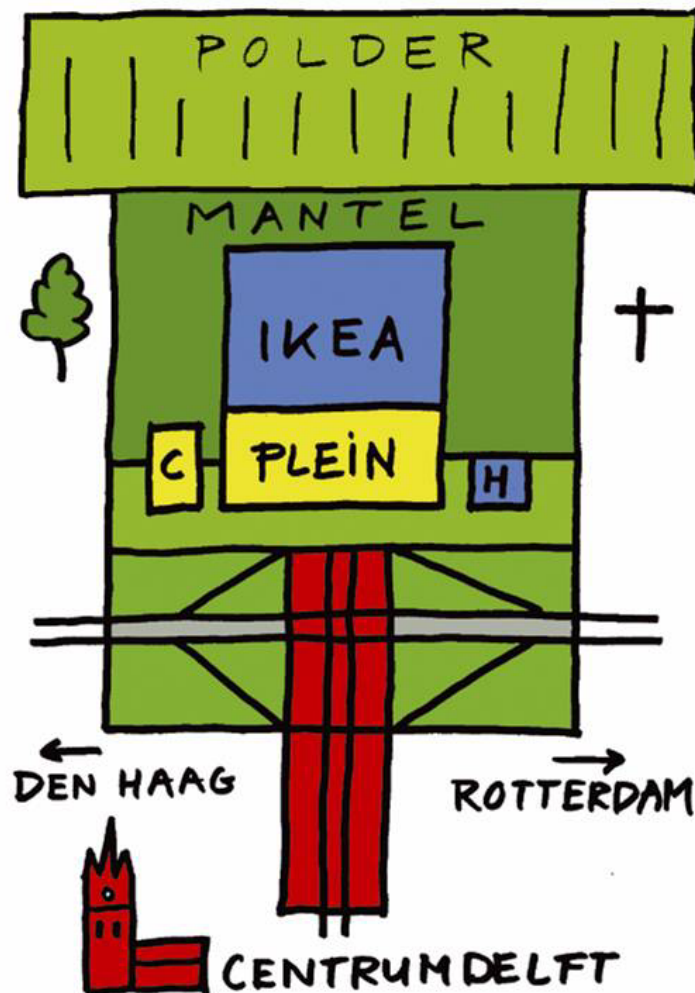


Bestemmingsplan Delftse Poort Zuid



september 2006

TOELICHTING BEHORENDE BIJ HET BESTEMMINGSPLAN

Delftse Poort Zuid

TER VISIE GELEGD DOOR BURGEMEESTER EN WETHOUDERS
d.d. 27 september tot en met 25 oktober 2004

ONHERROEPELIJK
d.d.

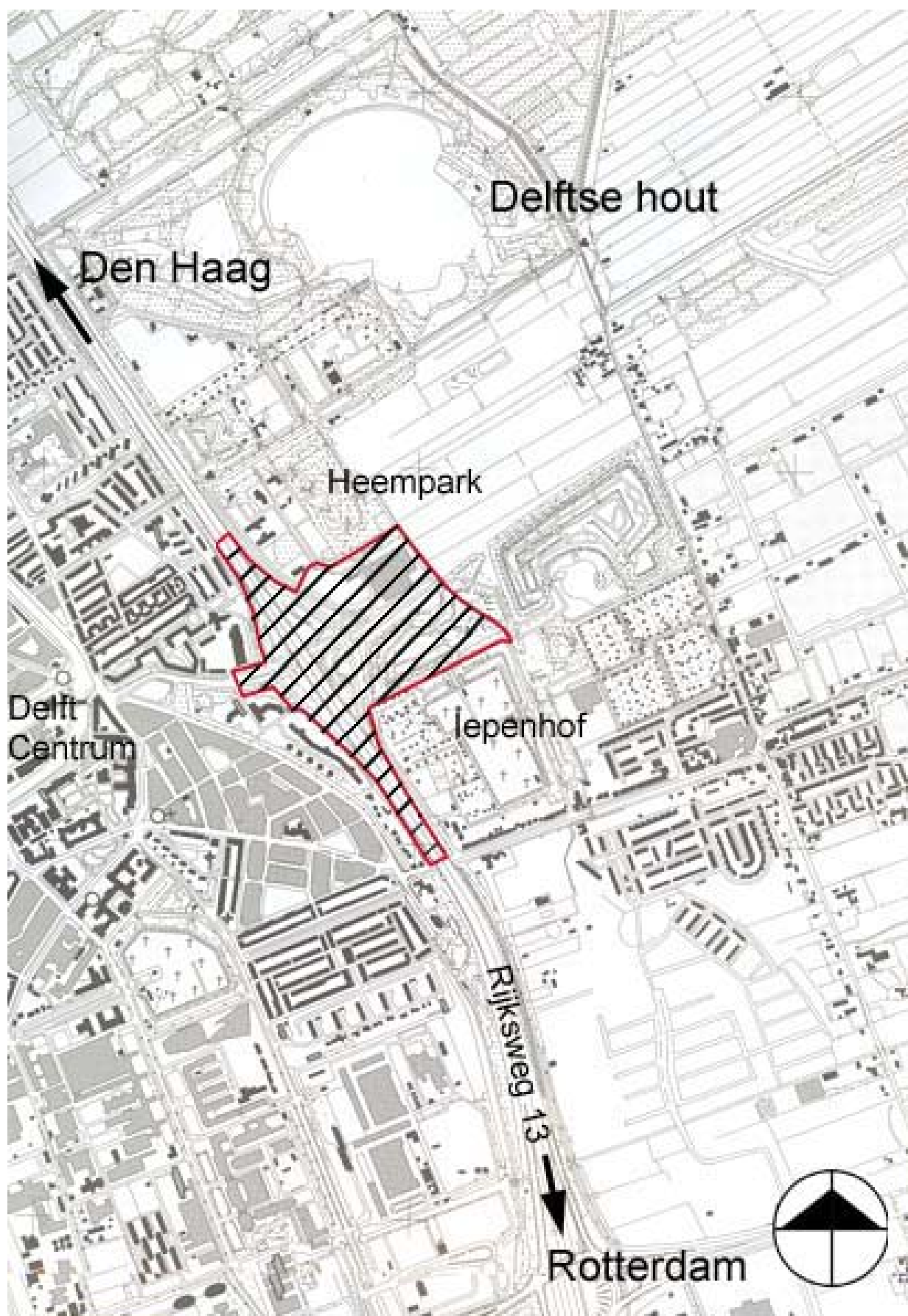
VASTGESTELD DOOR DE RAAD
d.d. 28 september 2006

GOEDGEKEURD DOOR GS
d.d.

september 2006

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel van de planvorming	3
1.2	Begrenzing van het plangebied	4
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	4
1.4	Opbouw plan	4
2	Gebiedsvisie	5
2.1	Bestaande situatie	5
2.2	Toekomstige situatie	6
2.3	Conclusie	9
3	Juridische planbeschrijving	10
3.1	Verantwoording planvorm	10
3.2	Systematiek bestemmingen	10
3.3	Specifieke elementen	10
4	Ruimtelijke opzet	12
4.1	Bestaande situatie	12
4.2	Beleid	13
4.3	Gewenste ontwikkeling	14
4.4	Conclusie	15
5	Functies	17
5.1	Grootschalige detailhandel en kantoren	17
5.2	Hotel	20
5.3	Openbare ruimte	21
6	Milieu	23
6.1	Groen en ecologie	23
6.2	Water	27
6.3	Bodem	32
6.4	Geluid	34
6.5	Lucht en geur	35
6.6	Externe veiligheid	36
7	Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid	47
7.1	Inspraak en Overleg	47
7.2	Financiële uitvoerbaarheid	47



Afbeelding 1: Ligging plangebied

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van de planvorming

In de huidige situatie heeft de afslag van Rijksweg A13 naar het centrum van Delft en de Ikea-vestiging door het alsmaar groeiende bezoekersaantal steeds vaker te maken met verkeersopstoppen. Als snelwegverbinding tussen Haaglanden en de regio Rotterdam krijgt de snelweg het nodige aan gemotoriseerd verkeer te verwerken. Vooral gedurende openingstijden op feestdagen en in de weekenden bestaan er bereikbaarheidsproblemen ter hoogte van de afslag Delft-Centrum. Verder kampt de Ikea-vestiging al enige tijd met ruimtegebrek. Zij is namelijk niet alleen een verkoopfiliaal, maar fungeert ook als internationale pilotstore¹ voor het zogeheten Ikea-concept. De mogelijkheden om nieuwe concepten te testen, managers op te leiden en franchise support te geven aan overige vestigingen worden momenteel door ruimtegebrek beperkt.

Ikea Delft en de Gemeente Delft zijn in 1998 gestart met een onderzoek naar fysieke mogelijkheden voor uitbreiding. In eerste instantie zijn alle mogelijkheden op het eigen terrein en op het direct aangrenzende terrein onderzocht. Uitbreiding aan de noordzijde is niet mogelijk gebleken, omdat dit ten koste gaat van de bufferzone om het Heempark. Aantasting van deze bufferzone gaat uiteindelijk ten koste van het Heempark, wat ongewenst is. Uitbreiding richting oostzijde is beperkt door het voornemen een ecologisch weidegebied aan deze zijde van het gebouw te realiseren. Uitbreiding aan de westzijde op of boven het parkeerterrein bleek voor Ikea Delft niet wenselijk, omdat een uitbreiding in die richting zou neerkomen op een gedeeltelijke tot gehele sloop van het bestaande gebouw. Uitbreiding aan de zuidzijde is de enige mogelijkheid tot uitbreiding gebleken.

Om de uitbreiding mogelijk te maken is in maart 2004 een voorontwerp-bestemmingsplan in procedure gebracht. Gedeputeerde Staten hebben op 30 juni 2004 een specifieke verklaring van geen bezwaar afgegeven voor bouwplannen die passen binnen het voorontwerp. Met die verklaring van geen bezwaar en het voorontwerpbestemmingsplan als ruimtelijke onderbouwing is op 17 februari 2005 bouwvergunning en vrijstelling (ex artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) verleend. Deze vrijstelling is onherroepelijk geworden op 12 oktober 2005. Met die onherroepelijkheid is het planologische regime ter plaatse formeel gewijzigd. In dit bestemmingsplan wordt daarom uitbreiding van IKEA als uitgangspunt genomen. Inmiddels is het bouwplan op stedenbouwkundig ondergeschikte onderdelen gewijzigd. De tourniquettes zijn anders geplaatst en technische ruimten zijn nu op het dak gepland in plaats van inpandig. De wijzigingen van het bouwplan ten opzichte van de vrijstelling- en bouwvergunningverlening worden wel in dit bestemmingsplan gemotiveerd. Het bestemmingsplan voorziet ook in een aanpassing van de verkeerssituatie van de afslag Delft-Centrum, zodat de zich daar voordoende verkeersproblemen verholpen worden. Binnen het plangebied wordt het verder mogelijk gemaakt een hotel aan Rijksweg A13, nabij de Hoflaan op te richten. Dit hotel is voor een deel (circa 1/3 van de 140 kamers) bedoeld om medewerkers die bij deze Ikea-vestiging worden opgeleid, op een zo kort mogelijke reisafstand te laten overnachten.

¹ De functie van pilotstore houdt in dat een deel van het management van de meeste, nieuw te openen IKEA's wereldwijd zijn introductie en opleiding in Delft krijgt. Ook veel van de nieuwe systemen, nieuwe winkelconcepten en marketingproducten worden hier getest.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied ligt ter hoogte van de afslag Delft-Centrum van Rijksweg A13 (zie ook afbeelding 1 Ligging van het plangebied). De westgrens van het plangebied wordt gevormd door de westelijke berm van de snelweg en het Lage Pad. De noordgrens wordt gevormd door het Linneauspad en de waterloop die het Heempark scheidt van de groenstrook aan de noordzijde van de Ikea-vestiging. De oostgrens wordt gevormd door de Olof Palmestraat, de waterloop ten oosten van het Heempad en de Hoflaan. De zuidgrens valt samen met de noordrand van de Hoflaan.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied gelden onderstaande bestemmingsplannen:

	Raadsbesluit
Delftse Poort 1991	28-01-1993
Delft-Oost	31-10-1996
Wippolder	26-06-1998
Heilige Land 2000	25-05-2000

Om een betere verkeersafhandeling op de afslag Delft-Centrum mogelijk te maken door zowel de op- en afritten van Rijksweg A13 als de aansluiting op de Oostpoortweg aan te passen, zijn alle van belang zijnde verkeerselementen opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

1.4 Opbouw plan

In het eerste hoofdstuk van de toelichting worden de aanleiding tot het opstellen van een nieuw bestemmingsplan en zijn doel uiteengezet. Het tweede hoofdstuk geeft de gebiedsvisie weer, waarin een ruimtelijke visie op de inrichting van het plangebied gegeven wordt. In die gebiedsvisie wordt een onderbouwde keuze gemaakt uit verschillende (mogelijk met elkaar botsende) ruimteclaims. Het derde hoofdstuk geeft een verantwoording van de planvorm en verwoordt de systematiek van de bestemmingen. In de hoofdstukken vier tot en met acht wordt een aantal onderwerpen thematisch beschreven. Elke paragraaf is onderverdeeld in de vier subparagrafen: Bestaande situatie, Beleid en onderzoek, Gewenste ontwikkeling en Conclusie. In het afsluitende hoofdstuk wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan op zowel maatschappelijk als financieel vlak.

2 Gebiedsvisie



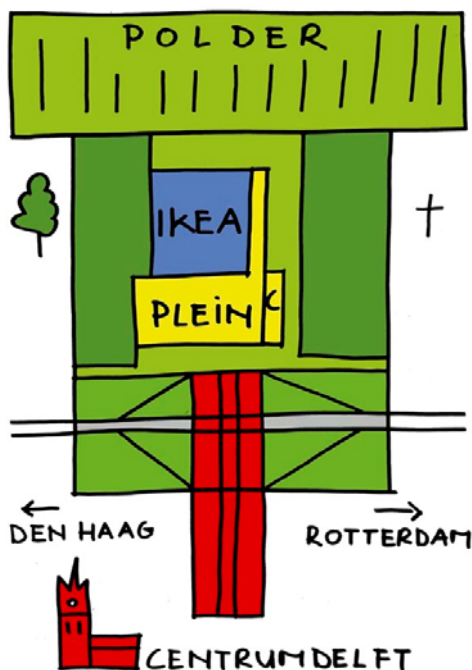
Afbeelding 2: Huidige parkeerplaats en entree tot de Ikea-vestiging

2.1 Bestaande situatie

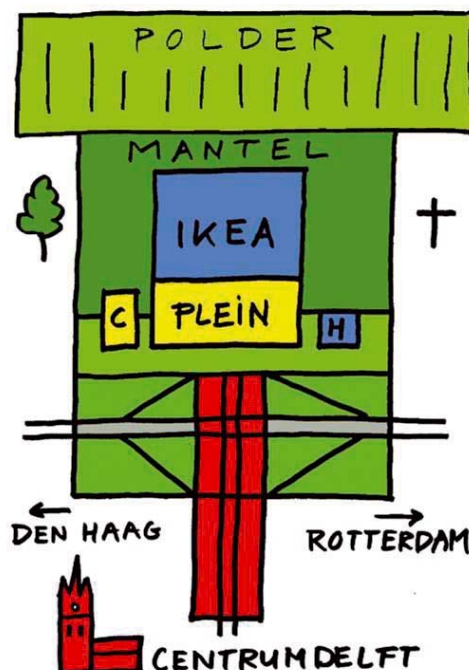
De afgelopen jaren zijn in grootstedelijke gebieden door heel Nederland nieuwe centrumlocaties ontstaan, die vanwege het gebrek aan voldoende ruimte in de binnensteden en specifieke ruimtelijke eisen vanuit de nieuwe functies vaak aan de stadsrand zijn geprojecteerd. Het centrale plaatsenmodel met een allesomvattend stadscentrum maakt plaats voor een stedelijk veld met allerlei 'kriskras'-relaties, met meerdere centra, met een eigen dynamiek. Ikea Delft behoort tot de voorhoede van deze ontwikkelingen en is één van de eerste grootschalige woninginrichtingzaken in Nederland die zich aan een snelweg vestigde. Groot verschil met huidige ontwikkelingen elders in Nederland is dat het hier alleen een Ikea-vestiging betreft. Er is dus geen sprake van een nieuw gethematiseerd winkelgebied in de vorm van een woonboulevard of clustering van winkelvoorzieningen aan de stadsrand. De locatie is centraal gelegen tussen de stedelijke velden van Den Haag en Rotterdam.

Van Rijksweg A13 gaat een sterk structurerende werking uit. De ligging van gebouwen in de naaste omgeving is nagenoeg alle gevallen gerelateerd aan de lengterichting van deze rijksweg. De gevels van kantoorgebouwen en de Ikea-vestiging zijn zo op de rijksweg georiënteerd dat het passerende wegverkeer duidelijk zicht kan hebben op de gebouwen. Het feit dat de gebouwen juist binnen en in de directe omgeving van het plangebied gelegen zijn, is niet toevallig: hier zijn de kortste afstanden tot de op- en afritten van de afslag Delft-Centrum. De Ikea vestiging die nu in gebruik is beslaat in totaal 88.000 vierkante meter, waarvan 74.000 vierkante meter in gebruik is als parkeerterrein, ontsluiting daartoe en laad- en losplek voor toeleveranciers. De hoogte van het gebouw is veertien meter, waarmee het past in het stedenbouwkundige beeld van het bedrijventerrein Delftse Poort. Het Heempark, het ecologisch weidegebied en de vuilstort zorgen voor ondersteunende groene elementen

direct ten oosten en binnen het plangebied. De Ikeavestiging ligt als het ware ingebed in een groene omgeving, die een tegenwicht vormt ten opzichte van de rijksweg. De bouw van de uitbreiding is in volle gang.



Afbeelding 3: schets van de huidige situatie



Afbeelding 4: schets van de toekomstige situatie

2.2 Toekomstige situatie

Ongeveer vier hectare van de openluchtrecreatiebestemming is omgezet in een bedrijfsbestemming ten behoeve van de uitbreiding, zodat de grootschalige detailhandelsvestiging in zuidelijke richting kan uitbreiden. Het is in het belang van de uitstraling van het bedrijventerrein Delftse Poort dat de uitbreiding van het gebouw direct aan het gebouw ontwikkeld wordt. Op deze manier lijkt de vestiging minder ruimte in te nemen dan wanneer een losstaand gebouw opgericht zou worden. Ook wordt versnippering van het groen voorkomen. Met de realisatie van een hotel, wordt een betere ruimtelijke samenhang gecreëerd tussen de grootschalige detailhandelsvestiging en de kantoorpanden aan de Olof Palmestraat. Het zichtlocatiekarakter van het bedrijventerrein Delftse Poort zal door de voorgestane ontwikkelingen versterkt worden. Aan de achterzijde van de vestiging is door het verleggen van de watergang naar de Bieslandse polder ruimte gemaakt voor de aanleg van een grondlichaam. Dit wordt voorzien van inheemse beplanting met een natuurlijke opbouw van kruid-, struik en boomlaag. Het grondlichaam en de gelaagdheid van de beplanting zorgen ervoor dat het zicht op de achterzijde verminderd wordt.

Omdat de benodigde hoogte van de wal met beplanting aan de noordzijde niet geheel bereikt wordt, is er gekozen voor de bevestiging van een scherm aan deze zijde. Het scherm wordt gemonteerd aan de gevel en kan worden begroeid met een geschikte klimplant. De combinatie van het begroeide grondlichaam met het scherm zorgt er voor dat zowel van dichtbij als vanuit de polder het directe zicht op de achtergevel weggenomen wordt.

Eén van de huidige problemen binnen het bedrijventerrein Delftse Poort is dat bij grote drukte het verkeer op de snelweg onvoldoende doorstroomt en er files ontstaan. Met een nieuwe inrichting van de verkeersaansluitingen op de snelweg

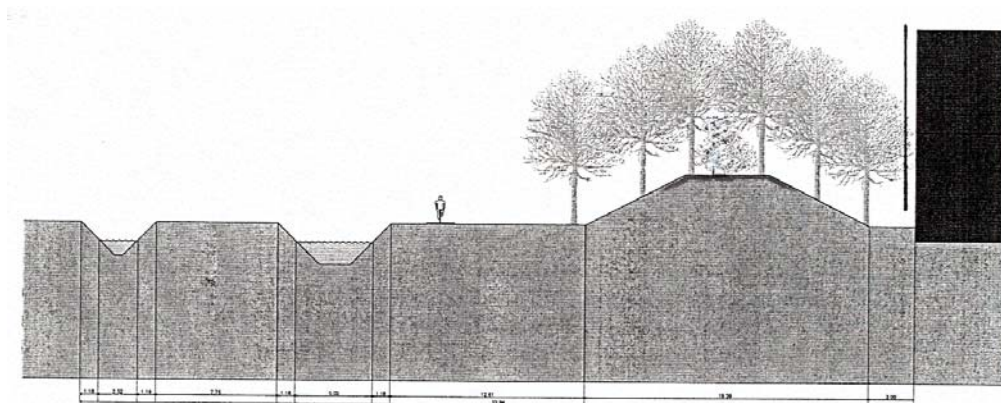
wordt terugslag voorkomen en wordt de verkeersveiligheid vergroot. Het wegverkeer richting de binnenstad en de kantoren aan de Olof Palmestraat zal zo geen onnodige hinder ondervinden van het bezoekersverkeer van en naar de grootschalige detailhandelsvestiging. Ook zal de bereikbaarheid van het recreatiegebied Delftse Hout voor langzaam verkeer vanuit Delft en vice versa verbeterd worden. Langzaam verkeer zal middels een verbeterde padenstructuur ongehinderd het recreatiegebied Delftse Hout bereiken.



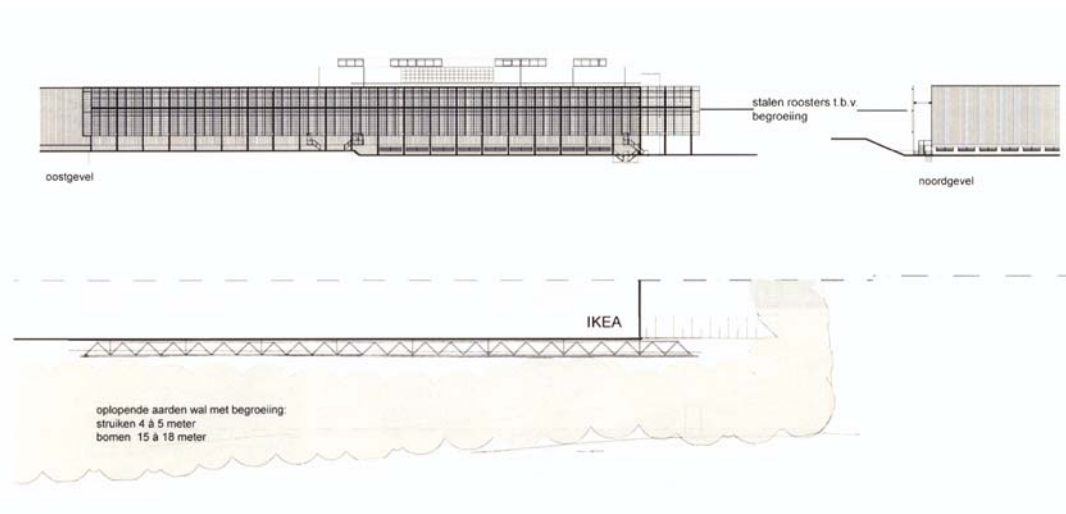
Afbeelding 5: Landschappelijke inpassing aan de achterzijde van het gebouw

De bebouwing zal van het ecologisch weidegebied, het arboretum Heempark en begraafplaats Iepenhof worden afgeschermd door een groene bufferzone. Er zal een goed ingepaste ecologische verbinding tussen Delftse Hout en het groengebied rond de Hoflaan tot stand gebracht worden. De ontwikkeling van een groenstrook aan de oostzijde van het gebouw moet ertoe leiden dat de ecologische samenhang van het gebied wordt versterkt en verder uitgebouwd. Daartoe zal aan de achterzijde van het grootschalige detailhandelsgebouw een aarden wal zo ingericht worden, dat deze op den duur een grote natuurwaarde krijgt.

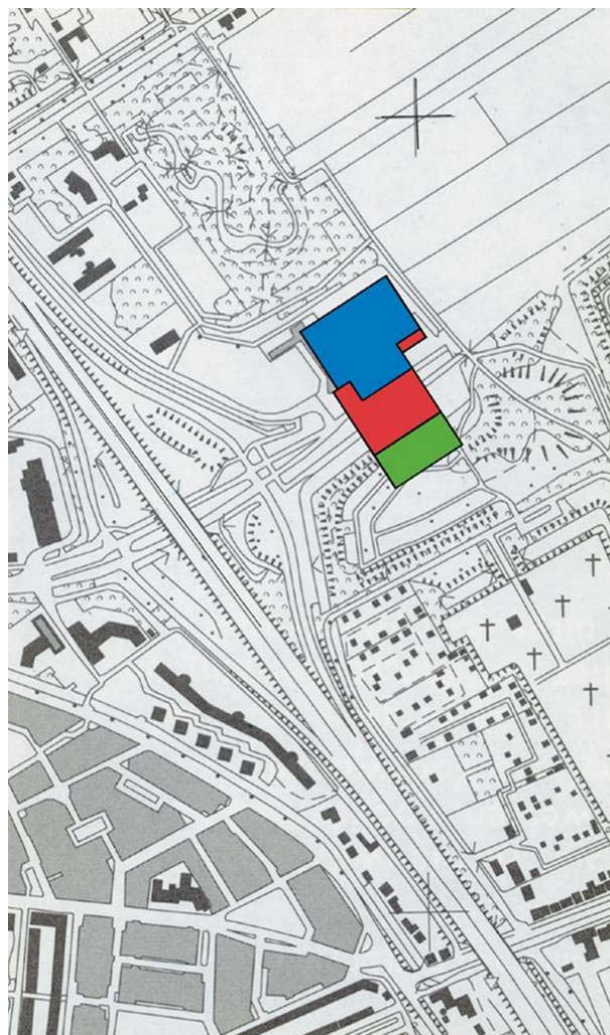
Aan de achterzijde van de vestiging is door het verleggen van de watergang naar de Bieslandse polder ruimte gemaakt voor de aanleg van een grondlichaam. Dit wordt voorzien van inheemse beplanting met een natuurlijke opbouw van kruid-, struik en boomlaag. Het grondlichaam en de gelaagdheid van de beplanting zorgen ervoor dat het zicht op de achterzijde verminderd wordt. Omdat de benodigde hoogte van de wal met beplanting aan de noordzijde niet geheel bereikt wordt is er gekozen voor de bevestiging van een scherm aan deze zijde. Het scherm wordt gemonteerd aan de gevel en kan worden begroeid met een geschikte klimplant. De combinatie van het begroeide grondlichaam met het scherm zorgt er voor dat zowel van dichtbij als vanuit de polder het directe zicht op de achtergevel weggenomen wordt.



Afbeelding 6: doorsnede achterzijde Ikea



Afbeelding 7: aanzicht achterzijde Ikea



Afbeelding 8: de bestaande Ikea (blauw) , de uitbreiding (rood) en de parkeergarage (groen).

Bij de toekomstige ontwikkelingen wordt rekening gehouden met een toereikende wateropvangcapaciteit, zodat oppervlaktewater kan worden vastgehouden en

indien noodzakelijk snel kan worden afgevoerd. Er zullen drie, grotere poelen tussen de af- en opritten van de snelweg gerealiseerd worden. Ook zijn er waterpartijen voorzien tussen de snelweg enerzijds en de Olof Palmestraat, grootschalige detailhandelsvestiging en het hotel anderzijds. Evenwijdig aan de Hoflaan zal een nieuwe waterloop gegraven worden.

2.3 Conclusie

Dit bestemmingsplan is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- Realisatie van een hotel;
- Aanpassing van de uitbreiding van Ikea als vergund op 7 februari 2005;
- Verbeterde verkeerssituatie en - afhandeling;
- Verantwoorde overgang van het grootschalige detailhandelsgebouw naar het open weidegebied;
- Voldoende waterberging.

Uitbreiding van de grootschalige detailhandelsvestiging past in de hedendaagse ontwikkelingen van grootschalige detailhandel. Zij versterkt in ruimtelijk opzicht het karakter van het bedrijventerrein Delftse Poort als zichtlocatie. Ook zorgt de uitbreiding - in samenhang met de bouw van een hotel - voor een grotere eenheid binnen het bedrijventerrein. Dit hotel past eveneens in Delftse Poort als zichtlocatie. Van een vergrote grootschalige detailhandelsvestiging en een nieuw gebouwd hotel zal een verkeersaanzuigende werking uitgaan. Daarom worden de op- en afritten van de A-13 zodanig aangepast dat het wegverkeer beter kan doorstromen.

3 Juridische planbeschrijving

3.1 Verantwoording planvorm

Gekozen is voor deze planvorm omdat met toepassing ervan ruimte voor de gewenste ontwikkelingen én een duidelijk kader ontstaat, waarbinnen deze ontwikkelingen zijn toegestaan. Zo wordt onder randvoorwaarden een uitbreiding van een grootschalige detailhandelsvestiging mogelijk gemaakt. De planvorm behartigt ook de belangen van Rijksweg A13 door een betere verkeersafhandeling ter hoogte van afslag Delft-Centrum te faciliteren. Verder stelt deze planvorm de belangen het ecologische weidegebied in de Delftse Hout zeker door te voorzien in de aanleg van een natuurstrook aan de oostzijde van het grootschalige detailhandelsgebouw.

3.2 Systematiek bestemmingen

Bestemmingen waarbinnen gebouwen mogelijk zijn, hebben een bouwvlak gekregen waarbinnen gebouwen gerealiseerd mogen worden. Eveneens is de maximale hoogte van een gebouw vastgelegd. Op deze manier worden de situering en de omvang van de ontwikkelingen ingekaderd. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is een maximale hoogte opgenomen. Situering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is in principe vrij. Voor wat betreft het overige is het bestemmingsplan flexibel opgezet.

3.3 Specifieke elementen

In dit bestemmingsplan is een aantal bestemmingen opgenomen, dat betrekking heeft op een scheiding tussen de verschillende functies die mogelijk gemaakt worden. Deze functies zijn onder te verdelen in vier groepen:

- grootschalige detailhandel en hotel;
- verkeer;
- groen;
- water.

De belangrijkste bestemming is 'Bedrijfsdoeleinden, grootschalige detailhandel'. Deze bestemming biedt ruimte aan ten hoogste één grootschalig detailhandelsbedrijf met bijhorende kantoren. De kantoren zijn echter uitsluitend toegestaan als niet-zelfstandig onderdeel van het bedrijf. Ook de parkeerplaatsen en de nog te bouwen parkeergarage ter plaatse van de aanduiding 'Parkeervoorziening' op de plankaart vallen binnen deze bestemming. Gronden die aangewezen zijn voor het hotel, zijn niet alleen bestemd voor een hotel, maar ook voor vergader- en conferentieruimtes alsmede parkeerdoeleinden ten dienste van het hotel. De maximale hoogte van het hotel bedraagt 24 meter. Groen wordt mogelijk gemaakt in drie bestemmingen: 'Natuurgebied', 'Recreatieve doeleinden (extensief)' en 'Openbaar Groen'. De bestemming 'Natuurgebied' regelt behoud, herstel of ontwikkeling van de aanwezige of aan te brengen natuur- en landschapswaarden, alsmede dat van ecologische verbindingzones binnen het plangebied. De bestemming 'Recreatieve doeleinden (extensief)' maakt het mogelijk de daartoe bestemde gronden te gebruiken voor extensieve dagrecreatie met kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen voor langzaam verkeersverbindingen en ruiterspaden en voor water. Binnen deze bestemming is het ook mogelijk de gronden in te richten zoals binnen de bestemming 'Natuurgebied' het geval is. Vrijstelling kan verleend worden ten behoeve van de realisering van gebouwen met de goothoogte van maximaal drie meter en vloeroppervlakte maximaal acht vierkante meter.

Oprichting van gebouwen is uitsluitend toegestaan als de belangen van natuur niet onevenredig geschaad worden. Het overige deel van het groen binnen het plangebied valt onder de bestemming 'Openbaar groen'.

De verschillende waterlopen en -partijen zijn ondergebracht in de bestemming 'Water'. Gronden binnen deze bestemming zijn specifiek bedoeld voor waterberging, oevers en taluds, alsmede de bescherming van de waterkwaliteit. De aanwezigheid van water wordt overigens mogelijk gemaakt binnen andere bestemmingen.

Ter bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden is in dit bestemmingsplan een aanlegvergunningsstelsel opgenomen, waardoor het verboden is om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van het college van burgemeester en wethouders bepaalde grondwerkzaamheden uit te voeren, in het gebied met een hoge archeologische waarde.

4 Ruimtelijke opzet

4.1 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen langs de noordelijke helft van Rijksweg A13, die zich uitstrekt vanaf de afslag Delft-Zuid tot de noordelijker gelegen afslag richting Ypenburg. Deze zone wordt gekenmerkt door afwisselend kantoren, een tuincentrum, opslagruimten, een kartcentrum en diverse groene functies zoals een kinderboerderij, het Heempark, begraafplaats en volkstuinten. Door de noord-zuidrichting van de snelweg en zijn barrièrewerking is deze zone in zowel functioneel als visueel opzicht gescheiden van het stadscentrum en omliggende stadswijken. De snelweg vormt een overheersend element waar een sterk structurerende werking van uitgaat.

Aan de Olof Palmestraat is een drietal kantoorpanden gelegen dat tezamen met de Ikea-vestiging het bedrijventerrein Delftse Poort vormt. De rooilijn van deze kantoorpanden ligt parallel aan de oprit naar de snelweg. In hoogte zijn twee van deze kantoorpanden en het Ikea-gebouw gelijkwaardig aan elkaar, namelijk veertien meter in hoogte met een accent van achttien meter. De oppervlakte van beide panden bedraagt 5825 m². Alleen het kantoorpand direct grenzend aan de parkeerplaats van Ikea steekt hier met zijn hoogte van 33 meter bovenuit. Dit pand heeft een oppervlakte van 1550 m² met een kleiner achterliggend gebouw met een oppervlakte van 65 m². Deze panden aan de Olof Palmestraat schermen het Heempark af van Rijksweg A13. Aan de noordzijde van het plangebied ligt het arboretum Heempark, dat door een waterloop gescheiden wordt van de Ikea-vestiging. Ten oosten van het Heempark en het Ikea-gebouw ligt het open weidegebied van de Bieslandse polder. Aan de westzijde van de snelweg bevinden zich woonwijken. De twee kantoorgebouwen ter hoogte van de aansluiting op de snelweg hebben een hoogte van 21 meter.

Het plangebied zelf bestaat uit een deel van de snelweg, de in het groen gelegen Ikea-vestiging, parkeervoorzieningen behorend bij de vestiging en het groen van de voormalige vuilstort. Het gebouw is duidelijk zichtbaar vanaf de snelweg en herkenbaar door zijn kleurstelling. Herkenning op redelijk grote afstand wordt mogelijk gemaakt door een dertig meter hoge reclamemast. De entree en de parkeerplaats aan de voorzijde van het woonwarenhuis zijn georiënteerd op de snelweg.

De zuidzijde van het plangebied wordt gevormd door de voormalige vuilstortplaats, een geaccidenteerd terrein met een gemiddelde hoogte van vier meter, dat wordt omsloten door een brede singel. Deze voormalige vuilstort was in gebruik als openbare ruimte en ingericht als park. De huidige inrichting van het terrein als geheel wordt als onoverzichtelijk ervaren. Dit wordt veroorzaakt door de wegenstructuur en de hoogteverschillen tussen de entree en het parkeerterrein.

4.2 Beleid



Afbeelding 9: Bestaand voetpad langs het Heempark

Het nationale ruimtelijk beleid is neergelegd in de Nota Ruimte. De Nota Ruimte gaat uit van decentralisatie daar waar mogelijk. Dit houdt in dat de provincie, het stadsgewest en de gemeente de aangewezen overheden zijn om ruimtelijk orderingsbeleid op te stellen.

Het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging (PDV/GDV-beleid) is vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Dit locatiebeleid wordt gedecentraliseerd naar de provincies en –voorzover het om binnen-regionale vraagstukken gaat- naar de WGR-plusregio's, zoals voor de gemeente Delft het stadsgewest Haaglanden waarin de gemeente Delft participeert. Het doel van het nieuwe locatiebeleid is een goede plaats voor ieder bedrijf te bieden, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van steden en dorpen.

Essentieel is dat het locatiebeleid ten minste regels en criteria bevat die waarborgen dat:

bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit het oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;

Aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting); en dat

Aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met arbeids- en/of bezoekersintensieve functies ruimte wordt geboden op locaties bij voorkeur in de nabijheid van openbare vervoersknooppunten en met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers en vervoersverbindingen.

In het Streekplan Zuid-Holland West uit 2003 wil het provinciebestuur de ontwikkeling van de Randstad tot groene Deltametropool ondersteunen. Het ruimtelijk-economisch beleid is er in de eerste plaats op gericht mobiliteitsintensieve functies te concentreren rond knopen binnen het stedelijk gebied. Daarbij gaat het onder andere om kantoren, detailhandel en leisure. Herontwikkeling, intensief ruimtegebruik, segmentering, selectief uitgiftebeleid en duurzame ontwikkeling zijn daarbij kernbegrippen. Het deel van het plangebied ten oosten van Rijksweg A13 is op de plankaart van het streekplan aangegeven als 'Bestaand bedrijventerrein'. Het plangebied als geheel valt binnen de 'Bebouwingscontour' voor het stedelijk gebied. Dat betekent dat bebouwing van het gebied in principe mogelijk is.

Het Stadsgewest Haaglanden heeft vanuit haar positie als kaderwetgebied (sinds 1 januari 2006 als plusregio) in 2001 de regionale structuurvisie detailhandel vastgesteld voor een periode van 5 jaar. In deze visie zijn de belangrijkste winkelgebieden gedefinieerd. Hierin is aangegeven met hoeveel m² deze kunnen uitbreiden.. Voor het gebied aan de oostkant van Delft was volgens het stadsgewest nog ruimte voor uitbreiding van de handel in volumineuze goederen. Op 5 juli 2006 werd door het stadsgewest de ontwerp-detailhandelstructuurvisie 2006-2010 ter inzage gelegd. Uit deze structuurvisie blijkt dat de werkgroep van het stadsgewest die zich specifiek bezig houdt met grootschalige detailhandel akkoord gegaan met de uitbreidingsplannen van Ikea.

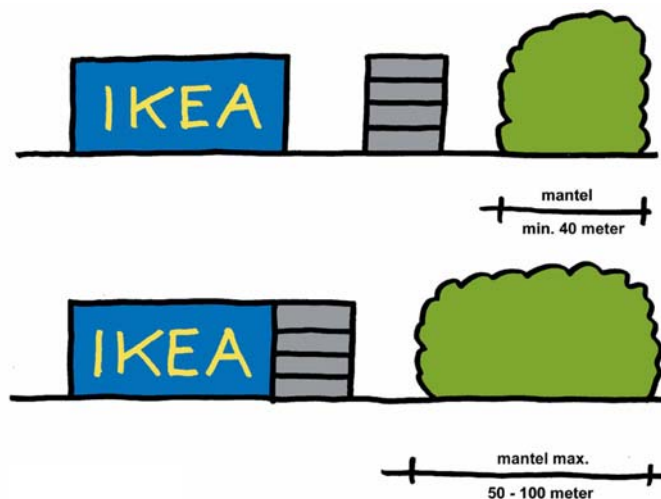
4.3 Gewenste ontwikkeling

Het is gewenst het oppervlak en de bouwhoogte van de bestaande grootschalige detailhandelsvestiging te vergroten. Daartoe is bouwvergunning en vrijstelling verleend. Onderdeel van deze uitbreiding is de bouw van een aanpalende parkeergarage. Deze garage vormt samen met de grootschalige woninginrichtingzaak één gebouw dat met de voorzijde naar Rijksweg A13 gericht is. De hoogte van het deel waarin de winkel en het magazijn gevestigd zijn wordt ten opzichte van het bestaande peil 11,5 m. In de noordoosthoek van het gebouw is een extra verdieping voorzien, waarmee een hoogteaccent ontstaat van 16 m met een breedte van bijna 45 m en een diepte van ruim 30 m. De parkeergarage zal vier lagen kennen, zodat de hoogte van dit deel het gebouw uitkomt op ongeveer 14 meter ten opzichte van peil. De hellingbaan passen binnen de hoogte van 14 meter, de liften aan de voorzijde worden circa 16 meter hoog. Het gebouw heeft als geheel - gezien vanaf de snelweg - een breedte van bijna 260 meter. De maximale diepte bedraagt ongeveer 130 meter. Door kleurgebruik en geleiding van de voorgevel wordt de massaliteit van het gebouw genuanceerd. Op het gebouw kunnen technische ruimten met een maximale hoogte van 4 meter worden geplaatst.

Het hotel zal een zelfstandig gebouw vormen dat aan de snelweg staat, ten zuidwesten van de vestiging voor grootschalige detailhandel. De afstand tussen het hotel en de snelweg zal ongeveer even groot zijn als die tussen de snelweg en de bestaande kantoorbebouwing ten noorden van het plangebied.

Aanpassingen aan de verkeersstructuur zullen samen met de bouw van een garage een oplossing moeten bieden voor de huidige verkeersproblematiek. Het parkeerterrein aan de voorzijde van het gebouw en de huidige parkeerkelder blijven gehandhaafd. Voorwaarde is dat de bereikbaarheid van het Delftse centrum verbetert en dat de voorgestelde ontwikkelingen geen negatieve effecten hebben op het functioneren van Rijksweg A13. De op- en afritten van de snelweg worden verdubbeld. De aanpassing van de infrastructuur wordt gekoppeld aan een verbetering van de relatie tussen de west- en oostzijde van de snelweg. Op- en afritten worden ruimtelijk met elkaar verbonden, de inrichting

van het maaiveld zal éénduidig zijn en de afslag Delft-Centrum zal duidelijk herkenbaar zijn. Fietzers en voetgangers krijgen in deze zone een eigen plaats en kunnen ongehinderd vanuit het centrum het Delftse Hout bereiken. Hierbij is gekozen voor een nieuwe inrichting van het gedeelte tussen Rijksweg A13 en de bestaande wandel- en fietspaden als het Linneauspad en dat langs de Hoflaan.



Afbeelding 10: Door de parkeergarage tegen het gebouw aan te plaatsen, ontstaat er een rustiger beeld en is er meer ruimte voor groen park

Bij een vergroting van het gebouw voor grootschalige detailhandel en de bijhorende aanpassingen aan de infrastructuur én aan het aanwezige groen hoort een volwaardige inrichting van de openbare ruimte. Hierbij zullen de bestaande hoogteverschillen aangepast worden, zodat er een overzichtelijk terrein ontstaat, dat een representatieve uitstraling heeft in de richting van de snelweg. Het deel van de voormalige vuilstort dat niet bebouwd wordt, behoudt het groene karakter en zal zo een geleidelijke overgang vormen naar de naastgelegen begraafplaats. In de openbare ruimte rondom het gebouw en het parkeerterrein moeten de routes voor wandelaars en fietsers duidelijk afleesbaar zijn.

4.4 Conclusie

De vergroting van de oppervlakte van de vestiging voor grootschalige detailhandel binnen het bedrijventerrein Delftse Poort is in overeenstemming met beleid van hogere overheden.

De herkenbaarheid van de afslag Delft-Centrum alsmede de landschappelijke inpassing van het gebouw met het bijbehorende parkeerterrein zijn twee belangrijke ruimtelijke uitgangspunten. Speciale aandacht dient uit te gaan naar de positie van fietsers en voetgangers en de bereikbaarheid van het Delftse Hout.

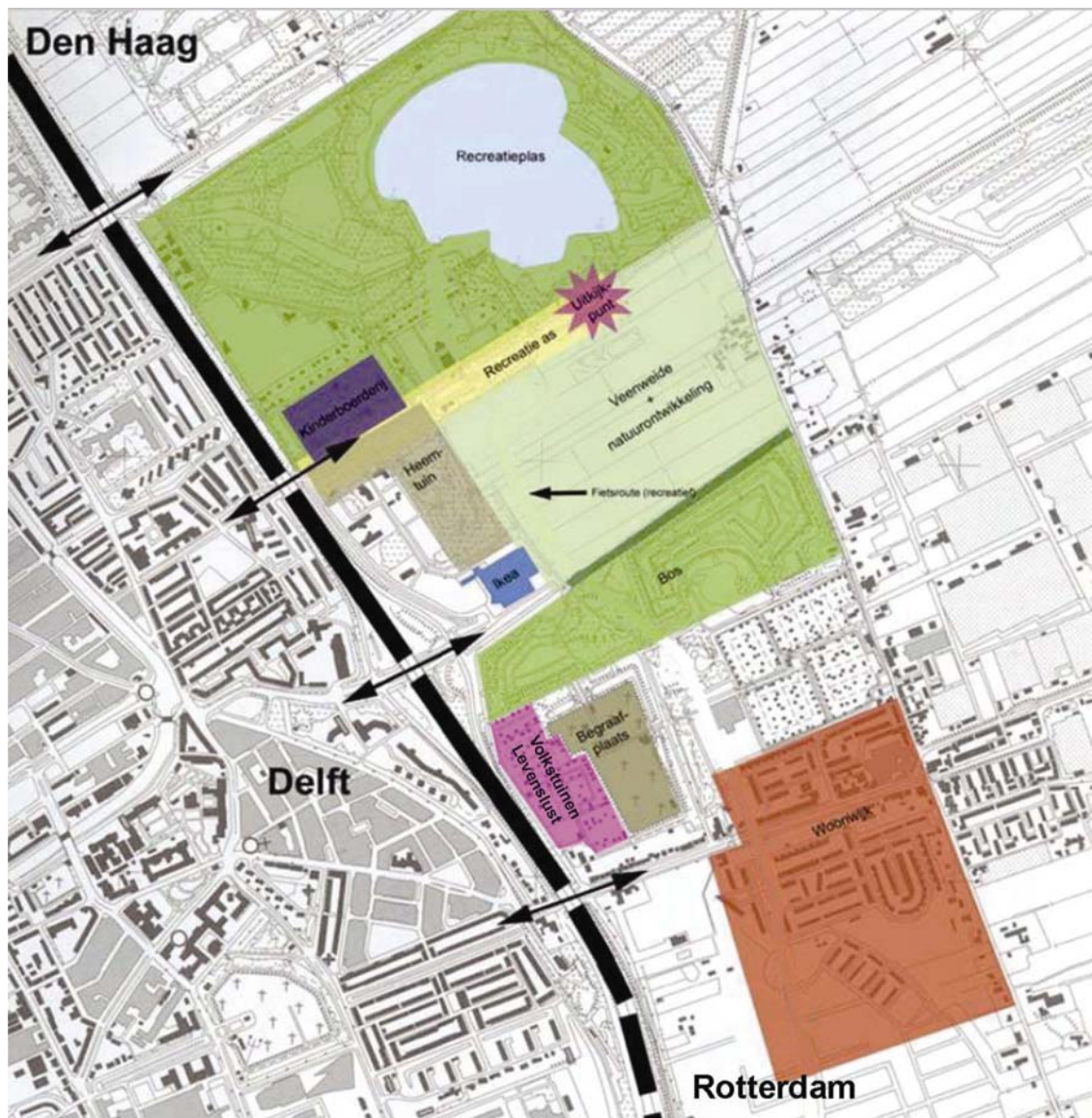
5 Functies

5.1 Grootschalige detailhandel en kantoren

5.1.1 *Bestaande situatie*

De vestiging van Ikea Delft neemt een bijzondere positie in door haar functie als interne-pilotstore voor het Ikea-concept. Dit betekent bijvoorbeeld dat een groot deel van het management van de meeste nieuw te openen Ikea-vestigingen zijn introductie en opleiding krijgt in Delft. De pilotstore in Delft heeft een voorbeeldfunctie voor de andere Ikea vestigingen in de wereld. Verder worden in de pilotstore continue tests en ontwikkelingsprogramma's uitgevoerd, met als doel het verbeteren van het Ikea-concept en het functioneren van de winkels. De mogelijkheden om nieuwe concepten uit te testen worden inmiddels beperkt door het tekort aan ruimte.

De Ikea-vestiging herbergt de functies grootschalige detailhandel, kantoren en horeca in één en hetzelfde gebouw (totaal 21.734 m² meter bruto vloeroppervlak). De detailhandelsfunctie is onderverdeeld in een winkel (3.819 m² verkoopvloeroppervlak) en een bijbehorende zelfbedieningsmagazijn (6.831 m² verkoopvloeroppervlak) met een totaal oppervlakte van 10.650 m² verkoopvloeroppervlak. Ten behoeve van het functioneren van de winkel als pilotstore is er momenteel een oppervlakte van 4.070 m² bruto vloeroppervlak in gebruik als kantoorruimte. Dit is inclusief de kantoorruimte voor de franchisegever (Inter Ikea systems). Een groter wordend deel van de kantoorruimte wordt thans gevonden in de vorm van portocabins aan de achterzijde van het gebouw. De horecafunctie (1.310 m² bruto vloeroppervlak) in dit pand is onderdeel van het winkelconcept en bestaat uit een restaurant. De bouw van de uitbreiding van Ikea is thans in volle gang.



Afbeelding 11: Functies in de directe omgeving van het plangebied

5.1.2 Beleid en onderzoek

In de provinciale Structuurvisie Detailhandel uit februari 1997 is voor detailhandel een uitbreidingsmogelijkheid van ongeveer drieduizend vierkante meter voorzien. De Provincie Zuid-Holland streeft met de Structuurvisie Detailhandel naar het versterken van de bestaande en geplande verzorgingsstructuur. Het Stadsgewest Haaglanden heeft in zijn Structuurvisie detailhandel uit 2001 een viertal kernopgaven geformuleerd met betrekking tot regionaal-verzorgende winkelfuncties. Eén daarvan is een verdere opvang van de marktbehoefte voor volumineuze detailhandel. Wat betreft de oostflank van Haaglanden bestaan er uitbreidingsmogelijkheden en kansen voor de branche woninginrichting. Binnen het wensbeeld van het stadsgewest zullen ontwikkelingen op het gebied van woninginrichtingsbranche geconcentreerd dan wel gethematiseerd zijn. Met betrekking tot woninginrichting op PDV/GDV-locaties wordt gesteld dat er extra marktruimte is van 20.000 vierkante meter verkoopvloeroppervlak binnen Haaglanden.

In Kennis van zaken - Een structuurvisie voor de detailhandel 1997-2007 wordt Ikea Delft aangemerkt als een 'solitaire vestiging', die een aanvulling vormt op het detailhandelsaanbod in Delft. Samen met Makro is ze de twee perifere

vestigingen met een bovenregionale aantrekkingskracht. Eén van de doelstellingen uit deze structuurvisie is de koopkracht zoveel mogelijk te binden en een aantrekkelijk winkelklimaat te scheppen dat ook aantrekkelijk is voor consumenten uit de regio en daarbuiten. In de Ontwikkelingsvisie Delft 2025 wordt Delft gezien als schakel in het netwerk van Rotterdam en Den Haag. De Ikea-vestiging is in de visie ondergebracht in de aanduiding 'bovenwijkse voorzieningen'.

In de nota Bedrijven en bestemmingsplannen uit 2003 wordt het grondgebied van de gemeente onderverdeeld in gebiedstypen met elk een eigen regeling, die bepaalt welke categorieën bedrijven worden toegestaan. Het deel ten noorden van de Oostpoortweg valt onder het gebiedstype 'Bedrijventerrein 2', waar bedrijven uit categorie 3.1 of lager zonder meer toegestaan zijn en bedrijven uit categorieën 3.2 en 4 kunnen worden toegestaan met een vrijstellingsregeling waaraan de algemene vrijstellingsvoorwaarden zijn verbonden. Het deel ten zuiden van de Oostpoortweg valt onder 'Buitengebied', waarbinnen ruimte is voor agrarisch en extensief recreatiegebruik als wel sportvoorzieningen. De binnen het plangebied aanwezige bestemmingen 'Bedrijfsdoeleinden Grootchalige detailhandel' en 'Hotel' vallen niet onder de gemeentelijke begripsbepaling van bedrijven. Ze vormen op zichzelf staande bestemmingen waarbinnen de toegestane activiteiten overigens wel worden gekoppeld aan de maximaal toegelaten categorie.

Het distributieplanologisch onderzoek Uitbreidingsmogelijkheden Ikea-Delft, dat in april 2003 is uitgevoerd door ECORYS-Kolpron, heeft uitgewezen dat ongeveer 73 procent van de door Ikea Delft gerealiseerde omzet komt uit het primaire verzorgingsgebied (een gebied vallend in een straal tot vijftien kilometer rond de vestiging). Ongeveer 19,5 procent van de omzet komt uit het secundaire verzorgingsgebied (een gebied in een straal tussen vijftien en vijfentwintig kilometer) en ongeveer 7,7 procent komt uit het tertiaire verzorgingsgebied (het gebied buiten de straal van vijfentwintig kilometer). In het primaire en secundaire verzorgingsgebied van deze vestiging voor grootschalige detailhandel wonen ongeveer 389.000 respectievelijk 1.429.000 mensen.

Tegen het jaar 2010 zullen deze aantallen toegenomen zijn tot 412.000 respectievelijk 1.534.000 inwoners. Confrontatie van het bestedingspotentieel met het aanwezige aanbod van ongeveer 470.000 m² vierkante meter verkoopvloeroppervlak in het primaire verzorgingsgebied, heeft in 2003 aangetoond dat er een marktruimte is in de branche woninginrichting (inclusief woningtextiel en verlichting) en keukens van respectievelijk ongeveer 40.000 m² en 12.400 m² verkoopvloeroppervlak. In 2005 zal deze marktruimte als gevolg van de demografische ontwikkeling en een toename van de bestedingen zijn toegenomen tot 40.500 m² respectievelijk 12.500 m² verkoopvloeroppervlak. In 2010 wordt een marktruimte voorzien van 45.300 m² verkoopvloeroppervlak voor de branche woninginrichting (inclusief woningtextiel en verlichting) en 15.200 m² verkoopvloeroppervlak voor de branche keukens. Voor de branches tezamen betekent dit dat in 2010 nog ongeveer 60.500 m² verkoopvloeroppervlak marktruimte overblijft voor eventuele uitbreiding op andere locaties. Als gevolg van de uitbreiding van Ikea zal het bestaande aanbod in het primaire verzorgingsgebied geconfronteerd worden met een marktaandeel van Ikea Delft van zestien procent in 2010, tegen twaalf procent op dit moment.

Huidig en toekomstig door Ikea Delft gewenst formaat

Funcie	Huidig	Toekomstig	Uitbreiding
Winkel (m2 v.v.o.)	3.819	5.928	2.109
Winkelmagazijn (m2 v.v.o.)	6.831	10.590	3.759
Magazijn (m2 b.v.o.)	5.144	12.063	6.919

Horeca (m2 b.v.o.)	1.310	2.323	1.013
Kantoren (m2 b.v.o.)	4.070	5.779	1.709
Totaal Ikea (m2 v.v.o.): winkel + winkelmagazijn	10.650	16.518	5.868
Totaal Ikea (m2 b.v.o.)	21.734	38.331	16.597

Bron: ECORYS-Kolpron (8 april 2003) Uitbreidingsmogelijkheden Ikea-Delft

5.1.3 Gewenste ontwikkeling

Delft kan door zijn ligging in het netwerk van Rotterdam en Den Haag profiteren van het (inter)nationale vestigingsmilieu van beide steden. Deze Ikea-vestiging zal een bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in de regio met ongeveer achthonderd banen.

Ikea Delft wil uitbreiden van ruim 21.500 m² naar ruim 38.000 m² bvo. Het winkeloppervlak kan vergroot worden van 10.650 m² tot 16.518 m². De magazijnruimte kan vergroot worden met ongeveer 6.900 m² bvo. De kantoor en horecaruimten kunnen gezamenlijk toenemen met ongeveer 2.700 m² bvo. Het totale niet-winkel zal zo toenemen met ongeveer 9.600 m² bvo.

5.1.4 Conclusie

Uit onderzoek is gebleken dat vraag is naar voorgestane ontwikkelingen. Die ontwikkelingen zijn in overeenstemming met beleid van diverse overheden.

5.2 Hotel

5.2.1 Bestaande situatie

Momenteel bevindt zich geen hotel op deze locatie.

5.2.2 Beleid en onderzoek

Met de beleidsnotitie Hotelvestigingsbeleid uit oktober 2003 concretiseert de Gemeente Delft haar hotelvestigingsbeleid tot 2013. Eén van de uitgangspunten in de notitie is dat zo goed als mogelijk voldaan wordt aan de vraag naar extra hotelcapaciteit door onder andere de vestiging van nieuwe hotels. Een ander uitgangspunt is dat locaties voor nieuwe hotels worden ontwikkeld in de nabijheid van openbaar vervoer. In de komende tien jaar is er op de Delftse hotelmarkt ruimte voor een toename van 250 tot 400 hotelkamers. Er worden ongeveer 140 nieuwe hotelkamers binnen het plangebied "Delftse Poort Zuid" gerealiseerd.

5.2.3 Gewenste ontwikkeling

Grenzend aan de nieuw aan te leggen waterloop langs de Hoflaan kan aan de oostzijde van de snelweg een hotel gerealiseerd worden. De plannen voor het hotel zijn het afgelopen jaar uitgewerkt en blijken af te wijken van hetgeen in het ontwerpbestemmingsplan mogelijk was gemaakt. De footprint is zowel in de lengte als in de breedte met enige meters toegenomen waarbij gelijktijdig de bouwhoogte van 32 m op een plint van 4.5 m is verlaagd naar 24 meter over het gehele bouwvlak.

Dit laatste komt tegemoet aan een bezwaar van een zuidelijker gelegen volkstuindersvereniging die aantasting van hun privacy op de volkstuinen vrezen door de eerder toegestane bouwhoogte. Deze nieuwe vormgeving is ruimtelijk aanvaardbaar en tast belangen van omwonenden niet aan maar komt aan die belangen tegemoet. Om die reden is de nieuwe vorm van het hotel in het bestemmingsplan in het vast te stellen bestemmingsplan overgenomen.

5.2.4 Conclusie

Het hotel past binnen het beleid dat door de gemeente wordt gevoerd.

5.3 Openbare ruimte

5.3.1 *Bestaande situatie*

De voormalige vuilstort voor zover gelegen in het plangebied bood mogelijkheden tot openluchtrecreatie. Door zowel de graslanden als de beboste delen liepen een aantal wandelpaden en waren hier en daar bankjes opgesteld. Wandelpaden en een fietspad ontsloten het hoger gelegen gebied met zitplekken en een speelweide. Het gebied wordt redelijk druk bezocht door wandelaars en joggers. Het gebied van de voormalige vuilstort gaat over in het oostelijk gelegen recreatiegebied Delftse Hout en maakt onderdeel uit van een aantal recreatieve voorzieningen langs Rijksweg A13. Aan de oostzijde van het plangebied ligt het Heempad dat als fietspad een aantal recreatieve functies in de zone langs de rijksweg ontsluit. Ook het Linnaeuspad langs de noordgrens van het plangebied vervult een recreatieve functie. Hetzelfde geldt voor het fietspad over de Oostpoortweg dat de binnenstad van Delft verbindt met het recreatiegebied Delftse Hout.

5.3.2 *Beleid*

In Recreatie 2000+ signaleert de Provincie Zuid-Holland dat het landelijk gebied een belangrijk onderdeel van het recreatieve aanbod is, naast de groengebieden die vooral ingericht zijn voor recreatie. Ook ziet zij dat door de voortschrijdende verstedelijking en toenemende congestie op de autowegen deze gebieden steeds moeilijker te bereiken zijn. De voormalige vuilstort is in de gemeentelijke Ontwikkelingsvisie Delft 2025 als onderdeel van Delftse Hout aangeduid met 'parken'. Parken en andere bijzondere openbare ruimten kunnen benut worden voor manifestaties, onder andere op het gebied van kunst. Een van de acties die de gemeente wil ondernemen is het stimuleren van de economisering van recreatie ('recreatie op eigen benen'), mits:

Zij past binnen de identiteit van de toekomstige grote stadsparken in de Zuidvleugel van de Randstad, zoals het Delftse Hout;

De openbare toegankelijkheid behouden blijft;

Er ruimte is voor zowel indoor- als openluchtrecreatie.

5.3.3 *Gewenste ontwikkeling*

De voormalige vuilstort zal ondanks de verkleining van zijn oppervlak een recreatieve functie blijven vervullen. Bij de herinrichting zullen de gronden van het deel van de voormalige vuilstort, die niet aangewend worden voor de uitbreiding van de vestiging voor grootschalige detailhandel, in functioneel opzicht één geheel gaan vormen met het recreatiegebied Delftse Hout. Ook al zal het fietspad over de Oostpoortweg ten oosten van Rijksweg A13 komen te vervallen bij de voorgestelde ontwikkeling en zal er een nieuwe langzaam verkeersroute tussen het recreatiegebied Delftse Hout en het centrum van Delft aangelegd worden. Een nieuwe route wordt gevonden door de Hoflaan een goede aansluiting te geven op het deel van de Oostpoortweg dat gehandhaafd blijft. Deze fietsroute over het Heempad zal een aantrekkelijke route zijn waarbij de nabijheid van bebouwing niet voelbaar is en zij haar recreatieve functie blijft vervullen. Recreatieve fiets- en wandelroutes binnen het plangebied zijn herkenbaar en veilig. Ook zal de ontbrekende schakel in de regionale fietsverbinding tussen Den Haag en Rotterdam langs de rijksweg tot stand komen.

5.3.4 *Conclusie*

De gewenste ontwikkelingen met betrekking tot openbaar groen en recreatie passen binnen zowel het provinciale als het gemeentelijke beleid. Tevens

resulteren zij in een verbeterde ruimtelijke inrichting ten opzichte van de bestaande situatie.

6 Milieu

6.1 Groen en ecologie

6.1.1 *Bestaande situatie*

De bouw van de uitbreiding is in 2005 gestart. Daarmee is op gebied van ecologie de bestaande situatie het best te omschrijven als één grote bouwput, met enig herstel aan de oostzijde van het plangebied. Voordat de bouw startte werd het plangebied gekarakteriseerd door een relatief grote variatie in structuur en vegetatie. Juist vanwege die aanwezigheid is aan de uitbreiding de voorwaarde gekoppeld dat de natuurwaarden die als gevolg van de bouw verloren gaan zal worden gecompenseerd.



Afbeelding 12: De huidige Ikea-vestiging gezien vanuit de Delftse Hout

6.1.2 *Beleid en onderzoek*

De Flora- en Faunawet biedt een integraal en samenhangend wettelijk kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten en heeft als doel de in het wild voorkomende soorten in stand te houden.

In het Beleidsplan "Milieu en Water 2002-2004" stelt de Provincie Zuid-Holland dat zij het areaal natuur wil uitbreiden en de kwaliteit ervan wil verbeteren door natuurgebieden met elkaar te verbinden.

Met het Ecologieplan Delft: Een groen netwerk, de groene aders van Delft wil de gemeente onder andere biodiversiteit bevorderen, natuurwaarde verhogen en beleid afstemmen op duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Het plan geeft tevens aan welke typen natuur en welke dier- en plantensoorten waar behouden dienen te worden of het vóórkomen ervan mogelijk wil maken. In dit ecologieplan wordt gesteld dat de Gemeente Delft binnen plangebied van "Delftse Poort Zuid" streeft naar een "landschappelijke inpassing van Ikea en het terrein van de voormalige vuilstort in het ecologisch weidegebied. Hierbij zal de nadruk liggen op het behoud van ecologische en recreatieve verbindingen, struweelvogels en een natuurvriendelijke inrichting van de oevers. Afzonderlijk is een compensatieplan opgesteld

Vanwege de ligging van het plangebied binnen de 'Bebouwingscontour' op de kaart van het Streekplan Zuid-Holland West is op grond van het provinciale beleid geen compensatie verplicht voor het groen dat verloren zal gaan bij een uitbreiding van de vestiging voor grootschalige detailhandel. De Gemeente Delft wil echter op grond van haar Ecologieplan Delft wel verzachtende en compenserende maatregelen treffen.

Uit onderzoek dat in 2001 is verricht door Bureau Waardenburg bv, is gebleken dat op het terrein van de voormalige stortplaats geen flora aanwezig is of naar verwachting aan te treffen zal zijn, die valt onder bescherming van de Natuurbeschermingswet, de Habitat- en Vogelrichtlijn² of voorkomt op de Rode Lijstsoorten. Hetzelfde geldt voor de aanwezige fauna, met uitzondering van de onder de Natuurbeschermingswet vallende middelste groene kikker en de op de Rode Lijst staande kroeskarper. Beide soorten zijn tijdens dit onderzoek vastgesteld binnen het onderzoeksgebied. Tevens is voor deze soorten ontheffing aangevraagd en verleend (29 december 2004).

Alle aangetroffen 25 soorten broedvogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd middels de Flora- en Faunawet 1998. Vleermuizen foerageren in het gehele groengebied grenzend aan het plangebied.

Ook zijn diersoorten als mol, konijn, bosmuis en bruine rat vastgesteld. De eerste drie zijn beschermde diersoorten, de laatste niet. De aangetroffen insecten zijn geen van alle beschermd. Reptielen zijn in het geheel niet aangetroffen op de voormalige vuilstort. De diversiteit aan plantensoorten en variatie aan structuren binnen het zuidelijk deel van het plangebied is voor een parkgebied aan de rand van een verstedelijkt gebied groot te noemen.

Op 27 september 2005 heeft BSR ecologische adviesbureau een onderzoeksrapport uitgebracht over de aanwezige vissoorten in de watergangen in het plangebied. Volgens dit rapport zijn er slechts 4 algemeen voorkomende en niet-beschermde vissoorten aangetroffen.

In de quick scan van 11 juli 2006 is aangegeven welke natuurwaarden, in het bijzonder beschermde soorten, er in het gebied voorkomen en wat de mogelijke gevolgen zijn voor beschermde gebieden. De quick scan heeft plaatsgevonden op grond van bronnenonderzoek en terreinbezoek. Ten opzichte van eerdere onderzoeken in 2001 en 2005 is er een aantal veranderingen opgetreden waaronder het dempen van de watergang aan de noordzijde van het plangebied, het verwijderen van bosplantsoen en graslandvegetatie, het realiseren van een doorgaande waterverbinding aan de zuidzijde van het plangebied en het realiseren van een aarden wal. Op basis van het veld- en brononderzoek is geconcludeerd dat deze maatregelen hebben geleid tot een verhoging van algemeen voorkomende flora en insecten en het potentieel leefgebied van amfibieën en vleermuizen sterk is vergroot. Naast algemene soorten zijn geen soorten waargenomen waarvoor een ontheffing moet worden aangevraagd, met uitzondering van vleermuizen aan de zuidzijde van het plangebied waar afzonderlijk onderzoek naar is uitgezet. Wel is een afname zichtbaar in het voorkomen van (broed)vogels.

6.1.3 Gewenste ontwikkeling

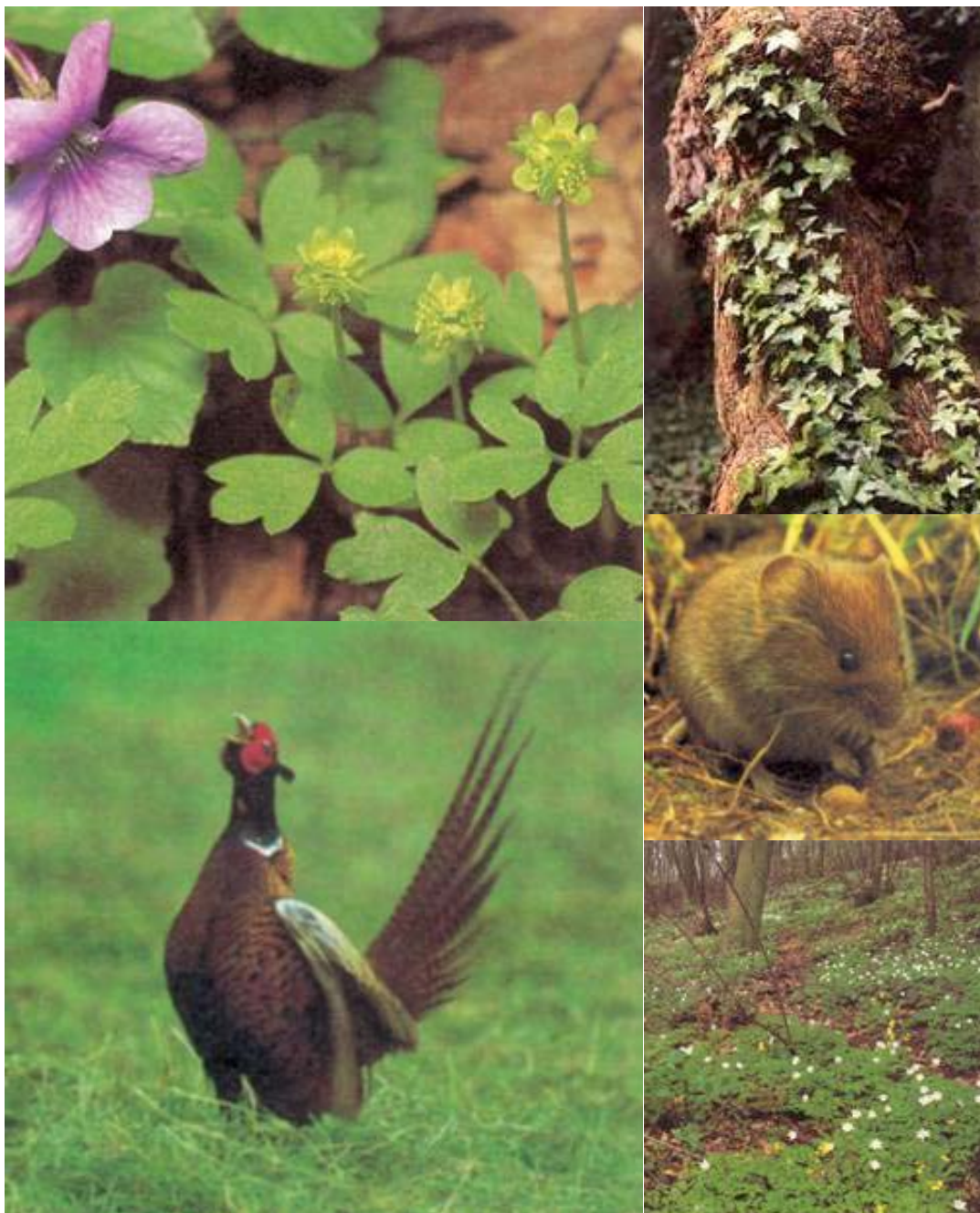
In het kader van een samenhangende structuur van ecologische en natuurgebieden streeft de Gemeente Delft naar een goede inpassing van de uitbreiding van de vestiging voor grootschalige detailhandel samen met de voormalige vuilstort in een aansluitend gebied ten westen van het ecologische weidegebied, waarbij de nadruk ligt op het behoud van struweelvogels. Om een bijdrage te leveren aan de gewenste hoeveelheid aanwezige natuurvriendelijk ingerichte oevers binnen de gemeentegrenzen zijn de oevers binnen het

² Het plangebied van "Delftse Poort Zuid" valt niet binnen één van de Habitat- of Vogelrichtlijngebieden.

plangebied aangepast. Deze oevers hebben een grotere soortenrijkdom aan flora en fauna dan beschoeide oevers. De voormalige vuilstort lijkt zich goed te lenen als foerageergebied voor gewone en ruige dwergvleermuizen en voor laatvliegers (en mogelijk ook voor watervleermuizen).

Het realiseren van water en de aanleg van natuurvriendelijke oevers bij het hotel en eventueel bij de parkeergarage én het nemen van maatregelen in de Hertenkamp ten noorden van het Heempark, bieden compensatie. Voor amfibieën zijn compenserende maatregelen genomen door het realiseren van extra waterberging in de vorm van watergangen en open water voorzien van natuurvriendelijke oevers met een rijke oeverzone. In navolging van de gewenste groencompensatie zullen voor de uitbreiding van het grootschalige detailhandelgebouw verzachtende maatregelen uitgevoerd worden. Ikea Delft draagt zorg voor een landschappelijke inpassing aan de zijde van het gebouw grenzend aan het ecologisch weidegebied. Hierbij zal de bestaande wal van de voormalige vuilstort achter het gebouw langs worden doorgetrokken, zodat het gebouw vanuit het open weidegebied aan het oog onttrokken worden.

Compensatie vindt plaats door kwaliteitsverbetering van de natte en droge biotopen structuren binnen- en in de directe omgeving van het plangebied en in de vorm een financiële compensatie. De financiële compensatie wordt ingezet voor onder meer de aankoop van gronden en het kwalitatief verbeteren de ecologische structuur in Delft en beschermende maatregelen voor muurplanten, amfibieën en vleermuizen.



Afbeelding 13: Streefbeelden voor de natuurwal

6.1.4 Conclusie

De herinrichting van de (recreatieve) groengebieden binnen het plangebied past binnen het natuur- en ecologiebeleid van het Rijk, de Provincie Zuid-Holland en de Gemeente Delft.

6.2 Water

6.2.1 Bestaande situatie



Afbeelding 14: Bestaande situatie water

Het plangebied strekt zich uit over drie polders. Het gaat om de Noordpolder van Delfgauw met drie peilvakken, de stadspolder in de wijk Het Heilige Land en de Bieslandse Bovenpolder. In huidige situatie bevindt zich binnen het plangebied 19.211 m² oppervlaktewater verdeeld over verschillende peilgebieden. Afvoer vindt plaats in de richting van de Noordpolder van Delfgauw. Het water bevindt zich vooral rondom het bestaande gebouw, in de oksels van de afritten vanaf Rijksweg A13 en aan de voet van de voormalige vuilstort. Aan de voet van de vuilstort heeft de watergang een conserverende werking ten opzichte van het uitstromende grondwater.

Tabel 1: Peilvakken met oppervlakten

Peilvak.	Polder	Waterpeil	Natte oppervlak	
A	Noordpolder van Delfgauw	1,56 m – NAP	346	m2
B		2,32 m – NAP	1851	m2
C		1,30 m – NAP	13528	m2
D		1,55 m – NAP	3195	m2
E		1,65 m – NAP	2580	m2
F		1,47 m – NAP		m2
				m2
G	Bieslandse Bovenpolder	1,45 m – NAP	291	m2
H		2,11 m – NAP		m2
K	Bergingskelder			m2

De lagere peilvakken in de Noordpolder van Delfgauw zijn gestuwd of onderbemalen. De huidige bergingscapaciteit is 5763 kubieke meter bij een maximale peilstijging van dertig centimeter. Hierbij zijn de gestuwde peilvakken volwaardig meegerekend. Het totale planoppervlak is 17,3 hectare. Indien de gestuwde vakken in de Noordpolder van Delfgauw meegerekend worden voldoet de huidige inrichting aan de bergingsnorm. De Stadspolder heeft zijn poldergemaal aan de Van Miereveltlaan. Tussen dit gedeelte van de polder en het gemaal ligt een sifon onder de Bieslandse Molensloot door. Hierdoor ondervindt de afvoer een weerstand waardoor de peilstijgingen in het gebied hoger zijn dan gewenst. De Noordpolder van Delfgauw heeft zijn poldergemaal even ten noorden van de Noordeindseweg in Delfgauw. Deze polder heeft een westelijke deel dat verstedelijkt is en een oostelijk deel dat biologisch agrarisch gebied is. Hierdoor zijn de afvoercharacteristieken niet gelijkwaardig. Het stedelijk gebied heeft als kenmerk dat regenwater snel naar het oppervlaktewater wordt afgevoerd, terwijl het agrarisch gebied het water langer vasthoudt in de bodem en op het land. Deze gebieden zijn gescheiden door een helofytenfilter. Op dit moment is het mogelijk dat er water vanuit het stedelijk gebied stroomt naar het biologisch agrarisch gebied. De hoeveelheid water kan in geval van hevige regenval zo groot zijn, dat het de capaciteit van het helofytenfilter overschrijdt. Deze situatie is ongewenst, want hiermee komt ongezuiverd water in dat gedeelte van de polder. Aan de Delftse zijde van Rijksweg bevindt zich ter hoogte van de afrit vanuit de richting Den Haag een waterkering die als doel heeft de twee, aan weerszijden gelegen peilgebieden van elkaar te scheiden. De grondwaterstroming staat geheel onder invloed van de grondwateronttrekking door DSM Gist (het vroegere Gist Brocades). Als gevolg van deze grondwateronttrekking is de jaarlijkse bodemdaling tussen twee en vier millimeter. Ondanks het feit dat de grondwaterpeilen in het plangebied onbekend zijn, zijn er geen aanleidingen tot klachten of schade aan objecten. Op dit moment is het gebied gescheiden gerioleerd. De rijksweg en zijn afritten stromen via de berm naar het oppervlaktewater. De overige verharde oppervlakten stromen af via een buis naar het oppervlaktewater. Het gemaal is nu aan de oostzijde van Ikea gelegen. De persleiding loost het rioolafvalwater in het rioolstelsel van de Simonstraat, waarna het verder afstroomt naar het gemaal Zuidplantsoen. Het hemelwater wordt rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd.

6.2.2 *Beleid en onderzoek*

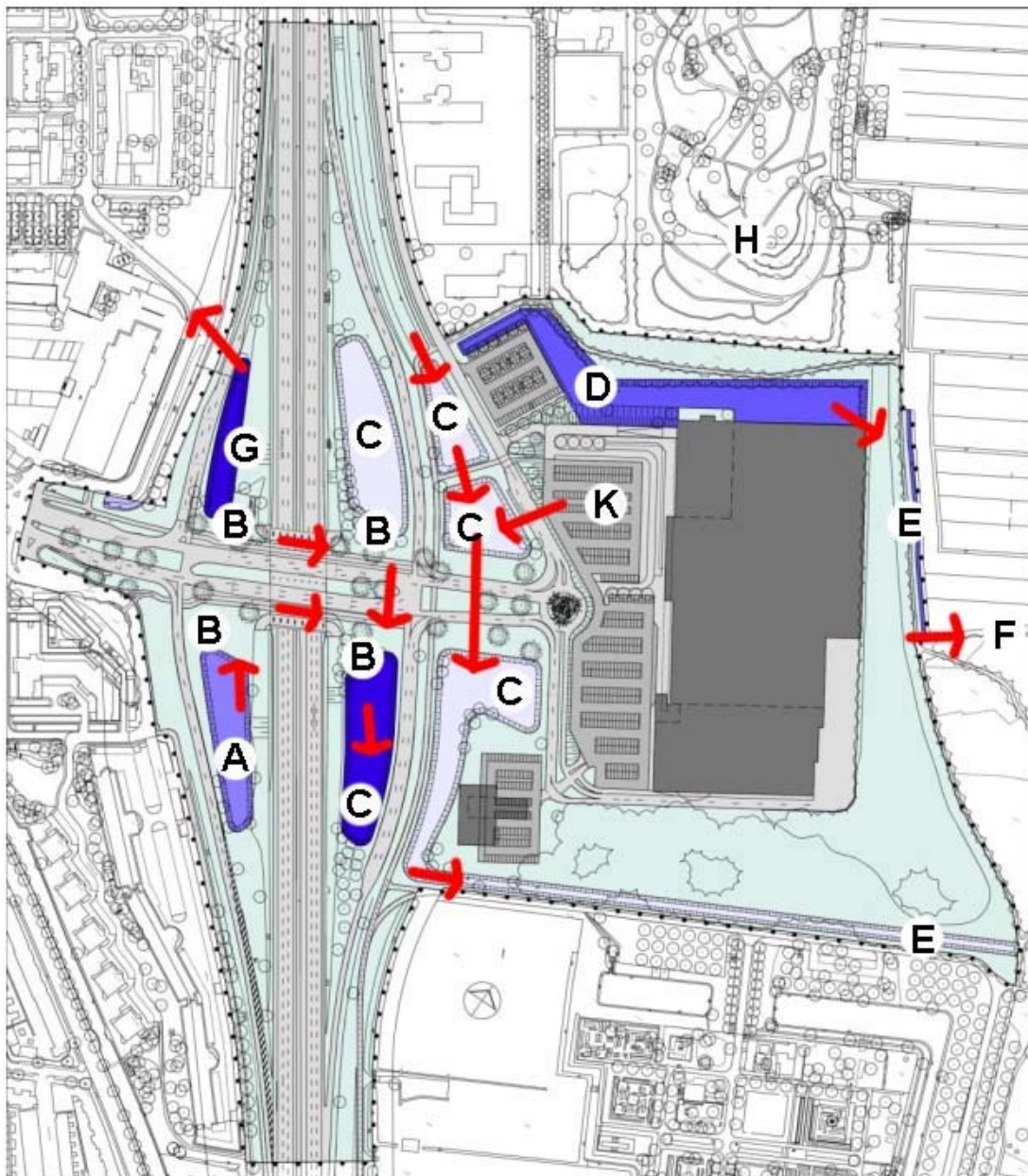
De Watertoets van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uit oktober 2001 is een procesinstrument dat vraagt van de waterbeheerder en ruimtelijke ordenaar dat zij gezamenlijk werken aan een meer sturende rol van water in de ruimtelijke ordening.

De gemeente Delft heeft in dit bestemmingsplan aan de watertoets invulling gegeven door het plan tijdens reguliere overleg met het Hoogheemraadschap over ruimtelijke plannen (overleg over gevoerde beleid) en door intensief contact tussen gemeente en het Hoogheemraadschap over de waterhuishouding ter plaatse (overleg over concrete technische oplossingen).

De Provincie Zuid-Holland heeft in 1999 in samenwerking met de waterbeheerders de Nota Bruisend Water opgesteld, waarin aangegeven wordt hoe zij in de toekomst met het waterbeheer om willen gaan. Het provinciale Beleidsplan Milieu en Water uit 2000 integreert het provinciale beleid voor water en milieu. Een goede leefomgeving vraagt om een gevarieerde inrichting met veel water en groen, en voor recreatie toegankelijke stadsranden.

Het Hoogheemraadschap van Delfland heeft het beleid voor waterkeringbeheer, waterbeheer en afvalwaterbehandeling verwoord in haar Waterbeheersplan

1999-2003. Het project Afvoer- en BergingsCapaciteit Delfland heeft onderzocht hoe een evenwichtige keuze van maatregelen kan worden gemaakt om wateroverlast te bestrijden. Er is geconcludeerd dat het waterhuishoudkundig systeem van Delfland niet is toegerust voor het afvoeren van extreme neerslag. Naar aanleiding van onderzoek uit augustus 2000 zal er een keuze van maatregelen worden gemaakt om de bergingscapaciteit te vergroten en het waterkwantiteitsprobleem binnen het beheersgebied van Delfland op te lossen. In nieuw te bebouwen gebieden en in gebieden die geherstructureerd worden, zal er moeten worden voldaan aan de waterbergingsseis van het hoogheemraadschap. Deze norm is voor woningbouw 325 m³ per hectare. Bij het berekenen van deze norm is er uitgegaan van vijftig procent verhard oppervlak in een gebied.



Afbeelding 15: Gewenste situatie van de waterberging

De gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland hebben gezamenlijk de Waterstructuurvisie (2005) opgesteld. Het doel van de waterstructuurvisie is om het watersysteem van Delft over 25 jaar optimaal te laten functioneren. Hierbij wordt uitgegaan van een werknorm voor waterberging van 325 m³/ha. De waterstructuurvisie zal zoveel mogelijk gerealiseerd worden bij ruimtelijke ontwikkelingen. In de visie is aangegeven op welke wijze voor het terrein van IKEA, gelegen in het gebied van de Bieslandse Bovenpolder, de waterstructuur aangepast zal gaan worden. Dit wordt nader uitgewerkt onder de gewenste ontwikkeling.

Op basis van de onderzoeksresultaten uit het in 2000 door Haskoning B.V. uitgevoerde verkennend onderzoek worden de huidige risico's ter plaatse als gevolg van verontreinigd grondwater als gering ingeschat. Het wordt echter niet uitgesloten dat er in de toekomst als gevolg van de stortplaats verontreinigingen in het grondwater terecht kunnen komen. Tijdens bovengenoemd onderzoek zijn in het oppervlaktewater van de ringsloot aan de oostzijde van de stortplaats slechts licht verhoogde concentraties aan enkele zware metalen aangetroffen. Op basis van de onderzoeksresultaten worden de huidige risico's ter plaatse als gevolg van verontreinigd oppervlaktewater niet verwacht aangezien de aangetroffen verontreinigingen slechts in lage concentraties aanwezig zijn. Het is echter niet uit te sluiten dat er in de toekomst vanuit de stortplaats eventueel verontreinigingen in het oppervlaktewater terecht kunnen komen. Uit een verkennend onderzoek dat in november 2003 door Ingenieursbureau Boorsma B.V. is uitgevoerd, is gebleken dat in het grondwater in de stortplaats veelal sterk verontreinigd is met vluchtige aromaten en/of naftaleen. Concentraties van minerale olie, arseen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen zijn lokaal licht tot matig verhoogd.

6.2.3 Gewenste ontwikkeling

Er zal voldaan moeten worden aan de eisen, zoals deze gesteld worden door de Gemeente Delft en het Hoogheemraadschap van Delfland. Dit betekent dat er voldaan wordt aan de norm voor de benodigde berging van 325 m³ per hectare, concreet 5700 m³ water. Uitgangspunt is de acceptabele peilstijging van maximaal 30 cm.

Overleg tussen de gemeente en het Hoogheemraadschap over de concrete invulling hiervan heeft plaatsgevonden. In het bestemmingsplan is realisatie van die norm juridisch/planologisch mogelijk gemaakt.

Het afvoerschema van alle peilvakken is op de bijgevoegde kaart aangegeven.

Tabel 2: Maximale bergingscapaciteit per peilvak

Peilvak	Maximale peilstijging		bergingsvolume	
A	0,10	m	217	m ³
B	0,30		446	
C	0,20		2470	
D	0,30		1440	
E	0,30		774	
F				
G	0,30		144	
H				
Totaal			4717	

Tabel 3: Bergingstekorten per peilvak

Peilvak	Planoppervlak	Benodigd bergingsvolume	Aanwezig bergingsvolume	Bergingstekort /overschot
A	13374	435	217	-216
B	20080	653	446	-206
C	128511	4177	2470	-1707
D			1440	1440
E			774	774
F				
G	11636	378	144	-234
H				
Totaal				-149

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er nog een bergingstekort is van 149 m³. In de berekening is geen rekening gehouden met de aanleg van de bergingskelder onder de parkeerplaatsen. Deze kelder heeft een grootte van 800 m³. Hiermee gaat het plan voldoen aan de eis van 325 m³ berging per ha en een vertraagde afvoer naar het gemaal van het Hoogheemraadschap van Delft. Deze laatste eis wordt bewerkstelligd door de bouw van de bergingskelder.

Twee van de peilgebieden voldoen niet aan de norm van 325 m³ per hectare. Voor het peilvak B van 2,32 m beneden NAP is er voldoende berging voorhanden in het hogere peilvak C van 1,30 m beneden NAP. De bemalingscapaciteit zal hiervoor aangepast moeten worden. Het peil van de Stadspolder zal ook in de geprojecteerde situatie nog niet voldoen aan de bergingsnormen. Wel zal de situatie als gevolg van de ontwikkelingen verbeteren omdat meer waterberging wordt gerealiseerd. In de waterstructuurvisie is de uitbreiding van de bestaande waterpartijen rondom afrit 9 van de A13 reeds vastgelegd. Deze uitbreiding vergroot de hoeveelheid oppervlaktewater. De huidige aanwezige hoeveelheid oppervlaktewater was in het zuidelijke deel van de aan het plangebied grenzende wijk Vrijenban namelijk zeer gering. In de waterstructuurvisie is ook de verbreding van de watergang ten noorden van IKEA en de aanleg van een watergang ten oosten van IKEA vastgelegd. De uitbreiding van de noodzakelijke waterbergingscapaciteit wordt gerealiseerd tijdens de werkzaamheden voor IKEA en de daarbij geplande aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur.

In overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland zijn maatregelen opgesteld om de afvoer te vertragen en te scheiden van het biologisch agrarisch gedeelte van de Noordpolder van Delfgauw. Voor de waterhuishouding is aangesloten bij de huidige peilen, waardoor een ontheffing van het peilbesluit wordt vermeden. Om een vertraagde afvoer te kunnen realiseren wordt er berging in de bodem gebouwd onder de parkeerplaats. Om de afvoer van het stedelijk gebied te scheiden van het biologisch agrarisch gedeelte van Noordpolder van Delfgauw wordt er een nieuw afvoerkanaal gegraven langs de Hoflaan naar de watergang langs het Laantje van Levenslust. Om deze afvoer optimaal te laten functioneren worden er benedenstrooms nog een aantal duikers vergroot. De huidige ontwateringsdiepte onder het viaduct zal gewijzigd worden. Om de extra rijstroken onder het viaduct te kunnen aanleggen zal de weg ongeveer twintig centimeter verdiept worden. De verwachting is dat dit geen gevolgen heeft voor de vorstvrijheid van de wegfundering. Uitgangspunt is dat de waterpartijen aansluiten op de bestaande waterpeilen in dit gebied. Dit is voor het gehele gebied mogelijk met uitzondering van de watergang F. Het bestaande waterpeil van deze watergang is 1,47 m – NAP. Dit

waterpeil is in de toekomstige situatie niet te handhaven omdat anders de afwatering van het peilvak van 1,55 m – NAP niet mogelijk is. Het is ongewenst om de afwatering via het helofytenfilter van het peilvak 1,65 m – NAP te laten geschieden. Voor het peilvak van 1,47 m – NAP zal een ontheffing van het peilbesluit worden aangevraagd.

De bestaande waterkering zal zijn functie behouden.

De waterkwaliteit zal in de nieuwe situatie verbeteren, omdat een deel van het wegennet wordt voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. De nooduitlaat van het gescheiden stelsel is in de nieuwe situatie geprojecteerd op een brede watergang langs de rijksweg. Hierdoor wordt het zelfreinigend vermogen van het watersysteem beter benut. Ook door de aanleg van natuurvriendelijke oevers zal de ecologische- en waterkwaliteit verbeteren. Het oppervlaktewater dat direct in contact staat met de voormalige vuilstort zal beschermd moeten worden tegen de instroom van vervuild grondwater. Mogelijk gebeurt dit middels een aan te brengen kleilaag in de watergang.

Schoon hemelwater zal zo veel mogelijk worden afgekoppeld naar het oppervlak, zonodig worden voorzieningen toegepast. De oevers van de watergangen worden zoveel mogelijk natuurvriendelijk ingericht. Het water afkomstig van de op- en afritten van de A-13 wordt deels via de berm en zo mogelijk op een natuurvriendelijke oever geloosd op oppervlaktewater en deels geloosd op een verbeterd gescheiden rioolstelsel.

Op 30 mei 2006 is een keurvergunning door het Hoogheemraadschap afgegeven voor de waterberging en afvoer in het plangebied.

6.2.4 Conclusie

De voorgestane ontwikkelingen leiden tot verbetering van de waterhuishouding in de betreffende polders. Hierbij wordt aan de wateropgave voldaan.

6.3 Bodem

6.3.1 Bestaande situatie

Het zuidelijke deel van het plangebied is momenteel ingericht als park. Het maaiveld in dit deel van het plangebied varieert van anderhalve meter boven NAP tot vier m boven NAP, wat ongeveer twee tot vier m hoger is dan het maaiveld van de omgeving. Onder het gebouw in zijn huidige vorm bevindt zich vanaf een diepte van 18 tot 18,5 m beneden NAP de (draagkrachtige) zandlaag. De bodemopbouw bestaat uit een deklaag tot een diepte van 18 meter en watervoerend pakket tussen 18 en 40 meter diepte. De deklaag bestaat uit afwisselend klei (ongeveer tot een diepte van twee meter), slibhoudend fijn zand (tussen de twee en vijf meter diepte), klei (tot een diepte van zes meter), zand en klei.

6.3.2 Beleid en onderzoek

Sinds 1995 ligt de regelgeving voor de zorg van de bodem vast in de Wet Bodembescherming. Het doel van deze wet is om vervuilde locaties "schoon" te maken en "schone" grond schoon te houden. Om te achterhalen of er sprake is van vervuiling dient de bodem onderzocht te worden. Er wordt daarbij nagegaan wat er in het verleden op die grond gebeurd is waarna de grond wordt bemonsterd. Als de grond verontreinigd blijkt te zijn, kunnen er maatregelen worden genomen, zoals het verwijderen of saneren van de grond.

In de Nota Gezamenlijk Bodemsaneringsbeleid, die in 2003 is opgesteld door de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Den Haag, Dordrecht, Leiden, Rotterdam en Schiedam, is als algemene doelstelling van het bodembeleid gesteld het realiseren en behouden van een duurzame bodemkwaliteit.

Maatregelen rechtstreeks voortvloeiend uit dit provinciaal beleid richten zich hoofdzakelijk op het wegnemen van de contactmogelijkheden aan de bovenzijde van de stortplaats, door het aanbrengen van een leeflaagconstructie of het op de gewenste dikte brengen van de deklaag, en op het beperken van de verspreidingsmogelijkheden via het grondwater aan de onder- en de voetzijde van de voormalige stortplaats.

Het Delftse bodembeleid is vastgelegd in het Handboek Bodem. In het kader van een bouwaanvraag dient bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Het onderzoek dient conform NVN 5725 en NEN 5740 uitgevoerd te worden. Aanvullend op het historisch onderzoek, zoals beschreven in NVN 5725, dient er aanvullend onderzoek te worden gedaan naar asbest (vooronderzoek conform NEN 5707). Daarnaast zal ook de kwaliteit van de baggerspecie van de bestaande watergangen moeten worden onderzocht.

Aan de hand van het verkennend bodemonderzoek (en eventueel nadere onderzoeken) bepaalt de gemeente of provincie de te treffen bodemsaneringsmaatregelen en geeft hiervoor randvoorwaarden aan. Het is mogelijk dat op basis van de onderzoeksresultaten beperkingen aan het gebruik van de grond worden opgelegd. Het is daarom van belang het verkennend onderzoek zo snel mogelijk te doen en de uitkomsten mee te nemen in het stedenbouwkundig plan. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de tijd (en geld) die nodig is voor bodemonderzoek en -sanering.

In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de bodemkwaliteit niet mag verslechteren. Waar mogelijk zou de kwaliteit op lokaal niveau verbeterd moeten worden. Er dient zo mogelijk te worden gewerkt met een gesloten grondbalans (uitgezonderd mogelijk ernstig verontreinigde saneringslocaties).

Alle vrijkomende grond dient binnen het gebied te worden hergebruikt. Hierdoor wordt het gebruik van grondstoffen en vervoersbewegingen tot een minimum beperkt. Indien grond nodig is, dan dient dit zoveel mogelijk vanuit de regio te worden aangevoerd.

Op basis van historische informatie en in het verleden uitgevoerde bodemonderzoeken is voor de gemeente Delft een bodemkwaliteitskaart (1999) opgesteld. Dit houdt onder meer in het saneren van locaties met bodemverontreiniging.

De zuidelijke helft van het plangebied is in het verleden in gebruik geweest als vuilstortplaats. Dit deel van de vroegere stortplaats Delftse Hout kende als geheel een oppervlakte van ongeveer 23 hectare. In het jaar 2000 is er door Haskoning B.V. een verkennend onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de locatie (gedeeltelijk) te bebouwen. Dit onderzoek had betrekking op die delen van de stortplaats waar in de eerste twee van de drie fasen (in de periode van 1969 tot 1979) gestort is. In de eerste fase van 1969 tot en met 1971 is voor ongeveer honderdduizend kubieke meter gestort aan huisvuil, straatpuin, bouw- en plantsoenafval en in beperkte mate tuinlof. In de tweede fase van 1971 tot en met 1974 is net als in de eerste fase brandbaar en onbrandbaar afval zoals plantsoenafval, hout, papier gestort, met uitzondering van huisvuil. Het volume van het gestorte in de tweede fase is naar schatting eveneens honderdduizend kubieke meter geweest. Voordat het afval werd gestort, is eerst de bovenlaag van het terrein tot een diepte van een halve meter afgegraven. Bij afsluiting van verschillende fasen van de stortingen is de vuilstort afgedekt met een ongeveer één meter dikke kleilaag. Met zijn dikte van ongeveer twee tot drie meter, ligt het stortpakket nog net in de eerste kleilaag en ligt de voet van de stort in het grondwater.

Voor de waterbodem van de ringsloten rondom de voormalige stortplaats (waarvan er één evenwijdig loopt aan de zuidelijke plangrens) zijn geen overschrijdingen van de toetsingswaarden geconstateerd. Op basis van de

onderzoeksresultaten worden de huidige risico's ter plaatse als gevolg van een verontreinigde waterbodem niet verwacht aangezien de aangetroffen verontreinigingen slechts in lage concentraties aanwezig zijn. Het is echter niet uit te sluiten dat er in de toekomst vanuit de stortplaats eventueel verontreinigingen via het oppervlaktewater terecht kunnen komen in de waterbodem. Gelet op de leeftijd van de stortplaats en metingen direct boven het huidige maaiveld wordt een grootschalige uittreding van stortgas niet verwacht. Bij het huidige gebruik worden dan ook geen risico's verwacht. Het kan echter niet uitgesloten worden dat er plaatselijk kleine hoeveelheden stortgas vrij kunnen komen. Voor het hotel wordt nog een saneringsplan ingediend.

6.3.3 Gewenste ontwikkeling

Er wordt gewerkt met een gesloten grondbalans. Vrijkomende grond wordt binnen het gebied hergebruikt. Hierdoor wordt het gebruik van grondstoffen en vervoersbewegingen tot een minimum beperkt. Indien grond nodig is dan dient dit zoveel mogelijk vanuit de regio te worden aangevoerd.

In dit kader is het ook wenselijk dat bij het bodemonderzoek rekening gehouden wordt met de benodigde gegevens voor een bodemkwaliteitskaart. Met behulp van een bodemkwaliteitskaart en een grondstromenplan kan grond binnen het gebied eenvoudiger en met minder onderzoeksinspanning verplaatst worden. Voorafgaand aan de daadwerkelijke inrichting dienen in ieder geval de locaties waar sprake is van "een ernstig geval van bodemverontreiniging" te worden gesaneerd.

Aan de hand van historisch onderzoek op percelen waar nu nog geen bodeminformatie over bekend is kan meer inzicht gekregen worden in de te verwachte bodemverontreiniging en de hiermee samenhangende onderzoek- en saneringsinspanningen. Alle aan te leggen bouwwerken zullen waarschijnlijk gefundeerd moeten worden op diep gelegen draagkrachtige lagen (16 à 20 m - NAP).

Ten aanzien van de civieltechnische aspecten van de bodem wordt het volgende opgemerkt. Het streven is het terrein nagenoeg zettingsvrij op te leveren, waarbij na oplevering van de ontwikkelingslocaties in het openbare gebied nog een restzetting plaats vindt van maximaal 5 à 10cm over 10 jaar.

6.3.4 Conclusie

Zolang de vervuilde grond op verantwoorde wijze verwerkt wordt binnen de locatie van de vuilstort bestaan er geen bezwaren tegen verplaatsing ervan. Momenteel zijn er geen problemen, uit onderzoeken moet blijken of dat ook in de toekomstige situatie zal zijn.

6.4 Geluid

6.4.1 Bestaande situatie

Binnen het plangebied is de enige bron van veel geluid het wegverkeer op Rijksweg A13. Ter voorkoming van geluidsoverlast in de naburige woonwijken zijn in het verleden aan de westzijde van de snelweg geluidsschermen opgericht en is de ruimte tussen de oudere woonbebouwing en de rijksweg opgevuld met kantoorbebouwing voor een geluidsafschermdende werking. Zowel de geluidswal als de kantoorbebouwing vallen buiten het plangebied. Binnen het plangebied bevinden zich momenteel geen geluidsgevoelige bestemmingen.

6.4.2 *Beleid en onderzoek*

Hotels, winkels en kantoren gelden volgens de Wet geluidhinder niet als geluidgevoelig. De geluidbelasting van de nieuwe functies is dan ook slechts indicatief bepaald. Voor de wijzigingen aan de op- en afritten van de aansluiting Delft Centrum is een reconstructie-onderzoek verricht. Door de wijzigingen aan de op- en afritten neemt de geluidbelasting op bestaande woningen niet noemenswaardig toe. Er wordt ruimschoots voldaan aan de Wet geluidhinder. Voor zowel een kantoor- als wel een kantineruimte van de vestiging voor grootschalige detailhandel is de geluidsbelasting maximaal 69 dB(A). De totale geluidsbelasting voor het nog te realiseren hotel ligt op 76 dB(A) voor de naar de weg gericht gevel en ongeveer 4 dB(A) lager voor de haaks hierop staande gevels.

6.4.3 *Gewenste ontwikkeling*

De grootschalige detailhandelsvestiging en het nieuw te bouwen hotel zijn beiden niet aan te merken als gevoelige bestemmingen.

6.4.4 *Conclusie*

Voor zowel een kantoor- als een kantineruimte van de vestiging voor grootschalige detailhandel zijn maatregelen in de gevel noodzakelijk om geluidsbelasting binnen aanvaardbare normen te houden. Voor het nog te realiseren hotel zijn akoestische maatregelen en mechanische ventilatie noodzakelijk.

6.5 Lucht en geur

6.5.1 *Bestaande situatie*

Het bestemmingsplangebied is gelegen in een stedelijk gebied waar de concentraties luchtverontreinigende stoffen voornamelijk worden bepaald door de achtergrondconcentratie en de A13. Langs de rand van de A13 worden luchtkwaliteitsnormen overschreden.

Omdat bouwvergunning en vrijstelling voor de uitbreiding onherroepelijk zijn wordt het gewijzigde planologische regime (dus de uitbreiding van Ikea voor zover deze past binnen de verleende vergunning) als bestaande situatie aangemerkt.

6.5.2 *Beleid en onderzoek*

Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 stelt een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van het vaststellen van ruimtelijke plannen verplicht, tenzij er sprake is van een gelijkblijvende of verbeterde toestand.

Er heeft onderzoek naar de luchtkwaliteit plaatsgevonden. Het blijkt dat in 2007 overal in het bestemmingsplangebied voldaan wordt aan de normen voor fijn stof. Er zijn in 2007 geen overschrijdingen van de plandrempel NO₂ te verwachten, doch wordt de grenswaarde dicht langs de A13 wel overschreden. Toetsmoment voor de grenswaarde NO₂ is echter pas 2010. Uit het onderzoek blijkt dat in 2010 de grenswaarde NO₂ tot maximaal 40 meter uit de rand van de A13 wordt overschreden. Daarmee ligt de grenswaardecontour tussen de A13 en de op- en afritten in. Er is echter geen sprake van langdurige blootstelling van mensen. Alle nieuw te realiseren functies bevinden zich ruim buiten de grenswaardecontour en voldoen derhalve aan het Besluit luchtkwaliteit.

6.5.3 *Gewenste ontwikkeling*

Stikstofdioxide wordt voornamelijk veroorzaakt door verkeer. De gemeente kan de uitstoot van stikstofdioxide door het wegverkeer enigszins beperken door te

zorgen voor een goede doorstroming van het autoverkeer dat de binnenstad van Delft of het bedrijventerrein Delftse Poort als bestemming heeft. Een betere doorstroming van het wegverkeer wordt onder andere bereikt door een ruimtelijke aanpassing van de op- en afritten van afslag Delft-Centrum

6.5.4 Conclusie

Het bestemmingsplan voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

6.6 Externe veiligheid

6.6.1 Bestaande situatie

Rijksweg A13 is aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen, waarmee binnen het plangebied gevaarlijke stoffen vervoerd worden. De kans is aanwezig dat er calamiteiten optreden als gevolg van ongevallen bij het vervoer van dergelijke stoffen. De snelweg is de enige transportroute voor gevaarlijke stoffen binnen en in de omgeving van het plangebied.

6.6.2 Beleid en onderzoek

Bij externe veiligheid gaat het om de veiligheid van mensen in een plangebied in relatie tot de opslag, het gebruik, de productie en het transport van gevaarlijke stoffen in of nabij het plangebied, voor zover die activiteiten risico's voor de bevolking kunnen geven.

In de Nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen uit 1996 staat de normering van transportrisico's, onder andere het plaatsgebonden en het groepsrisico. Kwetsbare bestemmingen mogen niet voorkomen op plaatsen waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10⁻⁶ per jaar. De norm voor het groepsrisico heeft de status van oriënterende waarde. Dit houdt in dat er een inspanningsverplichting is om te voldoen aan de norm. In de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen wordt het beleid uit de nota vertaald naar de praktijk.

In 2003 is van de hand van de Adviesgroep AVIV BV in opdracht van Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen verschenen. Hieruit blijkt dat op het traject van Rijksweg A13 tussen knooppunt Ypenburg en de afslag Delft-Zuid de plaatsgebonden risico³ niet worden overschreden.

Het Nibra heeft voor de uitbreiding van IKEA en de bouw van het hotel een veiligheidseffectrapportage (VER) opgesteld. Hierin is externe veiligheid meegenomen. Een samenvatting van het rapport is als bijlage onderdeel van dit bestemmingsplan (opgenomen als bijlage 3 in "Bijlagen bestemmingsplan Delftse Poort Zuid").

Het TNO heeft in juni 2005 een nieuw onderzoek uitgevoerd naar het veiligheidsrisico langs de A13 en de Kruithuisweg in Delft.

In de huidige situatie is er voor het wegvak ter hoogte van kilometer 9,0-10,0, waar het hotel komt, geen overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico. Met behulp van IPO RBM is het toekomstige groepsrisico met hotel berekend.

Hieruit blijkt dat er nog steeds geen sprake is van een overschrijding van het groepsrisico ter hoogte van dit wegvak. Wel is de kans op een aantal slachtoffers tussen de 1 en 5 iets toegenomen.

In juni 2005 zijn door TNO de risico's in verband met de uitbreiding van IKEA en de nieuwbouw van het hotel onderzocht ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. (bijlage 5) Uit dit onderzoek komt naar voren dat er een licht

³ Plaatsgebonden risico is de kans per jaar op een plaats buiten een risicovolle activiteit, dat een continu daar aanwezig gedacht persoon die onbeschermd is, komt te overlijden als gevolg van een ongeluk met die activiteit.

verhoogd groepsrisico is door de vestiging van het hotel. Verwacht mag worden dat bezoekers/gasten van het hotel over het algemeen redelijk zelfstandige mensen zijn (relatief weinig invaliden/kinderen onder de aanwezigen) maar omdat de gasten ook onbekend zijn met de lokale situaties, mag niet van ze worden verwacht dat ze weten hoe te handelen bij een ongeluk op de rijksweg A13.

6.6.3 Gewenste ontwikkeling

De vestiging van de grootschalige detailhandel wordt uitgebreid en er wordt een nieuw hotel gevestigd in het plangebied. De vestiging bevindt zich op meer dan tweehonderd meter van de snelweg. Het hotel bevindt zich in het kilometervak waarvan de rang -0,66 is. Met de komst van het hotel zal het groepsrisico groter worden. De komst van het hotel is echter op deze plek gewenst, omdat het wenselijk is de Ikea-medewerkers die voor hun opleiding naar deze pilotstore komen, op een zo kort mogelijke afstand tot de grootschalige detailhandelsvestiging te huisvesten.

6.6.4 Conclusie

Door de vestiging van het hotel zal de rang van het groepsrisico iets toenemen. De uitbreiding van IKEA heeft hier geen invloed op. Voor het hotel wordt een goed ontruimingsplan, waarbij aandacht wordt geschonken voor het vluchten van de snelweg af, van belang geacht. De vluchtwegen moeten dusdanig zijn dat men niet aan de zijde van de A13 hoeft te vluchten en dat er een opvangplaats is afgesproken op voldoende veilige afstand van de A13.

7 Infrastructuur

7.1 Bovengronds

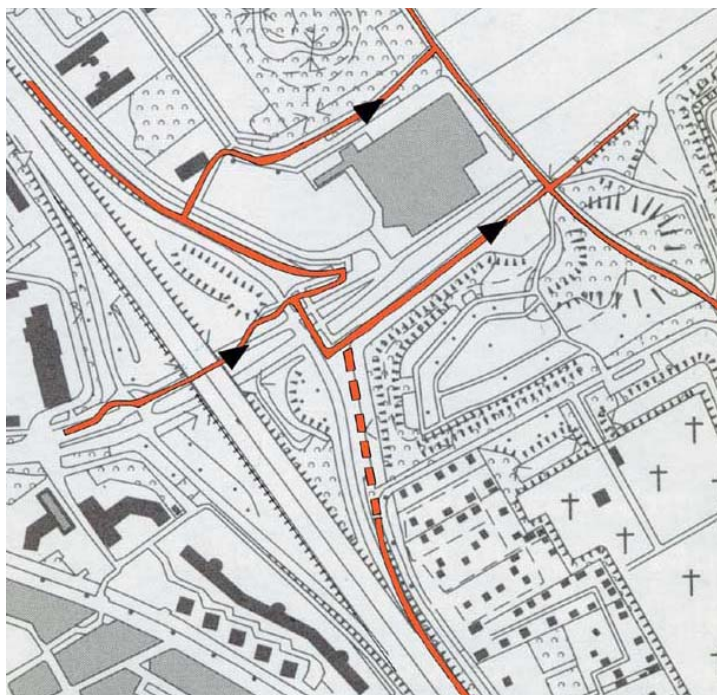
7.1.1 Bestaande situatie

Het plangebied wordt door één openbaarvervoersvoorziening ontsloten, namelijk buslijn 64, die de woonwijk Tanthof verbindt met het openluchtrecreatiegebied Delftse Hout aan de oostzijde van Rijksweg A13. Aan de Oostpoortweg ter hoogte van de Poortweg zijn voor beide rijrichtingen bushaltes gesitueerd. Waar de bus de bocht van de Oostpoortweg naar de Olof Palmestraat maakt, staan eveneens voor beide rijrichtingen bushaltes.

De Rijksweg A13 vormt het voornaamste element voor het gemotoriseerde verkeer binnen het plangebied. Het traject tussen Den Haag en Rotterdam is één van de drukste van Nederland. Een aanzienlijk deel van de verkeersdruk, veroorzaakt door personenauto's ter hoogte van de afrit Delft-Centrum, wordt (vooral in de weekeinden) veroorzaakt door de bezoekers van het Ikea-filiaal in Delft. Jaarlijks bezoeken ongeveer 1,8 miljoen mensen deze grootschalige detailsvestiging.

Momenteel zijn er 900 parkeerplaatsen op het Ikea-terrein en 200 parkeerplaatsen op de carpoolplaats, die bij piekmomenten gebruikt kunnen worden door het winkelpubliek van het woonwarenhuis.

In de huidige situatie kent het plangebied verschillende fiets- en wandelpaden. Het betreft zelfstandige paden zoals het Heempad en het Linnaeuspad (dat het Heempad verbindt met de Olof Palmestraat). Andere fiets- en wandelpaden zijn gelegen naast wegen voor gemotoriseerd verkeer.



Afbeelding 16: Bestaande situatie langzaam verkeer

Aan de noordzijde van het viaduct Poortweg ligt een fiets- en een wandelpad, waarmee het bedrijventerrein voor het langzaam verkeer in de richting van de Delftse binnenstad ontsloten wordt. De voormalige vuilstort kent in zijn huidige functie als onderdeel van een recreatiegebied enkele wandelpaden en wordt tevens ontsloten door een fietspad.

7.1.2 Beleid en onderzoek

In haar Nota Vervoersmanagement 2000+ streeft de Provincie naar een bereikbaarheidsniveau - voor met name het verstedelijkte deel van de provincie - dat aansluit bij het door de provincie voorgestane (inter)nationale

vestigingsmilieu. Vanuit die optiek is het wenselijk te zorgen voor een goede doorstroming van de snelwegen.

In Ontwikkelingsvisie Delft 2025 is Rijksweg A13 aangegeven als 'stroomweg'. De gemeente wil de autoverkeer zo veel mogelijk concentreren op de hoofdroutes in de vorm van stroom- en ontsluitingswegen.

Het Lokale Verkeers- en Vervoerplan 2005-2020 (Delft Duurzaam Bereikbaar) van de gemeente Delft uit 2005 heeft als centrale doelstelling "Het Delftse verkeers- en vervoersbeleid moet leiden tot voor iedereen een gezonde leefomgeving in een bereikbare, economische florerende en verkeersveilige stad, die behoort tot de beste fietssteden van Nederland." Het Lokaal Verkeer- en Vervoerplan (LVVP) zal het kader vormen voor de toekomstige besluitvorming op het gebied van verkeer en vervoer.

In het Fietsactieplan II uit juni 2005 zijn de fietspaden binnen en rondom het plangebied ondergebracht onder drie verschillende netwerken. De fietsroute aan de oostzijde van Rijksweg A13 dat de Hoflaan en de Olof Palmestraat volgt, is aangeduid als 'Regionaal fietsnetwerk'. Het deel tussen de Hoflaan en de Olof Palmestraat is aangegeven als 'knelpunt in regionaal fietsnetwerk'. De fietspaden van de Oostpoortweg en van de Hoflaan zijn onderdeel van de 'Fietsroute stadsnetwerk'. De fietspaden van de Oostpoortweg verbinden via het viaduct Poortweg het fietspad langs de Olof Palmestraat met het historische centrum van Delft. Via het Linneauspad en, in de toekomst, via de Hoflaan, ontstaan er verbindingen tussen Emerald, Delfgauw, Delftse Hout, Sportpark Brasserskade en Waterwijk met de historische binnenstad van Delft. Op het zuidelijk deel van het viaduct Poortweg geeft daarnaast een stippellijn een 'Ontbrekende fietsroute' binnen de 'Fietsroute stadsnetwerk' aan. Het Heempad zelf maakt, net als de fietspaden van het Lage Pad, de Poortweg en de Staalweg aan de westzijde van Rijksweg A13, deel uit van de 'Fietsroute wijknetwerk'.

Door het verkeersadviesbureau Diepens en Okkema en de Gemeente Delft is een verkeerskundig schetsontwerp (bijlage 8) opgesteld, waarbij een goede verkeersafwikkeling plaatsvindt in zowel de richting van de grootschalige detailhandelsvestiging als komend vanaf deze vestiging. Daarbij is niet alleen gelet op de automobiliteit, maar ook op bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets en te voet. Een vergelijking van enkele varianten van dynamische modellen kent als uitkomst VRI-variant als beste oplossing voor een goede verkeersafhandeling tijdens grote drukte in de ochtend-, avond- en zaterdagspits. Ook wat betreft verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers scoort deze variant het beste. De keuze voor de VRI-variant kan ook de goedkeuring wegdragen bij Rijkswaterstaat.

Uitgangspunten:

- Bij de gewenste uitbreiding worden de plaatselijke verkeerskundige problemen op Rijksweg A13 opgelost;
- De verkeersafwikkeling tijdens de maatgevende winkelspits, de ochtend- en de avondspits mag geen noemenswaardige problemen geven.

Maatregelen:

- Verdubbeling en aanpassing van de situering van de op- en afritten van Rijksweg A13;
- Plaatsing van een verkeersregelininstallatie (VRI) in combinatie met filedetectie op de afritten.

Voor de onderbouwing van deze oplossingen wordt verwezen naar:

- Mobiliteitseffecten toets 2006 (bijlage 6)
- Simulatiestudie IKEA Delft mei 2003 (Verkeerskundigbureau AGV); (bijlage 7)
- Notitie Resultaten projectgroep Verkeersaspecten IKEA Delft december 2003 (Verkeerskundigbureau Diepens en Okkema). (bijlage 8)

7.1.3 Gewenste ontwikkeling

Het onderhavige bestemmingsplan ziet vooral op een verbetering van de bereikbaarheid, en op de economische florerende en verkeersveilige stad. Bij de herinrichting van de autosnelwegafslag Delft-Centrum en van het parkeerterrein behorende bij de vestiging voor grootschalige detailhandel, zullen de bushaltes in de bocht van de Olof Palmestraat en de Oostpoortweg verplaatst worden. Door ze te verplaatsen in noordelijke richting aan de Olof Palmestraat zal de ontsluiting van het plangebied door openbaar vervoer gehandhaafd blijven en kan een rotonde op de plek van de bocht gerealiseerd worden.

Om de bereikbaarheid van de grootschalige detailhandelsvestiging in de toekomstige situatie te garanderen zullen de infrastructuur en de daarbij horende bebording duidelijk moeten zijn. De ontsluitingsroutes van en naar de binnenstad van Delft en het bedrijventerrein Delftse Poort blijven ongewijzigd. Om in de parkeerbehoefte van een vergrote vestiging voor grootschalige detailhandel te kunnen voorzien zullen in totaal rond de [EvD1]1700 parkeerplaatsen bij de vestiging aangelegd dienen te worden.



Afbeelding 17: Toekomstig aantal parkeerplaatsen binnen het plangebied

De aantallen zijn als volgt verdeeld:

- 400 parkeerplaatsen in de bestaande parkeergarage;
- 1.000 parkeerplaatsen in een nieuw te bouwen parkeergarage;
- 300 parkeerplaatsen op het voorterrein van de vestiging.

Voor het primaire gebruik van parkeerplaatsen is de vestiging voor grootschalige detailhandel aangewezen op het voorterrein, de bestaande garage en de nieuw te bouwen garage. Het bestaande carpoolterrein met rond 200 parkeerplaatsen zal worden verplaatst in de richting van de kantoren en bedrijven aan de Olof Palmestraat. Deze parkeerplaatsen kunnen ingeval van grote drukte, net als in de huidige situatie gebruikt worden door de vestiging voor grootschalige detailhandel. Het hotel krijgt een eigen parkeerterrein dat voorziet in ongeveer

120 parkeerplaatsen. Bij het bepalen van de hoeveelheid is rekening gehouden met het feit dat een aantal hotelkamers wordt geboekt door medewerkers van de grootschalige detailhandelsvestiging.

De Gemeente Delft wil weer bij de top drie van fietssteden in Nederland horen. Het ambitieniveau ligt hoger dan in het Verkeers- en Vervoer Plan (VVP) is vermeld en bovendien zijn een aantal prioriteiten verschoven. De gemeente streeft dan ook naar een verbetering van bestaande langzaamverkeersroutes. Maatregelen om die doelstelling te kunnen halen zijn:

De huidige ligging van het Linneauspad handhaven;

Een tweede fiets- en voetpad onder Rijksweg A13 realiseren, zodat Delft een betere verbinding voor het langzamer verkeer krijgt met zijn oostelijk gelegen buitengebied en de woonwijken Delfgauw en Emerald;

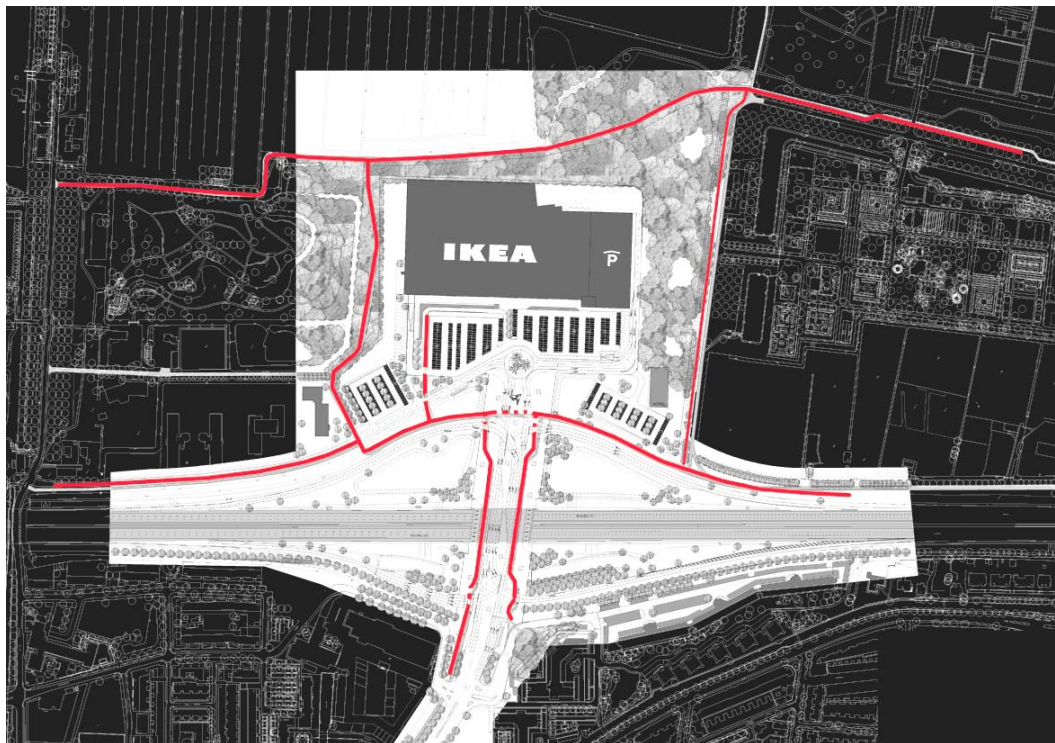
De fietsverbinding langs de oostkant van Rijksweg A13 dusdanig aanpassen, dat zij onderdeel gaat uitmaken van de regionale fietsverbinding tussen Rotterdam en Den Haag.

Als gevolg van de uitbreiding van de grootschaligedetailhandelsvestiging in zuidelijke richting zal:

Het gedeelte van het fiets- en voetpad van de Oostpoortweg tussen de Olof Palmestraat en het Heempad verplaatst worden naar de Hoflaan;

De Hoflaan een directe verbinding krijgen voor fietsers en voetgangers met de Olof Palmestraat, waardoor een directe noord-zuidverbinding ontstaat aan de oostzijde van Rijksweg A13 (en daarmee invulling gevend aan het Fietsactieplan Delft).;

Op de plankaart (en de voorschriften) is bovendien een aanwijzing opgenomen die het verbinden van de Hoflaan met het plangebied (conform reservering uit het lokale Verkeers- en Vervoersplan) mogelijk maakt.



Afbeelding 18: Nieuwe loop van de fietspaden

7.1.4 Conclusie

Om opstoppingen bij de afrit Delft-Centrum te voorkomen is een goede verkeersafwikkeling vanaf de snelwegafslagen noodzakelijk. Met de aanleg van een rotonde zullen zowel de bedrijven aan de Olof Palmestraat, alsmede de grootschaligedetailhandelsvestiging en het carpoolterrein goed bereikbaar blijven. Het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de vestiging voor grootschalige detailhandel zal toenemen tot 2.000. Hiermee wordt voldaan aan het benodigde aantal parkeerplaatsen. De ontsluiting voor het langzaam verkeer zal aanzienlijk verbeterd worden.

7.2 Ondergronds (kabels en leidingen)

7.2.1 *Bestaande situatie*

Ten westen van Rijksweg A13 is een ondergrondse hoogspanningsleiding (150 kV) gelegen. Deze leiding valt voor klein deel binnen het plangebied, te weten tussen de Staal- en de Poortweg tot aan het Lage Pad.

Onder de Oostpoortweg is een persleiding gelegen die loopt tot aan de sloot aan de oostzijde van het Heempad.

7.2.2 *Conclusie*

De voorgestane ontwikkelingen worden niet door de aanwezige ondergrondse infrastructuur belemmerd.

8 Cultuurhistorie

8.1 Archeologie

8.1.1 *Bestaande situatie*

In de ondergrond van het plangebied komen geulafzettingen van de Duinkerke I-transgressiefase voor. Op deze afzettingen werd in de Romeinse tijd intensief gewoond. De aanwezigheid van deze geulafzettingen betekent dat voor die terreinen een hoge verwachting geldt op het aantreffen van nederzettingen en perceleringen uit de Romeinse tijd (0 – 260 na Chr.). Ook is het niet uitgesloten dat hier bewoning uit het begin van de Late Middeleeuwen (1100 – 1300 na Chr.) heeft gelegen, voordat de bewoning langs de Noordeindseweg ontstond. Dat niet eerder bewoning uit die periode is aangetroffen, komt doordat het gebied van bebouwing werd voorzien in een periode dat er nog nauwelijks tot geen aandacht werd besteed aan archeologie. In de groenzone hebben zich in het recente verleden evenmin ontsluitingen voorgedaan waarbij archeologische waarnemingen konden worden verricht.

8.1.2 *Beleid*

Naar alle waarschijnlijk zal de zogenaamde Malta-wet - die voortvloeit uit het Verdrag van Valletta van 1992 - in de eerste helft van 2005 inwerking treden. Dit verdrag beoogt een betere bescherming van het archeologische bodemarchief. Om dit mogelijk te maken, dient voorafgaand aan de ontwikkeling van bouwinitiatieven een onderzoek te worden ingesteld naar de archeologische waarden binnen het plangebied om een goede afstemming te bereiken tussen de belangen van de archeologie en de ruimtelijke ordening. Daarbij is het de bedoeling dat de archeologische vondsten zoveel mogelijk onaangetast in situ te bewaren. Wanneer dit niet mogelijk is, zullen deze zo goed mogelijk gedocumenteerd en naar de toekomst toe toegankelijk gehouden worden.

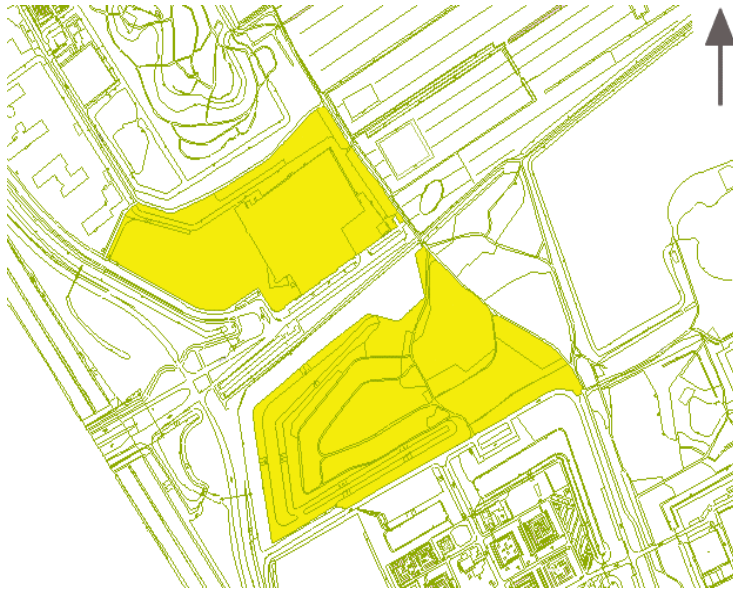
Op de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland, regio Delfland en Schieland is de trefkans binnen het plangebied onderverdeeld in een 'Redelijke tot grote kans op archeologische sporen' en een 'Lage kans op archeologische sporen'. De eerst genoemde trefkans geldt voor het deel van het plangebied ten zuiden van de het punt waar Rijksweg A13 onder het viaduct Poortweg doorgaat en heeft dan nog alleen betrekking op de snelweg en zijn af- en opritten. Overigens vallen ook het deel van de Oostpoortweg ten westen van de snelweg en zijn afrit aan de zijde van de Staalweg binnen dit gebied. Deze 'Redelijke tot grote kans op archeologische sporen' komt voort uit het feit dat dit deel van het plangebied kennen de aanduiding 'Lage kans op archeologische sporen'. Deze aanduiding komt voort uit het feit dat dit deel van het plangebied behoort tot de geulafzetting⁴ van de Gantel uit de Romeinse Tijd, waar zich tijdens die periode occupatie voorgedaan kan hebben.

Elke bouwaanvraag voor een bouwwerk die kan leiden tot een verstoring van de bodem, zal worden getoetst op het archeologisch belang. Aanvragers van een bouwvergunning zullen op een formulier gegevens vermelden die van belang zijn voor het verkrijgen van een aanlegvergunning.

Eenzelfde formulier moet ook ingediend worden als het gaat om andere werkzaamheden dan bouwen. Grondverstorende activiteiten binnen het plangebied zijn slechts toegestaan nadat een aanlegvergunning door burgemeester en wethouders is verleend. Alvorens deze wordt verleend, wordt een intern advies uitgebracht door de gemeentelijke archeoloog. Dit advies wordt tevens aan de aanvrager gezonden. Indien uit een eerste toets (de Standaard Archeologische Inventarisatie) blijkt dat een aanlegvergunning is vereist, ontvangt de aanvrager daarvan bericht. Als de grondverstorende activiteit slechts de bovenlaag ter dikte van maximaal vijftig centimeter betreft, is geen aanlegvergunning vereist. De gebieden die

⁴ Deze geulafzetting bestaat nu uit een stroomgordel onder en aan het huidige oppervlak

op afbeelding 2 van een gele kleur voorzien zijn, zijn tot een graafdiepte van maximaal vijftig centimeter vergunningvrij. Tevens is geen aanlegvergunning nodig als de voorgenomen werkzaamheden uitgevoerd zullen worden binnen de gebieden die geen archeologische waarde hebben, omdat de bodem daar al verstoord is. Voor de geel gekleurde gebieden geldt verder dat werkzaamheden van ondergeschikte betekenis, zoals het aanbrengen van normale beplanting in tuinen, het maken van een hekwerk; onderhoudswerkzaamheden aan bestaande kabels en leidingen, herbestratingen en dergelijke vergunningvrij zijn. In geval van twijfel verdient het de aanbeveling de gemeentelijke archeoloog vooraf om advies te vragen. De gebieden die op de afbeelding van geen kleur voorzien zijn, zijn in het geheel niet vergunningsplichtig.



Afbeelding 19: Vergunningsvrij gebied tot 50 cm diepte

8.1.3 Gewenste ontwikkeling

De gemeente wil spaarzaam omspringen met haar verleden. Dit uit zich ook in een zorgvuldig beheer van het culturele erfgoed dat niet direct zichtbaar is, omdat het zich beneden het maaiveld bevindt. Daar waar een (redelijk) grote kans bestaat een waardevol archeologisch bodemarchief aan te treffen zal dan ook onderzoek plaats dienen te vinden, alvorens er werkzaamheden plaatshebben die van invloed kunnen zijn op wat zich onder het maaiveld bevindt.

8.1.4 Conclusie

Voor het plangebied geldt dat er een redelijke tot grote kans bestaat op het aantreffen van archeologische sporen. Deze zullen naar verwachting dicht onder het oppervlak voorkomen. Voordat ingrepen in de bodem worden verricht, zal een verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd worden om de aanwezigheid van oudheidkundige waarden vast te stellen en vervolgens te documenteren als plaanpassing niet mogelijk is.

8.1.5 Cultuurhistorische waardevolle bebouwing

Binnen het plangebied bevindt zich geen bebouwing van cultuurhistorische waarde.

9 Handhaving

9.1 Bestaand beleid

Op 4 juni 2002 is de gemeentelijke beleidsnota Handhaving bestemmingsplannen, beleid en uitvoering vastgesteld. De nota beperkt zich tot de handhaving van bestemmingsplanvoorschriften die niet op grond van ander beleid gehandhaafd kunnen worden. Bij de prioriteitsstelling van handhaving geldt als uitgangspunt de vraag welke schadelijke gevolgen absoluut voorkomen moeten. Op basis van specifieke kwaliteiten is het grondgebied van de gemeente Delft in verschillende type plangebieden onderverdeeld. De prioriteitsstelling vindt plaats aan de hand van het toekennen van cijfers 1, 2 of 3 waarbij geldt dat:

- staat voor intensieve handhaving;
- staat voor reguliere handhaving;
- staat voor incidentele handhaving en handhaving op signalen van buiten.

Dit plangebied valt voornamelijk onder “Bedrijventerreinen 2” waarbij geldt dat “water” en “zicht” regulier worden gehandhaafd. De bestaande handhaving zal aldus op grond van het handhavingsbeleid niet worden geïntensiveerd.

10 Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid

10.1 Inspraak en Overleg

Ingevolge artikel 6A van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de inspraakverordening heeft het voorontwerpbestemmingsplan “Delftse Poort Zuid” van 29 maart tot 26 april 2004 ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke inspraakreacties.

Gedurende die periode is een inspraakbijeenkomst georganiseerd waarin belangstellenden mondeling hun visie op het plan konden geven. Het voorontwerp-bestemmingsplan is voorts op 29 maart verzonden om overleg als bedoeld in artikel 10 Bro. Alle ingekomen inspraak en overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota Inspraak en overleg die als bijlage is opgenomen.

Het ontwerp bestemmingsplan is na verwerking van de reacties uit inspraak en overleg het bestemmingsplan in ontwerp ter inzage gelegd van 27 september tot en met 25 oktober 2004 met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke zienswijzen. Er zijn twee zienswijzen ingediend, die is samengevat en beantwoord in de nota Zienswijzen.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is onduidelijkheid ontstaan of gedurende de eerdere ter inzage periode alle noodzakelijke bijlagen ook voor inzage beschikbaar zijn geweest. Om die reden is het ontwerp bestemmingsplan voor een tweede maal om zienswijzen ter inzage gelegd van 21 december 2004 tot en met 17 januari 2005. De ter inzage legging is gepubliceerd in de Stadskrant van 19 december 2004 en de Staatscourant van 17 december 2004. Er is in deze periode een zienswijze ingediend door reclamant die reeds eerder een zienswijzen heeft ingediend. Deze reactie komt grotendeels overeen met de eerder ingediende zienswijze.

10.2 Financiële uitvoerbaarheid

De grondexploitatie voor de uitbreiding van Ikea heeft een positief saldo. Een deel van het positieve saldo zal worden besteed aan groencompensatie, aangezien er door de uitbreiding van Ikea groen verdwijnt. De Gemeente Delft heeft de grond die zij gaat uitgeven aan Ikea al in bezit en zal de grond bouwrijp en de voormalige vuilstort obstakelvrij opleveren voor het deel dat bestemd is voor de feitelijke uitbreiding. Ikea betaalt een marktconforme grondprijs en maakt het gebied woonrijp (zie de intentieovereenkomst goedgekeurd door het college van burgemeester en wethouders op 3 juni 2003, die vertrouwelijk in te zien is). De grondovereenkomst is 18 november 2004 ondertekend. De huidige carpoolplaats wordt op kosten van Ikea verplaatst in het gebied. Indien deze carpoolplaats op grond ligt van Ikea, draagt Ikea deze grond over aan de gemeente. De aanpassing aan de op- en afritten van de Rijksweg A13 wordt in beginsel betaald door Ikea. De Gemeente Delft neemt ook een deel voor haar rekening. Dit deel wordt via de grondexploitatie gedekt. Het financiële risico voor de kosten van de aanpassing van de rijksweg ligt bij Ikea.