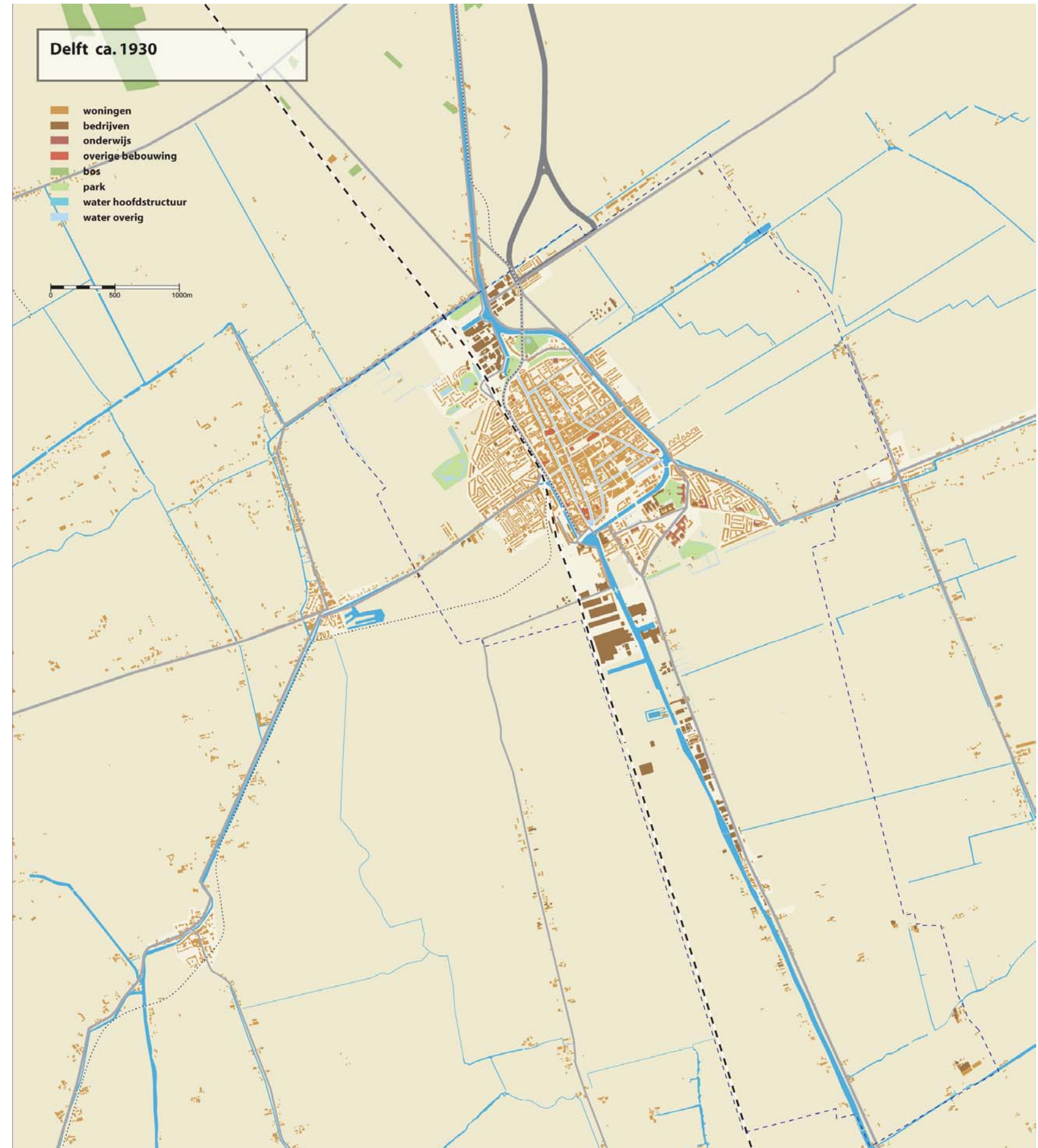


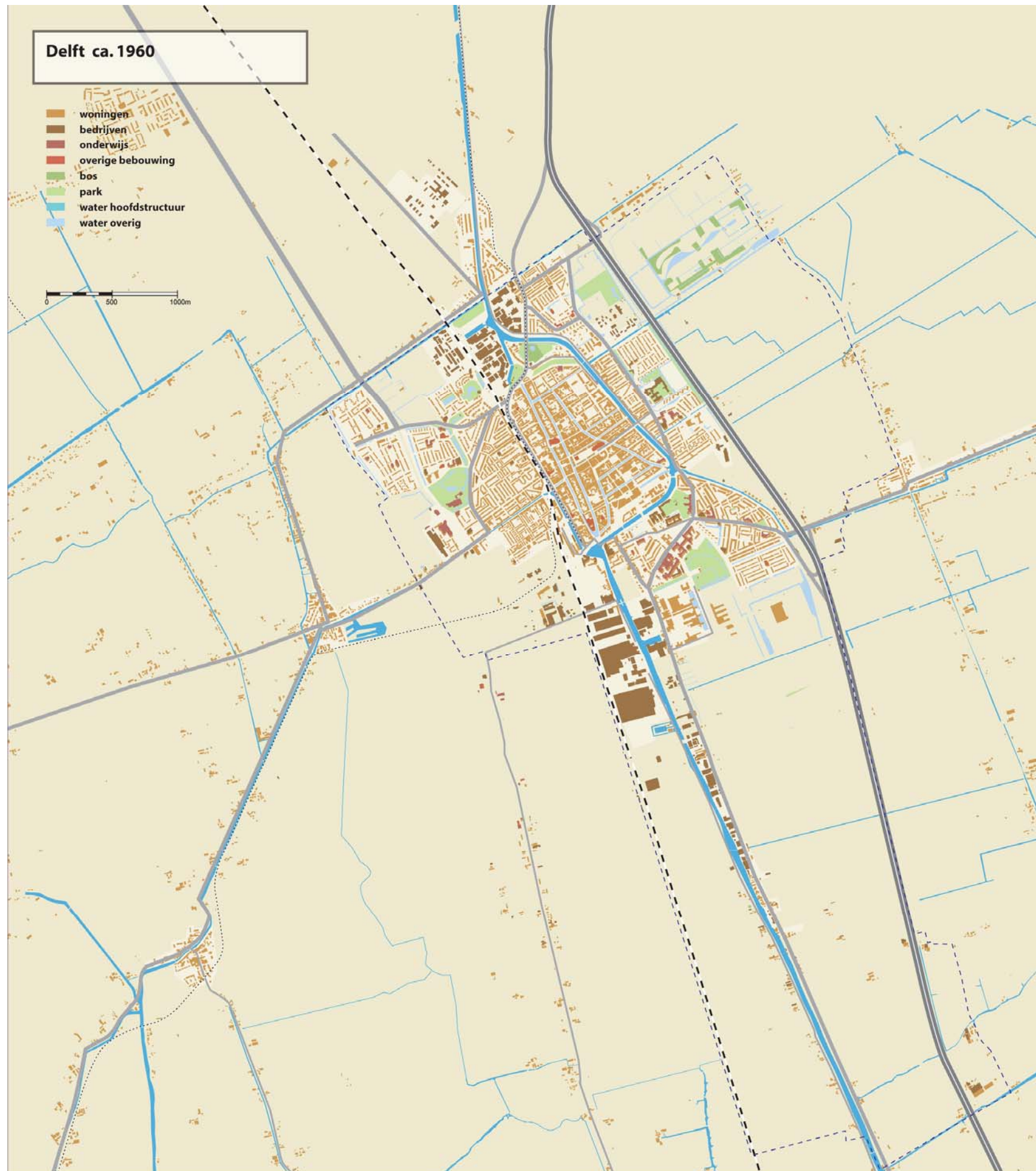
Stedelijke ontwikkeling in de periode tot 1900

- Tussen 1829 en circa 1870: jaren zestig van de negentiende eeuw vindt ontmanteling van de stadswallen plaats. Op de Oostpoort en enkele waltorens na wordt de volledige stadsmuur gesloopt.
- Aan de oostzijde wordt op de voormalige wallen een groene singel aangelegd: Oranjeplantage en Oostplantsoen.
- Begraven vindt plaats buiten de kerkgebouwen op nieuw aangelegde begraafplaatsen: In 1829 wordt de Rooms-katholieke begraafplaats aan de Kanaalweg aangelegd, in 1869 de algemene begraafplaats Jaffa.
- 1842: vestiging van ingenieursopleiding aan de Koninklijke Academie (voorloper van de huidige TU). Benodigde huisvesting wordt gevonden in bestaande panden in de oude stad. Incidenteel vindt nieuwbouw plaats door het samentrekken van meerdere percelen.
- 1847: de spoorlijn Den Haag-Rotterdam, met een station bij het Bolwerk aan de Binnenwatersloot, wordt geopend.
- Na 1850 vindt grootschalige industrialisatie plaats met vorming van industriegebieden: ten noorden van de stad vanaf 1870 de Gist- en Spiritusfabriek, ten zuiden bij en aan de Schie onder andere de voormalige firma Braat en (later) de Gelatine.
- Door de snel groeiende arbeidersbevolking ontstaat woningnood. In 1878 maakt gemeentearchitect De Bruyn Kops een stratenplan voor de eerste Delftse uitbreidingswijk, het Westerkwartier.
- Na 1870 wordt de bebouwing over Zuiderstraat en Asvest naar het oude stadstuinengebied rond de Nieuwe Laan uitgebreid. Vanwege de ligging bij waterwegen wordt daar onder andere een stadsgasfabriek en (later) een electriciteitscentrale gebouwd.
- Rondom de oude stad, op grondgebied van de aangrenzende gemeenten Vrijenban en Hof van Delft, vindt aanleg plaats van groene singels met deels grote herenhuizen voor de gegoede burgerij: Van Leeuwenhoeksingel, Spoorsingel, Nieuwe Plantage en Oostsingel.
- 1884-1886: bouw van het arbeiderstuindorp Agnetapark voor werknemers van de Gist- en Spiritusfabriek.
- 1886: bouw van een nieuw, groter station op de huidige locatie.
- 1893-1894: aanleg van het Rijn-Schiekanaal met ten noorden (afschuining) en ten zuiden (Kanaalweg) van de stad nieuw gegraven delen.
- 1895: de oude singelgracht bij de Nieuwe Plantage maakt plaats voor een door architect Poortman ontworpen groenaanleg.

Stedelijke ontwikkeling in de periode tot 1930

- Volgens de Woningwet van 1901 verplichting voor Delft om uitbreidingsplannen op te stellen. Tot 1921 wordt geen omvattend uitbreidingsplan opgesteld, alleen kleinere deelplannen zoals voor de Wippolder en het huidige TU-Noordgebied.
- Tussen 1900 en 1920 kleinere uitbreidingen op het grondgebied van de gemeenten Hof van Delft en Vrijenban, volgens straits- en rooilijngewijze uitleg, voor en door particuliere bouwers.
- Van een groot uitbreidingsplan voor de gemeente Hof van Delft door de Delftse gemeentearchitect Hartman in 1908, wordt alleen een villawijkje met enkele straten ten zuiden van het Agnetapark (Heemskerkstraat en omgeving) uitgevoerd.
- Grotere in deze periode ontstane gebieden zijn: rondom de Hugo de Groot- en Adriaan Pauwstraat, de Indische Buurt-Noord en de Wippolder.
- Bouw in deze wijken van diverse complexen sociale woningbouw door meerdere, na 1901 opgerichte woningbouwverenigingen. Voorbeelden: de eerste Delftse corporatiebouw aan de Vermeerstraat van 1908-1912, en het tuindorp-achtige complex rond het Frisoplein in de Wippolder uit 1919-1921.
- 1924-1928: uitbreiding van het Agnetapark met het zogenaamde Nieuwe Park.
- Uitbreiding van industrie en bedrijvigheid, met name ten zuiden van de stad langs de Schieoever; rond 1930 aanleg van een insteekhaven aan de Schie, de Nieuwe Haven.
- Ten zuiden van de binnenstad worden voor de Technische Hogeschool aan weerszijden van het Rijn-Schiekanaal diverse grote faculteitsgebouwen gerealiseerd. Ontwikkeling zuidelijk van Kanaalweg tot samenhangend universiteitsgebied met onder andere een Botanische tuin.
- Ook nieuwbouw voor de TH in het noordoosten van de binnenstad tussen Raam en Oostplantsoen, onder andere de voormalige hoofdbibliotheek (uit 1912).
- Vanaf begin jaren twintig toenemende motorisering; aanleg Rijksweg nr. 13.



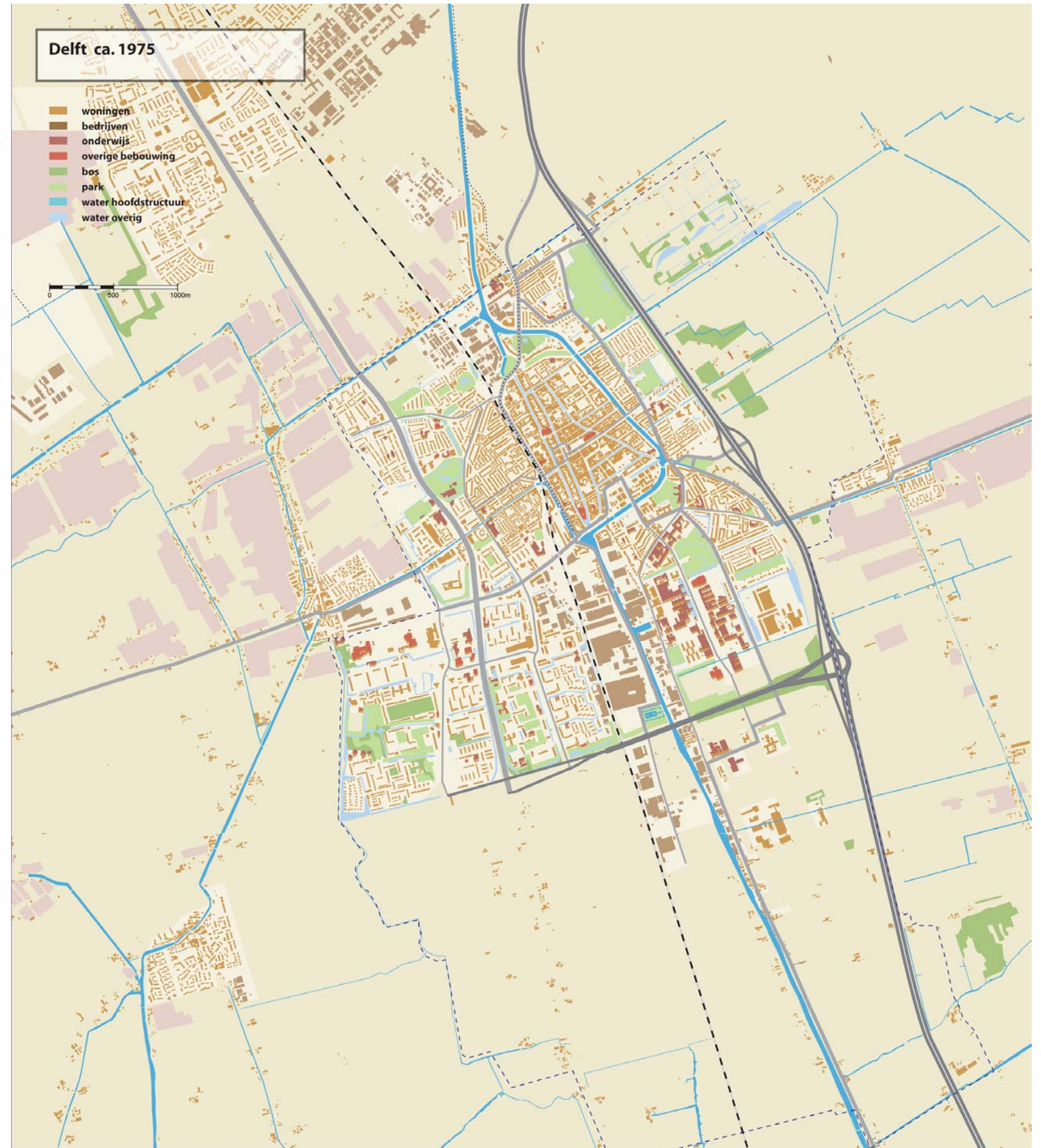


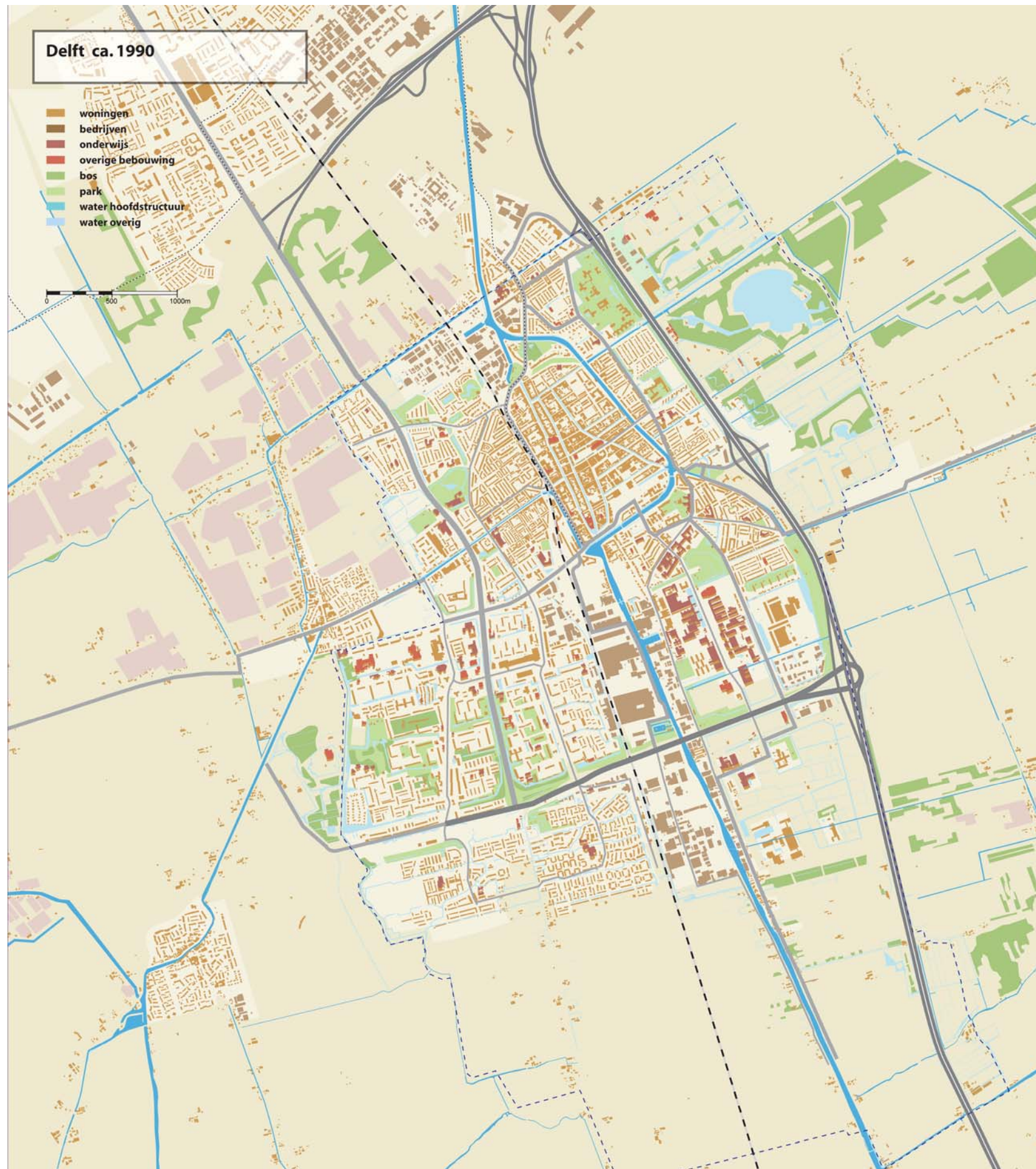
Stedelijke ontwikkeling in de periode tot 1960

- 1931: Uitbreidingsplan voor heel Delft, van J. de Booi. Uitgevoerde delen vóór 1940 zijn: de buurt rond de Hof van Delftlaan en Westplantsoen, en de Indische Buurt bij de Insulindeweg.
- Diverse doorgaande straten zijn het resultaat van dit plan: in het westen Hof van Delftlaan-Westplantsoen-Krakeelpolderweg, in het oosten Stalpaert van der Wieleweg-Van Miereveltlaan-Insulindeweg.
- Openbaar groen wordt aangelegd volgens dit plan: het Wilhelminapark (1931-'32) bij het Westplantsoen, en het recreatiegebied met hertenkamp bij de Tweemolentjeskade (jaren dertig).
- Een nieuwe noordelijke stadsentree wordt gerealiseerd (via de in 1931 geopende Reineveldbrug en het Kalverbos). Aansluiting op een nieuw verkeerstracé langs de westrand van de binnenstad vindt plaats, bestaande uit de afgeschuinde Wateringsevest naar een verbrede Phoenixstraat.
- Verkeerskundige ingrepen in de binnenstad: in 1936 wordt de oude oostelijke stadsentree via de nieuwe Koepoortbrug verplaatst van de Vlamingstraat naar de Nieuwe Langendijk; in 1939 wordt een oost-west 'doorbraak' gerealiseerd door verbreding van de oude Pepersteeg tot Peperstraat.
- Na 1945: de bouw komt eerste naoorlogse jaren moeizaam op gang. Gaandeweg vindt bebouwing plaats van volgens het plan-1931 vóór de oorlog uitgelegde straten in Ministersbuurt-West en Wippolder-Zuid.
- 1948-1951: de bouw van de Bomenwijk, de eerste grotere naoorlogse uitbreiding, ontworpen volgens de wijkgedachte. Vanwege versnelde bouwproductie worden alle woningen volgens een montagesysteem gebouwd.
- 1950: ontwerp van een structuurschets voor heel Delft door J.H. Froger en S.J. van Embden. Deze structuurschets bepaalt de uitbreidingen van de jaren vijftig als zelfstandige wijken, onderling gescheiden door groenstroken met daarin stadshoofdwegen (zoals de huidige Provinciale weg naar Rijswijk).
- De uitbreidingen van eind jaren veertig tot en met de jaren vijftig zijn klein tot middelgroot: in het oosten onder andere Indische Buurt-Zuid, Delfgauwse Weije en de Wippolder (ten zuiden van Koningin Emmalaan); in het westen buurten bij het Westplantsoen en Krakeelpolderweg, en de Kuypervijk.
- Vanaf begin jaren vijftig start de uitbreiding van de TH op het huidige TU-middengebied met als centrale as de Mekelweg; dichtbij de TH wordt onderzoeksinstituut TNO gevestigd.
- De Gistfabriek wordt vanaf de jaren vijftig uitgebreid op een nieuw terrein ten westen van de spoorlijn.

Stedelijke ontwikkeling in de periode tot 1975

- Alle stedelijke ontwikkelingen in deze periode zijn grotendeels resultante van twee plannen: het Komplan 1956 voor de binnenstad en het Structuurplan 1957 voor heel Delft, beiden van Froger en Van Embden.
- Komplan 1956: bestemming van het te saneren zuidelijk deel (huidige Zuidpoortgebied) als regionaal winkelgebied. In en om de binnenstad worden grote doorbraken gepland voor grootschalige verkeersinfrastructuur.
- Structuurplan 1957: stadsuitbreiding wordt structureel en op grote schaal in zuidwestelijke richting gezocht. Het plan is gebaseerd op functiescheiding van wonen, werken en recreëren: grote monofunctionele gebieden, gescheiden door brede stroken met daarin stadsautowegen (zoals de Kruithuisweg).
- 1960: door aankoop van grondgebied van de gemeente Schipluiden worden zuidwestelijke uitbreidingen mogelijk gemaakt. Vanaf begin jaren zestig worden de wijken Poptahof, Voorhof en Buitenhof gebouwd.
- Het stedenbouwkundig ontwerp wordt sterk bepaald door schaalvergroting in de woningbouw: met name in Poptahof en Voorhof is hoogbouw het overheersende woningtype.
- Voorhof: stadsdeelwinkelcentrum In de Hoven is een novum voor Delft als eerste autovrije voetgangerspromenade.
- Realisatie van alle geplande TH-gebouwen in het middengebied om de Mekelweg. Het in het Structuurplan bestemde grote universiteitsgebied ten zuiden van de Kruithuisweg wordt uiteindelijk maar schaars door de TH resp. TU gebruikt.
- Uitbreiding van industrieterreinen ten zuiden van de Kruithuisweg vindt plaats, aan weerszijden van de Schie.
- Vanaf begin jaren zestig: sanering en sloop in de zuidelijke binnenstad ten behoeve van uitvoering van het Komplan.
- 1960: Irenetunnel geopend, eerste deel van nieuw wegtracé van de zuidelijke binnenstad naar de nieuwe stadsuitbreidingen.
- 1963: opening Sebastiaansbrug, eerste deel van gepland noord-zuid tracé, verbinding via Asvest en Zuiderstraat met de route vanaf de Irenetunnel.
- 1965: ingebruikname van het spoorviaduct.
- Verplaatsing van in de binnenstad gelegen ziekenhuizen naar nieuwbouw in Buitenhof-Noord aan de Reinier de Graafweg. Op de plaats van het Oude en Nieuwe Gasthuis ontstaat een groot braakliggend terrein tussen Koornmarkt en Brabantse Turfmarkt (de Gasthuisplaats).
- Vanaf 1965: aanleg van recreatiegebied de Delftse Hout. Realisatie van onder andere een grote waterplas met strand, sportterreinen, en in het zuidelijk deel de nieuwe begraafplaats Iepenhof.



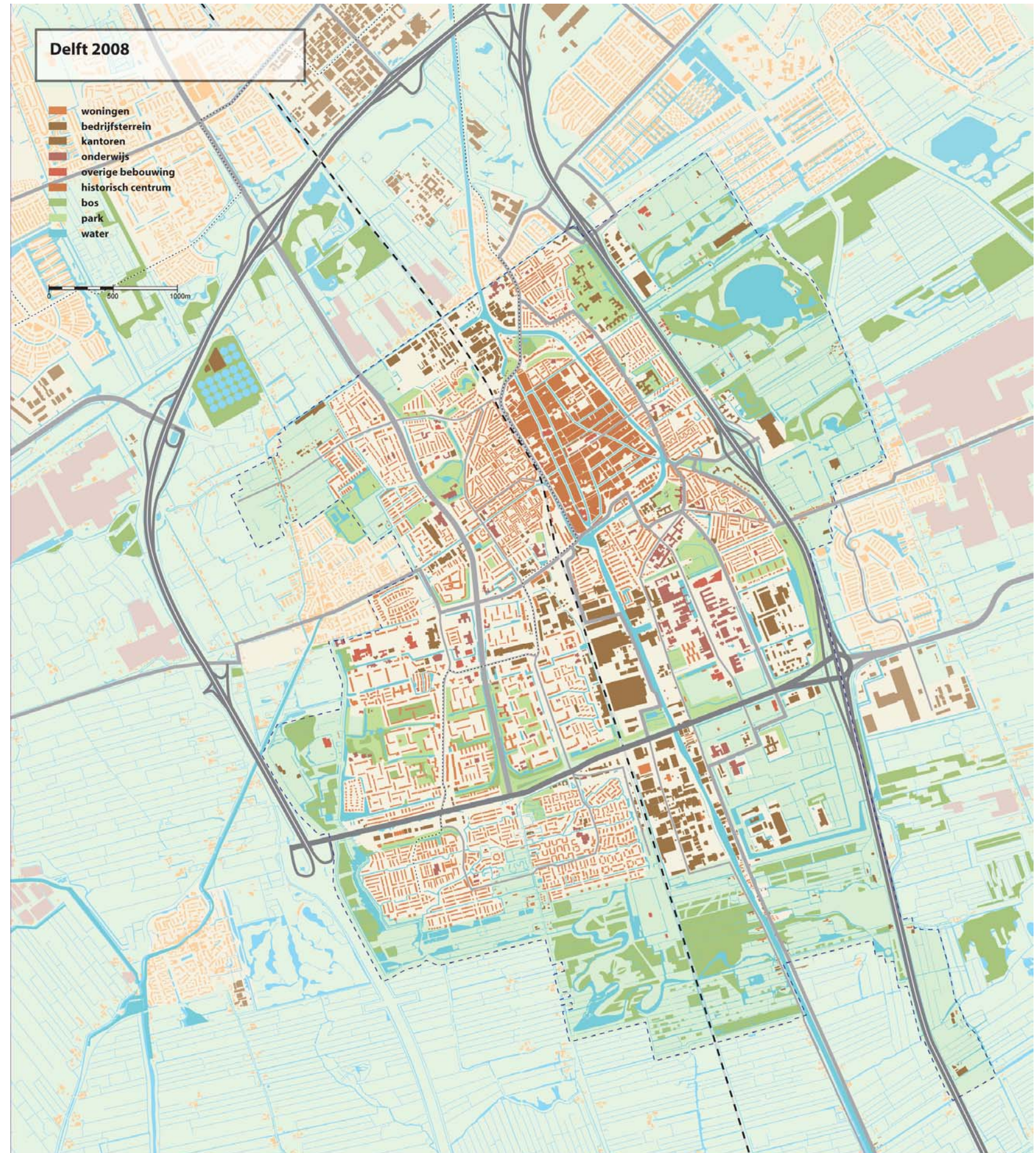


Stedelijke ontwikkeling in de periode tot 1990

- Na 1975 wint het concept van de 'leefbare stad' terrein, ten koste van het concept van de 'functionele stad'. Op het vlak van stedelijke ontwikkeling betekent dit o.a.: functiemenging in plaats van functiescheiding, introductie van nieuwe woonvormen en bebouwingstypes, en meer aandacht voor historie.
- Vanaf midden jaren zeventig tot midden jaren negentig vindt de realisatie van Tanthof plaats, de laatste uitbreidingswijk van Delft. Het oorspronkelijke plan uit 1969, waarin de nadruk lag op kruisvormige hoogbouwstructuur, wordt vervangen door een plan dat gedomineerd wordt door laagbouw.
- In Tanthof worden de 'woonerven' geïntroduceerd: de straat wordt ingericht als verblijfsgebied; autoverkeer wordt zoveel mogelijk beperkt.
- In Tanthof-Oost is veel gebouwd in de stijl van begin jaren tachtig: kleinschalige stedenbouw, traditionele schuine pannendaken, veel kronkelende wegen, hofjes en binnenterreintjes. Tanthof-West is vooral modern en zakelijk gebouwd (rechthoekige bouwstijl met platte daken).
- Vanaf de jaren zeventig tot midden jaren tachtig wordt het gebied In de Veste gesaneerd in het kader van stadsvernieuwing. Het motto is 'bouwen voor de buurt', gericht op herhuisvesting van zittende bewoners. De volgende elementen staan centraal: kleinschalige woningbouw met een groot aantal sociale huurwoningen; een combinatie van grootwinkelbedrijf, kleine winkels, culturele voorzieningen en wonen; en een fijnmazig systeem van routes (zoveel mogelijk aangetakt op de historische structuur van de Binnenstad).
- 1983: nieuw structuurplan, waarin het concept van de 'compacte stad' wordt gelanceerd. Dit concept zou sindsdien richtinggevend blijven voor de ruimtelijke ontwikkeling van Delft.
- Begin jaren tachtig vindt stadsvernieuwing plaats in onder andere de Olofsbuurt, waarbij deels verandering plaatsvindt van de bestaande stratenstructuur.
- Een ingrijpend stadsvernieuwingproject (in de tweede helft van de jaren zeventig, begin jaren tachtig) is de Annaboogerd, waarbij drastische wijzigingen in de lokale stedenbouwkundige structuur plaatsvinden.
- In de jaren tachtig vindt verdichting plaats in en om bestaande wijken. Voorbeelden hiervan zijn: de *urban villas* en woontorentjes in Buitenhof; de wooncomplexen in het Oostblok (bij de Poortweg) en aan de oostkant van de Indische Buurt Zuid (Sint Jorisweg).

Stedelijke ontwikkeling in de periode na 1990

- Vanaf de jaren negentig zijn de inbreidings- en compacte uitbreidingsplannen (met name aan de westzijde) gerealiseerd, onder andere door herbestemming van bestaande terreinen
- Recentelijk is de ontwikkeling van het Zuidpoortgebied afgerond. Het Zuidpoortgebied omvat een uitbreiding van het kernwinkelapparaat, een grote ondergrondse parkeergarage voor bezoekers en bewoners, en een concentratie van culturele voorzieningen zoals Theater De Veste, DOK en een bioscoop.
- In het noordwesten worden de buurten Hoornse Hof en Ecodus gerealiseerd. De buurt Ecodus, gesitueerd ter plaatse van de voormalige sportvelden in de wijk Voordijkshoorn, is het resultaat van één van de eerste compacte uitbreidingsplannen. Ecodus is het voorbeeld van een duurzame woonbuurt. Zo zijn de huizen van milieuvriendelijke materialen gebouwd en wordt gebruik gemaakt van passieve zonne-energie. Het doorgaande verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd en tussen de huizen bevinden zich brede sloten en moestuinen.
- Na een grenscorrectie met de toenmalige gemeente Schipluiden werd ten westen van de Kuyperswijk de Hoornse Hof gebouwd. Het betreft een transformatie van een kassen- en bedrijfengebied naar een woonbuurt; de langwerpige centrale pleinruimte met aan de kopse kanten bijzondere gebouwen refereert aan de Markt in de Delftse binnenstad.
- Ten noordoosten en noordwesten van Delft worden Vindex-wijken gebouwd: Wateringseveld, Ypenburg en Emerald.
- Begin jaren negentig wordt (in het kader van de Reconstructiewet Midden-Delfland) aan de zuidkant van Delft het park Abtswoude aangelegd.
- De TU trekt zich terug op het middengebied: planontwikkeling van TU-Noord vindt plaats. Voormalige onderwijsgebouwen worden herbestemd ten behoeve van merendeels woonfuncties en studentenhuisvesting.
- Campusplan voor TU-midden rond de Mekelweg; verdere toevoeging van studentenwoningen aan de Balthasar van de Polweg.
- In de noordoostelijke Binnenstad zijn op (door sloop van o.a. voormalige TU-gebouwen) vrijgekomen terreinen opvallende bouwplannen als de Schutterstraat en Doelenplein gerealiseerd.
- De ontwikkeling van Technopolis op het vroeger voor de TU bestemde gebied zuidelijk van de Kruithuisweg is ter hand genomen.
- Bouw van kennisbedrijvenpark Delftechpark vindt plaats op daartoe herbestemd sportterreinegebied.
- Aan beide zijden van de Schie, net ten zuiden van de Zuidkolk, zijn door transformatie van bedrijventerreinen kleine woonbuurten gerealiseerd: Delftzicht aan de westkant, Koningsveld aan de oostkant.
- Recentelijk is de herstructurering van de Poptahof en Bomenwijk gestart.
- Langs de oostkant van de A13 op diverse locaties bouw van kantoren en bedrijven; Ypenburgsepoort en Ikea.



Hoofdstuk 4: Ruimtelijke opbouw van de stad

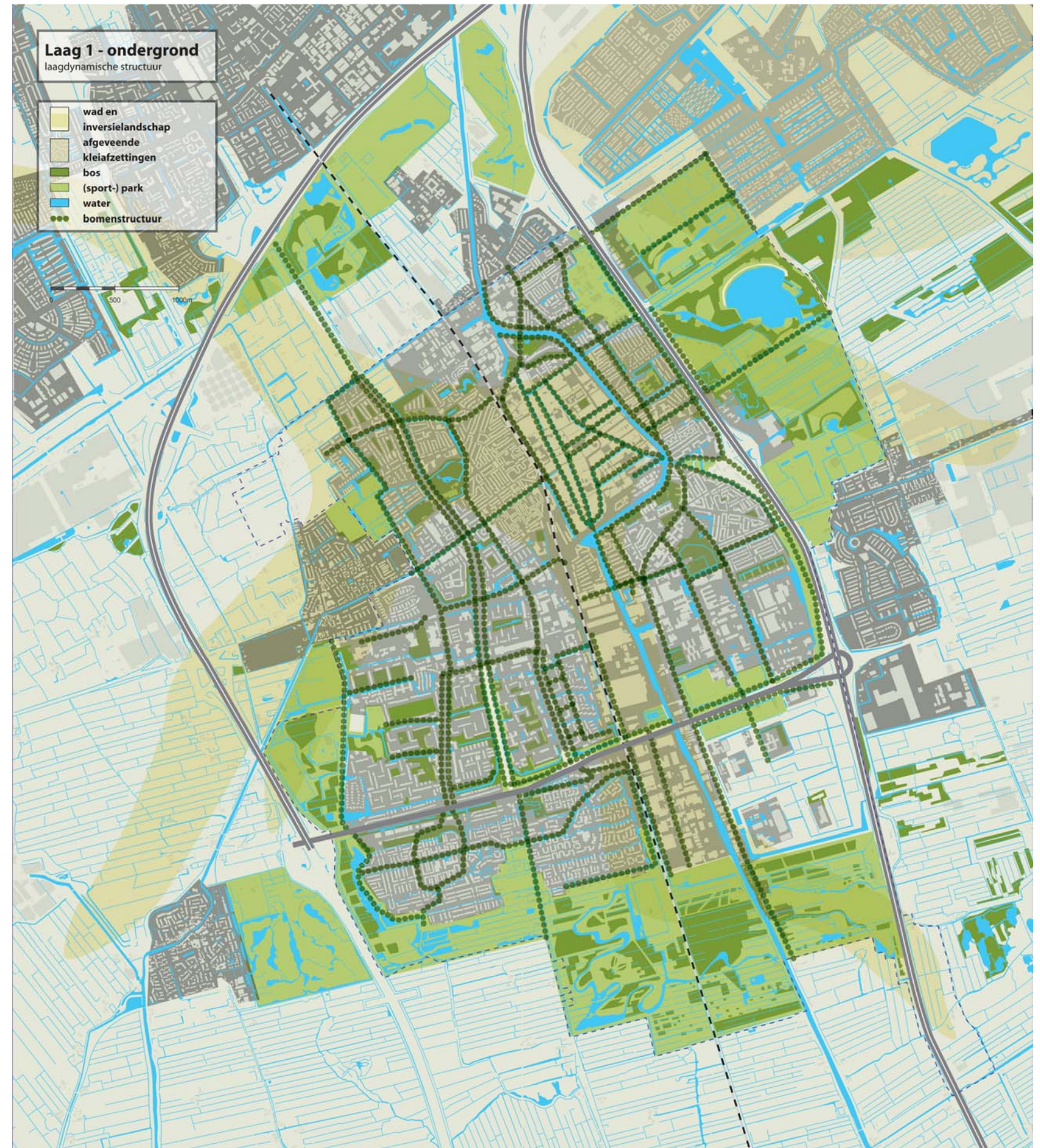
Lagenbenadering

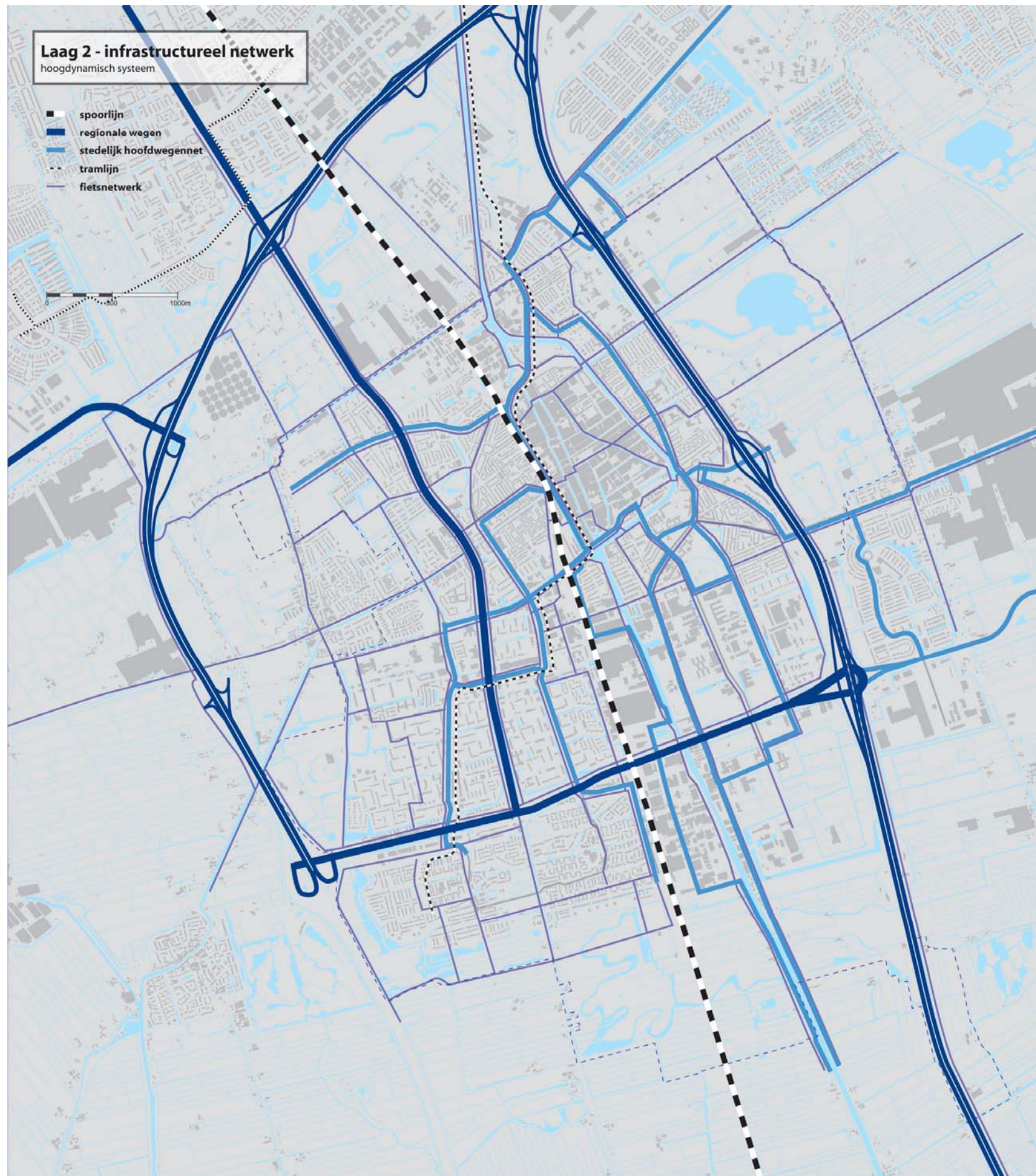
De lagenbenadering legt de ruimte uiteen in drie lagen: de ondergrond-, de netwerk- en de occupatielaag. Al die lagen zijn aan verandering onderhevig. De lagenbenadering is erop gericht een verantwoorde afstemming te bereiken in het ruimtegebruik van de ondergrond (bodem en water), de netwerken (van infrastructuur) en de occupatie (voor onder andere wonen, werken en recreëren). Binnen de occupatielaag hebben we een extra laag in kaart gebracht; die van het publiek domein. Deze laag geeft de belangrijke openbare verblijfsgebieden op stedelijk niveau weer plus de publieke voorzieningen. Deze zijn van belang, omdat deze zeer bepalend zijn voor de kwaliteit en karakter van een woon- en leefmilieu. De overheid zorgt voor infrastructuur (1) en afstemming met de ondergrond (2). Overheid, burgers en marktpartijen bouwen de stad (3). Om sturing te geven aan het openbare leven en transformatie van stedelijk milieu, dient de overheid een actieve rol te spelen op het gebied van het publieke domein (4).

Laag 1: Ondergrond

De ondergrond bestaat uit het samenhangende systeem van water, bodem en groenstructuren. De ondergrond kent een lage dynamiek oftewel een lange ontstaansgeschiedenis; belangrijke veranderingen vergen al gauw de tijd van meerdere generaties. Denk aan het ontstaan en veranderen van landschappen en natuurgebieden. De bodem is de drager van de landschappelijke identiteit en herbergt natuurlijke kringloopprocessen. Lange termijn processen zoals klimaatverandering, het dalen van de bodem en het stijgen van het water hebben vergaande gevolgen voor de ondergrond.

Delft is gelegen in de delta van kust en de monding van de rivieren Maas en Rijn. Hier ontmoeten twee landschapstypen elkaar. Het zogenaamde inversielandschap ten zuidwesten van Delft, waar de invloed van de zee met haar getijdenbewegingen dominant is geweest, en het landschap van veenontginningen en droogmakerijen ten oosten van Delft. Het gebied achter de duinen en ten noorden van de monding van de Maas vormde oorspronkelijk een wadengebied. Via een krekensysteem werd zand (op ruggen langs de kreek zelf) en klei (in de getijdenvlakten) afgezet. Later is hier een dik veenpakket overheen gegroeid. De eerste bewoning rond Delft vond plaats op de kreekruggen en men heeft vanaf deze ruggen de met veen overgroeide getijdenvlakken ontgonnen. De stad Delft is gesticht op de plaats waar de (vingervormige) kreekrug het hoogst en op zijn het breedst was. Kanalen en sloten werden gegraven om de lagere delen te ontwateren, waaronder het Schiekanaal en de Gaag. Door een constante ontwatering is de bodem ingeklonken. Omdat zandige ondergrond minder inklinkt dan veen en klei, kwamen de kreekruggen hoger in het landschap te liggen. Rondom (de binnenstad van) Delft is een lappendeken van polders ontstaan met waterkeringen, boezemkanalen en poldersloten. Watergangen als de Tweemolentjesvaart en de Buitenwatersloot maken nog steeds onderdeel uit van het boezemsysteem. Waterkeringen als de Bieslandsekade en de Tanthofkade vormen karakteristieke elementen in de stad. Ook de structuur van de voormalige poldersloten is op verschillende plekken nog te herkennen op de stadsplattegrond. Naast de bodem en waterstructuur maakt de groenstructuur in en om de stad deel uit van het laagdynamisch netwerk.





De stedelijke groenstructuur maakt deel uit van een groter samenhangend ecosysteem waarbinnen organismen kunnen leven en zich kunnen verplaatsen. De grotere groene kerngebieden bevinden zich aan de randen van de stad: Delftse Hout, Abtswoudsepark, Midden Delfland, Kerkpolder en het Wilhelminapark/ Elsenburger Bos.

Laag 2: Infrastructuur netwerk

De laag infrastructuur netwerk bestaat uit de fysieke infrastructuur die verkeers- en vervoersstromen bundelt. Met de fysieke infrastructuur wordt het geheel aan wegen, spoorwegen, tramlijnen en het fietsnetwerk bedoeld. In tegenstelling tot de laagdynamische ondergrond is de netwerklaag een belangrijke voorwaarde voor stedelijke en economische dynamiek. De economische ontwikkeling van Delft en het verstedelijkingspatroon is voor een belangrijk deel gekoppeld aan vervoersmogelijkheden. Zo kan Delft gezien worden als een 'knoop', die door een infrastructuur netwerk verbonden is aan de regio, de Randstad, Nederland en de wereld.

Van oudsher is Delft primair georiënteerd op het Hof (Den Haag) en de Haven (eerst Delfshaven, nu Rotterdam). De lange noord-zuidlijnen door en langs de stad vormen sinds de tijd van Prinsenstad en Koopmansstad de belangrijkste infrastructuur verbindingen met Den Haag en Rotterdam (en daarmee met de wereld). Eerst over water (Schiekanaal), daarna per spoor en nog later via de snelweg A13.

De ontwikkelingen van het randstedelijk infrastructuur netwerk heeft ertoe geleid dat Delft nu gelegen is aan en deel uitmaakt van de 'binnenring' van de Randstad. De 'oude lijn' Den Haag-Rotterdam is het drukst bereden spoorwegtraject van Nederland. De snelwegen A4 en A13/A20 verbinden Delft met twee luchthavens en concentraties van hoogwaardige stedelijke functies op het gebied van kenniseconomie, hoogwaardig onderwijs, toerisme, leisure en, (inter)nationaal bestuur.

Naast de 'snelle' aansluitingen met Den Haag, Rotterdam en de rest van de Randstad, heeft Delft vanuit het verleden ook een regionale centrumfunctie. De secundaire oost-westverbindingen in de stad vormen van oudsher de verbindingen met de kernen in het 'buitengebied'. Met name waren de waterverbindingen van belang tussen (marktplaats) Delft en de agrarische kernen, zoals de Buitenwatersloot, Tweemolentjesvaart en Pijnackerse Vaart. Op de stadsplattegrond is duidelijk zichtbaar dat de oost-westverbindingen in de wegenstructuur van ondergeschikt belang zijn en een minder continu karakter hebben dan de noord-zuidverbindingen. Voor de regionale centrumfunctie wint het regionale openbaar vervoerssysteem aan belang. Met name de huidige tramlijn 1 en de geprojecteerde tramlijn 19 en HOV-lijn 37 verbinden een aantal bovenstedelijke voorzieningencusters in Delft met perifeer gelegen woongebieden.

Delft heeft verschillende stadsdelen en tussen woonwijken en stedelijke voorzieningen (binnenstad, stations, TU-wijk). Er ontbreken nog enkele schakels in het stedelijk fietsnetwerk en in de aantakking op het regionaal fietsnetwerk. De ontbrekende schakels betreffen vooral kruisingen met andere vormen van (zware) infrastructuur.

Laag 3: Occupatie

Met de occupatielaag worden gebruiks- en bebouwingspatronen aangetoond. Deze komen voort uit menselijk gebruik van de ondergrond en infrastructurele netwerken. Delft heeft zich ontwikkeld van een 12^e eeuwse nederzetting van landontginners, tot de kennisstad van vandaag. In de loop der jaren zijn de landschappelijke omstandigheden, bouwkundige opvattingen en maatschappelijke behoeften sterk aan verandering onderhevig geweest. Dit heeft geleid tot een stad die bestaat uit een veelkleurig palet van stedelijke milieus met een eigen ruimtelijke verschijningsvorm.

Historische waterstad

De Delftse binnenstad is een typische Hollandse Grachtenstad die wordt gekenmerkt door een langgerekte stadsvorm en een regelmatige, heldere herkenbare ruimtelijke opbouw. Het patroon kan gelezen worden als een kamstructuur: continue schuin lopende grachten in noord-zuid richting contrasteren met een gevarieerd repertoire van openbare ruimtes in oost-westrichting, met de Markt als meest bijzondere. De bebouwingskarakteristiek worden gekenmerkt door individuele panden, die gezamenlijk de collectieve grachten- en straatwanden vormen. Het geheel vormt een monumentaal stadsbeeld.

Historische linten

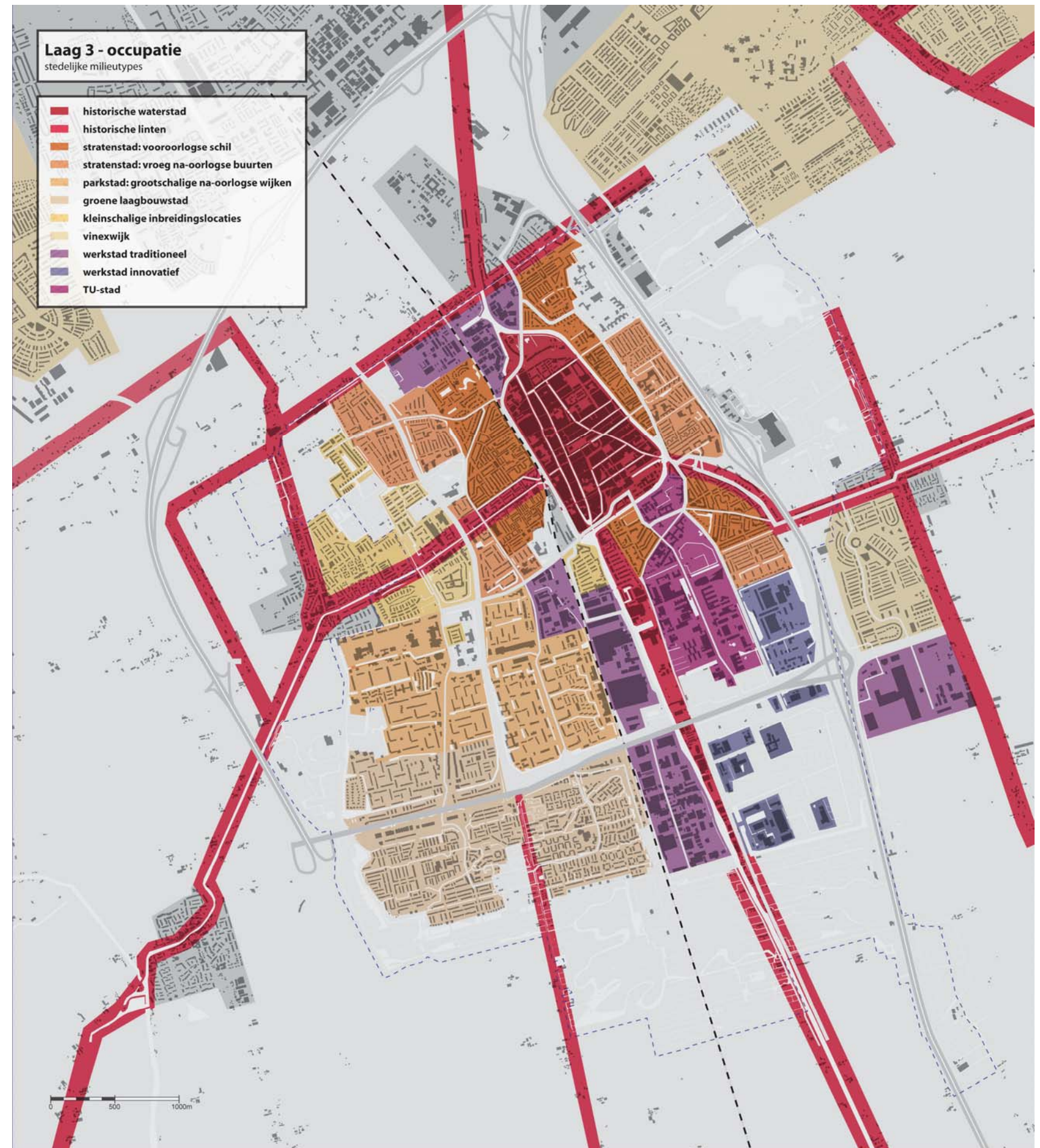
De historische linten bestaan uit oude landwegen en waterverbindingen tussen de Delftse binnenstad en steden in de omgeving en agrarische kernen in het buitengebied. Langs deze routes ontstonden agrarische bedrijven en bijhorende woningen. De bebouwing is pandsgewijs en relatief kleinschalig. Door de aanwezigheid van oorspronkelijke bebouwing, watergangen, bomen, tuinen, kades en/of bermen hebben de linten nog op veel plekken een groen en herkenbaar karakter.

De vooroorlogse stratenstad (ca. 1850-1940)

Basis van dit stadsmilieu is de 'rooilijnstedenbouw' gebaseerd op de onderliggende agrarische kavelstructuur. Van de gesloten en halfopen bouwblokken ligt de voorgevelrooilijn veelal direct aan de openbare weg waardoor een 'stenig' straatbeeld is ontstaan. Vooroorlogse buurten in Wippolder, Vrijenban en Hof van Delft (Westerkwartier) zijn voorbeelden van dergelijke planmatige uitbreidingen.

De naoorlogse stratenstad (ca. 1945 – 1960)

Dit stedelijk milieutype vormt de overgang van de vooroorlogse stratenstad en de grootschalige uitbreidingen in met name de jaren '60. De wijkgedachte staat centraal: op wijkniveau is er een breed aanbod aan voorzieningen en collectieve open ruimtes. De bebouwing bestaat voornamelijk uit gestapelde meergezinshuizen in open bouwblokken, afgewisseld met laagbouw aan de randen. Ondanks de open verkavelingswijze zijn de woningen wel georiënteerd op de straat. Voorbeelden zijn de Kuyperwijk en de Bomenwijk.



Parkstad (ca. 1960 – 1975)

De parkstad omvat de grootschalige naoorlogse wijken, die volgens de principes van de 'moderne stedenbouw' zijn gebouwd. Kenmerken zijn een ruime opzet met veel groen (hoven), functiescheiding (van wonen, werken, voorzieningen en infrastructuur), ensembles (stempels) van hoog-, middelhoog- en laagbouwoningen en seriematige grootschalige bouwproductie. De wijken Poptahof, Voorhof en Buitenhof zijn karakteristiek voor dit milieutype.

Groene laagbouwstad (ca. 1975 – 1990)

Dit stedelijk milieutype betreft Buitenhof-Zuid en Tanthof-Oost en -West. De bebouwing wordt overwegend gekenmerkt door laagbouw in een fijnmazig weefsel, waarin sprake is van weinig hiërarchie. Voorzieningen zijn geconcentreerd in buurtcentra. De agrarische verkaveling dient als basis voor de groen- en waterstructuur in de wijk. Het openbaar vervoer, voetganger en fietser hebben voorkeur gekregen boven het autoverkeer. Dit uit zich in de wijk ontsluitingsstructuur en de introductie van het woonerf.

Gevarieerde inbreidingslocatie (ca. 1990 – heden)

Het betreft relatief kleinschalige locaties binnen het stedelijk gebied van Delft en met voormalige functie voor bedrijven, kassen of sportvelden, welke zijn getransformeerd naar een woonfunctie.

De inbreidingen hebben een relatief hoge dichtheid en een gedifferentieerde samenstelling van eengezinswoningen en appartementen. Er is in met name de recentere inbreidingen veel aandacht voor een herkenbare architectuur en hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Voorbeelden zijn Ecodus, Hoornse Hof, Delftzicht en de Molenbuurt.

Vinexwijk (ca. 1990 – heden)

Vinexwijken zijn grootschalige stadsuitbreidingen ter plaatse van goed ontsloten locaties aan de randen van bestaande steden (buiten Delfts grondgebied). Het suburbane karakter komt tot uiting in de vorm van het grote aandeel eengezinswoningen met tuin en de rustige sfeer. Emerald-Delfgauw, Wateringseveld en met name de grootschalige wijk Ypenburg zijn volgens de Vinex uitgangspunten ontworpen.

Werkstad traditioneel

Delft heeft een aantal traditionele bedrijventerreinen. Deze zijn ontstaan aan de oevers van de Schie. Het voormalige Gist-Brocades heeft zich ontwikkeld tot een grootschalig chemieconcern van DSM. De bedrijventerreinen Schieoevers-Noord en -Zuid zijn efficiënt en intensief verkaveld. Schieoevers-Noord en de Rotterdamseweg-Noord huisvesten van oudsher de meer grootschalige bedrijvigheid. De relatief kleinere bedrijven zijn gesitueerd op de terreinen Schieoevers-Zuid en Rotterdamseweg-Zuid. De bedrijven zijn over het algemeen met hun representatieve functie naar de centrale ontsluiting gericht.

Werkstad innovatief

Delftechpark is een kleinschalig 'sciencepark' met innovatieve (productie)bedrijven en aanvullende kantoorfuncties. Op basis van een beeldkwaliteitplan is er gebouwd 'onder architectuur' en samenhang gerealiseerd in de openbare ruimte. Technopolis is een grootschalig hoogwaardig bedrijventerrein in ontwikkeling. Binnen een ruimtelijk kader van groen, water en infrastructuur zorgt een gevarieerde verkavelingsopzet voor een flexibele uitgeefbare ruimte.

TU-stad

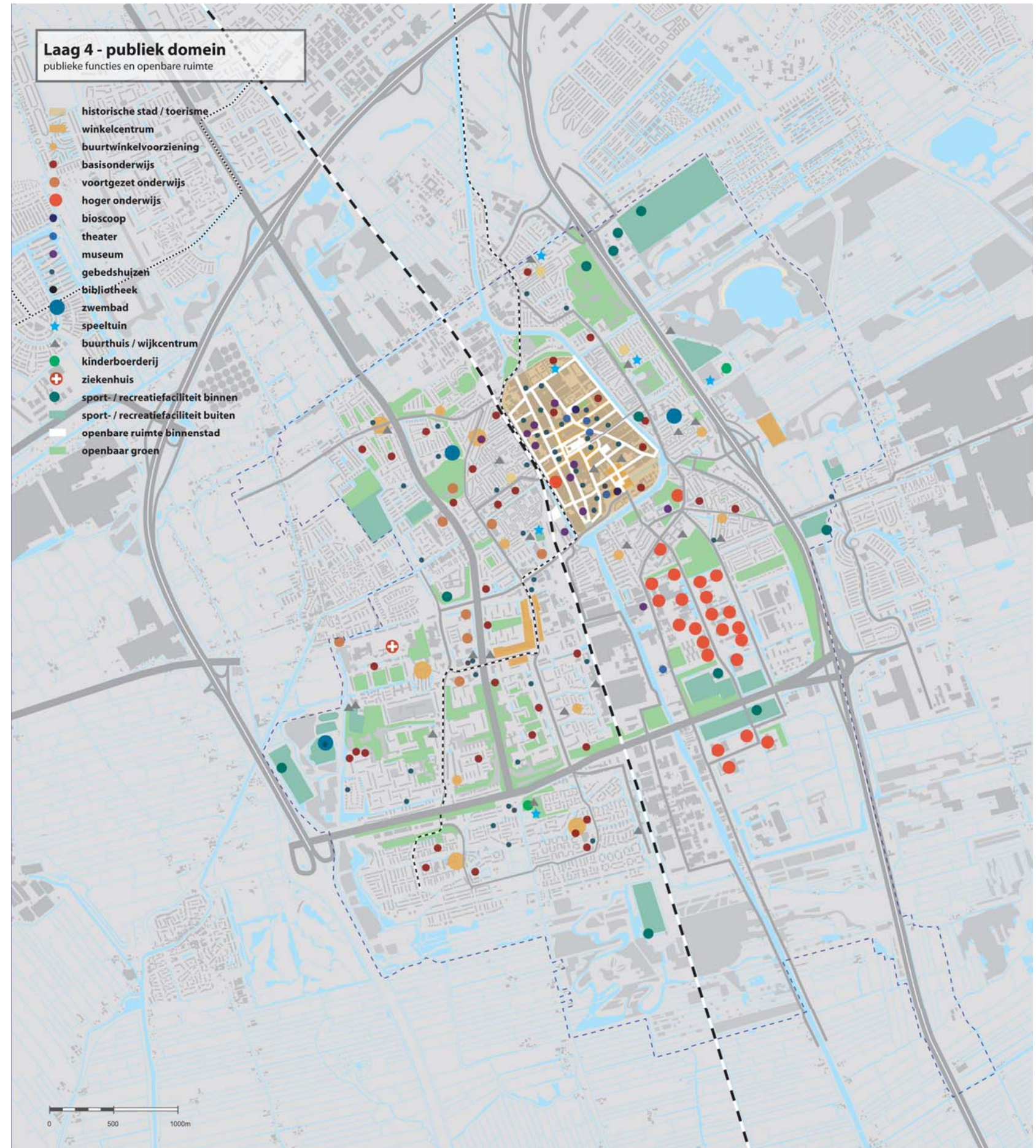
De TU-campus bestaat hoofdzakelijk uit universiteitsgebouwen, die in dezelfde rooilijn staan en zijn georiënteerd op de Mekelweg. Behalve de faculteitsgebouwen zijn ook studentenwoningen en voorzieningen als de TU-aula, sportcentra en de bibliotheek gebouwd. De openbare ruimte heeft momenteel grotendeels een verkeersfunctie. Door de aanleg van het Mekelpark en intensivering van studentenhuisvesting wordt het campuskarakter versterkt.

Laag 4: Publiek domein

De laag van het publieke domein is onderdeel van de occupatielaag. De openbare ruimte en publieke voorzieningen zijn belangrijk voor de beleving van het stadsbeeld en het gebruik van de ruimte. Het betreft de concentratie van publieke voorzieningen, zoals: winkels, scholen, cultuur en sport. De belangrijke publieke openbare ruimte is eveneens op de kaart opgenomen. Het betreft met name de openbare ruimte van de binnenstad en de stedelijke groene verblijfsgebieden.

De grotere voorzieningenclusters zijn de binnenstad, met als zwaartepunt het Zuidpoortgebied, en stadsdeelcentrum In de Hoven. Hier zijn voorzieningen gevestigd waarvan het verzorgingsgebied respectievelijk de stad en de wijk overstijgt. Delft biedt als centrumstad een veelheid aan culturele en maatschappelijke voorzieningen: theaters, musea, onderwijsvoorzieningen en medische voorzieningen zoals het Reinier de Graaf Gasthuis.

Buurt- en wijkwinkelcentra zijn van groot belang voor de vitaliteit van buurten. In veel gevallen is de vestiging van een supermarkt met een aantal aanvullende voorzieningen het centrum van de wijk of buurt. Enerzijds voorzien deze commerciële voorzieningen in de consumptiebehoefte. Anderzijds bieden de voorzieningen en de bijhorende openbare ruimten een sociale ontmoetingsfunctie. Basisonderwijs, gebedshuizen, buurtcentra en (indoor) sportvoorzieningen zijn meer verspreid over de buurten van Delft en medebepalend voor de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.



Hoofdstuk 5: Planning en statistiek

Delftse structuurplanning volgens het concept van de compacte stad

Met de bouw van Tanthof is de laatste uitbreidingswijk op Delfts grondgebied gerealiseerd. Tot WO II zijn verschillende uitbreidingsplannen ontwikkeld, gericht op de groei van Delft als woonstad en industriestad. Ook in de wederopbouwperiode na WO II lag de nadruk op uitbreiding en groei; aanvankelijk volgens het concept van de 'functionele stad' (Poptahof, Voorhof, Buitenhof) en later volgens het gedachtegoed van de 'leefbare stad' (Tanthof). Bij de functionele stad stond het scheiden van functies in afzonderlijke woon-, werk-, voorzieningencentra, recreatiegebieden en verkeersruimten (gericht op de auto) centraal. De ruimtelijke opbouw van wijken en buurten kende een duidelijke hiërarchie. Grootschalige bouwproductie leidde tot veel (middel)hoogbouw, herhaling van ruimtelijke bebouwingspatronen (stempels) en moderne bouwmethoden. Bij de leefbare stad daarentegen ontstond meer aandacht voor kwaliteit, historisch besef, kleinschalige bebouwingspatronen, functiemenging, 'zachte vervoerswijzen' en de openbare ruimte als verblijfsgebied (woonerven). Evenals structuurplannen van andere gemeenten in Nederland veranderde de scope van de Delftse structuurplanning eind jaren zeventig van uitbreiden naar inbreiden, van een grootschalige naar een kleinschalige benadering en van eindplanning naar procesplanning.

Structuurplan voor de gemeente Delft 1983

In het structuurplan uit 1983 wordt het concept van de 'compacte stad' geïntroduceerd. Het concept van de compacte stad is sinds het structuurplan uit 1983 richtinggevend gebleven voor de ruimtelijke ontwikkeling van Delft.

Het concept van de compacte stad dient meerdere doelen:

- Het zorgvuldig omgaan met de beschikbare ruimte en het open en groen houden van het landschap buiten de stad;
- Het afremmen van de groei van de automobiliteit, het vergroten van het draagvlak voor openbaar vervoer en het bevorderen van fietsgebruik;
- Het verhogen van het voorzieningendraagvlak;
- Versterken van de ruimtelijke en functionele samenhang in de stad;
- Het organiseren van meer 'kritische massa', ter vergroting van de realiseerbaarheid/ haalbaarheid van relatief kostbare ruimtelijke oplossingen voor intensief en meervoudig ruimtegebruik.

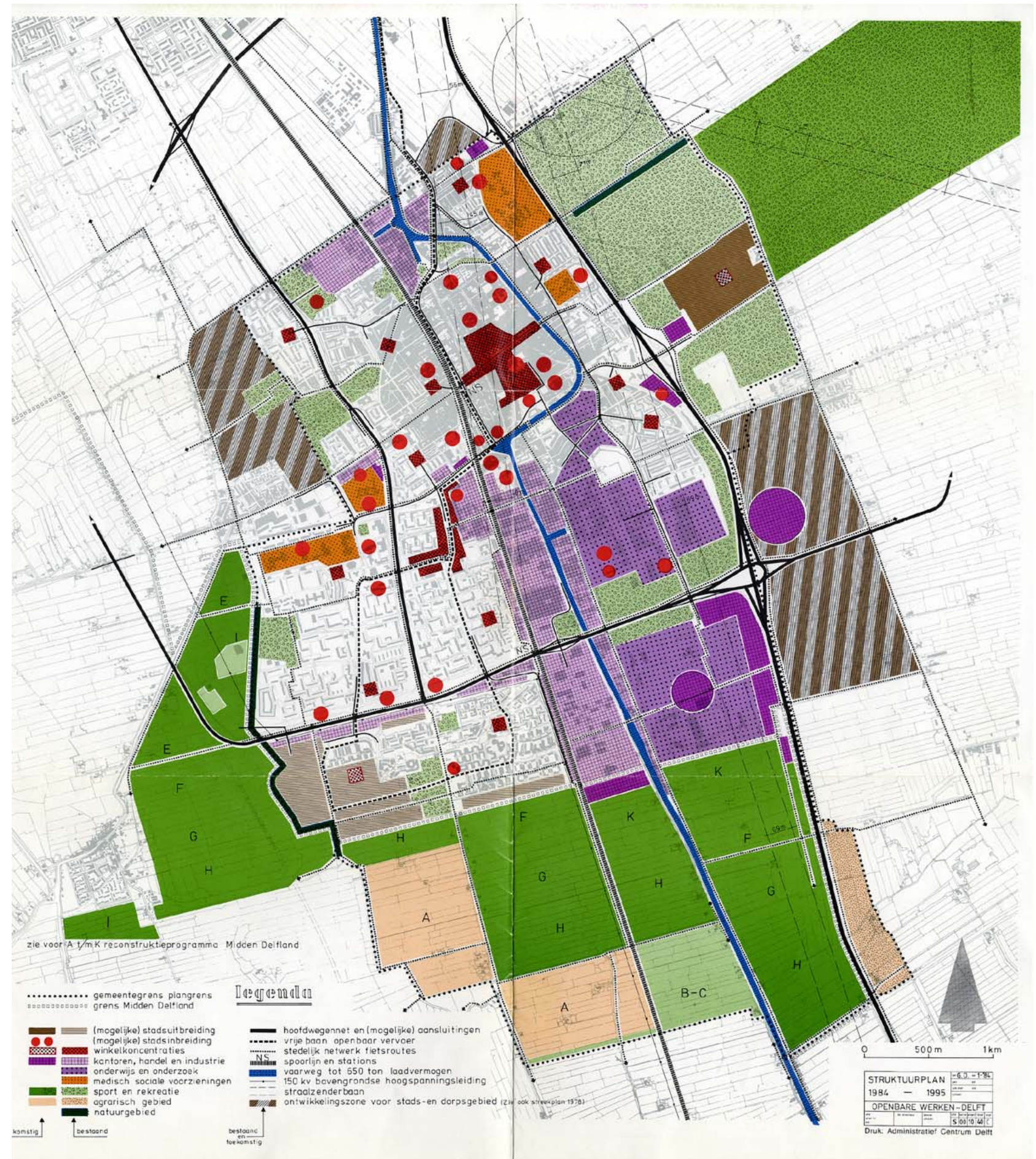
Bovenstaande doelen zijn in meer of mindere mate terug te vinden in het structuurplan uit 1983 en in de ontwikkelingsvisies uit resp. 1993 en 1998.

Ontwikkelingsvisie Delft 1993

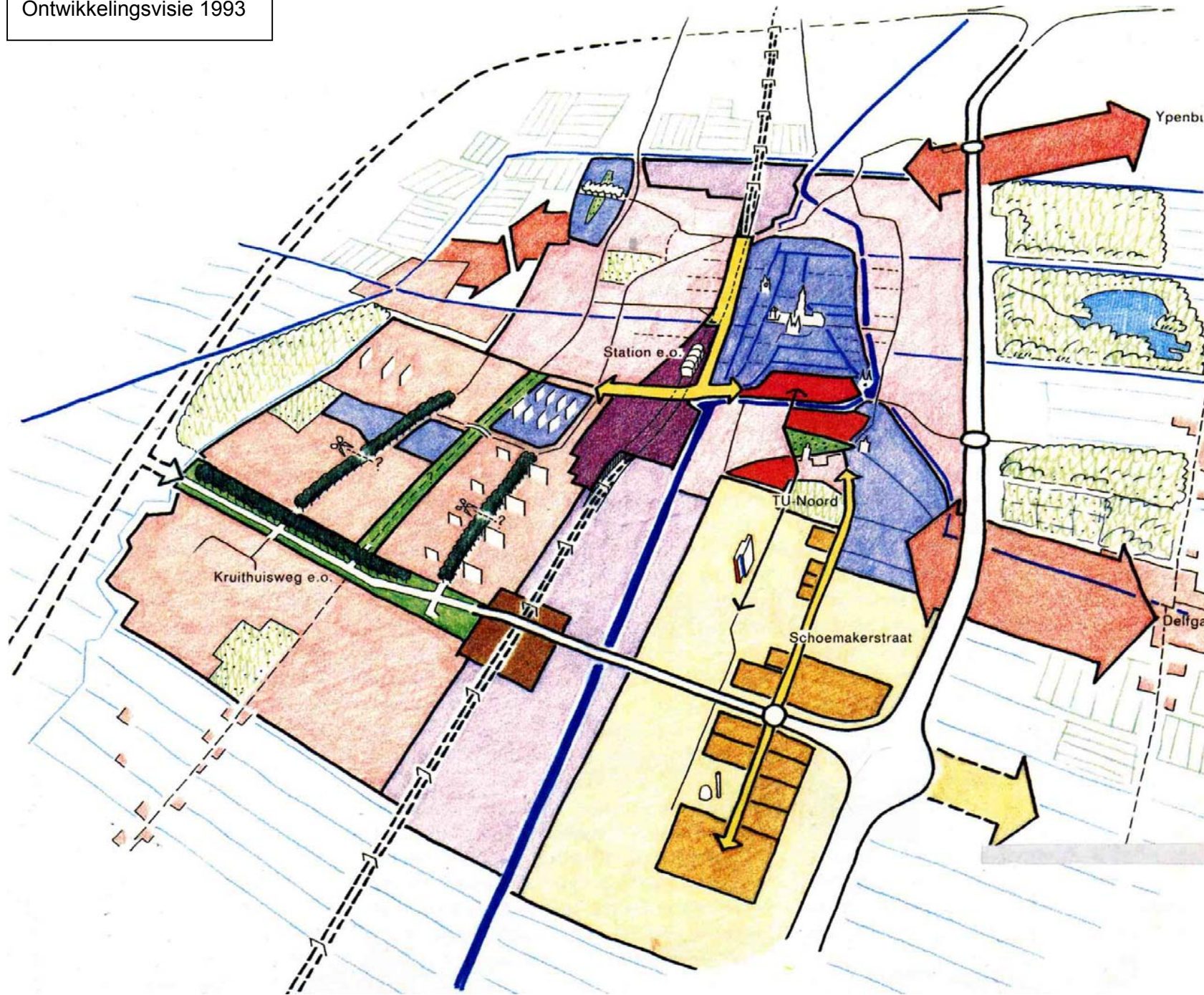
In het structuurplan (ontwikkelingsvisie) uit 1993 wordt de compacte stad filosofie aangevuld met een kwalitatieve benadering. De aanvulling houdt in: het behoud en de verbetering van een goed woon- en leefmilieu door gebruik te maken van de eigen karakteristieken van de stad en haar onderdelen. Deze karakteristieken hebben te maken met historie, identiteit, sfeer en beeldtaal.

De kwaliteiten van Delft zijn vervolgens op drie manieren ingezet bij de uitvoeringsstrategie: op de actiekaart, door beleidsstellingen die gelden als richtsnoer voor de uitwerking en met voorbeelduitwerkingen.

De plankaart uit 1993 geeft duidelijk de Delftse karakteristieken weer en maakt de (driedimensionale) ruimtelijke structuur van Delft goed leesbaar.



Ontwikkelingsvisie 1993



Ontwikkelingsvisie 1998

Het uitvoeringsgerichte karakter van het structuurplan uit 1993 blijkt ook uit de afspraak bij vaststelling, dat na vier jaar de eerste herziening zou komen. Dit is ook gebeurd in de vorm van de ontwikkelingsvisie 2025 uit 1998. Leidend principe is de strategie van 'Delft Kennisstad'. Hierdoor is de ontwikkelingsvisie 2025 meer economisch georiënteerd dan de visie uit 1993.

De koers voor de compacte stad wordt herbevestigd. Delft zou zich evenwel in de richting van Den Haag, Wateringseveld en Ypenburg kunnen ontwikkelen als netwerkstad. De onvermijdelijke vraag waar verdicht moet worden binnen de compacte stad wordt beantwoord door de introductie van de 'ruggengraat van Delft'. De ruggengraat is opgehangen aan de (bestaande en gewenste) radiale tramlijnen en verbindt de binnenstad met de wijken en zelfs de regio. Stedelijke verdichting en stedelijke activiteit moeten met name plaatsvinden op of langs de ruggengraat. Knooppunten waar de radiale routes van de ruggengraat het regionale ontsluitingsnet kruisen worden poorten genoemd; ideale plekken voor ontwikkeling en functiemenging.

De overzichtskaart van de ontwikkelingsvisie 2025 focust op drie thema's: de ruggengraat, de ruimtelijke vertaling van Delft Kennisstad (ruimte voor kennisgeoriënteerde bedrijven, aanduiding kennis-as) en de inkleuring van de stadsrand. In de ontwikkelingsvisie 2025 wordt behalve de keuze voor de compacte stad een aantal eerste verkenningen gedaan naar de mogelijkheden van de netwerkstad. Met name ten aanzien van ontwikkelingen richting Den Haag. In feite is deze gedachte een voorloper van de netwerkstad Haaglanden. In het Regionaal Structuurplan (RSP) uit 2002, maar vooral in de herziening van het RSP (april 2008) wordt het stadsgewest Haaglanden neergezet als een complete netwerkstad met Delft als toeristische trekpleister en als centrum van Science Port Holland.

De Ontwikkelingsvisie uit 1998 is nu tien jaar oud. In de ruimtelijke ordening is tien jaar een mooie periode om terug te kijken: wat is er van de beleidsvoornemens terecht gekomen? En om het toekomstvisie opnieuw tegen het licht te houden: is de visie bestand tegen veranderende ontwikkelingen om ons heen en tegen nieuwe ruimtelijke inzichten, wensen en behoeften. Een aantal projecten die voortkomen uit deze visie is reeds afgerond of in ontwikkeling, een aantal projecten is nog steeds actueel maar er zijn ook uitgangspunten waarvoor nadere invulling nodig is of die zelfs achterhaald zijn door nieuwe opvattingen:

Gerealiseerde projecten/ projecten in ontwikkeling:

- herstructurering Wippolder;
- herstructurering Poptahof;
- ontwikkeling Harnaschpolder;
- ontwikkeling Technopolis.

Planvorming gestart en/of klaar voor uitvoering:

- Spoorzone
- 'kennis-as Mekelweg'
- Stedenbaanpilot Delft Zuid

Nog steeds actueel:

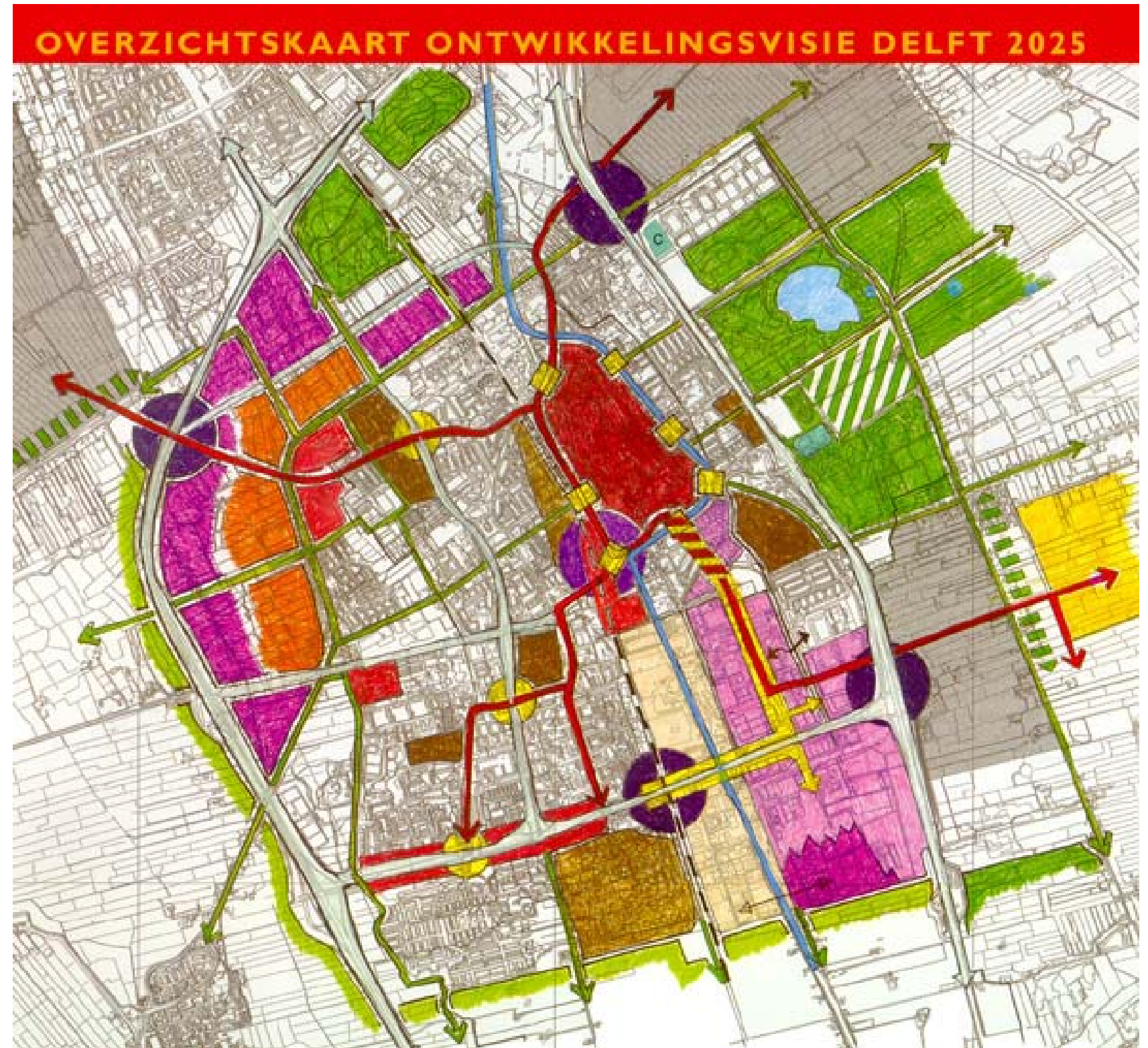
- herstructurering Kuiperwijk
- herstructurering Buitenhof
- herstructurering Schieoevers
- verbinding Schieoevers – Technopolis
- ontwikkeling Rijswijk-Zuid

Ingehaald door nieuwe opvattingen/ voorschrijdend inzicht:

- zoeklocatie groen-stedelijke ontwikkeling Bieslandse polder
- woningbouw tussengebied Delfgauw – Pijnacker
- Zuidweg (op grens Delft en Rijswijk)
- poorten 'regio' en 'binnenstad'

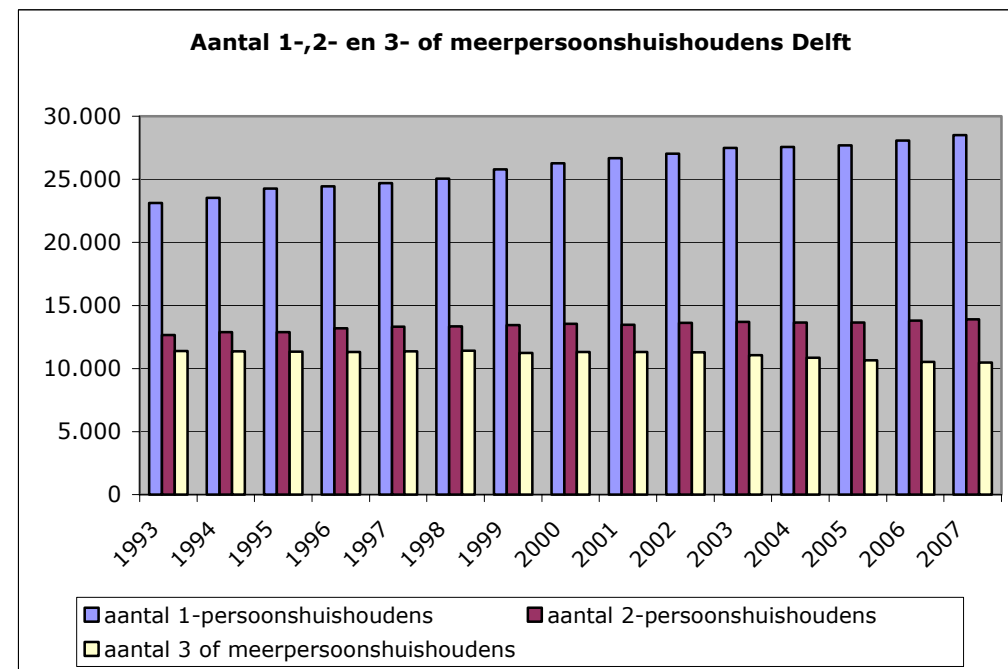
Nader in te vullen/ keuzes maken:

- doorontwikkeling van de Delftse ruggengraat (ligging en onderdelen)
- herstructurering woongebieden langere termijn
- transformatie Schieoevers Noord



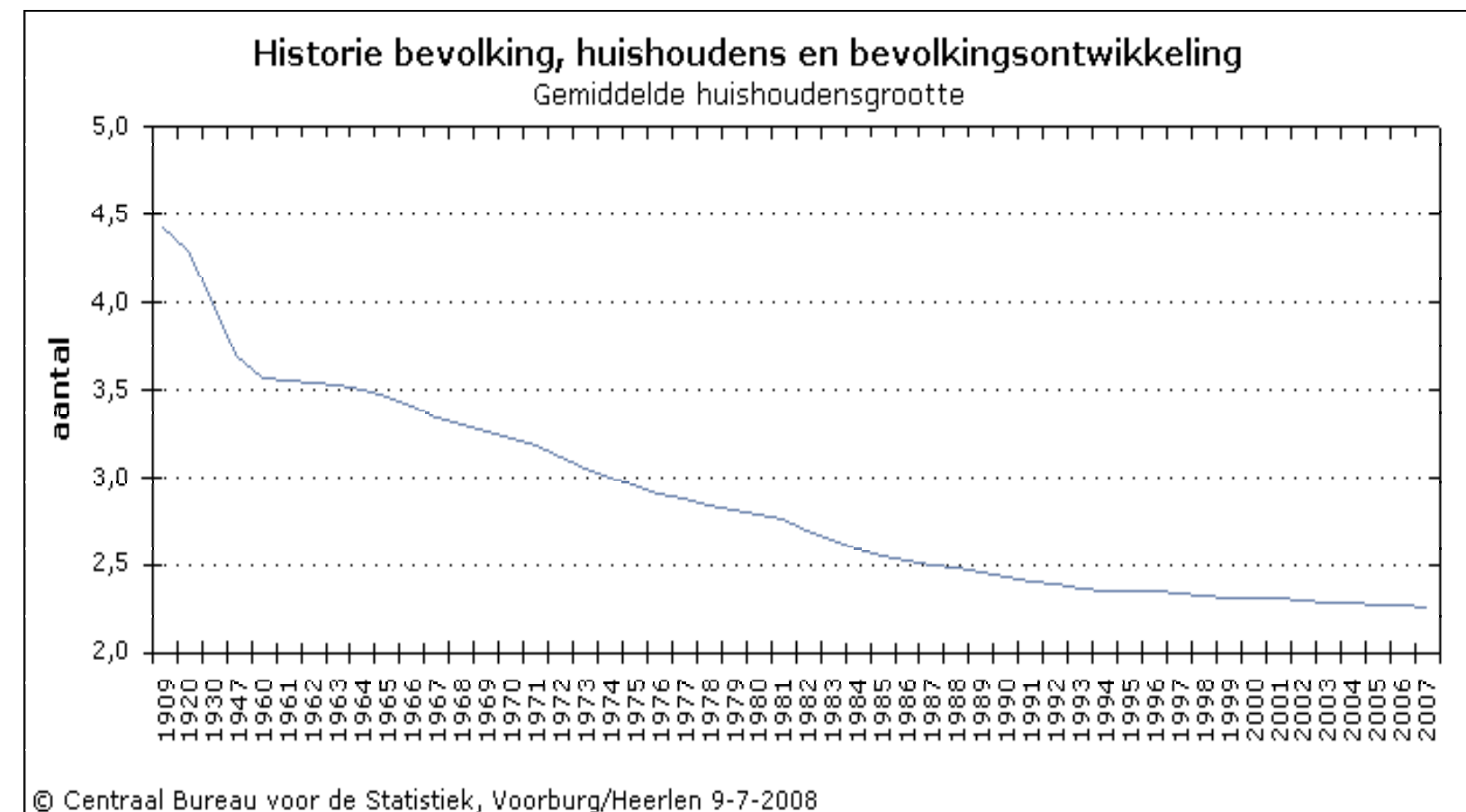
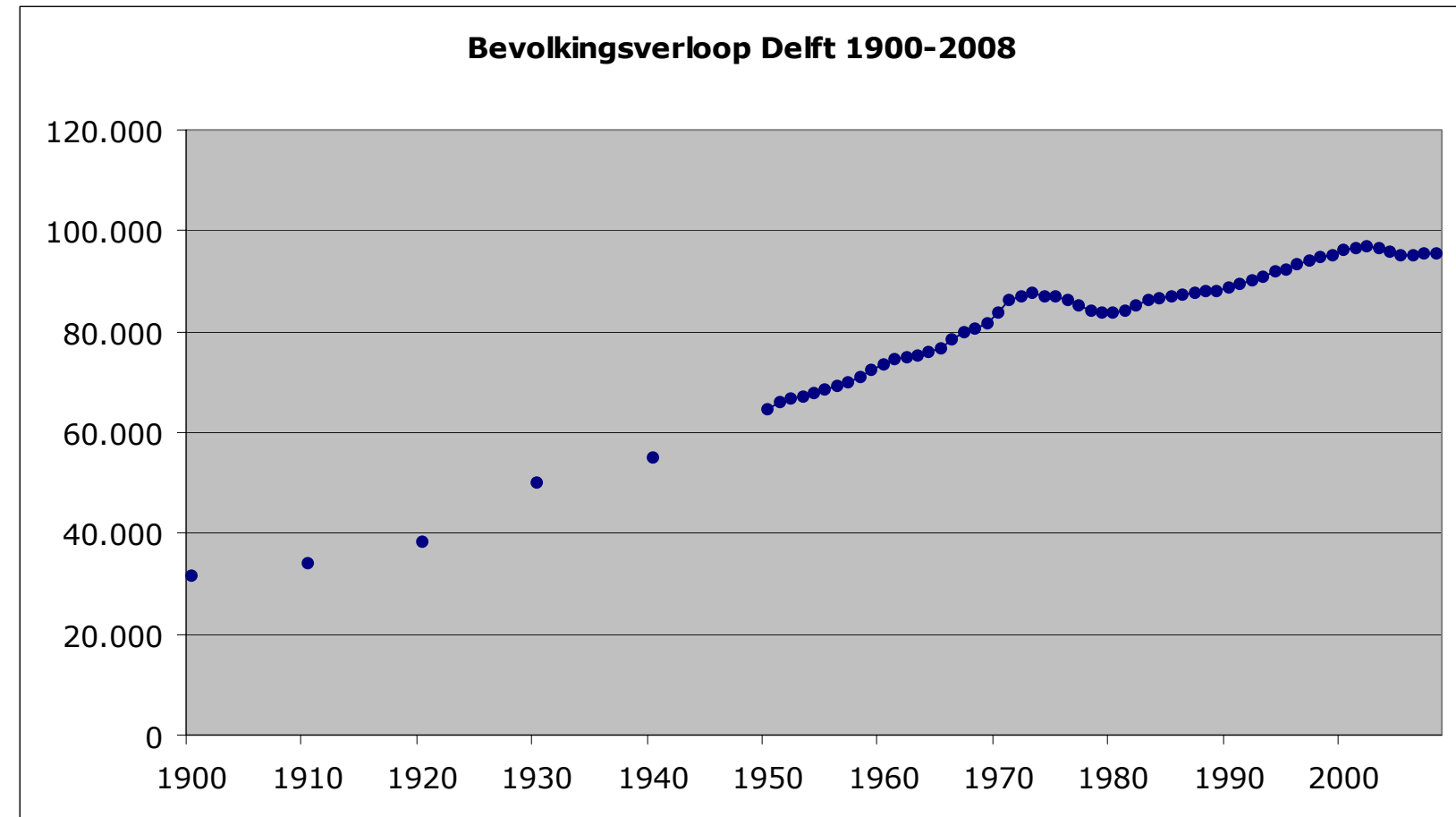
Statistiek

In de grafiek 'Bevolkingsverloop Delft 1900-2008' is de demografische ontwikkeling van Delft vanaf 1900 tot heden af te lezen. In de grafiek is een aantal opvallende pieken en dalen te zien. Rond 1920 is een sterke stijging waar te nemen als gevolg van de gemeentelijke herindeling in 1921 (Hof van Delft en Vrijenban werden gedeeltelijk bij Delft gevoegd). Na WOII is opnieuw een sterke stijging te zien. Er was tussen 1950 en 1970 sprake van een grootschalige bouwproductie om de (regionale) woningnood op te heffen. Hierin werd voorzien door de bouw van de wijken Poptahof, Voorhof en Buitenhof. Na 1970 is een kentering te zien (stabilisatie en zelfs een lichte afname van de bevolking). De ergste woningnood is voorbij en er is een tegenbeweging ontstaan tegen de grootschalige en massale bouwproductie in de na-oorlogse wijken. Ook groeit de bevolking minder snel doordat de anticonceptiepill op de markt komt. Met de bouw van Tanthof zien we weer een toename van de bevolking, maar minder groot dan in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. Vanaf 2003 is opnieuw sprake van een lichte daling, met name als gevolg van relatief veel verhuizingen naar de buiten de gemeentegrenzen gelegen VINEX-wijken.



Huishoudens

In de grafiek 'Gemiddelde huishoudensgrootte' is de ontwikkeling van het aantal personen per huishouden te zien voor heel Nederland. In 35 jaar tijd is de gemiddelde huishoudensgrootte gedaald van 3,4 naar 2,3 personen in 2007. Dat betekent dat nu anderhalf keer zoveel woningen nodig zijn dan één generatie geleden om hetzelfde aantal mensen te huisvesten. De gemiddelde huishoudensgrootte in Delft ligt met 1,8 personen duidelijk onder het landelijk gemiddelde. Dit heeft te maken met de relatief grote studentenpopulatie in Delft. Het totaal aantal huishoudens in Delft neemt al enige jaren toe. Dit is met name het gevolg van de gezinsverdunding en het toenemend aantal 1-persoonshuishoudens (studenten). Het aantal 3- of meerpersoonshuishoudens laat een geleidelijke daling zien. Het aantal 2-persoonshuishoudens is de afgelopen jaren ongeveer gelijk gebleven.



Prognose 2008 - 2020

Voor Delft is het aantal inwoners in 2020 geprognosticeerd op bijna 101.500 inwoners (zie tabel). Dit is mede bepaald door het woningbouwprogramma tot 2020. Het grote aantal (woningbouw)projecten zorgt tot 2020 nog voor een bevolkingstoename van ca. 6%. Omdat de daling van de gemiddelde huishoudengroote verder doorzet, is sprake van een onevenredige verhouding tussen de geprognosticeerde toename van het aantal inwoners en de geplande toename van het aantal nieuwe woningen (ruim 7.400 oftewel ca. 14%). In het nieuwbouwprogramma tot 2020 bestaat voornamelijk ca. driekwart uit gestapelde en het resterende kwart uit grondgebonden woningen. Qua leeftijdsopbouw zien we dat Delft een relatief jonge bevolking blijft houden en dat Delft vergrijsd (toename 65-plussers). Het aandeel inwoners tussen 35 en 44 jaar (jonge gezinnen) neemt volgens de prognose af.

Wat betreft grondgebruik wordt voor de komende jaren behalve voor woningbouw ook voor andere functies (bedrijven, kantoren en detailhandel) nog voorzien in een lichte groei (ontwikkeling Spoorzone, Technopolis, station Zuid, In de Hoven).

Op de 'stadsplattegrond 2020' is een indicatief kaartbeeld van Delft weergegeven, wanneer de projecten en plannen die nu zijn vastgesteld en/of waarvan de uitvoering is gestart, zijn gerealiseerd. Deze indicatieve stadsplattegrond laat zien dat het aanzien van Delft in 2030 voor een groot deel nu al bepaald is, maar roept ook nieuwe vragen op over de ruimtelijke samenhang en consequenties van de te realiseren stedelijke ontwikkelingen.

Doorkijk naar 2030

Hoewel in grote delen van Nederland de bevolkingsomvang langzaam gaat dalen of inmiddels al is gedaald, is met name in de Randstad nog een lichte stijging waar te nemen. Voor stadsgewest Haaglanden wordt in ieder geval tot 2030 geen absolute afname van de bevolking verwacht. Ook heeft Delft een nog steeds toenemende (internationale) studentenpopulatie.

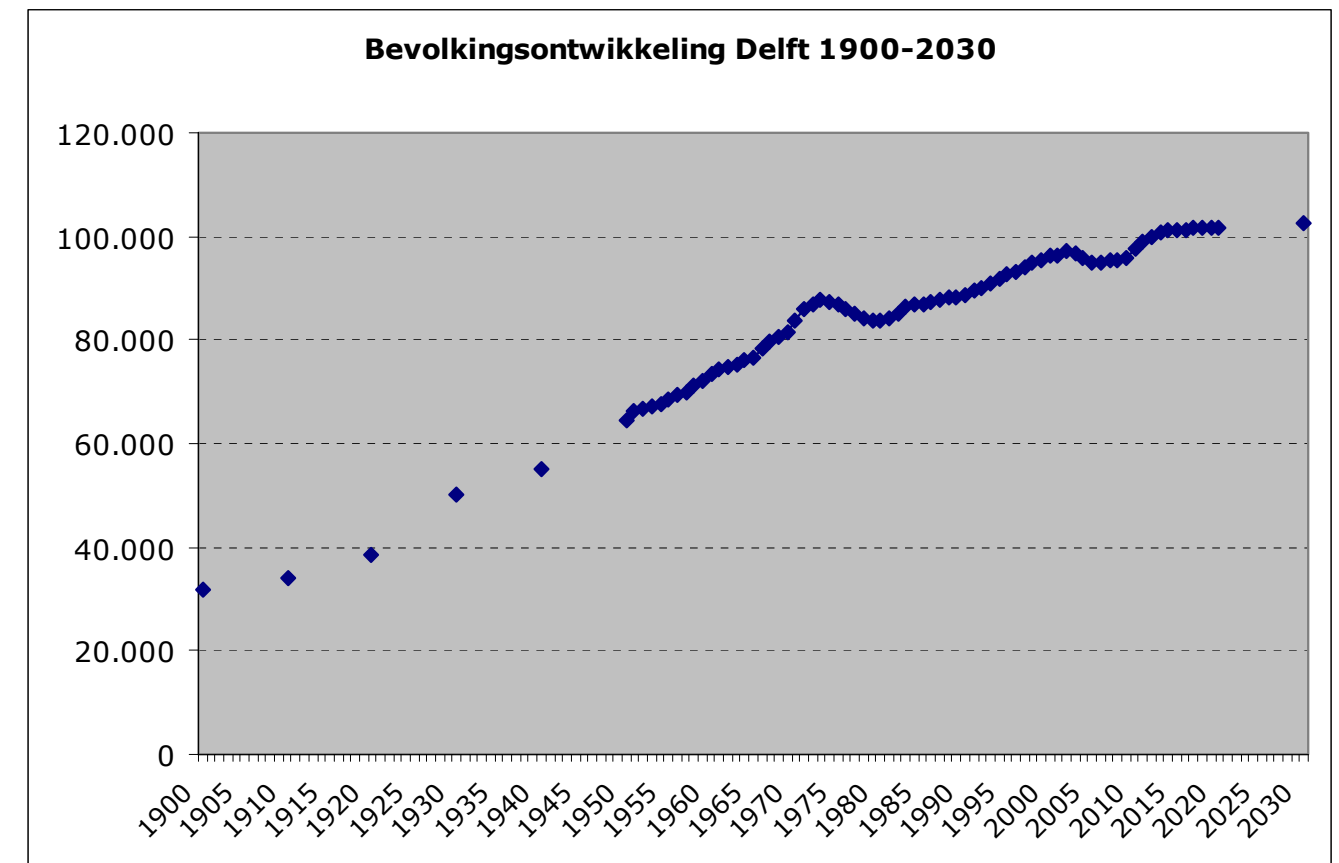
In het Regionaal Structuurplan Haaglanden (april 2008) is op basis van prognoses van het CBS en RPB (2006) geconstateerd dat de bevolking in het stadsgewest licht blijft groeien met ruim 1% tussen 2020 en 2030. Als we de Haaglanden-indexcijfers voor Delft hanteren, impliceert dit een lichte bevolkingsgroei na 2020 (ca. 1%) tot ca. 102.500 inwoners in 2030.

Algemeen	2007	2020	toename 2007-2020
Aantal inwoners	95.382	101.485	6.103
Aantal woonruimten*	50.277	57.702	7.425
gestapeld	33.736	39.477	5.741
grondgebonden	16.541	18.224	1.683
% gestapeld	67%	68%	1%
% grondgebonden	33%	32%	-1%
Gem. woningbezetting*	1,90	1,76	-0,14
Aantal inwoners/ ha	39,6	42,1	2,5
Aantal woningen/ ha	20,9	24,0	3,1
ha bedrijventerrein**	220	263	43
m ² kantoren bvo	346.400	531.400	185.000
m ² detailhandel bvo	183.000	189.000	6.000
Totaal km ² grondgebied Delft	24,08	24,08	0
Totaal ha grondgebied Delft	2.408	2.408	0

Bron: Woningbouwprogramma 2008-2019 en actuele projecten

* inclusief bijzondere woongebouwen

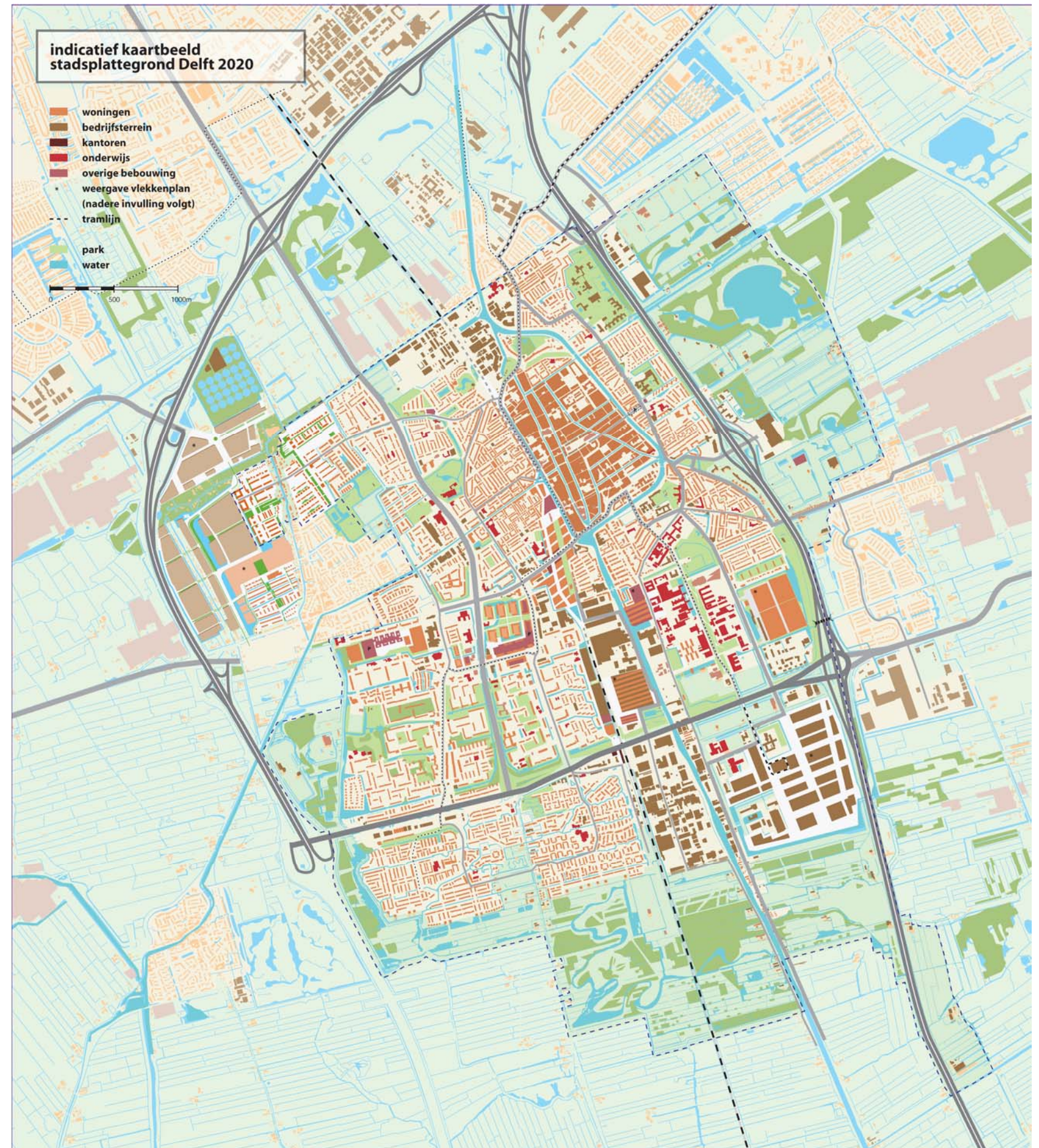
** uitgangspunt: geheel ontwikkeld Technopolis in 2020



Bron: Gemeente Delft, O&S en Stadsgewest Haaglanden

Op de indicatieve stadsplattegrond zijn lopende projecten en vastgestelde ruimtelijke plannen die nog moeten worden uitgevoerd, verwerkt, zoals: Spoorzone, Poptahof/ In de Hoven, Sporthal Buitenhof, Harnaschpolder, TNO-locatie, Technopolis, Schieoevers-Noord/ omgeving station Zuid, Reinier de Graaf Gasthuis, tramlijn 19 en ontwikkelingen in de TU-wijk.

NB: geplande ontwikkelingen in de buurgemeenten zijn niet ingetekend op de indicatieve stadsplattegrond 2020 (zoals de ontwikkeling Rijswijk-Zuid).



Hoofdstuk 6: Trends en ontwikkelingen

De gemeente Delft heeft te maken met een aantal belangrijke strategische opgaven. Hoe kan de gemeente Delft zich het beste voorbereiden op een veranderende bevolkingssamenstelling? Welke factoren beïnvloeden de milieudruk en hoe houden we deze in de hand? Welke ruimteclaims zijn er te verwachten en hoe kunnen deze worden ingepast? Hoe ontwikkelt Delft zich in de regio? Dit is een greep uit de opgaven die betrekking hebben op de ontwikkeling van Delft op lange termijn. De ruimtelijke structuurvisie kijkt vooruit tot 2030. Er bestaan veel onzekerheden over de toekomstige knelpunten en de economische en maatschappelijke context waarin zij zich afspelen. Beleid dat tijdig inspeelt op toekomstige ontwikkelingen en knelpunten is echter wel nodig en kan bijdragen aan het verkleinen van problemen.

Uitgangspunten van deze analyse zijn de startnotitie Randstad 2040, het Regionale Structuurplan Haaglanden, de Welvaart- en leefomgevingscenario's (WLO) van het CPB, MNP en RPB. Verder is gebruik gemaakt van Regionale bevolkings- en allochtonenprognose 2005-2025 van het CBS en RPB en de scenariostudie 'Vier vergezichten op Nederland' uit 2004 van het CPB.

Het doel van deze studie is een samenhangend beeld van mogelijke toekomstige ontwikkelingen te beschrijven. Belangrijke factoren daarbij zijn internationalisering, de ontwikkeling van de kenniseconomie en ruimtevrage voor bedrijvigheid, ontwikkelingen op het gebied van klimaat, luchtkwaliteit en landschap, de opbouw van de bevolking en ontwikkeling van woonbehoefte. Deze factoren zijn onder te verdelen in drie hoofdgroepen namelijk: ruimtelijk-economische ontwikkelingen, ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen.

Verkenning duurzaamheid

Klimaat en water

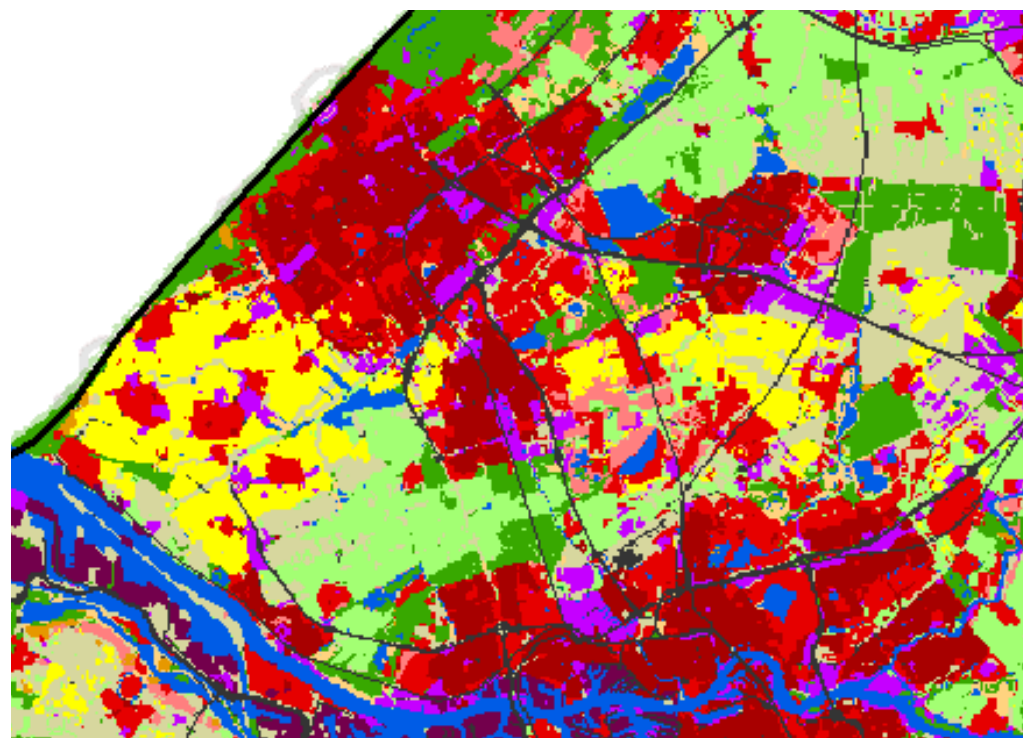
Door de invloed van mensen is het klimaat aan verandering onderhevig. De zeespiegel stijgt en in de komende jaren zijn grotere extremen in neerslag waar te nemen. Dit kan voor de stedelijke gebieden tot overlast leiden.

Als gevolg van de grotere extremen in neerslagpieken zullen ook rivierstanden sterker gaan fluctueren en zowel hogere, als lagere extremen kennen. Hogere waterstanden op de rivieren, gecombineerd met zeespiegelstijging en de doorgaande bodemdaling in West-Nederland, maken blijvende investeringen in de veiligheid tegen overstromingen noodzakelijk. Met name overstromingen vanuit de rivieren zijn een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst.

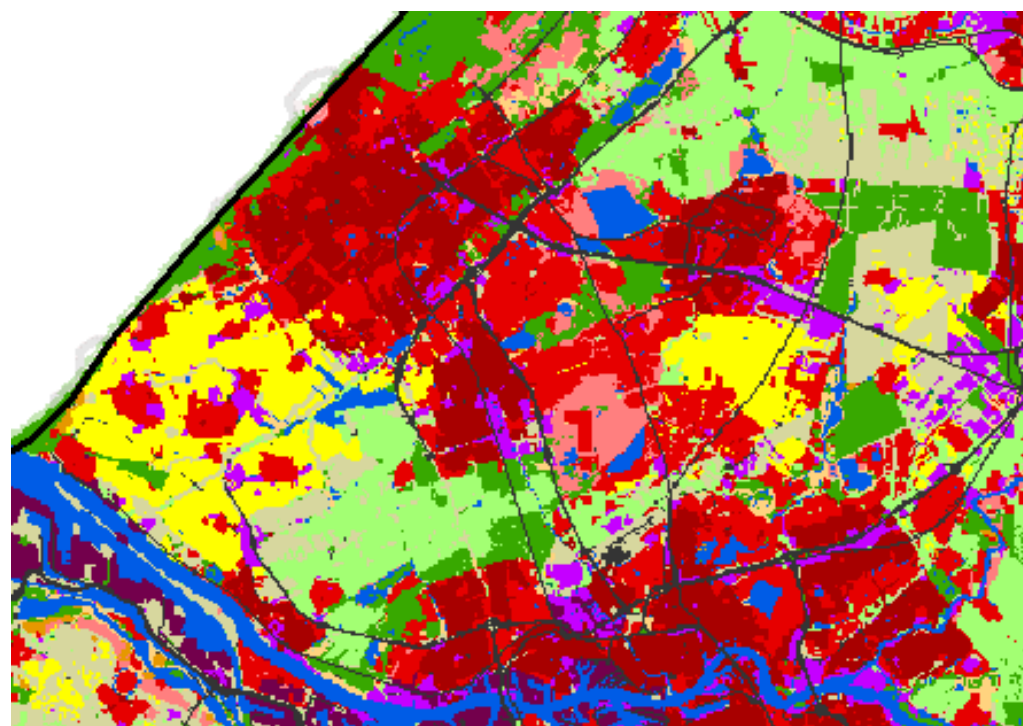
Ook Delft heeft te maken met een veranderend klimaat. Water heeft in Delft altijd de ruimte gekregen. In het compact stedelijk gebied is het belangrijk om het toenemende regenwater af te koppelen en op te vangen in watergangen. Omdat de capaciteit van boezemwateren in lage delen van Nederland te klein is om een snelle afvoer te garanderen, zal de behoefte aan waterberging toenemen. Ruimte voor meer openwater in de stad en seizoenswaterberging kunnen in dit kader een oplossing bieden.

Energie en luchtkwaliteit

Door maatregelen in het verkeer (schonere motoren, katalysator), de industrie en energiesector is de concentratie van schadelijke stoffen begin jaren negentig langzaam gedaald, ondanks een toename van het verkeer en de vraag naar energie. Landelijk gezien is de verwachting dat de luchtkwaliteit blijft verbeteren. Voor de Randstad is de luchtkwaliteit echter al ver beneden het landelijk niveau, wel is er zicht op verbeteringen. Ruimtelijke ontwikkeling en (infrastructurele) projecten dreigen hierdoor te worden beïnvloed. Hoewel verbeteringen in de luchtkwaliteit



Trendmatige berekening ruimte in Haaglanden/ Zuidvleugel 2020 (bron: MNP)



Trendmatige berekening ruimte in Haaglanden/ Zuidvleugel 2040 (bron: MNP)

mogelijk zijn, kan de luchtkwaliteit in de grote steden een probleem blijven. De vergrijzing zorgt voor een grotere gevoeligheid van de bevolking voor onvoldoende luchtkwaliteit. Dit kan in de toekomst een scherpere normstelling noodzakelijk maken.

De luchtkwaliteit wordt naast vervuiling door de automobiliteit, ook door de uitstoot van broeikasgassen, door middel van energieopwekking, beïnvloed. Duurzame energie is weliswaar in opkomst, maar vormt nog een relatief klein aandeel in het totale energieverbruik.

Het doorontwikkelen en implementeren van duurzame energie is op lokaal niveau van belang. Hierbij kan de compacte ruimtelijke structuur van de Randstad mogelijkheden bieden om energie te besparen. Voorbeeld hiervan is het 3E Klimaatplan Delft 2003-2012. In het klimaatplan vormt de toepassing van industriële restwarmte als bron voor woningverwarming één van de belangrijkste projecten voor reductie van broeikasgas CO₂. Zo draagt de gemeente bij aan een duurzamer gebruik van energie en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Maatregelen tegen congestie op de snelwegen rond Delft en stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer in Delft, dienen te worden aangegrepen om de luchtkwaliteit op termijn te verbeteren.

Landschap en recreatie

Open, groengebieden tussen de steden in de Randstad bevatten belangrijke ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Het typische Hollandse karakter van de buitengebieden, zorgt voor afwisseling tussen stad en land en hebben belangrijke recreatieve kwaliteiten voor de stedelingen. Door de verstedelijking zijn deze gebieden de laatste decennia in toenemende mate onder druk komen te staan. Dit zorgt ervoor dat de centrale steden naar elkaar groeien en er geen kwalitatief hoogwaardig opengebied overblijft. De kwaliteit van het landschap in de buurt van de stad neemt af. Waardevolle landschappen zullen steeds moeilijker te bereiken zijn voor hen die ervan willen genieten. Ook voor de langere termijn zorgt de blijvende vraag naar woon- en werklocaties voor een druk op de nog relatief open en aantrekkelijke gebieden tussen de centrale steden.

Om Delft zijn karakter te laten behouden is het van belang om de open groengebieden rondom de stad te behouden. Delft ontleent er landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische en recreatie waarde aan.

Daarnaast kan het openlandschap ervoor zorgen dat Delft, Delft blijft en ruimtelijk niet gaat vastgroeien aan Den Haag en/of Pijnacker.

Sociaal maatschappelijke verkenning

Bevolking en huishoudens

De samenstelling van de bevolking van Nederland en in het bijzonder van de Randstad is aan het veranderen en zal in de toekomst nog verder veranderen. Het gaat dan bijvoorbeeld om een toenemende vergrijzing en het aantal migranten. De verwachting is dat de bevolkingsgroei van Delft tussen 2006 en 2030 maximaal 10 procent zal bedragen. De verwachting is tevens dat Delft relatief 'jong' blijft door het aantrekken van jongeren met behulp van mogelijkheden voor studie, ontwikkeling en aantrekkelijke woonmilieus.

Een belangrijke vraag voor de toekomst is of en hoe deze verandering in de bevolkingssamenstelling ook in ruimtelijke zin zijn beslag krijgt in de steden. Het stedelijk systeem kan goed blijven werken als de sociale samenstelling van de stedelijke bevolking in evenwicht blijft. Dit vraagt zowel om aantrekkelijke

woonmilieus voor hoger opgeleiden en om aandacht voor integratie en participatie, als om het creëren van kansen voor onderwijs en banen voor lager opgeleiden.

Ook de huidige trend van huishoudenverdunding zal zich doorzetten, ook in Delft. De bevolkingsgroei en de huishoudenverdunding zorgen voor een blijvende vraag op de woningmarkt. Daarbij is nu al sprake van een toenemende kwalitatieve mismatch tussen vraag en aanbod.

Woonmilieus en individualisering

Er is behoefte aan woningen in alle typen milieus, maar met name groenstedelijk¹ en centrumstedelijk². Om te voorkomen dat de open ruimten nog verder inkrimpen en versnipperen, zal het nodig zijn een fors deel van de woningbouwopgave door transformatie en herstructurering in bestaand stedelijk gebied te realiseren. Dit zal een ingewikkelde en dure opgave zijn die veel innovatiekracht vraagt, aangezien de voorkeuren van burgers zich voor een groot deel richten op grondgebonden woningen in een rustige omgeving. De voortschrijdende verdichting drijft de ontwikkelkosten verder op en kan gevolgen hebben voor de woonkwaliteit en de toegankelijkheid voor starters. Er komt een punt waarbij de maatschappelijke kosten van reconstructie en nieuwbouw in verdichting niet meer opwegen tegen die van verstening van de open ruimte. Door toenemende welvaart, individualisering en de verandering van de bevolkingssamenstelling zullen burgers steeds hogere en meer diverse eisen stellen aan hun directe woonomgeving. Factoren als sociale veiligheid, leefbaarheid en de identiteit van woonomgevingen (met identiteitsdragers zoals een verbouwd pakhuis of een oude molen) worden steeds belangrijker. Daarnaast is nu al zichtbaar dat personen die een of meerdere sociaal-culturele kenmerken delen, elkaar steeds meer opzoeken in bestaande en nieuwe woonmilieus. Leefstijlen en niet zozeer inkomensverschillen, zijn meer en meer bepalend voor de keuze van woonmilieus.

Delft zet in op de identiteit van woonmilieus. Daarbij vindt de gemeente het van belang centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus te realiseren om de kwalitatieve mismatch op te lossen, kijkend naar de compactheid van Delft en de functie van Delft als binnenstad van de regio. Functiegemengde woonmilieus rondom verkeersassen en vervoersknooppunten en groenstedelijke woonmilieus in meer decentraal gelegen gebieden. Intensief, efficiënt en meervoudig ruimtegebruik zijn

¹ Centrumstedelijk wonen:

volledige menging van winkels, uitgaansleven, cultuur, kantoren en wonen. Vrijwel uitsluitend hoogbouw, dicht bij OV. Maximaal benutte ruimte, juist rond vervoersknooppunten. Heel diverse woonkwaliteiten. Van sociale huur tot zeer dure koopappartementen, van klein tot groot. Laboratorium van nog niet gekend aanbod van aan wonen verbonden voorzieningen, flexibel, voorhoede. Nieuwe plattegronden, nieuwe functionaliteiten.

² Groenstedelijk wonen tuinstad

Fijnmazig stratenpatroon, huizen met voortuin en beknopte appartementengebouwen. Groene pleintjes, speelplekken, bomen in de straat. De nadruk ligt niettemin op particulier groen. Vrij dicht, daardoor 33 woningen per ha. Van goedkoop tot duur, koop en huur. Gezinswijk met laag verhuisprofiel, dus periodes met veel empty-nesters. De nieuwe gezinnen zijn dan weer in aantocht. Bij uitstek een woonwijk, de voorzieningen niet steeds bij de hand.

Groenstedelijk wonen Parkstad

Hoge dichtheid. Bouwblokken in een park, veel doorkijkjes, niet te lange zichtlijnen. Transparante, lichte en groene buurt. Je kan er een wandeling maken. Appartementen, torentje, blokken grondgebonden woningen, goedkope en middeldure prijsklassen. Rustige woonwijk, gevarieerd huur en koop, voorzieningen niet zozeer in de wijk, maar wel goed bereikbaar.

nodig om in de toekomstige vraag te kunnen voldoen. Een voorbeeld van een woonmilieu met identiteit zou een woon-, werk- en leerlandschap kunnen zijn. Met de gebiedsagenda speelt Delft tevens in op een integrale wijkaanpak die mogelijke problemen in het woon- en voorzieningenaanbod kunnen oplossen of voorkomen. Het gaat hierbij zowel om het verbeteren van de kwaliteit van het wonen als om het realiseren van woonservicezones met bijbehorende voorzieningen.

Schaalvergroting voorzieningen

Als gevolg van verandering in consumptiepatronen en het besteden van tijd, groeien voorzieningen zoals winkels, en leisure accommodatie, zoals horeca, vermaak en culturele voorzieningen. Daardoor hebben deze voorzieningen ook een groter verzorgingsgebied nodig om te kunnen blijven renderen. Door ruimtegebrek en door de beperkte autobereikbaarheid kunnen deze voorzieningen selectief uitschuiven naar grootschalige locaties, waar de bereikbaarheid goed is en waar voldoende ruimte is om (grootschalige) voorzieningen te combineren. Kleinschalige supermarkten hebben zich de afgelopen jaren gevestigd in buurtwinkelcentra en zullen met het doorzetten van deze trend in de toekomst voornamelijk op wijkniveau functioneren. Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat openbaar vervoer, zorginstellingen, bibliotheken, sportfaciliteiten, sociaal-culturele voorzieningen, winkels en postkantoren in toenemende mate op een hoger schaalniveau fungeren met als gevolg dat afstanden van voorzieningen tot de burger steeds groter worden.

Schaalvergroting van voorzieningen is ook in Delft waar te nemen. Buurtcentra functioneren in een aantal gevallen niet optimaal. Delft heeft twee voorzieningencentra die op het niveau van de stad functioneren. De binnenstad en winkelcentrum In de Hoven.

Tijd en mobiliteit

Door een toenemende mobiliteit en ICT-ontwikkelingen verandert het alledaagse activiteitenpatroon van mensen. Er ontstaat een grotere keuzevrijheid in wie wat waar doet. Belemmeringen in de ruimte en tijd nemen af, terwijl individuele mogelijkheden voor het combineren van activiteiten in ruimte en tijd toenemen. Reizen en werken, wonen en werken, en werken en zorg zijn hiervan voorbeelden. Het beslag dat ieder individu legt op tijd en ruimte neemt daarmee af. Er treedt verscheidenheid op van de verdeling van activiteiten en de locaties waar deze plaatsvinden. De binding van bijvoorbeeld kantoorpersoneel aan een vaste werkplek neemt af, omdat de functie van de werkplek verschuift van productiefunctie naar ontmoetingsfunctie. Mensen en ook bedrijven worden in toenemende mate 'footloose'.

Deze toenemende lokale ongebondenheid, demografische en economische groei, leiden tot meer mobiliteit. Het verkeer neemt vooral op de ringwegen en grote invalswegen toe. In de omliggende woonwijken kan de kwaliteit van de leefomgeving daardoor verslechteren. Daarnaast speelt op buurtniveau het parkeerprobleem. Niet alleen kan de beschikbaarheid van parkeerplaatsen verder afnemen, ook wordt de kwaliteit van de straat als verblijfsruimte bedreigd door een verdere toename van het aantal rijdende en geparkeerde auto's.

Ook Delft heeft een forse bereikbaarheidsopgave. De bereikbaarheid van de binnenstad en de kennisvoorzieningen is een essentiële factor met betrekking tot de (inter)nationale profilering van Delft. Zo zijn er in de nabije toekomst doorstromingsmaatregelen te verwachten van de A13 en A4. Delft heeft daarnaast veel belang bij het opwaarderen en intensiveren van het spoor om de bereikbaarheid van Delft te vergroten. In de stad werkt Delft de komende jaren hard aan het completeren van het infrastructurele netwerk. Met name in het westelijk deel en in

het TU-gebied spelen er bereikbaarheidsopgaven. Het is daarbij belangrijk dat de aanwezigheid van verschillende modaliteiten geen barrièrewerking tot gevolg heeft, maar zorgt voor een complementair vervoersysteem.

Ruimtelijk-economische verkenning

Internationalisering en verdienstelijking

In vergelijking met andere Europese stedelijke regio's heeft de Randstad het afgelopen decennium een relatief lage economische groei doorgemaakt. Deze relatief beperkte productiviteitsgroei van de Randstad is in belangrijke mate het gevolg van de relatief lage arbeidsparticipatie in Nederland in het algemeen en van congestie in de Randstad in het bijzonder. Het bevorderen van bereikbaarheid, innovatie-ontwikkeling en het aantrekken van buitenlandse kenniswerkers kunnen belangrijke instrumenten zijn om de arbeidsproductiviteit te vergroten en de internationale positie van de Randstad te verbeteren.

Op macro-economisch niveau is er een trend waar te nemen richting toenemende internationalisering en verdienstelijking van de economie. Internationaliseringsprocessen zorgen ervoor dat enerzijds economische condities naar elkaar toe groeien, en anderzijds dat lokale vestigingscondities belangrijker worden in de internationale concurrentiestrijd. Kapitaal, kennis, creativiteit en arbeid worden steeds mobieler, waardoor regionale en lokale factoren, zoals een aantrekkelijke woon- en werkomgeving en de aanwezige (kennis)infrastructuur, verder aan kracht winnen. Toenemende concentratie van facetten als kennis, macht, invloed en welvaart in stedelijke regio's is hiervan een gevolg.

Een belangrijke voorwaarde voor deze schaalvergroting en ontwikkeling van de netwerkeconomie stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid van gebieden. De weginfrastructuur in de Randstad wordt zwaar belast en is een kwetsbaar punt voor de Randstedelijke economie. Daarnaast heeft de Randstad ook een beperkt openbaar vervoerssysteem. Verbetering van de bereikbaarheid over de weg en per openbaar vervoer, zowel intern als extern, is essentieel voor de economische positie van de Randstad.

Economische trends op mondiaal, nationaal en regionaal niveau beïnvloeden in toenemende mate ook de ruimtelijke ontwikkeling van Delft. Aan de ene kant verschuift de industrie van grootschalige maakindustrie naar kennisproducten zoals R&D, ontwerp, marketing en toeleveranciers. Delft zet namelijk in op de kennisinfrastructuur terwijl de productie van Calvé uit Delft is verdwenen. Aan de andere kant schuift de dienstensector op naar internationaal verhandelbare producten. Ook de verdeling van de werkgelegenheid zal sterk blijven verschuiven van landbouw en industrie naar diensten en zorg.

Naast het ontwikkelen van kennis heeft Delft een historisch karakter. Dit zijn bij uitstek factoren die Delft internationaal een positie van betekenis geven. Door toename van het economisch belang van toerisme is dit een potentiële groeisector.

Intensivering kenniseconomie

Een belangrijke verschuiving in de macro-economische structuur is de grotere nadruk op kennis, innovatie en hoogwaardige technologie. Dit is een strategie om de toenemende internationale concurrentiestrijd aan te kunnen gaan. Dit heeft tot gevolg dat het belang van scholing en creativiteit toeneemt. Het opleiden en aantrekken van talent is hierbij essentieel. De groeiende concurrentie en dynamiek in de internationale netwerkeconomie stellen tevens eisen aan het regionale vestigingsklimaat voor kennisintensieve bedrijven zoals het woon- en leefklimaat, het voorzieningenniveau en de verbinding hiertussen. Ook een kwalitatief en divers

woonmilieu is een vereiste om talenten aan te trekken. Te kleine en dure woningen, slechte bereikbaarheid en weinig groen in en om de steden hebben een negatieve invloed op het vestigingsklimaat. Kennisintensieve bedrijven zoeken relaties in de sfeer van samenwerking op het gebied van innovatie en kennisontwikkeling. Omdat kennisontwikkeling en -uitwisseling gepaard gaan met face-to-face contacten is het belangrijk onderdeel uit te maken van een regionaal kennisnetwerk.

Ideeën rond het Technologisch Innovatief Complex en Science Port Holland, ter ontwikkeling van de kenniseconomie in de regio Delft, zijn uit de aanloopfase en komen in de ontwikkelfase. Het TIC is het grootste technologisch innovatief complex van Nederland en neemt toe in omvang van 200 naar 300 hectare in 2020. Door samenhang en clustering van een aantrekkelijk woon-, werk- en leerlandschap te realiseren, wordt innovatie en kennisontwikkeling bevorderd en wordt de vestiging van bedrijven en instituten gestimuleerd. Investerings in kwaliteit van het gebied, het versterken van samenhang en bereikbaarheid zijn belangrijke generatoren voor de ontwikkeling van het TIC en daarmee de positie van Delft als kennisbiotoop in de Randstad. Naast het creëren van gunstige lokale vestigingsvoorwaarden voor kennisbedrijven en kenniswerkers is het voor Delft van belang om fysiek aangesloten te zijn op andere biotopen binnen het stedelijk netwerk van de Randstad als Rotterdam, Den Haag, Schiphol en Leiden.

In dit kader heeft Delft het potentieel om een van de meest innovatieve en creatieve steden van Nederland te worden.

Ruimte vraag bedrijventerreinen Delft

Het aantal arbeidsplaatsen per hectare neemt op traditionele bedrijventerreinen af, terwijl de vraag naar kwalitatief hoogwaardige en flexibele bedrijfsruimte relatief toeneemt. Tot 2020 zal er in ruimtelijke plannen nog een behoorlijk areaal voor economische activiteiten moeten worden gereserveerd, als zij in alle verwachte vraag willen blijven voorzien. Er komt een moment waarop de maatschappelijke baten van nieuwe traditionele bedrijventerreinen niet meer opwegen tegen het risico van toekomstige leegstand en verpaupering als de vraag geheel wegvalt. De herstructureringsopgave wordt daardoor urgenter.

Omdat de planning en aanleg van bedrijventerreinen en kantoorlocaties doorgaans een lange doorlooptijd vergen, is het van belang nu al na te denken over locaties en inrichtingsvarianten die bij een teruglopende ruimte vraag zonder veel maatschappelijke kosten een andere functie kunnen krijgen. Delft heeft relatief veel bedrijventerrein uitgeefbaar (in Technopolis Innovation Park in het hoogwaardige segment en standaard bedrijventerrein in de Harnaschpolder). Het is een opgave voor Delft om te anticiperen op een omslag van de terreinuitgifte die zich op langere termijn gaat voordoen. De ontwikkeling van kennisgerelateerde bedrijvigheid speelt hierin een grote rol. Afstemmen van wonen, werken en leren in gemengd stedelijk gebied lijkt daarbij een opgave voor de toekomst van Delft.

Ruimtegebruik

De beschreven autonome ontwikkelingen leiden tot een toenemende ruimtedruk. Dit komt tot uiting in de trendmatige doorrekening van het ruimtegebruik die het Milieu- en Natuurplanbureau heeft gemaakt (Ruimteverkenner 2006). Zoals de kaartbeelden aan het begin van dit hoofdstuk laten zien, zal zonder sturende overheid het gebied tussen Den Haag en Rotterdam verder verstedelijken en in 2040 verworden tot één verstedelijkt gebied. In de volgende paragraaf worden recente ruimtelijke beleidsvisies tegen het licht gehouden van hogere overheden, gericht op een duurzame verstedelijkingsstrategie als antwoord op de trendmatige doorrekening van het MNP.

Hoofdstuk 7: Bovenlokaal beleid

Rijk: Nota ruimte (2006)

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrage functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland.
- Bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland.
- Borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden.
- Borging van de veiligheid.

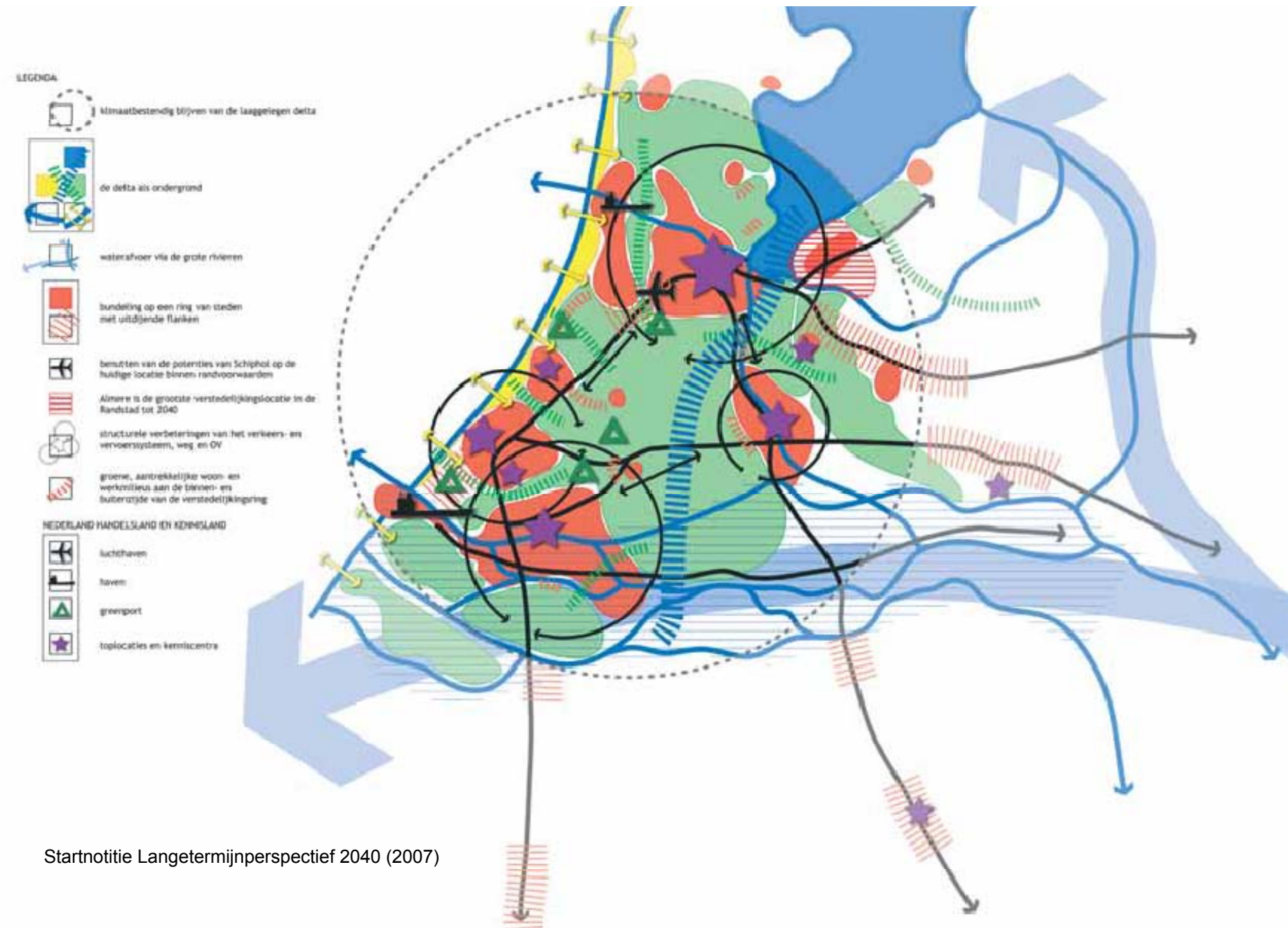
In de nota wordt een samenhangend ontwikkelingsperspectief geschetst voor de Randstad als geheel, aangevuld met enkele specifieke beleidskeuzes voor de Zuidvleugel. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken, en de eigen ruimtevrage binnen de Randstad op te vangen. De voor Delft relevante beleidsuitgangspunten zijn hieronder beschreven.

Het streven voor de Randstad is om 40% van het totale uitbreidingsprogramma aan woningen en arbeidsplaatsen binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren. Woningen kunnen voor een deel worden gebouwd door 'verdichting' in het bestaande stedelijk gebied. Vooral oude en verslechterde stedelijke gebieden kunnen door vernieuwing en herstructurering aan kwantiteit en kwaliteit winnen. Dit geldt ook voor bedrijventerreinen die niet meer voldoen aan de eisen. Soms is revitaliseren een optie, maar in het geval van functieverlies kan transformatie in nieuwe woon- en werkgebieden een reële mogelijkheid zijn. Nieuwe verstedelijkingsrichtingen moeten integrale oplossingen zijn met betrekking tot wonen, werken, infrastructuur, water, groen en andere voorzieningen.

Het woon- en leefklimaat van de steden wordt ook verbeterd door het aanbieden van voldoende sport- recreatie- en ontspanningsmogelijkheden in en om de stad. Het rijk vindt het van belang dat betrokken overheden voldoende ruimte reserveren voor groengebieden en recreatiemogelijkheden om de stad, en dat duurzame recreatieve landschappen ontstaan en worden behouden. Een specifieke rol daarbij is weggelegd voor de rijksbufferzones zoals Midden-Delfland. Deze gebieden zijn in het verleden aangewezen om de stadsgewesten ruimtelijk van elkaar te scheiden. Naast deze belangrijke bufferfunctie hebben deze gebieden in toenemende mate een rol gekregen als recreatiemogelijkheden.

Het beleid is er verder op gericht de bestaande infrastructuur beter te benutten, en derhalve een substantieel deel van de verstedelijkingsopgave nabij met name bestaande stations en infrastructuur, te realiseren. Voor het door de regio aangedragen concept Stedenbaan zal de Provincie met de regionale en lokale overheden gezamenlijk onderzoeken wat het oplossend vermogen is van dit concept en in hoeverre het goed aansluit bij bestaande vervoersontwikkelingen en prioriteiten. De knelpunten op de hoofdverbindingssassen tussen de mainports Schiphol en de haven van Rotterdam worden aangepakt.

De integrale planning van de Nota ruimte moet ervoor zorgen dat de innovatieve mogelijkheden en potenties van vooraanstaande kennisclusters als die in de Zuidvleugel, waarin Delft een vooraanstaande rol heeft, ten volle kunnen worden benut.



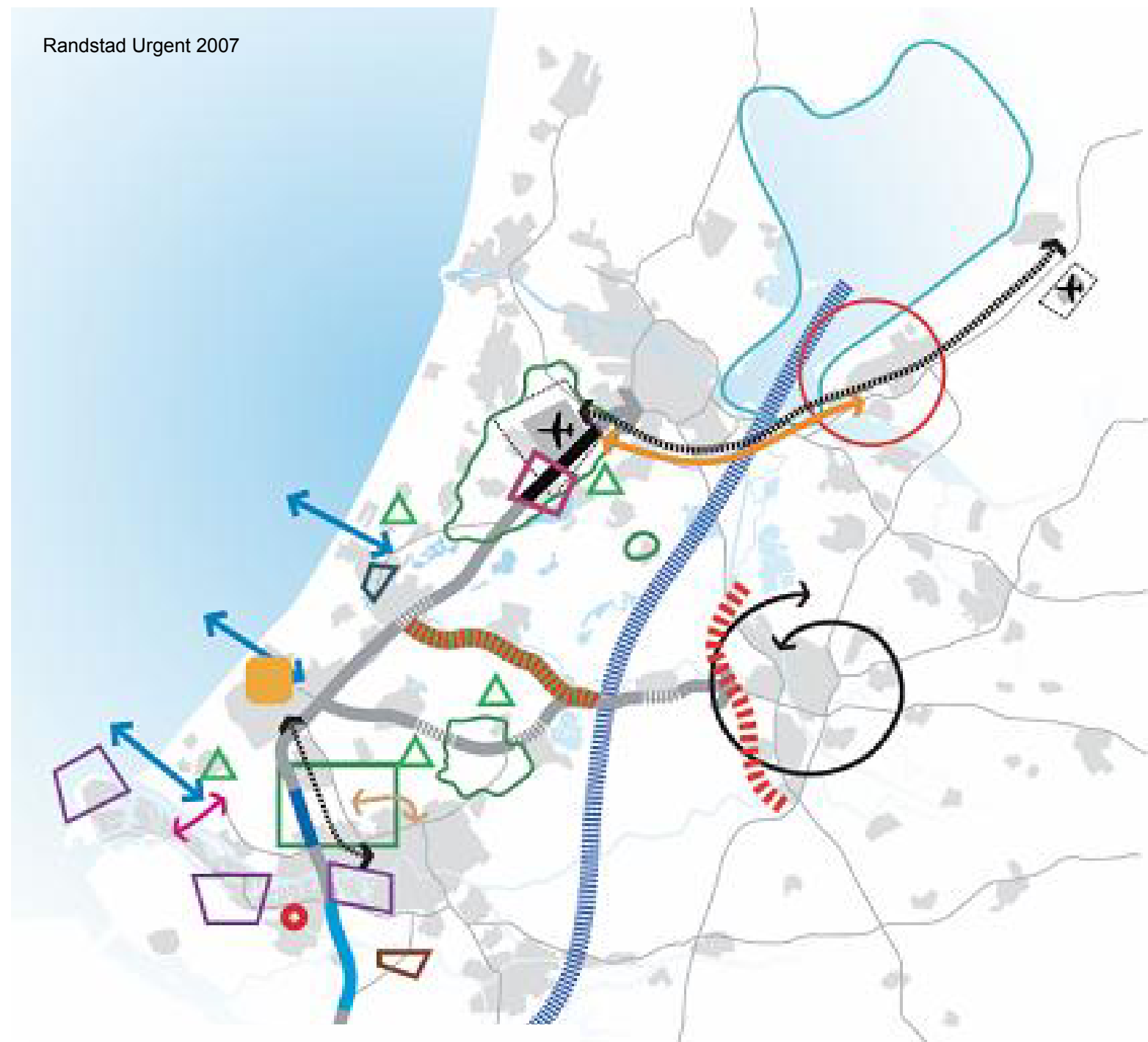
Startnotitie Randstad 2040 (2007)

Op 22 juni 2007 heeft het kabinet deze startnotitie gelijktijdig met het Urgentieprogramma Randstad (UPR) vastgesteld. Deze startnotitie vormt het begin van het opstellen van een integrale Randstadvisie voor de lange termijn. Met deze startnotitie 'Randstad 2040' worden de langetermijnonderwerpen voor de ontwikkeling van de Randstad naar een duurzame en concurrerende Europese topregio op de agenda gezet. De drie pijlers van duurzaamheid (people, planet en profit) vormen daarvoor een belangrijk uitgangspunt.

De Westflank van de Randstad is het sterk verstedelijkte gebied in het Westen van Nederland, waarin de drie grootste steden (en stadsregio's) van Nederland en twee internationale mainports te vinden zijn. Het versterken van de Westflank maakt het van groot belang om innovatieve ontwikkelingen te ontplooiën en om de internationale bereikbaarheid te versterken voor verschillende vervoersmodaliteiten. Er bestaan in de Westflank kansen voor het versterken van de kenniseconomie. De vijf universiteiten waaronder TU Delft, de diverse kennisinstellingen en de verschillende innovatieve bedrijven hebben belangrijke potenties. Het ontwikkelen en versterken van toplocaties is nodig om ruimte te bieden aan onder meer de kennisintensieve activiteiten en hoofdvestigingen van diverse dienstverlenende bedrijven.

Een strategie ter versterking van de samenhang en samenwerking op Randstadniveau kan voor de langere termijn de complementariteit van regio's verder vergroten. Dan kunnen ook schaalvoordelen op Randstedelijk niveau worden benut, bijvoorbeeld voor versterking van het draagvlak voor hoogfrequent spoorvervoer op de drukste spoorcorridors in de Randstad, voor regionale en bovenregionale OV-netwerken, toplocaties, hoogwaardige kennisinstellingen en culturele voorzieningen. Den Haag en Rotterdam ontwikkelen zich en groeien in functionele zin naar elkaar toe. Ze dragen daarmee bij aan een krachtige (Zuidvleugel van de) Randstad. Echter door verstedelijking krimpen groene gebieden tussen de steden steeds verder in en verdwijnt de openheid van het landschap. Hierdoor is ook de ruimte voor recreatie buiten de stad beperkt, met name in de Zuidvleugel. Door de toegankelijkheid vanuit de steden te vergroten, kan de ruimte beter benut worden als recreatieplek voor de bewoners van de steden. Met de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur, nationale landschappen, rijksbufferzones en 'groen in en om de stad' zijn en worden inspanningen gedaan om de groene kwaliteiten te versterken en de verrommeling tegen te gaan. 'Randstad 2040' stimuleert dat elke stadsregio zijn eigen identiteit en sterke punten verder uitbuit en versterkt. Dat vergroot de diversiteit binnen de Randstad en daarmee de aantrekkelijkheid en internationale concurrentiepositie van individuele regio's en van de Randstad als geheel.

Bundeling van de verstedelijking helpt om kwetsbare gebieden buiten de steden te beschermen en om voldoende massa te creëren voor economische activiteiten en een goed voorzieningenniveau, zowel in wijken, steden en stadsregio's als op het niveau van de vleugels van de Randstad als de Randstad als geheel. Dit geldt vooral voor openbaar vervoer, maar ook voor winkels, cultuur, zorg en onderwijs. Voldoende draagvlak voor voorzieningen op al deze niveaus is essentieel om een concurrerend voorzieningenniveau aan te kunnen bieden, zowel nationaal als internationaal. Verdichting van het bestaand bebouwd gebied is een belangrijke strategie om de bundeling te realiseren. Verdichting kost echter veel geld en is vaak moeilijker te realiseren dan nieuwe bouwlocaties aan de randen van de stad. Hiervoor zijn extra inspanningen en innovatieve methoden nodig om via transformatie en herstructurering meer aantrekkelijke plekken te realiseren in bestaande steden.



- | | |
|--|---|
| 1 A4 Delft-Schiedam | 18 Werkstad A4 |
| 2 Weguitbreiding Schiphol-Amsterdam-Almere | 19 Stadshavens Rotterdam |
| 3 A4 Schiphol | 20 Leiden Bioscience Park |
| 4 Flessenhalzen A4 en A12 | 21 Verkenning tweede ontsluiting haven Rotterdam |
| 5 Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) | 22 Ruimte voor Kunst en Cultuur in de Randstad |
| 6 A13/A16 | 23 Duurzaam bouwen in de Noordvleugel Utrecht |
| 7 Plans studie Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad | 24 Haarlemmermeer |
| 8 Capaciteitsuitbreiding spoor Den Haag - Rotterdam | 25 Zuidplaspolder |
| 9 Kortetermijnmaatregelen ketenmobiliteit | 26 Toekomstagenda Markermeer-IJmeer |
| 10 Verkenning één OV-autoriteit voor de Randstad | 27 Schaalsprong Almere 2030 |
| 11 Ontwikkelingsmogelijkheden lange termijn Schiphol en de luchthaven Lelystad | 28 Ruggengraat voor natuur en recreatie (Natte As) |
| 12 Draaischijf Nederland | 29 Mooi en Vitaal Delfland |
| 13 Hoeksche Waard of alternatieve locatie | 30 Groot Mijdrecht Noord |
| 14 Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) | 31 Aanpak zwakke schakels |
| 15 Container Transferium Rotterdam | 32 Compartimentering Case 'Centraal Holland' |
| 16 Transitie Greenports | 33 Randstad 2040 |
| 17 Den Haag Internationale Stad | 34 Ontsluiting Mainport Rotterdam (A15 MaVa) |
| | 35 Oude Rijnzone (inclusief Venster Bodegraven-Woerden) |

Randstad Urgent (2007)

In het coalitieakkoord is afgesproken dat er een Urgentieprogramma voor de Randstad wordt opgesteld. Doel hiervan is te komen tot een betere bereikbaarheid en een beter woon-, werk- en leefklimaat in de Randstad. Het programma bevat vooral fysiek ruimtelijke projecten waarover in de huidige kabinetsperiode besluiten zijn voorzien. Daarnaast is het UPR gericht op vermindering van de bestuurlijke drukte, een meer slagvaardig optreden van de overheid en stimulering van kennis en innovatie.

De kracht van het programma zit ondermeer in de beperking van het aantal projecten die op de schaal van de Randstad prioriteit verdienen. Deze selectie heeft plaatsgevonden in overleg met de regio en maatschappelijke partijen. De implementatie van het urgentieprogramma wordt opgehangen aan drie hoofdopgaven:

Bereikbaarheid en dynamische economie

Door de relatie tussen de steden in de Randstad te versterken, komen de afzonderlijke kwaliteiten beter tot hun recht. Op korte termijn staat de samenhang binnen de stadsregio's centraal. Op langere termijn is er ook winst te boeken door de relaties tussen de stadsregio's te versterken. Voor de regio Zuidvleugel zijn voornamelijk de verbindingen tussen Rotterdam en Den Haag van belang. Hierdoor krijgt de stad Delft een unieke en kansrijke positie in dit stedelijk netwerk. Voor de gemeente Delft heeft dit vooral gevolgen voor de snelwegen A4 en A13 en de spoorverbinding tussen Den Haag en Rotterdam. De snelweg A4 moet de mainports Schiphol en haven Rotterdam verbinden, voorwaarde hiervoor is de mogelijke aanleg van het deel van de A4 tussen Delft en Schiedam. De uitbreiding van de A13/A16 zorgt voor een betere ontsluiting van Rotterdam, Delft en Den Haag, hiervoor zijn afspraken gemaakt in het kader van de IODS. Tevens wordt de capaciteit op de spoorverbindingen vergroot, wat lokaal gevolgen zal hebben voor ontwikkeling van de stationsomgevingen.

Met het ministerie van OCW vindt overleg plaats over een aansprekend project op het gebied van cultuur en/of kennis om aan het urgentieprogramma toe te voegen. Dit is voor de stad Delft een unieke kans zich te onderscheiden als kennisnetwerk in relatie met de kennisclusters Den Haag en Rotterdam in samenwerking met innovatieve bedrijvigheid in de directe omgeving.

Aantrekkelijk woon-, werk-, leefklimaat

Naast het verbinden en leggen van relaties tussen de stedelijke regio's in de Randstad streeft het urgentieprogramma naar lokale kwaliteit, op het gebied van wonen, werken en recreëren. Het project 'mooi en vitaal Delfland' is opgenomen in het urgentieprogramma om een einde te maken aan de beperkte bereikbaarheid, leefbaarheid en bruikbaarheid van recreatieve- en groenvoorzieningen in de Zuidvleugel van de Randstad.

Klimaatbestendige delta

Door klimaatverandering neemt de kans op overstromingen toe, van zowel de zee als rivieren. Het is van belang in deze kabinetsperiode voor te sorteren op een veilige en klimaatbestendige Randstad. In het Urgentieprogramma Randstad zijn daar verschillende projecten voor opgenomen. Dit zijn echter projecten die niet expliciet betrekking op het beleidsmaatregelen voor de stad Delft.

Provincie: Streekplan Zuid-Holland West (2003)

Op 19 februari 2003 is het Streekplan Zuid-Holland West vastgesteld. De hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling in de provincie zijn beschreven in dit streekplan. In navolging van het rijksbeleid wordt de nadruk gelegd op het belang van de compacte stad en het behoud van de veelzijdigheid van het stedelijk functioneren.

Delft is ingeklemd tussen Den Haag en Rijswijk in het noorden en de Groenblauwe slinger aan de oost-, west- en zuidzijde, en heeft daardoor beperkte ruimte om uit te breiden. Het Streekplan gaat echter uit van het bijbouwen van een substantieel aantal woningen in het Streekplangebied. In het Streekplan is gekozen voor het sturen op stedelijk ruimtebeslag met behulp van bebouwingscontouren, de zogenaemde rode contouren. De gedachte achter deze beleidskeuze is zuinig omgaan met ruimte. Buiten deze contouren is het in principe niet toegestaan bebouwing te realiseren. Het Streekplan geeft verder aan dat de vraag naar woningen in bestaand stedelijk gebied stijgt en dat vijftig procent van de bouwopgave binnen bestaand stedelijk gebied moet worden gerealiseerd, vooral in de vorm van gedifferentieerde woon- en werkmilieus. Daarnaast dient er voor verdubbeling van de spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam ruimte gereserveerd te worden.

Een groot deel van het bestaand stedelijk gebied wordt in het streekplan aangegeven als gebieden voor stedelijke vernieuwing. Ter plaatse van de gebieden TU-midden en Technopolis wordt de dynamiek vergroot. De wijken Buitenhof, Voorhof, Kuyperswijk en Bomenwijk als ook de bedrijventerreinen Schieoevers-Noord en -Zuid staan in het streekplan beschreven als te herstructureren gebieden. Het historische centrum van Delft wordt ook in dit kader genoemd. De ontwikkelingsrichting voor dit gebied is verzorging en behoud. In het stedelijk gebied van Haaglanden is in dit streekplan een groot aantal knooppunten aangewezen dat van belang is voor een betere benutting van infrastructuur en de verdere ontwikkeling van de netwerkstad. Het is wenselijk mobiliteitsintensieve functies rond die knopen te concentreren en daarbij aansluiting te zoeken bij het gewenste profiel van de betreffende knoop.

Bovenregionale knoop Delft Centraal

Delft heeft daarbij met de TU een belangrijke functie als vestigingsplaats voor kennisgeoriënteerde bedrijven. OV-gerelateerde functies met nadruk op cultuur, toerisme, kenniscentra en zakelijke diensten.

Bovenregionale knoop TU Delft/TNO/Kruithuisweg

OV- en weggerelateerde functies met de nadruk op kenniscentra, congrescentra, zakelijke diensten en distributie. Ondanks de voorlopig ontbrekende railinfrastructuur wordt ingezet op verdere ontwikkeling van deze knoop, gezien het belang van de locatie in de Zuid-Hollandse economie. Voorwaarde is dat met aanvullende maatregelen de OV-bereikbaarheid wordt verbeterd, met name door tramlijn 19.

Bovenregionale knoop Harnaschpolder

Ontwikkelen van de Harnaschpolder tot bovenregionale knoop met weggerelateerde functies zoals distributie, industrie en bouw.

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Zuid-Holland 2020 (PRSV)

Het doel van de in oktober 2004 vastgestelde structuurvisie is om tijdig en actief in te spelen op actuele en toekomstige ruimtelijke processen, door het schetsen van een samenhangende en richtinggevende ruimtelijke strategie. De PRSV is niet opgesteld in het kader van de nieuwe Wro. Het streekplan vormt tot op heden het juridische toetsingskader voor ruimtelijke plannen van provincie en gemeenten. De PRSV kan wel een belangrijke basis vormen voor de structuurvisie die in het kader van de nieuwe Wro opgesteld dient te worden.

De voor de regio belangrijkste economische ontwikkelingen dienen gestimuleerd te worden door de ontwikkeling van intensieve knopen voor zakelijke dienstverlening in de centra van steden en op goed bereikbare plekken in het stedelijk netwerk. De ontwikkeling van kennisboulevard A13 (Science Port Holland) is daarbij van groot belang voor de gemeente Delft en de regio.

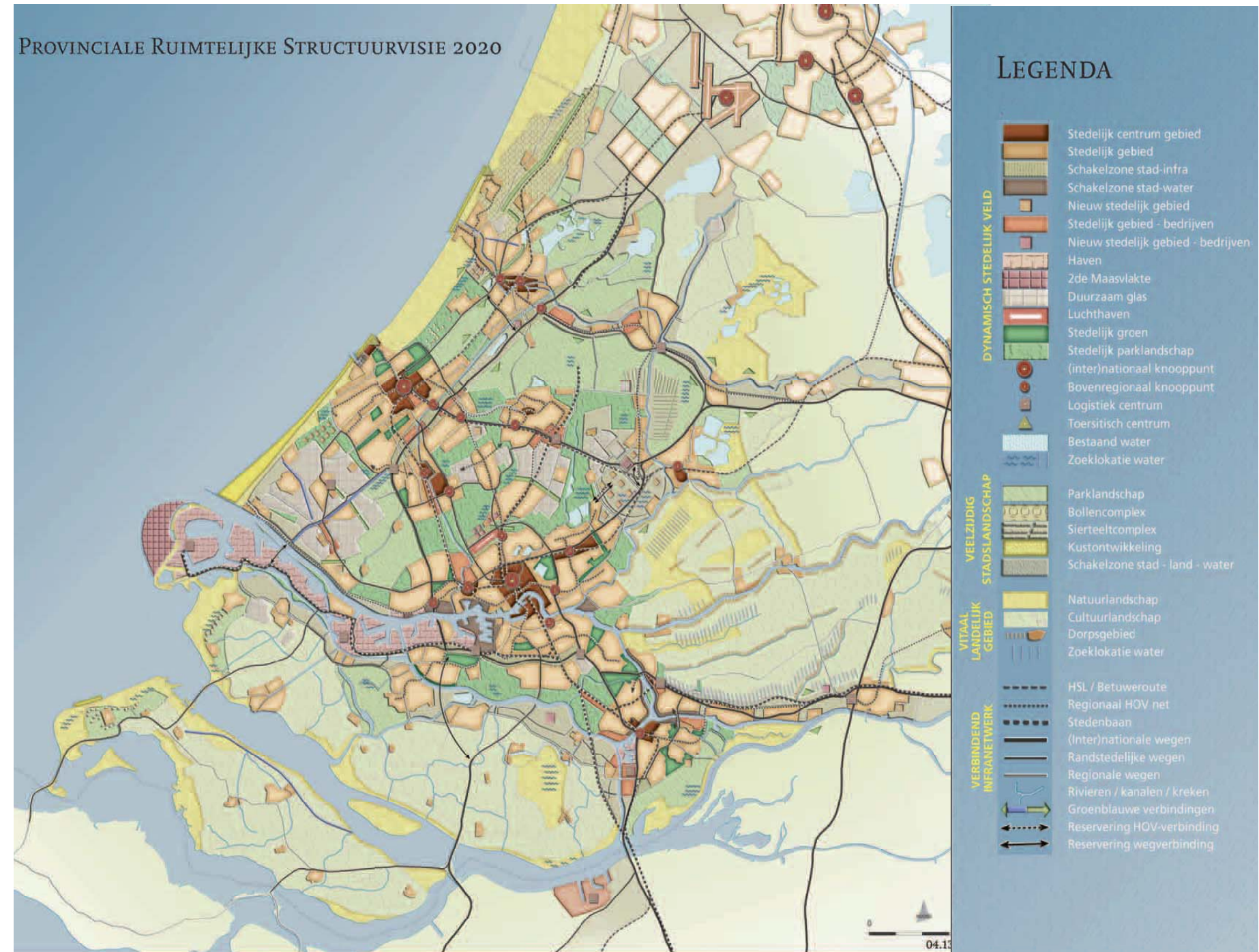
Science Port Holland met kenniscentra die gericht zijn op de ontwikkeling van hoogwaardige technologie. Hier gaat verdere ontwikkeling van Technopolis in Delft-Zuid gepaard met ontwikkeling van kennisintensieve bedrijvigheid in de Polder Schieveen en Noordrand Rotterdam. De verbetering van de bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer is hiervoor een belangrijke voorwaarde.

Het gebied tussen Den Haag en Rotterdam behoort volgens de provincie tot één van de belangrijkste transformatiezones voor gecombineerde ontwikkeling van wonen, werken, infrastructuur en groenblauw raamwerk. Stedelijke verdichting wordt gekoppeld aan de ontwikkeling van het Zuidvleugelnet, met Stedenbaan, RandstadRail en Rijnouwe-lijn als belangrijkste dragers voor (binnen)stedelijke ontwikkeling. Naast de ontwikkeling van de RandstadRailstations wordt de capaciteit van het huidige spoor tussen Rotterdam, Delft en Den Haag vergroot. Deze ontwikkelingen dienen in samenhang te worden gerealiseerd met de verbetering van het wegennet. Enerzijds met betrekking tot het aansluiten van stationslocaties en het lokale wegennet en anderzijds door capaciteitsuitbreiding van regionale stroomwegen als de A4 en A13.

Op het gebied van de integrale verbetering van de groene ruimte en leefomgevingskwaliteit is de ontwikkeling van regioparken en realisatie van een aantal robuuste ecologische en recreatieve verbindingen ter versterking van de groenblauwe kwaliteit rond de stad van belang. Realisering van de wateropgave in en rond de stad in relatie met groenontwikkeling, landelijk wonen en duurzame natuurontwikkeling zijn daarbij van belang.

In meer concrete termen zijn in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie de volgende opgaven opgesomd:

- Complementaire ontwikkeling van economische topmilieus, kenniscentra en culturele topvoorzieningen.
- Aanleg van snelle hart-op-hartverbindingen tussen de centra waardoor de 'tijdsruimte' tussen de centra wordt verkleind en een samenhangend functioneren in Europese context mogelijk wordt.
- Ontwikkeling van gevarieerde topmilieus voor wonen, zowel hoogstedelijk als groen en waterrijk.
- Ontwikkeling van knopen en kenniscentra (technologie, life science en ICT)
- Ontwikkeling kenniscentra biosciencepark Leiden en Kennisboulevard A13 Rotterdam-Delft (Science Port Holland).



Regio: Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020

Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (RSP) vastgesteld. Het RSP is een integraal plan voor de ruimtelijke ontwikkeling van Haaglanden en het kader voor ruimtelijk ordeningsbeleid op lokaal niveau. De ambitie van het Stadsgewest en de aangesloten gemeenten met het Regionaal Structuurplan is dat Haaglanden zich verder ontwikkelt als een regio van internationale allure, die een duurzame kwaliteit van leven biedt door een veilige, schone en aantrekkelijke woon- en leefomgeving en een sterke sociale structuur. Zo kan Haaglanden zich blijven ontwikkelen als één van de hoekstenen van een concurrerende Randstad, bijdragen aan een sterkere Zuidvleugel en aantrekkelijk zijn voor de huidige en toekomstige inwoners. Het stadsgewest formuleert daarbij drie doelstellingen:

Een regio die nationaal en internationaal op de kaart staat

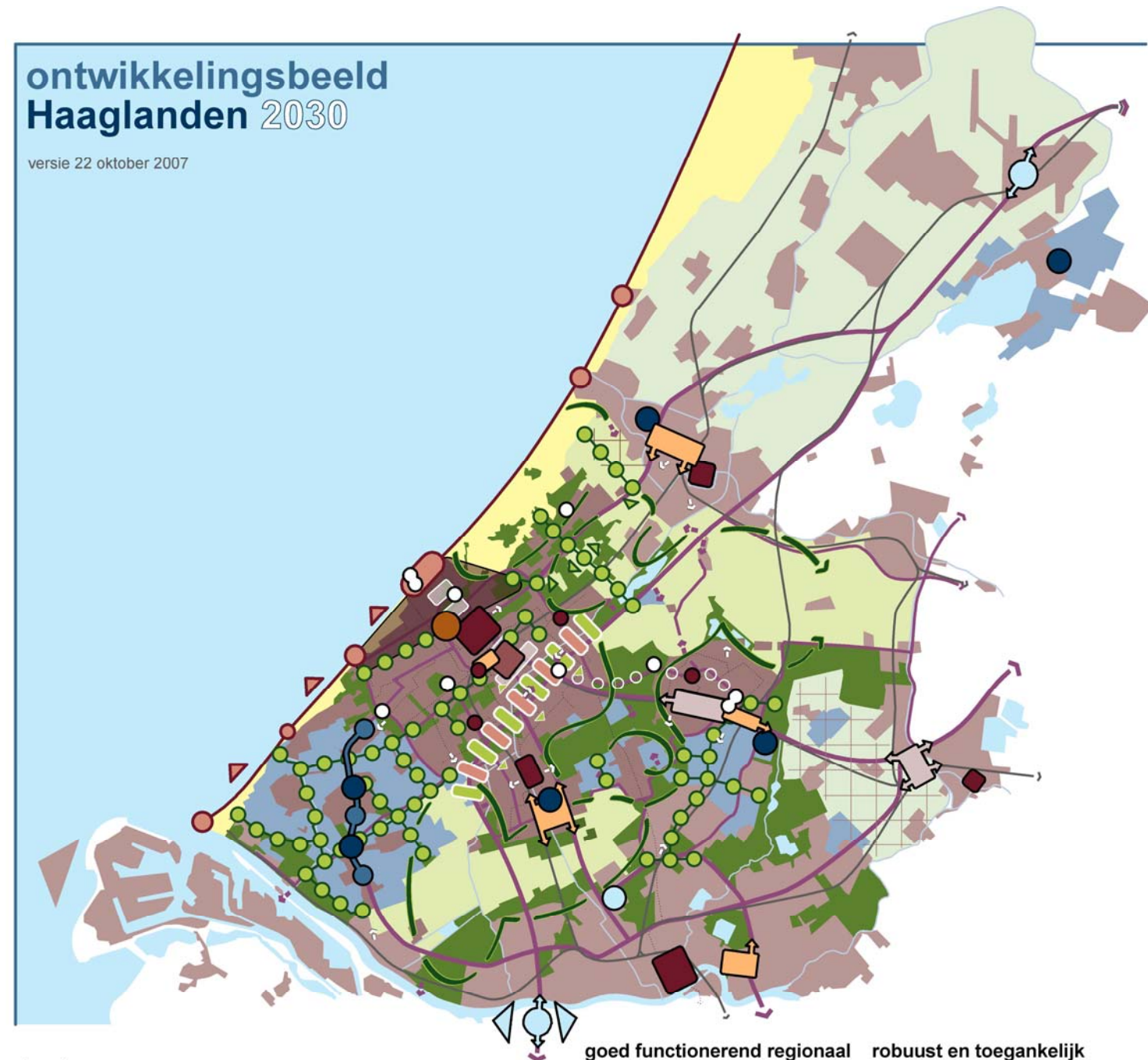
Versterking van de regionale kennisstructuur moet zorgen dat Haaglanden zich, gedragen door het kenniscluster in Delft, ontwikkelt tot dé kennisregio op het gebied van (technologie voor) innovatief omgaan met water en stedelijk bouwen, nanotechnologie en duurzame energie op nationaal en internationaal niveau. De aanwezigheid van zeer hoogwaardige woonmilieus en een dynamische culturele sfeer zijn voorwaarden voor een economische structuur waarin kennis en innovatie centraal staan. In Haaglanden moet een divers aanbod zijn van cultuurvoorzieningen, ontmoetingscentra, podia en moderne horeca. Om de kennisintensieve regionale economische structuur te laten gedijen, is het van belang dat daarvoor geschikte gebieden zich ontwikkelen tot trekkers van de internationale pijlers. Dat geldt in het bijzonder voor het Technologisch Innovatief Complex Delft dat in het RSP als één van de drie topprojecten is aangeduid.

Een goed functionerend regionaal stedelijk netwerk

In het RSP wordt het stadsgewest Haaglanden neergezet als een complete netwerkstad. De strategie van netwerkstad Haaglanden is enerzijds het profiteren van ontwikkelkansen voor het stedelijk netwerk op het gebied van wonen, werken en infrastructuur, gericht op een hoge diversiteit en flexibiliteit. En anderzijds het versterken van het groen(blauwe) netwerk van grootschalige groene landschappen, ecologische verbindingen en recreatieve routes. De kracht van de netwerkstad is de complementariteit van de verschillende gemeenten, die gezamenlijk participeren in een regionale arbeids- en woningmarkt en een regionale voorzieningenstructuur.

Een goede kwaliteit van de woon-, en leefomgeving

Haaglanden wil dat het voor iedereen goed wonen, werken en ontspannen is. Iedereen kan meedraaien in de samenleving. De ruimtelijke structuur moet mensen stimuleren maatschappelijk actief te zijn en zich te ontwikkelen. De kwaliteit van de woon- en leefomgeving heeft te maken met het aanbod van voorzieningen, de ruimtelijke inrichting en het milieu. Een ruimtelijke structuur die mensen stimuleert zich te ontwikkelen en bij hun woonomgeving betrekt bevat groen, voldoende speelruimten, ontmoetingsruimten en sport- en recreatievoorzieningen. Een deel van de woningvoorraad voldoet niet aan moderne eisen. Verbetering door herstructurering van bestaande woonwijken en buurten is een voortdurend proces. Het streven is om jaarlijks 1.500 tot 2.000 woningen te verbeteren of te vervangen. Het regionale beleid is en blijft gericht op meer differentiatie in het aanbod van woningen en woonmilieus. Bewoners die economisch of maatschappelijk opklimmen, moeten in de eigen wijk passende woonruimte kunnen vinden. Dat is goed voor de wijk, omdat het kansen biedt op perspectief (emancipatie), op verbetering van de leefbaarheid en op een groter draagvlak voor voorzieningen.





structuren en zones


-  kustzone
zeewering, groen en recreatie
-  internationale zone / World Forum
internationale woon-, werk- en groene milieus
-  centrale schakelzone Haaglanden
groen-rode inrichtingsopgave
-  stadsas Den Haag
drager voor (inter)nationale voorzieningen + ontwikkeling Binckhorst
-  leisure-as van Scheveningen tot Zoetermeer
-  dragers greenport
economische as Westland, veilingen & kenniscentra

-  kennisas
kennisclusters langs A13, A16, A44 & stedenbaan
-  'nieuw' stedelijk knooppunt langs A12
Zoetermeer, Gouweknoop

duurzaam infranetwerk

-  hoogwaardig wegennet incl. ontbrekende schakels met lange termijn opties
-  uitbouwen ov-net
. hsl, stedenbaan
. ov naar een hoger plan
. lange termijn opties hov-rail
-  mainports + R'dam Airport

goed functionerend regionaal stedelijk netwerk

-  vitaal en intensief benut stedelijk gebied
verdichten vooral rond ov
-  (historische) centrum en winkelcentrum
-  leisure-voorziening
-  Greenport Westland en Oostland
-  ontwikkelingsgebied buiten de regio
Valkenburg, Zuidplaspolder
-  complementaire regio's Haaglanden en Rotterdam

robuust en toegankelijk groen raamwerk

-  regiopark
weidegebieden en duinlandschappen
-  aantrekkelijke en toegankelijke parken en recreatiegebieden
-  groenblauwe schakel tussen groengebieden met eigen groene en recreatieve kwaliteiten

In het RSP zijn met name de volgende beleidsuitspraken voor Delft relevant:

Kennis, innovatie en technologie: Technologisch Innovatief Complex Delft

Delft neemt een centrale plaats in bij het versterken van 'kennis en innovatie'. Ten eerste heeft de Holland Scienceport een hoge prioriteit: versterking van de synergie tussen Kennisstad Delft en de kennisclusters Leiden (bioscience) en Rotterdam (medisch cluster) via de kennisboulevard A13. Ten tweede ziet het Stadsgewest, met de gemeente Delft, kansen om de kennis van de TU Delft te benutten voor het creëren van afgeleide werkgelegenheid in de regio en voor het organiseren van werk-leer-ketens waarin de hoogwaardige kennis van de universiteit wordt gekoppeld aan het hoger en middelbaar onderwijs en het beroepsonderwijs. Het Technologisch Innovatief Complex (TIC) Delft - inclusief de TU, transformatie en herstructurering Schieoevers, Stedenbaanstation Delft-Zuid, Technopolis Delft, DSM-gebied (west) en Reinier de Graaf Complex - biedt hiervoor kansrijke mogelijkheden. Gestreefd wordt naar een complete 'biotoop' voor de kenniseconomie, waarbij ruimte is voor ondernemingen, een breed palet aan opleidingsmogelijkheden en voor faciliteiten voor wonen, ontmoeten en uitwisselen.

Toerisme, recreatie en leisure

De historische binnenstad van Delft is in het RSP beschreven als toeristische trekker van formaat. Toeristen worden aangetrokken door het historische karakter van Delft en door topattracties als de Porceleynse Fles.

Duurzame mobiliteit

In het RSP wordt ingezet op het voorrang geven aan fiets en openbaar vervoer, selectief investeren in het wegennet en het verbeteren van de luchtkwaliteit. De investeringsprioriteiten voor duurzame mobiliteit volgens Haaglanden zijn:

- Verbeteren openbaar vervoer door realisatie van Stedenbaan en het samenhangende programma 'Netwerk RandstadRail' en verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.
- Verbeteren hoogwaardig regionaal net van fietsroutes en -voorzieningen.
- Betere inpassing van grootschalige infrastructuur (A12, A13) in stedelijke gebieden, zowel vanuit ruimtegebruik als vanuit milieuhinder.

Regionale groenstructuur

Het groen in Haaglanden moet sterk genoeg worden om de ruimtedruk vanuit de stedelijke gebieden te weerstaan en beter te kunnen functioneren voor recreatie en natuur. De groene ruimte en de steden moeten beter met elkaar worden verbonden. Niet alleen fysiek; stad en land moeten zich ook meer verbonden voelen zodat het regionale groen zich als een hoogwaardig metropolitaan park kan ontwikkelen. Daarvoor werkt het Stadsgewest Haaglanden samen met publieke en private partners aan recreatief aantrekkelijke groengebieden en aantrekkelijke routes er naar toe en er tussen; de zogenaamde Groene Ringen van Haaglanden. Realisatie van een stevige ecologische structuur, met een fijnmazige vertakking op regionaal en lokaal schaalniveau, maakt de kwaliteit van de natuur robuuster.

De nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding die tussen Wateringen en Zoetermeer moet worden gerealiseerd en direct langs de west- en zuidzijde van Delft is geprojecteerd, zal de openheid en kwaliteit van de regionale groengebieden, waaronder Midden-Delfland, aanzienlijk verstoren. Haaglanden en Delft zetten zich er sterk voor in dat deze hoogspanningsleiding ondergronds wordt ingepast.

Herstructurering en intensiever gebruik van het stedelijk gebied

Voor de periode 2020 tot 2030 bedraagt de verwachte woningbehoefte 37.100 tot 41.900 woningen. Hier komt de jaarlijkse herstructurering van 1.500 à 2.000 woningen bovenop. Dit betekent dat voor de periode 2020 tot 2030 ruimte moet komen voor bruto 52.100 tot 61.900 woningen. De ambitie is het programma zo veel mogelijk in bestaand stedelijk gebied te realiseren binnen de invloedssfeer van de Stedenbaanstations en de haltes van RandstadRail en tramlijnen. Dat vraagt om herstructurering en intensivering van het ruimtegebruik op deze locaties. Deze strategie ontziet het groen en versterkt het draagvlak voor stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer.

Herstructurering en intensiever gebruik van bedrijventerreinen

Met betrekking tot bedrijventerrein Schieoevers-Noord en -Zuid wordt ingezet op transformatie en herstructurering. Voor delen van Schieoevers-Noord is de transformatiestrategie gericht op meer ruimte bieden aan een gemengd stedelijk milieu (wonen, werken, leren en leisure), en aan de creatieve economie als onderdeel van het TIC.

Rijswijk-Zuid

In de ruimtebehoefte voor het regionaal geboden midden- en kleinbedrijf wordt voorzien door enerzijds innovatieve herstructurering van bestaande terreinen en anderzijds door het ontwikkelen van regionale werkterreinen zoals in Harnaschpolder en Rijswijk-Zuid. Daarnaast biedt Rijswijk-Zuid interessante perspectieven voor de ontwikkeling van een groenstedelijk woonmilieu met voornamelijk grondgebonden woningen. Uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling van Rijswijk-Zuid is dat duurzame bedrijfsvoering van DSM mogelijk blijft.



Hoofdstuk 8: Sectoraal beleid

Hieronder volgt een overzicht van ruimtelijke uitspraken uit de meest relevante sectorale beleidsnota's die recentelijk zijn vastgesteld. Deze paragraaf begint met ruimtelijke uitspraken uit het huidige coalitieakkoord en eindigt met een kaartbeeld waarop, voor zover mogelijk, de ruimtelijke uitspraken gevisualiseerd zijn.

Ruimte zien en ruimte maken; Coalitieakkoord 2006 - 2010 (2006)

'Ruimte zien en ruimte maken' is het motto van het coalitieakkoord. Delft biedt ruimte om plezierig te wonen, ruimte voor bedrijvigheid, ruimte voor ontplooiing en ruimte voor vernieuwing. Delft biedt dit perspectief aan alle Delftenaren, binnen de kaders van een duurzame ontwikkeling. De volgende ruimtelijk relevante punten zijn opgenomen in het coalitieakkoord:

Regio

- Delft stemt de uitgifte van bedrijventerreinen, kantooroppervlakte en verkoopoppervlakte detailhandel af in het stadsgewest;
- Technopolis Delft is van nationaal belang; met Schieveen vormt het SciencePort Holland;
- De geplande buslijn 37 tussen Harnaschpolder en Pijnacker op termijn uitvoeren als tramlijn;
- Delft spant zich in om tramlijnen in Delft aan te sluiten op het netwerk van Schiedam/Rotterdam;
- 4-sporigheid Den Haag-Rotterdam;
- Aansluiten op Stedenbaan.

Kennisstad en economie

- Delft Kennisstad is de leidende stadsstrategie ('behouden, ontwikkelen, uitbreiden en groei');
- In wijkwinkelcentra ruimte maken voor kleine winkels en bedrijven;
- Ontwikkeling faciliteiten vervoer over water en watertoerisme;
- Vullen van Technopolis met bijzondere technologische bedrijvigheid en onderzoeksfaciliteiten;
- Bedrijventerreinen revitaliseren, met aandacht voor inpandig parkeren en uitbreiden van groen;
- Bedrijfsverzamelgebouwen die door ontwikkelingen verdwijnen, komen elders terug;
- De mogelijkheid onderzoeken om het vloeroppervlak voor de creatieve industrie uit te breiden;
- De gemeente levert niet in op de gewenste kwaliteit van bedrijventerreinen.

RO en verkeer

- In alle bouwprojecten gebruikt Delft de beschikbare grond intensief, om extra ruimte te maken voor openbaar groen en ontmoetingsplekken;
- Delft voert het project Spoorzone onverkort uit;
- Een vraag voor de toekomst is het bezien naar mogelijkheden voor ondertunnellen of overkappen van Provincialeweg en/of Kruithuisweg en/of A13;
- Een eventuele parkeergarage aan de noordelijke kant van de binnenstad moet inpandig of ondergronds worden gerealiseerd;
- Stimuleren en wegnemen barrières voor OV en fiets.

Wonen, zorg, welzijn

- Ruimte bieden voor meer woningen;
- Realiseren van woonservicezones;
- De gemeente stimuleert Delftenaren om iedere dag een half uur te bewegen;
- Delft gaat gericht bouwen en herstructureren; het beleid gaat uit van gedifferentieerde buurten.

Cultuur, toerisme, recreatie en binnenstad

- De gemeente faciliteert initiatieven uit de stad die de culturele of toeristische infrastructuur versterken, zoals een designcentrum, een watercentrum, een congreshotel, een budgethotel, een discotheek en een centrum voor politiek debat;
- Meer ruimte voor kunst in de openbare ruimte;
- Meer bezoekers naar de stad halen;
- Gemeente zet autoluwbeleid door (fase 4); de noordelijke binnenstad krijg extra aandacht;
- De Schie blijft beschikbaar voor roeiers;
- Realiseren Delfts Aardewerkcentrum/ Museumfabriek;
- Bieslandse Bovenpolder en Delftse Hout verdienen nieuwe aandacht als recreatiegebied.

Leefomgeving

- Er komen meer kindvriendelijke schoolroutes;
- Er komen 2 extra - bewaakte - speeltuinen;
- Waar mogelijk komen meer bomen en bloeiende planten;
- De openbare ruimte moet meer 'ontmoetingsplekken' herbergen;
- Kwantitatief verbeteren van groene ruimte en water in en om de stad.

Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP); Delft Duurzaam bereikbaar (2005)

In 2005 is een nieuw Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) opgesteld, met als doelen: een gezonde leefomgeving, een bereikbare, economisch florerende en verkeersveilige stad. Onder andere de volgende maatregelen zijn opgenomen in het LVVP:

- Kaart aangepast wegcategorisering d.d. 27/02/2006: onderscheid regionale stroomweg/ gebiedsontsluitingsweg/ wijkontsluitingsweg (overige wegen zijn erfdoegangswegen). Per wegtype gelden ruimtelijke inrichtingscriteria;
- Wijkontsluitingswegen compromis tussen verkeersfunctie weg en verblijfsfunctie omgeving: 40 km/u volgens LARGAS-principe (langzaam rijden gaat sneller);
- Auto: Kruithuisweg ongelijkvloers over de kruising met de Voorhofdreef en Tanthofdreef leiden;
- Auto: vergroten capaciteit kruisingen van de Kruithuisweg met de Schieweg en de Schoemakerstraat;
- Auto: vergroten capaciteit kruising Provincialeweg met de Van Foreestweg;
- Auto: verbreden van de Beatrixlaan (Rijswijk) tot een 2x2 profiel;
- Auto: ongelijkvloerse aansluiting Martinus Nijhofflaan op Provincialeweg in samenhang met versmallen Voorhofdreef naar 2x1 rijbaan;
- OV: aanleg tramlijn 19 (en daarmee herinrichting van o.a. Zuidwal);
- OV: reserveren tramtracé voor lijn 37 (eerst HOV-bus);
- OV: invoeren servicelijn (buslijn 80/82);
- Fiets: aanleg fietstunnel onder A13 (Emerald – TU);
- Fiets: aanleg fietstunnel onder spoorlijn Tanthof-Oost – Schieoevers-Zuid (Faradayweg).

Fietsactieplan II; Delft Fietst (2005)

Het doel van het fietsactieplan is het fietsgebruik stimuleren om de fiets een serieus alternatief voor de auto te maken, om zo de stad goed bereikbaar te houden. Zo kan Delft behoren tot de beste fietssteden van Nederland. De belangrijkste uitvoeringsmaatregelen zijn:

- Verbeteren fietsnetwerk met maaswijdte 100-300 m. voor wijknet/ 300-400 m. voor stadsnet/ 400-600 m. voor regionet;
- Aanleg ontbrekende schakels (kaart 4.1 FAP): Tunnel A13-Emerald (conform LVVP)/ tunnel spoor- Tanthof (conform LVVP)/ tunnel spoor - Voorhof/ verbinding Hoflaan - Olof Palmestraat/ verbinding Wilgenlaan - Kvar Savaweg/ fietsvoorzieningen Harnaschpolder.

Beleidsnota Bouwhoogten Delft (2005)

De nota zal worden toegepast als leidraad bij het opstellen van bestemmingsplannen en ontwikkelingsplannen en als een onderlegger bij de nieuwe stedelijke structuurvisie. De belangrijkste doelstellingen en uitgangspunten zijn:

- Optimaal, hoogwaardig grondgebruik (compacte stad);
- Behoud en versterking van het stadssilhouet van Delft, inclusief de binnenstad;
- Een flexibel kader dat kwalitatieve hoogbouw met variatie in vorm stimuleert.
- In gebieden waar de komende ca. 10 jaar stedelijke dynamiek te verwachten is, de dynamische zones, is het zinvol rekening te houden met hoogbouw en zal in het bestemmingsplan bepaald worden waar en onder welke voorwaarden hoogbouw kan worden toegepast;
- In de volgende gebieden zullen in het bestemmingsplan de mogelijkheden voor nieuwe hoogbouw worden onderzocht en vastgelegd: Kruithuisweg tussen Provincialeweg en A13/ Voorhof en Buitenhof-Noord/ Provinciale weg/ A13/ Vliet en Schie;
- De nota maakt onderscheid in consolidatie- en initiatiefgebieden. In consolidatiegebieden is hoogbouw (> 8 bouwlagen) niet wenselijk en moet de bouwhoogte afgestemd zijn op de omgeving. In initiatiefgebieden is nieuwe hoogbouw denkbaar (max. 75 meter = ca. 24 bouwlagen).

Uitwerking Waterplan Delft (2005)

Het in 2000 vastgestelde 'Waterplan Delft' stelt een groot aantal maatregelen voor. In 2005 heeft er een herijking en concretisering plaatsgevonden van de maatregelen die zijn voorgesteld in het Waterplan. De volgende elementen zijn daarbij van belang:

- In de waterstructuurvisie wordt onderzocht waar extra waterberging wordt gerealiseerd, gebaseerd op de werknorm waterberging van 325 m³/ha (ABC Delfland) en zoveel mogelijk opgehangen aan de (ruimtelijke) ontwikkelingen en herstructureringen die de komende jaren in Delft plaatsvinden;
- Aanleg seizoensbergingen in de 'buitengebieden' van Kerkpolder, Lage Abtswoudsepolder;
- Aanleg open waterverbindingen in de wijken/gebieden Buitenhof, Voorhof, Tanthof, Kuyperwijk, GGZ Delfland, Bomenwijk, Delftse Hout, TU-wijk, Technopolis;
- Aanleg open waterverbindingen in de woningbouwlocatie Harnaschpolder.

Nota Water in Delft – Programma - aanpak Water (2008)

"Delft wordt als het gaat om waterbeleid gezien als koplopergemeente" aldus de nota. De nota doet beleidsuitspraken ten aanzien van waterrecreatie en –toerisme, ruimtelijke ordening en kennis-economie, zoals:

- Stimuleren van de recreatieve vaart door faciliteiten en voorzieningen te bieden;
- Extra ligplaatsen voor de recreatievaart (uitbreiding passantenhaven Zuidkolk);
- Recreatie/ jachthaven in de Nieuwe Haven (haalbaarheidsonderzoek);
- Bieden van ruimte aan de commerciële vaart door het beschikbaar stellen van voldoende laad- en loswallen (o.a. Nieuwe Haven, Schieoever) en het stimuleren van innovatieve concepten;
- Onderzoeken van de mogelijkheden van een (oefen)roeibaan binnen Aquapolis, dan wel verbeteren oevers (t.b.v. roeisport).
- Verbreding Schie (afhankelijk van vervoer; commercieel en/of recreatief);
- Inrichten van Aquapolis (Deltapolis); centrum voor water(/land) gerichte bedrijven op Technopolis;
- Ontwikkeling watercentrum/ deltacluster.

Ecologieplan Delft 2004 - 2015; Een groen netwerk, de groene aders van Delft (2004)

Ruimte zowel in als rondom Delft staat onder druk, dit gaat ten koste van het aanwezige groen en daardoor de leefbaarheid van mensen, dieren en planten. Grote wegen en watergangen vormen een barrière voor de verspreiding van diersoorten over het land. De kwaliteit van de natuur in de stad bepaalt voor een groot deel de leefbaarheid van de directe woon- en werkomgeving. Natuur speelt een rol in de klimaatbeheersing, en heeft een economische waarde. Ruimtelijk relevant zijn:

- Realiseren en uitbouwen van een kwalitatief hoogwaardige (samenhangende) stedelijke ecologische structuur, met aansluitingen op de regionale ecologische structuur;
- De ecologische structuur is opgebouwd uit kerngebieden, primair ecologisch netwerk en secundair ecologisch netwerk;
- Opnemen van ecologie als één van de ordende principes voor ruimtelijke planning;
- Afstemmen van inrichting van gebieden op ontwikkelingskansen voor natuur;
- Stimuleren van recreatief en economisch medegebruik van de ecologische structuur;
- Versterken van samenhang natuurlijke processen en ruimtelijke structuren via meervoudig ruimtegebruik;
- Handhaven van een evenwichtige verhouding tussen natuur en bebouwing, rekening houdend met bereikbaarheid en natuurlijke kwaliteit van gebieden;
- Verminderen van de stedelijke druk, door integratie van ecologische structuren in stedelijke ontwikkeling;
- Begaanbaar maken van barrières in het ecologische netwerk en nieuwe ecologische verbindingen realiseren, m.n. door in (her)structureringsprojecten de mogelijkheden te benutten voor het aanleggen van ecologische structuren;
- Verbeteren van dimensies van bermen, oevers en watergangen.

Nota Ruimte voor spelen 2006 - 2010 (2006)

In de nota 'Ruimte voor spelen' is de gemeentelijke visie op het buitenspelen van de jeugd en jongeren vastgelegd. De doelstelling van het speelbeleid kan als volgt geformuleerd worden: 'Delft ziet buitenspelen als basisvoorziening voor jeugd en jongeren en biedt de doelgroep optimale mogelijkheden om veilig en verantwoord buiten te kunnen spelen'. Kernwoorden hierbij zijn: bereikbaarheid, veiligheid, inrichting, ontmoetingsfunctie en samenhang met andere voorzieningen. Ruimtelijk relevante actiepunten uit de nota zijn:

- Er komen twee nieuwe 'speeltuinen nieuwe stijl'. Prioriteit heeft de wijk Wippolder. Twee locaties zullen nader worden onderzocht. Voor de tweede nieuwe 'speeltuin nieuwe stijl' is de wijk Buitenhof in beeld. De 'speeltuinen nieuwe stijl' worden ingericht volgens een avontuurlijk principe (naar het voorbeeld van Speeldernis Rotterdam);
- Op ontwikkel- en herstructureringslocaties wordt bij planvorming rekening gehouden met de 3% norm voor formele speelruimte;
- Straten en stoepen worden meer/ beter geschikt gemaakt voor informeel spelen;
- Voor de binnenstad wordt een plan voor spelen op pleinen opgesteld;
- Kennisinstituten worden gestimuleerd innovatieve ideeën te ontwikkelen voor informeel spelen in een compacte stad.
- Iedere wijk krijgt fasegewijs een grootschalige multifunctionele speelvoorziening als centrale speel-/ontmoetingsplek. Prioriteit hebben de wijken Voorhof en Buitenhof.

Strategienota Economie (2008)

Delft ontwikkelt zich als kennisstad en heeft veel werkgelegenheid in research & development, een groot aantal kenniswerkers en enkele hoog aangeschreven kennisinstituten (zoals TU Delft, TNO, NEN). In Delft maakt de industrie plaats voor hoogwaardige technologische activiteiten. Arbeid is niet meer de belangrijkste productiefactor maar kennis. Ongeveer een derde van de werkgelegenheid zit in de kennisintensieve sector. Aangezien er regionaal en mondiaal veel concurrentie is in de kennisintensieve sector, zijn de economische vooruitzichten niet zonder meer onbedreigd. Het profiel van de Delftse kennisintensieve sector is belangrijk om te bepalen wat kansen en bedreigingen zijn. De strategienota is de basis voor de gemeente Delft om samen met partners in de stad er voor te zorgen dat:

- Grotere werkgevers zich binden aan de stad;
- Het MKB in de stad kan (blijven) moderniseren;
- De aantrekkingskracht op (internationale) innovatieve bedrijven, studenten en kenniswerkers toeneemt;
- De economische prestaties van het Delftse bedrijfsleven bovengemiddeld blijven;
- Het aantal technologische starters blijft toenemen en starters ook binnen de stadsgrenzen betere mogelijkheden krijgen om door te groeien.

Strategische beleidslijnen en voorbeeldprojecten zijn:

- Versterking van kennis en technologie als uitgangspunt voor de ontwikkeling van nieuwe locaties, maar met een betere benutting en herstructurering van bestaande locaties (bedrijventerreinen en woningbouw);
- Uitbouwen Technologisch Innovatief Complex Delft, inclusief Technopolis;
- Realiseren watercentrum/ deltacluster Delft;
- Realisering huisvesting (en voorzieningen) kenniswerkers en studenten (en groeiende middenklasse) in stad en regio;
- Stimuleren komst van hoogwaardige leisure activiteiten;

- Faciliteiten voor het zakelijk toerisme op niveau brengen (o.a. hotels, conferentiecentra);
- Kwaliteit van het winkelapparaat vergroten en aanvullen met wensen van kenniswerkers. Voor de winkelcentra buiten het centrum zal de komende jaren een herstructureringsopgave spelen;
- Herstructurering bedrijventerreinen: oude locaties moeten ook weer op de markt gezet worden vanuit duurzaamheid, kwaliteitsborging en efficiënt ruimtegebruik;
- Kantorenmarkt: inspelen op kansen Spoorzone/ Delft-Zuid: Ontwikkeling nieuwe werklocaties: in de periode 2006 - 2011 wordt in de Spoorzone en bij station Zuid ca. 65.000 m2 vloeroppervlak gerealiseerd;
- Binnenstadsbeleid: Opstellen passend en integraal binnenstadsbeleid voor ontwikkeling.

Delft Buurtwinkelcentra 2002 - 2010 (2002)

De nota biedt een kader voor de positiebepaling en ontwikkeling van de buurtwinkelcentra. Er wordt grote waarde gehecht aan lokale werkgelegenheid en bedrijvigheid in de wijken om buurtbewoners een eigen voorzieningenaanbod te bieden op korte afstand en de leefbaarheid in de buurten en wijken op peil te houden. Algemene uitgangspunten detailhandelsbeleid buurtwinkelcentra:

- Compacte winkelstructuur; concentratie waar mogelijk;
- Volledig aanbod frequent benodigde artikelen, aangevuld met diensten en sociaal-culturele voorzieningen;
- Supermarktaanbod met minimale massa (800 m2 bvo);
- Voldoende parkeervoorzieningen (en goede bereikbaarheid);
- Goede uitstraling en ruimtelijke inrichting.

Nota Stadsmarketing 2008 - 2011 (2007)

De positie van Delft is niet onbedreigd. Globalisering, suburbanisatie en vergrijzing worden daarbij als bedreigingen gezien. Delft moet actief bedrijven, investeerders, ondernemers, bewoners en bezoekers aan zich binden om haar sociaal-economische vitaliteit te versterken.

De slogan Delft Kennisstad leeft buiten de gemeente onvoldoende. Ook wordt 'kennisstad' door meer steden gebruikt en is daarmee niet meer uniek/ onderscheidend genoeg. Reden om de visie op de stadsmarketing aan te scherpen.

Langetermijnvisie Cultuur 2017 (2007)

In landelijke onderzoeken staat Delft in de top drie als het gaat om aantrekkelijkheid van het cultureel toeristisch imago van de oude binnenstad. De stad profileert zich vanaf de jaren '90 als kennisstad. Sterke punten worden te weinig uitgedragen en staan onvoldoende met elkaar in verbinding. Continueren en consolideren van de huidige situatie betekent dat de stad op termijn positie verliest. Ruimtelijk relevant zijn daarbij de volgende uitgangspunten:

- Culturele ontginning van oude industrieterreinen;
- Kansen die zich voordoen om delen van de 'Schieas' en TU-wijk een nieuwe (culturele/ creatieve) bestemming te geven en kunnen zorgen voor een verbetering van de relatie met de binnenstad;
- Het laten bestaan van open plekken, waarover nog moet worden nagedacht voor wat betreft de invulling of waarvoor nog geen geld beschikbaar is.
- De inrichting van de openbare ruimte en de rol van vormgeving en beeldende kunst krijgen extra kwaliteit door de inbreng van TU Delft, in samenwerking met architecten en vormgevers;
- Multifunctioneel en intensief ruimtegebruik (bijvoorbeeld 'Op het dak van de stad');

- Verblijfplaatsen voor internationale studenten, professoren en kunstenaars, met werkplaatsen en ateliers;
- Woningen voor de middenklasse en hoger opgeleiden die zich willen vestigen in de directe omgeving van bedrijfsverzamelgebouwen en creatief ondernemers;

Woonvisie 2008 - 2020 (2008)

Het overkoepelende thema van de 'Woonvisie Delft 2008-2020' is Delft als kennisstad, kwaliteitsstad en kansenstad; een stad waar plaats is voor jong en oud, arm en rijk, kwetsbaar of niet. De visie beschrijft hoe iedereen in Delft in 2020 zou willen wonen en welke opgaven er op het gebied van wonen liggen om dit te bereiken. Als kennisstad wil Delft zorgen voor voldoende huisvesting voor studenten, (startende) ondernemers en kenniswerkers. Voor deze groepen wordt huisvesting gerealiseerd in specifieke woonmilieus waar wonen, werken en leren zich mengen. Concreet wordt voorgesteld:

- Het realiseren van minimaal 3.600 studenteneenheden in de TU campus en aanvullende projecten;
- Ontwikkelen van dynamisch centrumstedelijke woonmilieus die als broedplaats dienen voor ontmoeting, innovatie en ontwikkeling;
- Samen met onze regionale partners voldoende huisvesting bieden aan hoger opgeleide kenniswerkers;
- Realiseren in Delft van 2.500 woningen en woonwerkcombinaties voor (startende) ondernemers en kenniswerkers.

Als kwaliteitsstad speelt Delft in op de groeiende vraag naar meer woonkwaliteit, waarbij de duurzaamheid van woningen voorop staat. Concreet wordt voorgesteld:

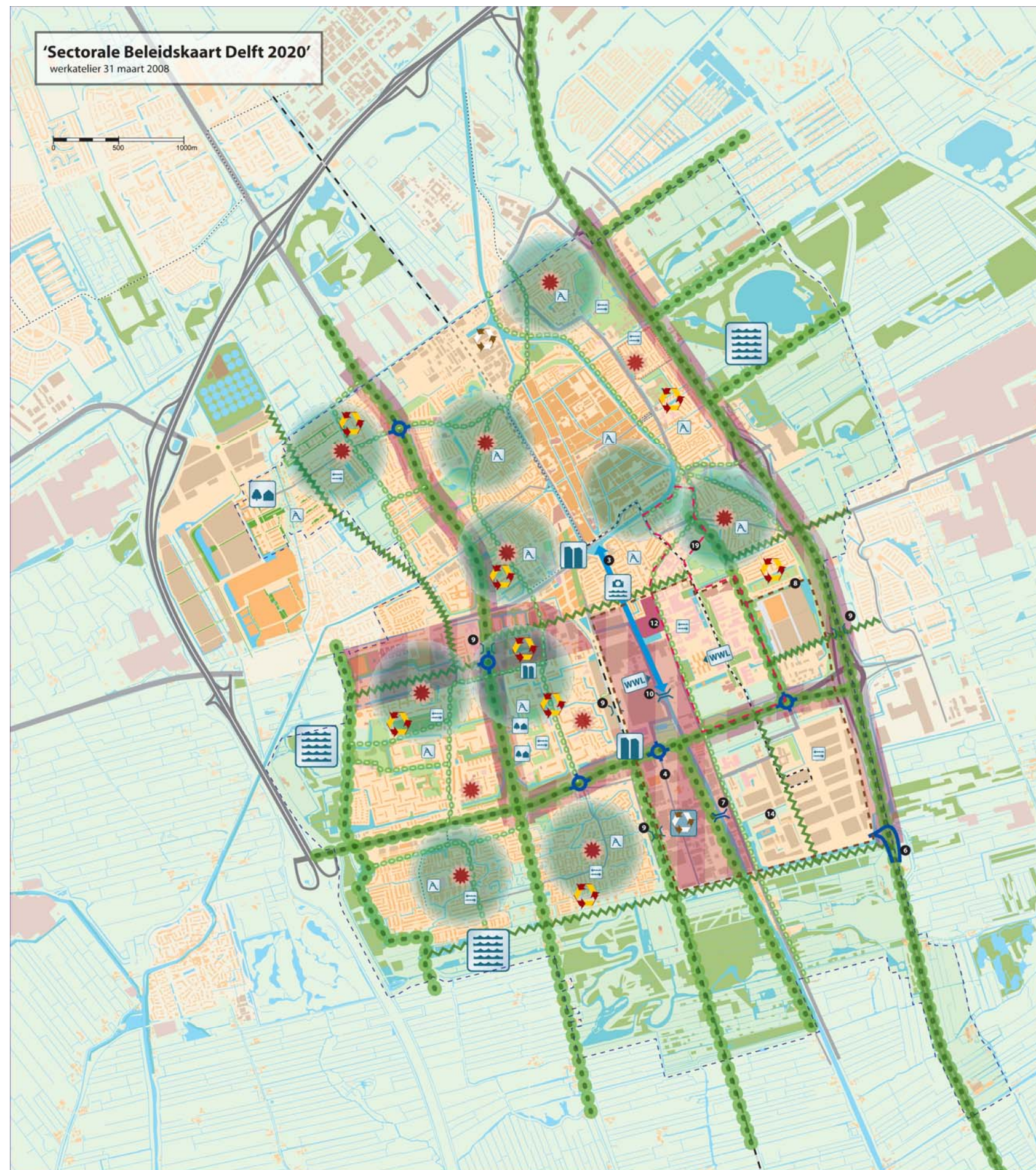
- Inzetten op 'nieuw stedelijk wonen' met een grote variatie aan grondgebonden en gestapelde woningen met slimme woningplattegronden en vernieuwende woonconcepten, die beter aansluiten bij verschillende doelgroepen en leefstijlen;
- Werken aan een veilige en vertrouwde woonomgeving door slim ontwerpen, (her)inrichten en zorgvuldig beheren van het openbaar gebied;
- Inzetten op onderscheidende woonmilieus met een eigen identiteit waarbij we centrumstedelijk functiegemengde woonmilieus rondom verkeersassen en vervoersknooppunten realiseren en groenstedelijke woonmilieus in meer decentraal gelegen woongebieden;

Als kansenstad biedt Delft alle inwoners mogelijkheden voor groei en ontwikkeling om mee te kunnen doen aan de samenleving. Naast voldoende kansen op woonruimte gaat het om voldoende kansen voor deelname aan het maatschappelijk leven. Concreet wordt voorgesteld:

- Voldoende kwalitatief goede sociale woningen (30% bij nieuwbouw);
- Meer huisvesting voor gezinnen en middeninkomens, onder ander door het realiseren van 1.000 aantrekkelijke woningen voor deze doelgroep;
- Inzetten op bouwen voor de doorstroming met in de nieuwbouw een accent op middeldure en duurdere woonsegmenten;
- Inzetten op meer dwarsverbanden en functiemenging van wonen, leren en werken;
- Voldoende huisvesting voor ouderen en kwetsbare doelgroepen, door realiseren van woonservicezones in iedere wijk en het realiseren van minimaal 2.500 woningen voor ouderen en kwetsbare doelgroepen zowel in bestaande bouw (aanpassing/ verbetering/ opplussen) als in nieuwbouw.

inventarisatiekaart
relevant sectoraal beleid legenda

-  1 **Programma wijkeconomie buurtwinkelcentra**
-  2 **Woonservicezones in elke wijk wenselijk**
-  3 **Versterken watertoerisme tussen ZuidKolk – nieuwe haven / ontwikkelen culturele as met Schie als drager**
-  4 **Revitaliseren Schieoevers Zuid**
-  5 **Speelplaatsen in elke wijk**
-  6 **Halve aansluiting A13 – Technopolis**
-  7 **Faraday brug**
-  8 **TIC**
-  9 **Fietstunnels**
- Tanthof-Oost – Schieoevers-Zuid
- Voorhof-ZO – Schieoevers N
- Provinciale weg
- A13 Technopolis – Ruyven
-  10 **Fietsbrug Schieoevers-Noord – TU-wijk**
-  11 **Aanpassing Kruisingen hoofdinfrastructuur**
-  12 **Transformatie nieuwe haven:**
wonen / toeristische functie/ culturele functie
-  13 **Primair ecologisch netwerk**
-  14 **Secundair ecologisch netwerk**
-  15 **Gewenste aanvullingen primair netwerk**
-  16 **Seizoensberging water**
-  17 **Openwaterverbindingen in Buitenhof, Voorhof Zuidwest, Tanthof, Kuijperwijk, GGZ, Bomenwijk, Delftse Hout, TU wijk, Technopolis**
-  18 **Onderzoeksgebieden hoogbouw**
-  19 **Campusontwikkeling TU**
-  20 **“Wonen, leren, werken” TU-wijk / Schieoevers**
-  21 **Ontwikkeling nieuw centrumstedelijk woonmilieu: Spoorzone /Delft-Zuid**
-  22 **Ontwikkeling nieuw groenstedelijk woonmilieu**
-  23 **Wijkgericht ontwikkelingsperspectief / gebiedsagenda: sociaal / economisch / ruimtelijk**
-  24 **Mogelijke ruimte voor ondernemerschap**





Bijlagen

BIJLAGE 1: nWro in relatie tot Grondexploitatie en Plan-m.e.r.

Grondexploitatie

Nieuw in de Wro is dat een apart hoofdstuk is opgenomen over grondexploitatie. De Ruimtelijke Structuurvisie geeft de gemeente extra verhaalmogelijkheden voor de te maken kosten van nieuwe ontwikkelingen. In een grondexploitatieovereenkomst kunnen alleen bepalingen worden opgenomen over financiële bijdragen van derden aan ruimtelijke ontwikkelingen als daarvoor een basis ligt in de vastgestelde Structuurvisie. Het gaat er dan om dat ruimtelijke activiteiten geen direct verband hoeven te hebben met het te ontwikkelen gebied. Te denken valt bijvoorbeeld aan een bijdrage aan de realisatie van een recreatiegebied elders in de gemeente. Het kan ook gaan om regionaal groen of het saneren of opknappen van oude bedrijventerreinen, terwijl elders een nieuw bedrijventerrein wordt ontwikkeld. In de uitvoeringsparagraaf van de RSVD 2030 zal de koppeling tussen de 'rode' en 'maatschappelijke' ontwikkelingen nader worden onderbouwd. In beginsel kan worden volstaan met een vermelding van locaties en projecten uit de structuurvisie die bijdragen aan eveneens vermelde andere locaties en projecten met een tekort.

Plan-m.e.r.

Sinds de wijziging van de Wet milieubeheer van 28 september 2006 is er sprake van twee vormen van milieueffectrapportage: m.e.r. voor projecten en m.e.r. voor plannen (plan-m.e.r.). Plan-m.e.r. komt voort uit de Europese richtlijn voor strategische milieubeoordeling (SMB). Op grond van deze richtlijn is het voor de vaststelling van bepaalde plannen en programma's verplicht een beoordeling op hoofdlijnen van de milieueffecten uit te voeren. In principe is een structuurvisie conform de Wro plan-m.e.r.-plichtig. Of voor de RSVD 2030 ook daadwerkelijk een plan-m.e.r. moet worden gemaakt hangt af van de concreetheid van de uitspraken die gedaan worden en of de milieueffecten al dan niet in een ander plankader zijn onderzocht. Een beleidsuitspraak is concreet wanneer een verband te leggen is tussen de beleidsuitspraak en de milieugevolgen, zowel in ruimte als in tijd. Voornemens om studies of verkenningen uit te voeren zijn in relatie tot plan-m.e.r.-plichtigheid niet concreet. Voor het vastleggen van bestaande situaties, projecten die in uitvoering zijn of projecten waarvoor al vervolgbesluiten, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen, zijn genomen hoeft geen plan-m.e.r. te worden uitgevoerd. Op dit moment wordt onderzocht of de RSVD 2030 plan-m.e.r.-plichtig is, in relatie tot andere ruimtelijke plannen die in ontwikkeling zijn. Indien dit het geval blijkt te zijn moet vóór de vaststelling van de RSVD 2030 de plan-m.e.r. gereed zijn.

BIJLAGE 2: Verslag Ontwerptafel Ruimtelijke Structuurvisie Delft (14 juli 2008)

Hieronder worden puntsgewijs de belangrijkste resultaten weergegeven van de Ontwerptafel met externe stakeholders en leden van de cie. RO, onder begeleiding van vakteam RO van de gemeente Delft. De aanwezigen werd gevraagd mee te denken over de ruimtelijke opgaven voor Delft tot 2030. Tijdens de Ontwerptafel werd er gewerkt aan de hand van de drie perspectieven op de stad:

1. Delft, onverdeelde stad met een eigen herkenbare identiteit;
2. Delft en haar buurten, een veelkleurig palet;
3. Delft als onderdeel van het stedelijk netwerk van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad.

De belangrijkste bevindingen zijn volgens deze driedeling gegroepeerd. Opmerkingen en aanbevelingen die meer te maken hebben met proces en uitvoering zijn ondergebracht onder het vierde kopje 'strategie'. Daarnaast zijn er meer concrete ideeën en oplossingsrichtingen geschetst op de kaart van Delft. Ook deze worden meegenomen bij de uitwerking richting Ruimtelijke Structuurvisie.

1. Delft, onverdeelde stad met een eigen herkenbare identiteit;

Stad-landrelatie

- Groen en water ontwikkelen als stedelijke en regionale dragerstructuur;
- Ruimte vinden voor water;
- Wisselwerking en koppeling Delft met omliggende landschap;
- Stadsranden en stadsentrees herkenbaar maken;
- Groene verbindingen in de stad met groen om de stad.

Stedelijke identiteit

- Transformatie binnen bestaand stedelijk gebied met behoud van kwaliteiten;
- Openbare ruimte verbeteren;
- Conserveren open groengebieden om ons heen, m.n. Midden-Delfland.

Bovenstedelijke verzorgingsfunctie

- De stad zijn voor de omliggende VINEX wijken;
- Regionale benadering voorzieningenaanbod en gebruik recreatief groen;
- Meng en intensiveren van voorzieningen rond stations, in binnenstad en TU-gebied/TIC;
- Voorzieningen gericht op kenniswerkers;
- Herstructureren versleten bedrijventerrein: aansluiten op arbeidsaanbod, werkgelegenheid en functiemenging.

Verbindingen en opheffen barrières

- Inpassen grote auto-infrastructuur (ruimtelijk en milieutechnisch);
- Veranderen infrastructuur, nieuwe stedelijke ruimte creëren en slechten barrières;
- Bereikbaarheid bevorderen (OV, A4, A13, maar ook parkeren);
- Nadenken over parkeerstructuur ten noorden en oosten van de binnenstad.



2. Delft en haar buurten, een veelkleurig palet;

Identiteit

- Identiteit Delft handhaven: kleinschalige binnenstad en iedere buurt eigen identiteit;
- Karakter versterken van de Delftse buurten;
- Buurten als merk, wooncarrière niet zozeer op buurt maar op wijk-, en/of stadsniveau;
- Innovatieve duurzame wijk ontwikkelen als voorbeeld.

Woonmilieus

- Herstructureren homogene woonmilieus met veel sociale huur: richten op diverse doelgroepen en diversiteit woningaanbod (o.a. voor kenniswerkers);
- Combineren wonen en werken;
- Levensloopbestendige buurten (woningen en woonomgeving, incl. voorzieningen);
- Woonmilieus versterken (expliciet maken) met als doel binden hogen en midden inkomens.



3. Delft als onderdeel van het stedelijk netwerk van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad.

TIC

- Economisch profiel bepalen: kennis economie doorzetten (Technopolis, studentenmilieu en unieke faciliteiten);
- Ruimtelijk faciliteren kennisindustrie;
- Versterken relatie kennisinstellingen en bedrijvigheid;
- Bereikbaarheid Zuidvleugel/ kennisstad;
- Relatie leggen met Rotterdam-Airport en Schieveen, o.a. door OV-verbinding;
- Verbinden stad en TU (herkenbaarheid kennisstad in het straatbeeld);
- Ontwikkelen Watercentrum;
- Uitwerken TIC (masterplan).

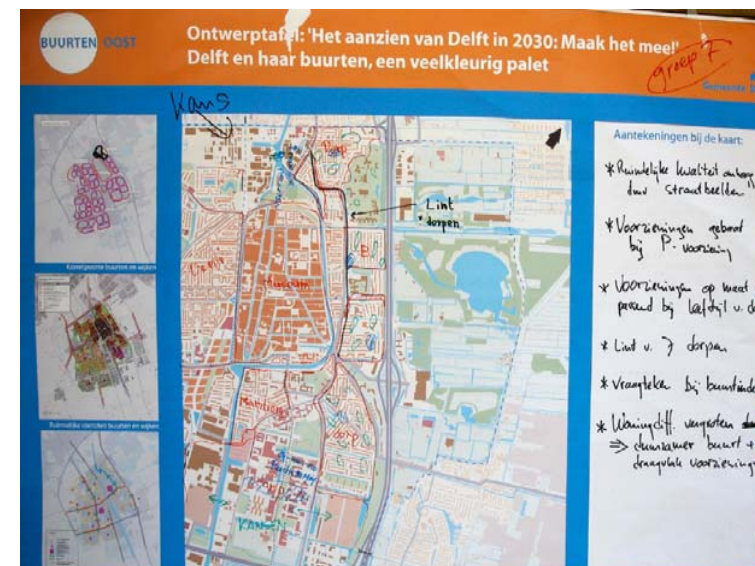
Toerisme

- Bewaken historische skyline;
- Vergroten binnenstad (bijv. door Westerkwartier meer 'binnenstadsmilieu' te geven);
- Water meer benutten als toeristische trekpleister;
- TIC en Toerisme ruimtelijk verbinden.



4. Strategie

- Keuzes maken;
- Positie en strategie bepalen in de regio en Zuidvleugel, inclusief afstemming met andere overheden;
- Inzetten op 3 T's: TIC, Toerisme en 'Thuisvoelen';
- Etaleren merk Delft: Historie, techniek en innovatie;
- Samenwerken buurgemeenten, met name m.b.t. ontwikkeling Rijswijk-Zuid;
- Ambitie stad versus beschikbare ruimte;
- Ruimtelijke uitwerking duurzaamheid;
- Citymarketing richten op speerpunten TIC en Toerisme;
- Innovatie en techniek inzetten om de behoefte aan de ruimte leefbaar te houden;
- Evenwichtige verdeling van aandacht voor binnenstad versus aandacht voor de wijken;
- Verbeteren samenwerking gemeente en TU Delft.



COLOFON

Deze Houtskoolschets is opgesteld door Vakteam Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Delft.

versie 28 augustus 2008

