

Gebiedsvisie

Schieoevers

bijlage

16-01-2006,

GEBIEDSVISIE SCHIEOEVERS

BIJLAGE

→ 16 01 2006, Gemeente Delft

INHOUD

1	PLANGESCHIEDENIS	5	2.5	Functies	19
1.1	Convenant van februari 2001	5	2.5.1	Gegevens, kenmerken	19
1.2	Masterplan bedrijventerrein Schieoevers	5	2.5.2	Beleid	21
1.3	Huidige aanpak	5	2.5.3	Opgaven	23
2	GBIEDSBESCHRIJVING, OPGAVEN IN LAGEN	8	2.6	Welstand	24
2.1	Water	8	2.6.1	Gegevens, kenmerken	24
2.1.1	Kenmerken, gegevens	8	2.6.2	Beleid	25
2.1.2	Beleidskader	8	2.6.3	Opgave	26
2.1.3	Opgaven	9	3	GBIEDSINVENTARISATIE IN DEELGEBIEDEN	28
2.2	Bodem	10	3.1	Schieoevers noordoost	28
2.2.1	Kenmerken, gegevens	10	3.1.1	Huidige situatie	28
2.2.2	Beleidskader	11	3.1.2	Lopende acties	28
2.2.3	Opgaven	12	3.1.3	Globale aanpak	28
2.3	Groen en ecologie	12	3.2	Schieoevers noordwest	31
2.3.1	Kenmerken, gegevens	12	3.2.1	Huidige situatie	31
2.3.2	Beleidskader	13	3.2.2	Lopende acties	32
2.3.3	Opgaven	13	3.3	Schieoevers zuidwest	32
2.4	Verkeer	14	3.3.1	Huidige situatie	32
2.4.1	Auto, parkeren	14	3.3.2	Lopende acties	32
2.4.2	Fiets	16	3.4	Schieoevers zuidoost	32
2.4.3	OV	17	3.4.1	Huidige situatie	32
2.4.4	Beroeps- en recreatievaart	18	3.4.2	Lopende acties	33

1 PLANGESCHIEDENIS

1.1 Convenant van februari 2001

In februari 2001 is een convenant gesloten tussen gemeente en de Bedrijvenkring Schieoevers (BKS). De primaire doelstelling van het convenant was het tegengaan van verpaupering van delen van het Schieoevers zuidwest. De in dit convenant vastgelegde afspraken over de aanpak van het openbaar gebied van het bedrijventerrein Schieoevers zuidwest zijn nagenoeg allemaal met positief gevolg afgerond. Het inmiddels ingevoerde structurele gemeentelijk handhavingregiem - met betrekking tot parkeren, de opslag of productie op straat en illegaal wonen op het bedrijventerrein - functioneert hier goed.

Met de reconstructie van de Rotterdamseweg is het aanzien van de bedrijvenstrook aan de oostzijde van de Schie aanmerkelijk verbeterd.

Twee uitvoeringsprojecten in het kader van het convenant zijn nog in voorbereiding en zullen binnen afzienbare termijn worden gerealiseerd:

- De plaatsing van verwijzingsborden in de bermen van de Kruithuisweg naar het bedrijventerrein Schieoevers;
- Parkmanagement: Het bestuur van de Bedrijvenkring Schieoevers heeft recentelijk per brief aan alle ondernemers aangekondigd dat met inschakeling van het bedrijf Delft Facilities concrete plannen opgesteld worden.

1.2 Masterplan bedrijventerrein Schieoevers

In 2002 heeft gemeente Delft in overleg met haar regiopartners Haaglanden en provincie Zuid-Holland en met de Bedrijvenkring Schieoevers het initiatief genomen voor het opstellen van een masterplan voor bedrijventerrein

Schieoevers. In 2003 is aan Adecs b.v. opdracht gegeven om inzichtelijk te maken welke functies een claim leggen op het gebied van de Schieoevers. Adecs heeft hiertoe het Doelenboek opgesteld met schematische ruimtelijke varianten voor de invulling van bedrijventerrein Schieoevers.

Het door Adecs ontwikkelde reconstructievoorstel is uit oogpunt van kostenconsequenties (begrotingstekort van circa € 40 miljoen) niet haalbaar gebleken. In 2003 is deze conclusie in stuurgroepverband / BKS getrokken. De werkzaamheden voor het opstellen van een masterplan zijn vervolgens beëindigd.

Tijdens het werken aan het masterplan zijn enkele deelonderzoeken gestart. Deze onderzoeken zijn gericht op de duurzaamheidsthema's bodem, energie en water. De onderzoeken zijn tussentijds beëindigd nadat duidelijk werd dat hiervoor van de ondernemers geen belangstelling was. De voor deze onderzoeken verkregen subsidiegelden uit de Decor-subsidieregeling zijn of worden (energie, water) verrekend.

1.3 Huidige aanpak

Na het beëindigen van de werkzaamheden voor het masterplan heeft de gemeente gewerkt aan een nieuwe ontwikkelingsstrategie. Ook zal daarbij bekeken worden welke subsidieregelingen het benodigde onderzoek kunnen (mede-)financieren. Voor een onderzoek naar water zal opnieuw een beroep op de Decor-subsidieregeling worden gedaan. De eerder met subsidiegelden opgestelde bodemtoets kan zonder probleem opnieuw gebruikt worden.

In deze nota worden verschillende initiatieven en planprocessen die in en direct bij het plangebied plaatsvinden of recentelijk hebben plaatsgevonden meegenomen en verwerkt.

→ **Sita**

Met Sita wordt overlegd welke mogelijkheden er voor de Sita-vestiging zijn; verplaatsing van het bedrijf naar een locatie buiten Delft (voorkeur bedrijf: Harnaschpolder) of inkrimping op het huidige terrein aan de Schieweg.

Het terrein maakt onderdeel uit van het gebied waarvoor de gemeenteraad op 24 februari 2005 een voorbereidingsbesluit heeft genomen. Dit besluit is genomen om te waarborgen dat een ontwikkeling van onder andere het Sita-terrein naar een intensief en hoogwaardig gebruik mogelijk is in aansluiting op de ontwikkelingsplannen voor het naastgelegen Station Delft Zuid. Station Delft Zuid zal passend binnen de ontwikkelingen rondom Stedenbaan een station worden met een grotere vervoerswaarde en daarmee meer gebruikers. Het besluit is genomen om te voorkomen dat zich met name op het Sita-terrein nieuwe (extensieve) bedrijven vestigen die intensief gebruik onmogelijk maken.

→ **Station Zuid, LOB en Pilot Stedenbaan**

Voor de westzijde van station Delft-Zuid is een overeenkomst tussen gemeente en een projectontwikkelaar gesloten. Het gaat om de ontwikkeling van circa 30.000 m² kantoorruimte. 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. Stedenbaan is een initiatief van de provincie Zuid-Holland waarbij op de bestaande treinsporen op ondermeer de lijn Rotterdam-Schiedam-Delft-Den Haag HS een metroachtig systeem rijdt. Bij de haltes aan deze lijn wordt frequenter gehalteerd. Op station Delft Zuid stopt dan minimaal zes maal per uur een trein. 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.

→ **Spoorzone**

In oktober 2003 heeft de gemeenteraad het Masterplan Spoorzone vastgesteld. Daarin is de voorgenomen ontwikkeling van het gebied Spoorzone beschreven. De hoofdpunten daarin zijn:

- De aanleg van een spoortunnel tussen het DSM-terrein en de zuidzijde van het in onbruik geraakte spooreplacement bij het Lokomotiefpad over een oostelijker gelegen tracé dan de huidige spoorbaan;
- De realisatie van een compacte OV-knoop die ter hoogte van het bestaande NS-station Delft komt te liggen;
- Het nieuwe station wordt gecombineerd met een stadskantoor van de gemeente Delft;
- De aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg in het verlengde van de Coenderstraat, die ook aan de zuidzijde over het emplacement wordt doorgetrokken; de Westlandseweg behoudt de functie van hoofdroute naar de binnenstad vanuit de zuidwestelijke stadsdelen;
- De hoofdfunctie van het gebied is wonen (circa 1500 woningen);
- De realisatie van een beperkt aantal kantoorgebouwen langs de Westlandseweg (circa 25.000 m² bvo) en het stadskantoor van ca. 30.000m²

In december 2004 is een voorontwerpbestemmingsplan in procedure gebracht, dat vrijwel een letterlijke de vertaling van het Masterplan is. Alleen aan de zuidzijde van het spooreplacement is een terrein toegevoegd waar een voor woonbestemming uit te werken gebied is aangewezen. In dit voorontwerpbestemmingsplan is rekening gehouden met de bedrijfsbestemming van Schieoevers (ten zuiden van woonboulevard Leeuwenstein) en woonbestemming van het Hooikade-Zuidiende gebied ten noorden van de Abtswoudseweg. Het ontwerpbestemmingsplan is in procedure gebracht worden. Uiterlijk januari 2006 stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast.

→ **Gelatinepark**

Het Gelatinepark maakt deel uit van het bedrijventerrein Schieoevers. Het Gelatinepark ligt ingeklemd tussen de Rotterdamseweg en de Schie en ligt in Schieoevers noordoost. Door de centrale ligging en de nabijheid van openbaar vervoer in de vorm van tramlijn 19 en treinstation Delft Zuid, de A13 en (regionale) fietspaden, is het een ideale locatie voor voorzieningen op cultureel gebied zoals een evenemententerrein en ruimtes voor amateurkunst. Een oppervlakte van 9.000 m² wordt gebruikt als evenemententerrein. Dit terrein wordt onverhard met de mogelijkheid tot het plaatsen van tenten en gebruik voor

parkeren (circa 150 plaatsen). Van de voormalige lijm- en gelatinefabriek blijven de historisch waardevolle gebouwen in tact. Door Lijm & Cultuur zal 13.600 m² gebruikt worden voor diverse culturele activiteiten zoals atelierruimte, theatercafé, vlakke vloerzaal etc. Deze activiteiten vinden hoofdzakelijk plaats in bestaande fabrieksgebouwen. Hierbij zijn ondergeschikte horeca-, kantoor- en bedrijfsfuncties toegestaan, voor zover zij ten dienste zijn voor het ondersteunen van de culturele functies. Lijm & Cultuur zal oppervlaktewater en tachtig parkeerplaatsen realiseren.

2 GEBIEDSBESCHRIJVING, OPGAVEN IN LAGEN

2.1 Water

2.1.1 Kenmerken, gegevens

Het gebied Schieoevers wordt gekenmerkt door een aantal waterlopen en aanverwante elementen. De belangrijkste kenmerken van het gebied zijn:

- de Schie, boezemwater van het Hoogheemraadschap van Delfland; cultuurhistorisch van groot belang als de verbinding tussen Delft en Delfshaven en later tussen Hof en haven;
- de Nieuwe Haven die naast laad- en losmogelijkheid tevens dienst doet als keerhaven voor de beroepsvaart;
- de watergang direct ten oosten van en parallel aan het spoor in Schieoevers zuid;
- de waterstructuur met bijzondere cultuurhistorische betekenis bij het Kruithuis in directe verbinding met het boezemwater van de Schie;
- de op verschillende plekken gelegen aanlegplaatsen voor recreatie- en beroepsvaart. Wat dat laatste betreft is van belang dat enkele bedrijven direct afhankelijk zijn van vervoer over water, met name enkele grind-, zand- en betonbedrijven, het gemeentelijk overlaadstation en een scheepswerf;
- de studentenroeivereniging Prometheus aan de Rotterdamseweg.

Uit een verkennend onderzoek is naar voren gekomen dat in de huidige situatie een grote verscheidenheid aan waterpeilen aanwezig is. Er is een verschil in boezem- en polderpeil en binnen het polderpeil is er een verschil tussen de Hoge- en Lage Abtswoudsepolder (respectievelijk 1,50 m - NAP en 2,70 m - NAP). De bestaande watergangen rond het Kruithuis en langs de spoorlijn in het zuidwestelijk deel van het gebied liggen op zogenaamde tussenpeilen van 1,40 m - NAP en 2,05/2,20 m - NAP.

In de huidige situatie is er niet veel oppervlaktewater op polderpeil aanwezig in het plangebied van Schieoevers.

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. Onderzocht moet worden in hoeverre verlaging of verhoging van waterpeilen mogelijk is. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de drooglegging en de ontwateringdiepte van het bestaande maaiveld.

2.1.2 Beleidskader

In Delft is in 2005 het Waterplan, dat in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Delfland is opgesteld, vastgesteld. Deze Waterstructuurvisie schetst de toekomstige waterstructuur van Delft. In de visie is aangegeven dat voor het gebied Schieoevers nog een waterstructuur ontworpen en gerealiseerd moet worden. ([kaart 1](#))

Uiteraard dient het gebied te voldoen aan de eisen op het gebied van waterberging en -kwaliteit. Daarnaast dient de waterstructuur in het gebied te passen binnen de gekozen waterstructuur voor Delft.

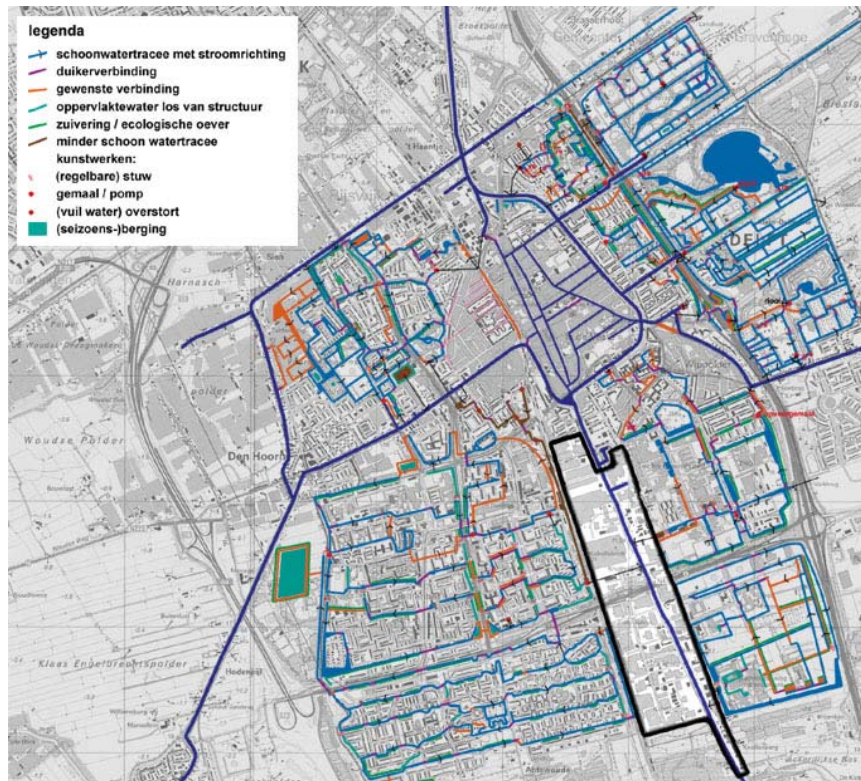
Schieoevers west valt binnen de watereenheden van de Hoge en Lage Abtswoudsepolder, maar is daarvan afgesneden door het spoor. In Schieoevers oost vormt de Rotterdamseweg de waterkering tussen de boezem en de Zuidpolder van Delfgauw.

Qua waterberging kan nu slechts een indicatie worden geven, omdat nog niet duidelijk is wat de acceptabele peilstijging in dit gebied wordt. Tevens is nog niet duidelijk hoeveel wateroppervlak er nu reeds beschikbaar is in het gebied. Op basis van een ruwe schatting is het gebied 85 ha groot. De waterbergingseis van 325 m³ per ha die het hoogheemraadschap stelt leidt dan tot ruim 27.500 m³ waterberging. Bij een acceptabele peilstijging van 30 cm is hiervoor 9,2 ha vereist, bij 40 cm is dit 6,9 ha en bij 50 cm peilstijging is dit 5,5 ha.

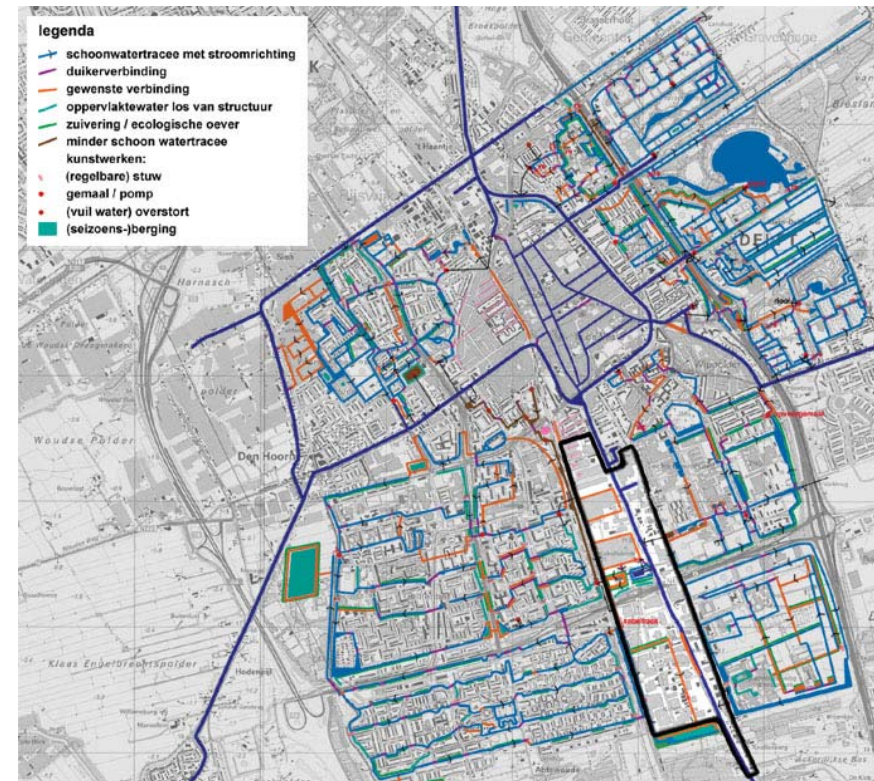
2.1.3 Opgaven

De opgaven zijn (kaart 2):

- De te realiseren waterstructuur in Schieoevers moet passen in de waterstructuur van Delft als geheel. 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 Schieoevers moet een robuuste, goed te onderhouden en natuurvriendelijke waterstructuur worden gerealiseerd met een oppervalk van 5 - 10 ha.
- Er moet onderzoek worden uitgevoerd om de omvang van deze wateropgave scherper in beeld te brengen
- Bij een nieuwe waterstructuur voor Schieoevers is in ieder geval een koppeling met



kaart 1 waterplan delft



kaart 2 wateropgave Schie oevers



het watersysteem (aquaflow) van het NSD-terrein gewenst. Aan de zuidzijde is een koppeling met het watersysteem van Tanthof-Oost wenselijk.

- De functie van het water voor de beroepsvaart is van belang. Het gaat daarbij om aanlegplaatsen en om de veiligheid van de vaarbewegingen. In dat kader past ook de wens van de provincie de Schie op het smalste stuk te verbreden, ongeveer tussen de Marconiweg en de Energieweg
- De Schie is een belangrijke route in de gemotoriseerde recreatievaart, maar zeker ook voor de roeisport. Delft streeft al lange tijd naar versterking van de faciliteiten voor de recreatievaart in het kader van het toerisme.
- Ook de cultuurhistorische en recreatieve betekenis van het water speelt mee. Deze betekenis moet beschermd en uitgebouwd worden. Delft is van oorsprong een stad ontstaan aan het water van de Oude Delft. De Oude Delft is een deel van de historische kreekloop die later de Schie is geworden. De Schie is verbonden met Delfshaven, de historische haven van Delft.
- De Schie begeleidt aan de oost- en westzijde belangrijke recreatieve routes voor fietsverkeer richting het Midden Delfland. Het is van belang deze recreatieve kwaliteit van het water waarneembaar te maken en te houden.
- Een aandachtspunt is de barrièrewerking van de Schie. Het kruisen van de Schie met bruggen biedt voordelen voor het wegverkeer maar levert een potentieel knelpunt op voor de beroeps- en recreatievaart.
- Het is wenselijk om ten oosten van de Schie de hele boezemkade terug te brengen tot de waterkering van de Schie.

2.2 Bodem

2.2.1 Kenmerken, gegevens

Er wordt onderscheid gemaakt in gebiedseigen bodemkwaliteit en lokale bodemverontreinigingen of puntbronnen. De bestaande situatie is gedetailleerd beschreven in de rapportage van de Bodemtoets locatie Schieoevers, kenmerk B03A0386, dd 27-02-2004. ([kaart 3](#))

→ **Gebiedseigen bodemkwaliteit**

Voor Delft is op basis van historische informatie en in het verleden uitgevoerde bodemonderzoeken een zogenaamde bodemkwaliteitskaart opgesteld. Hierin is



aangegeven wat de gemiddelde bodemkwaliteit in de bovengrond (met betrekking tot verontreinigingen met zware metalen en PAK) per gebied in Delft is. Deze bodemkwaliteitskaart is in 1999 door de raad vastgesteld. (kaart 4) Het bestemmingsplangebied ligt in :

- G2-zone (geel): dit wil zeggen dat er licht verhoogde concentraties met zware metalen en PAK worden verwacht;
- G3-zone (groen): dit wil zeggen dat er matig verhoogde concentraties met zware metalen en PAK worden verwacht.

→ **Lokale bodemverontreinigingen**

In het plangebied van Schieoevers zijn veel bedrijven gevestigd. Afhankelijk van de huidige of voormalige activiteiten zijn deze bedrijfslocaties verdacht, dan wel ernstig verdacht voor bodemverontreinigingen. In het gebied zijn eenentwintig gevallen van ernstige bodemverontreinigingen bekend. Sommige van deze verontreinigingen zijn deels of geheel gesaneerd.

2.2.2 Beleidskader

De bodemkwaliteit dient te worden gehandhaafd en daar waar mogelijk op lokaal niveau verbeterd te worden. De bodemkwaliteit mag zeker niet verslechteren. Verder dient rekening te worden gehouden met de vigerende wetgeving (Wet bodembescherming en het Bouwstoffenbesluit), het rijks-, provinciaal en gemeentelijk bodembeleid. Aansluitend hierop dient rekening te worden gehouden met de benodigde tijd (en het geld) om ernstig verontreinigde terreinen te saneren. Bodemonderzoeken hebben een beperkte geldigheidsduur van vijf jaar.

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

kaart 4 bodemkwaliteit

2.2.3 Opgaven

→ **Grondbalans**

Er dient zo mogelijk te worden gewerkt met een gesloten grondbalans (uitgezonderd mogelijk ernstig verontreinigde saneringslocaties). 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.

→ **Bodemtoets**

Voor dit plangebied is een bodemtoets door De Straat Milieu adviseurs uitgevoerd (27-02-2004, B03A0386). Met deze toets is in een vroegtijdig stadium van het planproces inzicht verkregen in mogelijke bodemsaneringskosten van het plangebied bij verschillende herinrichtingvarianten. Ten behoeve hiervan zijn de aanwezige bodemgegevens en (voormalige) bedrijfsactiviteiten geïnterviewd (zie bijlage 2b uit de bodemtoets). Op basis hiervan zijn voor een aantal herinrichtingvarianten bodemsaneringskosten berekend. Hierbij is nog niet gekeken naar manieren om de bodemsaneringskosten te beperken. Dit kan bijvoorbeeld bij immobiele verontreinigingen - mits inpasbaar in bestaand gebied - door het verhogen van het maaiveld. Ook kan gekeken worden naar het combineren van bodemsaneringen met bijvoorbeeld waterberging of ondergrondse parkeergarages.

Door in de nadere uitwerking van het plangebied rekening te houden met de aanwezige bodemverontreiniging en de wijze waarop de bodemsaneringskosten kunnen worden gereduceerd wordt optimaal gebruik gemaakt van de kennis die ten behoeve van de bodemtoets is verzameld.

2.3 Groen en ecologie

2.3.1 Kenmerken, gegevens

→ **Openbaar groen**

In het gebied is weinig kwalitatief openbaar groen aanwezig. Van belang zijn met name:

- de groene westelijke oever van de Schie ten zuiden van de Kruithuisweg;
- het groen rondom het Kruithuis;
- de groene bermen langs het spoor
- de Rotterdamseweg: deze weg is in potentie een fraaie, regionale groene lijnverbinding, maar is op verschillende plaatsen te smal voor een goede boombeplanting in combinatie met andere ruimteclaims;
- de ligging van Schieoevers grenzend aan de zuidzijde aan het groengebied van Midden Delfland.

→ **Ecologie**

Binnen het plangebied bevinden zich primaire en secundaire ecologische structuren en stepping stones (kaart 5):

- Aan de zuidrand van het plangebied ligt een gewenste primaire ecologische structuur direct ten zuiden van de Karitaatmolensloot. Deze structuur is onderbroken door de Schie en de spoorlijn.
- De stepping stones langs de noord- en zuidzijde van de Kruithuisweg, inclusief het Kruithuiscomplex, vormen een aaneenschakeling van groengebieden, die fungeren als een verblijfplaats voor vele diersoorten.
- In de noordzuid richting behoren de secundaire ecologische zone langs westoever van de Schie, vanaf het station Delft Zuid richting Schiedam, en de primaire en deels secundaire ecologische zone langs de Rotterdamseweg tot het ecologisch netwerk van Delft.
- De structuren langs de Kruithuisweg en Karitaatmolensloot zijn weliswaar robuust, maar ook matig qua inrichting en onderbroken door forse infrastructuur (weg, water en spoor). De zones langs het spoor, de Schie en delen van de Rotterdamseweg zijn relatief smal en plaatselijk soms afwezig.

2.3.2 Beleidskader

Voor het gebied zijn het ecologieplan en het Delftse bomenplan van belang. Ecologiebeleid is terug te vinden in tal van regelingen op Europees, landelijk en provinciaal niveau, zoals de vogel- en habitatrichtlijn, de Flora en faunawet, nationaal milieubeleidsplan 4, structuurschema groene ruimte 2, “natuur voor mensen, mensen voor natuur” en het beleidsplan Natuur en Landschap. Eén van de doelen van het Duurzaamheidsplan Delft 2000-2003 (3D) is om een zoveel mogelijk zelfregulerende ecologische hoofdstructuur te realiseren. In



kaart 5 ecologie

2004 is daarom de nota “Ecologieplan Delft 2004-2015, Een groen netwerk, de groene aders van Delft” vastgesteld. Het ecologieplan vormt het instrument om een goede ecologische structuur te kunnen realiseren met een kwaliteit die een terugkeer van planten en dieren, die in de loop van de tijd uit Delft zijn verdwenen, 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.

→ Flora en faunawet

De werkingssfeer van de Flora- en faunawet is gericht op soortenbescherming. Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden (tenzij ontheffing verkregen is of de werkzaamheden uitgevoerd worden volgens een door LNV goedgekeurde gedragscode) om het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen en/of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten tegen te gaan. In artikel 75 van de Flora en faunawet worden de ontheffingsmogelijkheden weergegeven. In principe zijn alle zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en vissen die in Nederland voorkomen beschermd. Binnen het plangebied zijn geen gedetailleerde soortinventarisaties verricht naar flora en fauna.

2.3.3 Opgaven

→ Ambitieniveaus

Voor ecologie gelden drie ambitieniveaus.

- Bij het ambitieniveau voor de verbindingen op kleine schaal geldt natuur als cultuurgood. Het gaat om de kleinschalige groene elementen die er in belangrijke mate voor zorgen dat doelsoorten als amfibieën, vlinders en vogels in Schieoevers voorkomen. De ambitie is een soortenrijke natuur op kleine schaal te stimuleren bij

zowel burgers als bedrijven, met specifieke stedelijke soorten. Ook de aanwezigheid van bomen en struiken speelt hierbij een belangrijke rol.

- Het ambitieniveau voor de secundaire en primaire verbindingen is natuur als belevingsgoed. De beleving van de natuur door individuen en groepen burgers staat hier centraal. In ecologische zin zijn dit de gebieden of verbindingen met droge en/of natte natuur, die tot doel hebben een hoge diversiteit te creëren in een natuurlijke omgeving. Als stelregel geldt dat de huidige breedte van de groen- en waterstructuur minimaal wordt gehandhaafd. Door specifieke aanpassingen op het gebied van inrichting en ecologisch beheer wordt een goed functionerend netwerk gerealiseerd.
- Voor de stepping stones is het ambitieniveau natuurgood. Hier is de natuur hoofd- of nevenfunctie. Deze gebieden hebben van zichzelf een ecologische waarde en fungeren als bron voor de omgeving. Het doel is om natte en/of droge natuur met zeldzame soorten te handhaven of te creëren.

→ **Groen als onderdeel van upgrading**

Het gebied wordt gekenmerkt door een hoog aandeel verharding en een laag aandeel openbaar gebied. Dat maakt het zeer moeilijk om forse groenstructuren met een zekere ecologische functie toe te voegen. Voor enkele routes kan het aanvullen van de boombeplanting en een groene inrichting bijdragen aan het verblijfsklimaat en het representatieve karakter van het gebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Schieweg en de Rotterdamseweg. Ook voor andere delen van het gebied kan het verruimen en opwaarderen van de openbare ruimte met een groene inrichting bijdragen aan een strategie van upgrading.

→ **Ecologische zones**

Door het implementeren van specifieke inrichtingsvoorwaarden voor flora en fauna is het mogelijk het bestaande gebied om te vormen tot een ecologisch en recreatief netwerk met een hoge biodiversiteit aan planten en dieren. De ambitie voor ecologie als stedelijke functie is het kwalitatief verbeteren van de ecologische waarden in Delft. Centraal staan daarin het realiseren van doorgaande verbindingen in de groenblauwe structuur, het aansluiten van structuren op elkaar met betrekking tot structuur, inrichting en beheer, het mitigeren en/of oplossen van knelpunten in de ecologische structuren en het

aanleggen van natuurvriendelijke oevers in combinatie met gewenste waterstructuren vanuit het waterplan.

Binnen Schieoevers is in het ecologieplan een tweetal gewenste ontwikkelingen aangegeven. Dit betreft:

- in de oostwest verbinding een robuuste ecologische zone vanuit de zuidzijde van het Reinier de Graafterrein, via de Poptahof naar het nieuw te realiseren groengebied in de spoorzone (Mercuriusweg) richting begraafplaats Jaffa. De realisatie van deze zone zal naast een versterking van het recreatief netwerk ook een positief effect hebben op de aanwezigheid van vogels, vlinders en kleine zoogdieren binnen Schieoevers.
- In aansluiting op deze structuur is een fijnmazige netwerk van bomen gewenst met een grote diversiteit aan soorten. Bomen zorgen onder meer voor het verbeteren van de luchtkwaliteit maar doen ook dienst als structuurbepalende factor voor vleermuizen.

→ **Bedrijven**

Bij de herontwikkeling van Schieoevers is het ook gewenst bedrijven binnen het gebied te betrekken bij de inrichting van de openbare ruimte. Uit onderzoek onder bedrijven (Alterra rapport 656) blijkt dat de meerderheid van de respondenten groen rondom gebouwen ziet als aankleding van het bedrijf en tevens als imagoverbetering. Deze vorm van kleinschalig groen draagt bij aan een verbetering van de kwaliteit van het gebied. Naast de realisatie van droge structuren is het vanuit zowel doelstellingen voor de waterkwaliteit als voor de ecologie gewenst om de te realiseren waterstructuren te koppelen met de inrichting van natuurvriendelijke oevers.

2.4 Verkeer

2.4.1 Auto, parkeren

→ **Kenmerken, gegeven**

Het gebied bestaat verkeerskundig uit drie deelgebieden. Het deelgebied Schieweg-zuid is volledig, direct en overzichtelijk ontsloten vanaf de

Kruithuisweg via de Schieweg. Het zuidelijke deel van Schieweg Noordwest wordt ontsloten vanaf de Kruithuisweg via een slingerbeweging van de Schieweg. Het noordelijk deel van Schieoevers is ook zo bereikbaar, maar kan ook vanaf het centrum via de Engelsestraat bereikt worden. Het gebied ten oosten van de Schie wordt ontsloten via de Rotterdamseweg, welke geen directe aansluiting op de Kruithuisweg heeft. Het noordelijk deel van dit gebied is nu nog bereikbaar via de Julianalaan. Met de komst van tramlijn 19 wordt dit gebied vanuit het noorden bereikbaar via de Jaffalaan en vanuit het zuiden via Technopolis.

De Parkeersituatie is in grote delen van het gebied niet in kaart gebracht. Op sommige plekken leidt het parkeren, maar vooral het laden en lossen tot onoverzichtelijke situaties. In het Zuidwestelijk deel van het gebied zijn naar aanleiding van gesprekken met ondernemers 2 jaar geleden extra parkeervakken gerealiseerd en is op veel plekken een parkeerverbod ingesteld, waarop gehandhaafd wordt.

→ **Beleidskader**

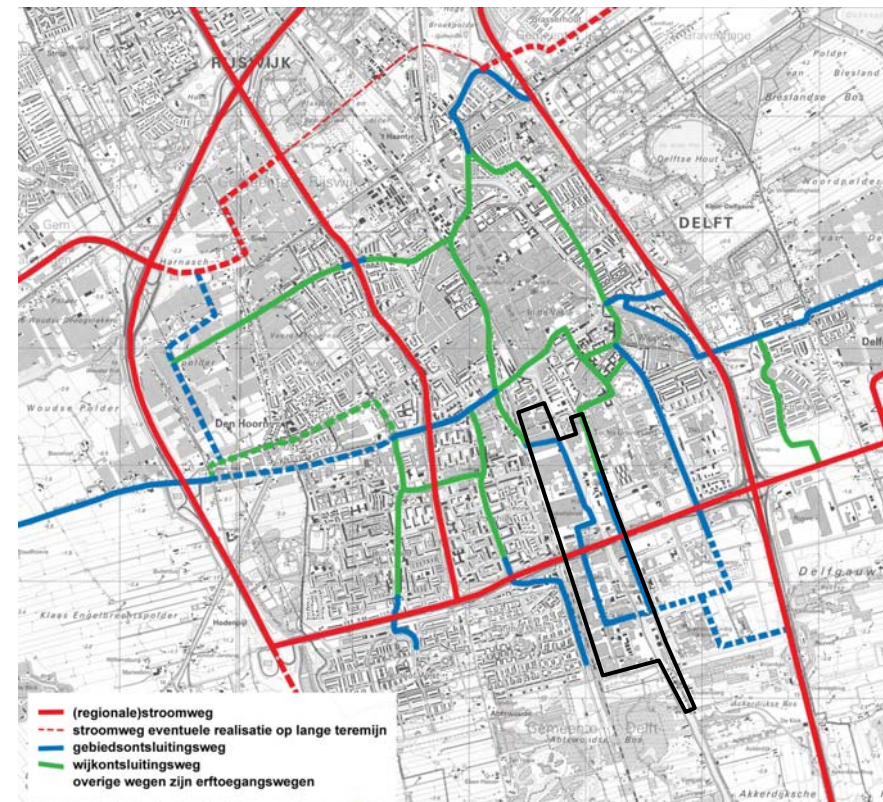
Het Delftse LVVP is sinds kort het vigerend beleidskader. (Kaart 6) Volgens het LVVP zijn de volgende zaken rond autoverkeer en parkeren in het gebied aan de orde:

- Wijziging ontsluitingsstructuur met de komst van tramlijn 19; een deel van de Mekelweg wordt hierbij autovrij
- Aanleg fiets/autobrug over de Schie (2015-2020); het LVVP geeft de voorkeur aan een ligging in het verlengde van de Faradayweg, de zuidelijke ligging in het verlengde van de Einsteinweg blijft echter ook een reële optie
- Vergroten capaciteit kruising Kruithuisweg – Schieweg (2010 – 2015)
- Aanleg fietstunnel spoor Tanthof (2005-2010)
- Aanleg fietsverbinding tussen Abtswoudsebrug en Kruithuisbrug
- Differentiatie in verkeersfunctie doorgaande routes: Kruithuisweg en Provinciale weg als regionale stroomweg, andere Schieweg en Engelsestraat als gebiedsontsluitingsweg

→ **Opgave**

Ook bij de opgaven kan onderscheid gemaakt worden in drie deelgebieden:

- Het zuidwestelijk deel is per auto in hoofdzaak goed ontsloten, op onderdelen zijn verbeteringen wenselijk en deels ook al uitgevoerd of in uitvoering. In dit deel van het plangebied moet rekening gehouden worden met een oeververbinding voor auto's en fietsers tussen Schieoevers en Technopolis. Parkeren en expediëren is in dit deel van het plangebied niet optimaal vormgegeven.
- In het oostelijk deel is de maat van het profiel van de Rotterdamseweg een punt van



kaart 6 LVVP Auto

aandacht. De Rotterdamseweg heeft niet alleen te maken met verkeer van en naar de reguliere bedrijven, maar ook met enkele publiekstrekkingen (de Porceleynse Fles, het Gelatine Park). Een belangrijk aandachtspunt is de parkeeropgave. Voorkomen moet worden dat de groeiende parkeerdruk wordt afgewenteld op het kwetsbare profiel van de Rotterdamseweg.

- In het noordwestelijk deelgebied is door de betrekkelijk lage intensiteit van het grondgebruik de verkeersopgave vooralsnog beperkt. Belangrijke aandachtspunten zijn de bereikbaarheid van de GDV-concentratie Leeuwenstein, zowel in de huidige situatie als in de toekomst na het realiseren van de plannen voor de spoortunnel. Een tweede aandachtspunt is de plaats van een eventuele nieuwe noordzuid ontsluitingsroute van het gebied voor autoverkeer. Derde aandachtspunt is de huidige combinatie van fietsverkeer, autoverkeer en expediërend vrachtverkeer aan de Schieweg. Bij intensivering van het grondgebruik in dit gebied ligt het voor de hand om de hoofdstroom van het auto- en vrachtverkeer op een andere plek te leggen en daarmee de route direct langs de Schie te reserveren voor (recreatief) langzaam verkeer.
- Te overwegen valt om hiertoe op termijn de Engelsestraat te verlengen zodat langs het spoor de nieuwe hoofdonsluiting van het gebied voor autoverkeer komt te liggen. Op deze wijze ontstaat overigens een gestrekte verbinding in het verlengde van de Coenderstraat. Door inrichtingsmaatregelen moet worden voorkomen dat dit een noord-zuid sluiproute wordt. Belangrijke ruimtelijke voordelen hiervan zijn dat het bedrijventerrein hierdoor een 'voorkant' naar het spoor krijgt en dat er langs het spoor een goede route komt voor calamiteiten op het spoor. De route langs de Schie wordt hierdoor ontlast waardoor de recreatieve waarde verhoogd wordt.

2.4.2 Fiets

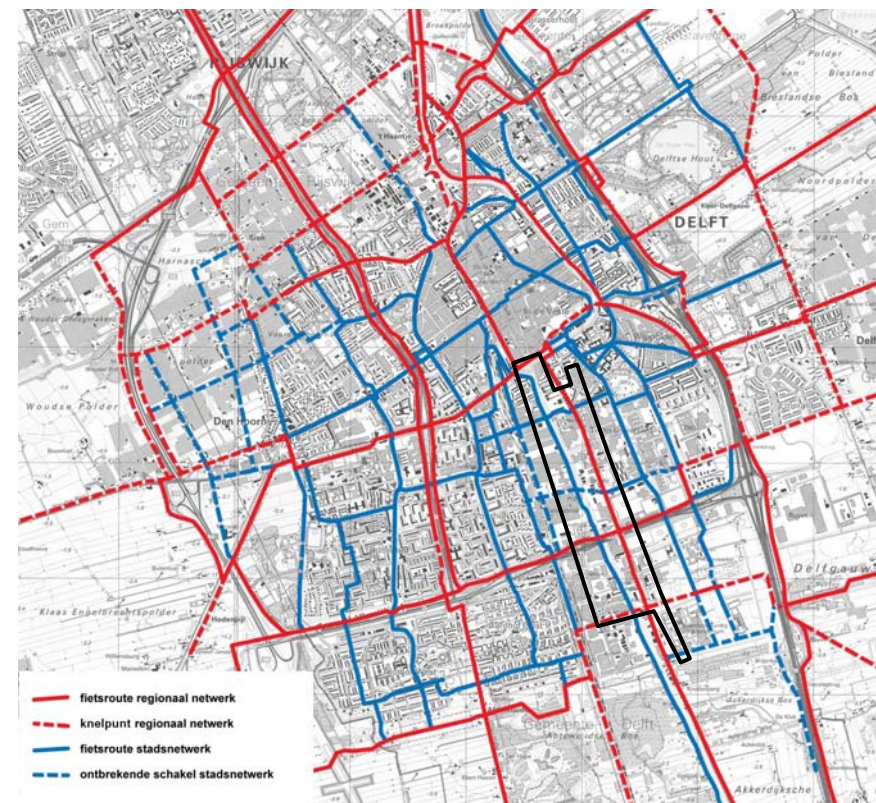
→ Kenmerken, gegevens

Door het gebied lopen enkele belangrijke fietsroutes, sommige als vrijliggend fietspad (kaart 7)

- Rotterdamseweg;
- Schieweg noord;
- Schiekade;
- Kruithuisweg;
- Abtswoudseweg/pad.

Zoals ook op veel andere plaatsen in Delft liggen de noordzuidroutes op een gunstige onderlinge afstand en kennen ze niet al te veel obstakels. De oostwestroutes hebben daarentegen te maken met forse obstakels, met name het spoor en de Schie. De afstand tussen de oostwestroutes is betrekkelijk groot.

De noordzuidroutes langs de Schie verbinden op een aantrekkelijke wijze het centrum van Delft met het groen- en recreatiegebied Midden Delfland en met



kaart 7 LVVP fiets

Overschie, Schiedam en Rotterdam. De oostwest routes verbinden de zuidwestelijke woongebieden met het TU-gebied en in de toekomst Technopolis. Het fietspad langs de Kruithuisweg heeft bovendien een belangrijke functie in relatie met station Delft Zuid.

→ **Beleid en opgaven**

In het plangebied lopen twee forse noordzuid barrières. Hierdoor liggen in het gebied voor de hand liggende opgaven en kansen om verbeteringen in het fietsnet op stedelijke en regionale schaal te realiseren.

Voor het fietsverkeer zijn het LVVP en het Fietsactieplan II van belang. Daarin komen aan de orde:

- Oostwest verbinding TU-voorhof t.h.v. Gelatine middels aanleg tunnelspoor (2015-2020), brug Schie (2010-2015)
- Oostwestverbinding Tanthof – Technopolis middels tunnel (2005-2010) en fietsautobrug Schie ter hoogte van de Faradayweg (2015-2020)
- Ontsluiting Delft Zuid op maaiveld via route langs het spoor (Schie oevers Noordwest)

2.4.3 OV

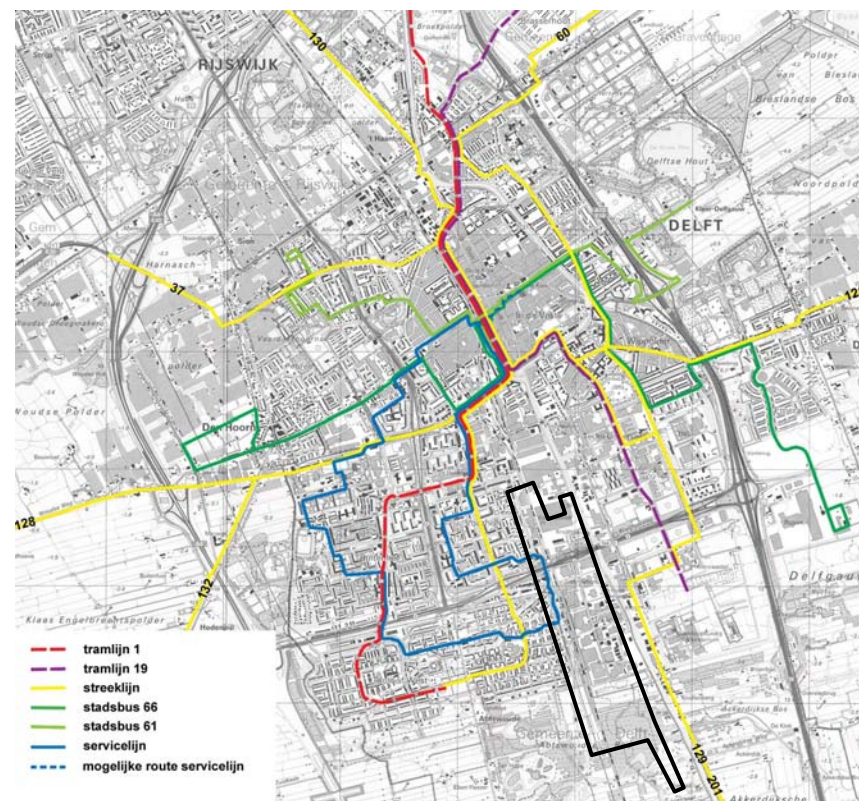
→ **Kenmerken, gegevens**

Langs de westzijde van Schieoevers loopt de ‘Oude Lijn’, de spoorverbinding tussen Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, Leiden en Amsterdam. Deze lijn maakt onderdeel uit van het initiatief Stedenbaan. Stedenbaan streeft naar een ‘metroachtig’ OV-systeem met een bedieningsfrequentie van de haltes van minimaal zes maal per uur.

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.

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



kaart 8 LVVP OV

het station vanaf Schieoevers laat, met name voor Langzaam verkeer, 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 in combinatie met twee nieuwe oostwest oeververbindingen zal daar op termijn aanzienlijke verbetering in brengen.

Buslijn 63 komt in 2007 te vervallen. De servicelijn komt in de toekomst langs station Delft Zuid, maar gaat niet via de TU. Langs de Rotterdamseweg loop een regionale busroute (129).

→ **Beleid**

In het LVVP zijn de wensen voor het bus- en tramverkeer opgenomen voor de dienstregeling 2007. (kaart 8) Van belang zijn:

- Realisatie tramlijn 19
- Opheffing buslijn 63
- Introductie servicelijn

→ **Opgaven**

De belangrijkste opgave voor openbaar vervoer is station Delft Zuid. De kernpunten zijn:

- De ligging van het station; de afstand tot station Delft is dusdanig dat in theorie een nieuwe halte mogelijk is ter hoogte van de Minervaweg. Onderzocht moet worden of en hoe daarop geanticipeerd kan worden met de ligging van station Delft Zuid. Daarbij dient de positie van het station zo te zijn dat de potentiële vervoersvraag maximaal bediend wordt. Hierbij moet ook gedacht worden aan de toekomstige vervoersvraag vanuit Technopolis;
- de directe omgeving van het station Delft Zuid moet worden aangepakt door verbetering van de faciliteiten voor Park-and-ride, fietsparkeren en andere faciliteiten voor de reizigers; daarnaast dient de inrichting van het gebied kwalitatief te verbeteren;
- rondom het station wordt gezocht naar verdichtingmogelijkheden, het toevoegen van vastgoed met een zo groot mogelijk spin off voor het station;

- de ontsluiting van het station vraagt aandacht. De ligging aan de Kruithuisweg wordt nog niet optimaal benut. De bediening per fiets kan ook nog fors verbeteren. In het algemeen kan het verzorgingsgebied van station Delft Zuid veel beter bediend worden door de fietsverbindingen met de omgeving te verbeteren (bijv. richting Technopolis, Tanthof, TU, Voorhof, Gelatinepark). Daarmee ontstaat tevens een forse stedelijke ontwikkelpotentie en dito vervoersvraag.

2.4.4 Beroeps- en recreatievaart

→ **Gegevens, kenmerken**

De Schie wordt betrekkelijk intensief gebruikt voor beroepsvaart, recreatievaart en vaarsport. Zoals eerder is aangegeven, is de breedte van de Schie op een enkele plek een knelpunt. De Kruithuisbrug ligt op 7 meter boven het water. Andere bruggen aan de Schie liggen lager, maar zijn ook niet bestemd voor grote (boven)regionale verkeersstromen. In Schieoevers zijn op verschillende plaatsen aanlegfaciliteiten voor de beroepsvaart, echter niet alle kades worden nog actief benut. Van belang zijn de kade ten behoeve van het gemeentelijk overslagstation, de kades van twee zand- en grind- of betonbedrijven en een tijdelijke overslagfaciliteit aan de Schieweg. De Nieuwe Haven is tevens een keerhaven voor de beroepsvaart. In het gebied ligt een scheepswerf waar ook reparaties aan beroepsvaartuigen worden verricht.

→ **Opgaven**

- Verbreden van de vaarweg t.h.v. de Teslaweg
- Onderzoeken mogelijkheden om toeristische en recreatieve betekenis van de Schie te verbeteren, m.n. wordt gedacht aan voorzieningen voor passanten in de Zuidkolk en/of de Nieuwe Haven
- Verbeteren faciliteiten voor toezicht en beheer
- Betere voorzieningen voor georganiseerde toeristische vaart (rondvaartboten, cruises, partyboten e.d.)
- Behoud keerhavenfunctie Nieuwe Haven
- Goede inpassing nieuwe oeververbindingen i.v.m. mogelijke hinder beroepsvaart
- Zorgen voor beter toezicht en beheer
- Overleg met de provincie over randvoorwaarden van de nieuwe brugverbindingen

2.5 Functies

2.5.1 Gegevens, kenmerken

→ **Bedrijven**

In het gebied Schieoevers zijn verschillende functies gevestigd. Per deelgebied is de functiemix verschillend. Schieoevers zuidwest is in hoofdzaak een traditioneel gemengd bedrijventerrein. Opvallend is dat aan de Schieweg relatief veel bedrijven zitten met feitelijk het karakter van detailhandel in de sfeer van keukens en auto's. Ook de Makro is hier gevestigd. Schieoevers zuidwest kan worden gezien als onderdeel van een grote regionale zone van bedrijventerreinen waarvan ook Technopolis en Ruyven deel uit maken.

Aan de Rotterdamseweg is het beeld zeer gemengd. Hier liggen zowel bedrijven als (bedrijfs)woningen, een toeristische attractie (Porceleyne fles) en een manifestatieterrein; aan de oostzijde van de Rotterdamseweg liggen onderwijs- en onderzoeksfuncties en is Technopolis in ontwikkeling. Het noordelijke deel van dit gebied is getransformeerd tot woongebied.

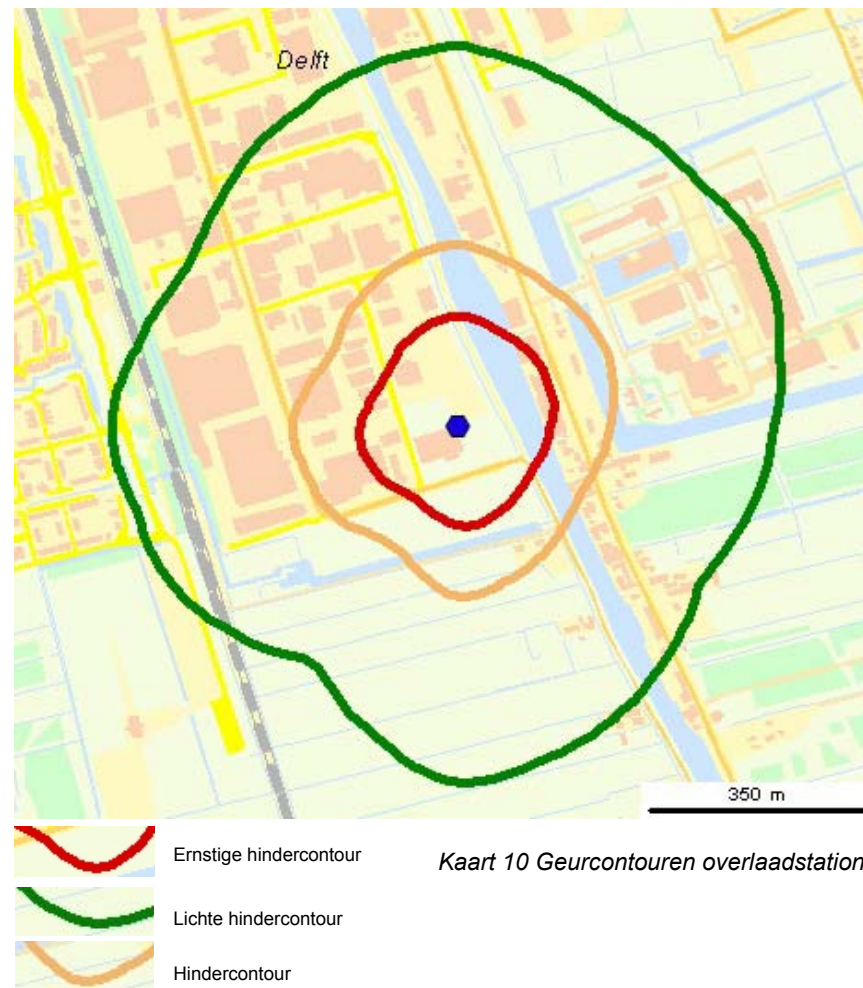
In het noordwesten van Schieoevers ligt de GDV-concentratie Leeuwenstein. Ten zuiden daarvan ligt een gebied met enkele zeer grote kavels met een bedrijfsfunctie. Deze terreinen worden gekenmerkt door veelal verouderde bebouwing en extensief grondgebruik.

Sinds 1998 is in Delft circa 12 hectare bedrijventerrein uitgegeven (Delftech Park en Ypenburgse Poort), gemiddeld ca. 1,5 ha per jaar. Begin september 2004 zijn er nog slechts enkele binnenstedelijke bedrijvenkavels beschikbaar (o.a. TNO Zuidpolder en Rotterdamseweg) met een gezamenlijke oppervlakte van circa 4 ha.

De gemiddelde jaarlijkse vraag wordt ingeschat op gemiddeld circa 3 ha per jaar. Hierin is meegerekend een kengetal voor onttrekking aan bedrijventerreinen van 9 ha in ongeveer 10 jaar. Harnaschpolder is voor Delft het bedrijventerrein dat voornamelijk de vraag van 3 ha per jaar moet opvangen. Het betreft een bedrijventerrein van circa 55 ha, verdeeld over 18 ha standaard en 37 ha hoogwaardig marktsegment. De ontwikkeling en uitgifte (zo'n 8 ha per jaar) vindt plaats in samenwerking met de gemeenten Den Haag en Midden Delfland. Naar verwachting is het bedrijventerrein Harnaschpolder in ca. 7 jaar uitgegeven.

→ **Milieu**

Het gebied is gezoneerd voor industrielawaai. Daarnaast moet rekening gehouden worden met verkeersgeluid van met name de Kruithuisweg en de spoorlijn. Voor het spoor is daarnaast de externe veiligheid van belang. In 2003 bevonden zich op het terrein totaal 156 bedrijven die een (gemeentelijke) milieuvergunning hadden of meldingsplichtig zijn op grond van een AmvB. Het bedrijventerrein is 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 (Kaart 9, contouren). 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. De gemeente Delft is momenteel in overleg met de Provincie Zuid-Holland over de overdracht van het zonebeheersmodel van de provincie naar de gemeente. Daarbij wordt tevens bekeken of het model nog actueel is of dat het model kan worden herzien. In het plangebied bevindt zich één bedrijf met een geurcontour. Dit is het overslagstation van de gemeente Delft (kaart 10, Geurcontouren overlaadstation Gemeente Delft).



Kaart 10 Geurcontouren overlaadstation

→ **Externe veiligheid**

In het plangebied zijn geen bedrijven met een plaatsgebonden risicocontour op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Er zijn wel inrichtingen waarbij op grond van de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) rekening moet worden gehouden met 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 in de huidige situatie noch voor het spoor, noch voor de weg overschreden. In het onderzoek "Beoordeling externe veiligheid langs de A13 en Kruithuisweg in Delft" is voor Schieoevers de toekomstige situatie niet onderzocht, omdat nog niet duidelijk was hoe Schieoevers zich in de toekomst zal ontwikkelen. De Schie is niet aangewezen als een route voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Bedrijven waarbij de veiligheid nog een aandachtspunt is in en nabij het plangebied

- Pirelli Cables and Systems N.V.
- EZH Delft
- TU, Warmtekrachtcentrale
- Boxce Delft
- Battrex
- Sita Delft
- (Gasco)
- De Boo
- Gemeente Delft (Voltaweg)

2.5.2 Beleid

Voor het gebied geldt het bestemmingsplan Schieoevers (vastgesteld door de gemeenteraad in 1999). Daarnaast geldt de nota Bestemmingsplan en Bedrijven. Het relevante provinciaal beleid heeft betrekking op:

- Bedrijfsterreinen;
- GDV / PDV;
- Hotels en leisure;
- Kantoren.

→ **Bedrijven**

Om te voorzien in de vraag van bedrijven en instellingen, die aangewezen zijn op binnenstedelijke terreinen of een directe ligging bij Delft, kan tot ca. 2012

gebruik gemaakt worden van de ontwikkeling van bedrijventerrein Harnaschpolder en vrijkomende locaties op bestaande terreinen in de stad. Voor de periode na 2012 moet naar alternatieven worden gezocht. In principe worden bedrijventerreinen niet voor andere functies bestemd zolang er geen zicht is op alternatieve locaties in of direct rondom de stad. Door de teruglopende economie wordt het beperkte aanbod overigens verzacht door het feit dat de beschikbare bedrijfsruimte anno oktober 2004 bijna 70.000 m² bvo is.

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.

Omdat de ontwikkeltijd voor een nieuw bedrijventerrein veel tijd kost, moet voor de periode na 2012 op korte termijn planvorming gestart worden voor nieuwe standaard bedrijventerreinen in de regio. In het nieuw uit te werken regionale bedrijventerreinenbeleid Haaglanden zal expliciet aandacht worden geschonken aan de ruimtevraag van Delftse bedrijven naar standaardbedrijventerreinen.

→ **Milieu**

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 categorie 4 LvB bedrijven toegestaan. Categorie 5 LvB die al gevestigd zijn op het bedrijventerrein krijgen een maatbestemming. Nieuwe categorie 5 bedrijven worden niet toegestaan. In gebiedstype bedrijventerreinen 1 zijn geen gevoelige bestemmingen, zoals woningen toegestaan.

Uitgangspunt voor dit gebiedstype is het gebruik maken van inwaartse zonering. De buitenste zone loopt van de grens van dit gebiedstype tot 50 m op het bedrijventerrein. Deze zone is gereserveerd voor lichte bedrijven, namelijk categorie 1,2 en 3.1 LvB. De zone van 50 tot 100 meter gerekend vanaf de grens van het gebiedstype is gereserveerd voor categorie 3.2 bedrijven. Het centrale deel van dit gebiedstype is gereserveerd voor categorie 4 bedrijven. Gezien het beperkte aanbod van bedrijventerreinen voor 'zware' bedrijven, zijn bedrijven in de categorieën 1,2, en 3.1 LvB in het centrale deel uitgesloten.

Aandachtspunt is dat ook het bedrijventerrein aan de Vulcanusweg deel uitmaakt van dit gebiedstype. In het noordwestelijke deelgebied ligt het centrale deel dus tussen het spoor en de Schie. De oostzijde van de Schie biedt juist weinig ruimte voor bedrijven uit categorie 4 LvB, hoewel er hier van oudsher een aantal zitten.

Op voor geluid gezoneerde industrieterreinen is het niet mogelijk om geluidsgevoelige bestemmingen te realiseren. Woningen, scholen en gezondheidszorgvoorzieningen zijn geluidsgevoelig. Om de voor geluid gezoneerde industrieterreinen liggen geluidscontouren. Binnen de 55 dB(A) contour kunnen geen geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Binnen de 50 dB(A) contour kunnen geluidsgevoelige bestemmingen slechts onder voorwaarden worden gerealiseerd.

Momenteel is de gemeente Delft met de provincie Zuid-Holland in gesprek over de overdracht van het zonebeheersmodel voor het bedrijventerrein Schieoevers. Daarbij wordt eveneens gesproken over de mogelijkheid om de geluidzonering te wijzigen. Onderzocht wordt wat de juridische mogelijkheden zijn om slechts die bedrijven, die alleen op een voor geluid gezoneerd industrieterrein gevestigd kunnen worden, te zoneren voor geluid.

In het derde kwartaal van 2005 moet hier meer duidelijkheid over bestaan. Als dit mogelijk blijkt dient eerst het zonebeheersmodel te worden aangepast.

Vervolgens dient B&W een nieuw principebesluit te nemen, waarna het in het bestemmingsplan moet worden vastgelegd. Afsproken is dat hiervoor een paraplubestemmingsplan wordt opgesteld, zodat deze contour snel en in 1 keer wordt vastgesteld.

Nabij Schieoevers Noordoost ligt de warmtekrachtcentrale van de TU. Deze ligt op een voor geluid gezoneerd industrieterrein dat geen deel uit maakt van Schieoevers.

In de handreiking luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening van de provincie Zuid-Holland, module stank, zijn bedrijven opgenomen die een stankhindercontour hebben. Met deze stankhindercontouren dient rekening gehouden te worden bij de ruimtelijke planvorming. Binnen de L-contour is lichte hinder waarschijnlijk, geurgevoelige bestemmingen type 1, zoals woningen en verblijfsrecreatie, is hierbinnen niet toegestaan. Binnen de H-contour is hinder waarschijnlijk, geurgevoelige bestemmingen zoals kantoren en dagrecreatie is hierbinnen niet toegestaan. Binnen de E-contour is ernstige geurhinder waarschijnlijk, geurgevoelige bestemmingen type 3, bedrijventerrein (met uitzondering van het bedrijf dat de hinder veroorzaakt), is hierbinnen niet toegestaan. . Op Schieoevers is alleen het overslagstation van de gemeente Delft voor geur gezoneerd. Externe veiligheid

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval tijdens het transport van gevaarlijke stoffen indien deze zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat in één keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk getroffen wordt door een ongeval. De oriënterende waarde is een functie van de kans op een incident en het aantal slachtoffers dat daarbij kan vallen.

In de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (1996) staat de normering van transportrisico's. In de circulaire risiconormering vervoer

gevaarlijke stoffen (2004) wordt er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk aangesloten bij het Besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen. 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 of weg te nemen. Hiervan kan slechts gemotiveerd worden afgeweken. Voor het transport over het spoor en de Kruithuisweg wordt de oriënterende waarde momenteel niet overschreden.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) worden de normen voor het plaatsgebonden risico en de doorwerking daarvan op het gebied van de ruimtelijke planvorming verankerd voor zover de risico's voor de omgeving worden veroorzaakt door inrichtingen. Daarnaast wordt de motiveringsplicht voor het bevoegd gezag ten aanzien van de acceptatie van het groepsrisico vanwege inrichtingen wettelijk geregeld. Het doel van dit besluit is om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld tot een aanvaardbaar minimum te beperken

2.5.3 Opgaven

→ **Bedrijven**

Voor het gehele gebied geldt het uitgangspunt dat gestreefd wordt naar behoud van de bedrijfsfunctie. Vanaf het noorden tot aan de Nieuwe Haven is transformatie tot woongebied al of niet gemengd met andere functies, zoals toerisme en recreatie, denkbaar. Daarnaast wordt ingezet op, waar dat mogelijk is, intensiever en hoogwaardiger grondgebruik binnen de sfeer van bedrijvigheid.

Per deelgebied is de opgave ten aanzien van de functies in het gebied verschillend. In het zuidwestelijk deel is de belangrijkste opgave het behouden en verbeteren van de vestigingskwaliteiten voor bedrijven. Met name door

beheermaatregelen (parkmanagement) en relatief kleine ingrepen in de inrichting van het gebied (verkeer) is al veel te bereiken. Onderzocht moet worden of en hoe op langere termijn de kwaliteit van het gebied verder is te verbeteren door parkeer- en expeditiefaciliteiten te bundelen; dit kan leiden tot efficiënter ruimtegebruik, maar ook tot meer veiligheid en een betere uitstraling.

In zuidoostelijk deel is de belangrijkste functionele opgave een goede afstemming met de ontwikkeling van Technopolis. Het functieprofiel van het gebied wordt sterk bepaald door de maatvoering (het gaat om een smalle, langgerekte strook) en de beperkte bereikbaarheid via de Rotterdamseweg.

In het noordoostelijk deel zijn naast het handhaven van de bestaande bedrijven vooral de ontwikkeling van het Gelatinepark en de ontwikkelingen van de TU van belang.

In het noordwestelijk deel van het plangebied is vooral het aanpakken van het gebied ten zuiden van Leeuwenstein van belang. Nader onderzoek is nodig om te bepalen met welke instrumenten hier een upgrading kan plaatsvinden. Met name de aanwezigheid van het spoor met de halte Delft Zuid en de eventuele toekomstige halte Voorhof kunnen belangrijke impulsen leveren voor intensief grondgebruik.

Nabij station Delft Zuid lijkt het mogelijk om een hotel- annex congresfunctie te ontwikkelen. Er zou ruimte kunnen zijn om omstreeks 2010 circa 100 kamers in het 3 tot 4 sterrensegment te realiseren, voornamelijk voor zakelijke overnachtingen. Wanneer de economische ambities van Delft en de regio worden gerealiseerd (o.a. Technopolis) dan zal dat resulteren in een stijgende vraag naar zakenhotels. Ook zal door de groeiende congres- en conferentiemarkt (en de gedeeltelijke afbraak van Congrescentrum in Den Haag) de behoefte aan congresruimte in de regio toenemen. Een en ander zal in een nieuwe studie (beschikbaar oktober 2005) worden onderzocht. Vermoedelijke zal blijken dat na 2013 de behoefte aan nieuwe hotelkamers zal schommelen

tussen de 200 en 300 kamers en er behoefte is aan extra conferentie -en congresruimten in Delft.

→ **Milieu**

Uitgangspunt voor gebiedstype bedrijventerreinen 1 is het gebruik maken van inwaartse zoning, zoals beschreven in dit hoofdstuk onder de kop "beleid en onderzoek". Het is de wens dat de bestaande geluidscontouren worden verkleind, zodat de ontwikkelingsmogelijkheden nabij bedrijventerrein Schieoevers zo min mogelijk worden beperkt. Daartoe wordt momenteel onderzocht wat de mogelijkheden zijn. Naar aanleiding van het nieuwe zonebeheersmodel zullen het terrein dat voor geluid is gezoneerd en de geluidscontouren worden aangepast.

Binnen de lichte geurhindercontour van het overlaadstation wordt geen nieuwe geurgevoelige bestemmingen type 1 gerealiseerd. Hieronder vallen woningen (in woonwijk of lintbebouwing), ziekenhuizen, sanatoria, bejaarden- en verpleegtehuizen, recreatiegebieden (verblijfsrecreatie), woonwagenterreinen, woonboten, asielzoekerscentra en scholen. Bedrijfswoningen, woningen in landelijk gebied, dagrecreatie en kantoren (geurgevoelige bestemmingen type 2) zijn wel mogelijk tussen de geurcontour en de lichte geurcontour. Slechts bij hoge uitzondering kan hier in overleg met de provincie Zuid-Holland (afdeling Vergunningen) van worden afgeweken. Het gedeelte van Schieoevers waar het overslagstation ligt blijft ook in de toekomst de functie bedrijventerrein houden, waardoor er weinig conflicten met de geurcontour zullen ontstaan.

→ **Externe veiligheid**

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en over het spoor ter hoogte van station Delft Zuid is onderzoek gedaan naar de risico's. Omdat de ontwikkelingen op het Schieoevers terrein ten tijde van de onderzoeken nog zeer onzeker waren, is er in de onderzoeken uitgegaan van continuering van de huidige situatie. Wel zijn de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan Delft-

Zuid rond station Delft Zuid mogelijk worden gemaakt meegenomen in de berekeningen. Hierdoor is er een forse toename van het groepsrisico, maar wordt de oriënterende waarde nog niet overschreden. Als binnen een afstand van circa 300 meter van de Kruithuisweg of de spoorlijn Delft - Schiedam het aantal werknemers flink toeneemt of andere functies worden gerealiseerd, zoals woningen, kantoren of publieksaantrekkende functies, zoals sporthallen of musea, dient het effect hiervan op het groepsrisico te worden onderzocht.

2.6 Welstand

2.6.1 Gegevens, kenmerken

De ruimtelijke structuur van het gebied wordt gedomineerd door enkele grote structurelementen, lange lijnen, die behalve functioneel ook cultuurhistorisch en ruimtelijk van grote betekenis zijn. Het gaat om de Schie, het spoor, de Rotterdamseweg en de Kruithuisweg. Deze lijnen zijn, meestal in noordzuid richting verbindend en in de oostwest richting scheidend. Hierdoor is Schieoevers als geheel een enclave temidden van het stedelijk gebied. Een voordeel van hiervan is de heldere begrenzing van het bedrijventerrein ten opzichte van de woongebieden en het TU-gebied.

Daarnaast is de ligging temidden van enkele voor Delft zeer betekenisvolle gebieden van belang: de TU-wijk in het oosten, de na-oorlogse uitleggebieden in het westen en het groengebied van Midden Delfland in het zuiden.

De relatie met het water is bijzonder. De Rotterdamseweg ligt op enige afstand van het water; de bebouwing biedt soms verrassende doorzichten op het water. De Schieweg en de Schiekade liggen direct langs het water. Het Kruithuis is een, ook in dit verband, bijzonder cultuurhistorisch fenomeen waar het water van de Schie tot in het complex doorloopt.

Het gebied is aan het begin van de 20^e eeuw tot ontwikkeling gekomen, waarbij de ligging aan het spoor en aan het water werd benut voor de vestiging van kenmerkende bedrijvigheid (staal, scheepsbouw, machines, kabels e.d.). Een deel van de bebouwing uit die tijd, kenmerkend voor de ontstaansgeschiedenis van het gebied, is nog altijd aanwezig.

Het aandeel openbaar gebied binnen de oppervlakte van Schieoevers als totaal is betrekkelijk gering. Er is meer ruimte nodig om noodzakelijke ingrepen te realiseren op het gebied van groen, water, parkeren en het toevoegen van nieuwe functies in de sfeer van parkmanagement en toezicht.

In het bijzonder in het noordwestelijk deel is sprake van zeer grote aaneengesloten kavels met vrijwel geen openbare ruimte. Door deze maatvoering en het gebrek aan openbare ontsluitingswegen is een proces van geleidelijke upgradering hier niet realiseerbaar. Dit betekent dat er ingegrepen moet worden in de ruimtelijke structuur, zodat op termijn een fijnmaziger structuur zal ontstaan met meer ruimte voor water, groen en verkeersdoeleinden en een hoogwaardigere uitstraling.

2.6.2 Beleid

Het huidige totale plangebied bezit een gevarieerd karakter, resultaat van ontwikkeling van een al eeuwen bestaande, min of meer perceelsgewijze lintbebouwing langs oude weg- en vaarroutes naar een veel grootschaliger industriebebouwing, die echter blijvend verweven is met aanzienlijke restanten van de oudere structuren en bebouwing,

Dit karakter is in de huidige Welstandsnota gehonoreerd doordat het plangebied in meerdere, qua typering verschillende gebieden is verdeeld.

Deze gebieden zijn (gerangschikt per gebiedstype) de volgende:

→ **Gebiedstype Historisch**

- Gebied 03 Rotterdamseweg

→ **Voorzieningen**

- 29 West-as

→ **Instituten/ kantoren**

- 37 TU Campus
- 41 Kruithuisweg/ Delft Zuid NS

→ **Bedrijventerreinen**

- 42 Kruithuisweg West
- 43 DSM/ Calvé
- 44 Schie Noord
- 45 Schie Zuid

→ **Groengebied**

- 57 Sportpark Kruithuisweg

→ **Buitengebied**

- 60 Boerenhofstede

In deze gebieden c.q. gebiedstypen gelden op hun specifieke stedenbouwkundige karakteristieken (zowel ruimtelijk structuur als functie) gebaseerde criteria, in de Welstandsnota genoemd "randvoorwaarden".

(Bijvoorbeeld: gebied 03 Rotterdamseweg; delen van een oude structuur met perceelsgewijze lintbebouwing; gebied 60 Boerenhofstede: een laatste rest van het buitengebied om een oude boerderij)

De diversiteit aan functies en hun verdeling over het plangebied wijzigt in hoofdlijnen niet. Nieuwe bestemmingen c.q. herontwikkelingen passen binnen de bestaande gebiedskarakteristieken. Het grootste deel van het plangebied blijft industrie. Uitzondering is het gebied rondom station Delft-Zuid (plangebied 5.4)

In hoofdlijnen kan daarom het staande Welstandsbeleid gehandhaafd blijven.

Enkele onderdelen illustreren dit:

- Herontwikkeling van deel TU-gebouwen aan de Rotterdamseweg (gebied 37)
- tot Hogeschool past in het Campuskarakter;
- Lopende herontwikkeling tot evenemententerrein van het Gelatinecomplex (gebied 44) neemt het industriële karakter van zowel het terrein als de gebouwen als uitgangspunt;
- Boerenhofstede (gebied 60) blijft gehandhaafd.

De herontwikkeling rond Delft-Zuid is al voorzien in de huidige Welstandsnota (gebied 41, gebiedstype Instituten/ kantoren). Voor dit deel ligt al een apart ontwikkelingsplan voor. Het daarbijbehorend beeldkwaliteitplan is al eerder besproken met de Welstandscommissie in juli 2003. De commissie onderschreef daarbij het hoge architectonisch ambitieniveau.

Detailuitwerkingen op onderdelen van het plan kunnen eventueel leiden tot grenscorrecties tussen gebieden. Deze dan exact te bepalen en daarna vast te stellen en te verwerken in herziening van de Welstandsnota.

2.6.3 Opgave

→ **Herontwikkeling industrie**

Het gebiedstype Bedrijventerreinen heeft specifiek op zulke gebieden met hun gebruiksgebouwen afgestemde randvoorwaarden. Gerekend is daarbij op een erbij passend vrij "laag" welstandsniveau. Daarbinnen is beslist voldoende speelruimte om individuele gebouwen toch architectonisch hoogwaardig vorm te geven.

→ **Kruithuis**

Binnen het plangebied 5.4 verdient de zone om het Kruithuis specifieke aandacht. Het betreft een belangrijk Rijksmonument, gaaf exemplaar van een 17^e eeuwse militair complex. Essentieel is een voldoende ruime vrije contour en

omheen. Primair bepalend zijn daarvoor groottes van bouwvolumes en hun afstand tot het monumentale complex.

Dit is echter een zaak van goede stedenbouw al meteen in het begin van de planvorming. Plaatsing (zowel in de zin van bouwmassa c.q. –hoogte en afstand tot het Kruithuis) luistert hier nauw. Een stedenbouwkundig verkeerd volume en/of onjuiste afstand kunnen niet worden "gerepareerd" met welstandcriteria. Het verdient hoe dan ook overweging om voor de zone rond het Kruithuiscomplex een apart beeldkwaliteitplan te maken, met aandacht voor terreininrichting en – vormgeving.

→ **Zichtlijnen en hoogbouw**

De beoogde intensivering van het grondgebruik zal op enkele plaatsen in Schieoevers leiden tot gestapeld bouwen en hoogbouw. Cultuurhistorische waardevolle zichtlijnen op de historische binnenstad moeten daarbij behouden en versterkt worden. De nota Bouwhoogten geeft voor concrete bouwinitiatieven ondermeer het instrument van hoogbouw effectrapportage.

De ruimtelijke structuuropgave bestaat uit:

- behoud en versterking van de cultuurhistorische kwaliteit van het gebied, de doorgaande routes en zichtlijnen tussen Delft en omgeving;
- toevoeging van twee oostwest routes;
- in het zuidwestelijk deel: verbetering van de inrichting van het openbaar gebied, ruimte maken voor beperkte toevoeging van groen en water. Zo mogelijk het profiel van de Schieweg verbeteren, zowel in maatvoering als in inrichting om beter in te spelen op de verkeerskundige opgave en de uitstraling van het gebied te verbeteren;
- in het oostelijk deel: verbetering van het profiel van de Rotterdamseweg, behouden en verbeteren van de doorzichten op het water;
- in het noordwestelijk deel: 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 verlengde Engelsestraat is in dit verband van belang als een "vliegwielt" voor herstructurering. Hierdoor wordt namelijk

in één ingreep een reeks van opgaven opgelost op het gebied van water, bereikbaarheid, groen en uitstraling.

- in het algemeen: Schieoevers meer deel laten worden van de stad en de feitelijke en gevoelsmatige afstand tussen Delft zuidwest en het gebied van de TU en Technopolis verkleinen.

3 GEBIEDSINVENTARISATIE IN DEELGEBIEDEN

3.1 Schieoevers noordoost

3.1.1 Huidige situatie

Het gebied Schieoevers noordoost wordt begrensd door de Rotterdamseweg, de Kruithuisweg, de Schie en de Van Barenstraat. Er zijn diverse bedrijven en andere functies gevestigd zoals de zand- en grindhandel, maar ook een studentenroeivereniging. Het gebied grenst aan het gebied 'TU-Midden', waarvoor in de loop van 2005 gestart wordt met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. De TU is op dit moment zeer actief in de ideevorming voor het TU-midden gebied. In het gebied Schieoevers noordoost is de ontwikkeling van het Gelatinepark in volle gang. De gemeente is hierbij volop en actief betrokken. Een deel van het beschikbare terrein zal opnieuw worden uitgegeven ten behoeve van bedrijvigheid. Belangrijk aandachtspunt is de Rotterdamseweg; door de bestaande verkeersdruk (o.a. Porceleyne Fles en zware bedrijvigheid) en de wijziging en toename van het aantal verkeersbewegingen door afsluiting Mekelweg en de vestiging van het Gelatinepark met het manifestatieterrein wordt de verkeersdruk een punt van aandacht. Knelpunt is de noodzakelijke verplaatsing van het hoofdriool. Het hoofdriool mag niet in het dijklichaam geplaatst worden. Het tweede knelpunt is de mogelijke parkeeroverlast tijdens grootschalige manifestaties.

3.1.2 Lopende acties

Een aantal acties is reeds in gang gezet. Het betreft:

- het Gelatinepark;
- de optie om Duyndam te verplaatsen naar het Gelatineterrein;
- het TU-Midden gebied: m.n. is relevant de recente studie van de TU naar het gebied direct grenzend aan het onderhavige deelgebied. De hoofdlijnen zijn:
 - het afstoten van vastgoed aan de Rotterdamseweg ten gunste van de vestiging van HBO-activiteiten en (studenten-)huisvesting;
 - wijziging van de parkeer- en verkeersstructuur van het gebied.

3.1.3 Globale aanpak

Voor de globale aanpak hier geldt het volgende:

- parkmanagement zal hier geen rol van betekenis spelen;
- het is wenselijk om op termijn een heldere identiteit voor het gebied tot stand te brengen. De gevestigde functies zijn nu zeer divers, waardoor weinig synergie kan ontstaan. Gezocht moet worden naar bijvoorbeeld gemeenschappelijke oplossingen van parkeren;
- behalve de beton-, zand- en grindhandel is geen bedrijf gevestigd met een duidelijke economische relatie met het water. Onderzocht moet worden of dit, ook qua logistiek, op termijn een gunstige vestigingslocatie is. Hiervoor is al aangegeven dat wellicht in Schieoevers zuidwest ruimte voor watergebonden bedrijven kan ontstaan;
- voornamelijk is er geen noodzaak tot actief ontwikkelen door de gemeente;
- wel is het noodzakelijk de verkeers- en parkeeropgave op te lossen.

Deze locatie ligt op een voor geluid gezoneerd industrieterrein en is daarom nu niet te ontwikkelen voor geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningbouw, onderwijs en gezondheidszorgvoorzieningen. Andere functies zoals kantoor, hotel, congrescentra, sportvoorzieningen en bedrijven zijn niet geluidsgevoelig.

Om geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk te maken is het nodig het bestemmingsplan te wijzigen en de hindercontouren die over de te ontwikkelen locatie liggen van het bedrijf Hordijk en van de warmtekrachtinstallatie van de TU Delft aan te passen.

→ **Waterbergingsseis**

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft haar beleid vastgelegd in het Waterbeheersplan 1999-2003, waarvan de werking verlengd is tot 2005. 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 waterbergingsseis voor stedelijk gebied vastgesteld op 325 m³/ha. Voor nieuwe ontwikkelingen geldt deze waterbergingsseis. In principe moet deze worden gerealiseerd op het terrein zelf, maar het is ook mogelijk om deze af te kopen.

→ **Waterkering**

In het plangebied bevindt zich een waterkering, namelijk de boezemkade van de Schie, deze ligt nu ter plaatse van de Rotterdamse weg.

Gecombineerd met het feit dat de kademuur ter plaatse slecht is en de wens om in de toekomst de boezemkade te verleggen naar oevers van de Schie, is het voorstel om bij de eigenaar (ontwikkelaar) de voorwaarde te stellen dat de kademuur vernieuwd wordt. Op zo'n wijze dat deze voldoet aan de voorwaarden die aan een boezemkade worden gesteld, zodat in de toekomst deze ook daadwerkelijk kan functioneren als boezemkade.

→ **Ecologie**

Aan de oostkant van de Rotterdamse weg loopt een primaire ecologische zone. In het plangebied zelf liggen m.b.t. de ecologie vooral kansen in de vorm van het realiseren van natuurvriendelijke oevers.

→ **Bodem**

Op dit moment is een bureau in opdracht van een derde bezig met het verrichten van historisch onderzoek op basis van archiefmateriaal.

→ **Bedrijven en bestemmingsplannen**

In de Nota Bedrijven en Bestemmingsplannen (okt. 2003) is de locatie opgenomen als gebiedstype bedrijventerreinen 1. Dit type bedrijventerrein is traditioneel gegroeid en heeft een grote menging aan typen en categorieën bedrijven. Dit gebiedstype heeft een geluidszonering. Er wordt uitgegaan van inwaartse zonering. Lichte categorieën bedrijvigheid moet zich vestigen aan de rand, waardoor het midden van het bedrijventerrein gereserveerd kan worden voor zware bedrijvigheid. Indien het gewenst is om hier vanaf te wijken, zal hier bestuurlijk een besluit over moeten worden genomen.

Door de ligging op een bedrijventerrein, zijn er een aantal inrichtingen in de omgeving die veel hinder kunnen veroorzaken. In de nota Bedrijven en bestemmingsplannen is opgenomen hoeveel afstand er moet worden aangehouden tussen deze bedrijven en gevoelige bestemmingen. Een kort overzicht:

Naam	Adres	SBI-code	Categorie LvB	Bijzonderheden
Pirelli/NKF	Schieweg 9	3611	3.2	
De Porceleyne Fles	Rotterdamseweg 196	262 of 263	3.2	
Schadeherstel van Leeuwen	Rotterdamseweg 222	502	2 of 3.2	Categorie afhankelijk van de bedrijfsactiviteiten
Hordijk	Rotterdamseweg	242	4	

	248			
Octatube	Rotterdamseweg 200	281	3.2 of 4	Categorie afhankelijk van grootte en plaats activiteiten
Tref Substrates	Rotterdamseweg 202			
Warmtekrachtcentrale TU Delft	Leeghwaterstraat 36	40 (A5)	5	
Evenemententerrein	Rotterdamseweg	9233	4	

Indien de Nieuwe Haven de functie jachthaven met diverse voorzieningen krijgt, dan valt deze ook onder de LvB (SBI 9262 (G)). De jachthaven is een categorie 3.2 inrichting.

De minimale afstanden tussen gevoelige bestemmingen en bedrijven zijn:

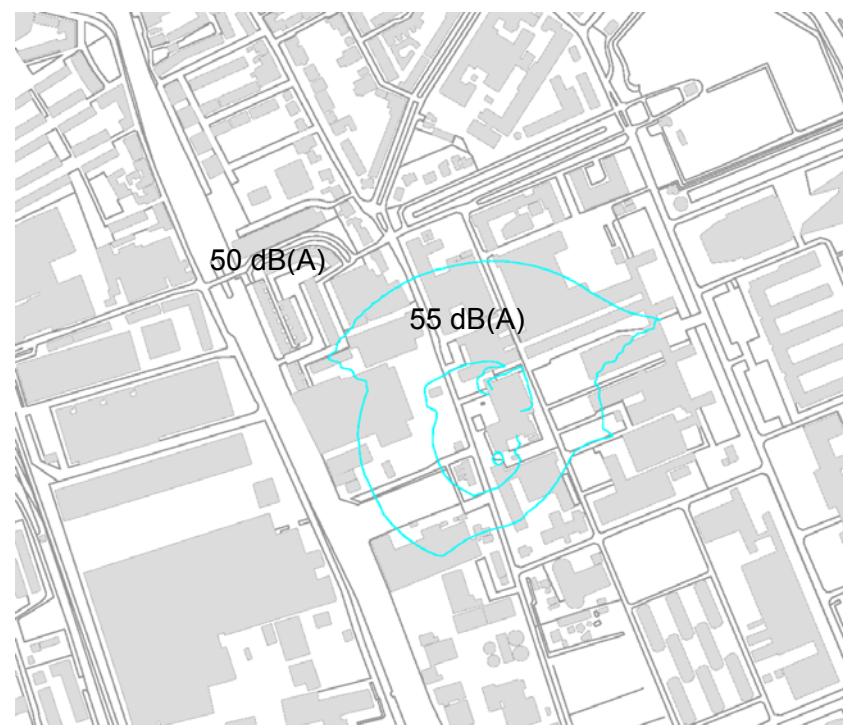
Categorie LvB	Afstand (m)
1 en 2	0
3.1	30
3.2	50
4	100 – 200
5	maatwerk

Indien een bedrijf net zo veel of minder milieuhinder veroorzaakt dan een bedrijf uit een categorie lager en geen negatief effect heeft op de leefomgeving, is het mogelijk om een vrijstelling te verlenen voor het hanteren van een afstand die behoort bij 1 categorie lager. Dit dient te worden aangetoond door middel van onderzoek op de onderdelen die bepalend zijn voor de afstand in de LvB. Indien in wetten of AmvB's afwijkende – grotere - afstanden zijn opgenomen, dan zijn deze afstanden van toepassing.

→ **Industrielawaai**

Het gebied ligt op het voor geluid gezoneerde industrieterrein van Schieoevers. Het is niet toegestaan om op een voor geluid gezoneerd industrieterrein woningen te realiseren, anders dan bedrijfswoningen. Door wijziging van het bestemmingsplan is het wel mogelijk om het betreffende terrein geen onderdeel meer te laten zijn van het gezoneerde industrieterrein. Wel is het zo dat het betreffende terrein dan deel uit gaat maken van de zone rond het industrieterrein voor zover de geluidsbelasting daar als gevolg van het industrieterrein meer dan 50 dB(A) bedraagt.

Binnen deze zone is onder strikte voorwaarden wel woningbouw mogelijk, maar



kaart 11 geluidscontour WKK-installatie

tot ten hoogste een geluidbelasting van 55 dB(A). Het is onduidelijk wat de geluidsbelasting ten gevolge van het bedrijventerrein Schieoevers zal zijn op deze locatie. Dit dient nog te worden onderzocht. De gemeente is momenteel in overleg met de Provincie Zuid-Holland over het zonebeheersmodel voor dit bedrijventerrein.

De WKK-installatie van de TU Delft ligt op een voor geluidgezoneerd terrein dat geen deel uitmaakt van het bedrijventerrein Schieoevers Noord Zuid. De locatie ligt grotendeels binnen de 50 dB(A) contour van deze WKK-installatie en voor een klein deel, direct langs de Rotterdamse weg binnen de 55 dB(A)contour. Binnen de 55 dB(A) contour zijn geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen, niet toegestaan. Tussen de 50 en 55 dB(A) contour kunnen woningen slechts worden toegestaan indien er een hogere grenswaarde is verleend. Voorwaarde daarbij is dat minimaal 1 gevel geluidluw (<50 dB(A)) is.

→ **Externe veiligheid**

De locatie ligt niet in de directe nabijheid van een route voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg of spoor. Wel ligt het nabij de Schie en wordt de Nieuwe Haven gebruikt als keerpunt voor schepen. Er bestaat momenteel geen inzicht in het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Schie.

3.2 Schieoevers noordwest

3.2.1 Huidige situatie

Het deelgebied wordt begrensd door het spoor, de Rijnweg, de Schie en in het noorden afhankelijk van de te kiezen opgave, de Engelsestraat of de Conradlaan (dus al of niet het GDV-centrum Leeuwenstein meenemen). Er is een klein aantal bedrijfscomplexen gevestigd, maar door onderverhuur gaat het om meerdere bedrijven. Ook is er een bouwmarkt.

Er is sprake van forse bodemverontreiniging, langdurige en forse leegstand. Er is, zo op het oog, de laatste jaren geen grote investeringsbereidheid van ondernemers in het gebied.

De kades worden redelijk intensief gebruikt. De route langs de Schie wordt ook gebruikt als LV-route naar Midden Delfland. Het gedeelde gebruik van deze weg door fietsers, automobilisten en zwaar vrachtverkeer van en naar de laad- en losplaats voor zand en grind zorgt voor gevaarlijke situaties.

De sterke punten van het deelgebied zijn:

- de relatief grote schaal van de bedrijfscomplexen gecombineerd met het achterstallig onderhoud en de leegstand zou een grootschalige herstructurering relatief eenvoudig mogelijk moeten maken;
- het gebied ligt vrij gunstig ten opzichte van de doorgaande wegen en ten opzichte van de binnenstad.

De zwakke punten van het gebied zijn:

- de forse bodemverontreiniging maakt herstructurering kostbaar, waarbij de verkopende partij zal opdraaien voor de saneringskosten. Dit leidt tot stagnatie in de herstructurering. Men zal geneigd zijn te blijven, omdat vertrekken duurder is door de saneringskosten;
- de ligging nabij milieugevoelige functies (wonen) maakt het voor de bedrijven op de locatie minder aantrekkelijk om te investeren;
- alleen de bedrijven met minder groeiperspectief (minder investeringskracht) zullen geneigd zijn te blijven, andere zullen willen vertrekken;
- het achterwege blijven van investeringen uit de private sector. Het risico van verdere neergang, onveiligheid en leegstand groeit.

Uit de vorige studie (masterplan) komt naar voren dat de inzet om dit gebied als bedrijventerrein te behouden via een klassieke aanpak (verwerven, slopen, bouwrijp maken, opnieuw vermarkten) financieel niet haalbaar is. Er kan geen gebruik gemaakt worden van grotendeels bestaande weginfrastructuur, noch zijn er plekken om eenvoudig watervoorzieningen te treffen. Dit betekent dat

herstructurering, ook indien de gemeente zich beperkt tot alleen de openbare werken een kostbare aangelegenheid zal zijn.

Een dergelijk ontwikkelingsperspectief is dan ook alleen realistisch als dit zo veel mogelijk door het bedrijfsleven zelf gedragen wordt, waarbij de gemeente actief (participerend) of passief (faciliterend) ondersteunt.

3.2.2 Lopende acties

Acties die reeds gestart zijn:

- op aangrenzende terreinen spelen ontwikkelingen: aan de zuidzijde station Delft Zuid en omgeving en aan de noordzijde de eventuele herstructurering Leeuwenstein;
- het initiatief van bouwmarkt (Praxis) om te verplaatsen en uit te breiden op het terrein van Sita.

3.3 Schieoevers zuidwest

3.3.1 Huidige situatie

Het deelgebied beslaat het gehele terrein ten zuiden van de Energieweg, ten oosten van het spoor, ten noorden van de Einsteinweg / Schieweg en ten westen van de Schie. Hier zijn relatief goed functionerende bedrijven gevestigd. Er is geen grootschalige leegstand, wel is er veel dynamiek.

De sterke punten van het terrein zijn:

- de vrij gunstige ligging ten opzichte van woningbouw, waardoor ondernemers ook op langere termijn hier toekomstvast kunnen blijven investeren;
- voldoende schaalgrootte;
- de goede bereikbaarheid. De Schieweg als entree en adreszijde van het gebied;
- de beschikbaarheid van een laad- en losvoorziening aan de Schie;
- de aanwezigheid van de Schie en het buitengebied als omgevingskwaliteit;
- de ligging aan de noordzijde aan een gebied met potentieel hoogwaardige bestemming (kantoren en leisure in de stationsomgeving).

De zwakke punten zijn:

- De Schieweg heeft op veel plaatsen een te smal profiel. De verkeersfunctie is hierdoor kwetsbaar bij intensivering van het grondgebruik;
- Een onduidelijk toekomstperspectief door stagnatie in planvorming Schieoevers;
- het suboptimaal grondgebruik (kan op eenvoudige wijze intensiever);
- het rommelige beeld van de buitenruimte (parkeren, expeditie, hekwerken / beveiliging). Veel verbetering is al mogelijk door een deel van het beheer te collectiviseren (parkmanagement). Op termijn moeten betere oplossingen gevonden worden voor opslag, expeditie en parkeren;
- De water-, groen- en verkeersinfrastructuur moeten door structurele ingrepen beter uit de verf komen.

De doelstellingen voor dit gebied zijn:

- het voorkomen van verval;
- upgradering van het gebied;
- verdichting;
- het differentiëren van vestigingsmilieus door middel van een heldere functionele zoning.

3.3.2 Lopende acties

Er wordt studie gedaan waarin gekeken wordt naar de locatie van de Makro, de Schieweg en de aansluiting van de Schieweg op de Kruithuisweg. De drukkerij aan de Schieweg verhuist. Er wordt gekeken naar mogelijkheden om een fietsverbinding tussen Tanthof en Technopolis te realiseren via een tunnel onder het spoor ter hoogte van de Faradayweg.

3.4 Schieoevers zuidoost

3.4.1 Huidige situatie

Het deelgebied wordt begrensd door de Rotterdamseweg, de Schie en de Kruithuisweg. Het huidige gebruik geeft een wisselend beeld:

- woningen;
- scheepsreparatie;
- bouwmaterialen;

- caravans;
- autohandel en -reparatie;
- kringloopwinkel;
- kantoor (leeg).

In een deel van de gebouwen lijkt al lange tijd niet meer geïnvesteerd te worden. In andere gebouwen daarentegen wel. Recente initiatieven zijn de mogelijke verhuizing van Duyndam, de vestiging van een kantoor in één van de bedrijfspanden en de vraag van makelaar naar de toekomst van een leegstaand kantoorpand. Er ligt voor de gehele Rotterdamseweg een (toekomstige) opgave om het profiel aan te passen en het hoofdriool te verleggen.

De sterke punten van het gebied zijn:

- het grenst aan Technopolis: investeringsimpuls;
- aantrekkelijke ligging aan de Schie;
- gebrek aan investeringen in enkele bedrijfsaccommodaties maakt herontwikkeling aantrekkelijk;
- aantrekkelijke (recreatieve) invalsroute van de stad met doorkijkjes op het water.

De zwakke punten zijn:

- relatief smal gebied;
- ligging aan het water wordt slecht benut;
- huidige mening met woningen beperkt bedrijfsontwikkeling;
- matige tot slechte ontsluiting op hoofdwegennet;
- capaciteit Rotterdamseweg is beperkt;
- langs de Rotterdamseweg zijn weinig mogelijkheden voor groei van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de groei van bedrijvigheid;

- gebrek aan investeringen en leegstand zorgt voor onaantrekkelijk vestigingsmilieu;
- het risico van speculatieve grondaankopen. Verloedering is ook een risico voor Technopolis en de bewoners.

Opvallend is dat recentelijk met een eenvoudige maatregel (vrijstelling voor bestemmingsplan) een upgradering van het gebruik leek te kunnen worden gerealiseerd door een kantoorachtig bedrijf op de verdieping boven een regulier bedrijf toe te staan. Het lijkt daarom mogelijk, om met betrekkelijk eenvoudige maatregelen, particuliere investeringen in het gebied uit te lokken. Voorkomen moet worden dat er sluipenderwijs “verkantoring” optreedt dan wel dat de gemeente op ad hoc basis meewerkt aan legalisatie. Heldere communicatie met legaal gevestigde kantoorbedrijven is wenselijk. Afstemming met Technopolis en een integrale aanpak voor de Rotterdamseweg is noodzakelijk.

Doelstellingen:

- het voorkomen van verder verval en het tegengaan van speculatie en leegstand;
- veiligstellen van een aantrekkelijk gemengd milieu (wonen, scheepsbouwer, kleine bedrijven);
- synergie met Technopolis bevorderen, strijdigheid tegengaan.

3.4.2 Lopende acties

De volgende acties zijn reeds in gang gezet:

- onderzoek naar de reservering voor een fietsverbinding op de locatie van Duyndam;
- de plannen voor Technopolis zijn in een vergevorderd stadium;

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

