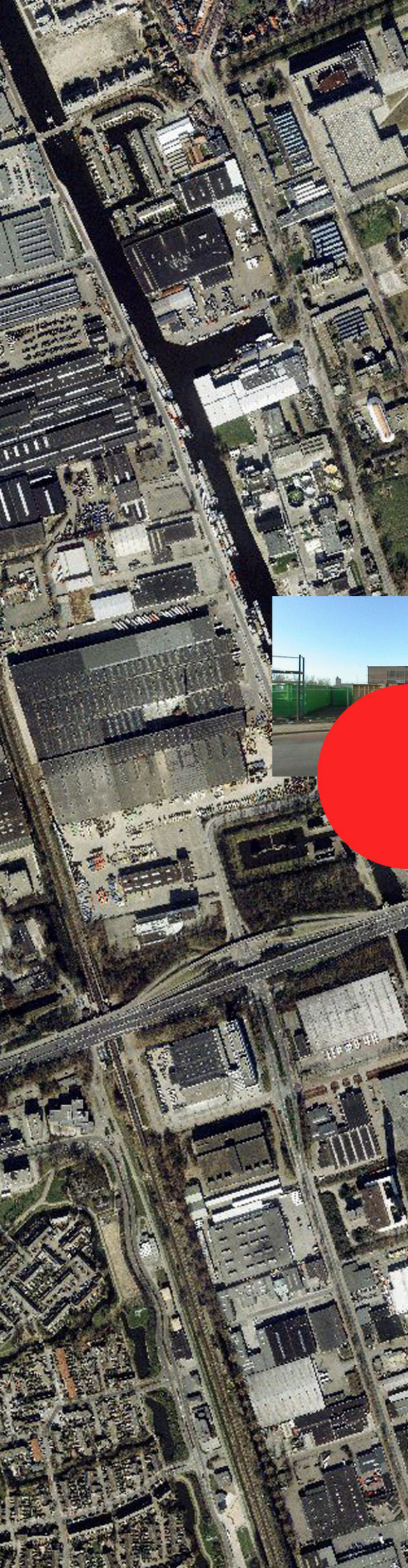




Gedeeltelijke herziening

Bestemmingsplan

Schieoevers Noord en Zuid
omgeving station Delft Zuid

Voorontwerp
oktober 2005



Gemeente Delft

TOELICHTING BEHORENDE BIJ DE GEDEELTELIJKE HERZIENING
BESTEMMINGSPLAN SCHIEOEVERS NOORD EN ZUID
-OMGEVING STATION DELFT ZUID-

VASTGESTELD DOOR DE RAAD
d.d.

GOEDGEKEURD DOOR GS
d.d.

oktober 2005

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel planvorming	1
1.2	Begrenzing plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	3
1.4	Opbouw plan.....	3
2	Gebiedsvisie	4
3	Juridische planbeschrijving	5
3.1	Verantwoording planvorm	5
3.2	Systematiek bestemmingen	5
3.2	Specifieke elementen.....	8
4	Ruimtelijke opzet	9
4.1	Ruimtelijke hoofdstructuur.....	9
5	Functies	13
5.1	Bedrijven en Kantoren.....	13
5.2	Horeca en detailhandel	15
5.3	Openbare ruimte	16
6	Milieu	18
6.1	Water	18
6.2	Ecologie	19
6.3	Bodem	21
6.4	Milieuzonering bedrijven	22
6.5	Geluid	23
6.6	Luchtkwaliteit	24
6.7	Externe veiligheid.....	25
6.8	Energie.....	26
7	Infrastructuur.....	28
7.1	Bovengronds (verkeer en vervoer).....	28
7.2	Ondergronds (kabels en leidingen)	32
8	Archeologie.....	33
8.1	Bestaande situatie	33
8.2	Beleid en onderzoek	34
8.3	Conclusie	34
9	Handhaving.....	36
9.1	Bestaande situatie	36
9.2	Beleid onderzoek	36
9.3	Gewenste ontwikkeling	37
9.4	Conclusie	37
10	Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid	38

1 Inleiding

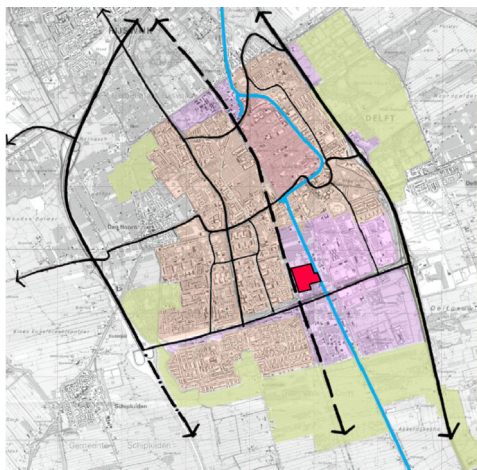
1.1 Aanleiding en doel planvorming

In Delft wordt in overleg met het bedrijfsleven gewerkt aan de verbetering van het bedrijventerrein Schieoevers. Voorkomen moet worden dat Schieoevers verpaupert. Daarom heeft gemeente Delft een visie opgesteld voor het gehele gebied Schieoevers voor de middellange en lange termijn, gekoppeld aan korte termijn acties. Deze visie wordt aan de gemeenteraadscommissie Duurzaamheid voorgelegd op 22 november 2005. Onderdeel van deze visie is het waarborgen dat in aansluiting op de plannen voor het naastgelegen station Delft Zuid, een ontwikkeling van de stationsomgeving naar een intensief en hoogwaardig gebruik mogelijk is.

De plannen voor station Delft Zuid houden onder andere in dat aan de westzijde van station Delft Zuid circa 30.000 m² kantoorruimte wordt ontwikkeld. Daarnaast is een begin gemaakt met planvorming voor verbetering van de directe omgeving van het station. Inmiddels is Delft Zuid aangewezen als pilot voor Stedenbaan, waardoor station Delft Zuid frequenter zal worden gehalteerd. Uitgangspunt van Stedenbaan is het afstemmen en op elkaar aansluiten van de modaliteiten openbaar vervoer, fiets en auto en de integratie met stedelijke ontwikkelingen. Dit betekent dat rondom het station ingezet wordt op een forse intensivering en opwaardering van het grondgebruik. Hierbij is ook een eventuele uitwisseling van kantoorvolume aan de westzijde van het spoor met de oostzijde aan de orde. Zo kan aan de westzijde ruimte ontstaan voor woningbouw. Het plangebied is gelegen aan de oostzijde van station Delft Zuid.

Verder maakt het plangebied deel uit van het gebied waarvoor de gemeenteraad op 24 februari 2005 een voorbereidingsbesluit heeft genomen. Dit besluit is genomen om te waarborgen dat in aansluiting op bovengenoemde plannen voor het naastgelegen station Delft Zuid een ontwikkeling van het gebied ten oosten het station naar een intensief en hoogwaardig gebruik mogelijk is. Derhalve dient te worden voorkomen dat met name in het onderhavige plangebied nieuwe extensieve bedrijven zich vestigen. Dergelijke bedrijven zouden een ontwikkeling naar een intensief hoogwaardig gebruik onmogelijk maken.

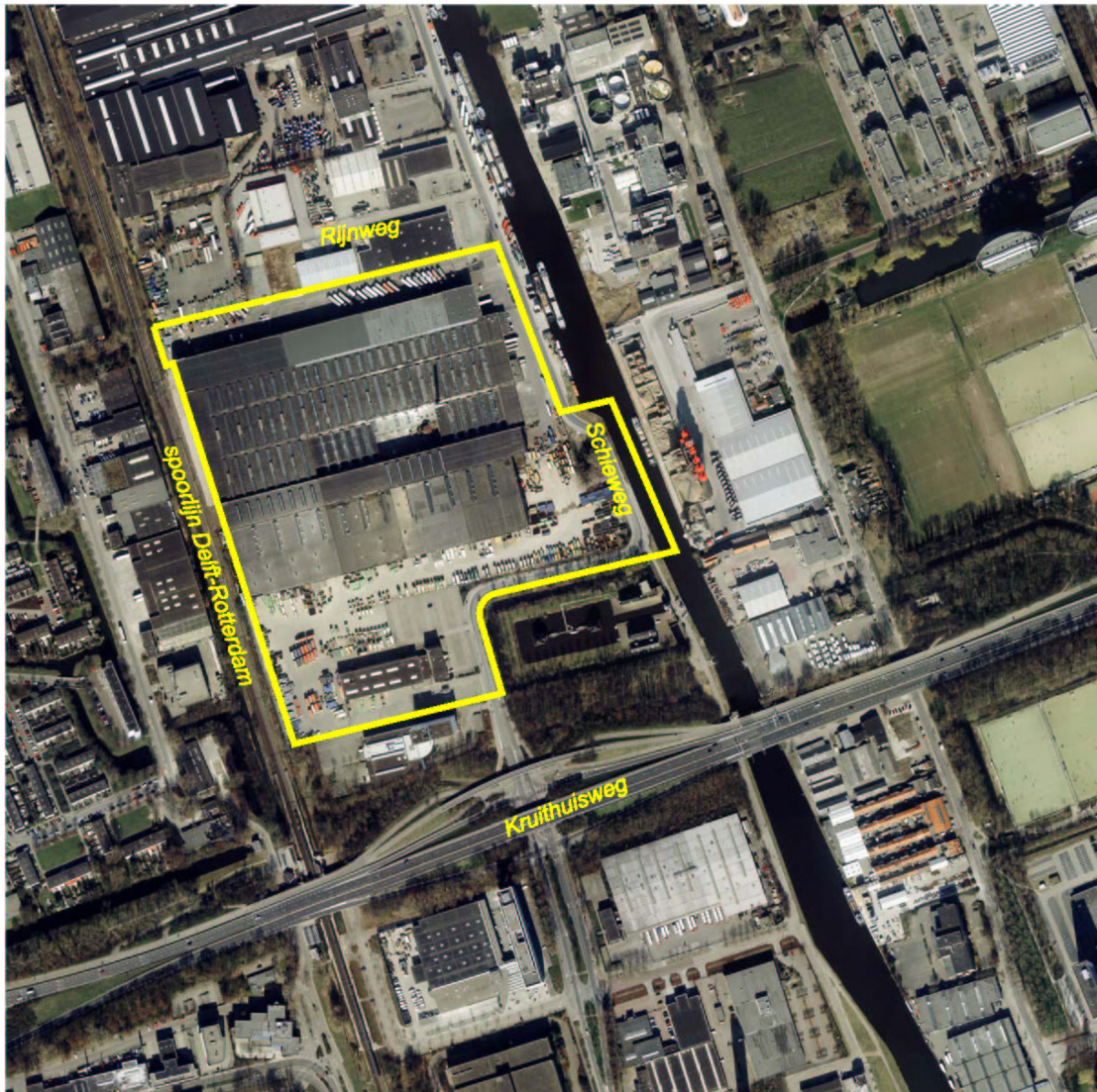
De voorliggende gedeeltelijke herziening Schieoevers noord en zuid - omgeving station Delft Zuid - is opgesteld om de realisatie van de visie voor het hele bedrijventerrein Schieoevers voor dit onderdeel van het terrein mogelijk te maken. Voorts dient voor het aflopen van het voorbereidingsbesluit op 27 februari 2006 een ontwerpbestemmingsplan ter inzage te liggen, zodat voorkomen wordt dat nieuwe extensieve bedrijven zich vestigen in het plangebied.



Figuur 1: ligging van het plangebied

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Schieoevers. Het plangebied wordt omsloten door de Rijnweg in het noorden, de Schieweg en Schie in het oosten, de spoorlijn in het westen en het perceel Schieweg 62 in het zuiden.



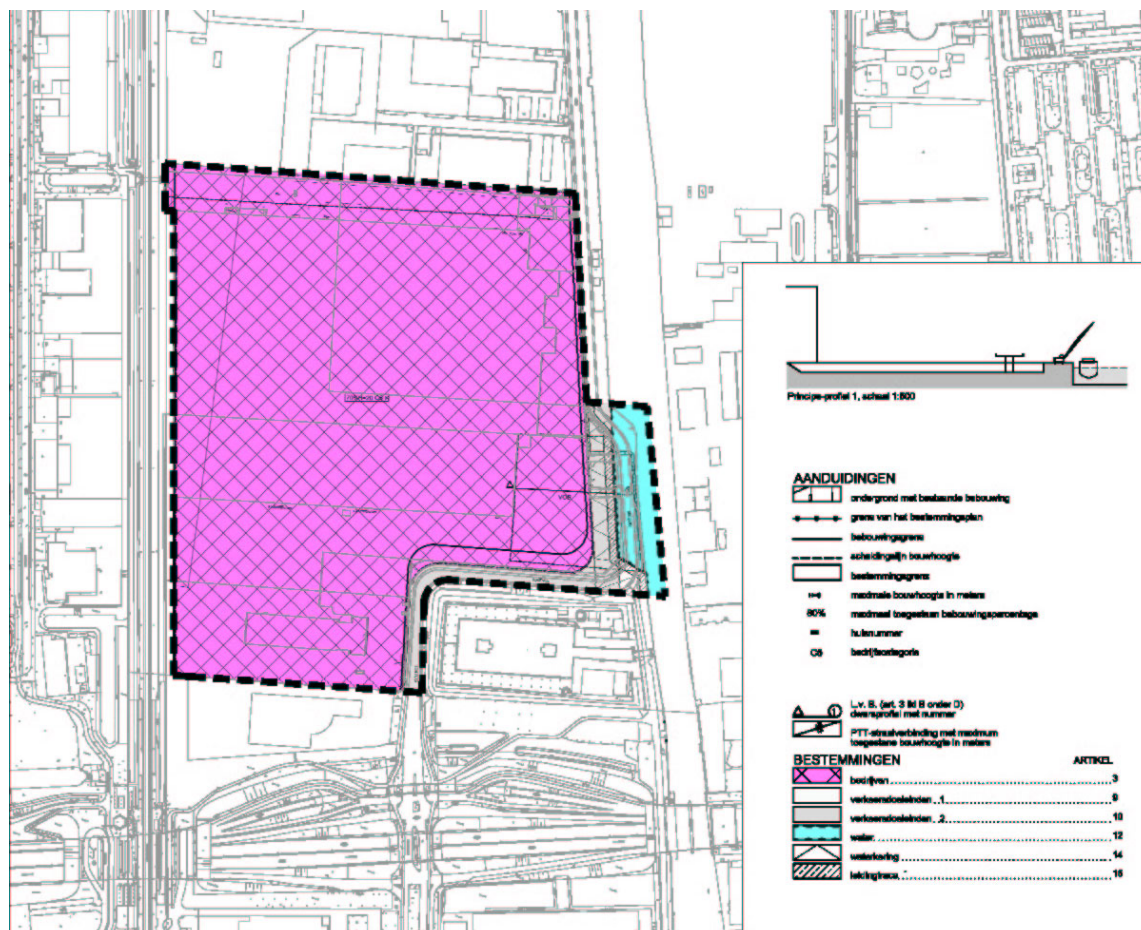
Figuur 2: begrenzing van het plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Momenteel geldt voor het plangebied het bestemmingsplan 'Schieoevers noord en zuid', vastgesteld door de gemeenteraad in 1999. Het bestemmingsplan kent aan de gronden de bestemming 'bedrijven' toe tot maximaal categorie 4 van de lijst van Bedrijfstypen. Een groot deel van de gronden is op de plankaart van de letter K voorzien. Op deze gronden zijn bezoekers- en arbeidsintensieve bedrijven toegestaan, mits:

- per 125 m² bruto kantoorvloeroppervlak niet meer dan één parkeerplaats is;
- per 5 werknemers niet meer dan één parkeerplaats beschikbaar is.

Verder heeft een deel van de gronden de aanduiding VOB, waardoor die gronden bestemd zijn voor een overslagstation voor huisvuil en industrieel afval.



Figuur 3: vigerend bestemmingsplan

1.4 Opbouw plan

Hoofdstuk 2 van dit bestemmingsplan, de gebiedsvisie, bevat een samenvatting van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 wordt een toelichting gegeven op de juridische regeling. In de hoofdstukken 4 tot en met 8 wordt de bestaande situatie, de regelgeving en onderzoeksgegevens en de gewenste ontwikkelingen op deelaspecten van de ruimtelijke ordening beschreven. Het betreft de aspecten: ruimtelijke opzet, functies, milieu, infrastructuur en archeologie. In deze hoofdstukken is de afweging van ruimtelijk relevante factoren gemaakt voor de toekomst van het plangebied. Hoofdstuk 9 beschrijft de bestaande situatie, de regelgeving en onderzoek en de gewenste ontwikkeling ten aanzien van handhaving in dit plangebied. In hoofdstuk 10 wordt tot slot de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven.

2 Gebiedsvisie

Het plangebied ligt tussen de Schie en het spoor en wordt momenteel alleen vanaf de zijde van de Schie ontsloten. Het gebied bestaat uit enkele grote, aaneengesloten kavels. De huidige situatie wordt gekenmerkt door extensief grondgebruik en grotendeels verouderde bebouwing waarbij de ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied, gelet op de ligging, nauwelijks benut worden. De bestaande ruimtelijke structuur (maatvoering, ontsluiting) belemmert de gewenste upgrading van het gebied.

Het zuidelijk deel van het plangebied ligt op korte afstand van station Delft Zuid en is goed zichtbaar vanaf de Kruithuisweg. Hier wordt daarom een attractief vestigingsmilieu voorgesteld voor kantoren, een hotel met conferentiefaciliteiten en ondersteunende functies in een parkachtige setting, in aansluiting op de aanwezige (ecologische) groenstructuur.

Het noordelijk deel van het plangebied behoudt de functie van bedrijvigheid, zij het dat hier een aanzienlijke intensivering van het grondgebruik wordt nagestreefd. Daarnaast en in samenhang hiermee wordt in dit deelgebied een begin gemaakt met het realiseren van een parallelweg langs het spoor (de verlengde Engelsestraat). Met deze ingreep ontstaat een efficiënte ontsluiting van het gebied en een aantrekkelijke zichtzijde aan het spoor, waardoor ook hier een intensief en hoogwaardig grondgebruik wordt gestimuleerd. De parallelweg langs het spoor wordt via een dwarsverbinding aangesloten op de bestaande Schieweg.

Om de beoogde intensivering van het grondgebruik te waarborgen, wordt uitgegaan van compacte, hoogwaardige oplossingen voor parkeren, laden en lossen en opslag. In het zuidelijk plandeel wordt een (ondergrondse) parkeergarage voorgeschreven. In het noordelijk plandeel wordt uitgegaan van eenvoudige, bovengronds gebouwde parkeervoorzieningen en vindt het laden en lossen en de opslag ofwel in gebouwde voorzieningen ofwel op het binnenterrein plaats.

Een belangrijke, aantrekkelijke kwaliteit van het gebied is de ligging aan de Schie. In het kader van het opwaarderen van het gebied wordt dan ook gestreefd naar een goed verblijfsklimaat aan de Schie. Ter ondersteuning hiervan wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt aan de oostzijde van het plangebied. De bestaande infrastructuur (Schieweg) zal hiertoe gedeeltelijk worden aangepast.

3 Juridische planbeschrijving

3.1 Verantwoording planvorm

Vanwege de beoogde ontwikkeling van het plangebied naar een intensief en hoogwaardig gebruik is gekozen voor een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. De planvorm is afgestemd op het kunnen realiseren van de beoogde ontwikkeling. Voor de transformatie van het plangebied is in dit bestemmingsplan gekozen voor bestemmingen met een directe bouwtitel. Het is wenselijk dat het bestemmingsplan binnen duidelijk grenzen een redelijke mate van flexibiliteit biedt in de vorm van een globale bestemming voor de verschillende functies in het plangebied. Hierbij speelt het plan in op de beoogde ontwikkelingen zonder dat de rechtszekerheid van de gebruikers in en om het gebied onevenredig wordt aangetast.

3.2 Systematiek bestemmingen

3.1.1 Algemene bepalingen

Begripsbepalingen

In dit artikel zijn begrippen gedefinieerd, die in de voorschriften worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende woorden toegekende betekenis.

Wijze van meten

Het onderhavige artikel geeft aan hoe de hoogte- en andere maten, die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, gemeten moeten worden.

3.1.2 Bestemmingen

Kantoordoeleinden

In het plangebied heeft het zuidwestelijke deel de bestemming kantoordoeleinden gekregen. Binnen deze bestemming zijn kantoren, een hotel en conferentiefaciliteiten toegestaan. Voor de hotel en conferentiefaciliteiten is een maximum toegestaan aantal vierkante meters bedrijfsoppervlakte opgenomen. Ten aanzien van het hotel geldt de aanvullende eis dat het hotel maximaal 100 kamers mag hebben. In de voorschriften is zowel een minimale bouwhoogte, als een maximale bouwhoogte opgenomen. Op de plankaart is een maximaal toegestaan bebouwingspercentage opgenomen. Het gezamenlijk oppervlak van de gebouwen mag ten hoogste het aangegeven percentage van het bestemmingsvlak bedragen.

De parkeervoorzieningen dienen binnen de bestemming kantoordoeleinden onder peil te worden gerealiseerd, waarbij maximaal een halve bouwlaag (2 meter) boven peil mag uitsteken.

De maximaal toegestane categorie kantoren, hotels en conferentiefaciliteiten is 2. Binnen categorie 3.1 en hoger komen echter geen kantoren, hotels en conferentiefaciliteiten voor. Daarom is er in het voorschrift geen koppeling gemaakt met bedrijfscategorieën en is geen vrijstellingsmogelijkheid opgenomen voor categorie 3.1-kantoren, -hotels en -conferentiefaciliteiten.

Bedrijfsdoeleinden

Bedrijven die voorkomen in categorie 1, 2 en 3.1 van de Lijst van Bedrijfstypen zijn algemeen toelaatbaar gesteld. Daarbinnen past een nevengebruik ten behoeve van aan de bedrijvigheid gelieerde en ondergeschikte detailhandel. Met een vrijstelling zijn onder voorwaarden categorie 3.2-bedrijven toegestaan. Onder bedrijven wordt verstaan bedrijven gericht op het vervaardigen van producten.

In de voorschriften wordt de maximale bouwhoogte in meters aangegeven. Gebouwen mogen binnen de bestemmingsgrenzen worden gerealiseerd. Er zijn geen aparte bouwgrenzen opgenomen.

Binnen de bestemming bedrijven is een aanwijzing 'kantoor en dienstverlening' opgenomen. In het vlak op de plankaart waarvoor deze aanwijzing geldt, zijn naast bovengenoemde

bedrijven, tevens kantoren en dienstverlening toegestaan. Daarnaast is met een vrijstelling onder voorwaarden tevens de vestiging van grootschalige detailhandel mogelijk gemaakt. Voor de bouw van gebouwen in het vlak waarvoor de aanwijzing 'kantoor en dienstverlening' geldt, zijn separate bouwvoorschriften opgenomen. Er is zowel een minimum als een maximum bouwhoogte opgenomen. Voor bouwwerken geen gebouw zijnde, geldt de algemene maximum bouwhoogte zoals is opgenomen onder lid 3 sub a.

Openbaar groen

De groene hoofdstructuur is bestemd als openbaar groen. Waar het groen ondergeschikt is aan een andere functie, zijn die gronden primair voor die andere functie bestemd. Voorbeelden van deze functies zijn kantoordoeleinden, bedrijfsdoeleinden, verblijfsdoeleinden enzovoort. Binnen deze bestemmingen is het toegestaan de gronden ook te gebruiken voor groen.

Binnen de bestemming openbaar groen bestaan beperkte bouwmogelijkheden voor recreatieve voorzieningen, nutsvoorzieningen en daarmee gelijk te stellen bouwwerken. De maximaal toegestane bouwhoogte van de bouwwerken is opgenomen in het artikel 'hoogteaanduidingen'.

Verblijfsgebied

De straten voor bestemmingsverkeer en binnenterreinen hebben de bestemming verblijfsgebied gekregen. Doorgaans geldt voor dit soort wegen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De bestemming laat beperkte bouw- en aanlegmogelijkheden toe, zoals verhardingen, kunstwerken enzovoort. De maximaal toegestane bouwhoogte van de bouwwerken zijn opgenomen in het artikel 'hoogteaanduidingen'.

Ter plaatse van de aanwijzing 'horecafunctie toegestaan' mogen de gronden tevens worden gebruikt voor een horecabedrijf, zoals een café, een restaurant, een lunchroom en dergelijke. Deze gronden zijn niet bedoeld voor hotels of discotheken. In de voorschriften is voor gebouwen ten behoeve van de horecafunctie een maximale bouwhoogte in meters opgenomen. Op de plankaart is een maximaal toegestaan bebouwingspercentage opgenomen. Het gezamenlijk oppervlak van de gebouwen mag ten hoogste het aangegeven percentage van het bestemmingsvlak bedragen. Voor bouwwerken geen gebouw zijnde, geldt de algemene maximum bouwhoogte, zoals is opgenomen onder lid 3.1.

Verkeersdoeleinden

De in het plangebied aanwezige wijkontsluitingswegen zijn bestemd tot verkeersdoeleinden. Voor deze wegen geldt doorgaans een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur. De bestemming laat beperkte bouw- en aanlegmogelijkheden toe, zoals verhardingen, kunstwerken enzovoort. De maximaal toegestane bouwhoogte van de bouwwerken zijn opgenomen in het artikel 'hoogteaanduidingen'.

Water

De hoofdwatergangen zijn bestemd tot water. De overige watergangen zijn niet specifiek bestemd, maar vallen onder bijvoorbeeld de bestemming openbaar groen, verblijfsdoeleinden enzovoort.

Waterkeringsdoeleinden en archeologisch waardevol gebied

In het plangebied komen waterkeringen en archeologisch waardevol gebied voor. Ter plaatse van deze waterkeringen en archeologisch waardevol gebied gelden dubbele bestemmingen. Bouwwerken ten behoeve van de andere voor die gronden geldende bestemmingen zijn slechts toelaatbaar na vrijstelling. Ter plaatse van de medebestemming archeologisch waardevol gebied geldt een aanlegvergunningplicht voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

3.1.3 Overige bepalingen

Gebruiksbeoordelingen

In dit artikel is een algemeen verbod opgenomen voor gebruik in strijd met de bestemmingen. In lid 2 is aangegeven welk gebruik in ieder geval verboden is en in lid 3 welk gebruik hieronder niet wordt verstaan. Lid 4 bevat de zogenaamde “toverformule”, door middel waarvan vrijstelling van de algemene gebruiksverboden kan worden verleend.

Dubbeltelbepaling

Om misbruik van de bouwvoorschriften te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een bouwvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen. Dit zou bijvoorbeeld aan de orde kunnen zijn ingeval (onderdelen van) bebouwingsstroken van verschillende eigenaars zijn.

Bestaande afstanden en maten

Met deze bepaling wordt voorkomen dat bestaande situaties die afwijken van de maatvoering ingevolge hoofdstuk III –onbedoeld– geheel of gedeeltelijk onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan vallen.

Algemene vrijstellingsbevoegdheid

In dit artikel wordt aangegeven in hoeverre en in welke gevallen vrijstelling kan worden verleend ingeval van geringe afwijkingen van de bouwvoorschriften.

Wijzigingsbevoegdheden

In dit artikel is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor een beperkte overschrijding van bestemmingsgrenzen.

Hoogteaanduidingen

Dit artikel beschrijft wat de op de kaart aangegeven hoogteaanduidingen betekenen. Tevens is in dit artikel opgenomen de maximale bouwhoogten van bouwwerken geen gebouw zijnde.

Algemeen procedurevoorschrift

In dit artikel zijn de procedureregels opgenomen die in acht moeten worden genomen bij de toepassing van de in het plan opgenomen vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden.

Overgangsbepalingen

Dit artikel bevat de overgangsbepalingen met betrekking tot het bouwen en het gebruik gronden.

In afwijking van de bouwvoorschriften blijven enige bouwmogelijkheden bestaan voor die gebouwen die afwijken van het plan en die zijn of worden gebouwd bij of krachtens de Woningwet. Bestaande afwijkingen mogen in principe niet worden vergroot.

Het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken, dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat het rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet. Het overgangsrecht is echter niet van toepassing op gebruik dat al in strijd was met het voorgaande plan. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan, indien de afwijking hierdoor in mindere mate strijdigheid met dit bestemmingsplan oplevert.

Strafbepaling

Het gebruik van gronden en bouwwerken in strijd met de bestemming, het verrichten van aanlegvergunningsplichtige werken of werkzaamheden zonder aanlegvergunning en het overtreden van bijzondere gebruiksvoorschriften is strafbaar en kan worden bestraft met een geldboete van de derde categorie, dan wel een hechtenis van ten hoogste zes maanden.

3.2 Specifieke elementen

Seksinrichtingen

Het gemeentelijk beleid omvat een vrijstellingsbevoegdheid ten aanzien van de vestiging van seksinrichtingen binnen de gemeente Delft. Het plangebied Omgeving station Delft Zuid is niet van dit beleid uitgesloten. Met vrijstelling zijn seksinrichtingen in het plangebied, onder bepaalde voorwaarden, toegestaan binnen de bestemmingen bedrijfsdoeleinden en gemengde doeleinden. Binnen het gemeentelijk grondgebied zijn in totaal maximaal twee seksinrichtingen toegestaan. Raamprostitutie is uitgesloten.

Lijst van Bedrijfstypen

Met behulp van de Lijst van Bedrijfstypen wordt aangegeven welke milieubelastende activiteiten in een gebied wel of niet toelaatbaar zijn. De Lijst van Bedrijfstypen die de gemeente Delft hanteert bij het bepalen van de milieucategorie is de lijst afkomstig uit de Nota Bedrijven en bestemmingsplannen vastgesteld door de gemeenteraad in oktober 2003. Deze lijst is gebaseerd op de Lijst van Bedrijfstypen uit de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. In de lijst uit de Nota Bedrijven en bestemmingsplannen, zoals opgenomen bij de voorschriften van dit bestemmingsplan, zijn de indicatieve afstanden uit de lijst van de VNG opgenomen. In het delftse beleid worden echter andere afstanden gehanteerd dan de VNG richtlijnen. Deze afstanden zijn opgenomen in het schema, waarin het gebiedstype en het soort toegestane bedrijven is opgenomen. Dit schema is tevens opgenomen bij de voorschriften van het bestemmingsplan.

4 Ruimtelijke opzet

4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

Het plangebied is circa 13 hectare groot en maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Schieoevers met een oppervlak van ruim 100 hectare. Het plangebied ligt ingeklemd tussen de Schie en het spoor en wordt vanaf de zijde van de Schie ontsloten. Aan de zijde van het spoor liggen thans de achterkanten van de bedrijven.

De ligging van het plangebied in de nabijheid van station Delft Zuid is van belang. De ligging aan het spoor geeft uitstekende mogelijkheden om hier hoogwaardige en intensieve functies te realiseren.

De Schieweg ligt langs het water. Het Kruithuis, dat direct ten zuiden van het plangebied ligt, is een in dit verband, bijzonder cultuurhistorisch fenomeen waar het water van de Schie tot in het complex doorloopt.

Tot slot is kenmerkend voor het plangebied dat het bestaat uit een aantal grote aaneengesloten kavels met vrijwel geen openbare ruimte. Door deze maatvoering en het gebrek aan openbare ontsluitingswegen is een proces van geleidelijke upgrading hier niet realiseerbaar. Dit betekent dat er ingegrepen moet worden in de ruimtelijke structuur, zodat een fijnmaziger structuur zal ontstaan met meer ruimte voor water, groen en verkeersdoeleinden en een hoogwaardigere uitstraling.

4.2 Beleid en Onderzoek

Het Regionaal Structuurplan (RSP) Haaglanden is op 20 februari 2002 vastgesteld. Het stadsgewest Haaglanden brengt met het RSP veel van de actuele plannen en beleidsvoornemens van rijk, provincie en gemeenten in onderlinge samenhang. Voor Delft zijn met name het vasthouden van de natuurlijke bevolkingsgroei in de regio met een gevarieerde samenstelling en het versterken van de economische positie van Haaglanden van belang. Het bestemmingsplangebied staat aangegeven als bestaand bedrijventerrein te herstructureren.

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. Hier wordt de nadruk gelegd op het belang van de compacte stad en het behoud van de veelzijdigheid van het stedelijk functioneren.

In het streekplan is gekozen voor het sturen op stedelijk ruimtebeslag met behulp van bebouwingscontouren, de 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 plangebied valt binnen de rode of bebouwingscontour.

De locatie valt binnen de legenda-eenheid bedrijventerrein. Een bedrijventerrein is een aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie bedrijvigheid, waaronder begrepen transport en distributie, productie, veilingen, kenniscentra alsmede nutsvoorzieningen.

In het streekplan is de locatie aangewezen als stedelijk vernieuwingsgebied met als ontwikkelingsrichting "overig, regie bij de gemeente".

De gemeente Delft streeft naar een zo optimaal gebruik van de schaarse ruimte in de stad.

Om de beperkte ruimte binnen Delft zo goed mogelijk te gebruiken, wordt ingezet op het goed benutten van de aanwezige capaciteit van het openbaar vervoer. In dat kader is de gemeente sinds enige jaren nauw betrokken bij planvorming voor intensief, hoogwaardig grondgebruik rondom het NS station Delft Zuid. Dit heeft in het bestemmingsplan Station Zuid inmiddels geresulteerd in de, door gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland goedgekeurde, planologische ruimte voor 35.000 m² bruto vloeroppervlak kantoren en in de oprichting van de Grond Exploitatie Maatschappij (GEM) Station Zuid ten behoeve van de ontwikkeling van dit project. De gemeente participeert in dit project.

Voornoemde beleidsvisie van de gemeente Delft wordt door het stadsgewest Haaglanden en de provincie Zuid-Holland gedeeld, blijktens het regionale project Locatie Ontwikkeling en Bereikbaarheid (LOB) en het provinciale vervoersconcept Stedenbaan. Aan beide beleidsvisies, LOB en Stedenbaan, wordt door de gemeente Delft nadrukkelijk meegewerkt,

waarbij steeds in het bijzonder de potentie van station Delft Zuid en omgeving in beeld is geweest.

Dit alles heeft er toe geleid dat in regionaal en provinciaal verband station Delft Zuid wordt erkend als één van de meest kansrijke locaties om de bovengenoemde beleidsvisie uit te voeren. Delft Zuid heeft in dit verband de status van een pilotproject verworven. Uitwerking van deze status vindt momenteel plaats.

Nu de planvorming voor de Spoorzone in onze stad in een stroomversnelling is geraakt, krijgen ook de ontwikkelingsmogelijkheden van de omgeving van station Delft Zuid een ander perspectief. Een verbetering van de treindienst is aan de orde in het kader van het Stedenbaanproject. Het aantal treinen dat op station Delft Zuid stopt, neemt toe en het station zelf wordt opgewaardeerd.

Om de beoogde ontwikkelingen te faciliteren, dient te worden gewaarborgd dat de percelen rond station Delft Zuid de gewenste hoogwaardige, (arbeids-)intensieve bestemmingen krijgen.

Het oppervlak dat door bovengenoemde ontwikkelingen aan bedrijventerrein verloren gaat, zal in een later stadium worden gecompenseerd. De gemeente Delft neemt daartoe, evenals de provincie Zuid Holland op regionaal niveau deel aan de Ambtelijke Commissie Coördinatie Ruimtelijke Ordening, waarin een nieuwe visie wordt voorbereid op compensatiemogelijkheden voor bedrijfsverplaatsingen in de regio. Deze visie is naar verwachting eind 2005 gereed en zal worden meegenomen in de aanpassing van het Structuurplan Haaglanden.

4.4 Gewenste ontwikkelingen

In het plangebied worden twee deelgebieden onderscheiden, een zuidelijk deel van circa 1 hectare en een noordelijk deel van circa 7,5 hectare uitgeefbaar terrein. Het gebied wordt ontsloten door de Schieweg en de nieuw te realiseren parallelweg langs het spoor.

Het zuidwestelijke deelgebied in het plangebied maakt onderdeel uit van 'de etalage' met als één van de belangrijkste opgaven: een hoogwaardig, attractief vestigingsmilieu creëren op een uitstekend bereikbaar en zichtbaar kruispunt van infrastructuur, een etalage waar Schieoevers en Delft zich presenteren. Dit is een kansrijk gebied voor een forse intensivering van het grondgebruik in de vorm van hoofdzakelijk kantoren.

Dit deel van het plangebied is georiënteerd op station Delft Zuid en qua zichtbaarheid, op de Kruithuisweg. Dit deelgebied is bestemd voor kantoren en een hotel met conferentiefaciliteiten. Het inrichtingsbeeld sluit aan op de bestaande ecologische groenstructuur. Het geheel vormt een aantrekkelijke, parkachtige setting mede bedoeld als een 'etalage' van de stad Delft en het bedrijventerrein Schieoevers. Het parkeren zal hier landschappelijk moeten worden ingepast.

Het noordelijk deel van het plangebied maakt onderdeel uit van het structuurprincipe 'de stenvork' met als belangrijkste opgave om naast de Schieweg een tweede ontsluitingsweg te realiseren parallel aan het spoor (de Verlengde Engelsestraat). Op deze manier krijgt het gebied twee 'voorkanten', één aan het spoor en één aan de Schie. De ontsluitingsweg langs het spoor en de Schieweg komen nabij het Kruithuis samen in de aansluiting op de Kruithuisweg, waardoor een structuur ontstaat in de vorm van een stenvork.

Hier zijn de centrale doelstellingen:

- het realiseren van een meer fijnmaziger en efficiëntere ruimtelijke structuur;
- het creëren van een zichtlocatie aan het spoor en verbeteren van de uitstraling aan de spoorzijde;
- het realiseren van noodzakelijke cq. beleidsmatig gewenste ingrepen op het gebied van water, verkeer en ecologie.

Het noordelijk plandeel is bestemd voor hoogwaardige bedrijvigheid met een intensief grondgebruik. Door de aanleg van de parallelweg langs het spoor kan maximaal profijt getrokken worden uit de ligging aan één van de drukste spoorwegen in Nederland, zowel wat

betreft de zichtbaarheid als wat betreft de bereikbaarheid. Dit plandeel wordt onderverdeeld door een dwarsroute die de Schieweg en de parallelweg langs het spoor verbindt. Hierdoor ontstaat een efficiënt ontsloten gebied en wordt het binnenterrein bereikbaar voor expeditie en parkeren.

Een belangrijke, aantrekkelijke kwaliteit van het gebied is de ligging aan de Schie. In het kader van het opwaarderen van het gebied wordt dan ook gestreefd naar een goed verblijfsklimaat aan de Schie. Ter ondersteuning hiervan wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt aan de oostzijde van het plangebied. De bestaande infrastructuur (Schieweg) zal hiertoe gedeeltelijk worden aangepast.

Water, (ecologisch) groen, verkeer en openbaar verblijfsgebied worden geïntegreerd ontwikkeld, zodat een logische, aantrekkelijke en duurzame hoofdstructuur ontstaat.

4.1.1 Waterstructuur

In het plangebied is thans praktisch geen oppervlaktewater aanwezig. Conform het gemeentelijk waterbeleid dient een waterstructuur te worden gerealiseerd. In het plan is een brede watergang langs de oostkant van het spoor opgenomen. Deze watergang heeft toegevoegde waarde: versterking ecologische structuur, uitstraling van het gebied en afscherming (bijv. van het spoor).

Groenstructuur

De groenstructuur volgt waar mogelijk de water- en/of de wegenstructuur. Dit betekent dat bij de watergang langs het spoor een groene inrichting met ecologische oevers wordt nagestreefd. Consequentie van deze benadering is dat de 'drager' van de waterstructuur, die noordzuid loopt, wordt gecombineerd met de ecologische structuur. Hiervoor is al aangegeven dat voor het zuidwestelijke deel van het plangebied een parkachtig inrichtingsbeeld wordt nagestreefd.

Verkeersstructuur

Het plangebied wordt ontsloten vanaf de Kruithuisweg. In het zuiden van het plangebied splitst de weg zich vanaf de aansluiting op de Kruithuisweg in twee routes langs de randen van het gebied. De ontsluitingsweg langs het spoor neemt de functie van hoofdontsluitingsweg van de Schieweg over.

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van het NS station Delft Zuid. Voor dit station bestaan al vergesloede verbeteringsplannen. Vanwege deze plannen dient gewaarborgd te worden dat het plangebied hoogwaardige, (arbeids)intensieve bestemmingen krijgt, zodat de capaciteit van het openbaar vervoer optimaal wordt benut.

Voor het langzaam verkeer in noordzuid richting biedt de al genoemde aanleg van de ontsluitingsweg langs het spoor een belangrijke verbetering. Door de aanleg van deze weg wordt de Schieweg, die nu nog de enige autoroute in dit gebied vormt en gebruikt wordt voor autoverkeer, expeditie vrachtverkeer en langzaam verkeer, ontlast. Dit draagt tevens bij aan het streven naar een aantrekkelijke recreatieve verbinding tussen het centrum van Delft en het recreatiegebied Midden Delfland. Langs de parallelweg langs het spoor ligt een veilige fietsroute van en naar het station. Ook het aanpassen van het profiel van de Schieweg vormt een verbetering van het raamwerk voor langzaam verkeer.

4.1.2 Programmatistische structuur

In het plangebied blijft de bedrijfsfunctie voorop staan. Het bestemmingsplan is erop gericht om de bedrijfsfunctie anders in te kleuren; intensiever en hoogwaardiger en beter aansluitend bij de kwaliteiten van de locatie en het beleid van de gemeente en andere overheden op het gebied van verkeer en vervoer. De locatie ligt in de invloedssfeer van station Delft Zuid. Daarom wordt op die locatie ingezet op bedrijvigheid met een groot aantal arbeidsplaatsen en/of een fors aantal klanten die zo veel mogelijk van het openbaar vervoer gebruik maken.

Dit betekent dat het zuidelijk deel van het plangebied gereserveerd wordt voor kantoren, hotel- en conferentiefuncties. Het overige plangebied is bestemd voor lichte bedrijvigheid

(cat. 1 t.m 3.1 en 3.2 onder voorwaarden), omdat dit doorgaans intensieve en hoogwaardige bedrijvigheid betreft met een hoge vervoerswaarde voor het station Delft Zuid. Aan de zichtzijde vanaf het spoor en de zuidelijke entree van het plangebied is een strook aangewezen, waarbinnen tevens kantoren, dienstverlening en onder voorwaarden grootschalige detailhandel is toegestaan.

5 Functies

5.1 Bedrijven en Kantoren

5.1.1 *Bestaande situatie*

De terreinen in het plangebied worden gekenmerkt door veelal verouderde bebouwing en extensief grondgebruik. Er bestaat in de huidige situatie geen functionele binding tussen de bedrijvigheid in het plangebied en het NS station Delft Zuid.

5.1.2. *Beleid en onderzoek*

Provinciaal beleid

Het streekplan Zuid-Holland West is gericht op het concentreren van mobiliteitsintensieve functies rond knopen binnen het stedelijk gebied. Daarbij gaat het onder andere om kantoren en publieksgerichte voorzieningen. Leidraad voor de uitvoering zijn de Provinciaal Economische Visie en het Meerjarenprogramma Economie 2002-2006. Ten aanzien van bedrijventerreinen zet de provincie primair in op kwaliteitsverhoging. Herontwikkeling, intensief ruimtegebruik, segmentering, selectief uitgiftebeleid en duurzame ontwikkeling zijn daarbij kernbegrippen. Om het tekort aan beschikbare ruimte voor bedrijven te lenigen, kiest de provincie primair voor duurzame herstructurering en intensivering van de reeds uitgegeven bedrijventerreinen. Dit geldt vooral voor de bedrijventerreinen binnen de rode contouren.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk ruimtelijk economisch beleid staat in de nota 'De economie van Delft: op weg naar 2015'. Deze nota geeft prognoses inzake de ruimtevraag van bedrijven en instellingen en de groeimogelijkheden van de Delftse economie. Hiervoor is de structuur van de Delftse economie nauwkeurig in kaart gebracht. Ook de groei van de beroepsbevolking in Delft en omgeving is een zeer bepalende factor voor de economische groei. De taak van gemeenten is tijdig de nodige maatregelen te nemen om te kunnen voldoen aan de te verwachte ruimtevraag (kwalitatief en kwantitatief) van bedrijven en de bereikbaarheid. De hoofddoelstellingen van het gemeentelijk economisch beleid zijn:

- de groei van de werkgelegenheid minimaal gelijk op te laten gaan met de groei van de beroepsbevolking;
- kwaliteit en kwantiteit van werk in Delft te laten aansluiten op de samenstelling en opleidingsniveau's van de beroepsbevolking.

De belangrijkste conclusies ten aanzien van bedrijventerreinen zijn:

- Binnen de gemeentegrenzen is er op dit moment geen ruimte voor een nieuw bedrijventerrein van enige omvang. Alleen in het kader van de herontwikkeling van Schieoevers zullen incidenteel nog deelgebieden beschikbaar kunnen komen.
- In het nieuw uit te werken regionale bedrijventerreinenbeleid Haaglanden expliciet aandacht schenken aan de ruimtevraag van Delftse bedrijven naar standaardbedrijventerreinen van gemiddeld circa 3 hectare per jaar.
- Omdat de ontwikkeltijd voor een nieuw bedrijventerrein ongeveer 8 jaar is en Harnaspolder omstreeks 2012 vol is, is het nodig op zeer korte termijn plannen te maken voor nieuwe standaard bedrijventerreinen in de regio.
- In principe besluiten dat het bestemmen van bedrijventerreinen voor andere functies niet aan de orde is, zolang er geen zicht is op alternatieven locaties in of direct rondom de stad.

De conclusies inzake de kantorenmarkt voor de periode 2004 – 2015 zijn:

- De actuele prognoses gaan uit van een gemiddelde vraag aan nieuwbouw kantoren in Delft van circa 10.000 m² bruto vloeroppervlak kantoren per jaar.
- Anno september 2004 is er direct aanbod aan beschikbare kantoorpanden van ca. 35.000 m² bruto vloeroppervlak. Bovendien zijn er plannen voor 35.000 m² kantoren in

2005/2006 bij Station Zuid en na 2010 bij Centraal station van circa 20.000 m² voor de commerciële markt.

- Rekeninghoudend met een frictie leegstand van circa 5% is er rekenkundig voldoende aanbod voor 8 tot 10 jaar. Niet meegerekend is Technopolis vanwege het specifieke R&D marktsegment.
- De locatie Station Zuid (circa 35.000 m²) is geschikt voor huurders op zoek naar nieuwbouwkwaliteit van een middelgroot schaalniveau. De uitstraling van het gebied kan parkachtig zijn, maar ook een stedelijke omgeving. Bereikbaarheid met de auto is belangrijk. De uitstraling moet hoogwaardig en professioneel zijn: dit is een belangrijke vestigingseis van de gebruikers. Het gebruikersprofiel is het middelgrote schaalniveau en stabiele kwaliteit. Gebruikers: overheid, zakelijke dienstverlening en instellingen.
- Gelet op een doorlooptijd van 4 tot 5 jaar om nieuwe kantoorlocaties te ontwikkelen en de vraag en aanbodsituatie zijn de huidige nieuwbouwplannen voor kantoren (inclusief 7.000 m² bruto vloeroppervlak bij de brandweer) voldoende om te kunnen voldoen aan de vraag tot omstreeks 2010 -2012.

Het vigerende kantoorbeleid van de gemeente Delft maakt integraal deel uit van het Kantorenprogramma Haaglanden vastgesteld door het Algemeen Bestuur Haaglanden d.d. 23 juni 2004. De kantorenstrategie van Haaglanden beperkt zich voor wat de gemeente Delft in principe tot de plannen op de volgende locaties:

- randstedelijke knooppuntlocaties: Delft Centraal Station/Spoorzones;
- regionale knooppuntlocaties: station Delft Zuid;
- verspreide kantoren in woonwijken.

Afwijkingen van het programma zijn toegestaan als een gemeente wil schuiven tussen locaties op eigen grondgebied en die zoveel mogelijk binnen het eigen tijd- en segmentgebonden programma passen. (Uitzonderingsclausule "interne verschuivingen") Het dagelijks bestuur van Haaglanden laat jaarlijks de kantorennieuwbouw monitoren en toetsen aan het afgesproken programma.

5.1.3 Gewenste ontwikkeling

Overeenkomstig het mobiliteitsbeleid van de provincie wil de gemeente Delft nieuwe kantoren zoveel mogelijk realiseren rond knooppunten van openbaar vervoer. Dit is mede ingegeven door het streven naar behoud en versterking van het bestaande stedelijke structuur. In het bestemmingsplan wordt in het zuidwestelijke deel van het plangebied, gelegen ten oosten van NS station Delft Zuid, de functie kantoren mogelijk gemaakt. Dit in het kader van een uitwisseling van kantoorvolume die in bestemmingsplan Station Zuid is gepland aan de westzijde van het spoor. Zo kan aan de westzijde ruimte ontstaan voor woningbouw.

Voor het overige deel van het plangebied wordt gestreefd naar behoud van de bedrijfsfunctie. Er wordt ingezet op intensiever, hoogwaardiger en duurzamer grondgebruik binnen de sfeer van bedrijvigheid. Naast bedrijvigheid wordt aan de zichtzijde langs het spoor en aan de entreezijde van het plangebied tevens kantoren en dienstverlening mogelijk gemaakt.

5.1.4 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de geschetste plannen tot herontwikkeling goed passen in het beschreven beleid. Het mogelijk maken van kantoren in de directe nabijheid van NS station Delft Zuid en het inzetten op intensiever, hoogwaardiger en duurzamer grondgebruik binnen de sfeer van bedrijvigheid past goed binnen het beleid dat de gemeente en de provincie Zuid-Holland voeren.

5.2 Horeca en detailhandel

5.2.1 Bestaande situatie

In de bestaande situatie is geen detailhandel of horeca aanwezig. Het plangebied wordt geheel in beslag genomen door extensieve bedrijvigheid.

5.2.2 Beleid en onderzoek

Een marktstudie van ZKA Markt & Beleid van eind 2000 – in opdracht van Stadsgewest Haaglanden - acht een gemiddelde jaarlijks groei van ca. 3% aan hotelfaciliteiten haalbaar. Het Regionaal Structuurplan Haaglanden raamt voor Delft dat er tot 2013 ruimte is voor circa 200 tot 300 nieuwe hotelkamers. Rekening houdend met onder andere de hotelplannen voor Ikea en Koepoort is er in de periode 2010 - 2013 ruimte voor een hotel met 100 kamers.

De congres - en conferentiemarkt groeit structureel, hierdoor neemt de behoefte aan congresruimte in de regio ook structureel toe.

Het vigerende en toekomstige beleid van Rijk, provincie en stadsgewest Haaglanden ten aanzien van perifere detailhandel (PDV) en grootschalige detailhandellocaties (GDV) in de regio komt neer op het handhaven van de huidige locaties: één GDV locatie (Mega stores in Den Haag) en de huidige 4 PDV locaties in Delft, Naaldwijk, Zoetermeer en Den Haag. Verplaatsing van PDV en GDV vestigingen behoort tot de mogelijkheden mits dit past binnen de regionale afspraken met betrekking tot de regionale detailhandelsstructuur.

Beperkte dag horecavoorzieningen relevant voor het functioneren van het gebied kunnen worden toegestaan.

5.2.3 Gewenste ontwikkeling

Er is omstreeks 2010 waarschijnlijk ruimte voor circa 100 hotelkamers in het 3 tot 4 sterrensegment. Het betreft hier voornamelijk zakelijke overnachtingen. Wanneer de economische ambities in Delft en de regio worden gerealiseerd (o.a. Technopolis), wordt een stijgende vraag naar zakenhotels voorzien. Ook zal door de groeiende conferentiemarkt (en de gedeeltelijke afbraak van het Congrescentrum in Den Haag) de behoefte aan conferentieruimte in de regio toenemen. In het bestemmingsplan wordt in het zuidwestelijke deel van het plangebied, gelegen in de directe nabijheid van NS station Delft Zuid, de functie hotel- en conferentiefaciliteiten mogelijk gemaakt met een maximum van 12.500 m² gezamenlijk bruto vloeroppervlak.

De huidige situatie van verspreide grootschalige detailhandel, zoals bouwmarkten, meubelzaken, keukenbedrijven en dergelijke, over het gehele bedrijventerrein Schieoevers is niet gewenst. Vooruitlopend op het nieuwe regionale bedrijventerreinenbeleid is middels dit bestemmingsplan een zone van beperkte omvang aangewezen om groepering van de verspreide detailhandelszaken op een goed ontsloten locatie mogelijk te maken. Het gaat uitsluitend om de in de bestaande situatie reeds op het bedrijventerrein Schieoevers gevestigde detailhandel. Voor andere detailhandel - uitgezonderd aan bedrijven gelieerde en ondergeschikte detailhandel - wordt het niet mogelijk gemaakt zich in het plangebied te vestigen. Tevens is als voorwaarde in dit bestemmingsplan opgenomen dat op de percelen die vrijkomen na de verplaatsing van detailhandelsbedrijven naar de in onderhavig plangebied aangewezen zone, geen detailhandel meer mogelijk is. Dit vergt aldus een stringent ruimtelijk beleid met betrekking tot de elders in Schieoevers achter te laten percelen met een bestemming detailhandel.

Tot slot is het wenselijk dat in het plangebied, in beperkte mate, horecavoorzieningen zich kunnen vestigen, die een relatie hebben met het gebied of de route die van de binnenstad door het plangebied naar het recreatiegebied Midden-Delfland loopt. In het bestemmingsplan wordt derhalve langs de Schie horeca, niet zijnde discotheken of hotels, mogelijk gemaakt. Daarbij wordt vooral gedacht aan een restaurant of lunchroom.

5.2.4 Conclusie

Wanneer de economische ambities van Delft en de regio worden gerealiseerd, zal dat resulteren in een stijgende vraag naar zakenhotels en ontstaat er omstreeks 2010 ruimte voor een zakenhotel met circa 100 kamers. Ook zal door de groeiende congres - en conferentiemarkt de behoefte aan conferentieruimte in de regio toenemen.

Het gebied kan uitgroeien tot een nieuw economisch centrum van Delft met publieksgerichte functies op het gebied van grootschalige detailhandel en van horeca.

5.3 Openbare ruimte

5.3.1 Bestaande situatie

Het plangebied ligt langs de Schie. Het gebied ontleent een bijzondere kwaliteit aan de aanwezigheid van deze waterloop. De openbare ruimte langs de Schie heeft deels een recreatieve functie. De Schieweg verbindt de binnenstad met het recreatiegebied Midden-Delfland. In het plangebied is sprake van zeer grote aaneengesloten kavels met vrijwel geen openbare ruimte. Het gebied keert zich af van het spoor.

5.3.2 Beleid en onderzoek

Voor de inrichting van de openbare ruimte is in 1999 het 'Handboek Openbare ruimte' opgesteld. Daarin zijn aan de hand van vlakken, lijnen en punten de hoofduitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte geformuleerd. In het handboek wordt tevens aangegeven dat er meerdere beleidsstukken van invloed zijn op de inrichting van de openbare ruimte. Zoals beleidsstukken op het gebied van groen, toegankelijkheid voor minder validen, verkeer en openbaar vervoer, water en parkeren. De aanpassingen in de openbare ruimte moeten worden getoetst aan alle relevante beleidsstukken.

Eind 2003 heeft de gemeenteraad de 'Meerjarennota Integraal Gehandicaptenbeleid 2003 – 2007 (338799)' vastgesteld. Hoofddoelstelling voor de gemeente Delft voor wat betreft toegankelijkheid voor 2003 – 2007 is:

Het realiseren van optimale integrale toegankelijkheid van openbare gebouwen en openbare ruimte in de gemeente Delft.

Voor het beleid wat betreft de openbare ruimte is de subdoelstelling:

Vanaf 2004 worden aanpassingen aan de openbare ruimte conform de aanwijzingen van het Handboek Toegankelijkheid toegepast.

Om als volwaardig burger te kunnen participeren is toegankelijkheid tot de maatschappij een essentiële voorwaarde. Eén van de twee typen toegankelijkheid is fysieke toegankelijkheid. Hiermee wordt bedoeld dat zowel de binnen- als buitenruimte bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar is voor alle burgers. Wat betreft openbare ruimte, houdt dit in dat de openbare ruimte zo aangelegd is dat mensen zich zelfstandig kunnen voortbewegen en hun bestemming kunnen bereiken. Integrale toegankelijkheid betekent dat de functionaliteit van een gebouw of de inrichting van de openbare ruimte getoetst wordt aan een algemeen kader. Een belangrijk instrument hiervoor is het Handboek Toegankelijkheid, dat uitgegeven wordt door de CG-raad. Dit handboek geeft hele concrete richtlijnen en normen met betrekking tot toegankelijkheid van binnen- en buitenruimte. Vanaf 2004 maakt het Handboek Toegankelijkheid integraal deel uit van het delftse Handboek Openbare Ruimte en Handboek Openbare Ruimte Binnenstad.

5.5.3 Gewenste ontwikkeling

Het bestemmingsplan voorziet in het toevoegen van een structuur van openbare ruimtes om ruimte te bieden aan de verkeers-, groen- en wateropgave en om de bestaande kavelstructuur om te bouwen tot kleinere, beter ontsloten hoogwaardiger bedrijfskavels. Met name het realiseren van de ontsluitingsweg langs het spoor is in dit verband van belang als

een “vliegwiél” voor herstructurering. Hierdoor wordt namelijk in één ingreep een reeks van opgaven opgelost op het gebied van water, bereikbaarheid, groen en uitstraling.

Wat betreft het parkeren zal in het zuidwestelijk deel van het plangebied de parkeervoorzieningen in de parkachtige setting moeten worden ingepast. Hierbij wordt gedacht aan ondergronds parkeren. Voor het overige plangebied is het uitgangspunt dat het parkeren, expeditie en opslag aan de binnenkant van het gebied moet worden opgelost. Dit betekent eenvoudig gebouwde parkeeroplossingen (parkeerdekken, -silo’s) in het gebied tussen de ontsluitingsweg langs het spoor en de Schieweg.

Bij de inrichting van de openbare ruimte zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met de toegankelijkheid van minder validen en ouderen.

5.5.4 Conclusie

Bij de inrichting van de openbare ruimte verdient de relatie met de Schie bijzondere aandacht (zie handboek openbare ruimte), alsmede de relatie met station Delft Zuid. Door herverkaveling en het vergroten van de openbare ruimte wordt bijgedragen aan de strategie van upgradering van het plangebied.

6 Milieu

6.1 Water

6.1.1 Bestaande situatie

Het plangebied is ruim 13 hectare. Het plangebied valt binnen de watereenheden van de Hoge en Lage Abtswoudsepolder, maar is daarvan afgesneden door het spoor. In het plangebied is thans praktisch geen oppervlaktewater aanwezig. De Schie, aan de oostzijde van het plangebied, maakt deel uit van de boezemstructuur en kan niet worden meegerekend ten behoeve van de waterbergingseis.

6.1.2 Beleid en onderzoek

Water is terug te vinden in regelingen op Europees, landelijk en provinciaal niveau, zoals: de Europese kaderrichtlijn Water (2000), de Vierde Nota Waterhuishouding (1998), de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001)/ nota Ruimte (2004), het advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw (2000), de Watertoets (2001), de Nota Bruisend Water (1999) en het beleidsplan Milieu en Water (2000). Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft haar beleid vastgelegd in het Waterbeheersplan 1999-2003, waarvan de werking verlengd is tot 2005. Het beleid heeft zij formeel vastgelegd in de Keur en de legger. Het verbeteren van de waterkwaliteit en het vergroten van de bergingscapaciteit zijn belangrijke pijlers binnen dit beleid. In het kader van het project ABC-Delfland is de waterbergingseis voor stedelijk gebied vastgesteld op 325 m³/hectare

De gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben samen het Waterplan Delft, een blauw netwerk (2000) opgesteld. Het plan richt zich op het realiseren van gezonde en veerkrachtige watersystemen. Daarmee worden systemen bedoeld waarvan de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit past bij de (natuurlijke) situatie ter plaatse en dat verstoringen in het systeem relatief makkelijk kunnen worden opgevangen.

In Delft is in 2005 het Waterplan, dat in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Delfland is opgesteld, vastgesteld. Onderdeel hiervan is de waterstructuurvisie. Deze visie schetst de toekomstige waterstructuur van Delft. In de visie is ook voor het bedrijventerrein Schieoevers, waar het plangebied deel van uitmaakt, een waterstructuur ontworpen. De structuur is gebaseerd op de principes van integraal duurzaam waterbeheer en kan worden aangesloten op de watersystemen ten westen van het spoor.

De hoogte van het maaiveld varieert van circa 0,4 meter boven NAP aan de oostkant tot circa 2 meter beneden NAP aan de westkant langs het spoor. Met de waterhuishouding zal hier rekening mee gehouden moeten worden. Gedacht wordt om het watersysteem aan de oostkant op een hoog peil aan te leggen en via een cascade naar het lage peil aan de westkant af te laten voeren.

De acceptabele peilstijging zal naar verwachting gelijk kunnen worden aan die van de Hoge Abtswoudsepolder, namelijk 40 cm. Daarmee dient tenminste 8% van het plangebied ingericht te worden als waterberging. Het gebied is 13 hectare groot. De werknorm van 325 m³ per hectare die het hoogheemraadschap aanhoudt, leidt dan tot ruim 4225 m³ waterberging. Bij een acceptabele peilstijging van 40 cm is hiervoor circa 1,1 hectare vereist.

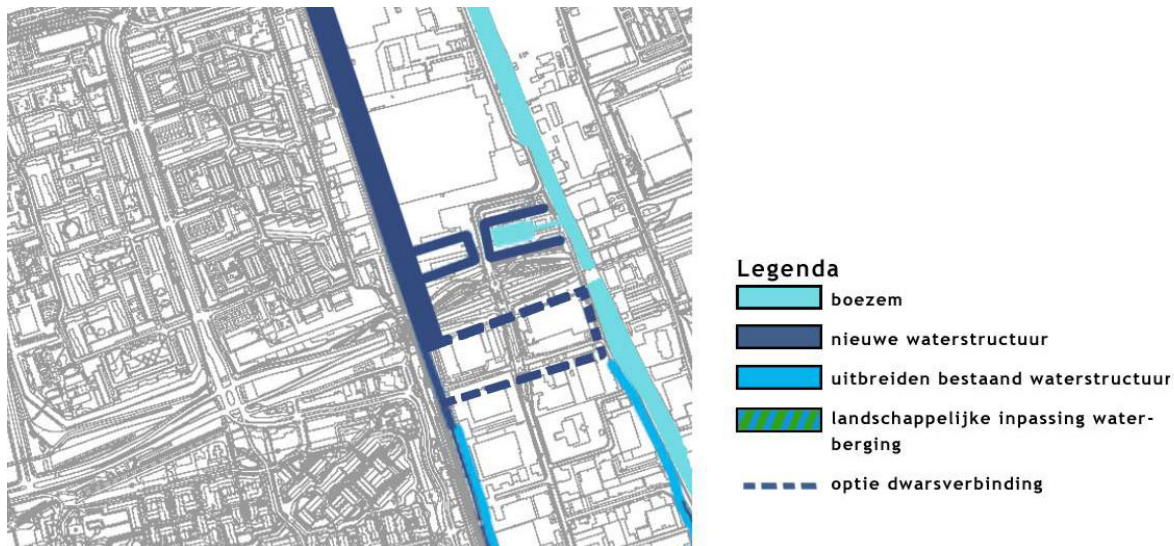
6.1.3 Gewenste Ontwikkeling

De te realiseren waterstructuur in het plangebied moet passen in de waterstructuur van het bedrijventerrein Schieoevers. In het gebied zal aan de nu geldende waterkundige eisen moeten worden voldaan. Binnen de bestaande situatie met weinig openbare ruimte is dat een lastige opgave.

In het plangebied moet een robuuste, goed te onderhouden en natuurvriendelijke waterstructuur worden gerealiseerd met een oppervlak van 1,1 hectare.

Bij het koppelen van nieuwe en bestaande waterlopen in het gebied onderling en met waterlopen in omliggende gebieden moet rekening gehouden worden met de aanwezige waterpeilen. De watergang aan de westzijde van het gebied wordt verbreed naar 20 meter. Er zal een cascadesysteem in deze watergang worden aangelegd ter hoogte van de

waterkering om het niveauverschil van 1,50 m – NAP naar 2,70 m - NAP te overbruggen. Door aan te sluiten bij de reguliere peilen van respectievelijk de Hoge en Lage Abtswoudsepolder, kan het watersysteem hiermee verbonden worden, zodat aan- en afvoer van water gegarandeerd is. Het watersysteem wordt in dit bestemmingsplan ruimtelijk vastgelegd. De waterpeilen zullen worden vastgesteld in het door het Hoogheemraadschap van Delfland te nemen peilbesluit.



Figuur 4: waterstructuur

Het binnen het plangebied geprojecteerde watersysteem maakt onderdeel uit van een groter geheel. De structuur is opgenomen in de Waterstructuurvisie Delft. Op termijn zal het watersysteem verbonden worden met het bestaande watersysteem aan de westzijde van het spoortracé. Dit betekent dat voor de waterkwaliteit een hoog ambitieniveau geldt, water als belevingsgoed en/of water als natuurgood.

Over het algemeen is de ontwateringsdiepte in het plangebied goed. Alleen aan de westzijde komen plaatselijk hoge grondwaterstanden voor. Langs het spoor wordt een watergang geprojecteerd welke bijdraagt aan een betere ontwatering van de ondergrond. Hierdoor zal de grondwaterstand naar verwachting geen probleem zijn.

De Schie begeleidt belangrijke recreatieve routes voor fietsverkeer richting het Midden Delfland. Het is van belang deze recreatieve kwaliteit van het water erfahrbaar te maken en te houden.

6.1.4 Conclusie

De waterberging zal moeten voldoen aan door het hoogheemraadschap gestelde eis van 325 m³ per hectare. In het plangebied zal daarom een waterstructuur worden gerealiseerd met een oppervlak van 1,1 hectare. Het watersysteem is op de plankaart weergegeven, net als de ligging van de waterkeringen.

6.2 Ecologie

6.2.1 Bestaande situatie

Het plangebied maakt deel uit van het bedrijventerrein Schieoevers. Binnen dit bedrijventerrein bevinden zich primaire en secundaire ecologische structuren en stepping stones. Binnen het plangebied ligt langs de spoorlijn een secundaire ecologische zone. Het plangebied grenst aan het Kruithuis, dat deel uitmaakt van de stepping stones langs de Kruithuisweg. Stepping stones zijn relatief geïsoleerde gebieden met een hoge ecologische waarde. Deze dienen als tussenstap tussen grotere ecologische gebieden. De bebouwing in

het gebied bestaat voornamelijk uit grote bakstenen bedrijfsbebouwing. Het is de verwachting dat hier vleermuizen door worden aangetrokken.

6.2.2 *Beleid en onderzoek*

Ecologiebeleid is terug te vinden in regelingen zoals de vogel- en habitatrichtlijn, Natuurbeschermingswet, nationaal milieubeleidsplan 4, structuurschema groene ruimte 2, “natuur voor mensen, mensen voor natuur”, het beleidsplan Natuur en Landschap en het Duurzaamheidsplan Delft 2000-2003 (3D). De Flora- en faunawet is gericht op soortenbescherming. De Flora- en faunawet kent een verbod op het aantasten of verstoren van beschermde dier- en plantsoorten, alsmede het aantasten of verstoren van de nesten, hollen of andere voortplantings- of vast rust- en verblijfplaatsen, tenzij ontheffing wordt verleend door de minister van Landbouw, Natuur- en Voedselkwaliteit. In principe zijn alle zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en vissen die in Nederland voorkomen, beschermd.

Het doel van de nota “Ecologieplan Delft 2004-2015, Een groen netwerk, de groene aders van Delft” (gemeente Delft, 2004) is om een goede ecologische structuur te realiseren met een kwaliteit die een terugkeer van uit Delft verdwenen planten en dieren mogelijk maakt. Dit wordt bereikt door het realiseren van een netwerk van primaire en secundaire verbindingen tussen de kerngebieden en de buitengebieden van de stad. Indien door een ontwikkeling de ecologische zone in kwaliteit achteruit gaat of zelfs verdwijnt, dient er gecompenseerd te worden door een bijdrage in een ecologiereserve.

In het ecologieplan zijn drie ambitieniveaus voor de kwaliteit van de natuur opgenomen, natuur als cultuurgood, natuur als beleavingsgood en natuur als natuurgood. Indien door een ontwikkeling de ecozone in kwaliteit achteruit gaat of zelfs verdwijnt dient er gecompenseerd te worden door een bijdrage in het groenfonds. Het groenfonds wordt gebruikt om de ecologische structuren in Delft te versterken.

Voor het plangebied zal een gedetailleerde soortinventarisatie worden verricht naar flora en fauna. Deze soorteninventarisatie zal plaatsvinden in het voorjaar van 2006, omdat alsdan de vermoedelijke aanwezigheid van vleermuizen op zijn vroegst onderzocht kan worden. Dit in verband met het overwinteren van de vleermuizen. Het ontwerpbestemmingsplan wordt reeds in februari 2006 verwacht. De resultaten van de soorteninventarisatie zullen derhalve worden verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan. Indien uit het onderzoek blijkt dat beschermde soorten aanwezig zijn, dient er op basis van de Flora- en faunawet ontheffing te worden aangevraagd. De werkzaamheden moeten volgens een door LNV goedgekeurde gedragscode kunnen worden uitgevoerd en eventueel moeten compenserende en/of mitigerende maatregelen in de (bouw)plannen verwerkt moeten worden.

6.2.3 *Gewenste Ontwikkeling*

Langs het spoor wordt de bestaande ecologische structuur versterkt en uitgebreid met een watergang. Dit biedt ruimte voor natuurvriendelijke oevers.



Figuur 5: ecologische structuur

Als ambitieniveau geldt natuur als belevingsgoed voor de verbindingszone en voor de rest van het plangebied natuur als cultuurgood. Natuur als belevingsgoed heeft tot doel een hogere diversiteit te creëren in een natuurlijke omgeving. Bij natuur als cultuurgood gaat het om kleinschalige groene elementen die er in belangrijke mate voor zorgen dat doelsoorten als amfibieën, vlinders en vogels in het plangebied voorkomen. Hierbij is tevens de ambitie een soortenrijke natuur op kleine schaal te stimuleren bij bedrijven, met specifieke stedelijke soorten. Ook de aanwezigheid van bomen en struiken speelt hierbij een belangrijke rol. Op de plankaart wordt de aanwijzing “ecologische zone” op de plankaart opgenomen voor de groenzone langs het spoor en het groen rond het kantorenpark. Bij wijziging van functies in het plangebied dient een toets aan de ecologische beleidsdocumenten uitgevoerd te worden. Tevens zal per ingreep een inventarisatieonderzoek moeten plaatsvinden.

6.2.4 Conclusie

In het plangebied wordt een ambitieniveau van natuur als cultuurgood nagestreefd.

6.3 Bodem

6.3.1 Bestaande situatie

De bestaande situatie in het plangebied is beschreven in de rapportage van de Bodemtoets locatie Schieoevers te Delft (De Straat Milieu-adviseurs, kenmerk B03A0386, dd 27-02-2004). De bodemtoets betreft het gehele Schieoeversgebied, het onderhavige plangebied maakt hier deel van uit. Door de jarenlange bedrijfsactiviteiten en ophogingen in het plangebied zijn bodemverontreinigingen ontstaan.

6.3.2 Beleid en onderzoek

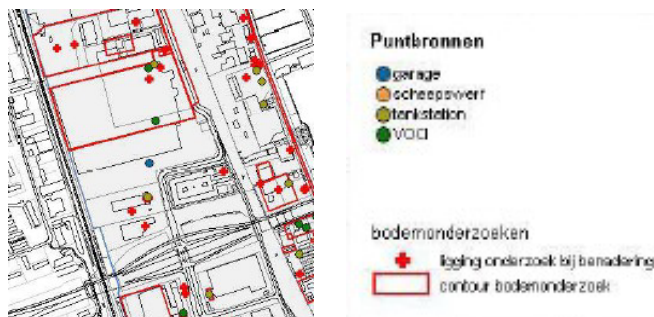
Voor praktisch het hele plangebied is in het verleden bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt onder andere dat in het plangebied ophogingen hebben plaatsgevonden (ongeveer drie meter op het SITA/NKF terrein) en dat er ondergrondse tanks aanwezig zijn (geweest). In de bodemonderzoeken zijn immobiele verontreinigingen (zware metalen en PAK) en mobiele verontreinigingen (o.a. minerale olie) aangetoond. De exacte omvang en ernst is nog niet in beeld gebracht.

Op 18 augustus 2005 is door B&W van de gemeente Delft een nieuwe Bodemkwaliteitskaart en grondstromenplan goedgekeurd en voor inspraak vrijgegeven. Deze stukken liggen van 19 september 2005 tot 30 oktober 2005 ter inzage waarna ze worden vastgesteld. Uit deze nieuwe kaart blijkt dat de bovengrond (0,0-0,5 m-mv) van de Schieoevers geclassificeerd kan worden als licht verontreinigd. Opgemerkt wordt dat de bodemkwaliteitskaart een beeld geeft van de gemiddelde bodemkwaliteit in een groot gebied. Lokaal kan de bodemkwaliteit afwijken. Het is de verwachting dat in het plangebied de bodemkwaliteit over het algemeen slechter is dan licht verontreinigd.



Figuur 6: bodemkwaliteitskaart

Geel: licht verhoogde concentraties met zware metalen en pak verwacht;
Groen: matig verhoogde concentraties met zware metalen en pak verwacht;
Blauw: er worden geen verhoogde concentraties met zware metalen en pak verwacht;



Figuur 7: uitgevoerde bodemonderzoeken

6.3.3 Gewenste Ontwikkeling

In het bestemmingsplan krijgen gronden nieuwe bestemmingen, zoals kantoordoeleinden, hotel en conferentiefaciliteiten, water en groen, bedrijfsdoeleinden, kantoren, dienstverlening en horeca. Uitgangspunt is dat de bodem geschikt is voor zijn bestemming. In het plangebied is (ernstige) verontreinigingen aanwezig. Er wordt rekening gehouden met saneren en het

daarmee gemoeide geld en tijd. Voor het te herontwikkelen plangebied geldt dat er in het kader van de bouwaanvraag verkennend en/of aanvullend onderzoek (conform de NEN 5740 / NEN 5707) noodzakelijk is.

Op basis van de onderzoeksresultaten dient de verontreinigde bodem voorafgaand aan de herontwikkeling gesaneerd te worden conform de Wet bodembescherming en het vigerende provinciale en gemeentelijke bodembeleid. Bij deze sanering(en) dient zo veel mogelijk te worden gewerkt met een gesloten grondbalans. Alle vrijkomende grond dient zoveel mogelijk binnen het gebied te worden hergebruikt. Hierdoor wordt het gebruik van grondstoffen tot een minimum beperkt. Ook het aantal vervoersbewegingen wordt hierdoor beperkt. Indien toch grond nodig is, dient deze zoveel mogelijk vanuit de regio te worden aangevoerd. Door bij de concrete bouwplannen in het plangebied rekening te houden met de aanwezige bodemverontreiniging kunnen de bodemsaneringskosten worden gereduceerd. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de kennis die ten behoeve van de bodemtoets is verzameld.

6.3.4 Conclusie

Er is in dit bestemmingsplan rekening gehouden met bodemsanering. De bodemkwaliteit levert na sanering geen belemmeringen op voor de in het bestemmingsplan opgenomen kantoorfunctie, hotel en conferentiefaciliteiten, bedrijfsdoeleinden, dienstverlening en horeca. Bij de herontwikkeling dient aandacht te worden besteed aan een gesloten grondbalans

6.4 Milieuzonering bedrijven

6.4.1 Bestaande situatie

Het gebied maakt onderdeel uit van een voor geluid gezoneerd industrieterrein.

In 1992 is een geluidscontour van rechtswege vastgesteld. In 1997 is door B&W van de gemeente Delft een principebesluit tot wijziging van deze contour genomen. Om deze contour vast te stellen moet deze worden vastgelegd in de bestemmingsplannen van de gebieden waarover deze contour ligt. De contour behorende bij het principebesluit is slechts gedeeltelijk vastgesteld in de omliggende bestemmingsplannen.

In het plangebied bevinden zich momenteel de volgende bedrijven met een milieuvergunning, danwel hebben een melding gedaan op grond van een Algemene maatregel van Bestuur (AmvB).

bedrijf	omschrijving	straat	nr	categorie	afstand (m)	sbi
Multiforce Dienstverlening b.v	schoonmaakbedrijf	SCHIEWEG	15	3	50	747
Van der Goes Europe bv	opslag van goederen	SCHIEWEG	15	2	30	517
KPN	constructiewerkplaats	SCHIEWEG	15	3	100	281
Schiehaven Delft B.V.	zandoverslagbedrijf	SCHIEWEG	15	4	300	6311.2
Eneco Energie Delfland N.V.	gasstation HDL 70-033	SCHIEWEG	15	2	30	40
G.C. van der Helm BV	dieselaflieverpunt	SCHIEWEG	15	2	30	505
Schiehal B.V.	opslag diverse goederen	SCHIEWEG	15	3	100	5155.1
A.G.vd Helm Op-en Overslag BV	op- en overslagbedrijf	SCHIEWEG	15	3	100	5155.1
Battrex B.V.	opslag accu's en batterijen	SCHIEWEG	15	3	50	9000.2
Service en Controle Dienst bv	bewerken kabelrestanten	SCHIEWEG	15	3	100	5157.2
Fugro Engineers B.V.	grondmechanicabedrijf	SCHIEWEG	15	2	30	5156
Grecon B.V.	las- en constructiebedrijf	SCHIEWEG	15	3	100	281
SITA. Nederland	vuilverwerkings bedrijf	SCHIEWEG	60	4	300	9000.3

6.4.2 Beleid en onderzoek

In de nota Bedrijven en bestemmingsplannen (oktober 2003) staat het gemeentelijke beleid over de wijze waarop bedrijven in bestemmingsplannen worden bestemd. Uitgangspunt is

dat er minimale afstanden zijn tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen. Daartoe zijn bedrijven ingedeeld in zes categorieën. De gemeente Delft is ingedeeld in acht verschillende gebiedstypes. Het plangebied ligt in gebiedstype bedrijventerreinen 1. In dit gebiedstype zijn bedrijven tot en met categorie 4 van de Lijst van Bedrijfstypen toegestaan. Categorie 5 LvB die al gevestigd zijn op het bedrijventerrein krijgen een maatbestemming. In dit gebiedstype zijn geen gevoelige bestemmingen zoals woningen toegestaan.

In dit bestemmingsplan wordt afgeweken van de bovenstaande nota Bedrijven en bestemmingsplannen, omdat dit beleid extensieve bedrijvigheid in het plangebied mogelijk maakt. Bedrijven in de hogere categorieën van de Lijst van Bedrijfstypen zijn namelijk over het algemeen minder arbeidsintensief dan bedrijven uit lagere categorieën uit de Lijst van Bedrijfstypen. Het plangebied ligt dichtbij het station Delft Zuid, waardoor het gebied goed bereikbaar is met het openbaar vervoer. Daarnaast is ook de ontsluiting per auto goed. Dit maakt het plangebied zeer geschikt voor arbeidsintensieve functies. Ook in het naastgelegen bestemmingsplan voor station Delft Zuid wordt ingezet op een forse intensivering en opwaardering van het grondgebruik rondom het station. Gezien de zeer goede bereikbaarheid en in aansluiting op de plannen voor het naastgelegen station Delft Zuid, wordt voor het plangebied ingezet op hoogwaardig en intensief ruimtegebruik. Op grond van bovengenoemde overweging wordt in het plangebied bedrijven tot en met categorie 3.1 van de Lijst van Bedrijfstypen toegestaan met een vrijstellingsmogelijkheid voor categorie 3.2 bedrijven. Om voor vrijstelling in aanmerking te komen dienen bedrijven te voldoen aan de algemene vrijstellingsvoorwaarden uit de nota Bedrijven en bestemmingsplannen en dient het bedrijf aan te tonen dat het om een arbeidsintensieve functie gaat (minimaal 100 werknemers per hectare).

Bij de eerstvolgende herziening van de nota Bedrijven en bestemmingsplannen zal de nota op onderhavig bestemmingsplan worden aangepast.

Los van de bovenstaande afwijking van de nota Bedrijven en bestemmingsplan maakt het plangebied onderdeel uit van een gezonde industrieterrein op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Op een gezonde industrieterrein zijn geen geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, toegestaan.

6.4.3 Gewenste Ontwikkeling

Er wordt gestreefd naar intensief ruimtegebruik. Doel is derhalve dat in het plangebied bedrijven met een hoge arbeidsintensiviteit zich vestigen, zodat deze functies een hoge vervoerswaarde hebben voor station Delft Zuid. Bedrijven uit lagere categorieën van de LvB hebben doorgaans een hoger aantal werknemers per hectare dan bedrijven uit de hogere categorieën. Gezien het intensievere karakter en de hoge vervoerswaarde voor het spoor van bedrijven die vallen in de lagere categorieën van de LvB, worden maximaal categorie 3.1 bedrijven toegelaten binnen de bestemming bedrijven en met vrijstelling categorie 3.2 bedrijven. In de zuidwesthoek die het dichtste bij het station is gelegen, wordt het ruimtegebruik nog intensiever. Dit deel krijgt de bestemming kantoor en is gereserveerd voor kantoren, hotels en conferentiefaciliteiten. Deze functies behoren maximaal tot categorie 2. De bestaande bedrijven die afwijken van de bovenstaande maximaal toelaatbaar gestelde bedrijfscategorie, worden niet positief bestemd. Zij vallen onder het overgangsrecht.

6.4.4 Conclusie

In afwijking van de nota Bedrijven en bestemmingsplannen is in het plangebied de maximaal toelaatbare categorie bedrijven, categorie 3.1 en onder voorwaarden categorie 3.2. Het plangebied voldoet aan de Wet geluidhinder.

6.5 Geluid

6.5.1 Bestaande situatie

Momenteel zijn er in het gebied geen voor geluid gevoelige functies aanwezig.

6.5.2 *Beleid en onderzoek*

In het kader van de Wet Geluidhinder bevinden zich langs alle wegen en spoorwegen geluidszones. De breedte van de geluidszones is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg. Binnen deze geluidszones is het verplicht om de geluidbelasting van geluidsgevoelige bestemmingen te berekenen.

Geluidsgevoelige bestemmingen zijn:

- Woningen;
- Scholen voor basis- en voortgezet onderwijs;
- Instellingen voor hoger beroepsonderwijs;
- Ziekenhuizen en andere gezondheidsgebouwen.

6.5.3 *Gewenste Ontwikkeling*

Er worden geen geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt in het plangebied. Voor kantoorgebouwen, hotels, congresfaciliteiten en bedrijvigheid gelden wat de Wet geluidhinder betreft geen beperkingen. Wel kan de bebouwing in het plangebied voor geluid een afschermende werking hebben voor (toekomstige) geluidsgevoelige functies die buiten het plangebied liggen.

6.5.4 *Conclusie*

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe voor geluid gevoelige bestemmingen. Op grond van de Wet geluidhinder gelden er derhalve geen beperkingen voor de herontwikkeling van het plangebied.

6.6 Luchtkwaliteit

6.6.1 *Bestaande situatie*

In het "Rapport luchtkwaliteit 2004" zijn onder andere de voor dit plangebied relevante wegen onderzocht op luchtkwaliteit in de bestaande (huidige) situatie. Uit dit onderzoek blijkt dat de plandrempel voor NO₂ in het plangebied niet is overschreden. De plandrempel geeft het kwaliteitsniveau aan waarbij mag worden verondersteld dat locaties door generieke maatregelen in 2010 (NO₂) aan de norm zullen voldoen. De norm voor het jaargemiddelde fijn stof is in het plangebied niet overschreden. Wel is er sprake van een algemene overschrijding van het 24-uursgemiddelde voor fijn stof.

6.6.2 *Beleid en onderzoek*

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit is vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005). Van alle luchtverontreinigende stoffen die in het Blk zijn opgenomen, zijn met name NO₂ en fijn stof (PM₁₀) van belang. De normen voor de overige stoffen die zijn opgenomen in het Blk 2005 worden nergens overschreden. De luchtkwaliteit ter plaatse van nieuwe bestemmingen dient getoetst te worden aan de grenswaarden van het Blk 2005. Bij overschrijding kunnen bestemmingen niet zondermeer worden gerealiseerd. Het Blk 2005 stelt namelijk dat bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, waaronder het vaststellen van ruimtelijke plannen, de grenswaarden in acht moeten nemen. De grenswaarden dienen overeenkomstig het Blk 2005 voor de bescherming van de gezondheid van de mens. De grenswaarden dienen op twee manieren in acht te worden genomen:

- de luchtkwaliteit ter plaatse van de locatie (waar de realisatie van het Plan is voorzien) dient te voldoen aan de grenswaarden;
- het plan mag de luchtkwaliteit op en langs de bestaande luchtkwaliteitsknelpunten niet verder verslechteren, tenzij daar een met de uitoefening van de desbetreffende bevoegdheid samenhangende maatregel(en) tegenover staat: de zogenaamde saldering. Hierbij dient de luchtkwaliteit per saldo te verbeteren.

Om de luchtkwaliteit in Delft te verbeteren en de negatieve gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen te compenseren (salderen) heeft de gemeente Delft het "Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 – 2020" d.d. 31 mei 2005 opgesteld. De meeste maatregelen in het Plan van Aanpak zijn gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit op de knelpuntlocaties (voor NO₂). In de directe nabijheid van de betreffende locatie zijn er geen specifieke maatregelen ontworpen.

De provincie Zuid-Holland heeft voor plangebieden gelegen langs de auto(snel)wegen bepaald dat het CAR II berekeningsmodel niet gebruikt kan worden. Het plangebied is gelegen in de directe nabijheid van de Kruithuisweg. Omdat om die reden CAR II niet kan worden toegepast, zal het onderzoek naar de luchtkwaliteit worden uitgevoerd door een gespecialiseerd adviesbureau. Dit gebeurt in het kader van het ontwerpbestemmingsplan.

Vooruitlopend op voornoemd onderzoek, heeft de gemeente Delft zelf een indicatief onderzoek uitgevoerd op basis van de CAR II en met behulp van de door TNO gemaakte luchtkwaliteitsberekeningen voor het jaar 2003, die voor een ieder toegankelijk zijn op www.gemeentedelft.info/milieupagina. Uit dit onderzoek is af te leiden dat er vanaf 2010 geen overschrijdingen zullen zijn van de jaargemiddelde normen voor NO₂ en fijn stof. Het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde voor fijn stof is echter wel groter dan de maximaal toegestane 35 dagen

6.6.3 Gewenste Ontwikkeling

Met dit plan wordt een (arbeids)intensiever gebruik van de gronden nagestreefd. Door intensiever en hoogwaardig gebruik van de gronden in het plangebied, zal het verkeer toenemen. In het indicatieve onderzoek van de gemeente Delft is deze ontwikkeling met het bestaande extensieve grondgebruik vergeleken.

In een situatie waar de gronden intensief worden gebruikt, wordt voldaan aan de jaargemiddelde normen voor NO₂ en fijn stof. Het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde grenswaarde voor fijn stof is echter groter dan de toegestane 35 dagen. Deze overschrijdingen zijn te wijten aan de hoge achtergrondconcentraties fijn stof. Bovendien is onder het vigerende bestemmingsplan ook intensief grondgebruik mogelijk. Het al dan niet vaststellen van de gedeeltelijke herziening bestemmingsplan Schieoevers voorkomt deze overschrijdingen niet. Tot slot is er een groot belang betrokken bij een feitelijk intensiever grondgebruik, te weten het provinciale project Stedenbaan.

6.3.1 Conclusie

Onderzoek naar de luchtkwaliteit is gelet op de ligging van het plangebied in de directe nabijheid van de Kruithuisweg uitbesteed aan een adviesbureau. De resultaten van dit onderzoek zullen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Uit een indicatief onderzoek blijkt echter reeds dat het plan voldoet aan de jaargemiddelde normen voor NO₂ en fijn stof uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.

6.7 Externe veiligheid

6.7.1 Bestaande situatie

In het plangebied zijn geen bedrijven met een plaatsgebonden risicocontour op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Er zijn wel inrichtingen in het gebied aanwezig, die relevant zijn voor de externe veiligheid. De plaatsgebonden risicocontouren van de Kruithuisweg en de spoorlijn liggen respectievelijk op de weg en het spoor. De oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt noch voor het spoor, noch voor de weg overschreden.

6.7.2 Beleid en onderzoek

Beleid ten aanzien van externe veiligheid is terug te vinden in beleidsdocumenten zoals Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, Nationaal Milieubeleidsplan, Besluit Risico's Zware Ongevallen en Wet milieubeheer.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien deze zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven met risicocontouren om de inrichting of route. De norm voor het plaatsgebonden risico is op grond van het Bevi en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijk stoffen 10^{-6} per jaar (1 op 1.000.000 per jaar). Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat in één keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk getroffen wordt door een ongeval. De norm voor het groepsrisico is een oriënterende waarde. Dit is de kans op een incident en het aantal slachtoffers dat daarbij kan vallen. Op basis van het Bevi en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijk stoffen, geldt voor het groepsrisico een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico in het invloedsgebied rondom een inrichting of een route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt is dat het groepsrisico niet mag toenemen en indien de oriënterende waarde van het groepsrisico wordt overschreden, er maatregelen worden genomen om deze overschrijding te verminderen, dan wel weg te nemen. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en over het spoor ter hoogte van station Delft Zuid zijn onderzoeken gedaan naar de risico's. Omdat de ontwikkelingen in het plangebied ten tijde van het onderzoek onzeker waren, is er in het onderzoek uitgegaan van continuering van de huidige situatie binnen het plangebied. In dat geval worden geen normen overschreden.

6.7.3 Gewenste ontwikkeling

Wanneer binnen een afstand van circa 300 meter van de Kruithuisweg of de spoorlijn Delft - Schiedam de personendichtheid toeneemt, zal het groepsrisico toenemen. De personendichtheid kan toenemen doordat het aantal werknemers per hectare toeneemt of doordat andere functies worden gerealiseerd, zoals hotel- en congresfaciliteiten. Nagenoeg het gehele plangebied ligt binnen een afstand van circa 300 meter van de Kruithuisweg of de spoorlijn. Het doel van het bestemmingsplan is om in het plangebied een intensiever en hoogwaardiger gebruik mogelijk te maken. Momenteel vindt er derhalve onderzoek plaats naar de externe veiligheid. De resultaten van dit onderzoek zullen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

6.7.4 Conclusie

Onderzoek naar de externe veiligheid is gelet op de ontwikkelingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, noodzakelijk. De resultaten van het onderzoek naar de externe veiligheid zullen worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

6.8 Energie

6.8.1 Bestaande situatie

In het plangebied zijn geen bijzonderheden ten aanzien van de energie-infrastructuur bekend.

6.8.2 Beleid en onderzoek

Op basis van het 3E Klimaatplan Delft 2003 – 2012 geldt een ambitie voor de energieprestatie bij nieuwbouw van utiliteit, namelijk een EPC verscherping van 8-12% ten opzichte van het Bouwbesluit op moment van indiening bouw aanvraag.

In januari 2005 heeft het College van Burgemeester en Wethouders ingestemd met het nader uitwerken van een warmtetransportleiding met Delftse industriewarmte ten behoeve van collectieve warmtevoorziening binnen de Delftse gemeentegrenzen. Voor de diverse Delftse nieuwbouw- en herstructureringslocaties onderzoekt de gemeente Delft in samenwerking met het ROM Rijnmond of de toepassing van een collectief warmtesysteem met aansluiting op warmtetransport haalbaar is.

6.8.3 Gewenste ontwikkeling

Voor het plangebied dienen de ontwikkelaars een energieplan op te stellen om de energieambitie uit te werken. Als warmtebron voor een collectieve voorziening dient de

mogelijkheid van restwarmtelevering vanuit de Delftse industrie, overeenkomstig het Klimaatbeleid, nader uitgewerkt te worden. Daarom maakt dit bestemmingsplan het mogelijk om binnen de bestemmingen verblijfsgebied, verkeersdoeleinden en openbaar groen een kabel- en leidingenstrook voor warmtelevering aan te leggen.

6.8.4 Conclusie

Het plan voldoet aan het 3E Klimaatplan Delft 2003-2012.

7 Infrastructuur

7.1 Bovengronds (verkeer en vervoer)

7.1.1 Openbaar vervoer

Bestaande situatie

Langs de westzijde van het plangebied loopt de spoorverbinding tussen Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, Leiden en Amsterdam. Deze lijn maakt onderdeel uit van het initiatief Stedenbaan. Stedenbaan streeft naar een hoogfrequent stadsgewestelijk railproduct in de vorm van een 'metroachtig' OV-systeem. Daarmee kan het traject snel worden afgelegd, terwijl er vaker wordt gehalteerd, met een bedieningsfrequentie van de haltes van minimaal zes maal per uur. Wanneer de spoortunnel gereed is en het baanvak verdubbeld is, zijn een light-train-concept en extra stations mogelijk.

NS station Delft Zuid biedt belangrijke ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied. Het station wordt uitstekend ontsloten per auto vanaf het regionale en landelijke wegennet en heeft een directe verbinding met (inter-) nationale OV knooppunten en centrumgebieden zoals Rotterdam Centraal, Den Haag HS en Centraal, Leiden, Schiphol en de Zuidas in Amsterdam. Voor station Delft Zuid en omgeving zijn al ontwikkelingen in gang gezet. Er is een overeenkomst gesloten tussen de gemeente en een marktpartij voor de ontwikkeling van kantoorvolume en de upgradering van het gebied. Delft Zuid is inmiddels een pilotproject in het kader van Stedenbaan. Om de overstap van auto op openbaar vervoer mogelijk te maken, wordt in de plannen van station Delft Zuid rekening gehouden met park- en ridevoorzieningen bij het station.

Rondom station Delft Zuid moet rekening gehouden worden met de uitstraling van het project Spoorzone Delft, waarbij ook rekening gehouden moet worden met, op termijn, vier sporen tussen Rijswijk en Schiedam.

De bereikbaarheid van het station vanaf het plangebied laat te wensen over. Daardoor kan ook niet optimaal gebruik gemaakt worden van de busverbindingen ten westen van het spoor. De langzaam verkeersverbinding langs het spoor zal daar op termijn aanzienlijke verbetering in brengen.

Beleid en onderzoek

Haaglanden is de openbaar vervoersautoriteit in de regio. Dit betekent dat de beleidsruimte voor de gemeente Delft beperkt is. Het is voor Delft desalniettemin van belang te bepalen wat de eigen openbaar vervoersprioriteiten zijn, opdat het juiste signaal richting het stadsgewest gegeven kan worden. Het gebruik van lokaal en regionaal openbaar vervoer blijkt nogal te verschillen. Voor het openbaar vervoer wordt daarom onderscheid gemaakt in openbaar vervoer binnen Delft (stadsvervoer) en openbaar vervoer op externe relaties (streekvervoer). Het gebruik en de gewenste ontwikkelingen van stads- en streekvervoer zijn beschreven in het Lokaal Verkeers en Vervoersplan 2005.

Een ontwikkeling die gevolgen heeft voor het openbaar vervoer in het plangebied is de invoering van het Servicenet Openbaar Vervoer; een doelgroepgericht stadsvervoerssysteem met een lijnvoering die een directe verbinding (zonder overstap) biedt met voor de doelgroep belangrijke bestemmingen binnen Delft (zoals winkelcentra, het ziekenhuis, station). In het LVVP zijn de wensen voor het bus- en tramverkeer opgenomen voor de dienstregeling 2007. Voor het plangebied zijn van belang de opheffing van buslijn 63 en introductie van de servicelijn.

Stedenbaan is een programma dat een regionaal railproduct ontwikkelt op het hoofdrailnet tussen onder meer Den Haag, Rotterdam, Delft en Gouda. Met de komst van vier sporen in Delft (buitensporen Intercity en binnen sporen stopdienst) zijn er goede kansen voor de inzet van een light-train-concept in plaats van de reguliere stoptreinen. Een light-train (bijvoorbeeld een metro) heeft als voordeel dat het flexibel kan worden ingezet als vervoersmiddel binnen een stedelijke agglomeratie; er kan sneller opgetrokken en gestopt worden waardoor het traject even snel kan worden afgelegd, terwijl er vaker wordt gehalteerd.

Gewenste ontwikkeling

De belangrijkste opgave voor openbaar vervoer is station Delft Zuid. De ontwikkelingen in het plangebied dragen bij aan de plannen voor het station Delft Zuid. Het plangebied ligt in de directe omgeving van het station Delft Zuid. Verdichtingsmogelijkheden, een intensiever en hoogwaardiger gebruik van de gronden moet zorgen voor een zo groot mogelijke spin off voor het station. De ontsluiting van het station naar het plangebied dient verbeterd te worden. De parallelweg langs het spoor, aan de westzijde van het plangebied kan de bediening van het station per fiets en voet verbeteren.

Conclusie

Een intensiever en hoogwaardiger gebruik van de gronden kan zorgen voor grotere spin off voor het station Delft Zuid. De ontsluiting van het station en busvervoer naar het plangebied kan door de verbinding langs het spoor verbeteren

7.1.2 Autoverkeer en parkeren

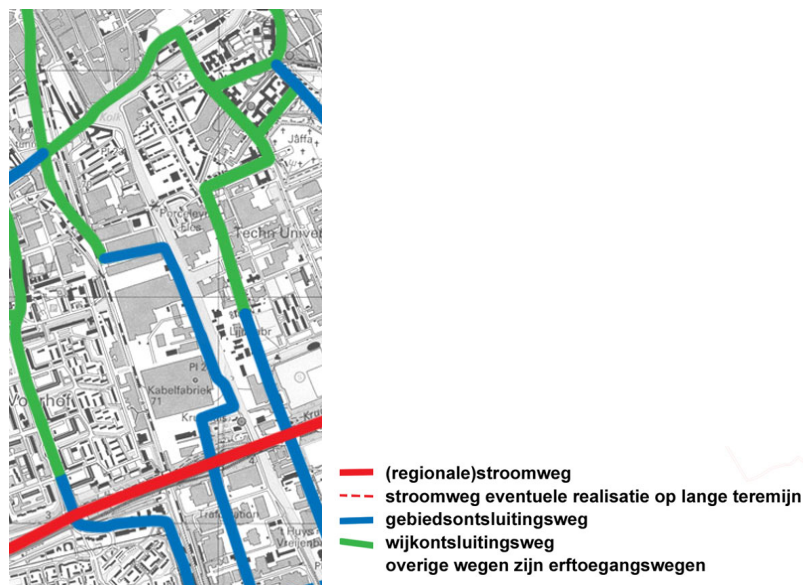
Bestaande situatie

Het plangebied wordt ontsloten vanaf de Kruithuisweg via een slingerbeweging van de Schieweg. Reeds in de huidige situatie is de capaciteit van deze kruising krap. Rondom het kruispunt Schieweg – Kruithuisweg wordt derhalve rekening worden gehouden met ruimte benodigd voor de vergroting van de capaciteit van deze kruising.

Beleid en onderzoek

Het Delftse LVVP is sinds kort het vigerend beleidskader. Volgens het LVVP zijn de volgende zaken rond autoverkeer en de wegcategorisering in het plangebied aan de orde:

- vergroten capaciteit kruising Kruithuisweg – Schieweg (2010 – 2015);
- differentiatie in verkeersfunctie doorgaande routes: Kruithuisweg als stroomweg, de parallelweg langs het spoor als gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur).



Figuur 8: wegcategorisering

Eind 2003 is de Nota Parkeren en Stallen door de gemeenteraad vastgesteld. In de nota zijn de parkeernormen die binnen de gemeente Delft worden gehanteerd, vastgesteld. Voorwaarde voor herontwikkeling is dat het parkeren wordt opgelost binnen het plangebied, waarbij de voorkeur uitgaat naar een gebouwde parkeeroplossing.

Gewenste ontwikkeling

In het plangebied is door de betrekkelijk lage intensiteit van het grondgebruik de verkeersopgave vooralsnog beperkt. Deze herziening van het bestemmingsplan voorziet echter in de mogelijkheid om de grond intensiever te gebruiken. Een aandachtspunt daarbij is de plaats van een eventuele nieuwe noordzuid ontsluitingsroute van het gebied voor autoverkeer. Een ander aandachtspunt is de huidige combinatie van fietsverkeer, autoverkeer en expediërend vrachtverkeer aan de Schieweg. In het plan wordt ervoor gekozen om de hoofdstroom van het auto- en vrachtverkeer op een andere plek te leggen en daarlangs een nieuwe langzaam verkeer verbinding aan te brengen. De route direct langs de Schie wordt daarmee gereserveerd voor (recreatief) langzaam verkeer. In het plangebied zal derhalve langs het spoor de nieuwe gebiedsontsluiting voor autoverkeer komen te liggen. Belangrijke ruimtelijke voordelen hiervan zijn dat het terrein hierdoor een 'voorkant' naar het spoor krijgt en dat er langs het spoor een goede route komt voor calamiteiten op het spoor. Een vluchtroute voor werknemers moet aan de andere zijde van de gebouwen worden voorzien.

In het LVVP is geen rekening gehouden met een autoverbinding langs het spoor. Indien op de lange termijn de noordzuid verbinding op het bedrijventerrein Schieoevers Noordwest ook buiten het plangebied verlegd wordt naar de spoorzijde moet aandacht geschonken worden aan het tegengaan van sluipverkeer. Indien via de Engelsestraat wordt aangesloten op de verlengde Coendersstraat ontstaat namelijk een gestrekte route. Gezien de maaswijdte is het in die situatie niet nodig twee gebiedsontsluitingswegen binnen Schieoevers Noordwest te reserveren. De gehele route langs de Schie kan hierdoor worden ontlast, waardoor de recreatieve waarde verhoogd wordt.

Ten aanzien van de parkeren wordt opgemerkt dat de parkeernormen in het plangebied worden gehanteerd, zoals zijn opgenomen in de Nota parkeren en stallen, d.d. 30 oktober 2003:

Kantoren: 2 – 2,5 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak

Bedrijven: 1,2 – 1,5 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak

In het zuidwestelijke deel van het plangebied zal het parkeren moeten worden ingepast in de parkachtige setting. Daarbij wordt gedacht aan ondergronds parkeren. Het parkeren, expeditie en opslag in het overige deel van het plangebied moet aan de binnenkant van het terrein worden opgelost. Daar kan voor eenvoudige gebouwde parkeeroplossingen worden gekozen, zoals een parkeerdek of parkeersilo's.

Conclusie

Bij intensivering van grondgebruik in het plangebied zal de hoofdstroom voor auto- en vrachtverkeer worden verlegd naar de ontsluitingsweg langs het spoor. Voor wat betreft parkeren zal bij de herontwikkeling moeten worden voldaan aan de geldende parkeernormen.

7.1.3 Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)

Bestaande situatie

Door het gebied loopt een hoofdfietsroute, langs de Schieweg. Deze route langs de Schie verbindt op een aantrekkelijke wijze het centrum van Delft met het groen- en recreatiegebied Midden Delfland en met Overschie en Schiedam.

Beleid en onderzoek

Voor het fietsverkeer zijn het LVVP en het Fietsactieplan II *Delft Fietst!* van belang. Ook het Fietsactieplan II is op 30 juni 2005 vastgesteld.

Uit deze twee beleidsnota's is voor het plangebied van belang:

- De gereserveerde hoofdfietsroute langs het spoor (vrijliggend fietspad)
- De hoofdfietsroute oostwest fietsbrug Schie, fietstunnel spoor ter hoogte van Gelatine (2010 – 2020)

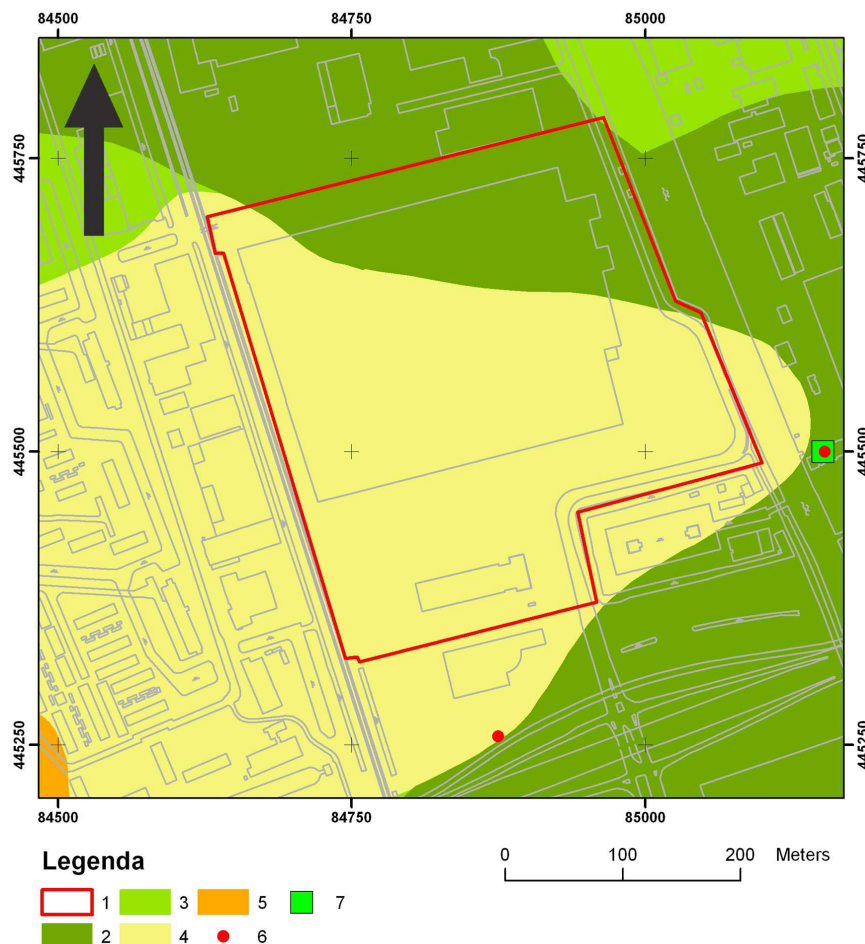
7.2 Ondergronds (kabels en leidingen)

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels aanwezig. De Nota Planbeoordeling van de Provincie Zuid-Holland geeft een overzicht van de planologisch relevante kabels en leidingen. Voorbeelden van dergelijke kabels en leidingen zijn ondergrondse hoogspanningsverbindingen van 150 KV en hoger, afvalwaterpersleidingen enzovoort. Deze kabels en leidingen dienen in de toekomst gewaarborgd te worden. Voor het plangebied worden met betrekking tot de planologisch relevante kabels en leidingen geen ontwikkelingen verwacht. Er zijn derhalve geen kabels en leidingen op de plankaart opgenomen.

8 Archeologie

8.1 Bestaande situatie

In de ondergrond van het plangebied komen geulafzettingen en kleidekafzettingen van de Duinkerke I- transgressiefase voor. Deze afzettingen zijn hier door de zee omstreeks 250 voor Christus afgezet op een laag veen, het zogenaamde Hollandveen. Deze geulen waren aan het begin van de Romeinse tijd grotendeels verland. De geulafzettingen waren dan ook in de Romeinse tijd geschikt om nederzettingen op te bouwen en om er akkers en weilanden op aan te leggen. In de regel zijn de geulsedimenten in de omgeving van Delft dan ook intensief bewoond geweest. Ook de directe omgeving van de geulafzettingen was intensief verkaveld. De aanwezigheid van een hoofdtak van de geulafzettingen in het noordoosten van het plangebied (Figuur 9) betekent dat voor die terreinen een hoge verwachting geldt op het aantreffen van nederzettingen uit de Romeinse tijd (0 – 260 na Chr.).



Legenda: 1. Begrenzing plangebied; 2. Geulafzettingen van Duinkerke I; 3. Dekafzettingen van Duinkerke 1 (kleidek 80 – 200 cm op Hollandveen); 4. Dekafzettingen van Duinkerke 1 (kleidek 40 – 80 cm op Hollandveen); 5. Dekafzettingen van Duinkerke 1 (kleidek <40 cm op Hollandveen); 6. Vindplaats Romeinse tijd; 7. Vindplaats Middeleeuwen.

Figuur 10: archeologische vindplaatsen op de geologische ondergrond in het plangebied en directe omgeving

Het van oorsprong middeleeuwse verkavelingspatroon in de Papsouse Polder was oost – west georiënteerd. Het bestond uit een smalle strokenverkaveling, gescheiden door sloten. Gangbaar in deze omgeving is dat de middeleeuwse bewoning kavelgebonden voorkwam. De middeleeuwse bewoning die bij de verkaveling in deze polder behoorde, strekte zich vanaf de elfde of twaalfde eeuw uit langs de toenmalige Papsouse weg, die globaal ter

plekke van de huidige provinciale weg lag. De boerderijerven lagen aan beide zijden van de toenmalige Papsouse weg. De kaart van Kruikius uit 1712 geeft de plaats van enkele boerderijen nog aan, maar aangenomen moet worden dat er tussen de bekende boerderijerven meerdere, reeds verlaten boerderijplaatsen hebben gelegen die vanaf de elfde of twaalfde eeuw kunnen dateren.

Het plangebied is voor een groot deel van bebouwing voorzien voordat er aandacht werd besteed aan archeologie. Daarbij zijn de bebouwde terreinen opgehoogd. Sedertdien hebben er weinig ontsluitingen in het gebied plaatsgevonden die inzicht hebben gegeven in de aan- of afwezigheid van archeologische vindplaatsen.

8.2 Beleid en onderzoek

Als gevolg van het **Verdrag van Valetta**, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd, stellen Rijk en Provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed in de bodem moet worden omgegaan. Dit betekent dat in gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar ter zake reële verwachtingen bestaan, met (eventueel) aanwezige archeologische waarden rekening moet worden gehouden. De bescherming van het archeologisch erfgoed dient in het bestemmingsplan een regeling te krijgen, net als andere in een bestemmingsplan op te nemen en te beschermen belangen. Voor het bestemmingsplan geldt als norm de eis van een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat het belang van het archeologisch erfgoed mee dient te tellen bij de boordeling en afweging van alle bij die goede ruimtelijke ordening spelende belangen.

De beleidsuitgangspunten zijn op rijksniveau neergelegd in onder meer de **Cultuurnota 2005 - 2008, de Nota Belvédère en het interim-beleid archeologie 2002**. Wat de provincie Zuid-Holland betreft wordt verwezen naar de archeologische waardenkaart van de **Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland regio Delfland en Schieland**, waarop de geulsedimenten in het plangebied de kwalificatie zeer grote kans op archeologische sporen heeft gekregen en de kleidekafzettingen een redelijke tot grote kans op archeologische sporen zijn toegeschreven. In de Nota Regels voor Ruimte uit 2005 is het standpunt uit de Nota Planbeoordeling van 2003 overgenomen en is geregeld hoe de provincie wil dat met deze terreinen in de ruimtelijke ordening wordt omgegaan. De consequentie hiervan is dat door de provincie wordt verlangd dat een aanlegvergunning voor grondroerende activiteiten in het gehele plangebied wordt vereist, tenzij door verkennend archeologisch veldonderzoek is aangetoond dat er geen archeologische waarden in de grond aanwezig zijn.

8.2 Gewenste ontwikkeling

In het gebied worden fysieke ruimtelijke veranderingen verwacht. Omdat er geen terreinen met zekerheid vrijgegeven kunnen worden, dient er derhalve een aanlegvergunning voor grondroerende activiteiten te worden verlangd, zodat voordat ingrepen in de bodem die een versturende invloed op de natuurlijke ondergrond hebben, een verkennend archeologisch onderzoek kan worden uitgevoerd om mogelijk aanwezige oudheidkundige waarden te documenteren. De aanlegvergunning geldt voor de terreinen die langs de Delftsche Schie liggen en op de Archeologische Monumentenkaart (AMKterrein) staan aangegeven. Bij een roering van de grond dieper dan 40 cm worden aldaar mogelijkerwijs archeologische waarden aangetast. In de bestemmingsplanvoorschriften is derhalve opgenomen dat grondroerende activiteiten dieper dan 40 cm aanlegvergunningplichtig zijn.

8.3 Conclusie

De eindconclusie is dat het belang van het aanwezige archeologische erfgoed in het onderhavige bestemmingsplan door voorafgaand aan en gedurende verstoringen de genoemde maatregelen te treffen in het bestemmingsplan is gewaarborgd en dat daarmee

het bestemmingsplan voor het aspect archeologie voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

9 Handhaving

9.1 Bestaande situatie

Handhaving in dit plangebied gebeurt niet stelselmatig en planmatig. Als gevolg hiervan zijn er geen concrete gegevens beschikbaar over de aard en de aantallen handhavingsonderzoeken en de daarop ingezette handhavingsacties.

Handhavingszaken van de afgelopen jaren zijn te categoriseren als incidenteel. Het plangebied maakt onderdeel uit van een groter gebied, waarvoor twee buiteninspecteurs beschikbaar zijn. Deze besteden maximaal een paar uur per week aan handhaving van overtredingen van de binnen zijn werkgebied ressorterende bestemmingsplannen.

Praktisch vertaald is de huidige tijdsbesteding voor handhaving van de buiteninspecteurs in het deelgebied Schieoevers, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt circa 1 uur per week.

9.2 Beleid onderzoek

In juni 2004 heeft de gemeenteraad van Delft de beleidsnota "Handhaving bestemmingsplannen, beleid en uitvoering" vastgesteld. Dit beleid beperkt zich tot het handhaven van de bestemmingsplanvoorschriften die niet op grond van andere regimes (bijvoorbeeld milieuwetgeving) kunnen worden gehandhaafd. Het volledig handhaven van alle regels in bestemmingsplannen is een ondoenlijke en onbetaalbare zaak. Dit betekent dat sommige aspecten van het ruimtelijke beleid stringenter zullen worden gehandhaafd dan andere aspecten. Dit vergt een prioriteitsstelling. Bij de prioriteitsstelling is als uitgangspunt genomen de vraag welke schadelijke gevolgen absoluut voorkomen moeten worden. Prioriteit wordt bepaald door twee factoren: de ernst van de overtreding (schade) en de kans dat die overtreding zich zal voordoen. Het gemeentelijke grondgebied is op basis van specifieke kwaliteiten van een gebied onderverdeeld in verschillende typen plangebieden.

De kans dat een overtreding zich zal voordoen is voor een belangrijk deel afhankelijk van het type plangebied. Schade als gevolg van overtreding van bestemmingsplanvoorschriften kan worden onderverdeeld in:

- milieuschade (water en ecologie);
- ruimtelijke ordeningsschade (schade aan de zichtkanten van de stad, aantasting van bezonning, zicht en privacy, geur, stank en geluidsoverlast);
- economische schade.

In de prioriteitsstelling van het handhaven van bestemmingsplanvoorschriften is het voorts van belang dat onderscheid wordt gemaakt in voorschriften die het gebruik van gronden en voorschriften die de bebouwing van grond reguleren. Het opsporen van illegale situaties kan op meerdere manieren plaatsvinden. Het periodiek houden van luchtfotovergelijkingen is een goede methode om illegale bouwwerken op te sporen. Voor het opsporen van illegaal gebruik is het raadplegen van openbare bronnen, zoals het register van de Kamer van Koophandel, internet en gemeentelijke dossiers een betere methode. Steeds zal de overtreding ook feitelijk (ter plaatse) geconstateerd moeten worden. In een aantal gevallen kan een overtreding slechts worden opgespoord door controles op straat.

Prioriteit vindt plaats aan de hand van toekenning van cijfers in een geleidende schaal van 1 tot 3 punten, waarbij geldt:

Cijfer 1: intensieve handhaving

Cijfer 2: reguliere handhaving

Cijfer 3: incidentele handhaving en handhaving op signalen van buiten

Schieoevers, waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, valt onder het type plangebied: "bedrijventerreinen 1". De algemene prioriteitsstelling voor dit type plangebied is als volgt:

Handhavingprioriteit		
-----------------------------	--	--

Milieu:	Water (g/b)	2
	Ecologische structuur (g/b)	3
Ruimtelijke Ordening:	Stedenbouwkundige hoofdstructuur en openbare ruimten (b)	2
	Bezonning, zicht en privacy	3
	Stank, geluid en stofoverlast (b)	2
Economie:	Algemeen (g)	3

(g=gebruik b=bebouwing)

Er is geen reden om voor het plangebied van de algemene prioriteitsstelling af te wijken. Dat betekent dat de handhaving over het algemeen regulier zal zijn en zich voornamelijk zal richten op: de stedenbouwkundige hoofdstructuur en de openbare ruimte, het water en stank, geluid en stofoverlast.

In het kader van dit bestemmingsplan is in september 2005 onderzoek gedaan naar illegale bouwwerken en illegaal gebruik in het plangebied.

De inventarisatie heeft geresulteerd in de constatering dat er op het adres Schieweg 15 a mogelijk sprake is van illegale bewoning.

Gedurende de ontwerpfase van dit bestemmingsplan zal er controle plaatsvinden en tevens zal onderzocht worden of er redenen zijn om de bewoning te legaliseren. Op voorhand kan worden aangegeven dat de bewoning niet ruimtelijk gewenst is. Zijn er geen andere redenen dan ruimtelijke redenen om de bewoning te legaliseren, dan zal handhavend worden opgetreden en dat betekent dat het illegale gebruik gestaakt zal moeten worden.

9.3 Gewenste ontwikkeling

Het gebied maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Schieoevers. De kwaliteit van dit gebied is met name gelegen in de functie als bedrijventerrein en de bereikbaarheid van het plangebied vanaf de Kruithuisweg en het spoor, station Delft Zuid.

Prioriteit in de handhaving ligt bij het optreden tegen strijdig gebruik en het bewaken van de reeds schaarse openbare ruimte.

De huidige handhaving zal worden voortgezet op basis van luchtfoto's, controle langs de straat en behandeling van klachten. Voor de controle langs de straat zal een meer planmatige aanpak worden opgesteld. Hierin zal worden opgenomen dat per maand één dag wordt ingeroosterd voor inspectie van een straat of deel van het bedrijventerrein Schieoevers. Naast dossiervorming ontstaat er via die aanpak een meer planmatige aanpak van de reguliere (ca tweemaal per jaar) handhaving.

De huidige formatie (personeel) is voldoende voor de reguliere handhaving van dit bestemmingsplan.

9.4 Conclusie

Prioriteit van de handhaving in dit plangebied zal gericht zijn op het optreden tegen strijdig gebruik en het bewaken van de reeds schaarse openbare ruimte. Dit kan worden gerealiseerd binnen de beschikbare formatie (personeel).

10 Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt eerst de maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven aan de hand van de gevoerde inspraak en overlegprocedure. Vervolgens wordt de financiële uitvoerbaarheid van het plan beschreven.

10.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid R.O.

Het voorontwerpbestemmingsplan zal, bij een positief advies van de raadscommissie Duurzaamheid, onderwerp zijn van overleg en inspraak. Het voorontwerpbestemmingsplan zal aan diverse overlegpartners als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) aangeboden worden en in het kader van inspraak voor een periode van 6 weken ter inzage worden gelegd voor omwonenden en andere belanghebbenden, met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke inspraakreacties. Voor die periode zal, tijdens een inloopbijeenkomst op 17 november 2005, tevens de gelegenheid geboden worden voor mondelinge inspraak.

Alle overleg- en inspraakreacties zullen samengevat en beantwoord worden in de Nota Inspraak en Overleg. Het voorontwerpbestemmingsplan zal naar aanleiding van de reacties aangepast worden tot het ontwerpbestemmingsplan. Het aangepaste plan en de Nota Inspraak en Overleg worden behandeld door de commissie Duurzaamheid. Indieners van overleg- en inspraakreacties worden uitgenodigd bij deze behandeling aanwezig te zijn en kunnen desgewenst gebruik maken van hun insprekrecht.

Na accordering door B&W zal het ontwerpbestemmingsplan voor de duur van 6 weken ter inzage worden gelegd voor schriftelijke zienswijzen. Alle zienswijzen zullen samengevat en beantwoord worden in de Nota Zienswijze. Naar aanleiding van deze zienswijze wordt het bestemmingsplan aangepast en zal het aan de commissie Duurzaamheid worden aangeboden. Vervolgens wordt het plan ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. Na de vaststelling door de gemeenteraad wordt het plan aangeboden aan de provincie ter goedkeuring. Indieners van zienswijze kunnen tegen het vastgestelde plan, en overige belangstellenden tegen gewijzigde onderdelen, gedurende 6 weken bedenkingen indienen. Vervolgens zal de provincie het bestemmingsplan goedkeuren. Tegen dit vaststellingsbesluit staat gedurende 6 weken de mogelijkheid open, voor indieners van zienswijze en tegen gewijzigde onderdelen van het plan, tot beroep bij de Raad van Staten.

10.2 Financiële uitvoerbaarheid

Conform artikel 9 Besluit op de Ruimtelijke Ordening moet onderzoek worden verricht naar de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

De haalbaarheidsstudie Schieoevers Noord en Zuid -omgeving station Delft Zuid- laat een budgettair neutraal plan zien, waarbij is uitgegaan van een opname van 131.776 m2 bruto vloeroppervlak kantoren in het plangebied.

De globale haalbaarheidsberekeningen zijn gemaakt op basis van de plankaart, waarbij met name aandacht is besteed aan de invloed van het programma op de opbrengstenkant en de invloed van het programma op het type parkeeroplossing en daarmee op het ruimtegebruik. Op basis van een uitwerking van de bestemmingen zullen de berekeningen worden geoptimaliseerd.

De indicatief gestelde haalbaarheidsstudie gaat uit van de dynamische eindwaardemethode. Het uiteindelijke saldo is netto contant bepaald: de kosten- en opbrengstenstijgingen en de rente, alsmede de fasering (elke kosten- en opbrengstenpost is in een bepaald jaar gezet) zijn hierin meegenomen.

De kosten van verwerving en bodemsanering zijn gebaseerd op ramingen uit het verleden en waar nodig lineair geëxtrapoleerd. De kosten van bouw- en gebruiksrijpmaken zijn berekend aan de hand van de verdeling 70% uitgeefbaar, 20% verharding en 10% groen/water.

De kosten van verwerving, sloop, bodemsanering en bouwrijpmaken zijn gefaseerd over de jaren 2007 en 2008. De fasering van het gebruiksrijpmaken is direct gekoppeld aan de fasering van de gronduitgiften van de diverse bestemmingen.

Aan de opbrengstenkant zijn de grondprijzen bepaald aan de hand van het volgende programma, in combinatie met de Nota grondprijzen 2005:

programma	opp. m2 bvo	opp. m2 uitgeefbaar
Kantoren overig	131.776	52.000
Bedrijven	29.413	23.400
Horeca	2.000	2.000
parkeren	67.514	21.100

De gronduitgifte, dus de opbrengsten van de kantoren, bedrijven, horeca en parkeren, is verspreid over de jaren 2007 t/m 2020.

