

Gedeeltelijke herziening

# Bestemmingsplan

Schieoever Noord en Zuid  
omgeving station Delft Zuid

mei 2006



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

VASTGESTELD DOOR DE RAAD  
d.d. 29 juni 2006

GOEDGEKEURD DOOR GS  
d.d.

19 mei 2006



# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	1
1.1	Aanleiding en doel planvorming .....	1
1.2	Begrenzing plangebied .....	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	3
1.4	Opbouw plan.....	3
2	Gebiedsvisie .....	4
3	Juridische planbeschrijving .....	5
3.1	Verantwoording planvorm .....	5
3.2	Systematiek bestemmingen .....	5
3.2	Specifieke elementen.....	8
4	Ruimtelijke opzet .....	9
4.1	Ruimtelijke hoofdstructuur.....	9
4.2	Beleid en Onderzoek .....	9
4.3	Gewenste ontwikkelingen .....	10
5	Functies .....	13
5.1	Bedrijven en Kantoren.....	13
5.2	Horeca en detailhandel .....	15
5.3	Openbare ruimte .....	16
6	Milieu .....	18
6.1	Water .....	18
6.2	Ecologie .....	21
6.3	Bodem .....	22
6.4	Milieuzonering bedrijven .....	23
6.5	Geluid .....	25
6.6	Luchtkwaliteit .....	26
6.7	Externe veiligheid.....	27
6.8	Energie.....	29
7	Infrastructuur.....	30
7.1	Bovengronds (verkeer en vervoer).....	30
7.2	Ondergronds (kabels en leidingen).....	34
8	Cultuurhistorie.....	35
8.1	Archeologie .....	35
8.2	Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing .....	37
9	Handhaving.....	38
9.1	Bestaande situatie .....	38
9.2	Beleid onderzoek .....	38
9.3	Gewenste ontwikkeling .....	39
9.4	Conclusie .....	39
10	Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid .....	40
10.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....	40
10.2	Financiële uitvoerbaarheid.....	40



# 1 Inleiding

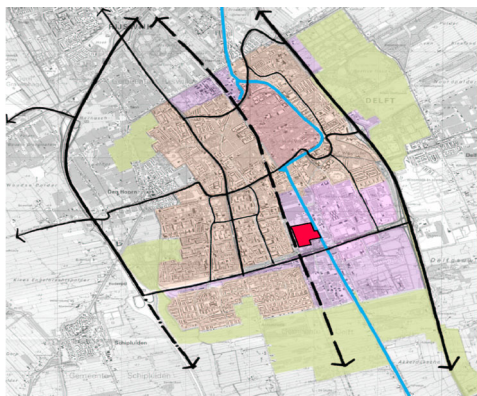
## 1.1 Aanleiding en doel planvorming

In Delft wordt in overleg met het bedrijfsleven gewerkt aan de verbetering van het bedrijventerrein Schieoevers. Voorkomen moet worden dat Schieoevers verpaupert. Daarom heeft de gemeente Delft een visie opgesteld voor het gehele gebied Schieoevers voor de middellange en lange termijn, gekoppeld aan korte termijn acties. Deze visie is aan de gemeenteraadscommissie Duurzaamheid voorgelegd op 22 november 2005 en is op 23 februari 2006 vastgesteld door de gemeenteraad. Onderdeel van deze visie is het waarborgen dat in aansluiting op de plannen voor het naastgelegen station Delft Zuid, een ontwikkeling van de stationsomgeving naar intensief en hoogwaardig gebruik mogelijk is.

De plannen voor station Delft Zuid houden onder andere in dat aan de westzijde van station Delft Zuid circa 37.500 m<sup>2</sup> kantoorruimte wordt ontwikkeld. Daarnaast is een begin gemaakt met planvorming voor verbetering van de directe omgeving van het station. Inmiddels is Delft Zuid aangewezen als pilot voor Stedenbaan, waardoor station Delft Zuid frequenter zal worden gehalteerd. Uitgangspunt van Stedenbaan is het afstemmen en op elkaar aansluiten van de modaliteiten openbaar vervoer, fiets en auto en de integratie met stedelijke ontwikkelingen. Dit betekent dat rondom het station ingezet wordt op een forse intensivering en opwaardering van het grondgebruik. Hierbij is ook een eventuele uitwisseling van kantoorvolume aan de westzijde van het spoor met de oostzijde aan de orde. Zo kan aan de westzijde ruimte ontstaan voor woningbouw. Het plangebied is gelegen aan de oostzijde van station Delft Zuid.

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

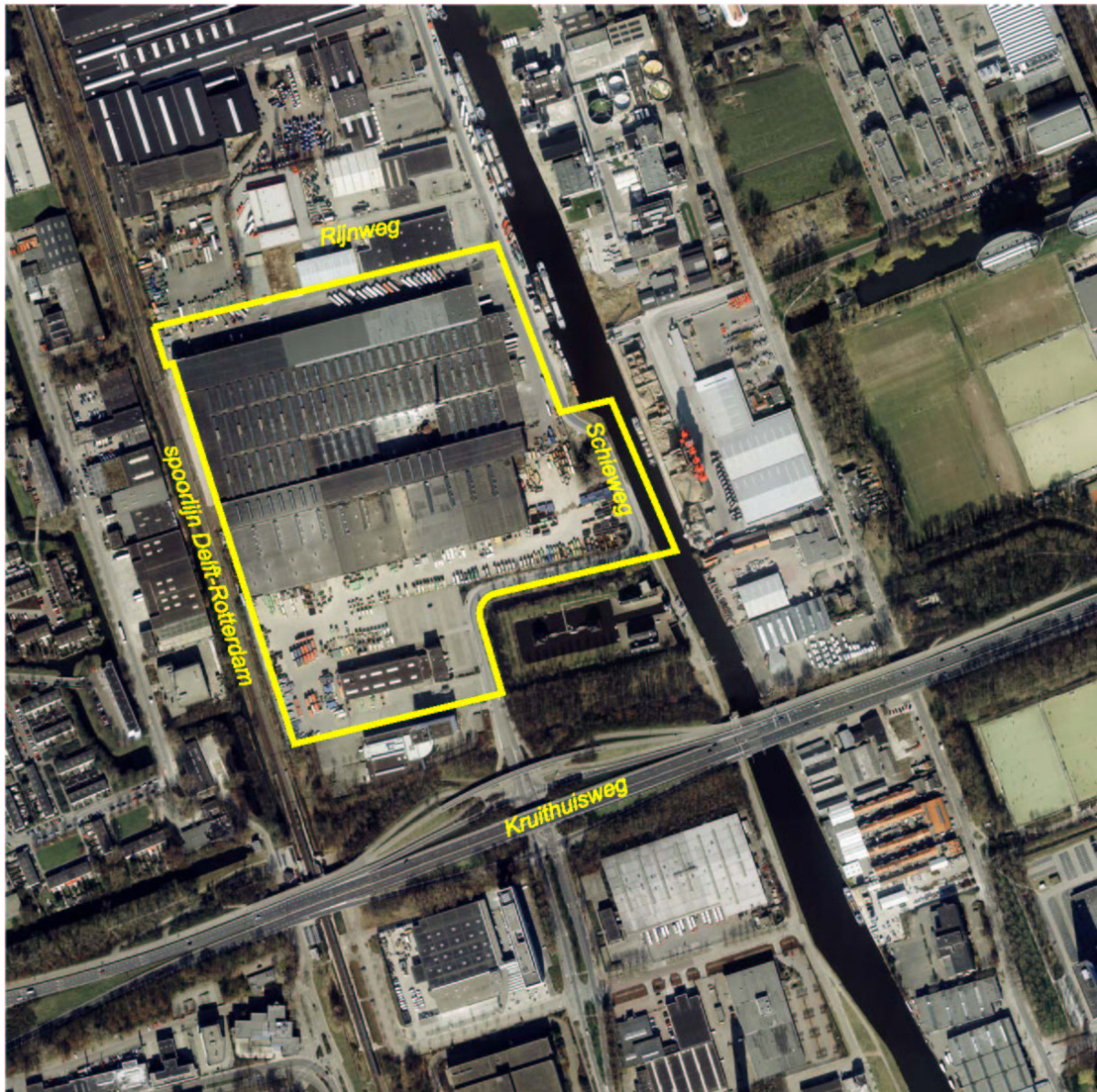
De voorliggende Gedeeltelijke herziening bestemmingsplan Schieoevers noord en zuid - omgeving station Delft Zuid - is opgesteld om de realisatie van de visie voor het hele bedrijventerrein Schieoevers voor dit onderdeel van het terrein mogelijk te maken. Voorts is voor het aflopen van het voorbereidingsbesluit op 27 februari 2006 een ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd en is het bestemmingsplan vastgesteld binnen vier maanden na afloop van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, zodat voorkomen wordt dat nieuwe extensieve bedrijven zich vestigen in het plangebied.



*Figuur 1: ligging van het plangebied*

## 1.2 Begrenzing plangebied

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



*Figuur 2: begrenzing van het plangebied*

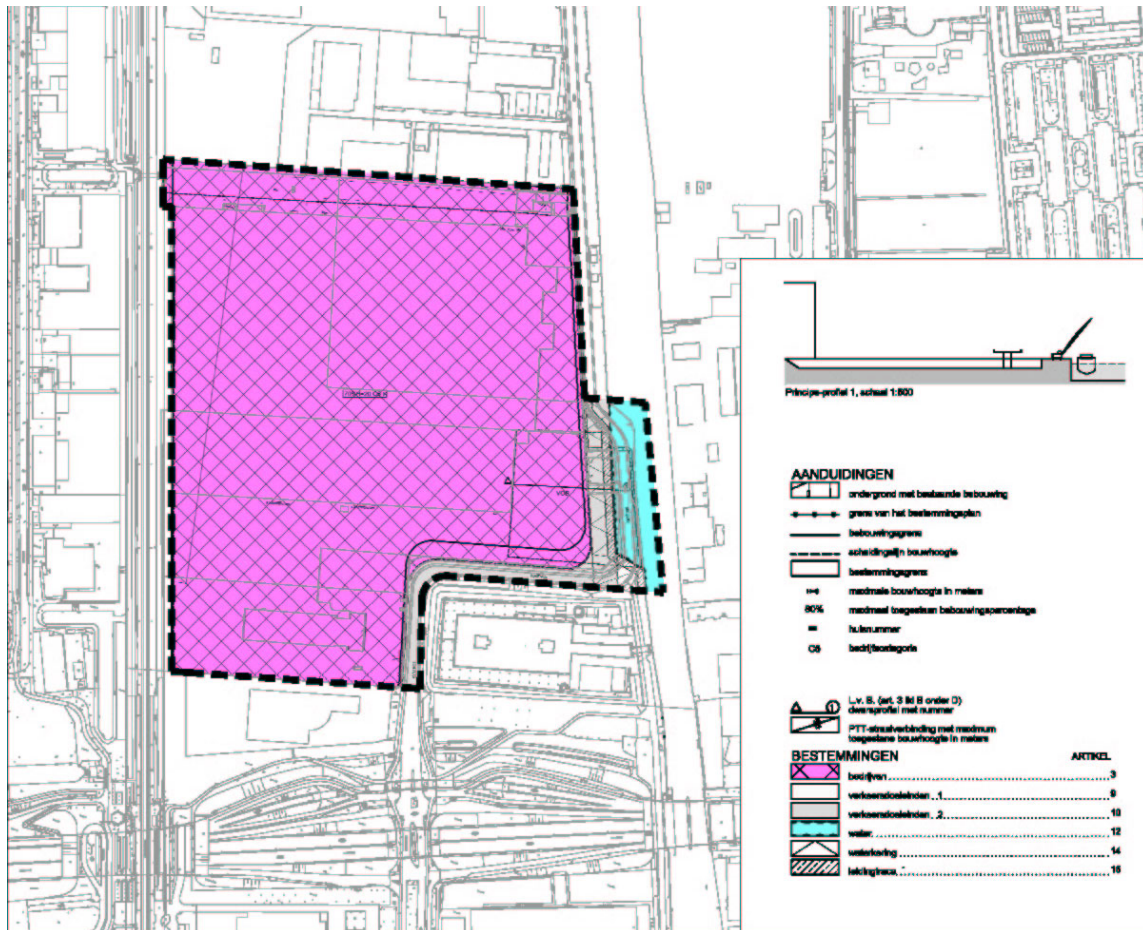


### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Momenteel geldt voor het plangebied het bestemmingsplan 'Schieoevers noord en zuid', onherroepelijk geworden in mei 2002. Het bestemmingsplan kent aan de gronden de bestemming 'bedrijven' toe tot maximaal categorie 4 van de Lijst van Bedrijfstypen. Een groot deel van de gronden is op de plankaart van de letter K voorzien. Op deze gronden zijn bezoekers- en arbeidsintensieve bedrijven toegestaan, mits:

- per 125 m<sup>2</sup> bruto kantoorvloeroppervlak niet meer dan één parkeerplaats is;
- per 5 werknemers niet meer dan één parkeerplaats beschikbaar is.

De gronden met de aanduiding VOB zijn bestemd voor een overslagstation voor huisvuil en industrieel afval.



Figuur 3: vigerend bestemmingsplan

### 1.4 Opbouw plan

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

## 2 Gebiedsvisie

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

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

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

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

Een belangrijke, aantrekkelijke kwaliteit van het gebied is de ligging aan de Schie. In het kader van het opwaarderen van het gebied wordt dan ook gestreefd naar een goed verblijfsklimaat aan de Schie. Ter ondersteuning hiervan wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt aan de oostzijde van het plangebied.

## 3 Juridische planbeschrijving

### 3.1 Verantwoording planvorm

Vanwege de beoogde ontwikkeling van het plangebied naar een intensief en hoogwaardig gebruik is gekozen voor een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. Ervan uitgaande dat realisering niet op zeer korte termijn zal plaatsvinden, reeds betrokken partijen (zowel grondeigenaren als gemeente) enige flexibiliteit in het plan wensen en ongewenste ontwikkelingen moeten worden voorkomen, is er gekozen voor een nader uit te werken bestemmingsplan. Het plan bestaat uit 3 uitwerkingsgebieden:

- uit te werken gebied voor bedrijven;
- uit te werken gebied voor kantoren;
- uit te werken gebied voor openbare ruimte;

Per gebied zijn regels voor de uitwerking opgenomen.

### 3.2 Systematiek bestemmingen

#### 3.1.1 Algemene bepalingen

##### *Begripsbepalingen*

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

##### *Wijze van meten*

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

#### 3.1.2 Bestemmingen

##### *Uit te werken gebied voor bedrijven*

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

Binnen de bestemming 'uit te werken gebied voor bedrijven' zijn tevens kantoren, dienstverlening en een discotheek toegestaan. Voor deze kantoorfunctie, dienstverlening en discotheek is een maximaal percentage van het bestemmingsvlak bepaald dat voor deze functies gebruikt mag worden. Voor de kantoorfunctie is aanvullend bepaald dat het totale bvo van de kantoren in het hele plangebied niet groter mag zijn dan 130.000 m<sup>2</sup>. Binnen voornoemd maximaal percentage van het bestemmingsvlak is onder voorwaarden ook de vestiging van grootschalige detailhandel mogelijk gemaakt.

In de uitwerkingsbepalingen wordt de maximale bouwhoogte in meters aangegeven. Voor de bouw van gebouwen ten behoeve van de functies kantoor, dienstverlening en discotheek zijn separate bouwvoorschriften in de uitwerkingsbepalingen opgenomen. Voor bouwwerken geen gebouw zijnde, geldt de algemene maximum bouwhoogte zoals is opgenomen in het voorschrift 'hoogteaanduidingen'.

Voor wat betreft de infrastructuur in het bestemmingsvlak is aangegeven dat een dwarsverbinding van de Schieweg naar de Verlengde Engelsestraat tot de mogelijkheden behoort. Verder geldt onder andere dat kwetsbare bestemmingen (zoals kantoorgebouwen) zodanig geprojecteerd moeten worden, dat wordt voldaan aan Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Zolang de bestemming uit te werken gebied voor bedrijven niet nader is uitgewerkt, geldt er in principe een bouwverbod.

### *Uit te werken gebied voor kantoren*

In het plangebied heeft het zuidwestelijke deel de bestemming 'uit te werken gebied voor kantoren' gekregen. Binnen deze uit te werken bestemming zijn kantoren, een hotel en conferentiefaciliteiten toegestaan. In de uitwerkingsbepalingen is voor de kantoren, hotel en conferentiefaciliteiten een maximum toegestaan aantal vierkante meters bedrijfsoppervlakte opgenomen. Ten aanzien van het hotel geldt de aanvullende eis dat het hotel maximaal 100 kamers mag hebben. In de voorschriften is een maximale bouwhoogte opgenomen van 40 meter. In de uitwerkingsbepalingen is voorts een maximaal toegestaan bebouwingspercentage opgenomen. Het gezamenlijk oppervlak van de gebouwen mag ten hoogste het aangegeven percentage van het bestemmingsvlak bedragen.

De parkeervoorzieningen dienen binnen de bestemming uit te werken gebied voor kantoren onder peil te worden gerealiseerd, waarbij maximaal een halve bouwlaag (1,5 meter) boven peil mag uitsteken. Verder geldt onder andere dat kwetsbare bestemmingen (zoals kantoorgebouwen) zodanig geprojecteerd moeten worden dat wordt voldaan aan Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Zolang de bestemming uit te werken gebied voor kantoren niet nader is uitgewerkt, geldt er in principe een bouwverbod.

### *Uit te werken gebied voor openbare ruimte*

Binnen de bestemming 'uit te werken gebied voor openbare ruimte' moeten de groene hoofdstructuur, de wijkontsluitingswegen en de hoofdwatergangen gerealiseerd worden. De bestemming laat beperkte bouw- en aanlegmogelijkheden toe, zoals verhardingen, kunstwerken, nutsvoorzieningen enzovoort. De maximaal toegestane bouwhoogte van de bouwwerken zijn opgenomen in het artikel 'hoogteaanduidingen'.

Aan de oostzijde van het plangebied is een horecafunctie toegestaan, zoals een café, een restaurant, een lunchroom en dergelijke. Hotels of discotheken zijn niet toegestaan. In de uitwerkingsbepalingen is voor gebouwen ten behoeve van de horecafunctie een maximale bouwhoogte in meters opgenomen, alsmede een maximum bvo.

Verder zal het water dat binnen deze bestemming moet worden gerealiseerd, minimaal 8% van het plangebied moeten bedragen. Zolang de bestemming uit te werken gebied voor openbare ruimte niet nader is uitgewerkt, geldt er in principe een bouwverbod.

### *Archeologisch waardevol gebied*

De dubbelbestemming 'archeologisch waardevol gebied' is gehanteerd voor het gehele plangebied, omdat het gehele gebied conform de uitgevoerde onderzoeken archeologische waarde heeft. Bouwen is op deze gronden uitsluitend toegestaan met vrijstelling of nadat uit archeologisch onderzoek is gebleken dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn en door middel van een wijzigingsbevoegdheid de bestemming archeologisch waardevol gebied is verwijderd.

### *Waterkeringsdoeleinden*

In het plangebied ligt een waterkering langs de Schie en aan de noordzijde van het plangebied van de Schie naar het spoor (zie figuur 5). Ter plaatse van deze waterkeringen geldt een dubbele bestemming. De gronden hebben, behalve de primaire bestemming waterkeringsdoeleinden, nog een andere secundaire, uit te werken bestemming gekregen. Bouwwerken ten behoeve van de andere voor die gronden geldende bestemmingen zijn slechts toelaatbaar na vrijstelling. Vrijstelling wordt verleend als de waterkeringsbelangen hierdoor niet onevenredig worden geschaad. Het college wint advies in bij de beheerder van de waterkering, voordat zij beslist op het verzoek om vrijstelling.

De ligging van de reeds aanwezige waterkering aan de noordzijde van het plangebied (de polderkade) kan ten opzichte van de huidige feitelijke ligging, door middel van een vrijstelling en na toestemming van de beheerder van de waterkering in noordelijke of in zuidelijke richting worden verschoven.

### *3.1.3 Overige bepalingen*

#### *Gebruiksbeperkingen*

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

#### *Dubbeltelbepaling*

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

#### *Overige bebouwingsvoorschriften*

Uit dit voorschrift volgt bijvoorbeeld dat buiten de op de plankaart aangegeven bebouwingsgrenzen geen gebouwen zijn toegestaan, de maximale bouwhoogten zoals opgenomen op de plankaart van kracht zijn enzovoort.

#### *Bestaande afstanden en maten*

Met deze bepaling wordt voorkomen dat bestaande situaties die afwijken van de maatvoering ingevolge hoofdstukken II en III –onbedoeld– geheel of gedeeltelijk onder het overgangsrecht van het bestemmingsplan vallen. Onder oppervlakte wordt verstaan de diepte, breedte en lengte van een bouwwerk.

#### *Algemene vrijstellingsbevoegdheid*

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

#### *Wijzigingsbevoegdheden*

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

#### *Hoogteaanduidingen*

In dit artikel zijn de maximale bouwhoogten van bouwwerken geen gebouw zijnde, opgenomen.

#### *Algemeen procedurevoorschrift*

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

#### *Overgangsbepalingen*

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

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

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

### *Strafbepaling*

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

### 3.2 Specifieke elementen

#### *Seksinrichtingen*

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

#### *Lijst van Bedrijfstypen*

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

## 4 Ruimtelijke opzet

### 4.1 Ruimtelijke hoofdstructuur

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

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

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

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

### 4.2 Beleid en Onderzoek

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

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

In het streekplan is gekozen voor het sturen op stedelijk ruimtebeslag met behulp van bebouwingscontouren, de rode contouren. De gedachte achter deze beleidskeuze is zuinig omgaan met ruimte. Buiten deze contouren is het in principe niet toegestaan bebouwing te realiseren. Het plangebied valt binnen de rode of bebouwingscontour.

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

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

De gemeente Delft streeft naar een zo optimaal gebruik van de schaarse ruimte in de stad. Om de beperkte ruimte binnen Delft zo goed mogelijk te gebruiken, wordt ingezet op het goed benutten van de aanwezige capaciteit van het openbaar vervoer. In dat kader is de gemeente sinds enige jaren nauw betrokken bij planvorming voor intensief, hoogwaardig grondgebruik rondom het NS station Delft Zuid. Dit heeft in het bestemmingsplan Station Zuid inmiddels geresulteerd in de, door gedeputeerde staten van de provincie Zuid-Holland goedgekeurde, planologische ruimte voor 37.500 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak kantoren en in de oprichting van de Grond Exploitatie Maatschappij (GEM) Station Zuid ten behoeve van de ontwikkeling van dit project. De gemeente participeert in dit project.

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

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

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

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

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

Het oppervlak dat door bovengenoemde ontwikkelingen aan bedrijventerrein verloren gaat, zal in een later stadium worden gecompenseerd. De gemeente Delft neemt daartoe, evenals de provincie Zuid Holland op regionaal niveau deel aan de Ambtelijke Commissie Coördinatie Ruimtelijke Ordening, waarin een nieuwe visie wordt voorbereid op compensatiemogelijkheden voor bedrijfsverplaatsingen in de regio. Deze visie is naar verwachting in de eerste helft van 2006 gereed en zal worden meegenomen in de aanpassing van het Structuurplan Haaglanden.

#### 4.3 Gewenste ontwikkelingen

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

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

Dit deel van het plangebied is georiënteerd op station Delft Zuid en qua zichtbaarheid, op de Kruithuisweg. Dit deelgebied is bestemd voor kantoren en een hotel met conferentiefaciliteiten. Hoogbouw is op deze plek gewenst. In het bestemmingsplan is een bouwhoogte van 40 meter opgenomen. Op basis van een vrijstellingsprocedure (artikel 19 WRO) kan deze bouwhoogte maximaal worden verhoogd tot 75 meter. De Beleidsnota Bouwhoogten Delft schrijft alsdan wel voor dat een hoogbouweffectrapportage als onderbouwing moet worden opgesteld en ter kennisname aan de raadscommissie wordt gezonden. Het inrichtingsbeeld sluit aan op de bestaande ecologische groenstructuur. Het geheel vormt een aantrekkelijke, parkachtige setting mede bedoeld als een 'etalage' van de stad Delft en het bedrijventerrein Schieoevers. Het parkeren zal hier landschappelijk moeten worden ingepast.

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

De centrale doelstellingen zijn:

- het realiseren van een meer fijnmaziger en efficiëntere ruimtelijke structuur;
- het creëren van een zichtlocatie aan het spoor en verbeteren van de uitstraling aan de spoorzijde;



- het realiseren van noodzakelijke cq. beleidsmatig gewenste ingrepen op het gebied van water, verkeer en ecologie.

Het noordelijk plandeel is bestemd voor hoogwaardige bedrijvigheid met een intensief grondgebruik. Door de aanleg van de parallelweg langs het spoor kan maximaal profijt getrokken worden uit de ligging aan één van de drukste spoorwegen in Nederland, zowel wat betreft de zichtbaarheid als wat betreft de bereikbaarheid. Dit plandeel kan worden onderverdeeld door een dwarsroute die de Schieweg en de parallelweg langs het spoor verbindt. Hierdoor zou een efficiënt ontsloten gebied ontstaan en zou het binnenterrein bereikbaar worden voor expeditie en parkeren.

Een belangrijke, aantrekkelijke kwaliteit van het gebied is de ligging aan de Schie. In het kader van het opwaarderen van het gebied wordt dan ook gestreefd naar een goed verblijfsklimaat aan de Schie. Ter ondersteuning hiervan wordt een horecavoorziening mogelijk gemaakt aan de oostzijde van het plangebied.

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

#### *4.3.1 Waterstructuur*

In het plangebied is thans praktisch geen oppervlaktewater aanwezig. Conform het gemeentelijk waterbeleid dient een waterstructuur te worden gerealiseerd.

#### *4.3.2 Groenstructuur*

De groenstructuur volgt waar mogelijk de water- en/of de wegenstructuur.

#### *4.3.3 Verkeersstructuur*

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

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

Voor het langzaam verkeer in noordzuid richting biedt de al genoemde aanleg van de ontsluitingsweg langs het spoor een belangrijke verbetering. Door de aanleg van deze weg wordt de Schieweg, die nu nog de enige autoroute in dit gebied vormt en gebruikt wordt voor autoverkeer, 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 recreatiegebied Midden Delfland. Langs de parallelweg langs het spoor kan een veilige fietsroute van en naar het station worden aangelegd. Ook het aanpassen van het profiel van de Schieweg vormt een verbetering van het raamwerk voor langzaam verkeer.

#### *4.3.4 Programmatische structuur*

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

Dit betekent dat het zuidelijk deel van het plangebied gereserveerd wordt voor kantoren, hotel- en conferentiefuncties. Het overige plangebied is bestemd voor lichte bedrijvigheid (cat.1 t/m 3.1 en 3.2 onder voorwaarden), omdat dit doorgaans intensieve en hoogwaardige bedrijvigheid betreft met een hoge vervoerswaarde voor het station Delft Zuid. Een percentage van het plangebied dat is bestemd voor lichte bedrijvigheid mag tevens worden

gebruikt voor kantoren, dienstverlening, discotheek en onder voorwaarden grootschalige detailhandel.

## 5 Functies

### 5.1 Bedrijven en Kantoren

#### 5.1.1 *Bestaande situatie*

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

#### 5.1.2. *Beleid en onderzoek*

##### *Provinciaal beleid*

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

##### *Gemeentelijk beleid*

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

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

De belangrijkste conclusies ten aanzien van bedrijventerreinen zijn:

- De gemiddelde jaarlijkse vraag wordt ingeschat op ca. 3 hectare per jaar. Hierin is meegerekend een kengetal voor onttrekking aan bedrijventerreinen van 9 hectare.
- Er zijn alternatieve beschikbare terreinen in de regio langs de A12. Met name Bleiswijk (met een aanbod van 159 hectare per 1-1-2003) moet genoemd worden. Waddinxveen en Moordrecht ontwikkelen ook bedrijventerreinen langs de A12. Een aanzienlijk deel van het (toekomstig) aanbod van Den Haag ligt ook langs de A12 (bij het Prins Clausplein). Daarnaast heeft Berkel en Rodenrijs 85 hectare bedrijventerrein in de aanbidding (waarvan 75 hectare op Oudeland).
- Binnen de gemeentegrenzen is er op dit moment geen ruimte voor een nieuw bedrijventerrein van enige omvang. Alleen in het kader van de herontwikkeling van Schieoevers zullen incidenteel nog deelgebieden beschikbaar kunnen komen.
- In het nieuw uit te werken regionale bedrijventerreinenbeleid Haaglanden expliciet aandacht schenken aan de ruimtevraag van Delftse bedrijven naar standaardbedrijventerreinen van gemiddeld circa 3 hectare per jaar.
- Omdat de ontwikkeltijd voor een nieuw bedrijventerrein ongeveer 8 jaar is en Harnaspolder omstreeks 2012 vol is, is het nodig op zeer korte termijn plannen te maken voor nieuwe standaard bedrijventerreinen in de regio.

- In principe besluiten dat het bestemmen van bedrijventerreinen voor andere functies niet aan de orde is, zolang er geen zicht is op alternatieve locaties in of direct rondom de stad.

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

- De actuele prognoses gaan uit van een gemiddelde vraag aan nieuwbouw kantoren in Delft van circa 10.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak kantoren per jaar.
- Anno september 2004 is er direct aanbod aan beschikbare kantoorpanden van ca. 35.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Bovendien zijn er plannen voor 35.000 m<sup>2</sup> kantoren in 2005/2006 bij Station Zuid en na 2010 bij Centraal station van circa 20.000 m<sup>2</sup> voor de commerciële markt.
- Rekeninghoudend met een frictie leegstand van circa 5% is er rekenkundig voldoende aanbod voor 8 tot 10 jaar. Niet meegerekend is Technopolis vanwege het specifieke R&D marktsegment.
- De locatie Station Zuid (circa 35.000 m<sup>2</sup>) is geschikt voor huurders op zoek naar nieuwbouwkwaliteit van een middelgroot schaalniveau. De uitstraling van het gebied kan parkachtig zijn, maar ook een stedelijke omgeving. Bereikbaarheid met de auto is belangrijk. De uitstraling moet hoogwaardig en professioneel zijn: dit is een belangrijke vestigingseis van de gebruikers. Het gebruikersprofiel is het middelgrote schaalniveau en stabiele kwaliteit. Gebruikers: overheid, zakelijke dienstverlening en instellingen.
- Gelet op een doorlooptijd van 4 tot 5 jaar om nieuwe kantoorlocaties te ontwikkelen moet omstreeks 2008 duidelijkheid zijn over nieuwe kantoorlocaties voor de periode na 2010 – 2012.

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

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

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

Voor de periode na 2010 –2012 zullen de prognoses van circa 10.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak kantoren per jaar worden ingebracht in het regionale beleid. Met deze ramingen heeft Haaglanden overigens reeds ingestemd.

### 5.1.3 Gewenste ontwikkeling

Overeenkomstig het mobiliteitsbeleid van de provincie wil de gemeente Delft nieuwe kantoren zoveel mogelijk realiseren rond knooppunten van openbaar vervoer. Dit is mede ingegeven door het streven naar behoud en versterking van de bestaande stedelijke structuur. In het bestemmingsplan wordt in het zuidwestelijke deel van het plangebied, gelegen ten oosten van NS station Delft Zuid, de functie kantoren mogelijk gemaakt. Dit in het kader van een uitwisseling van kantoorvolume die in bestemmingsplan Station Zuid is gepland aan de westzijde van het spoor. Zo kan aan de westzijde ruimte ontstaan voor woningbouw. Verder zal voor de periode na 2010-2012 de kantoorontwikkeling in Delft onder meer in het plangebied plaatsvinden (circa 10.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak per jaar).

Voor het noordelijk deel van het plangebied wordt gestreefd naar behoud van de bedrijfsfunctie. Er wordt ingezet op intensiever, hoogwaardiger en duurzamer grondgebruik

binnen de sfeer van bedrijvigheid. Naast bedrijvigheid wordt in dit deel van het plangebied in bepaalde mate tevens kantoren, dienstverlening en een discotheek mogelijk gemaakt. Door de herontwikkeling/intensivering van het plangebied komt meer bedrijfsruimte beschikbaar. Dit compenseert het bestemmen van een deel van het plangebied voor een andere functies dan bedrijventerrein.

#### 5.1.4 Conclusie

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

## 5.2 Horeca en detailhandel

### 5.2.1 Bestaande situatie

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

### 5.2.2 Beleid en onderzoek

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

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

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

Beperkte daghorecavoorzieningen relevant voor het functioneren van het gebied kunnen worden toegestaan.

### 5.2.3 Gewenste ontwikkeling

Er is omstreeks 2010 waarschijnlijk ruimte voor circa 100 hotelkamers in het 3 tot 4 sterrensegment. Het betreft hier voornamelijk zakelijke overnachtingen. Wanneer de economische ambities in Delft en de regio worden gerealiseerd (o.a. Technopolis), wordt een stijgende vraag naar zakenhotels voorzien. Ook zal door de groeiende conferentiemarkt (en de gedeeltelijke afbraak van het Congrescentrum in Den Haag) de behoefte aan conferentieruimte in de regio toenemen. In het bestemmingsplan wordt in het zuidwestelijke deel van het plangebied, gelegen in de directe nabijheid van NS station Delft Zuid, de functie hotel- en conferentiefaciliteiten mogelijk gemaakt tot een maximum van 12.500 m<sup>2</sup> gezamenlijk bruto vloeroppervlak.

De huidige situatie van verspreide grootschalige detailhandel, zoals bouwmarkten, meubelzaken, keukenbedrijven en dergelijke, over het gehele bedrijventerrein Schieoevers is niet gewenst. Vooruitlopend op het nieuwe regionale bedrijventerreinenbeleid is middels dit bestemmingsplan een beperkt percentage van het plangebied aangewezen om groepering van de verspreide detailhandelszaken op een goed ontsloten locatie mogelijk te maken. Het gaat uitsluitend om de in de bestaande situatie reeds op het bedrijventerrein Schieoevers gevestigde detailhandel. Voor andere detailhandel - uitgezonderd aan bedrijven gelieerde en

ondergeschikte detailhandel - wordt het niet mogelijk gemaakt zich in het plangebied te vestigen. Tevens is als voorwaarde in dit bestemmingsplan opgenomen dat op de percelen die vrijkomen na de verplaatsing van detailhandelsbedrijven naar de in onderhavig plangebied aangewezen zone, geen detailhandel meer mogelijk is. Dit vergt aldus een stringent ruimtelijk beleid met betrekking tot de elders in Schieoevers achter te laten percelen met een bestemming detailhandel.

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

#### 5.2.4 Conclusie

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

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

### 5.3 Openbare ruimte

#### 5.3.1 Bestaande situatie

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

#### 5.3.2 Beleid en onderzoek

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

Eind 2003 heeft de gemeenteraad de 'Meerjarennota Integraal Gehandicaptenbeleid 2003 – 2007 (338799)' vastgesteld. Hoofddoelstelling voor de gemeente Delft voor wat betreft toegankelijkheid voor 2003 – 2007 is: '*Het realiseren van optimale integrale toegankelijkheid van openbare gebouwen en openbare ruimte in de gemeente Delft.*'. Voor het beleid wat betreft de openbare ruimte is de subdoelstelling: '*Vanaf 2004 worden aanpassingen aan de openbare ruimte conform de aanwijzingen van het Handboek Toegankelijkheid toegepast.*'.

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

### *5.5.3 Gewenste ontwikkeling*

Het bestemmingsplan voorziet in het toevoegen van een structuur van openbare ruimtes om ruimte te bieden aan de verkeers-, groen- en wateropgave en om de bestaande kavelstructuur om te bouwen tot kleinere, beter ontsloten hoogwaardiger bedrijfskavels. Met name het realiseren van de ontsluitingsweg langs het spoor is in dit verband van belang als een “vliegwiel” voor herstructurering. Hierdoor wordt namelijk in één ingreep een reeks van opgaven opgelost op het gebied van water, bereikbaarheid, groen en uitstraling.

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

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

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

### *5.5.4 Conclusie*

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

## 6 Milieu

### 6.1 Water

#### 6.1.1 *Bestaande situatie*

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

Door het plangebied lopen twee waterkeringen, één langs de Schie en één aan de noordzijde van het plangebied van de Schie naar het spoor (zie figuur 5).

Het plangebied is (overwegend) gescheiden gerioleerd. Dat houdt in dat het afvalwater gescheiden van het regenwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringinrichting.

#### 6.1.2 *Beleid en onderzoek*

Water is terug te vinden in regelingen op Europees, landelijk en provinciaal niveau, zoals: de Europese kaderrichtlijn Water (2000), de Vierde Nota Waterhuishouding (1998), de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001)/ nota Ruimte (2004), het advies van de Commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (2000), de Watertoets (2001), de Nota Bruisend Water (1999) en het beleidsplan Milieu en Water (2000). Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft haar beleid vastgelegd in het Waterbeheersplan 2006-2009. Het beleid heeft zij formeel vastgelegd in de Keur en de legger. Het verbeteren van de waterkwaliteit en het vergroten van de bergingscapaciteit zijn belangrijke pijlers binnen dit beleid. In het kader van het project ABC-Delfland is de waterbergingseis voor stedelijk gebied vastgesteld op 325 m<sup>3</sup>/hectare. De gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben samen het Waterplan Delft, een blauw netwerk (2000) opgesteld. Het plan richt zich op het realiseren van gezonde en veerkrachtige watersystemen. Daarmee worden systemen bedoeld waarvan de waterkwaliteit en de ecologische kwaliteit past bij de (natuurlijke) situatie ter plaatse en dat verstoringen in het systeem relatief makkelijk kunnen worden opgevangen.

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

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

De acceptabele peilstijging zal naar verwachting gelijk kunnen worden aan die van de Hoge Abtswoudsepolder, namelijk 40 cm. Daarmee dient tenminste 8% van het plangebied ingericht te worden als waterberging. Het gebied is 13 hectare groot. De werknorm van 325 m<sup>3</sup> per hectare die het hoogheemraadschap aanhoudt, leidt dan tot ruim 4225 m<sup>3</sup> waterberging. Bij een acceptabele peilstijging van 40 cm is hiervoor circa 1 hectare vereist.

De waterparagraaf voor dit plan is in het kader van de watertoets op 25 januari 2006 besproken met het Hoogheemraadschap van Delfland. Het hoogheemraadschap heeft geadviseerd duidelijk te maken in het bestemmingsplan dat voor het bouwen in de beschermingszones langs de waterkeringen een keurvergunning noodzakelijk is. Zij heeft er voorts op gewezen dat de kernzone van de waterkering in beginsel vrij moet worden gehouden van bebouwing, de watergang langs het spoor de waterkering aan de noordzijde van het gebied kruist, de leidingen binnen de bestemming water onder de bodem van de



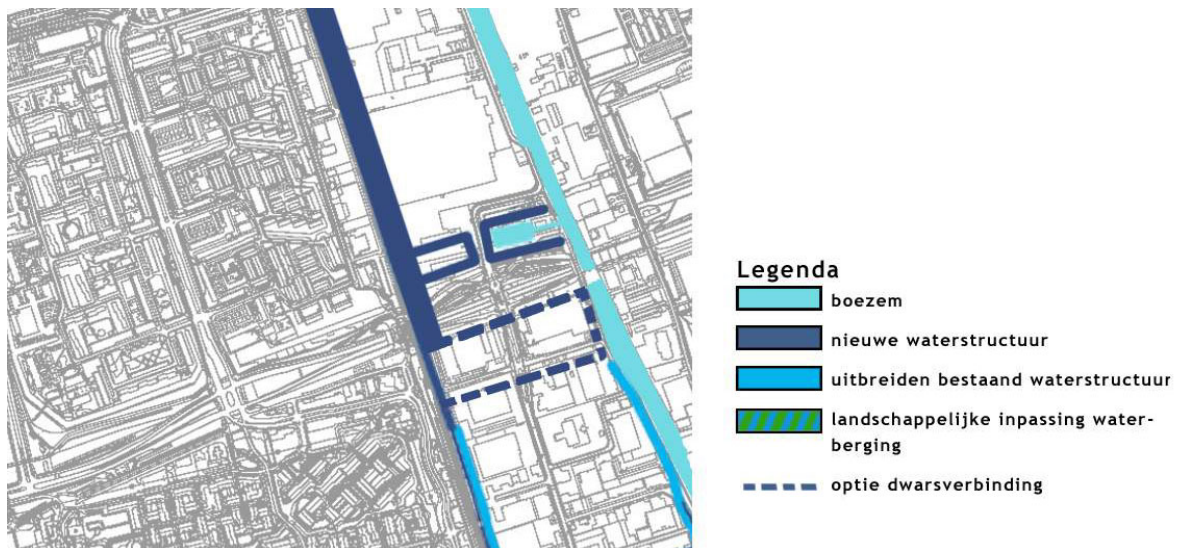
watergang moeten worden aangelegd en dat bij onvoldoende breedte van de watergang er onderhoudsstroken langs het water dienen te lopen.

### 6.1.3 Gewenste Ontwikkeling

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

In het plangebied moet een robuuste, goed te onderhouden en natuurvriendelijke waterstructuur worden gerealiseerd met een oppervlak van circa 1 hectare. Dit is ongeveer 8% van het plangebied.

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

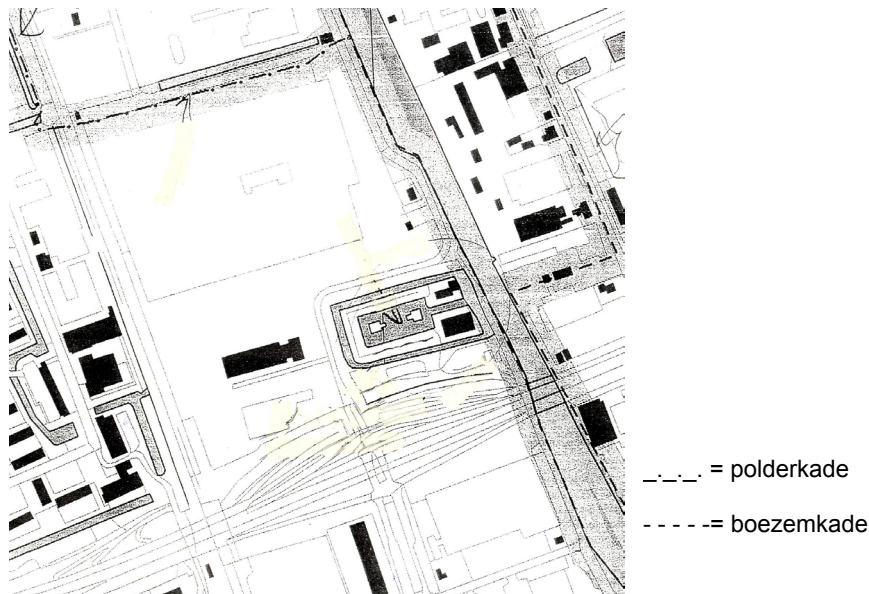


Figuur 4: waterstructuur

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

De wateren in het plangebied zullen minimaal 8 meter breed zijn. Het onderhoud aan de watergangen kan derhalve varend plaatsvinden. Varend materieel wordt meestal vanaf bruggen te water gelaten. Maaisel wordt afgevoerd. In het stedelijk gebied is het doorgaans niet mogelijk om bagger vanuit de watergangen op de kant te zetten. Daar waar dit wel kan, wordt dit toegepast, voor de overige locaties geldt dat de bagger wordt afgevoerd naar een lokaal baggerdepot of een regionale verwerkingsinrichting. In het kader van de overdracht van taken in het waterbeheer zijn tussen Delft en Delfland afspraken gemaakt over het onderhoud van de watergangen.

Op de plankaart is de ligging van de waterkering langs de Schie, voor zover deze in het plangebied ligt, aangegeven. De betreffende waterkering volgt echter de gehele Schieweg en loopt dus deels ook vlak langs de plangrens. Dit betekent dat de beschermingszone van 15 m breed die langs waterkeringen loopt, in het plangebied ligt. Om te kunnen bouwen binnen deze beschermingszone is een keurvergunning nodig van het hoogheemraadschap. In de voorschriften is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van het wijzigen van de ligging van waterkeringen, niet zijnde boezemkades. Deze bevoegdheid is derhalve met name relevant voor de waterkering aan de noordzijde van het plangebied, lopend van de Schie naar het spoor. De ligging van de waterkering zal ten opzichte van de huidige ligging alleen worden verschoven met instemming van het hoogheemraadschap. Deze vrijstellingsbevoegdheid is opgenomen om bij de uitwerking van dit bestemmingsplan te kunnen komen tot een zo optimaal mogelijke herstructurering van het plangebied.



Figuur 5: ligging bestaande waterkeringen

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

Voor de aanleg van ondergrondse leidingen binnen de bestemming water is een vergunning van het Hoogheemraadschap Delfland nodig. De afstand tussen de slootbodem en de bovenkant van de leidingen is in de keur bepaald op 1,30 meter.

In 2004 is het gehele rioleringssysteem van Delft onderzocht en zijn verbeteringsvoorstellen gedaan teneinde voor de gehele stad (op termijn) te kunnen voldoen aan de basisinspanning (een vaste emissiereductie) en het waterkwaliteitsspoor (een toets waarbij vanuit het watersysteem wordt beredeneerd of de rest emissie op die locatie toelaatbaar is). Voor dit plangebied zijn er geen verbeteringsvoorstellen.

#### 6.1.4 Conclusie

De waterberging moet voldoen aan de door het hoogheemraadschap gestelde eis van 325 m<sup>3</sup> per hectare. In het plangebied wordt daarom een waterstructuur gerealiseerd, die 8% van het plangebied bedraagt. Het onderhoud aan de watergangen kan varend plaatsvinden. De ligging van de waterkeringen kan middels een vrijstellingsprocedure na instemming met het hoogheemraadschap worden verschoven. De ontwateringsdiepte in het plangebied is over het algemeen goed. Aan het rioolstelsel binnen het plangebied zullen verbetermaatregelen worden getroffen.

## 6.2 Ecologie

### 6.2.1 Bestaande situatie

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

### 6.2.2 Beleid en onderzoek

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

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

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

Voor het plangebied is op 8 mei 2006 door de gemeente Delft een natuurwaardenonderzoek verricht naar flora en fauna. Deze *quick scan* zorgt voor een zorgvuldige risico-inschatting over het in gevaar brengen van (potentieel) aanwezige natuurwaarden.

De *quick scan* vindt plaats op grond van bronnenonderzoek en een terreinbezoek. Uit dit onderzoek is gebleken dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen geen negatief effect hebben op beschermde natuurgebied(en) en soorten. De quick-scan geeft wel aan dat er in beginsel risico bestaat op het in gevaar brengen van (potentieel) aanwezige natuurwaarden. De werkzaamheden leiden mogelijk tot beschadiging of vernietiging van vaste verblijfplaatsen en verstoring (met wezenlijke invloed) van vleermuizen en gierzwaluwen. Nader onderzoek is noodzakelijk, waarna de nodige maatregelen zullen worden getroffen voor de gunstige instandhouding van deze soorten, inclusief het aanvragen van een ontheffing. Als vleermuizen en gierzwaluwen daadwerkelijk in het plangebied aanwezig zijn, is het aannemelijk dat de benodigde ontheffing kan worden afgegeven onder de voorwaarde dat er een kwalitatief goed compensatieplan wordt opgesteld voor de ontwikkeling. In het compensatieplan dient in ieder geval verstoring van beschermde dieren te worden voorkomen en compensatie van verblijfplaatsen te worden geregeld, om een eventuele afbreuk van de gunstige instandhouding van de soort te voorkomen.

### 6.2.3 Gewenste Ontwikkeling

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



Figuur 6: ecologische structuur

Als ambitieniveau geldt natuur als belevingsgoed voor de verbindingzone en voor de rest van het plangebied natuur als cultuurgoed. Natuur als belevingsgoed heeft tot doel een hogere diversiteit te creëren in een natuurlijke omgeving. Bij natuur als cultuurgoed gaat het om kleinschalige groene elementen die er in belangrijke mate voor zorgen dat doelsoorten als amfibieën, vlinders en vogels in het plangebied voorkomen. Hierbij is tevens de ambitie een soortenrijke natuur op kleine schaal te stimuleren bij bedrijven, met specifieke stedelijke soorten. Ook de aanwezigheid van bomen en struiken speelt hierbij een belangrijke rol. Binnen de bestemming 'Uit te werken gebied voor openbare ruimte' kunnen ecologische zones worden aangewezen/gerealiseerd. Bij wijziging van functies in het plangebied wordt een toets aan de ecologische beleidsdocumenten uitgevoerd. Tevens zal per ingreep een nader inventarisatieonderzoek plaatsvinden en wordt zonodig een ontheffing aangevraagd en compenserende en/of mitigerende maatregelen in de (bouw)plannen verwerkt.

### 6.2.4 Conclusie

In het plangebied wordt een ambitieniveau van natuur als cultuur- en belevingsgoed nagestreefd. Het plan voldoet aan de Flora- en Faunawet, indien voordat er ingrepen in het plangebied plaatsvinden, nader onderzoek wordt uitgevoerd. Zonodig moet een ontheffing worden aangevraagd en compenserende en/of mitigerende maatregelen in de (bouw)plannen worden verwerkt. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van deze eventuele maatregelen mogelijk.

## 6.3 Bodem

### 6.3.1 Bestaande situatie

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

### 6.3.2 Beleid en onderzoek

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

Op 8 november 2005 zijn door B&W van de gemeente Delft een nieuwe Bodemkwaliteitskaart en grondstromenplan vastgesteld. Uit deze nieuwe kaart blijkt dat de

bovengrond (0,0-0,5 m-mv) van Schieoevers geclassificeerd kan worden als licht verontreinigd. Opgemerkt wordt dat de bodemkwaliteitskaart een beeld geeft van de gemiddelde bodemkwaliteit in een groot gebied. Lokaal kan de bodemkwaliteit afwijken. Het is de verwachting dat in het plangebied de bodemkwaliteit over het algemeen slechter is dan licht verontreinigd.



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



**Puntbronnen**  
 ● garage  
 ● scheepswaerf  
 ● tankstation  
 ● VOD

**bodemonderzoeken**  
 + ligging onderzoek bij benadering  
 □ contour bodemonderzoek

Figuur 7: bodemkwaliteitskaart

Figuur 8: uitgevoerde bodemonderzoeken

### 6.3.3 Gewenste Ontwikkeling

In het bestemmingsplan krijgen gronden nieuwe bestemmingen, zoals kantoren, hotel en conferentiefaciliteiten, water en groen, bedrijfsdoeleinden, dienstverlening, discotheek en horeca. Uitgangspunt is dat de bodem geschikt moet zijn voor de bestemming. In het plangebied is (ernstige) verontreiniging aanwezig. Er wordt bij dit bestemmingsplan derhalve rekening gehouden met saneren en het daarmee gemoeide geld en tijd. Voor het te herontwikkelen plangebied betekent dit dat er in het kader van de bouwaanvraag verkennend en/of aanvullend onderzoek (conform de NEN 5740 / NEN 5707) noodzakelijk is. Op basis van deze onderzoeksresultaten dient de verontreinigde bodem voorafgaand aan de herontwikkeling gesaneerd te worden conform de Wet bodembescherming en het vigerende provinciale en gemeentelijke bodembeleid. Bij deze sanering(en) dient zo veel mogelijk te worden gewerkt met een gesloten grondbalans. Alle vrijkomende grond dient zoveel mogelijk binnen het gebied te worden hergebruikt. Hierdoor wordt het gebruik van grondstoffen tot een minimum beperkt. Ook het aantal vervoersbewegingen wordt hierdoor beperkt. Indien toch grond nodig is, dient deze zoveel mogelijk vanuit de regio te worden aangevoerd. Door bij de concrete bouwplannen in het plangebied rekening te houden met de aanwezige bodemverontreiniging kunnen de bodemsaneringskosten worden gereduceerd. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de kennis die ten behoeve van de bodemtoets is verzameld.

### 6.3.4 Conclusie

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

## 6.4 Milieuzonering bedrijven

### 6.4.1 Bestaande situatie

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

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

Bedrijf	omschrijving	straat	nr	categorie	afstand (m)	sbi
Van der Goes Europe bv	Goederenwegvervoerbedrijf	SCHIEWEG	15	3.2	100	6024
Eneco Energie Delfland N.V.	gasstation HDL 70-033	SCHIEWEG	15	2	30	40
G.C. van der Helm BV	dieselafliepervpunt	SCHIEWEG	15	2	30	505
Schiehal B.V.	opslag diverse goederen	SCHIEWEG	15	3.2	100	5155.1
A.G.vd Helm Op-en Overslag BV	op- en overslagbedrijf	SCHIEWEG	15	3.2	100	5155.1
Battrex B.V.	opslag accu's en batterijen	SCHIEWEG	15B	3.2	50	9000.2
Katte export	Timmerwerkfabriek	SCHIEWEG	15	3.2	100	203, 204
Fugro Engineers B.V.	natuurwetenschappelijk onderzoek	SCHIEWEG	15	2	30	731
Grecon B.V.	las- en constructiebedrijf	SCHIEWEG	15K	3.2	100	281
SITA. Nederland	vuilverwerkings bedrijf	SCHIEWEG	60	4	300	9000.3

#### 6.4.2 *Beleid en onderzoek*

In de nota Bedrijven en bestemmingsplannen (oktober 2003) staat het gemeentelijke beleid over de wijze waarop bedrijven in bestemmingsplannen worden bestemd. Uitgangspunt is dat er minimale afstanden zijn tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen. Daartoe zijn bedrijven ingedeeld in zes categorieën. De gemeente Delft is ingedeeld in acht verschillende gebiedstypes. Het plangebied ligt in gebiedstype bedrijventerreinen 1. In dit gebiedstype zijn bedrijven tot en met categorie 4 van de Lijst van Bedrijfstypen toegestaan. Categorie 5 LvB die al gevestigd zijn op het bedrijventerrein krijgen een maatbestemming. In dit gebiedstype zijn geen gevoelige bestemmingen zoals woningen toegestaan.

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

Bij de eerstvolgende herziening van de nota Bedrijven en bestemmingsplannen zal de nota aan deze nieuwe ontwikkeling worden aangepast.

Los van de bovenstaande afwijking van de nota Bedrijven en bestemmingsplan maakt het plangebied onderdeel uit van een gezoneerd industrieterrein op grond van de Wet

geluidhinder (Wgh). Op een gezoneerd industrieterrein zijn geen geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, toegestaan.

#### 6.4.3 Gewenste Ontwikkeling

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

#### 6.4.4 Conclusie

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

### 6.5 Geluid

#### 6.5.1 Bestaande situatie

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

#### 6.5.2 Beleid en onderzoek

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

Geluidgevoelige bestemmingen zijn:

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

#### 6.5.3 Gewenste Ontwikkeling

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

#### 6.5.4 Conclusie

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

## 6.6 Luchtkwaliteit

### 6.6.1 Bestaande situatie

In de huidige situatie bevindt zich in het bestemmingsplangebied grootschalige bedrijvigheid. Deze genereren veel (zwaar) vrachtverkeer. De luchtkwaliteit wordt momenteel in hoofdzaak bepaald door de achtergrondconcentraties en de Schieweg en in mindere mate door de Kruithuisweg. Deze ligt op een afstand van ongeveer 120 meter van het bestemmingsplangebied, waardoor deze de achtergrondconcentratie nauwelijks nog verhoogt.

In het Luchtkwaliteit onderzoek - Gedeeltelijke herziening Schieoevers noord en zuid - omgeving station Delft Zuid (gemeente Delft, 8 mei 2006) zijn onder andere de voor dit plangebied relevante wegen onderzocht op luchtkwaliteit in de bestaande huidige situatie. Uit dit onderzoek blijkt dat de plandrempel voor NO<sub>2</sub> in het plangebied niet is overschreden. De plandrempel geeft het kwaliteitsniveau aan waarbij mag worden verondersteld dat locaties door generieke maatregelen in 2010 (NO<sub>2</sub>) aan de norm zullen voldoen. De norm voor het jaargemiddelde fijn stof is in het plangebied niet overschreden.

### 6.6.2 Beleid en onderzoek

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit is vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005). Van alle luchtverontreinigende stoffen die in het Blk zijn opgenomen, zijn met name NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM<sub>10</sub>) van belang. De normen voor de overige stoffen die zijn opgenomen in het Blk 2005 worden in Nederland niet overschreden. De luchtkwaliteit ter plaatse van nieuwe bestemmingen dient getoetst te worden aan de grenswaarden van het Blk 2005. Bij overschrijding kunnen bestemmingen niet zondermeer worden gerealiseerd. Het Blk 2005 stelt namelijk dat bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, waaronder het vaststellen van ruimtelijke plannen, de grenswaarden in acht moeten nemen. De grenswaarden dienen overeenkomstig het Blk 2005 voor de bescherming van de gezondheid van de mens. De grenswaarden dienen op twee manieren in acht te worden genomen:

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

Op 31 mei 2005 is het "Rapport luchtkwaliteit 2004" door B&W van de gemeente Delft vastgesteld. Hieruit blijkt dat er geen knelpuntlocaties zijn in of in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied.

Om de luchtkwaliteit in Delft in het algemeen te verbeteren en specifiek om de knelpunten aan te pakken, heeft de gemeente Delft het "Plan van Aanpak luchtkwaliteit 2005 – 2020" d.d. 21 februari 2006 opgesteld. De meeste maatregelen in het Plan van Aanpak zijn gericht op het verbeteren van de luchtkwaliteit op de knelpuntlocaties (voor NO<sub>2</sub>). In dit deel van Delft zijn alleen een aantal algemene emissiereducerende maatregelen effectief. De verbetering van het openbaar vervoer in het algemeen, de verbeteringen in het fietsnetwerk en het verschonen van het gemeentelijk wagenpark dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

In het Luchtkwaliteit onderzoek - Gedeeltelijke herziening Schieoevers noord en zuid, omgeving station Delft Zuid (gemeente Delft, 8 mei 2006) is het effect van dit bestemmingsplan op de luchtkwaliteit onderzocht.

In het bestemmingsplangebied zal worden voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof (incl. aftrek art. 5 Blk) en de plandrempel NO<sub>2</sub> uit het Besluit luchtkwaliteit. De plandrempel NO<sub>2</sub> geeft het kwaliteitsniveau aan waarbij mag worden verondersteld dat locaties die voldoen



aan de plandrempel door generieke maatregelen in 2010 (NO<sub>2</sub>) zullen voldoen aan de grenswaarden. In 2010, 2015 en 2020 wordt op alle onderzochte wegen voldaan aan alle grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit

### 6.6.3 Gewenste Ontwikkeling

Met dit plan wordt een (arbeids)intensiever gebruik van de gronden nagestreefd. Door intensiever en hoogwaardig gebruik van de gronden in het plangebied, zal het autoverkeer toenemen op de Schieweg en Kruithuisweg. Daar staat tegenover dat het aandeel vrachtverkeer sterk afneemt vanwege het verdwijnen van de huidige bedrijven, die veel vrachtverkeer genereren.

In het indicatieve onderzoek van de gemeente Delft is de ontwikkeling naar intensiever en hoogwaardig gebruik met het bestaande extensieve grondgebruik vergeleken.

In een situatie waar de gronden intensief worden gebruikt, zal worden voldaan aan de normen voor NO<sub>2</sub> en fijn stof.

### 6.6.4 Conclusie

Uit het Luchtkwaliteit onderzoek - Gedeeltelijke herziening Schieoevers noord en zuid, omgeving station Delft Zuid blijkt dat het plan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

## 6.7 Externe veiligheid

### 6.7.1 Bestaande situatie

In het plangebied zijn geen bedrijven met een plaatsgebonden risicocontour op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich Prysmian Cables en Systems met een 10<sup>-6</sup> plaatsgebonden risicocontour. Deze contour ligt echter niet over het plangebied. Er zijn wel inrichtingen in het gebied aanwezig die relevant zijn voor de externe veiligheid. Deze inrichtingen hebben echter geen risicocontour. Het transport van gevaarlijke stoffen over de Kruithuisweg leidt in de huidige situatie niet tot een 10<sup>-6</sup> plaatsgebonden risicocontour en niet tot een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico. Momenteel worden geen gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd. Er zijn geen transportgegevens over de Schie bekend.

### 6.7.2 Beleid en onderzoek

Op grond van het vierde Nationale Milieubeleidsplan mogen burgers rekenen op een minimum beschermingsniveau voor veiligheid. De normen hiervoor zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid van inrichtingen (Bevi) en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (circulaire). In het Bevi en de circulaire zijn twee normen opgenomen, het plaatsgebonden risico<sup>1</sup> en het groepsrisico<sup>2</sup>. Voor kwetsbare objecten zoals woningen, scholen, kinderdagverblijven en winkelcentra met meer dan 5 winkels, waarin een supermarkt is gehuisvest, geldt dat ze buiten de 10<sup>-6</sup> (kans 1 op 1 miljoen) contour voor het plaatsgebonden risico dienen te liggen. Voor bestaande situaties dient dit voor 2010 te worden gerealiseerd. Als het groepsrisico toeneemt of de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, dient te worden verantwoord of dit risico acceptabel is.

Uit het onderzoek "Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Zuid-Holland peiljaar 2002" blijkt dat over de Kruithuisweg stoffen worden vervoerd uit de categorieën LF 1-2 (brandbare vloeistoffen) en GF3 (brandbare gassen). Bij ongevallen met tankauto's met deze stoffen is er een kans op het ontstaan van plasbranden of explosies.

---

<sup>1</sup> Plaatsgebonden risico: risico op een plaats buiten een inrichting of een route gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of op de weg met gevaarlijke stoffen.

<sup>2</sup> Groepsrisico: cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting of een route gevaarlijke stoffen als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of op de weg met gevaarlijke stoffen.

TNO-MEP heeft met behulp van Riskcurves (2005) onderzoek uitgevoerd naar het plaatsgebonden en groepsrisico van de A13 en Kruithuisweg. Hiervoor zijn deze wegen onderverdeeld in wegvakken van een kilometer lengte. Het plangebied grenst aan kilometervak 2 van de Kruithuisweg in het onderzoek. Dit kilometervak loopt ongeveer van de Mekelweg tot aan de Voorhofdreef. Omdat ten tijde van dit onderzoek nog onduidelijk was hoe bedrijventerrein Schieoevers zich zou gaan ontwikkelen, is in dat onderzoek uitgegaan van continuering van de huidige situatie in de berekeningen. De plaatsgebonden risicocontour ( $10^{-6}$ ) van de Kruithuisweg ligt op de weg. Het groepsrisico neemt toe van 0.2 tot 0.9. Dit wordt veroorzaakt door ontwikkelingen die in bestemmingsplan Station-Zuid mogelijk worden gemaakt.

Witteveen en Bos heeft in mei 2006 met behulp van RBM II onderzoek uitgevoerd naar de risico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water in de nabijheid van het plangebied, waarin de ruimtelijke ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn meegenomen. Uit dit onderzoek blijkt dat het transport van gevaarlijke stoffen over de Kruithuisweg en het spoor zowel in de referentiesituatie (2006) als in de toekomstige situatie (2016) niet tot overschrijding van  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour leidt.

Het groepsrisico ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen over de Kruithuisweg blijft gelijk, omdat het de verwachting is dat het transport van LPG over deze route niet zal toenemen en het plangebied buiten de effectafstand van het dominante scenario is gelegen. Voor het spoor is het groepsrisico in 2006 nul, omdat er in dit jaar geen gevaarlijke stoffen over het spoor worden vervoerd. Volgens de door Prorail uitgebrachte beleidsvrije marktprognose blijft het transport in 2016 nul. Hierdoor treden er geen wijzigingen op in het groepsrisico. Het is echter mogelijk dat de spoorlijn zal worden aangewezen als een categorie 3 verbinding, waardoor er in principe wel gevaarlijke stoffen over het spoor vervoerd worden. In dat geval zal het groepsrisico door de ontwikkelingen in het plangebied toenemen tot boven de oriënterende waarde. Indien bij de uitwerking van het bestemmingsplan de spoorlijn is aangewezen als categorie 3 verbinding of hierover nog onzekerheid bestaat, dient de uitwerking van het plan zodanig plaats te vinden dat voldaan wordt aan de Nota risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Kwetsbare bestemmingen dienen in beginsel zodanig te worden geprojecteerd, dat zij niet bijdragen aan een overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Hiervan kan echter op grond van de circulaire en de nota gemotiveerd worden afgeweken.

Van het transport over water zijn geen gegevens bekend. Daarom is er door Witteveen en Bos een inschatting gemaakt bij welke vervoersaantallen en bevolkingsdichtheden er geen probleem ontstaat. De gemeente Delft verwacht niet dat de maximale vervoersaantallen van deze inschatting in praktijk zullen worden gehaald en er derhalve overschrijdingen zullen plaatsvinden van het plaatsgebonden risicocontour of de oriënterende waarde van het groepsrisico.

### 6.7.3 Gewenste ontwikkeling

Het doel van het bestemmingsplan is om in het plangebied een intensiever en hoogwaardiger gebruik mogelijk te maken. De personendichtheid zal derhalve toenemen, doordat het aantal werknemers per hectare toeneemt en andere functies worden gerealiseerd, zoals onder andere hotel en congresfaciliteiten.

Bij de uitwerking van het bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met het Bevi, de Nota risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Een eventuele overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico zal zoveel mogelijk worden voorkomen, zoniet beperkt. Het is aannemelijk dat een eventuele overschrijding van de oriënterende waarde kan worden verantwoord. De plannen voor station Delft Zuid en omgeving (in het kader van het regionale project Stedenbaan) zijn van groot maatschappelijk belang. Bovendien zal met de betreffende hulpverleningsdiensten in het verdere ontwerp en de inrichting van het plangebied overleg worden gevoerd. Met het oog op de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico kan in ieder geval worden aangegeven dat:

- in het plangebied zich geen personen bevinden met een lage zelfredzaamheid (zoals in ziekenhuizen);
- het onderhavige globale plan biedt voldoende mogelijkheden om bij de uitwerking te komen tot goede ontvluchtingsmogelijkheden en bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten van de bron en de belaste omgeving.

Voor het overige kan worden aangegeven dat, doordat in het plangebied alleen bedrijven tot en met categorie 3.1 en onder voorwaarden tot en met categorie 3.2 worden toegelaten, deze geen grote veiligheidsrisico's met zich mee zullen brengen.

#### *6.7.4 Conclusie*

Het plan voldoet aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen, de Nota risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, indien bij de nadere uitwerking van het plan rekening wordt gehouden met de normeringen en voorschriften uit voornoemde regelingen.

### 6.8 Energie

#### *6.8.1 Bestaande situatie*

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

#### *6.8.2 Beleid en onderzoek*

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

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

#### *6.8.3 Gewenste ontwikkeling*

Voor het plangebied dienen de ontwikkelaars een energieplan op te stellen om de energieambitie uit te werken. Als warmtebron voor een collectieve voorziening dient de mogelijkheid van restwarmtelevering vanuit de Delftse industrie, overeenkomstig het Klimaatbeleid, nader uitgewerkt te worden. Daarom maakt dit bestemmingsplan het mogelijk om binnen de bestemming 'Uit te werken gebied voor openbare ruimte' een kabel- en leidingenstrook voor warmtelevering aan te leggen.

#### *6.8.4 Conclusie*

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

## 7 Infrastructuur

### 7.1 Bovengronds (verkeer en vervoer)

#### 7.1.1 Openbaar vervoer

##### *Bestaande situatie*

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

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

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

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

##### *Beleid en onderzoek*

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

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

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

### *Gewenste ontwikkeling*

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

### *Conclusie*

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

### *7.1.2 Autoverkeer en parkeren*

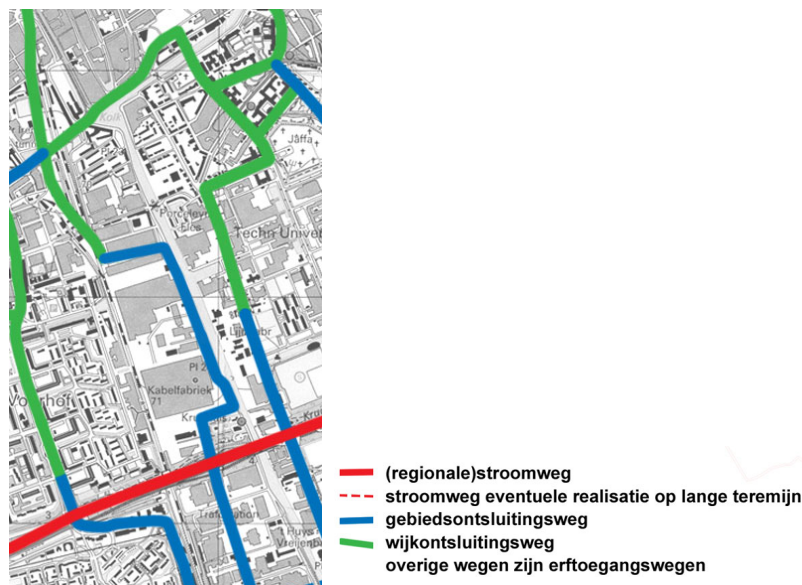
#### *Bestaande situatie*

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

#### *Beleid en onderzoek*

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

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



*Figuur 9: wegcategorisering*

Ter voorbereiding op het bestemmingsplan zijn de mobiliteitseffecten onderzocht. Hierbij zijn vier inrichtingvarianten opgesteld, elk met een ander, binnen het bestemmingsplan toelaatbaar gebruik. Deze inrichtingvarianten zijn ingevoerd in een statisch verkeersmodel met als prognosejaar 2020. Het maximum scenario betreft in totaal 300.000 m<sup>2</sup> bvo. Op 30 oktober 2003 is de Nota Parkeren en Stallen door de gemeenteraad vastgesteld. De aanvulling op deze nota is vastgesteld op 26 januari 2006. In de nota zijn de parkeernormen die binnen de gemeente Delft worden gehanteerd, vastgesteld. Voorwaarde voor

herontwikkeling is dat het parkeren wordt opgelost binnen het plangebied, waarbij de voorkeur uitgaat naar een gebouwde parkeeroplossing.

#### *Gewenste ontwikkeling*

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

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

Uit de mobiliteitseffectentoets is gebleken dat, bij de maximum inrichtingsvariant, de capaciteit van het kruispunt Schieweg – Kruithuisweg op termijn zou moeten worden vergroot. In het bestemmingsplan is hiervoor extra ruimte gereserveerd. De verkeersintensiteit op de Kruithuisweg zal bij de maximum inrichtingsvariant toenemen met in het spitsuur, het drukste moment van de dag, ongeveer 400 motorvoertuigen richting de A4 en ongeveer 500 motorvoertuigen richting de A13. Bij deze verkeersintensiteit is er rekening gehouden met een openbaar vervoerscorrectie van 0,9. Dit verkeer verdeelt zich verder over de hoofdwegen. Ter hoogte van de A13 en de A4 is de verkeerstoename te verwaarlozen.

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

Kantoren: 2,5 – 3 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak

Bedrijven: 2 – 2,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak

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

#### *Conclusie*

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

#### *7.1.3 Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)*

##### *Bestaande situatie*

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

### Beleid en onderzoek

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

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

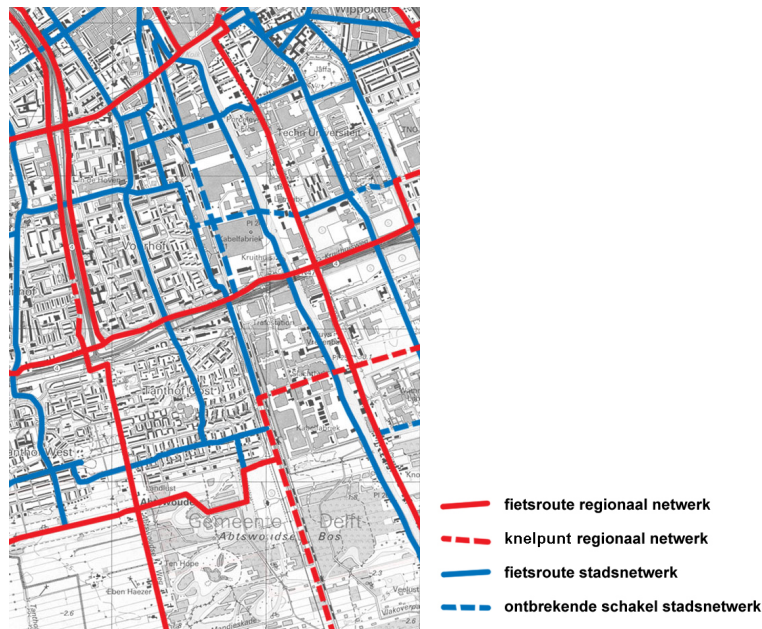
- De gereserveerde hoofdfietsroute langs het spoor (vrijliggend fietspad)
- De hoofdfietsroute oostwest fietsbrug Schie, fietstunnel spoor ter hoogte van Gelatine (2010 – 2020)
- Het onderzoek naar de verkeersdreiging die ter plaatse van de fietsoversteek ten noorden van het Kruithuis door fietsers ervaren wordt.

### Gewenste ontwikkeling

Voor het langzaam verkeer in noordzuid richting biedt de aanleg van de ontsluitingsweg langs het spoor een belangrijke verbetering. Door de aanleg van deze weg wordt de Schieweg, die nu nog de enige autoroute in dit gebied vormt en gebruikt wordt voor autoverkeer, expediërend vrachtverkeer en langzaam verkeer, ontlast. Dit draagt bij aan het streven naar een aantrekkelijke recreatieve verbinding tussen het centrum van Delft en het recreatiegebied Midden Delfland. Langs de parallelweg langs het spoor zorgt een vrijliggend fietspad voor de verbinding van en naar het station.

Indien op de langere termijn de noordzuid verbinding in het bedrijventerrein Schieoevers Noordwest ook buiten het plangebied verlegd wordt naar de spoorzijde, ontstaat een alternatieve route voor motorvoertuigen. De route langs de Schie kan hierdoor worden ontlast en het profiel kan zo worden aangepast dat recreatieve waarde verhoogd wordt.

Aan de noordrand van het plangebied is een hoofdfietsroute gepland, die via een brug over de Schie en een tunnel onder het spoor Emerald, de TU-wijk, Schieoevers Voorhof en Buitenhof met elkaar verbindt. De verbinding is gepland langs de noordrand van het evenementen terrein (Gelatineterrain) en moet aansluiting bieden op de Nicolaas Beetslaan.



Figuur 10: fietsnetwerk

### Conclusie

De gebiedsontsluitende functie voor motorvoertuigen in het plangebied wordt overgenomen door de nieuwe parallelweg langs het spoor. De ontsluiting van de buiten het plangebied gelegen noordelijke delen van het bedrijventerrein Schieoevers zal voorlopig nog via de Schieweg verlopen. De reeds bestaande fietsroute langs de Schieweg kan op termijn worden

verbeterd door de alternatieve route voor het autoverkeer. Langs de parallelweg langs het spoor komt een fietsroute van en naar het station.

## 7.2 Ondergronds (kabels en leidingen)

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

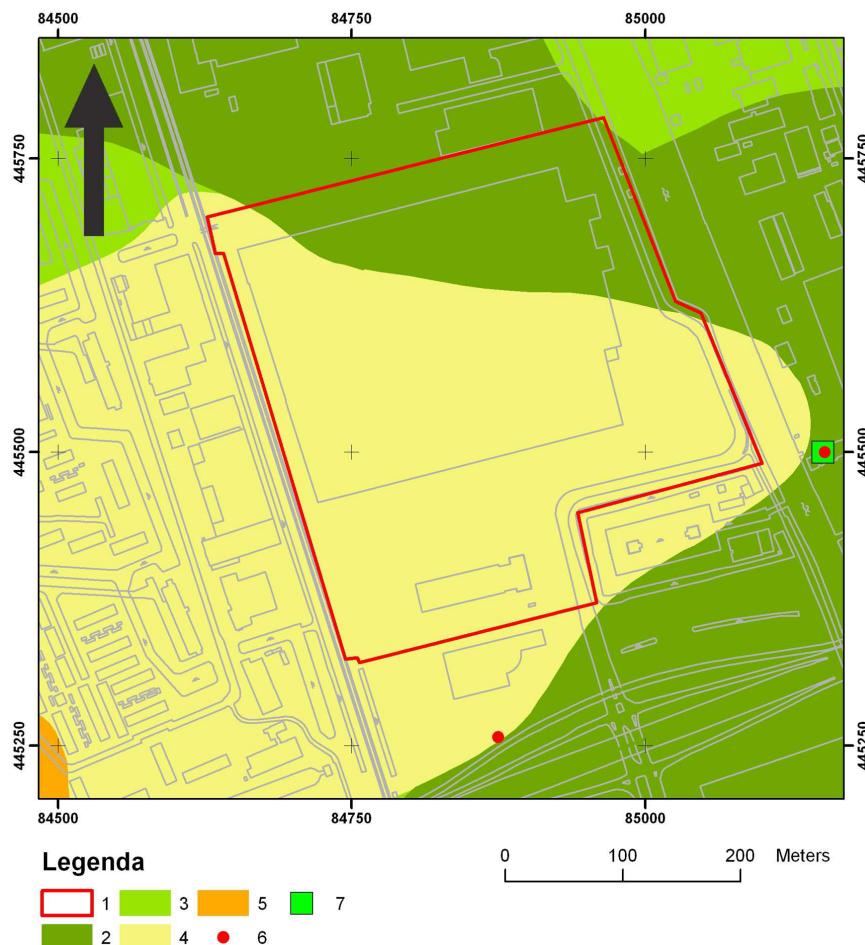


## 8 Cultuurhistorie

### 8.1 Archeologie

#### 8.1.1 Bestaande situatie

In de ondergrond van het plangebied komen geulafzettingen en kleidekafzettingen van de Duinkerke I- transgressiefase voor. Deze afzettingen zijn hier door de zee omstreeks 250 voor Christus afgezet op een laag veen, het zogenaamde Hollandveen. Deze geulen waren aan het begin van de Romeinse tijd grotendeels verland. De geulafzettingen waren dan ook in de Romeinse tijd geschikt om nederzettingen op te bouwen en om er akkers en weilanden op aan te leggen. In de regel zijn de geulsedimenten in de omgeving van Delft dan ook intensief bewoond geweest. Ook de directe omgeving van de geulafzettingen was intensief verkaveld. De aanwezigheid van een hoofdtak van de geulafzettingen in het noordoosten van het plangebied (Figuur 11) betekent dat voor die terreinen een hoge verwachting geldt op het aantreffen van nederzettingen uit de Romeinse tijd (0 – 260 na Chr.).



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

*Figuur 11: archeologische vindplaatsen op de geologische ondergrond in het plangebied en directe omgeving*

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

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

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

#### *8.1.2 Beleid en onderzoek*

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

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

#### *8.1.3 Gewenste ontwikkeling*

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

#### *8.1.4 Conclusie*

De eindconclusie is dat het belang van het aanwezige archeologische erfgoed in het onderhavige bestemmingsplan is gewaarborgd door voorafgaand aan en gedurende verstoringen de genoemde maatregelen te treffen en dat daarmee het bestemmingsplan voor het aspect archeologie voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

## 8.2 Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

### 8.2.1 *Bestaande situatie*

Het plangebied is gelegen in de Papsouwse polder. Van de oorspronkelijke middeleeuwse strokenverkaveling is de verkavelingsrichting nog herkenbaar in de noordelijke en zuidelijke begrenzing van het plangebied. De oostelijke begrenzing wordt gevormd door de Schie, een in de middeleeuwen gekanaliseerde waterloop van waaruit het aanliggende gebied in de middeleeuwen werd ontgonnen en aan het uiteinde waarvan Delft is ontstaan. In het zuidoosten volgt de omgrenzing de buitencontour van het terrein van het 17de-eeuwse Generaliteits Kruitmagazijn, ofwel 'Het Kruithuis', een rijksmonument dat zelf buiten het plangebied ligt. De westelijke begrenzing wordt gevormd door het tracé van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam dat daar sedert 1847 in gebruik is.

Alle bebouwing in het plangebied is in de tweede helft van de 20ste eeuw ontstaan. Er is geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig.

### 8.2.2 *Beleid en onderzoek*

Het rijksbeleid is gebaseerd op de Monumentenwet en voorziet onder meer in de mogelijkheid rijksmonumenten en beschermde stadsgezichten aan te wijzen. In de praktijk wordt gewerkt met brede inventarisaties gevolgd door selecties van voor bescherming in aanmerking komende objecten (monumenten) of gebieden (gezichten). De inventarisatie van objecten en gebieden uit de periode 1850-1940 (MIP c.q. MSP) is afgerond, doch heeft voor het plangebied niet geleid tot de aanwijzing van een rijksmonument. Op termijn is een inventarisatie van objecten en gebieden in de periode 1940-1965, de 'wederopbouwperiode', te verwachten die door een selectie zal worden gevolgd.

Het gemeentelijke beleid ten aanzien van cultuurhistorisch erfgoed in de gebouwde omgeving is gestoeld op de Monumentenverordening, die voorziet in het aanwijzen van gemeentelijke monumenten. Welstandscriteria zijn opgenomen in de Welstandsnota.

### 8.2.3 *Gewenste ontwikkeling*

In het plangebied zijn geen monumenten of cultuurhistorisch waardevolle gebouwen aanwezig. Bij de herontwikkeling van het plangebied behoeft derhalve geen rekening te worden gehouden met beschermde rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten. Uiteraard zullen de gebouwen wel moeten voldoen aan de welstandscriteria opgenomen in de Welstandsnota.

### 8.2.4 *Conclusie*

Bij de herontwikkeling van het plangebied behoeft geen rekening te worden gehouden met beschermde rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten.

## 9 Handhaving

### 9.1 Bestaande situatie

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

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

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

### 9.2 Beleid onderzoek

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

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

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

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

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

Cijfer 1: intensieve handhaving

Cijfer 2: reguliere handhaving

Cijfer 3: incidentele handhaving en handhaving op signalen van buiten

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

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

(g=gebruik b=bebouwing)

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

In het kader van dit bestemmingsplan is in september 2005 onderzoek gedaan naar illegale bouwwerken en illegaal gebruik in het plangebied. De inventarisatie heeft geresulteerd in de constatering dat er op het adres Schieweg 15 a sprake is van illegale bewoning. Gedurende de ontwerpfasen van dit bestemmingsplan heeft er nadere controle plaatsgevonden en is onderzocht of er redenen zijn om de bewoning te legaliseren. Deze redenen zijn niet aanwezig en inmiddels is de bewoning van het pand aan de Schieweg 15a gewraakt.

### 9.3 Gewenste ontwikkeling

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

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

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

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

### 9.4 Conclusie

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

## 10 Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid

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

### 10.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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

Alle overleg- en inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota Inspraak en Overleg. Het voorontwerpbestemmingsplan is naar aanleiding van de reacties aangepast tot het ontwerpbestemmingsplan.

Na accordering door B&W is het ontwerpbestemmingsplan voor de duur van 6 weken ter inzage gelegd voor schriftelijke zienswijzen. Alle zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de nota Zienswijze. Naar aanleiding van deze zienswijzen is het bestemmingsplan aangepast en is het plan aan de raadscommissie Ruimtelijke Ordening ter behandeling aangeboden. Vervolgens wordt het plan ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden. Na de vaststelling door de gemeenteraad wordt het plan aangeboden aan de provincie ter goedkeuring. Indieners van zienswijzen kunnen tegen het vastgestelde plan, en overige belangstellenden tegen gewijzigde onderdelen, gedurende 6 weken bedenkingen indienen. Vervolgens zal de provincie het bestemmingsplan al dan niet gedeeltelijk goedkeuren. Tegen dit goedkeuringsbesluit staat gedurende 6 weken de mogelijkheid open, voor belanghebbenden die bedenkingen hebben ingediend en tegen niet goedgekeurde onderdelen van het plan, tot beroep bij de Raad van State.

### 10.2 Financiële uitvoerbaarheid

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

Om de financiële haalbaarheid van het project te kunnen aantonen, is een haalbaarheidsstudie Schieoevers Noord en Zuid –omgeving station Delft Zuid- uitgevoerd. Aangezien deze inzicht geeft in alle kosten en opbrengsten en de werken nog moeten worden aanbesteed, is deze haalbaarheidsstudie betrouwbaar. Daarin zijn zowel alle te maken kosten, als de diverse bijdragen van zowel publieke als private partijen opgenomen. De kosten van planschadevergoedingen en andere vormen van nadeelcompensatie zijn daarin meegenomen.

De kosten van het herontwikkelen van het plangebied zijn door de gemeente Delft geraamd.

Voor het realiseren van het vastgoed in het plangebied zal onder regie van de gemeente Delft een samenwerking tot stand worden gebracht tussen de grondeigenaren en (een) projectontwikkelaar(s). Op basis van regionale richtprijzen is de grondwaarde vastgesteld die door ontwikkeling van het vastgoed na aanleg van de infrastructuur kan worden gerealiseerd. In overeenkomsten zullen de wederzijdse verplichtingen tussen de gemeente Delft en de marktpartijen worden vastgelegd.

De start van de realisatie is gepland in 2010. Van 2006 tot 2010 zal er eerst nog overleg plaatsvinden met marktpartijen, waaronder met de grondeigenaren en overheidspartijen om te komen tot een uitwerking van dit globale bestemmingsplan.

Uitvoering van het project vindt plaats onder regie van (een) projectontwikkelaar(s). Dat betekent dat de risico's worden gedragen door private partijen.

Uit de vertrouwelijke haalbaarheidsstudie Schieoevers noord en zuid – Omgeving station Delft Zuid- blijkt dat dit in financiële zin een aanvaardbaar risico is. Dit risico moet worden afgedekt door (een) draagkrachtige projectontwikkelaar(s).

In de haalbaarheidsstudie is voorzien dat er door de uitvoering van het bestemmingsplan planschadeclaims op basis van artikel 49 WRO worden ingediend. Ook is er rekening gehouden met verzoeken tot nadeelcompensatie op grond van de Algemene Nadeelcompensatieverordening gemeente Delft, zoals door de raad is vastgesteld op 29 januari 2004. Het betreft compensatie voor bedrijven die door de uitvoering van de werkzaamheden in de uitoefening van hun bedrijf aantoonbaar schade ondervinden.

Op basis van bovengenoemde haalbaarheidsstudie is realisatie van het plan financieel uitvoerbaar.

