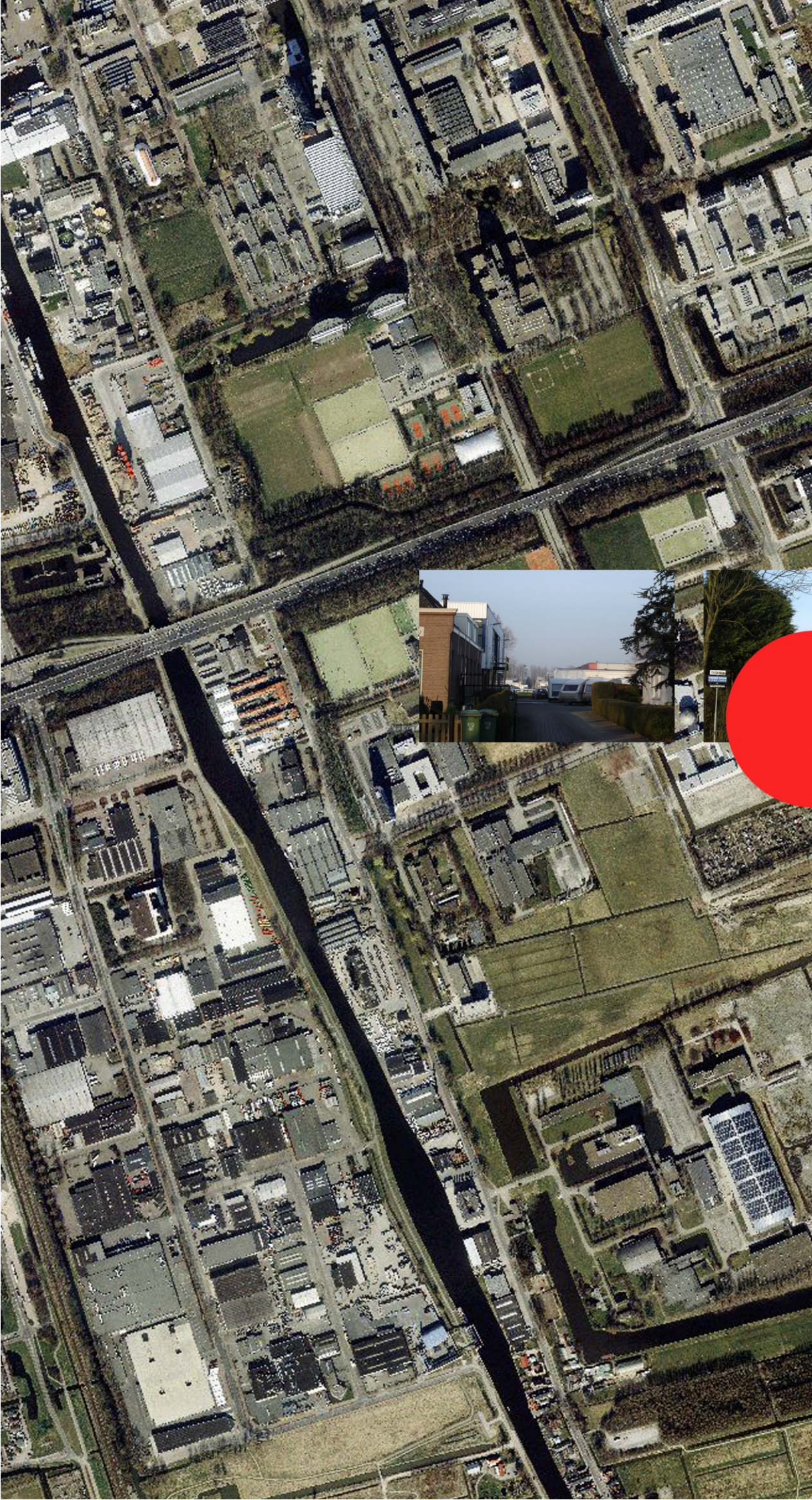




Gebiedsvisie

Schieoevers

Concept
d.d. 01-11-2005

GEBIEDSVISIE SCHIEOEVERS

→ *Definitief concept d.d. 14 10 05*

Gemeente Delft

INHOUD

1	INLEIDING	5	6.4	Verlengde Engelsestraat	19
1.1	Schieoevers	5	6.5	Waterstructuur	19
1.2	Waarom een visie?	5	6.6	Abtswoudseweg	20
1.3	Proces	5	6.7	Faradaybrug	20
1.4	Over dit rapport	5	6.8	Station Voorhof	20
2	HET GEBIED EN DE OPGAVE	6	6.9	Noordelijke fietsverbinding	20
2.1	Het gebied	6			
2.2	De opgave	7			
3	FOTODOCUMENTATIE	8			
4	VISIE	12			
4.1	Strategie	12			
4.2	Structuurprincipes	12			
4.2.1	Station Delft Zuid en omgeving: de Etalage	12			
4.2.2	Schieoevers-Zuidwest: het Kruisverband	12			
4.2.3	Schieoevers-Noordwest: de Stenvork	13			
4.2.4	Schieoevers Noordoost en Zuidoost: de Ladder	13			
4.3	Het Raamwerk	13			
4.3.1	Waterstructuur	13			
4.3.2	Groenstructuur	14			
4.3.3	Verkeersstructuur	14			
4.3.4	Programmatische structuur	16			
5	DEELGEBIEDEN	17			
5.1	Deelgebied 1 <i>Delft Zuid en omgeving</i>	17			
5.2	Deelgebied 2 <i>Schieoevers Zuidwest</i>	17			
5.3	Deelgebied 3 <i>Schieoevers Zuidoost</i>	17			
5.4	Deelgebied 4 <i>Schieoevers Noordoost</i>	18			
5.5	Deelgebied 5 <i>Nieuwe Haven</i>	18			
5.6	Deelgebied 6 <i>Abtswoudseweg/Noord</i>	18			
5.7	Deelgebied 7 <i>Leeuwenstein</i>	18			
5.8	Deelgebied 8 <i>Station Voorhof e.o.</i>	18			
5.9	Deelgebied 9 <i>Tussen de stations</i>	18			
5.10	Afstemmingsgebieden	18			
6	PROJECTEN	19			
6.1	Station Delft Zuid	19			
6.2	Zuidkolk	19			
6.3	Nieuwe Haven	19			

1 INLEIDING

1.1 Schieoevers

Met een bruto oppervlakte van 111 hectare is Schieoevers het grootste bedrijfsterrein van Delft. In het gebied zijn ruim 300 bedrijven gevestigd waarbij circa 5000 mensen werken en dat is ruim 12% van de totale Delftse werkgelegenheid. Schie-oevers is een verouderd bedrijfsterrein. Bedrijven zien graag zeer goede voorzieningen op gebied van bereikbaarheid, parkeren, bewegwijzering en de overheid ziet graag veel intensiever ruimtegebruik gering energieverbruik, gezamenlijke afvalverwerking, gezamenlijke beveiliging, etc. Daarom is het van belang om het bedrijventerrein langzaam aan te passen aan de huidige wensen voor bedrijvigheid. Er werken ca. 5.000 mensen bij 350 bedrijven: Rotterdamseweg werken ca. 700 mensen, Schieoevers Noord ca. 1000 en Schieoevers Zuid 3.300.

Op Schieoevers komt steeds minder laag geschoold werk voor, vanwege het toegenomen gebruik van machines en geautomatiseerde processystemen. Hierdoor is het aantal arbeidsplaatsen slechts circa 45 per ha. Dit willen we geleidelijk intensiveren. Dit kan door van traditionele industriële productie naar een gediversifieerder palet van bedrijvigheid te komen. De doelstelling is om te komen van ca 45 naar ca 70 arbeidsplaatsen gemiddeld per ha. Dat doen we langs verschillende lijnen. Eén ervan is het omzetten van bedrijven naar kantoren rondom station Zuid. 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. Ten tweede willen we overige delen als geheel aantrekkelijker maken om leegstand tegen te gaan.

Traditionele bedrijvigheid hebben zeer grote kavels met extensief gebruik. Momenteel vindt daar ook veel opslag van goederen plaats. Deze kavels kunnen we omvormen om het brede pakket van MKBbedrijvigheid te bieden. Dat leidt tot kavels waar intensiever gebruik van wordt gemaakt. We zetten daarmee nadrukkelijk

niet in op de kennissector (zoals Technopolis, Delftechpark), maar voorziet de stad in een breed scala aan gangbare laag- of ongeschoolde werkgelegenheid. Daarin horen ook de iets meer publieksgerichte bedrijven zoals op Schieoevers Noord. In dit gebied zien we detailhandel, groothandel, installatie bedrijven, detailhandel in bouwmaterialen, verhuur bouwmachines en opslag. In Schieoevers Zuid zijn relatief veel autobedrijven gevestigd, meubelzaken, Makro, groothandels, reparatiebedrijven, installatie – en loodgieters, schoonmaak bedrijven, reclame en advies bureaus en bouwbedrijven, een bakkerij en vleesverwerking. De bedrijven zitten daar over het algemeen goed en leveren laaggeschoolde werkgelegenheid. Wij zijn geen voorstander van het uitbreiden van GDV (groothandel, Makro), maar een groepering binnen het gebied zou bespreekbaar kunnen zijn.

Bijzonder is dat we de watergebonden bedrijven willen behouden en waar mogelijk uitbreiden. Dit kan goed in Schieoevers Noord aan beide zijden van de Schie. Dit past ook goed in het provinciaal beleid dat aan waterwegen ook watergebondenbedrijven gevestigd zijn. Zo kunnen de gevestigde bedrijven (een aantal watergebonden bouwmaterialen bedrijven gevestigd en onder meer 2 betoncentrales) in het gebied aan de Rotterdamseweg blijven. De werkzaamheden vereisen geschoolde werknemers vanaf MBO niveau.

1.2 Waarom een visie?

In Delft wordt in overleg met het bedrijfsleven gewerkt aan de verbetering van het bedrijventerrein Schieoevers. In februari 2001 is een convenant gesloten tussen gemeente en de Bedrijvenkring Schieoevers (BKS) met als primaire doelstelling het tegengaan van achteruitgang van delen van het Schieoevers-Zuidwest. Sindsdien is op verschillende plekken het openbaar gebied van Schieoevers-Zuidwest aangepakt en is een structureel handhavingregiem ingevoerd met betrekking tot parkeren, de opslag of productie op straat en illegaal

wonen. Ook de Rotterdamseweg is aangepakt. Aan de Kruithuisweg zijn verwijzingsborden naar Schieoevers geplaatst. Het bestuur van de Bedrijvenkring Schieoevers heeft recentelijk aangekondigd dat concrete plannen voor Parkmanagement zullen worden opgesteld.

In 2003 is aan Adecs b.v. opdracht gegeven om inzichtelijk te maken welke functies een claim leggen op Schieoevers. Het door Adecs ontwikkelde reconstructievoorstel (masterplan) is niet economisch haalbaar gebleken. Daardoor ontbreekt nu een structureel ontwikkelingsperspectief en afstemmingskader als het noodzakelijke vervolg op de ingezette maatregelen. De ontwikkelingen in en rondom het gebied staan ondertussen niet stil. Projecten zoals Spoorzone, Lijm & Cultuur en Technopolis zullen voor dynamiek in het gebied zorgen. Rondom station Delft Zuid gaat door de gezamenlijke inzet van de gemeente, de regio Haaglanden en de provincie veel veranderen. Om ongewenste ontwikkelingen rondom Delft Zuid te voorkomen heeft de gemeente voor dit deel van Schieoevers in februari 2005 een voorbereidingsbesluit genomen. De gemeente zal het vigerende bestemmingsplan voor dit gebied gedeeltelijk herzien.

Daarom is het van belang dat Delft in goede samenwerking met het bedrijfsleven, andere betrokkenen en belanghebbenden duidelijk aangeeft vanuit welk perspectief zij de ontwikkelingen nu en in de toekomst in het gebied aanpakt. Een actieve benadering van Schieoevers is wenselijk, binnen een duidelijke visie voor de middellange en lange termijn, gekoppeld aan korte termijn acties, is dan ook noodzakelijk. Een dergelijke middellange termijn visie is vervat in de voorliggende nota. De visie gaat uit van behoud van het gebied als bedrijfslocatie en het intensiveren en verbeteren van de economische functie.

Functies van deze nota zijn:

- **discussiestuk** om met betrokken partijen, bedrijfsleven, overheden, andere betrokkenen en belanghebbenden tot een breed gedragen ontwikkelingsperspectief te komen
- **duidelijkheid bieden** voor reeds in gang gezette initiatieven
- **prioriteiten stellen** in de gemeentelijke betrokkenheid: waar is een actieve aanpak vanuit de gemeente wenselijk en mogelijk, waar zal het initiatief vooral bij het bedrijfsleven liggen
- vanuit die prioriteitstelling kunnen **projecten worden benoemd en de randvoorwaarden voor uitvoering worden verkend**
- **onderlegger voor een bestemmingsplan** voor het gebied van het hiervoor genoemde voorbereidingsbesluit en voor het binnen enkele jaren op te stellen een nieuw bestemmingsplan voor het gehele gebied in het kader van het gemeentelijke project Actualiseren en Uniformeren Bestemmingsplannen

1.3 Proces

Dit rapport is opgesteld door een ambtelijke werkgroep waarin de betrokken vakdisciplines vertegenwoordigd zijn. Het rapport doorloopt de volgende procedure:

- bespreking in de Externe Stuurgroep Schieoevers BKS waarin gemeente en bedrijfsleven vertegenwoordigd zijn
- het college van B&W van Delft geeft het rapport vrij voor discussie
- informatie- en discussiebijeenkomst(en) met andere overheden en betrokkenen
- de commissie geeft aan of het stuk, al dan niet aangepast, als grondslag kan dienen voor verdere planontwikkeling en overleg met betrokken partijen
- er zal een voorontwerp bestemmingsplan voor het gebied van het voorbereidingsbesluit in procedure worden gebracht, een uitvoeringsprogramma worden opgesteld en een projectorganisatie worden ingesteld

1.4 Over dit rapport

De rapportage ‘Gebiedsvisie Schieoevers’ bestaat uit dit rapport, de Visie, en een bijlage. De bijlage bevat beschrijvingen van de bestaande situatie, het vigerende beleidskader en de daaruit afgeleide opgaven en doelstellingen. Opgaven en doelstellingen staan kort samengevat in de Visie.

2 HET GEBIED EN DE OPGAVE



kaart 2 plangebied

2.1 Het gebied

Schieoevers is een langgerekt gebied, begrensd door het spoor en de Rotterdamseweg. Het gebied is direct aangesloten op het regionale en landelijke net van weg-, water- en spoorverbindingen (Kruithuisweg, trein Rotterdam – Amsterdam, de Schie). De Schie en de Kruithuisweg, die grotendeels ingebed ligt in een ecologische zone, delen het gebied in vieren:

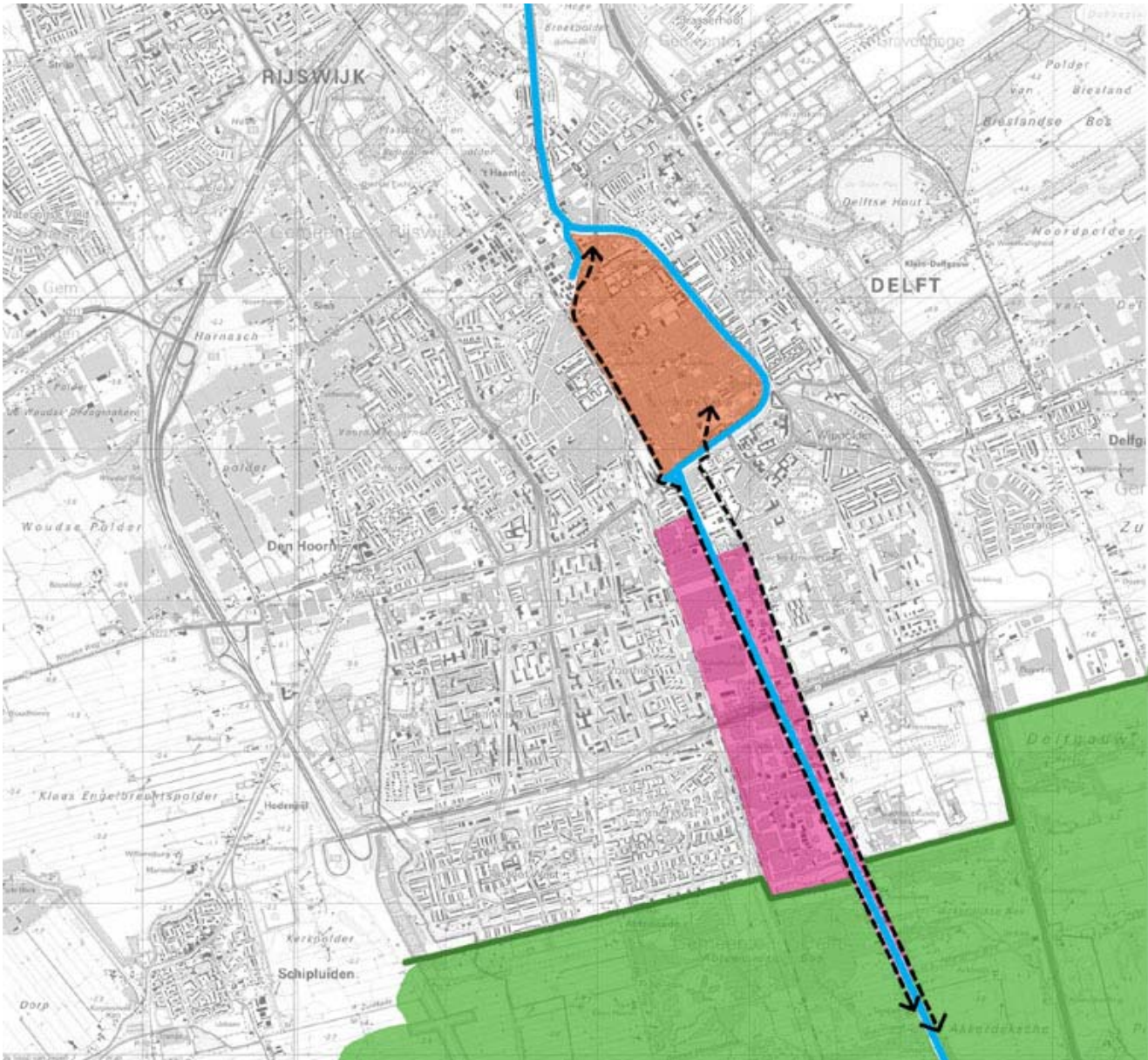
- Schieoevers noordoost aan de Rotterdamseweg en grenzend aan de gebieden TU-Midden en TU-Noord
- Schieoevers noordwest, in de directe nabijheid van de

binnenstad, begrensd door Schie, het spoor met daarachter het zuidelijke Spoorzonegebied en de Voorhof;

- Schieoevers zuidoost aan de Rotterdamseweg en grenzend aan Technopolis en het Ackerdijkse Bos
- Schieoevers zuidwest begrensd door Schie en spoor en Tanthof, direct gelegen aan het groengebied Midden Delfland.

(Kaart 1 plangebied).

Het gebied wordt doorkruist door cultuurhistorisch waardevolle routes naar Schiedam en Rotterdam die



kaart 1 ligging plangebied

de stad met het groengebied van Midden Delfland verbinden. (Kaart 2 ligging).

In het gebied liggen, naast traditionele bedrijven, ook

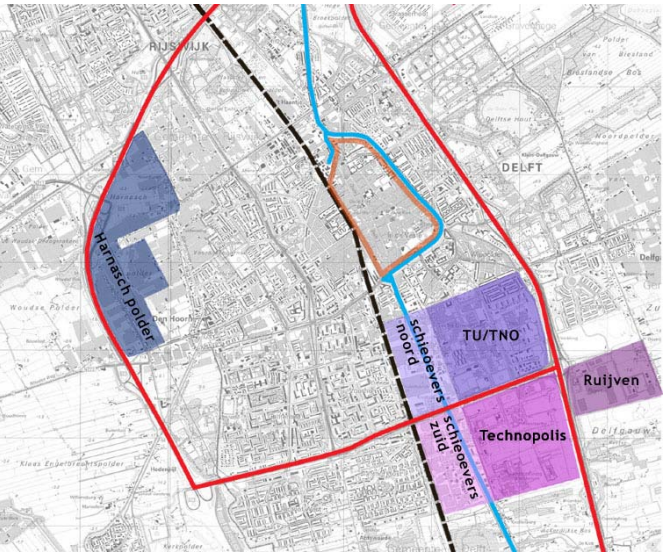


kaart 3 projecten en elementen

het Kruithuis, de grootschalige detailhandelsconcentratie Leeuwenstein, het evenemententerrein Gelatinepark / Lijm & Cultuur en station Delft Zuid. Binnen en in de directe omgeving van het gebied zijn aanzienlijke ontwikkelingen gaande die van grote invloed zijn op Schieoevers. Het gaat met name om (Kaart 3 projecten en elementen):

- Gelatine Park;
- Technopolis;
- Station Zuid;
- Spoorzone;
- Vernieuwing Voorhof, waaronder Poptahof en In de Hoven;
- Woningbouw Scheepsmakerij;
- Woningbouw Hooikade;
- Woningbouw Koningsveld;
- Transformatie TU-Noord gebied tot gemengd woonmilieu
- Mekelpark TU-midden.

Schieoevers-Zuidwest en -Zuidoost maken deel uit van een grote aaneengesloten zone van bedrijventerreinen (Schieoevers, Technopolis, Ruyven) die uitstekend op de hoofdinfrastructuur (water, weg en spoor) is aangesloten en die ruimte bied voor een breed scala aan bedrijfstypen Door de wisselwerking met Delftechpark en het TU-gebied is hier sprake van een grootschalige, gedifferentieerde concentratie van werkfuncties met een betekenis voor Delft, de regio, maar ook landelijk en internationaal. (Kaart 4 bedrijfsterreinen in en om Delft).



kaart 4 bedrijfsterreinen in en om delft

2.2 De opgave

Aan de hiervoor beschreven gebiedskenmerken ontleent Schieoevers een grote ontwikkelingspotentie, die onvoldoende benut wordt. De kernopgave is dan ook het ontsluiten en benutten van de aanwezige potenties om een opwaardering van het gebied tot stand te brengen.

Hieronder wordt de opgave voor het gebied kort samengevat; voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de bijlage.

- **Een vitaal bedrijventerrein met duurzaam economisch toekomstperspectief.**
 - Sterke concurrentiepositie temidden van regionale bedrijventerreinen
 - Behoud van traditionele werkgelegenheid
 - Vergroting van het aantal arbeidsplaatsen
 - Realistisch, toekomstvast perspectief bieden
 - Bereikbaarheid, veiligheid en uitstraling waarborgen
 - Synergie en schaalvoordelen bevorderen door clusteren van soortgelijke activiteiten
 - Hechte positie in Delftse en regionale economische structuur
- **Conditie voor optimaal grondgebruik stimuleren**
 - Hoofdstructuur die bereikbaarheid, uitstraling en veiligheid waarborgt
 - Courante, goed ontsloten kavels
 - Uitbuiten van aanwezige kwaliteiten (bereikbaarheid, zichtbaarheid)
 - Noodzakelijke structuurmaatregelen veiligstellen (water, groen en infrastructuur)
- **Goede aansluiting op en meerwaarde voor de omgeving**
 - Verankeren van het gebied in z'n omgeving, barrières opheffen
 - Goede aansluiting op de stad, m.n. barrières per fiets opheffen
 - Routes via Schieoevers tussen de stad en de landelijke omgeving verbeteren
 - Betekenis van de Schie behouden en verbeteren voor beroeps- en recreatievaart
 - Aansluiten op stedelijke projecten (Technopolis, Lijm & Gelatine, TU-campus, Delft Zuid en Spoorzone)
 - Uitbuiten, behouden cultuurhistorische kwaliteiten

3 FOTODOCUMENTATIE



Schieoevers
zuidwest



Schieoevers
zuidoost





Schieoevers
Noordoost



Schieoevers
Noordwest



4 VISIE



kaart 5 structuurprincipes

4.1 Strategie

De voorgestelde aanpak is gericht op het op gang brengen en in stand houden van een langdurig en voortgaand verbeteringsproces. Onderdelen van de aanpak zijn:

- een duidelijk, duurzaam, breed gedragen en stimulerend perspectief bieden, zodat ondernemers met vertrouwen kunnen investeren in het gebied
- onderscheid tussen structuurontwikkeling op langere termijn en noodzakelijke ingrepen op korte termijn
- per onderdeel duidelijkheid bieden over de rol van de gemeente en andere overheden: alleen actief deelnemen aan ontwikkelingen waar dat nodig is. Passief, ondersteunend en begeleiden waar dat mogelijk en gewenst is
- waar mogelijk planologische ruimte bieden om initiatieven vanuit de markt te stimuleren
- optimalisatie van het grondgebruik stimuleren door een heldere ruimtelijk – economische structuur vast te leggen waarbinnen onderlinge hinder tussen bedrijven wordt voorkomen en synergie wordt bevorderd
- investeren in het openbaar gebied: bereikbaarheid (infrastructuur), uitstraling, veiligheid
- uitbuiten van aanwezige potenties
- het genereren van en actief participeren in projecten die als vliegwiel voor verdere ontwikkeling kunnen dienen
- project- en gebiedsoverstijgende structuur waarborgen

Deze benadering is vertaald in een aanpak op drie niveaus:

→ Het raamwerk

- Schiedamschenhoek als geheel: de noodzakelijke ingrepen op structuurniveau worden veiliggesteld. Dit betreft infrastructuur, water, ecologie, milieuzonering. Met name bij water, groen en verkeersinfrastructuur moet ook rekening gehouden worden met externe relaties (zoals doortrekken fietspaden, aansluiting op hoofdwegennet).

→ De deelgebieden

- Per deelgebied wordt het ruimtelijk economisch perspectief geschetst en wordt aangegeven welke rol de gemeente en andere overheden hierbij kunnen spelen (actief of passief en in welke mate).

→ De projecten

- Het niveau van concrete projecten: ingrepen met een duidelijk financieel, ruimtelijk en procedureel kader.

4.2 Structuurprincipes

Doel van het raamwerk is tweeledig. Ten eerste moet het raamwerk de noodzakelijke ingrepen in de openbare ruimte ten behoeve van verkeer, groen en water veiligstellen. Ten tweede moet het raamwerk doelmatig grondgebruik en clustering bevorderen. Het raamwerk sluit zoveel mogelijk aan op de bestaande structuur, zodat zo min mogelijk verstoring van bedrijfsactiviteiten noodzakelijk is.

Voor het raamwerk zijn vier structuurprincipes ontwikkeld die hierna beschreven worden:

kruisverband, etalage, stemvork en ladder. (Kaart 5) Daarna wordt het raamwerk beschreven in lagen: water, groen, verkeer, grondgebruik en ruimte.

4.2.1 Station Delft Zuid en omgeving: de Etalage

In dit gebied is een van de belangrijkste opgaven: een hoogwaardig, attractief vestigingsmilieu creëren op een uitstekend bereikbaar en zichtbaar kruispunt van infrastructuur: een etalage waar Schiedamschenhoek en Delft zich presenteren. Dit is een kansrijk gebied voor een forse intensivering van het grondgebruik in de vorm van kantoren, hotel- en conferentiefaciliteiten e.d. Juist deze functies hebben baat bij een hoogwaardige omgeving en een goede uitstraling aan het spoor en de snelweg. Daarom wordt hier gekozen voor hoogwaardige, beeldbepalende architectuur in een parkachtige setting, aansluitend op de al aanwezige ecologische hoofdstructuur en met het Kruithuis als icoon voor de beoogde architectonische kwaliteit. Het parkeren zal hier landschappelijk moeten worden ingepast. Het gebied wordt een aantrekkelijke entree naar de noordelijk en zuidelijk gelegen delen van Schiedamschenhoek en naar de stad.

4.2.2 Schiedamschenhoek-Zuidwest: het Kruisverband

In dit gebied zijn de belangrijkste doelstellingen: bereikbaarheid waarborgen, uitstraling verbeteren, veiligheid vergroten. Omdat het terrein op dit moment redelijk goed functioneert wordt hier ingezet op een

terughoudende aanpak. Centrale doelstelling is het versterken van de reeds aanwezige, maar niet goed werkende structuur van ‘voorkanten’ voor bedrijfsactiviteiten die behoefte hebben aan uitstraling naar het publiek en ‘binnenkanten’ voor bedrijfsactiviteiten in de sfeer van expeditie, parkeren, opslag.

Om dit te bereiken wordt het gebied in vier kwadranten onderverdeeld door de Schieweg en de Faradayweg. Het is mogelijk de Faradayweg te verbinden via een brug met Technopolis en via een fietstunnel met Tanthof. Deze hoofdstructuur bestaat dan uit de twee doorgaande routes waaraan de publieksgerichte bedrijfsfuncties worden geconcentreerd. Expeditie en opslag worden aan de binnenkant van deze kwadranten geconcentreerd, zodat een, ook elders toegepast ‘bedrijvenhof’ ontstaat. Afhankelijk van de ambities en onderlinge samenwerking van de ondernemers (parkmanagement) kan voor deze bedrijvenhoven verschillende niveaus van collectieve beveiliging en beheer worden toegepast.

4.2.3 Schieoevers-Noordwest: de Stenvork

Hier zijn de centrale doelstellingen: uitstraling verbeteren aan de spoorzijde, ontsluitingsstructuur verbeteren zodat een doelmatiger grondgebruik mogelijk en aantrekkelijker wordt.

Voorgesteld wordt om in Schieoevers Noordwest een nieuwe ontsluitingsweg langs het spoor te realiseren, de Verlengde Engelsestraat. Daarmee worden meerdere doelen gediend, zoals het verbeteren van de ontsluiting van het gebied, waardoor kleinere, meer courante kavels kunnen worden geformeerd, het creëren van een zichtlocatie aan het spoor en het realiseren van een calamiteitenroute langs het spoor. Ook hier wordt de bestaande structuur zo veel mogelijk gerespecteerd.

Op deze manier krijgt het gebied twee ‘voorkanten’, een aan het spoor en een aan de Schie. Verlengde Engelsestraat en Schieweg komen nabij het Kruithuis samen in de aansluiting op de Kruithuisweg, waardoor structuur ontstaat in de vorm van een stenvork. Tussen de ‘benen’ van de stenvork is ruimte voor een

compacte, aaneengesloten bebouwing waarbij parkeren, expeditie en opslag aan de binnenkant worden opgelost. Door oostwest verbindingen aan te leggen kan een fijnmazige structuur met kleinere kavels worden gerealiseerd.

4.2.4 Schieoevers Noordoost en Zuidoost: de Ladder

Ook in dit gebied is derhalve het streven gericht op behoud en versterking van de bestaande structuur. Voorgesteld wordt om ruimte tussen de te bedrijfsbebouwing te reserveren voor parkeren en opslag zodat deze activiteiten geen hinder op de Rotterdamseweg veroorzaken en de zijde van de Schie behouden blijft voor een actieve relatie met het water, zoals voor laden en lossen.

De reeks van ‘tussenruimtes’ die hierdoor ontstaat draagt er toe bij dat het zicht op de Schie vanaf de Rotterdamseweg behouden blijft. Op veel plaatsen zijn deze tussenruimtes al aanwezig, waaronder het nieuwe evenemententerrein en de Nieuwe Haven. Enkele zijn zo gesitueerd dat op enige termijn twee in het LVVP en Fietsactieplan reeds aangekondigde oeververbindingen kunnen worden gerealiseerd zonder dat daarvoor sloop van bebouwing noodzakelijk is. Hierdoor ontstaat het beeld van een ladderstructuur, waarbij de sporten afwisselend bebouwde en onbebouwde ruimte symboliseren.

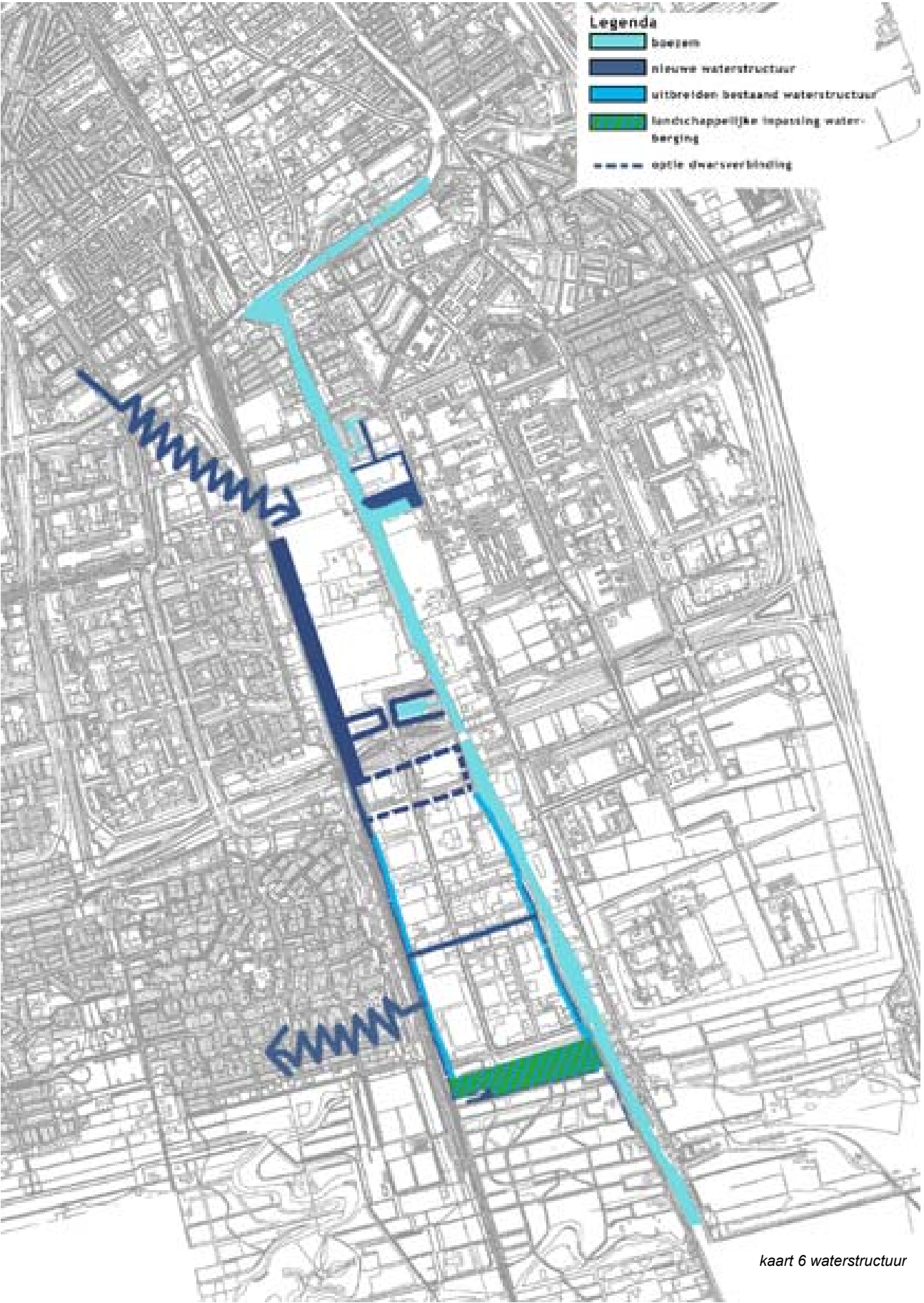
4.3 Het Raamwerk

4.3.1 Waterstructuur

De omvang van de wateropgave bedraagt ca. 8% van het grondoppervlak. Dit wordt bij voorkeur gerealiseerd als oppervlaktewater, maar bij nadere planuitwerking zal worden gezien of ook andere technische oplossingen mogelijk zijn.

In kwalitatief opzicht gaat het om een robuuste, goed te onderhouden waterstructuur die bijdraagt aan de uitstraling van het gebied, met zo veel mogelijk ecologische meerwaarde en met zoveel mogelijk hinder voor de bedrijvigheid.

Schieoevers noordoost en zuidoost liggen buitendijks in het boezemgebied en kunnen daardoor niet of



kaart 6 waterstructuur

nauwelijks een bijdrage leveren aan het waterbergend vermogen van het plangebied. Oplossingen moeten gezocht worden ten westen van de Schie. (Kaart 6)

Op dit moment is een geringe hoeveelheid oppervlaktewater in Schieoevers Zuid aanwezig. Voorgesteld wordt om direct ten zuiden van Schieoevers zuid het maaiveld van een bestaand openbaar groengebied te verlagen waardoor dit bij piekbelasting van watersysteem onder kan lopen. Verder wordt voorgesteld in Schieoevers-Noordwest en -Zuidwest stapsgewijs een drager van de waterstructuur op een logische plaats in dit gebied te realiseren: een watergang langs de oostkant van het spoor. In Schie oevers zuidwest wordt daarnaast ingezet op het verbreden van de bestaande watergang langs de Schie. Beide watergangen hebben toegevoegde waarde: een aantrekkelijk inrichtingsbeeld voor de fietsverbindingen, ecologische structuurontwikkeling, uitstraling van het gebied, afscherming (bijv. van het spoor). Door deze twee dragers onderling te verbinden ontstaat een complete en robuuste structuur.

Op verschillende plaatsen kan deze waterstructuur worden gekoppeld aan de watersystemen ten westen van het spoor.

In Schieoevers-Zuid zijn deze twee dragers al in aanzet aanwezig. Voorstel is deze waar mogelijk te verbreden. De wenselijke waterstructuur in dit gebied kan gecompleteerd worden door twee oostwest watergangen. Voorgesteld wordt om in overleg en samenwerking met de ondernemers te onderzoeken of deze waterstructuur kan tevens dienen als erfafscheiding waardoor de beveiliging van het gebied kan worden vereenvoudigd en verbeterd.

In Schieoevers-Noordwest is praktisch geen oppervlaktewater aanwezig. Hier zal de wenselijke structuur moeten worden gerealiseerd als onderdeel van herstructureringsprojecten. De oostwest waterverbindingen tussen de watergangen langs het spoor en de Schie worden gecombineerd met de noodzakelijke infrastructuur voor auto en fiets.

Rondom het Kruithuis is sprake van een bijzondere waterproblematiek waarbij moet worden voorkomen dat dit unieke monument (funderings)schade oploopt. Uitgangspunt is dat de waterstructuur hier bijdraagt aan het gewenste attractieve beeld.

4.3.2 Groenstructuur

De groenstructuur volgt waar mogelijk de water- en de wegenstructuur. (Kaart 7) Dit betekent dat bij de watergangen langs het spoor en de Schie een groene inrichting met ecologische oevers wordt nagestreefd. Consequentie van deze benadering is dat de twee 'dragere' van de waterstructuur, die noord-zuid lopen, worden gecombineerd met twee noordzuid lijnen van de ecologische structuur. Hiermee wordt in de ecologische structuur een alternatief geboden voor de ecologische verbinding langs de Kruithuisweg die door de Schie en het spoor wordt doorsneden. Ook de hiervoor geschetste ingreep voor waterberging ten zuiden van Schieoevers-Zuid is een voorbeeld van combinatie van water en groen.

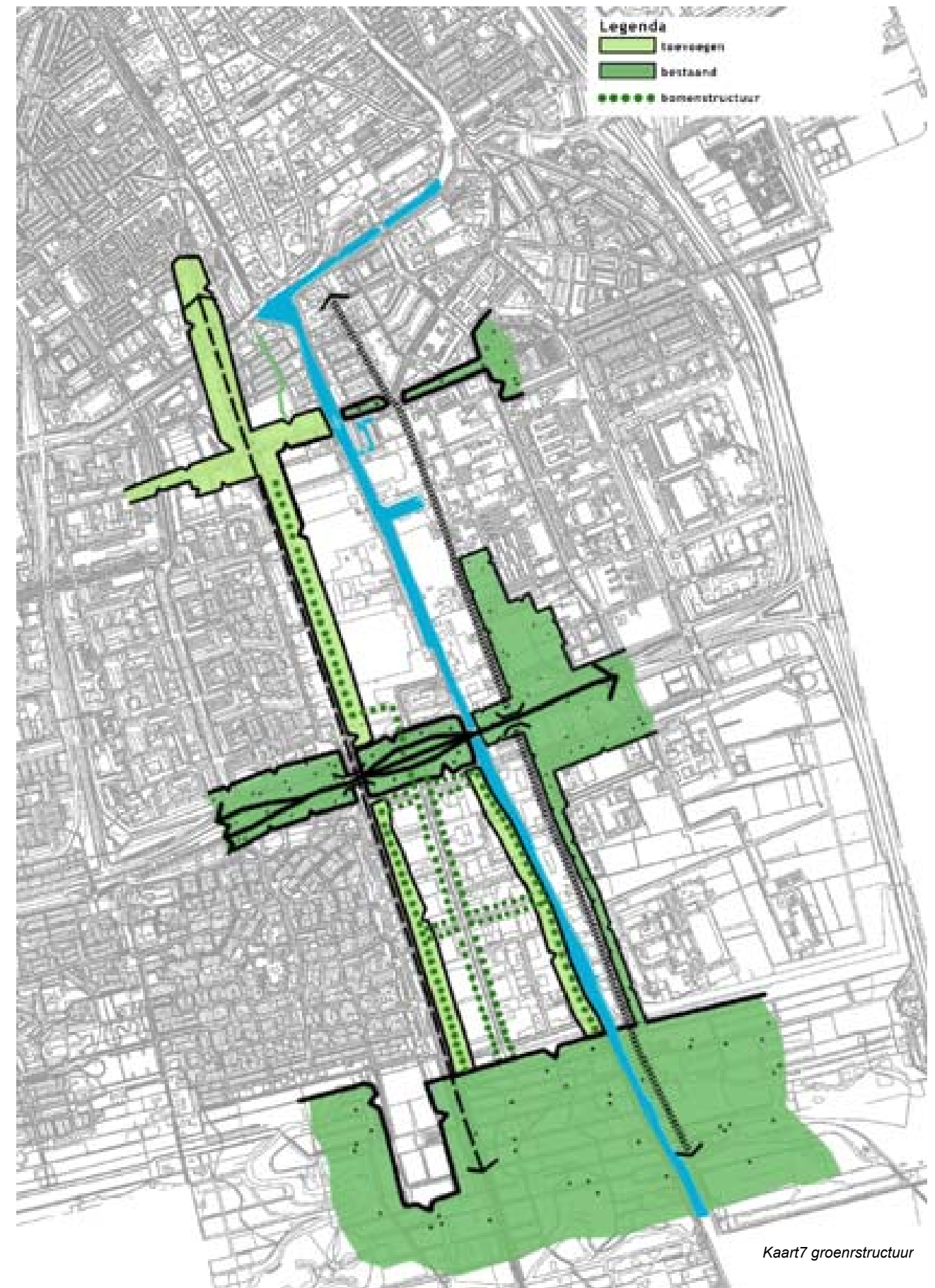
De wegenstructuur wordt begeleid door boombeplanting en, waar mogelijk, bermen. Langs de Rotterdamse weg wordt de bestaande boomstructuur gehandhaafd en, waar mogelijk, versterkt. Door ook de dwarsverbindingen met voldoende maat te ontwikkelen ontstaat een gevarieerd en compleet groen netwerk.

Voor het gebied rondom het knooppunt Schieweg – Kruithuisweg wordt een parkachtig inrichtingsbeeld wordt nagestreefd. Voor de Abtswoudseweg wordt voorgesteld om de hier in de ecologienota aangegeven hoofdstructuur te realiseren. De bijbehorende maatvoering en het inrichtingsbeeld zullen te zijner tijd nader worden bepaald.

4.3.3 Verkeersstructuur

→ **Autoverkeer (Kaart 8)**

Het deel van Schieoevers ten westen van de Schie wordt ontsloten vanaf de Kruithuisweg. Zoals hiervoor beschreven blijft de Schieweg de centrale ontsluitingsweg van Schieoevers-Zuidwest. Een efficiëntere routing van het expeditie- en parkeerkeer is mogelijk. Dit kan een positieve bijdrage leveren aan de doorstroming op de Schieweg.



Kaart7 groenstructuur

Een nieuwe oeververbinding tussen Schieoevers-Zuidwest en Technopolis is mogelijk in het verlengde van de Faradayweg als alternatief voor de reeds geplande zuidelijke brug.

Ten noorden van de Kruithuisweg splitst de weg zich vanaf de aansluiting op de Kruithuisweg in twee routes langs de randen van het gebied. De verlengde Engelsestraat neemt de functie van ontsluitingsweg van de Schieweg over, maar zal in fases worden gerealiseerd. Hierdoor verbetert op termijn de kwaliteit van de fietsroute langs de Schie. Veder naar het noorden wordt een reservering voorgesteld voor een verlenging van de Minervaweg. Door Schieoevers-Noordwest een tweede aansluiting op het stedelijk wegennet te geven (aansluiting M. Nijhofflaan – Provincialeweg) krijgt dit gebied een sterke ontwikkelingspotentie. Ten oosten van de Schie blijft de Rotterdamseweg de hoofdontsluiting van het gebied verzorgen.

→ **Openbaar vervoer (Kaart 9)**

Centraal in de OV-structuur in het gebied staat Delft

Zuid. Voor dit station bestaan al vergevorderde verbeteringsplannen. Daarnaast wordt, op langere termijn rekening gehouden met een Stedenbaanstation Voorhof. Om de kansen voor dit station zo gunstig mogelijk te maken, wordt voorgesteld om de perrons van Delft Zuid zo aan te passen dat het station feitelijk naar het zuiden verschuift. Dit wordt kansrijk geacht omdat het station toch al ingrijpend aangepakt zou moeten worden, zowel t.b.v. de opwaardering van het station zelf als vanwege de aanleg van de spoortunnel.

Met deze reeks van drie stations krijgt een brede zone ter weerszijde van het spoor tussen Delft centrum en de zuidzijde van de Tanthof een uitstekende bediening per openbaar vervoer met halteafstanden Delft – Delft Voorhof - Delft Zuid van ruim 1000m. Daarbij zullen Station Delft en Delft-Zuid bediend worden met NS-materieel. Delft Voorhof is nadrukkelijk onderdeel van het 'metro-achtige' systeem dat de provincie voorstaat met haar initiatief Stedenbaan en dat elk van deze stations aandoet. Realisatie wordt overigens pas op lange termijn mogelijk geacht. De functie van station Voorhof zal in een volgende planfase nader worden

uitgewerkt.

In de voorgestelde structuur liggen de stations optimaal gesitueerd op knooppunten van het fietsnet en op korte loop- en fietsafstand van verschillende bestemmingen en biedt Delft Zuid prima mogelijkheden om een transferium te realiseren.

→ **Langzaam verkeer (Kaart 10)**

Voor de structuur van het langzaam verkeer zijn in het raamwerk Schieoevers, conform Fietsactieplan II, de volgende ingrepen voorzien:

- een brug ten noorden van de Kruithuisweg en in samenhang daarmee een tunnel naar de Voorhof
- één brug ten zuiden van de Kruithuisweg en in samenhang daarmee een fietstunnel naar de Tanthof
- een fietsverbinding gecombineerd met het te verplaatsen station Delft Zuid
- een fietsverbinding gecombineerd met het te zijner tijd te realiseren station Voorhof
-

Met deze maatregelen wordt een enorme kwaliteitssprong voor het fietsverkeer gerealiseerd, niet alleen voor Schieoevers maar ook op stedelijke en regionale schaal. De structuur van fietsroutes bestaat

in hoofdzaak uit vier noordzuid en vier oostwest routes, steeds aantrekkelijk ingepast in de groen- en waterstructuur, en twee knooppunten van fietsroutes t.p.v. de stations.

Voor de zuidelijke brug is zowel een positie aan de uiterste zuidzijde van het gebied als ter hoogte van de Faradayweg mogelijk. In het LVVP wordt de voorkeur gegeven aan de Faradayweg. Voor de noordelijke brug is een positie ongeveer halverwege de Abtswoudse brug en de Kruithuisbrug ideaal. Ter hoogte van het evenemententerrein is een reservering voor een fietspad opgenomen. Op basis van de plan- en besluitvorming over station Voorhof zal de ruimtelijke en verkeerskundige inpassing van deze brug nader worden gezien.

Voor het langzaam verkeer in noordzuid richting biedt de al genoemde aanleg van de verlengde

Engelsestraat een belangrijke verbetering. Door de aanleg van deze weg wordt de noordelijke Schieweg, die nu nog de enige autoroute in dit gebied vormt en



Kaart 8 verkeersstructuur auto



Kaart 9 stationshaltes en fiets



Kaart 10 stationshaltes en fiets



Kaart 11 recreatief waterverkeer

gebruikt wordt voor autoverkeer, expediërend vrachtverkeer en langzaam verkeer, ontlast. Dit draagt tevens bij aan het streven naar een aantrekkelijke recreatieve verbinding tussen het centrum van Delft en het Midden Delfland. Langs de verlengde Engelsestraat ligt een (met name 's avonds) veilige fietsroute van en naar de stations. Ook het aanpassen van het profiel van de Rotterdamseweg en de Schieweg vormt een verbetering van het raamwerk voor langzaam verkeer.

→ **WATERVERKEER (Kaart 11)**

Voor het verkeer over water zijn drie groepen van belang: de beroepsvaart, individuele recreatievaart en georganiseerde recreatievaart (toeristische tochten, watertaxi's, rondvaartboten e.d.) Voor de beroepsvaart is van belang dat de Schie ter hoogte van de Teslaweg verbreed moet worden. Dit kan binnen het hier voorgestelde raamwerk worden ingepast.

Voor de recreatievaart worden twee opties voorgesteld: een (bescheiden) passantenhaven in De Zuidkolk en een (bescheiden) passantenhaven in de Nieuwe Haven. De laatste optie is alleen wenselijk indien dit gecombineerd wordt met een aantrekkelijke ambiance in de vorm van horeca en andere publieksfuncties in de toeristische en recreatieve sfeer. Bovendien zal de haven moeten worden vergroot om de functie van de Nieuwe Haven als keerhaven te waarborgen.

Voor de georganiseerde recreatievaart wordt voorgesteld om in de Zuidkolk, bij de Nieuwe Haven, bij het Kruithuis en bij de aanlanding van de nieuwe zuidelijke brug aanlegplaatsen te realiseren. Hierdoor kan een interessant toeristisch product ontstaan voor een gecombineerd bezoek aan de binnenstad, de Porceleyne Fles, Evenemententerrein, Het Kruithuis.

4.3.4 Programmatische structuur

In het gebied blijft de bedrijfsfunctie voorop staan. De uitzonderingen hierop zijn het gebied direct ten noorden van de Nieuwe Haven, waar andere bestemmingen, waaronder wonen, denkbaar zijn, mits deze te realiseren zijn binnen de milieuraandvoorwaarden en de

woningbouwontwikkeling ten noorden van de Abtswoudseweg.

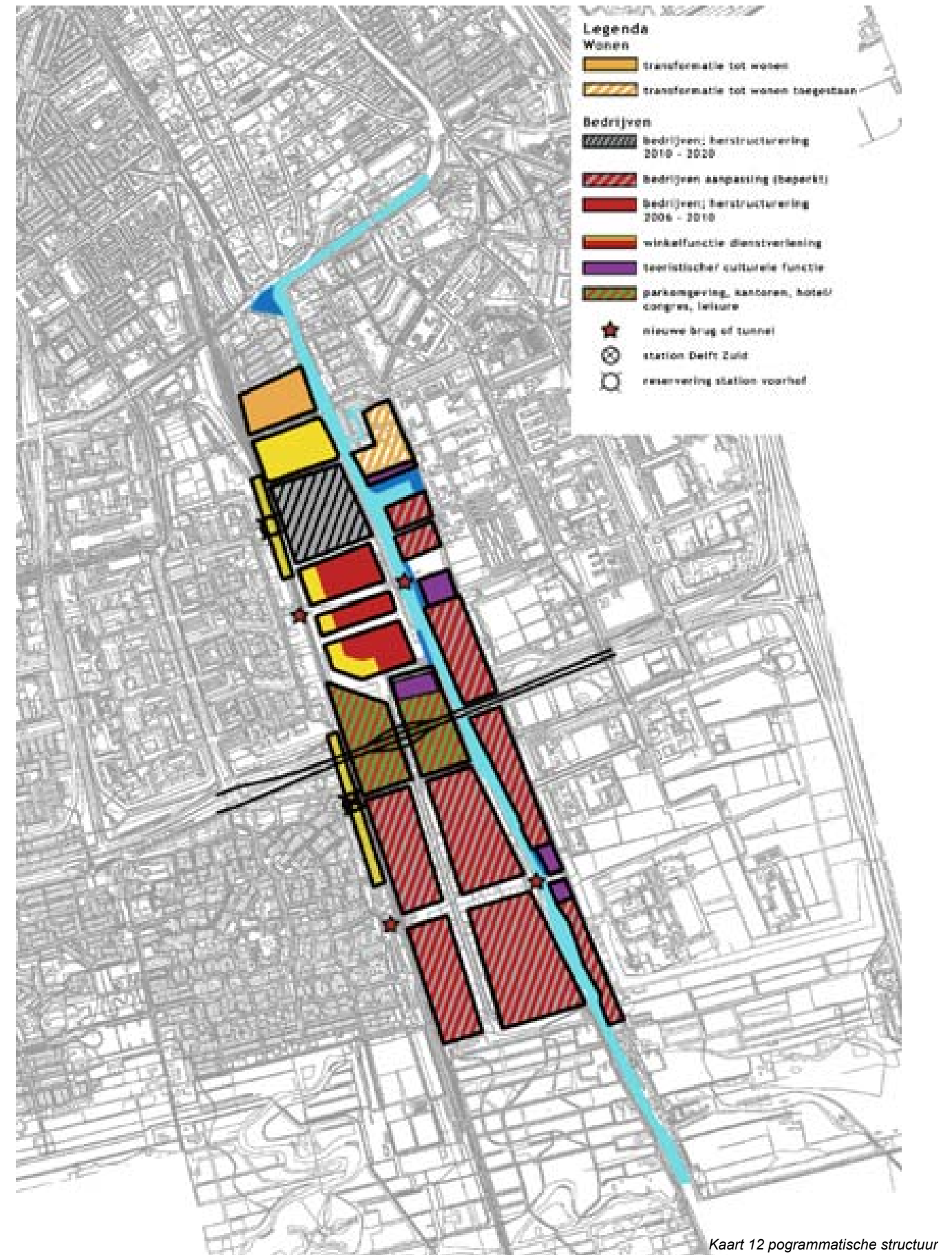
De hier geschetste aanpak is erop gericht om de bedrijfsfunctie per deelgebied verschillend in te kleuren. (Kaart 12) Dit bevordert het clusteren van bedrijven met vergelijkbare vestigingsvoorwaarden, bijvoorbeeld bedrijven met een binding aan het water, aan een treinstation of aan het wegverkeer, of bedrijven met een behoefte aan een hoogwaardige uitstraling. Daarnaast zal er ruimte zijn voor enige binnen het gebied passende voorzieningen, zoals het evenemententerrein, de beide stations, horeca, e.d.

Bedrijven met een showroom en (ondergeschikte) winkelfunctie worden aan de Verlengde Engelsestraat geconcentreerd. Winkelfuncties in Schieoevers Zuidwest zijn in principe niet wenselijk. Uitbreiding van de winkelfunctie wordt hier niet meer toegestaan cq. waar dit mogelijk is worden deze verplaatst en geconcentreerd in het grootschalige winkelgebied Leeuwenstein dan wel in de nieuwe ontwikkeling aan de Verlengde Engelsestraat. De laatste locatie ligt tussen de (toekomstige) stations Voorhof en Delft Zuid / Technopolis in en is goed bereikbaar per OV. Daarom wordt ingezet op bedrijvigheid met een groot aantal arbeidsplaatsen en/of een fors aantal klanten die zo mogelijk van het OV gebruik kunnen maken.

Daarmee worden verschillende doelen beoogd:

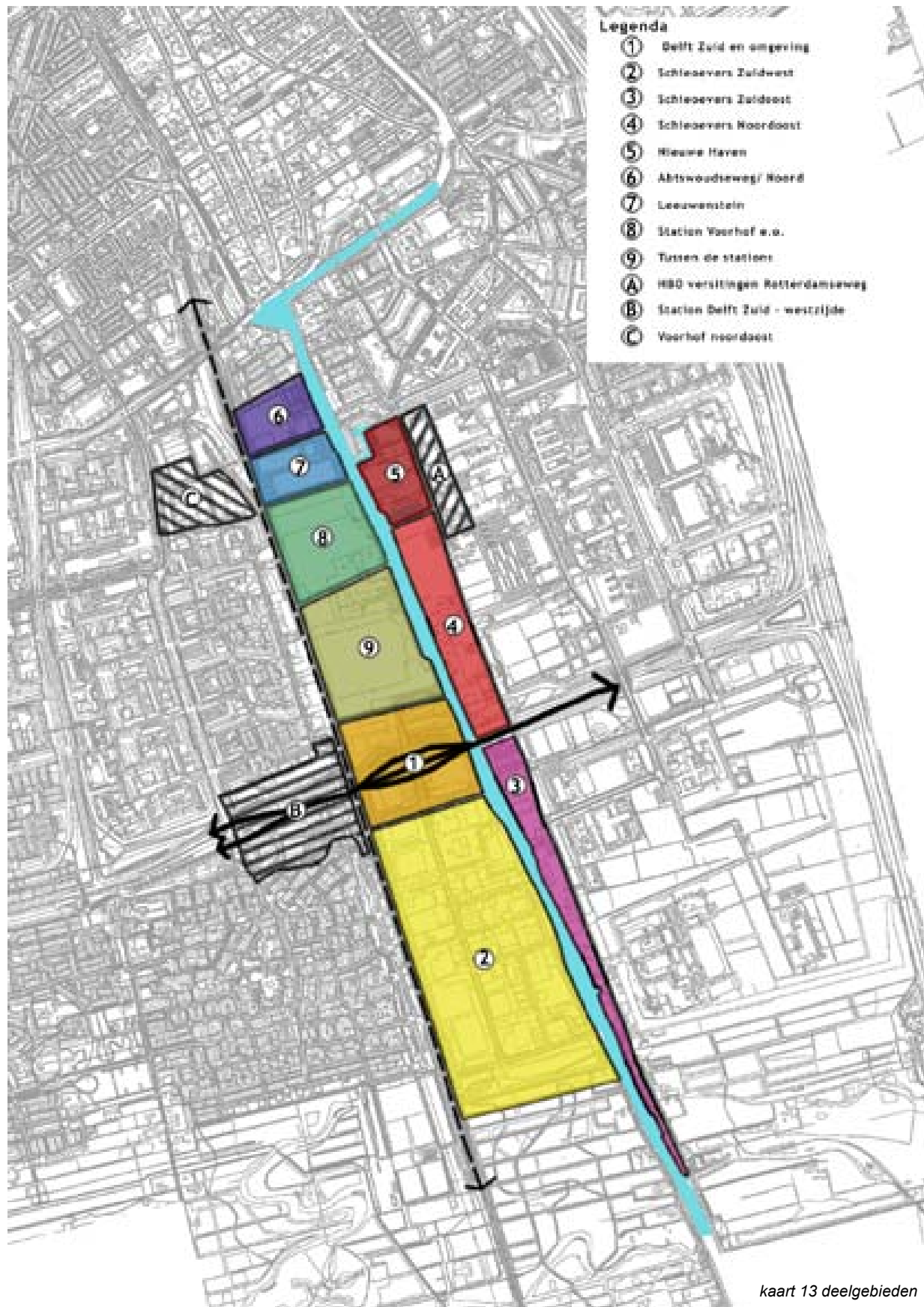
- behoud en versterken van het bedrijfsprofiel van Schieoevers Zuidwest, voorkomen van voortschrijdende verdringing
- verbeteren van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande, op bedrijfsterreinen toelaatbare grootschalige winkelbedrijven door deze op een zichtlocatie aan het spoor te leggen en beter op de stad Delft te oriënteren
- dit alles binnen de regionaal en provinciaal geldende beleidskaders zodat dit proces niet leidt kwantitatieve afname van traditionele bedrijvigheid ten gunste van grootschalige detailhandel, maar tot structuurversterking die voor alle partijen gunstig is.

De huidige en toekomstige milieuzonering wordt momenteel onderzocht. Op basis van de in deze nota geschetste ontwikkelingsrichting zal dit nader worden gezien.



Kaart 12 pogammatische structuur

5 DEELGEBIEDEN



kaart 13 deelgebieden

5.1 Deelgebied 1 Delft Zuid en omgeving

De omvorming van station Delft Zuid tot de beoogde hoogwaardige OV-voorziening, waar in beide richtingen minimaal 6 treinen per uur stoppen, betekent op afzienbare termijn een forse verandering van het karakter van dit gebied. Gedacht kan worden aan kantoren, kantoorachtige bedrijven, leisurefuncties hotel- en conferentieaccommodatie in een parkachtige setting aansluitend op de aanwezige ecologische hoofdstructuur. Het Kruithuis kan als een van de monumentale topattracties van Delft dienen als icoon van deze ontwikkeling.

Het is mogelijk om het volume van circa 30.000 m² kantoren, die nu ten westen van het spoor zijn geprojecteerd, gedeeltelijk uit te ruilen voor kantoorontwikkeling aan de oostzijde. De vrijkomende ruimte ten westen van het spoor kan wellicht worden bestemd voor intensieve woonbebouwing met ondersteunende stedelijke functies. Op termijn kan dit gebied uitgroeien tot de Delftse concentratie van traditionele kantoorgebouwen met bouwhoogtes tot maximaal 75m (ca. 20 lagen), complementair aan de concentratie van kleinschalige, hoogwaardige kantoren in de binnenstad en de kantoorhoudende R&D bedrijven in Technopolis. Dergelijke bebouwing zal aan de Kruithuisweg verschijnen als een landmark van het station / transferium Delft Zuid / Technopolis en van een van de stadsentrees. Het Transferium (een fors opgeschaalde P&R voorziening) wordt ontsloten vanaf de Kruising Schieweg – Kruithuisweg.

De entree van het station wordt gesitueerd aan de zuidzijde van de Kruithuisweg. Aan de Tanhofzijde is ruimte voor bushaltes. Aan beide zijden van het spoor kunnen taxistandplaatsen, P&R- en K&R-voorziening worden gesitueerd. Boven en naast het station is ruimte voor een transferium dat via de Energieweg zeer kort op de Kruithuisweg is ontsloten. Het station wordt gecombineerd met een fiets-voetgangersverbinding. Deze verbinding maakt tevens een korte, comfortabele fietsverbinding mogelijk tussen

Voorhof (Voorhofdreef), Schieoevers en Technopolis. Het station komt op een knooppunt van fietsroutes.

5.2 Deelgebied 2 Schieoevers Zuidwest

Voor Schieoevers Zuid wordt ingezet op een terughoudende aanpak gericht behoud en versterking van het profiel van een traditioneel gemengd bedrijventerrein. Centrale doelstelling is het geleidelijk realiseren van een heldere structuur van 'voorkanten' voor bedrijfsactiviteiten die behoefte hebben aan uitstraling naar het publiek en 'binnenkanten' voor bedrijfsactiviteiten in de sfeer van expeditie, parkeren, opslag. Deze structuur is nu reeds in aanzet aanwezig. Met verschillende maatregelen wordt een versterking van die structuur bevorderd.

Maatregelen die de gemeente in elk geval zal nemen zijn:

- ontwikkeling station Zuid
- oeververbinding met Technopolis
- waterberging aan de zuidzijde van het terrein.
- Veiligstellen van de bereikbaarheid en interne verkeersafwikkeling door te werken naar een breder profiel van de Schieweg door de rooilijn (grens van bouwvlak) waar mogelijk terug te leggen

Daarnaast kunnen, in overleg en samenwerking met de gevestigde bedrijven de volgende maatregelen worden genomen:

- aanpassen verkeersafwikkeling per 'kwadrant' zodat een logische routing van en naar de expeditie- en opslag ontstaat
- in het (nieuwe) bestemmingsplan planologische condities bieden voor het bundelen van expeditie / opslag enerzijds en 'voorkanten' anderzijds
- de te realiseren waterstructuur te benutten als erfafscheiding voor de bedrijven

5.3 Deelgebied 3 Schieoevers Zuidoost

De huidige karakteristieke sfeer van een bedrijfsterrrein aan een oude dijkroute, gemengd met enkele woningen, blijft gehandhaafd. Op termijn kan het gebied verkleuren tot een starters- en servicemilieu voor Technopolis. In dat kader zal worden overwogen of het t.z.t. op te stellen nieuwe bestemmingsplan

meer mogelijkheden kan bieden voor een dergelijke bedrijfsontwikkeling in Schieoevers Zuidoost. Uitbreiding van de woonbestemming is niet mogelijk.

Indien de nieuwe brug in het verlengde van de Faradayweg wordt gerealiseerd, dan kan bij de aanlanding van de brug een publieksfunctie, horeca e.d. in combinatie met een steiger voor georganiseerde recreatievaart worden ontwikkeld.

5.4 Deelgebied 4 Schieoevers Noordoost

Hier is de centrale doelstelling: ambities Gelatine realiseren en tot een succes maken. Daarnaast wordt in dit plangebied een oeververbinding voor fietsers gerealiseerd als onderdeel van een hoogwaardige regionale fietsverbinding tussen Emerald en Delft Zuidwest (Buitenhof). De huidige bestemming van het gebied blijft gehandhaafd waarbij, zoals eerder aangegeven, tussen de bebouwing ruimte vrij moet blijven voor parkeren en expeditie en voor zicht op de Schie; dit geldt ook voor de nog uit te geven kavel ten zuiden van het terrein van de firma Hordijk.

5.5 Deelgebied 5 Nieuwe Haven

Kenmerkend voor deze locatie is de buitendijkse ligging aan de Schie. Dit vormt de belangrijkste ‘troef’ van de plek. Direct ten noorden van het potgrondbedrijf De Tref ligt een introvert woonwijkje, eveneens aan het water. Belangrijkste belemmering voor woningbouw op deze locatie is de milieuhinder van de bedrijven Hordijk en Pirelli en van de WKK-centrale van de TU.

Voorzover de milieucontouren dat toestaan zal de gemeente meewerken aan een transformatie naar woningbouw. Voorgesteld wordt binnen de milieucontouren uit te gaan van niet-woningbouw, waarbij gedacht kan worden aan een combinatie van een passantenhaven, een aantrekkelijke publieksruimte (openbare kade, steiger) en publiekfuncties in de commerciële en non profit sfeer. In die combinatie ontstaat een aantrekkelijke stedelijke mix van functies waarbinnen een passantenhaven een aantrekkelijke optie is. De locatie is door z’n ligging

aan het water hiervoor zeer geschikt. Aanlegfaciliteiten voor watertaxi, rondvaartboot en partyschepen kunnen worden verbeterd. In samenhang met andere, hiervoor al genoemde nieuwe aanlegplaatsen kan deze plek dan deel uit gaan maken van een recreatieve vaarroute van de Faradaybrug, via het Kruithuis, de Nieuwe Haven, de Zwaaiikom, naar het centrum.

Onderzocht zal worden of ten noorden van deze ontwikkeling woningbouw kan worden gerealiseerd. Overigens geldt een passantenhaven als een categorie 3.2 bedrijf waardoor de afstand tot woningbouw minimaal 50 meter of met maatregelen 30 meter moet zijn. Dit is goed te combineren met de beoogde publieksfuncties

5.6 Deelgebied 6 Abtswoudseweg/Noord

Het gaat hier om het afronden van de reeds in gang zijnde woningbouwontwikkeling. Voorgesteld wordt om voor dit gebied aan te sluiten op de Spoorzone en de in ontwikkeling zijnde ecologische zone cq. groene fietsroute waarvan de Abtswoudseweg onderdeel uitmaakt. Dit betekent dat hier gestreefd wordt naar een flink laanprofiel, zo mogelijk autovrij. De noord-zuid lopende informele, autoluwe route wordt zo ver mogelijk naar het zuiden toe doorgezet.

5.7 Deelgebied 7 Leeuwenstein

Leeuwenstein blijft binnen deze visie ongewijzigd. Wel biedt de visie de mogelijkheid om bedrijven te verplaatsen naar de Verlengde Engelsestraat.

5.8 Deelgebied 8 Station Voorhof e.o.

Voorgesteld wordt de reservering voor een eventueel toekomstig Stedenbaanstation Voorhof te situeren op de kruising van de Minervaweg en het spoor. De voorkeur gaat uit naar een verlaagde ligging van het station in een open bak. Hiervoor is een verlenging van de toerit naar de Spoortunnel noodzakelijk. Voordelen van deze aanpak zijn:

- minder kosten voor geluidsschermen en kruisende infrastructuur

- meer opbrengstpotentie bij herstructurering van het gebied aan beide zijden van het spoor tussen Mercuriusweg/Abtswoudseweg en (het verlangde van) de Mivervaweg
- hoogwaardige ruimtelijk milieu

Nadelen zijn o.a.:

- extra kosten
- investeringen mogelijk pas op langere termijn terug te verdienen

Voorgesteld wordt om in elk geval de verlenging van de Minervaweg te reserveren en nader onderzoek te doen naar de (on)mogelijkheden van station Voorhof. De verlengd verdiepte ligging van de spoorbaan ten zuiden van de zuidelijke tunnelmond heeft de volgende effecten en voorwaarden:

- Het huidige plan voor de Spoortunnel wordt niet gewijzigd, het gaat uitsluitend om een toevoeging ten zuiden van de Mercuriusweg
- De sporen liggen bij station Delft op 8,52m – NAP, bij de Mercuriusweg op 6,25 - NAP
- De kosten van een eventueel verlengde tunnelbak ten zuiden van de Mercuriusweg worden sterk bepaald door de aanlegdiepte. Complexe, kostbare constructies, bijvoorbeeld om de grondwaterdruk op te vangen, moeten zoveel mogelijk worden vermeden
- Een station vergt voldoende breedte in de spoorbaan die alleen met flauwe bochten bereikt kan worden, hetgeen ook in horizontale zin een fors ruimtebeslag vergt.

Realisatie van een station wordt niet eerder dan over circa 15 jaar verwacht. Dat betekent dat voor de middellange termijn de huidige situatie kan worden gehandhaafd.

5.9 Deelgebied 9 Tussen de stations

Dit gebied ligt halverwege de (toekomstige) stations Delft Zuid en Voorhof. Daarom heeft dit gebied niet het profiel van een stationslocatie, maar wordt wel uitgegaan van bovengemiddelde aantallen bezoekers en werknemers.

Voor dit gebied is de aanleg van een parallelweg (de Verlengde Engelsestraat) langs het spoor van belang. Uitgegaan wordt van een volledige herontwikkeling van het gebied tot aan de eigendomsgrens van Pirelli. Een gedeeltelijke herontwikkeling is ook mogelijk. Aan de Spoorzijde is bedrijvigheid met een representatieve

uitstraling gedacht. Aan de Schiezijde kan reguliere bedrijvigheid worden gerealiseerd. Er dient voldaan te worden aan het principe van inwaartse zonering.

Het deelgebied zal zo min mogelijk worden doorsneden door openbaar gebied. Aan de noord en zuidzijde wordt water gerealiseerd. De parkeeroplossing voor representatieve zijde aan het spoor is gestapeld, op het dak van de bebouwing. Dit alles zorgt voor een compacte bebouwing met een hoge dichtheid.

5.10 Afstemmingsgebieden

Voor drie aangrenzende gebieden waar momenteel nieuwe ontwikkelingen in voorbereiding zijn is afstemming met Schieoevers van belang:

A. HBO versitingen Rotterdamseweg

In dit gebied is sprake van bouwinitiatieven t.b.v. HBO vestigingen. De in deze visie aangegeven doelstelling om aantasting van het profiel van de Rotterdamse te voorkomen, geldt ook hier. Meerwaarde is wellicht te genereren door dit gebied te betrekken in de ideevorming voor de Nieuwe Haven en omgeving.

B. Station Delft Zuid – westzijde

Voor het gebied ten westen van station Delft Zuid zijn reeds plannen ontwikkeld. Het ligt voor de hand om, in het kader van het opwaarderen van station en omgeving, te streven naar afstemming tussen de ontwikkelingen aan beide zijden van het spoor, qua programma, inrichtingsbeeld, bereikbaarheid en fasering.

C. Voorhof noordoost

Indien op termijn een Stedenbaanstation Voorhof wordt gerealiseerd, dan heeft dat niet alleen grote gevolgen voor de oostzijde van het spoor. Ook in het gebied ten westen van het spoor moet hiermee rekening gehouden worden. Zeker als mocht blijken dat een beperkte verlenging van de spoortunnel tot aan de Minervaweg haalbaar is.

6 PROJECTEN

6.1 Station Delft Zuid

➔ **Bestaand project**

Voor Station Delft-Zuid bestaan al vergevorderde verbeteringsplannen. Met een marktpartij zijn afspraken gemaakt over de ontwikkeling van ca. 30.000 m2 kantoren aan de westzijde van het spoor. Voor dit gebied is recentelijk ook een nieuwe bestemmingsplan in werking getreden. Het station is inmiddels een provinciaal pilotproject. Om te voorkomen dat aan de oostzijde ontwikkelingen kunnen plaatsvinden die een goede stationsontwikkeling belemmeren is in februari 2005 een voorbereidingsbesluit genomen.

Het in deze visie opgenomen projectgebied is ca. 15 ha groot. Gestreefd wordt naar een hoogwaardige mix van stationsfuncties, kantoren, hotel- en conferentiefuncties, leisure. De ontwikkelpotentie wordt op dit moment geschat op ca. 50.000m2 vastgoed, waarvan 30.000m2 kantoorruimte die al bij het station is geprojecteerd. Onderzoek zal worden gedaan naar de haalbaarheid van woningbouw ten westen van het spoor en dit uit te ruilen met de kantoorontwikkeling aan de oostzijde.

Om een optimale spreiding van de stations Delft, Voorhof en Delft Zuid te realiseren wordt gestreefd naar het verlengen dan wel verschuiven van de perrons naar het zuiden. Een fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor (bij voorkeur gekoppeld aan het zuidelijke einde van de eilandperrons) is niet in de begroting voor het aanpassen van Station Zuid als gevolg van de spoortunnel meegenomen. Financiering is ook niet in het LVVP en in het FAPII opgenomen. Er zullen andere fondsen voor moeten worden aangesproken.

➔ **Ontwikkelingsstrategie**

Centraal in de ontwikkelingsstrategie staat het station zelf. Delft Zuid heeft in potentie vier, deels nog niet bereikbare, doelgroepen:

- Recreanten midden Delfland, Schie, evenemententerrein

- Transferium west- en oostland
- Forensenhalte Technopolis, bedrijventerrein Schieoevers, kantorenpark
- Voorstadhalte grotere delen van woonwijken Tanthof en Voorhof, inclusief uitbreiding en verbetering van de aanwezige woningvoorraad

In de voorgestelde aanpak wordt nadrukkelijk ingezet op een verbetering van het imago van het station door nieuwe doelgroepen aan te spreken. Voorstel is te beginnen met het beter bedienen van de huidige gebruikers door verbetering van de stationsomgeving (veilig, heel, schoon, betere parkeerfaciliteiten e.d.). Daarnaast wordt ingezet op het aantrekken van reizigers die direct een bijdrage kunnen leveren aan de gewenste imagowijziging: recreanten en toeristen. Het recreatiegebied Midden Delfland moet beter bereikbaar worden vanaf Delft. De aantrekkelijkheid van dit station voor deze doelgroep kan geleidelijk worden uitgebreid door andere attracties bereikbaar te maken vanuit het station, zoals het Art Centre (Faradaybrug), Gelatine terrein en Nieuwe Haven (watertaxi e.d.). Zodra de ontwikkeling van Technopolis begint te ‘lopen’ zal dit een belangrijke ‘sprong’ in de vervoersvraag van het station moeten leveren. De Faradaybrug zou dan al gerealiseerd moeten zijn.

De transferiumfunctie zal in de loop van het gehele proces geleidelijk moeten worden uitgebouwd aangezien dit gepaard gaat met aanzienlijke investeringen en aangezien het noodzakelijk is een deel van de automobilisten te verleiden tot een ander patroon van verkeersgedrag. Dit is naar verwachting een langdurig proces. Voorwaarde is forse, stapsgewijze, voorspelbare en betrouwbare verbetering in de bediening (meer stops per uur) zodat er een werkelijk concurrerend alternatief voor de auto wordt geboden.

➔ **Stappen**

- **Stap 1: Imagoverbetering, Zuid op de kaart zetten.**

- **Stap 2: positioneren als transferiumstation: bereikbaarheid verbeteren, bestaande vervoersvraag beter aansluiten; voorbereiden civieltechnische ingrepen;**

- **Stap 3: positioneren als Station Technopolis**

- **Stap 4: uitbouwen station Technopolis**

- **Stap 5: voltooiing station Technopolis**

6.2 Zuidkolk

De Zuidkolk is in deze visie aangeduid als een van de ‘verbindende pleinen en plekken’. In overleg met de provincie wordt hier gestreefd naar een (bescheiden) passantenhaven. Dit biedt interessante mogelijkheden om het watertoerisme in Delft beter te bedienen, maar ook om een betekenisvolle openbare ruimte aan de stad toe te voegen. Daarbij wordt ook gedacht aan de nodige voorzieningen (water, elektra, faciliteiten voor beheer en toezicht). Nadere ruimtelijke studie moet uitwijzen hoeveel ligplaatsen reëel zijn. Uiteraard dient een veilige doorvaart van de beroepsvaart altijd gewaarborgd zijn. Aan de noordzijde van de Kolk kan al op korte termijn begonnen worden met het realiseren van nieuw steigerwerk.

6.3 Nieuwe Haven

Zoals aangegeven wordt voor het gebied van de Nieuwe Haven tot aan de Van Barenstraat gedacht aan herontwikkeling tot een gemengd stedelijk milieu, waaronder woningbouw. Om woningbouw te realiseren zal eerst een integrale planstudie gedaan moeten worden naar oplosbaarheid van de milieuproblematiek. Andersoortige bestemmingen (culturele bedrijven, expositieruimte, horeca e.d.) zijn echter binnen de gegeven milieuraandoorwaarden wel realiseerbaar. In combinatie met een (bescheiden) passantenhaven kan hier een aantrekkelijke mix van stedelijke functies ontstaan.

De minimale ambitie is om op redelijk korte termijn een ‘trekker’ zich te laten vestigen en de kade opnieuw in

te richten zodat een aantrekkelijke route naar de Porceleynse Fles ontstaat. Voorgesteld wordt om te onderzoeken welke functies die op dit moment op zoek zijn naar ruimte in de stad, bij kunnen dragen aan de ontwikkeling van deze plek.

6.4 Verlengde Engelsestraat

De start van dit project is afhankelijk van het moment waarop het huidige gebruik van het terrein t.p.v. het tracé kan worden beëindigd. Hiervoor is overleg met de betrokken bedrijven en grondeigenaren noodzakelijk. De gemeente heeft via verschillende kanalen aangegeven dat dit gebied binnen de invloedssfeer van station Delft Zuid ligt en dat ingezet wordt op een herinrichting aansluitend op de ontwikkeling van het station. Gestreefd wordt naar overeenstemming op relatief korte termijn om de bedrijven niet langer in onzekerheid te laten. Indien dit zou lukken, kan in de loop van 2006 de planfase starten.

6.5 Waterstructuur

De visie omvat tal van maatregelen in het openbaar gebied t.b.v. groen, water en verkeer. De wateropgave bedraagt ca. 8% van het grondoppervlak, ca. 7,5 ha. Voorstel is:

- ca. de helft van de wateropgave te realiseren door verbreding van bestaande watergangen en het toevoegen van waterberging aan de zuidzijde van Schieoevers Zuid door het maaiveld van een bestaande openbaar groengebied te verlagen waardoor dit bij pieken onder kan lopen. Dit betreft dus openbaar gebied waar de overheid met eigen middelen de waterstructuur verbetert
- de andere helft te realiseren als integraal onderdeel van projecten, dus op grond van de waterverplichting bij nieuwbouw. Dit komt derhalve principieel ten laste van het betreffende project.
- Een tussencategorie wordt gevormd door twee watergangen die gerealiseerd kunnen worden langs de Energieweg en de Faradayweg. Hier wordt uitgegaan van handhaving van bestaande bebouwing, waarbij de te realiseren watergangen een dubbelfunctie hebben: waterkundig en als afscheiding / beveiliging. Voorstel is hier uit te gaan van gezamenlijke financiering door overheid en bedrijfsleven gezamenlijk.

6.6 Abtswoudseweg

Voor de Abtswoudseweg is voorgesteld om de hier in de ecologienota aangegeven hoofdstructuur te realiseren door uit te gaan van een groene inrichting met forse boombeplanting en bermen. Dit zal verder worden uitgewerkt in het kader van de Spoorzone en de DI-locatie.

6.7 Faradaybrug

In deze visie wordt voorgesteld een nieuwe oeververbinding te realiseren ten zuiden van de Kruithuisweg. Als alternatief voor het eerder ontwikkelde voorstel voor een brug in het verlengde van de Einsteinweg, wordt een brug in het verlengde van de Faradayweg voorgesteld. Deze brug maakt een uitstekende verbinding mogelijk tussen de centrale oost-west as van Technopolis, Schieoevers en, na realisatie van een fietstunnel onder het spoor, de centrale oost-west route in de Tanthof (Vinkenlaan en verder).

De functies van de brug zijn:

- sterke winst voor fietsverkeer
- nodig voor calamiteiten in Schieoevers en Technopolis
- een (beperkte) functie voor regulier autoverkeer

Gelet op deze functies is een hooggelegen brug niet nodig en voor het fietsverkeer zelfs onwenselijk. Een laaggelegen brug heeft bovendien een veel geringer ruimtebeslag en heeft geen negatieve ruimtelijke consequenties (barrièrewerking) op maaiveld, echter wel, afhankelijk van de bediening van de brug, voor de scheepvaart. Daarom is uitgegaan van een laaggelegen brug; deze zou eventueel in eerste instantie ook als een fietsbrug kunnen worden uitgevoerd en later uitgebreid tot een brug die ook voor auto's geschikt is. Hierover zal overleg met de Provincie gevoerd moeten worden.

De aanleg van de brug kan gecombineerd worden met de gewenste verbreding van de Schie aan de westzijde; voorwaarde voor de verbreding is dat de Provincie de kosten hiervan voor haar rekening neemt. Daarbij kan tevens de watergang aan de polderzijde worden verbreed, dit in het kader van het ontwikkelen van een goed watersysteem in het gebied en in het kader van een betere beveiliging van het

bedrijventerrein. Daarmee kan tevens de kwaliteit van de fietsroute naar midden Delfland worden verbeterd. Voorgesteld wordt om t.p.v. de oostelijke aanlanding van de brug een toeristisch – recreatieve functie te vestigen; gedacht kan worden aan een restaurant met aanlegplaats voor watertaxi, partyboten e.d.

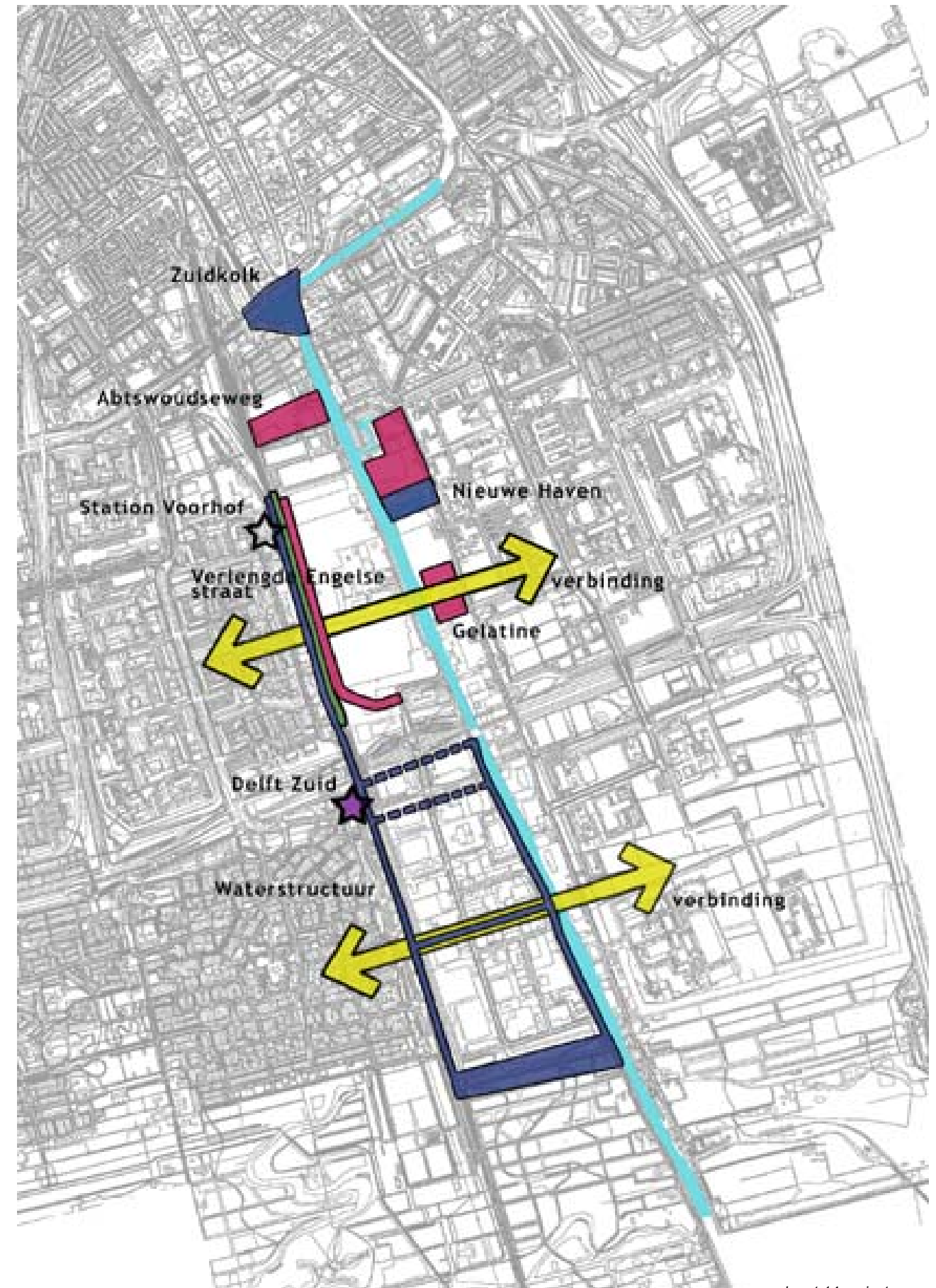
Binnen deze uitgangspunten hoeft de aanleg van de brug geen consequenties te hebben voor het profiel van de Faradayweg. Om verschillende andere redenen is herprofilering op langere termijn toch te overwegen. In het kader van de ontwikkeling van een noodzakelijk watersysteem in het gebied, wordt voorgesteld om te zijner tijd aan de zuidzijde van de Faradayweg een watergang te realiseren. Deze heeft tevens de functie van erfafscheiding voor de erachter gelegen bedrijven. Daarmee heeft deze watergang niet alleen voor het water, maar ook voor de veiligheid en uitstraling van het bedrijventerrein een functie. Bij een dergelijke ingreep is het aantrekkelijk om langs het water een vrij liggend fietspad te realiseren. Voorgesteld wordt deze ingreep te realiseren nadat de intensiteit van het fietsverkeer van en naar Technopolis via de Faradaybrug flink gegroeid is. Dit zal pas gebeuren nadat een fors deel van Technopolis is gerealiseerd.

6.8 Station Voorhof

Zoals aangegeven zal een Stedenbaanstation Voorhof naar verwachting pas over circa 15 jaar kunnen worden gerealiseerd. Onderzocht zal worden of en zo ja hoe in het kader van de plannen voor de Spoortunnel op dit station geanticipeerd kan of moet worden. Een keuze voor het realiseren van station Voorhof impliceert een beperkte aanpassing van Delft Zuid. (zie hiervoor)

6.9 Noordelijke fietsverbinding

Het doel is een fietsbrug over de Schie en een fietstunnel onder het spoor aan te leggen zodat een regionale fietsverbinding Pijnacker – Emerald / Kerkpolder kan worden gerealiseerd.



kaart 14 projecten

Colofon

- Dit rapport is opgesteld door een ambtelijke werkgroep onder leiding van de stuurgroep Schieoevers
- Leden van de stuurgroep zijn:
 - Ronald Vuijk (project wethouder)
 - Rik Grashof (wethouder RO)
 - Geert Huizing (sectorhoofd Wijkzaken en projecten)
 - Patrick Verhoef (sectorhoofd Stedelijke ontwikkeling)
- Leden van de ambtelijke werkgroep zijn
 - Jan Bouwmans, servicecentrum Bedrijven
 - Wim Eijkelenbrug, vakteam Cultuur, Kunst en Economie
 - Irene de Groot, vakteam Mobiliteit
 - Karin Janssen vakteam Vastgoed
 - Ton Jeursen, vakteam Vastgoed
 - Erik Pasveer, vakteam RO
 - Jangeert Van der Post, Project Spoorzone
 - Cees van der Vlies, vakteam projecten
 - Margreet de Wit, vakteam Milieu
- Beeldmateriaal en onderzoeksresultaten i.s.m. De Ruimtestudio
- Dit document is bedoeld als discussiestuk. Er kunnen geen rechten aan ontleend worden
- Dit rapport mag geheel of gedeeltelijk worden gereproduceerd, mits de gemeente Delft daartoe uitdrukkelijk schriftelijk toestemming verleent

