



Bestemmingsplan

Molenstraat-Hoefijzersteeg (Bousquet)

Ontwerp
18 december 2008

TOELICHTING BEHORENDE BIJ HET BESTEMMINGSPLAN

MOLENSTRAAT-HOEFIJZERSTEEG (BOUSQUET)

TER VISIE GELEGD DOOR BURGEMEESTER EN WETHOUDERS
d.d.

ONHERROEPELIJK
d.d.

VASTGESTELD DOOR DE RAAD
d.d.

18 december 2008

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel planvorming	3
1.2	Begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerende bestemmingsplannen.....	3
1.4	Opbouw plan.....	3
2	Gebiedsvisie	4
3	Juridische planbeschrijving	5
3.1	Verantwoording planvorm	5
3.2	Systematiek bestemmingen	5
4	Ruimtelijke opzet	9
4.1	Bestaande situatie	9
4.2	Beleid en Onderzoek	10
4.3	Gewenste ontwikkelingen	13
4.4	Conclusie	13
5	Functies	15
5.1	Wonen.....	15
5.2	Openbare ruimte	15
6	Milieu	17
6.1	Water	17
6.2	Ecologie	18
6.3	Bodem	20
6.4	Milieuzonering bedrijven	21
6.5	Geluid	21
6.6	Luchtkwaliteit	23
6.7	Externe veiligheid.....	23
6.8	Energie / Duurzaam Bouwen	24
7	Infrastructuur.....	25
7.1	Bovengronds (verkeer en vervoer).....	25
7.2	Ondergronds (kabels en leidingen)	30
8	Cultuurhistorie.....	31
8.1	Archeologie	31
8.2	Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing	33
9	Handhaving.....	36
9.1	Bestaande situatie	36
9.2	Beleid onderzoek	36
9.3	Gewenste ontwikkeling	36
9.4	Conclusie	37
10	Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid	37
10.1	Inspraak en overleg	37
10.2	Financiële uitvoerbaarheid.....	37

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel planvorming

Het voorliggende bestemmingsplan is tot stand gekomen omdat ter plaatse van de voormalige Zeepfabriek Bousquet een ontwikkeling plaatsvindt. Zeepfabriek Bousquet is in 2003 gestopt met de productie van zeep, de panden zijn aangekocht door een private partij. In overleg met de gemeente en de private partij zijn plannen ontwikkeld voor deze locatie. In het bestemmingsplan Binnenstad Delft (2002), is de locatie aangewezen als transformatielocatie 'Molenstraat-Hoefijzersteeg, zeepfabriek Bousquet'.

Transformatielocaties zijn plekken waar een verandering wenselijk is. Of die verandering inderdaad plaatsvindt, is afhankelijk van particulier initiatief. Transformatielocaties hebben tot doel de bestaande stedenbouwkundige en functionele structuur te versterken, verbeteren of verduidelijken.

De ontwikkelingen ter plaatse van de transformatielocatie kunnen gerealiseerd worden door middel van een wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het bestemmingsplan Binnenstad. Aangezien het plangebied groter is dan het wijzigingsgebied in het bestemmingsplan, kan geen gebruik worden gemaakt van deze wijzigingsbevoegdheid en wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied betreft de voormalige zeepfabriek Bousquet. Het plangebied bestaat uit de 2 voormalige pakhuizen aan de Molenstraat 11B, Hoefijzersteeg 4 en 6, Verwersdijk 89 en het binnenterrein dat bij deze panden hoort.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het vigerende bestemmingsplan is bestemmingsplan Binnenstad vastgesteld door de gemeenteraad op 31 oktober 2002 en onherroepelijk op 12 mei 2004.

In het bestemmingsplan Binnenstad heeft de fabriek de bestemming Gemengde Doeleinden en de pakhuizen aan de Molenstraat de bestemming Woondoeleinden met eventueel een bedrijfs- of kantoorfunctie. De open ruimte is bestemd als Verblijfsgebied privé. In de toelichting op de transformatielocatie is aangegeven dat in de strook langs de Hoefijzersteeg nieuwbouw mogelijk is. Ook is de voorkeur voor parkeren op eigen terrein uitgesproken.

1.4 Opbouw plan

Hoofdstuk 2 van dit bestemmingsplan, de gebiedsvisie, bevat een samenvatting van het bestemmingsplan en beschrijft de gewenste ontwikkeling van het plangebied voor de periode van de komende 10 jaar.

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

2 Gebiedsvisie

Het fabriekspand van de voormalige zeepfabriek Bousquet is een 19^e eeuwse industriële ontwikkeling op een binnenterrein in de Delftse binnenstad. Het fabriekspand met de bijbehorende twee pakhuizen aan de Molenstraat worden momenteel niet bewoond of gebruikt. Twee van de gebouwen zijn rijksmonument, te weten de pakhuizen aan de Molenstraat 11 en de fabriek zelf.

Voor het complex is een plan ontwikkeld voor ombouwen naar 9 woningen in de bestaande gebouwen. Tevens wordt op het binnenterrein een nieuwe woning gerealiseerd, waarmee het totaal te realiseren woningen op 10 komt. Op het binnenterrein worden ten behoeve van deze woningen 10 parkeerplaatsen aangelegd. Daarmee is voor iedere woning een parkeerplek op eigen terrein beschikbaar. De toegang tot de parkeerplaatsen is gesitueerd aan de Verwersdijk, onder Verwersdijk 89 wordt een onderdoorgang gerealiseerd. Om deze reden is dit pand in het bestemmingsplangebied opgenomen. De Hoefijzersteeg is daarmee niet nodig voor auto-ontsluiting van onderhavige planontwikkeling.

Door de planontwikkeling wordt een industrieel monument behouden voor de toekomst met een eigentijdse invulling.

3 Juridische planbeschrijving

3.1 Verantwoording planvorm

Voor bestaand stedelijk woongebied met een beperkte ontwikkelopgave is door de gemeenteraad een uniforme set regels (handboek) vastgesteld dat per bestemmingsplan wordt aangepast aan het specifieke karakter van het betreffende gebied. Deze regels zijn niet van toepassing op de historische binnenstad, aangezien de regels voor dit gebied dermate specifiek zijn dat zij niet binnen de standaarden passen. Voor gebieden waar het handboek niet specifiek op van toepassing is, wordt toch getracht zo veel mogelijk aan te sluiten bij de systematiek van het handboek.

3.2 Systematiek bestemmingen

3.2.1 Algemene bepalingen

Begripsbepalingen

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

De maximale bouwhoogte wordt voor bestaande gebouwen met de bestemming wonen in bouwlagen bepaald. De maximale hoogte van 4 meter in de begripsbepaling 'kap' is niet van toepassing, indien op de verbeelding (plankaart) zowel een maximale goothoogte als een maximale bouwhoogte is opgenomen. In dat geval is de maximale hoogte van de kap het verschil tussen de maximale bouwhoogte en maximale goothoogte.

Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht moeten worden genomen, gemeten moeten worden. Is een bouwvlak gemarkeerd met een bouwaanduiding plat dak dan betekent dit dat boven de goothoogte geen bebouwing is toegestaan.

3.2.2 Bestemmingen

Tuin

Gronden aan de voorzijde van een woning, grenzend aan het binnenterrein, hebben de bestemming Tuin gekregen. Op de gronden met de bestemming Tuin zijn gebouwen niet toegestaan, tevens mag er niet worden geparkeerd. Tussen de Hoefijzersteeg en de tuin is een muur toegestaan van 1,80 meter hoog.

Verkeer

De toegangsweg en het binnenterrein hebben de bestemming Verkeer.

De bestemming laat beperkte bouw- en aanlegmogelijkheden toe, zoals verhardingen, kunstwerken, fietstrommels enzovoort. In de regels zijn specifieke bouwmaten voor fietstrommels opgenomen. Tussen de Hoefijzersteeg en het binnenterrein is een muur toegestaan van 1,80 meter hoog.

Binnen de bestemming verkeer dienen bij de realisatie van het plan de parkeerplaatsen te worden aangelegd. De parkeerplaatsen hebben op de verbeelding de aanduiding parkeerterrein gekregen.

Wonen

De in het plangebied aanwezige woningen hebben de bestemming Wonen gekregen. Op de verbeelding wordt de maximale goothoogte van de woningen aangegeven door middel van het aantal toegestane lagen. In principe mogen woningen een kap hebben, daar waar dat uit ruimtelijk oogpunt ongewenst is, wordt de kap met de aanduiding plat dak uitgesloten.

Binnen de bestemming wonen is bedrijvigheid aan huis toegestaan met een maximum van 40% van het totale vloeroppervlak. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de bestuurlijke wens om kleine bedrijvigheid aan huis mogelijk te maken als stimulans voor de economie en

als tegemoetkoming aan het mobiliteitsprobleem. Deze bedrijven dienen in voldoende parkeergelegenheid te voorzien en mogen geen nadelige invloed hebben op de afwikkeling van verkeer. De toegangsweg naar het binnenterrein, die onder de woning aan Verwersdijk 89 loopt, heeft de aanduiding onderdoorgang gekregen.

Ten aanzien van het parkeren wordt voor dit gebied een afwijkende norm gehanteerd, met andere woorden de te hanteren parkeernorm wijkt af van de vastgestelde uitgangspunten ten aanzien van parkeren zoals vastgelegd in de Nota Parkeren en Stallen (2006). De achterliggende redenen en motivering wordt verwoord in paragraaf 7.1.3. De parkeernorm die wordt gehanteerd voor een nieuw te realiseren woning is 1 parkeerplaats per woning: ten behoeve van iedere nieuwe woning dient één parkeerplaats te worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd binnen dit bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding parkeerterrein. Bij de realisatie van 10 nieuwe woningen dienen derhalve 10 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd op het binnenterrein ter plaatse van de aanduiding parkeerterrein.

Waarde – Archeologie (dubbelbestemming)

Het plangebied ligt binnen archeologisch waardevol gebied. Ter plaatse van archeologisch waardevol gebied geldt naast deze primaire bestemming nog een andere bestemming/secundaire bestemming. Bouwwerken ten behoeve van de secundaire bestemmingen zijn slechts toelaatbaar na ontheffing. Ontheffing wordt verleend als de archeologische belangen niet onevenredig worden geschaad. Ter plaatse van de primaire bestemming Waarde - Archeologie geldt een aanlegvergunningplicht voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden.

Anti-dubbeltelregel

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

Algemene bouwregels

Dit artikel bepaalt dat de algemene bebouwingsregels van toepassing zijn op alle bestemmingen. In dit voorschrift is onder meer geregeld dat gebouwen uitsluitend binnen de bebouwingsgrenzen zijn toegestaan en dat voor gebouwen de maximale bouwhoogte van toepassing zijn zoals aangegeven op de verbeelding.

Daarnaast is in dit artikel beschreven wat de op de verbeelding aangegeven hoogteaanduidingen betekenen. Tevens zijn in dit artikel de maximale bouwhoogten van bouwwerken geen gebouw zijnde opgenomen.

Algemene gebruiksregels

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

Algemene ontheffingsregels

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

Algemene wijzigingsregels

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

Algemene procedureregels

Hierin zijn de procedurebepalingen opgenomen die in acht dienen te worden genomen bij toepassing van een ontheffingsbesluit of wijzigingsbevoegdheid.

Overgangsrecht

Dit artikel bevat de overgangsbepalingen met betrekking tot het bouwen en het gebruik van gronden. In afwijking van de bouwregels blijven enige bouwmogelijkheden bestaan voor die gebouwen die afwijken van het plan en die zijn of worden gebouwd bij of krachtens de Woningwet. Bestaande afwijkingen mogen in principe niet worden vergroot.

Het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken, dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet. Het overgangsrecht is echter niet van toepassing op gebruik dat al in strijd was met het voorgaande plan.

Slotregel

Hierin is de naam van het bestemmingsplan opgenomen.

4 Ruimtelijke opzet

4.1 Bestaande situatie

De locatie is gelegen in het noordelijke deel van de historische binnenstad van Delft (zie figuur 1). Het monumentale complex ligt voornamelijk op het binnenterrein van een bouwblok tussen de grachten Voorstraat en Verwersdijk. Deze grachten mogen tot de hoofdstructuur van de Delftse binnenstad gerekend worden. De grachten worden door meerdere stegen verbonden, waarvan de Hoefijzersteeg de meest noordelijk is. De bebouwing aan de noordzijde van de Molenstraat ligt met de achterzijde aan het water van de Kantoorgracht en vormt daarmee de beëindiging van de bebouwingszone tussen de Voorstraat en Verwersdijk.



Figuur 1: Plangebied

Het complex is een samenstel van gebouwen die in de loop van de tijd aan elkaar gegroeid zijn. Naast de fabriek op het binnenterrein zijn er pakhuizen, magazijnen en kantoren, gelegen aan de Molenstraat, Voorstraat en Hoefijzersteeg.

Tot aan het sluiten van de fabriek in 2003 was er een duidelijke functiescheiding voor de verschillende bouwdelen. De hoofdentree met de daarbij behorende kantoren was gelegen aan de Voorstraat, het magazijn aan de Molenstraat, de pakhuizen aan de Hoefijzersteeg en de fabriek, waar de producten werden vervaardigd, bevond zich in het middengebouw aan de binnenplaats.

Het plangebied was ontsloten via de Molenstraat en de Hoefijzersteeg. Op het binnenterrein kon geparkeerd worden en het werd gebruikt om goederen af te leveren. De ontsluiting hiervan gebeurde via de Hoefijzersteeg. De ingang aan de Molenstraat werd ook gebruikt om te laden en lossen.

Het pand aan de Verwersdijk heeft in het bestemmingsplan Binnenstad de bestemming 'gemengde doeleinden', waarbij de 1^e verdieping als woning wordt gebruikt en de begane grond als bedrijfsruimte.

In de omgeving van het plangebied is de Hoefijzersteeg bestemd voor woningen. De Molenstraat, Verwersdijk en de Voorstraat hebben gemengde doeleinden.

4.2 Beleid en Onderzoek

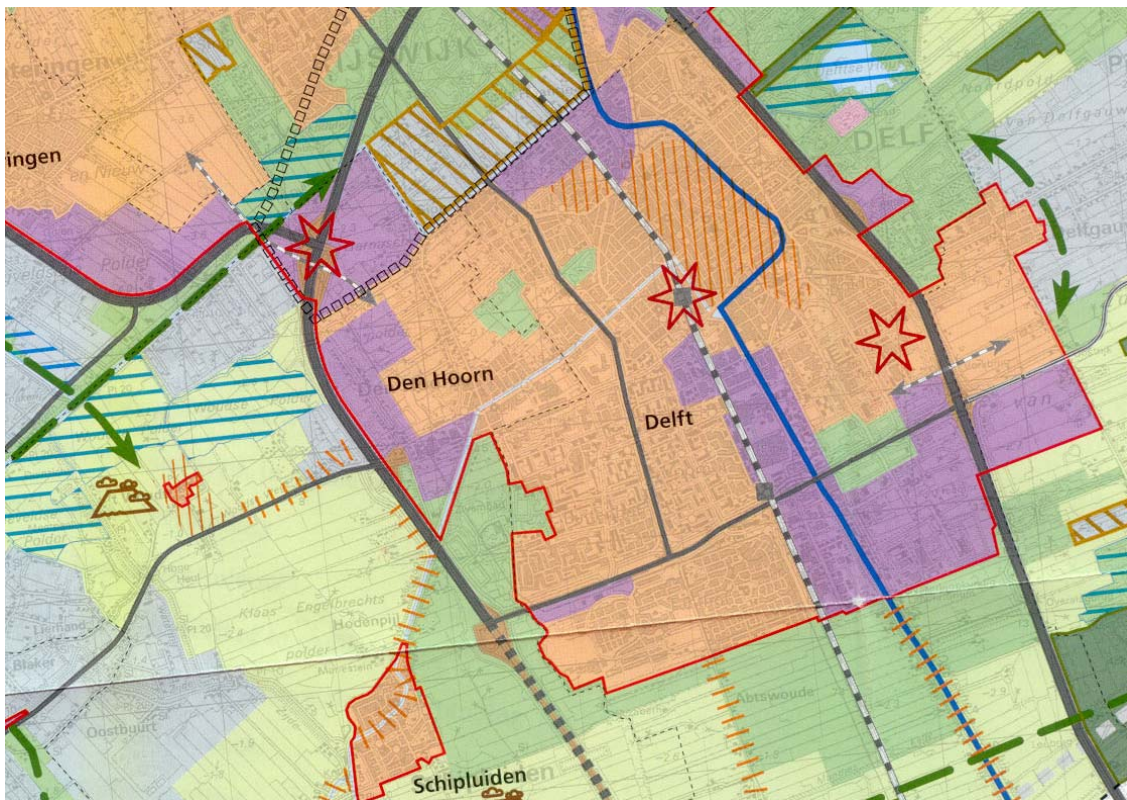
4.2.1 Rijksbeleid, Nota Ruimte

De op 27 februari 2006 in werking getreden Nota Ruimte is het nationale ruimtelijke beleid voor de ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het kabinet schept ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De Nota Ruimte ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling waarin alle betrokken partijen kunnen participeren. Het gaat daarbij onder andere om het versterken van de dynamiek in de bestaande steden door het voldoende ruimte bieden voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water, waarbij verdichtingsmogelijkheden in het bestaand bebouwd gebied zo optimaal mogelijk moeten worden benut.

4.2.2 Provinciaal- en regionaal beleid

Ten aanzien van het regionaal beleid zijn de volgende beleidsnota's richtinggevend geweest bij het opstellen van het bestemmingsplan.

Streekplan Zuid-Holland West (2003)



Figuur 2: Uitsnede kaart Streekplan Zuid-Holland West

Het gehele plangebied valt binnen de legenda-eenheid 'stads- en dorpsgebied' (zie figuur 2). Het plangebied is tevens aangemerkt als beschermd stads- en dorpsgezicht. In het streekplan staat stads- en dorpsgebied omschreven als een aaneengesloten bebouwd gebied met als hoofdfunctie wonen, waarin ook gebiedsdelen voorkomen met (soms grootschalige) kantoorconcentraties, winkelveorzieningen, horeca en andere stedelijke voorzieningen. Met beschermd stadsgezicht wordt landelijk en stedelijk gebied met een hoge

cultuurhistorische waarde bedoeld waar beperkingen gelden ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen.

Het Streekplan gaat uit van het bijbouwen van een substantieel aantal woningen in het Streekplangebied. In het Streekplan is gekozen voor het sturen op stedelijk ruimtebeslag met behulp van bebouwingscontouren, de zogenoemde rode contouren. De gedachte achter deze beleidskeuze is zuinig omgaan met ruimte. Buiten deze contouren is het in principe niet toegestaan bebouwing te realiseren. Het gehele plangebied ligt binnen de rode- of bebouwingscontour.

Het Streekplan geeft verder aan dat de vraag naar woningen in bestaand stedelijk gebied stijgt en dat vijftig procent van de bouwopgave binnen bestaand stedelijk gebied moet worden gerealiseerd.

Momenteel bereidt de provincie Zuid-Holland de structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland' voor. Deze zal het interim-beleid op basis van de vier streekplannen vervangen. De vijf integrale ruimtelijke hoofdpogingen die de basis vormen voor deze structuurvisie zijn: een concurrerend, aantrekkelijk internationaal profiel; een duurzame en klimaatbestendige deltaprovincie; divers en samenhangend stedelijk netwerk; stad en land verbonden; en een vitaal, divers en aantrekkelijk landschap. Deze zijn door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland in september 2008 vastgesteld in de nota 'Provinciaal Belang'. De vaststelling van de nota is een eerste stap op weg naar de provinciale structuurvisie en naar de provinciale Verordening Ruimte.

De provincie wil in het ruimtelijke ordeningsbeleid zoveel mogelijk vrijheden geven aan lokale en regionale overheden en alleen die zaken oppakken waar ze een provinciale rol ziet of wettelijk een rol heeft. Voor het behartigen van het Provinciaal Belang gaat de provincie daarom uit van: lokaal wat kan, provinciaal wat moet.

Nota Regels voor Ruimte (2005)

Op 8 maart 2005 is door GS van Zuid-Holland de Nota Regels voor Ruimte vastgesteld. Deze nota vervangt de Nota planbeoordeling 2002 en vormt met de streekplannen het beoordelingskader van Gedeputeerde Staten voor gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Ten aanzien van bestaand stedelijk gebied is de beleidsfilosofie van de provincie dat zuinig en efficiënt met de ruimte moet worden omgegaan. Concentratie van functies en zoveel mogelijk koppeling aan OV-infrastructuur zijn kernbegrippen bij de uitwerking van deze filosofie. Belangrijke speerpunten van het provinciale beleid in de sfeer van de ruimtelijke ordening zijn dan ook het knopen- en locatiebeleid, infrastructuur en het beheer van de ruimte voor wonen en werken.

Regionaal Structuurplan 2020 (RSP 2020) (2008)

Het Stadsgewest Haaglanden heeft in de afgelopen periode samen met gemeenten gewerkt aan de herziening van het Regionaal Structuurplan Haaglanden (RSP) 2002. Op 16 april 2008 heeft het algemeen bestuur van het Stadsgewest Haaglanden het Regionaal Structuurplan Haaglanden 2020 (RSP) vastgesteld. Het RSP geeft een regionale visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Haaglanden tot 2020 met een doorkijk naar 2030. Aanleidingen voor de herziening zijn veranderende beleidsinzichten op nationaal en lokaal niveau en nieuwe inhoudelijke opgaven die sinds 2002 op de ruimtelijke agenda zijn gekomen, zoals de gevolgen van de klimaatveranderingen en vraag naar ruimte voor wonen, werken en recreëren op de langere termijn.

Haaglanden kiest in het RSP voor een beperkte uitbreiding van het stedelijk gebied. De nadruk ligt op de binnenstedelijke opgave. Verdere verstedelijking gaat namelijk ten koste van het 'goud' van Haaglanden, zoals de groene kwaliteiten worden aangeduid. Uitbreiding van de woningvoorraad moet zo veel mogelijk plaatsvinden binnen het bestaand stedelijk

gebied en dan met name op stationslocaties en rond haltes van hoogwaardig openbaar vervoer.

Het plangebied wordt aangeduid als (historisch) centrum en winkelcentrum waarbinnen gezocht dient te worden naar verdichtingsmogelijkheden (zie Figuur 3).



Figuur 3: Uitsnede kaart Regionaal Structuurplan Haaglanden

4.2.3 Gemeentelijk beleid, Ontwikkelingsvisie Delft 2025 (1998)

In december 1998 is de Ontwikkelingsvisie Delft 2025 vastgesteld. Deze visie is bedoeld als leidraad voor het ruimtelijke beleid. De visie geeft aan hoe de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en haar directe omgeving tot het jaar 2025 zou moeten verlopen. Het stuk is ook bedoeld als een 'ruimtelijke vertaling' van de strategie om Delft te ontwikkelen tot Kennisstad en als compacte en complete stad.

De ontwikkelingsvisie gaat uit van het concept van de ruggengraat van Delft. De ruggengraat is een weergave van de belangrijkste ontwikkelingszones van Delft de komende jaren. Het is een lange termijn strategie die stapsgewijs invulling zal krijgen. Mogelijkheden liggen bijvoorbeeld bij herstructurering van wijken, bij binnenstedelijke bouwlocaties, ontwikkeling rondom station Zuid, en bij planvorming rondom de TU-wijk.

Hierbij zijn te onderscheiden: de binnenstad, de radiale routes naar de wijken, de kennis-as en de poorten. In deze gebieden wordt gestreefd naar een hoge mate van functiemenging, maar ieder met een eigen accent op het type en de mate van functiemenging.

Nieuwe ruimtelijke inzichten en wettelijke kaders, waaronder de nWro, zijn aanleiding om een nieuwe ruimtelijke strategie te bepalen. De voorbereiding van een nieuwe Ruimtelijke Structuurvisie Delft 2030 is hiervan het resultaat. De RSVD heeft als planhorizon 2030, waardoor het niet alleen een toekomstbeeld geeft van ruimtelijke ontwikkelingen op relatief korte termijn, maar ook een toekomstverkenning van ruimtelijke wensen en hun effecten op de langere termijn. De RSVD kan gezien worden als kompas, die de richting aangeeft, maar nog vrij laat welke weg we inslaan om daar te komen.

Uit te werken thema's in de RSVD zijn verdichting van het bestaand stedelijk gebied en meer menging van wonen en werken.

4.3 Gewenste ontwikkelingen

Het gemeentelijk beleid is erop gericht om in het centrum naast voorzieningen vooral ook de woonfunctie te bevorderen. Wonen in het centrum draagt bij aan de leefbaarheid.

Ruimtelijk gezien is het goed vormgeven van de stedelijke ruimte van de voormalige zeepfabriek de belangrijkste randvoorwaarde voor de herstructurering van het plangebied. Aangezien de locatie een industrieel monument/rijksmonument is, zijn aanpassingen en uitbreidingen beperkt toegestaan.

De toevoeging van de nieuwbouw versterkt het straatprofiel van de Hoefijzersteeg. De nieuwe woning bestaat uit twee bouwlagen en een kleine opbouw als toegang naar het dakterras op de bovenste bouwlaag.

Vlak voor de nieuwe woningen van de voormalige fabriek zal een strook van circa 2 meter bestemd worden als tuin.

De ontsluiting van het binnenterrein aan de Hoefijzersteeg vindt plaats door het pand aan de Verwersdijk 89 en heeft geen invloed op de ruimtelijke structuur van dit pand.

Het plan geeft een uitbreiding van het voormalige fabriekspand met een serreachtige entree, nieuwbouw langs de Hoefijzersteeg en invulling van nieuwbouw rondom de schoorsteen.

Deze toevoegingen zullen de bestaande stedenbouwkundige structuren niet verstoren en doen geen afbreuk aan het beschermd stadsgezicht.

4.4 Conclusie

De geplande ontwikkeling van woningen, met ondergeschikt werken aan huis, in de voormalige zeepfabriek Bousquet en de actualisering en bestemmingslegging passen binnen rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid.

5 Functies

5.1 Wonen

5.1.1 *Bestaande situatie*

Er bestaat behoefte aan woningen met ruimte voor werken aan huis. Voor mensen die een eigen bedrijf willen starten kan werkruimte aan huis al voldoende zijn. Van dergelijke woon-werk woningen heeft Delft te weinig beschikbaar.

5.1.2 *Beleid en onderzoek*

In de door de gemeenteraad op 21 februari 2008 vastgestelde Woonvisie 2008-2020 wordt ondermeer gesteld, dat kenniswerkers, studenten en startende ondernemers tot specifieke doelgroepen voor het Delftse woonbeleid behoren en voldoende moeten worden gefaciliteerd. Voor meer verwevenheid van de kennis-economie in de stad zetten wij in op het realiseren van voldoende mogelijkheden op de wonen-leren-werkenladder en het meer mengen van functies. Startende ondernemers, jongeren en kenniswerkers moeten worden gebonden aan de stad. Hiertoe moeten dynamische centrumstedelijke woonmilieus als broedplaats voor deze doelgroepen worden ontwikkeld met daarin woonwerkcombinaties met ruimte voor ontwikkeling en groei.

5.1.3 *Gewenste ontwikkeling*

Het streven is er op gericht om in Delft 2.500 woonwerkcombinaties voor startende ondernemers en kenniswerkers te realiseren.

5.1.4 *Conclusie*

De realisatie van 10 woningen met ruimte voor werken aan huis in de voormalige zeepfabriek Bousquet draagt bij aan het inlopen van het tekort aan woon-werk woningen in de stad.

5.2 Openbare ruimte

5.2.1 *Bestaande situatie*

In de dicht bebouwde binnenstad wordt de openbare ruimte gevormd door de grachten, straten, stegen, pleinen en binnenterreinen.

De structuur van de openbare ruimte is in de loop der eeuwen nagenoeg hetzelfde gebleven en de ontwikkeling van het bouwplan zal ook binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur plaatsvinden. Het terrein van de zeepfabriek zelf is volledig verhard. Het verharde gedeelte aan de kant van de Hoefijzersteeg werd gebruikt voor parkeren. Ook op de erven en tuinen binnen dit bouwblok komt weinig groen voor. Het binnenterrein is niet openbaar toegankelijk en maakt geen onderdeel uit van het openbare ruimte netwerk van de binnenstad.

De verkeersafwikkeling gaat via de Voorstraat, Molenstraat en Verwersdijk; de Hoefijzersteeg is bereikbaar voor bestemmingsverkeer en voor het overige voetgangersgebied.

5.2.2 *Beleid en onderzoek*

In 1993 is het beleidskader voor de openbare ruimte van Delft vastgesteld met als uitwerking hiervan het 'Handboek Openbare Ruimte Delft binnenstad'. Hierin zijn aan de hand van de vlakken, lijnen en punten van Delft een aantal hoofduitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte geformuleerd en materiaalkeuzes en toepassingen daarvan vastgelegd. Alhoewel het handboek op onderdelen moet worden aangepast kan voor het materiaalgebruik hiernaar verwezen worden.

In het speelruimteplan zijn de speelplekken van Delft vastgelegd en in het speelbeleidsplan zijn de speelplekken met bijbehorende leeftijdscategorieën beschreven en is vastgesteld in

welke buurten behoefte is aan extra speelruimte. De gewenste hoeveelheid openbaar groen en eventueel speelruimte wordt per situatie bekeken.

Delft hanteert voor nieuwbouwlocaties het geldende eisenpakket volgens het 'Politie Keurmerk Veilig Wonen' (PKVW). Bij herstructurering van woongebieden wordt het eisenpakket van het PKVW voor de openbare ruimte toegepast tot het niveau van kostenoverschrijding, waarbij projectontwikkelaars worden gestimuleerd hetzelfde te doen. Het PKVW is een instrument voor de verhoging van veiligheid. Wanneer woningen, woongebouwen en woonomgeving aan de PKVW-eisen voldoen, blijkt naast de objectieve veiligheid ook het gevoel van veiligheid van bewoners substantieel toe te nemen. Bij aanpassingen aan de openbare ruimte worden de aanwijzingen van het 'Handboek Toegankelijkheid' toegepast. Dit handboek geeft hele concrete richtlijnen en normen met betrekking tot toegankelijkheid van binnen- en buitenruimte. Vanaf 2004 maakt het 'Handboek Toegankelijkheid' integraal onderdeel uit van het 'Handboek Openbare Ruimte Binnenstad'.

5.2.3 Gewenste ontwikkeling

De ontwikkeling van het gebied moet passen in de stedenbouwkundige structuur van de binnenstad met veel aandacht voor groen. In de binnenstad is beperkt ruimte beschikbaar voor groen. De binnenterreinen met particuliere tuinen kunnen door een groene inrichting met bomen een belangrijke bijdrage leveren aan een groene sfeer en een prettig leefklimaat voor mens en dier.

De plannen voor 10 woningen en de benodigde voorzieningen laat weinig ruimte voor een meer groene inrichting van het binnenterrein. Er is sprake van 100 m² minder verhard oppervlak dat bij voorkeur een groene invulling moet krijgen. Het groen op de belendende percelen moet behouden blijven.

Parkeren zal op eigen terrein plaatsvinden. De bestemming van het gebied is verblijfsgebied privé wat betekent dat het binnenterrein niet aan het netwerk van openbare ruimten in de binnenstad wordt toegevoegd.

5.2.4 Conclusie

De herontwikkeling van de gebouwen en het daarbijbehorende terrein past in het beleid van de gemeente. Bij de inrichting van het terrein moet beperking van verhard oppervlak ten gunste van een groene invulling met bomen nagestreefd worden.

6 Milieu

6.1 Water

6.1.1 Bestaande situatie

Waterkwantiteit

Het plangebied is gelegen in de binnenstad. De binnenstad maakt onderdeel uit van het Boezemland. In de binnenstad is met de grachtenstructuur 6,7% oppervlaktewater aanwezig. De grachtenstructuur maakt onderdeel uit van het boezemsysteem. In met name de oostelijke binnenstad is de drooglegging gering en daarmee de hoeveelheid waterberging. Om die reden zijn afsluitconstructies gerealiseerd om overlast voor direct omwonenden in de oostelijke binnenstad te voorkomen. In het boezemstelsel is - in combinatie met aangelegde en aan te leggen calamiteitenbergingen - voldoende waterberging aanwezig. Het waterpeil van het boezemstelsel is 0,42 m-NAP. In het plangebied zelf is geen oppervlaktewater aanwezig.

Waterkwaliteit en ecologie

De waterkwaliteit in de grachten van de binnenstad is redelijk. In de meeste grachten komen waterplanten voor, ook is er veel vis. Natuurvriendelijke oevers komen niet voor in de binnenstad, wel zijn de kademuren begroeid met muurplanten.

Afvalwater en riolering

Het plangebied is gemengd gerioleerd. Plaatselijk is hemelwater afgekoppeld waar het over de straat naar de gracht stroomt.

Grondwater

In de oostelijke binnenstad komen plaatselijk hoge grondwaterstanden voor. Hierdoor is de ontwateringsdiepte gering.

6.1.2 Beleid en onderzoek

Het waterbeleid is terug te vinden in regelingen zoals: Europese Kaderrichtlijn Water, De Vierde Nota Waterhuishouding, Nationaal bestuursakkoord water en Waterbeleid in de 21ste eeuw, Provinciaal Waterhuishoudingsplan, Waterstructuurvisie met als onderdeel daarvan het waterplan Delft en het gemeentelijk rioleringsplan.

De concept waterparagraaf voor dit plan is op 3 november 2008 in het kader van de watertoets met het Hoogheemraadschap van Delfland besproken. Het hoogheemraadschap heeft gemeld dat het plan geen effect heeft op de waterkering. Er hoeven voor dit plan geen extra waterhuishoudkundige maatregelen te worden getroffen.

6.1.3 Gewenste Ontwikkeling

Waterkwantiteit

De watergangen blijven hetzelfde als in de huidige situatie. In het boezemgebied is voldoende waterberging aanwezig.

Waterkwaliteit en ecologie

Het ambitieniveau voor de waterkwaliteit is water als *cultuurgoed*. Hierbij ligt het accent op het zichtbaar maken van de cultuurhistorische en stedelijke identiteit. De wateren zijn matig eutroof en zien er aantrekkelijk uit. Het water is visrijk, stinkt niet en is op enkele plaatsen opgesierd met water-, oever- en muurplanten. Economische functies worden bevorderd, maar de effecten op de waterkwaliteit worden zoveel mogelijk beperkt.

De ontwikkeling van het plan heeft geen negatief effect op de waterkwaliteit in de grachten.

Afvalwater en riolering

In het plangebied ligt een gemengd rioolstelsel. Vanuit de inrichting dient het afvalwater en hemelwater gescheiden aangeleverd te worden opdat in de toekomst ombouw naar een gescheiden stelsel mogelijk is.

Grondwater

De ontwikkeling zal naar verwachting geen effect hebben op de grondwaterstand.

6.1.4 Conclusie

Het watersysteem in het plangebied voldoet aan de wet- en regelgeving ten aanzien van water.

6.2 Ecologie

6.2.1 Bestaande situatie

Het plangebied maakt deel uit van het stedelijk gebied van Delft. Gebieden met een beleidsmatige status, zoals kerngebieden uit de Ecologische Hoofdstructuur, beschermende en staatsnatuurmonumenten en speciale beschermingszones uit de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn, ontbreken in de nabije omgeving. Het plangebied ligt niet in de ecologische hoofdstructuur van Delft maar maakt wel onderdeel uit van de ecologie in de wijken.

6.2.2 Beleid en onderzoek

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

Het doel van de nota 'Ecologieplan Delft 2004-2015, Een groen netwerk, de groene aders van Delft' (gemeente Delft, 2004) is een goede ecologische structuur te realiseren met een kwaliteit die een terugkeer van uit Delft verdwenen planten en dieren mogelijk maakt. En om de biodiversiteit in de stad te waarborgen. In het ecologieplan zijn drie ambitieniveaus voor de kwaliteit van de natuur opgenomen, natuur als cultuurgoed, natuur als beleavingsgoed en natuur als natuurgood. Indien door een ontwikkeling het ecologisch netwerk in kwaliteit achteruit gaat of zelfs verdwijnt dient er gecompenseerd te worden door een bijdrage in de ecologiereserve. Deze reserve wordt gebruikt om de ecologische structuren in Delft te versterken.

Het Natuurloket (www.natuurloket.nl) is een organisatie die gegevens over beschermde soorten toegankelijk maakt. Deze gegevens zijn afkomstig van organisaties die zijn verenigd in de Vereniging Onderzoek Flora & Fauna (VOFF). Vrijwilligers verzamelen de gegevens over beschermende dieren en planten. Dit is een continu proces. De waarnemingen worden steeds geactualiseerd. Uit de gegevens van Natuurloket blijkt dat de volgende soorten in het kilometerhok waar het plangebied binnen valt aanwezig zijn.

Rapportage voor kilometerhok X:084 / Y:447

Soortgroep	FF*	FF23*	H/V*	RL*	Volledigheid*	Detail*	Actualiteit*
Vaatplanten	1	3			goed	-	1991-2006
Mossen				1	goed	0%	1996-2006
Korstmossen					slecht	51-100%	1991-2006
Paddestoelen				0	slecht		1991-2006
Zoogdieren		1	1		matig	51-100%	1996-2006
Broedvogels		2			slecht	0%	1995-2006
Watervogels					niet onderzocht		96/97-03/04
Reptielen					niet onderzocht		1992-2006
Amfibieën	4			0	matig	0%	1992-2006
Vissen					niet onderzocht		1992-2006
Dagvlinders					goed	51-100%	1995-2006
Nachtvlinders					matig		1980-2005
Libellen				1	goed	0%	1992-2006
Sprinkhanen				0	goed		1992-2006
Overige ongewervelden					slecht		1992-2006

* Legenda

FF = Flora- en faunawet
lijst 1 / lijst 2+3
H/V = Habitatrichtlijn (alleen
bijlage 1 en 2) of Vogelrichtlijn
RL = Rode Lijst
(#) = tevens meetnetgegevens
verzameld.

Volledigheid onderzoek: Hiermee
wordt aangegeven of op basis van
de gebrachte bezoeken een volledig
overzicht is te verwachten van de
soorten van de betreffende
soortgroep. Een **toelichting** op
deze categorieën kunt u vinden
onderaan deze rapportage.

Actualiteit: per groep is
aangegeven uit welke periode de
gegevens zijn opgenomen.

■ niet van toepassing

Tabel 1: Aanwezigheid soorten in het plangebied

Uit deze tabel blijkt dat er zoogdieren, vallend onder tabel 2 en 3 soorten, voorkomen. Hierbij is opgenomen dat de groep zoogdieren matig is onderzocht.

Voor dit bestemmingsplan is een eenmalige inventarisatie noodzakelijk naar het voorkomen van vleermuizen, gierzwaluwen en muurplanten. Op 14 oktober 2008 is dit onderzoek uitgevoerd rond de locatie.

Uit dit onderzoek blijkt dat op basis van de Flora- en faunawet geen ontheffing aangevraagd moet worden.

6.2.3 Gewenste Ontwikkeling

De ontwikkeling van de zeepfabriek heeft geen directe negatieve invloed op de duurzame instandhouding van beschermde soorten. Wel wordt ten eerste aanbevolen om mitigerende maatregelen te nemen in de vorm van nestvoorzieningen voor gierzwaluwen. Het voorstel is nieuwe broedgelegenheid voor gierzwaluwen te creëren in de vorm van kunstmatige nestkasten (minimaal 10 stuks in aantal) aan de noordzijde van het gebouw onder een overhangende dakconstructie.

Bij wijziging van functies dient de ecotoets uitgevoerd te worden. Tevens zal per ingreep een inventarisatieonderzoek moeten plaatsvinden. Bomen in de ecologische boomstructuur worden op de verbeelding opgenomen.

Het ambitieniveau voor de locatie is natuur als cultuurgood. Het gaat om de kleinschalige groene elementen binnen de wijk. Het speelt een belangrijke rol in het voorkomen van doelsoorten als vleermuizen, amfibieën, vlinders en vogels. Ambitie is soortenrijke natuur op wijkniveau te stimuleren, met specifieke stedelijke soorten. Ook de boomstructuur in de wijken speelt een belangrijke rol met name als stepping stones voor vogels.

6.2.4 Conclusie

De ontwikkeling voldoet aan de Flora- en faunawet en het Ecologieplan Delft.

6.3 Bodem

6.3.1 Bestaande situatie

Ter plaatse van het plangebied hebben potentieel verontreinigende bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden. Het plangebied bevindt zich op grond van de door de gemeente vastgestelde bodemkwaliteitskaart van 2005 (0-0,5mv) in de G3 zone. Dit betekent dat de bovengrond matig verontreinigd is met zware metalen en PAK (Polycyclische aromatische koolwaterstoffen).

6.3.2 Beleid en onderzoek

Voor bodem is de volgende regelgeving van belang: Wet Bodembescherming, Besluit Bodemkwaliteit, Nota bodemsaneringsbeleid Zuid-Holland, Provinciale milieuverordening 2007, Bodemkwaliteit en grondstromenplan 2005 en Handboek bodem.

In het plangebied zijn de onderstaande relevante bodemonderzoeken uitgevoerd:

- verkennend en nader bodemonderzoek Voorstraat 92 (Zeepfabriek Bousquet), kenmerk 052008 opgesteld 1 augustus 2005 door Ecobrain;
- plan van aanpak Voorstraat 92 (Zeepfabriek Bousquet), kenmerk 052234 opgesteld 6 december 2005 opgesteld door Ecobrain;
- aanvullend bodemonderzoek Voorstraat 92 (Zeepfabriek Bousquet), kenmerk B08A0237 opgesteld 21 juli 2008 door MWH.

De bodemonderzoeken zijn opgesteld conform de hiervoor geldende normen en bevatten voldoende informatie om te bepalen of de bodemkwaliteit voldoet aan de toekomstige bestemming.

Historisch onderzoek

Uit het historisch bodemonderzoek blijkt dat er diverse potentieel bodembedreigende activiteiten op het terrein hebben plaatsgevonden. Naast de algemene bodemkwaliteit is specifiek onderzoek uitgevoerd ter plaatse van de potentieel bodembedreigende activiteiten. Het betreft onder andere twee ondergrondse tanks (stookolie en huisbrandolie), een oliepomp, loogbakken, een zeepketel en een teervat. Het teervat blijkt uiteindelijk onverdacht omdat hierin Stockholmer teer werd opgeslagen. Deze teersoort bevat nauwelijks PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen), waardoor de kans op bodemverontreiniging gering is.

Grond

Uit de analyseresultaten blijkt dat er twee verontreinigingsspots met minerale olie op het terrein aanwezig zijn. Hiervoor is een plan van aanpak opgesteld om de verontreinigingen te verwijderen. De gemeente Delft heeft onder voorwaarde ingestemd met het plan van aanpak. Op het overige terrein zijn licht verhoogde concentraties zware metalen en PAK's aangetoond. Plaatselijk is een matig verhoogde concentratie lood gemeten. Na sanering van de verontreinigingsspots met minerale olie en na verwijdering van de twee ondergrondse tanks zal de bodemkwaliteit voldoen aan de toekomstige bestemming (wonen).

Grondwater

In het grondwater ter plaatse van de bovengrondse olietank (peilbuis 16) overschrijdt de parameter minerale olie de tussenwaarde. Ter plaatse van de toekomstige bedrijfsruimte zijn in het grondwater (peilbuis 4) voor de onderzochte parameters geen concentraties boven de tussenwaarde aangetoond.

6.3.3 Gewenste Ontwikkeling

Uit de beschikbare bodemonderzoeken blijkt dat de bodemkwaliteit na sanering voldoet aan de toekomstige bestemming.

6.3.4 Conclusie

Na sanering wordt er voldaan aan de Wet bodembescherming.

6.4 Milieuzonering bedrijven

6.4.1 *Bestaande situatie*

Voorheen was in het plangebied een aannemersbedrijf gevestigd. Het bedrijf heeft zijn activiteiten beëindigd, maar verhuurt de leeggekomen ruimte aan derden.

Het plangebied is gelegen binnen het gebiedstype binnenstad. Dit gebiedstype kent een hoge mate van functiemenging van zowel wonen, bedrijvigheid, horeca, kleinschalige detailhandel en dienstverlening. Juist de functiemenging is karakteristiek voor dit plangebied. In de omgeving van het plangebied bevinden zich enkel kleine detailhandels bedrijven (bijv. wijnhandel, antiekwinkel), horeca (kleine restaurants en café's) en enkele dienstverlenende instellingen. Het plangebied ligt binnen de lichte geurcontour van DSM. Het bevindt zich niet in een zone van een geluidsgezoneerd industrieterrein.

6.4.2 *Beleid en onderzoek*

In de nota Bedrijven en bestemmingsplannen (oktober 2003) staat het gemeentelijke beleid over de wijze waarop bedrijven in bestemmingsplannen worden bestemd. Uitgangspunt is dat er minimale afstanden zijn tussen bedrijven en gevoelige bestemmingen. Daartoe zijn bedrijven ingedeeld in 6 categorieën. De gemeente Delft is ingedeeld in 8 verschillende gebiedstypes. Het plangebied ligt in gebiedstype binnenstad. In dit gebiedstype zijn categorie 1 en 2 bedrijven zonder meer toegestaan. Categorie 3.1 kunnen worden toegestaan als aan de vrijstellingsvoorwaarden wordt voldaan.

In de handreiking luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening, module stank (Provincie Zuid-Holland, 2002) zijn bedrijven opgenomen die een stankhindercontour hebben. Met deze stankhindercontouren dient rekening te worden gehouden bij de ruimtelijke planvorming. Het plangebied ligt binnen de lichte geurcontour van DSM. Binnen de lichte hindercontour is er geen belemmering voor woningbouw.

6.4.3 *Gewenste Ontwikkeling*

In het gebied worden categorie 1 en 2 bedrijven zonder meer toegestaan. Onder deze categorieën vallen onder andere bedrijven die een specifieke binnenstadfunctie vervullen zoals musea of detailhandel.

De in het plangebied voorkomende bedrijven met een hogere categorie dan krachtens het gemeentelijk beleid is toegestaan, zijn met een maatbestemming in het plan opgenomen. Het plangebied bevindt zich niet binnen een geluidcontour van industrielawaai. Inrichtingen als bedoeld in artikel 41 Wgh en artikel 2.4 Ivb zijn uitgesloten binnen alle categorieën van de LvB.

Wat betreft geur geldt dat de locatie zich bevindt binnen de zone van de lichte hinder en is woningbouw toegestaan.

6.4.4 *Conclusie*

Het plangebied voldoet aan de nota Bedrijven en bestemmingsplannen, de Wet geluidhinder en de handreiking luchtkwaliteit en ruimtelijke ordening, module stank.

6.5 Geluid

6.5.1 *Bestaande situatie*

Het plangebied ligt in de onderzoekszone voor wegverkeerslawaaï van de Wateringsevest. Deze onderzoekszone bestaat uit 350 meter aan weersijden van de weg.

Het plangebied ligt geheel binnen de onderzoekszone van de spoorlijn Rijswijk-Schiedam. Deze zone is 700 m aan weersijden van de buitenkant van de buitenste spoorstaaf van de spoorlijn. De zone industrielawaai is beschreven in de paragraaf milieuzonering bedrijven.

6.5.2 *Beleid en onderzoek*

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen die niet zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor de maximumsnelheid van 30 km/h geldt, geluidszones. Spoorwegen hebben ook een zone, voor Delft is de breedte van deze zone 700 m zoals vermeld onder de bestaande situatie. De breedte van de geluidszones is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg. Binnen deze geluidszones is het verplicht om de geluidbelasting van geluidgevoelige bestemmingen te berekenen. Hierbij dient te worden uitgegaan van de huidige situatie en de situatie 10 jaar na vaststelling van het plan.

Geluidgevoelige bestemmingen zijn:

- woningen;
- scholen voor basis- en voortgezet onderwijs;
- instellingen voor hoger beroepsonderwijs;
- ziekenhuizen en andere gezondheidsgebouwen.

Geluidgevoelige bestemmingen kunnen zondermeer geprojecteerd worden als de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bij geluidbelastingen tussen de 48 en 63 dB kunnen geluidgevoelige bestemmingen alleen gerealiseerd worden als de gemeente hiervoor een hogere grenswaarde verleent. Het conceptbesluit van de eventueel te verlenen hogere waarde dient tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage te liggen. Een eventueel noodzakelijke hogere grenswaarde dient te zijn verleend vóór de vaststelling van het bestemmingsplan. Bij geluidbelastingen hoger dan de grenswaarde van 63 dB zijn geluidgevoelige bestemmingen alleen mogelijk met extra maatregelen zoals gevelmaatregelen (vliesgevel of dove gevel). In het geval van buitenstedelijke wegen is de grenswaarde 53 dB. Voor railverkeerslawaaï zijn de voorkeursgrenswaarde en de maximaal te verlenen hogere grenswaarde respectievelijk 55 dB en 68 dB.

Voor het plan is door Cauberg-Huygen akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek is gebleken dat ten aanzien van wegverkeer gesteld kan worden dat de geluidbelastingen niet boven de voorkeursgrenswaarde (48 dB) uitkomen. Tevens geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeerslawaaï ook niet boven de voorkeursgrenswaarde (55 dB) uitkomt. De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer is maximaal 37 dB. De geluidbelasting ten gevolge van railverkeerslawaaï is maximaal 48 dB.

6.5.3 *Gewenste Ontwikkeling*

Nu uit het onderzoek blijkt dat geen hogere grenswaarde noodzakelijk is, hoeven geen maatregelen te worden onderzocht om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Daar de geluidbelasting (weg- en railverkeer) onder de voorkeursgrenswaarde blijft stelt de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid geen verdere eisen aan bron-, overdrachts- en/of ontvangermaatregelen. Ten behoeve van de bouwvergunning kunnen op basis van de gecumuleerde geluidbelastingen de geluidwerende voorzieningen worden bepaald.

6.5.4 *Conclusie*

Het plan voldoet wel aan de Wet geluidhinder.

6.6 Luchtkwaliteit

6.6.1 *Bestaande situatie*

Het plangebied ligt niet langs maatgevende wegen die een verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaken. Bovendien zijn er met de rapportage luchtkwaliteit 2007 geen overschrijdingen van de normen voor de luchtkwaliteit in de nabijheid van het plangebied geconstateerd.

6.6.2 *Beleid en onderzoek*

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer, beter bekend als de Wet luchtkwaliteit (Wlk). Van alle luchtverontreinigende stoffen die in de Wlk zijn opgenomen, zijn voor verkeer alleen NO₂ en fijn stof (PM₁₀) van belang. De normen voor de overige stoffen die zijn opgenomen in de Wlk worden tegenwoordig nergens meer overschreden. De bijdrage aan de afname van de luchtkwaliteit ten gevolge van nieuwe bestemmingen dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wlk. Als er sprake is van overschrijdingen kunnen bestemmingen niet zondermeer worden gerealiseerd. Het Wlk stelt namelijk dat bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, waaronder het vaststellen van ruimtelijke plannen, de grenswaarden in acht moeten nemen.

6.6.3 *Gewenste Ontwikkeling*

Op het terrein van de voormalige zeepfabriek worden 10 woningen gerealiseerd. Deze 10 woningen mogen voor 40 % gebruikt worden als bedrijfsruimte. Toetsing aan de luchtkwaliteitseisen is op basis van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer noodzakelijk. Aangezien het hier de bouw van minder dan 500 woningen betreft en er sprake is van minimaal 1 ontsluitingsweg valt het plan onder de in het besluit vermelde categorie 'niet in betekende mate bijdragen'. Het plan voldoet daarmee op basis van artikel 5.16 lid 1 onder c aan de Wet luchtkwaliteit.

6.6.4 *Conclusie*

Er wordt voldaan aan de Wet luchtkwaliteit.

6.7 Externe veiligheid

6.7.1 *Bestaande situatie*

In het plangebied bevinden zich geen bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het gebied ligt niet in de nabijheid van een weg die is aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Binnen het gebied en de nabijheid daarvan bevinden zich geen vuurwerkverkooppunten.

6.7.2 *Beleid en onderzoek*

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

6.7.3 *Gewenste ontwikkeling*

De ontwikkeling heeft geen invloed op de externe veiligheid in het gebied. *Nieuwe Bevi bedrijven en vuurwerkverkooppunten zijn niet toegestaan in het plangebied.* Het plan heeft geen invloed op de externe veiligheid.

6.7.4 *Conclusie*

Het plan voldoet aan het Vuurwerkbesluit, het Bevi en de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijk stoffen.

6.8 Energie / Duurzaam Bouwen

6.8.1 *Bestaande situatie*

Deze zeepfabriek is al geruime tijd buiten bedrijf.

6.8.2 *Beleid en onderzoek*

Het 3E Klimaatplan Delft 2003 –2012 heeft als hoofddoelstelling om per jaar 33.500 ton CO₂ minder uit te stoten dan in 1999. Daarom kent Delft hoge doelstellingen voor zowel nieuwbouw als renovatieprojecten. De hoge doelstellingen dienen rendabel te zijn, dit is voornamelijk het geval bij grootschalige projecten.

6.8.3 *Gewenste ontwikkeling*

Er worden voor dit plangebied geen extra eisen gesteld voor energie. Gezien de grootte van het plangebied - 10 woningen met ruimte voor werken aan huis - zijn er te weinig aanknopingspunten om extra energie ambities te verwezenlijken. Het plangebied zal niet worden aangesloten op het warmtenet. Het is te duur om langs de grachten leidingen aan te leggen. De woningen met bedrijfsruimten zullen op traditionele manier worden verwarmd.

6.8.4 *Conclusie*

Er wordt voldaan aan het 3 E klimaatplan 2003-2012.

7 Infrastructuur

7.1 Bovengronds (verkeer en vervoer)

7.1.1 Bestaande situatie

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in de buurt van het plangebied betreft vervoer per tram en bus. Tramlijn 1 tussen Delft Tanthof en Scheveningen heeft aan de Wateringsevest ter hoogte van de Nieuwe Plantage een halte. Tramlijn 19 gaat over enkele jaren Leidschendam-Voorburg, Leidschenveen, Ypenburg, Rijswijk en Delft met elkaar verbinden. Deze lijn zal eveneens stoppen bij halte 'Nieuwe Plantage'. De loopafstand van de voormalige Zeepfabriek tot aan deze HOV-halte is ca. 350 meter.

Voor het busvervoer geldt vanaf 9 december 2007 een nieuwe dienstregeling. In deze dienstregeling wordt het plangebied ontsloten door buslijn 37 en 130. Lijn 37 rijdt van station Delft CS via de wijk Wateringseveld naar het Leyenburg ziekenhuis in Den Haag. Dichtstbijzijnde halte van lijn 37 is halte 'Prinsenhof'. Lijn 37 rijdt van maandag tot en met zaterdag overdag elk kwartier en 's avonds elk half uur. Op zondag rijdt de bus elk half uur. Lijn 130 rijdt van de Grote Markt in Den Haag via Rijswijk naar Delft CS. Tijdens de ochtend- en avondspits rijdt lijn 130 vanaf station Delft CS door naar Tanthof. Dichtstbijzijnde halte van lijn 130 is halte 'Nieuwe Plantage'. Lijn 130 rijdt van maandag tot en met zaterdag overdag elk kwartier en 's avonds elk uur. Op zondag rijdt de bus overdag elk half uur en 's avonds elk uur.

Autoverkeer

Het plangebied wordt respectievelijk omgeven door de Molenstraat (tweerichtingsverkeer), Verwerswijk-westzijde (eenrichtingsverkeer), Hoefijzersteeg (alleen voetgangers) en de Voorstraat-oostzijde (eenrichtingsverkeer). De verdere omgeving van het plangebied bestaat uit verblijfsgebieden en erftoegangswegen. Het snelheidsregime op erftoegangswegen is 30 km/h. De structuur van het wegennet is zodanig vormgegeven dat alleen bestemmingsverkeer hiervan gebruik maakt, voor zover het geen fiets- of voetpaden betreft. Ontsluiting van het plangebied naar de wegen rondom de binnenstad vindt plaats via de Verwersdijk, Molenstraat (of Drie Akersstraat en Voorstraat), Kolk en Noordeinde naar de Wateringsevest. In de gemeenteraadsvergadering van 28 maart 2008 is vastgesteld dat de Hoefijzersteeg niet mag worden gebruikt als ontsluiting van het onbebouwde middenterrein van het plangebied.

Alle straten in de binnenstad, dus ook die in de nabijheid van het plangebied, horen bij het autoluwe gebied. Autoluw houdt in dat autogebruik wordt ontmoedigd. Een van de manieren waarop het ontmoedigen van autogebruik gestalte krijgt, is het stimuleren van bezoekersparkeren aan de randen van de binnenstad, bij voorkeur in parkeergarages en/of -terreinen. Eén van deze parkeerterreinen, de Paardenmarkt, bevindt zich op een loopafstand van ca. 375 meter van het plangebied. Dit parkeerterrein biedt plaats aan circa 200 auto's. Zowel bewoners van de binnenstad als bezoekers kunnen hier parkeren, met vergunning of tegen betaling.

Zowel de Voorstraat, als de Molenstraat en de Verwersdijk maken deel uit van de noordelijke bevoorradingsroutes, vanaf de Wateringsevest naar het autoluwplusgebied. Het autoluwplusgebied, rondom de Markt, is niet toegankelijk voor doorgaand verkeer. Laden en lossen is onder voorwaarden wel toegestaan.

De hulpverleningsdiensten hebben enkele wegen in de nabijheid van het plangebied benoemd tot secundaire calamiteitenroute. Het gaat hierbij om het Noordeinde, Molenstraat en Verwersdijk.

Door het gebied lopen geen routes voor gevaarlijke stoffen.

Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)

Belangrijke fietsroutes in de nabijheid van het plangebied zijn:

- Hoofd fietsroutes die behoren tot het stadsnetwerk: Dirklangenstraat, Kolk, Geerweg/Molenstraat, Kantoorgracht (oost-west) en de Verwersdijk (noord-zuid).
- Fietsroutes die behoren tot het wijknetwerk: Oude Kerkstraat, Minderbroerstraat en de Vaandelstraat (oost-west) en Noordeinde, Oude Delft, Voorstraat (noord-zuid).

Parkeren

In de gehele binnenstad is gereguleerd parkeren van kracht, op maandag t/m zaterdag van 10:00 tot 22:00 uur en op zondag van 14:00 tot 20:00 uur. Dit zijn de zogenaamde blokuren. Gedurende deze uren kunnen belanghebbenden (bewoners en ondernemers) hun auto alleen parkeren op parkeerplaatsen in de openbare ruimte met gebruikmaking van een vergunning. Bezoekers aan de binnenstad kunnen gedurende deze uren alleen betaald parkeren op een beperkt aantal parkeerplaatsen. In het noordelijk deel van de binnenstad gaat het daarbij om ongeveer 200 zogenaamde mixparkeerplaatsen op het parkeerterrein op de Paardenmarkt en een beperkt aantal mixparkeerplaatsen langs de gracht: Voorstraat, Verwersdijk en Kolk. Na 22 uur (op zondag na 20 uur) hoeft niet betaald te worden voor een parkeerplaats. Op deze momenten is de bezettingsgraad echter bijzonder hoog in het noordelijk deel van de binnenstad: meer dan 95%. Dit houdt in dat in de avond, buiten de blokuren niet of nauwelijks parkeerplaatsen beschikbaar zijn in dit deel van de binnenstad.

7.1.2 Beleid en onderzoek

Lokaal Verkeer en vervoerplan Gemeente Delft (LVVP)

In juni 2005 is het LVVP vastgesteld door de gemeenteraad. Hierin is het verkeersbeleid voor de middellange termijn vastgelegd, waarbij het accent is gelegd op:

1. maatregelen ter stimulering van fietsgebruik en openbaar vervoer;
2. maatregelen voor de doorgaande noord/zuid- en oost/west-routes voor autoverkeer, zodat deze vooral worden gebruikt door in- en uitgaand verkeer, en zodat het doorgaande verkeer wordt ontmoedigd hier gebruik van te maken;
3. het opvangen van de mobiliteitseffecten van nieuwe stedelijke ontwikkelingen op de interne en externe bereikbaarheid van de stad.

Omdat de (gewenste) grootschalige ingrepen in de stad een lange looptijd hebben, bevat het LVVP een visie voor de langere termijn (2020) voor het verkeers- en vervoerbeleid en een visie op het toekomstige verkeersnetwerk in samenhang met de andere Delftse plannen. De maatregelen uit het LVVP zijn gestoeld op drie pijlers. De eerste pijler wordt gevormd door de structuur van de stad, die de mogelijkheden bepaalt voor het verkeersnetwerk. De tweede pijler wordt gevormd door het nationaal en regionaal beleid, dat de kapstok vormt voor het Delftse beleid. De derde pijler wordt gevormd door de economie, leefomgeving en ecologie, die randvoorwaarden stellen aan het verkeersnetwerk. Op basis van de resulterende mogelijkheden, kaders en randvoorwaarden zijn de maatregelen per vervoerwijze bepaald.

Een belangrijk onderdeel van het LVVP is de categorisering van wegtypen in het Delftse wegennet. Wegcategorisering is namelijk een essentieel onderdeel van de ontwerpprincipes die voortvloeien uit de 'Duurzaam Veilig'-visie. Bij elke wegcategorie horen eigen vormgevingskenmerken. In afwijking van de standaard onderscheidt Delft vier, in plaats van drie wegtypen:

- stroomwegen
- gebiedsontsluitingswegen
- wijkontsluitingswegen
- erftoegangswegen

Fietsactieplan

Het beleid voor langzaam verkeer is vastgelegd in het Fietsactieplan II (2005-2010), vastgesteld in juni 2005. Het Fietsactieplan II (Fap-II) is de opvolger van het Fietsactieplan I (1999), en is zowel een voortzetting als een uitbreiding van het eerste fietsactieplan. Er wordt naar gestreefd het fietsgebruik te stimuleren, de fiets een serieus alternatief te maken voor de auto en zo ook een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van de stad, zodat Delft kan behoren tot de beste fietssteden van Nederland.

Handboek openbare ruimte

In 1993 is het Handboek Openbare Ruimte Binnenstad vastgesteld. In dit handboek is onder andere bepaald dat trottoirs, behorend bij de binnenstad, waar mogelijk een minimale breedte moeten hebben van 1 à 1,20 meter.

Parkeren en stallen (gemeentelijk parkeerbeleid)

Met betrekking tot nieuwe bestemmingen van locaties is het van belang ruim voldoende parkeerplaatsen te realiseren, omdat de parkeerdruk in het omringende gebied over het algemeen hoog is. Voor de parkeernormen bij nieuwe bestemmingslocaties en bij herinrichting geldt de nota 'Parkeren en stallen'. De nota 'Parkeren en stallen' is in 2006 vastgesteld. In deze nota zijn de parkeernormen voor Delft vastgesteld, gebaseerd op landelijke kerncijfers. Voor woningen zijn aangepaste normen vastgesteld. Dit maakt het mogelijk om differentiatie naar type woningen aan te brengen, zoals dat voor Delft gewenst is. De parkeernorm voor woningen in de categorie 'vrije sector duur' in dit deel van de stad is 1,4 parkeerplaats per woning.

Met het oog op het behouden van voldoende parkeergelegenheid worden in het algemeen in bestemmingsplannen van Delft op de verbeelding/plankaart parkeerplaatsen op eigen terrein aangewezen. In de parkeerverordening is namelijk geregeld dat, indien een woning/bedrijf binnen gereguleerd parkeergebied valt of in de toekomst komt te vallen, een parkeervergunning voor belanghebbendenplaatsen slechts verleend hoeft te worden indien de aanvrager niet beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit omdat er steeds meer bouwplannen worden uitgevoerd met parkeren op eigen terrein. Relatief wordt het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte daardoor steeds kleiner. Wanneer bij regulering van parkeren aan bewoners door elke autobezitter - ongeacht bezit van eigen parkeergelegenheid - een vergunning kan worden aangevraagd en verkregen, wordt de parkeerdruk op straat vergroot.

Om de benutting van het parkeren op eigen terrein te vergroten en de parkeerdruk op straat te verlagen (ook op langere termijn) is het van belang het daadwerkelijk parkeren van de auto op eigen terrein te bevorderen. Met het oog op implementatie van dit artikel uit de parkeerverordening zijn op de verbeelding de beschikbare parkeerplekken op eigen terrein aangewezen.

De beleidsregels voor het beperken van de vergunninguitgifte in geval van parkeerplekken op eigen terrein worden separaat opgesteld. Bij nieuwbouw en herontwikkeling wordt veelal parkeren op eigen terrein of in geclusterde parkeervoorzieningen (veelal garages) voorzien. Indien huishoudens/bedrijven de mogelijkheid geboden krijgen een plek te kopen of te huren, zullen hun adressen in het POET-bestand worden opgenomen, ook als zij deze plek niet afnemen. POET staat hierbij voor 'Parkeren Op Eigen Terrein'. Dit betekent onder meer dat zij geen aanspraak kunnen maken op een parkeervergunning voor de eerste auto indien hun adres tot gereguleerd gebied behoort of gaat behoren.

Parkeergelegenheid die is vastgelegd op de verbeelding, moet in stand gehouden worden. Verbouwing of bebouwing van parkeergelegenheid is niet toegestaan.

Ook voor het parkeren van fietsen zijn normen vastgesteld. Voor nieuwbouw van woningen is in de nota 'Parkeren en stallen' de volgende stallingsnorm voor fietsen en scootmobielen gesteld:

- 1) per woning moet tenminste één, vanaf de straat toegankelijke afsluitbare bergruimte aanwezig zijn, waarvan de vloeroppervlakte ten minste 3,5 m² is en waarvan de breedte ten minste 1,5 meter is. De hoogte boven het vloeroppervlak moet ten minste 2,1 meter zijn. De drempelhoogte is maximaal 20 mm; óf,
- 2) per woning moet ten minste één stallingsmogelijkheid voor 2 fietsen aanwezig zijn in een gemeenschappelijk overdekte stallingsvoorziening maximaal 50 meter van de woning, die in ieder geval vanaf de straat bereikbaar is.

7.1.3 Gewenste ontwikkeling

Openbaar vervoer

Met betrekking tot het plangebied zijn er geen gewenste ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer.

Autoverkeer

De geplande ontwikkeling genereert relatief weinig extra autoverkeersbewegingen. De capaciteit van de genoemde straten zijn voldoende om huidige en toekomstige verkeersbewegingen af te wikkelen. Met betrekking tot het plangebied zijn er geen gewenste ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer

Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)

Met betrekking tot het plangebied zijn er geen gewenste ontwikkelingen op het gebied van langzaam verkeer.

Parkeren

De gemeente Delft hanteert parkeernormen waar bij nieuwbouw of verbouw aan dient te worden voldaan. Deze normen zijn vastgelegd in de Nota Parkeren en Stallen (2006), die is vastgesteld door de gemeenteraad. Op de locatie zijn de normen voor de *binnenstad* van toepassing. Voor appartementen die duurder worden dan € 300.000,- geldt een norm van 1,4 pp/woning. Van de 10 appartementen krijgen 5 een bedrijf/kantoor/atelier gedeelte. Aangezien alle te bouwen woningen een waarde krijgen van meer dan € 300.000,- is de totale parkeereis 14 parkeerplaatsen.

In het verleden waren op de locatie pakhuizen en een zeepfabriek gevestigd. Door het karakter van de bedrijvigheid van destijds, vallen zowel de voormalige fabriek als de pakhuizen in de categorie 'arbeidsextensieve c.q. bezoekersextensieve bedrijven'. De parkeerbehoefte in deze categorie bedraagt in het centrum 0,2 tot 0,3 parkeerplaatsen per 100 m² meter bvo. Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt uitgegaan van het gemiddelde van bovenstaande bandbreedte, tenzij er belangrijke argumenten zijn om hiervan af te wijken. Deze argumenten ontbreken hier.

Het bruto vloeroppervlak van de oude zeepfabriek bedraagt 1414 m² en die van de pakhuizen 541 m². De parkeerbehoefte van destijds kan daarmee vastgesteld worden op 4,9 parkeerplaatsen.

Normatief betekent de verbouwing van de voormalige zeepfabriek en de pakhuizen tot woningen dus een toename van de parkeerbehoefte met 9,1, afgerond 10 parkeerplaatsen. Hierin wordt voorzien door het huidige plan.

Daarnaast is in het bestemmingsplan Binnenstad opgenomen dat de 'Molenstraat-Hoefijzersteeg, zeepfabriek Bousquet' een transformatielocatie is. Dat betekent dat een ontwikkeling op deze locatie uitdrukkelijk gewenst is. In de toelichting bij het bestemmingplan Binnenstad is ook een paragraaf opgenomen over parkeren. Hierin wordt uiteengezet in welke gevallen een gedeeltelijke uitzondering mogelijk is op de gemeentelijke parkeereis. Voor deze transformatielocatie is van toepassing, dat de parkeereis, gelet op het

bouwvoornemen, wel nodig is, maar dat er aanleidingen zijn deze niet te stellen. Als voorbeeld van deze categorie wordt genoemd:

- Parkeren zou ten koste gaan van een tuingebied of op andere wijze ertoe leiden dat auto's op een binnenterrein worden gestald.
- Het maken van een toegang in de vorm van een poort, garagedeur, hellingbaan en dergelijke is in stedenbouwkundig of cultuurhistorisch opzicht niet mogelijk of wenselijk.
- Idem indien strijdigheid ontstaat met de Nota Beeldregie Binnenstad.
- Idem bij onevenredige aantasting van bestaande of aan te wijzen rijks- of gemeentelijke monumenten.
- Overige gevallen indien in redelijkheid het parkeren op eigen terrein niet kan worden verlangd in verband met excessieve kosten of (steden)bouwkundige belemmeringen dan wel onevenredige hinder voor de omgeving.

Bij de zeepfabriek is voldoende aanleiding om een uitzondering te maken op de parkeereis. Het volledig moeten voldoen aan de parkeereis zou in dit geval het rijksmonument (de Zeepfabriek) aantasten (in geval van een gebouwde parkeervoorziening). Ten eerste tast het bouwen van een gebouwde parkeervoorziening op maaiveld het rijksmonument aan, omdat de parkeervoorziening dan grenzend aan de gevel van het rijksmonument gebouwd zal worden, waardoor het rijksmonument uit het zicht verdwijnt aan de kant van de Hoefijzersteeg. Ten tweede is het bouwen van een ondergrondse gebouwde parkeervoorziening onder het rijksmonument niet mogelijk zonder daarvoor het rijksmonument geheel of gedeeltelijk af te breken. In beide gevallen wordt het rijksmonument aangetast.

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de transformatielocatie 'Molenstraat-Hoefijzersteeg, zeepfabriek Bousquet' volgens het bestemmingsplan Binnenstad in aanmerking komt voor een gedeeltelijke vrijstelling van de parkeereis.

In november 2007 is gebleken dat het bestemmingsplan Binnenstad (vastgesteld in 2002) onvoldoende juridische grondslag biedt voor het verlenen van een gedeeltelijke vrijstelling van de parkeereis. Achterliggende reden is dat gemeentelijke Nota Parkeren en Stallen (vastgesteld in 2006) deze vrijstellingen niet noemt, noch ernaar verwijst. Daarom wordt in dit bestemmingsplan de juridische grondslag voor het opnemen van een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning opgenomen.

7.1.4 Conclusie

De geplande ontwikkeling trekt relatief weinig autoverkeer aan. Het plangebied is voldoende ontsloten voor zowel auto, fiets als OV.

Parkeren

De gevraagde planontwikkeling voldoet met tien parkeerplaatsen niet aan de parkeernorm zoals vastgelegd in de Nota Parkeren en Stallen (2006), maar wel aan de eis dat voorzien wordt in de extra parkeerbehoefte. Daarnaast zijn de afwijkingsnormen voor rijksmonumenten op transformatielocaties van toepassing, zoals benoemd in het bestemmingsplan Binnenstad, en wordt er voldaan aan het daar genoemde uitgangspunt van één parkeerplaats per woning. Er zijn daarom genoeg aantoonbare redenen aanwezig om voor dit plangebied een parkeernorm vast te stellen van 10 parkeerplaatsen. Voorts moet voldaan worden aan de stallingsnorm voor fietsen: Voor elke woning dient stallingsruimte voor minimaal twee fietsen gerealiseerd te worden.

7.2 Ondergronds (kabels en leidingen)

7.2.1 *Bestaande situatie*

In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Er is ook geen sprake van ondergrondse voorzieningen zoals afvalinzameling.

8 Cultuurhistorie

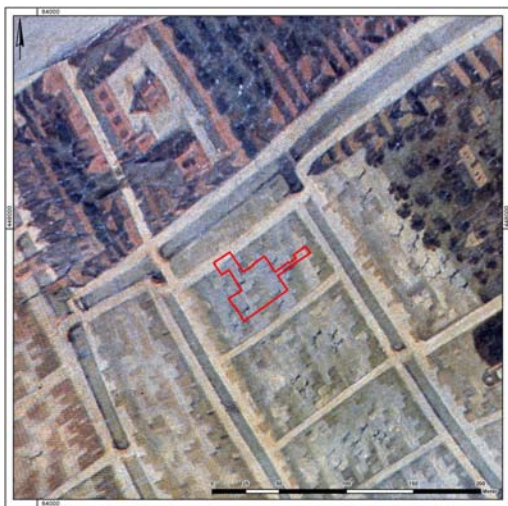
8.1 Archeologie

8.1.1 Bestaande situatie

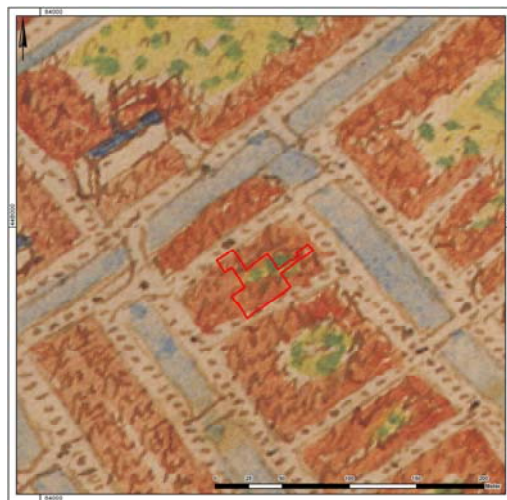
De geologische opbouw binnen het plangebied bestaat uit sedimenten die behoren tot de afzettingen van Duinkerke I (Laagpakket van Walcheren). Hieronder bevindt zich veen (zogenaamd Hollandveen). Naar beneden toe gaat dit veen over in klei, behorend tot de afzettingen van Calais (Laagpakket van Wormer). De opeenvolgende afzettingen getuigen van verschillende landschappen die elkaar vanaf het 4e millennium voor Chr. hebben opgevolgd en waarop in principe bewoning mogelijk is geweest vanaf de (late) Steentijd. De kans dat in het plangebied archeologische waarden uit de Prehistorie aanwezig zijn, is echter gering. De kans op sporen uit de Romeinse tijd is daarentegen wel degelijk aanwezig. Aanzienlijk groter is de kans op archeologische waarden uit de (late) Middeleeuwen.

Het plangebied ligt in het gedeelte van de stad Delft dat als eerste stadsrechten heeft verworven in 1246. Historische afbeeldingen uit deze periode ontbreken, waardoor het onduidelijk blijft of op de locatie in deze periode ook bebouwing heeft gestaan. De oudste historische afbeelding van de locatie van het plangebied is het schilderij van de stadsbrand uit 1536 (figuur 4). Op dit schilderij is afgebeeld dat de locatie van het plangebied tijdens de brand verwoest geraakt is. Aangezien de omgeving van het plangebied in deze periode bebouwd is, kan verondersteld worden dat dit ook voor het plangebied zelf geldt.

Uit de stadskaat van Van Deventer uit 1560 (Figuur 4) en de gravure van Guicciardini uit 1586 (Figuur 5) is op te maken dat het perceel na de brand opnieuw bebouwd is. Deze situatie lijkt door de eeuwen heen nauwelijks te wijzigen. Op de kaart van Kruikius uit 1712 is te zien dat het grootste deel van het plangebied bebouwd is, met uitzondering van een binnenplaats. De bebouwing zoals die was in de achttiende eeuw is vrijwel in ongewijzigde vorm tot op de dag van vandaag bewaard gebleven.



Figuur 4: Uitsnede stadskaat Van Deventer



Figuur 5: Uitsnede gravure Guicciardini

8.1.2 Beleid en onderzoek

Als gevolg van het Verdrag van Valetta, dat in 1998 door het Nederlandse parlement is goedgekeurd en in 2007 zijn beslag heeft gekregen in de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg, stellen rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. De provincie Zuid-Holland hanteert in de Nota Regels voor Ruimte 2005 het uitgangspunt dat op terreinen die

voorkomen op de Archeologische Monumentenkaart Zuid-Holland en in gebieden die op de archeologische waardenkaart van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) tenminste een redelijke tot grote kans op archeologische sporen hebben, in principe archeologisch vooronderzoek in het kader van de planvoorbereiding dient plaats te vinden. Dit onderzoek heeft tot doel vast te stellen of bij de uitvoering van de ruimtelijke ingrepen behoudenswaardige archeologische resten in het geding zijn.

Het uitgangspunt van zowel het nationaal, provinciaal als gemeentelijk beleid is om waardevol archeologische erfgoed zoveel mogelijk te beschermen en in situ te behouden. Ook in de nieuwe wet op de Archeologische Monumentenzorg die op 1 september 2007 van kracht is geworden, is vastgelegd dat zorgvuldig met archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch vooronderzoek te worden uitgevoerd. Een van de uitgangspunten van de nieuwe wet is het veroorzakersprincipe. Dit houdt in dat de initiatiefnemer of vergunningaanvrager zelf verantwoordelijk is voor de bekostiging van het archeologisch onderzoek.

De bescherming van het archeologisch erfgoed dient in het bestemmingsplan te worden geregeld, net als andere in het bestemmingsplan op te nemen en te beschermen belangen. Voor het bestemmingsplan geldt als norm de eis van een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat het belang van het archeologisch erfgoed mee dient te tellen bij de beoordeling en afweging van alle bij die goede ruimtelijke ordening spelende belangen. Dit wordt geregeld via een vergunningstelsel dat betrekking heeft op grondroerende werkzaamheden voor zover deze worden uitgevoerd in gebieden die op de verbeelding/plankaart staan aangegeven met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'.

In de regels staat opgenomen welke werken of werkzaamheden schadelijk kunnen zijn voor (verwachte) archeologische waarden en daarom vergunningplichtig zijn. Hierin staan ook voorwaarden opgenomen ter bescherming van archeologische waarden. Zo'n voorwaarde kan zijn dat een rapport moet zijn overlegd waaruit blijkt dat de archeologische waarde van het terrein in voldoende mate is vastgesteld. Het verlenen van een vergunning is afhankelijk van de uitkomsten van dit archeologisch onderzoek en de belangenafweging op grond daarvan.

8.1.3 Gewenste ontwikkeling

Het plangebied valt binnen de oude stadskern en heeft het predikaat 'terrein van hoge archeologische waarde'. Om de zorgvuldigheid van de omgang met archeologische waarden te waarborgen, wordt in het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' gelegd op het plangebied.

Er bestaan onvoldoende mogelijkheden om vooruitlopend op de realisatie van het nieuwe bestemmingsplan de eventueel aanwezige archeologische waarden vooraf te karteren en te waarderen.

Uit historisch onderzoek kan echter worden geconcludeerd dat het gebied behoort tot de terreinen waarvoor een zeer grote kans op het aantreffen van archeologische sporen uit de Romeinse tijd, Middeleeuwen en Nieuwe tijd bestaat. De sporen van deze bewoningsperioden komen voor vanaf 30 cm onder het maaiveld.

In de belangenafweging die aan het verlenen van de aanlegvergunning ten grondslag zal liggen, wordt het belang van het archeologisch erfgoed meegewogen. Dit kan ertoe leiden dat eisen worden gesteld aan de uitvoering van de werkzaamheden en de ingrepen alleen na voorafgaand archeologisch onderzoek toe te staan.

8.1.4 Conclusie

Voor het plangebied geldt een hoge verwachting voor archeologische waarden uit de Romeinse Tijd, Middeleeuwen en Nieuwe Tijd. Om te voorkomen dat deze mogelijk aanwezige waarden worden verstoord, zijn nieuwe ontwikkelingen binnen de begrenzing van het bestemmingsplan gebonden aan een aanlegvergunningstelsel.

De verwachte archeologische waarden bevinden zich in het plangebied vanaf circa 30 cm onder maaiveld. De aanlegvergunning is derhalve pas noodzakelijk bij bodemingrepen dieper dan 30 cm.

8.2 Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing

8.2.1 Bestaande situatie

De voormalige zeepfabriek Bousquet is gelegen in het noordelijke deel van de historische binnenstad in Delft, onderdeel van het beschermd Rijksstadsgezicht Binnenstad. De bebouwing en open terreinen van de fabriek liggen in de historisch gegroeide structuur van een door de grachten Voorstraat en Verwersdijk, de Molenstraat en de Hoefijzersteeg omgeven bouwblok.

Het plangebied betreft het grootste gedeelte van het fabriekscomplex en het aangrenzende perceel Verwersdijk 89. Verwersdijk 89 behoort niet tot de zeepfabriek en is geen beschermd monument: dit pand bestaat uit twee bouwlagen met een plat dak. De achterzijde van het pand is op de begane grond uitgebreid waarmee het gehele perceel is volgebouwd. De bovenste verdieping wordt als woning gebruikt, waarbij de toegang tot de woning rechts in de voorgevel is, op de begane grond. De begane grond wordt gebruikt voor bedrijfsruimten, waarbij men met de auto naar binnen kan rijden. De voorgevel op de begane grond ligt terug van de rooilijn.

Rijksmonument zeepfabriek Bousquet

Het complex van de zeepfabriek Bousquet, geheel beschermd als Rijksmonument, bestaat uit meerdere, separaat aangewezen onderdelen; de in het plangebied gelegen delen zijn:

- De twee pakhuizen aan de Molenstraat nr. 11; monumentnr. 11926, aangewezen 1967.
- Op het binnenterrein liggende delen van de fabriek gebouwd achter de panden Voorstraat 90 en 92, monumentnr. 526183, aangewezen 2002; de panden Voorstraat 90 en 92 liggen zelf overigens niet in het plangebied.

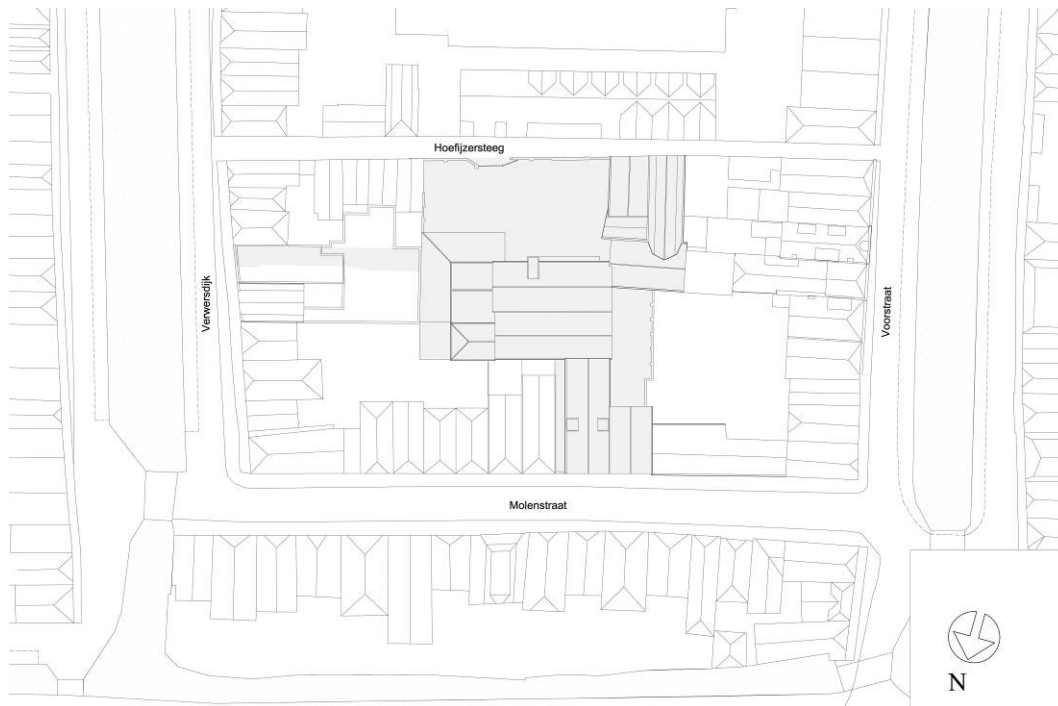
Beknopte ontwikkelingsgeschiedenis

Het complex van de voormalige Zeepfabriek Bousquet is een samenstel van gebouwen die in de loop van de tijd aan elkaar gegroeid zijn.

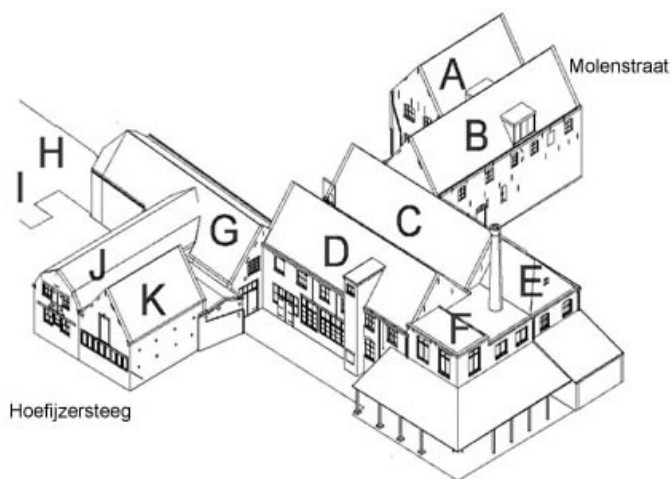
Tot aan het sluiten van de fabriek in 2003 was er een duidelijke functiescheiding voor de verschillende bouwdelen. De hoofdentree met de daarbij behorende kantoren was gelegen aan de Voorstraat, het magazijn aan de Molenstraat, de pakhuizen aan de Hoefijzersteeg en de fabriek, waar de producten werden vervaardigd, bevond zich in het middengebouw aan de binnenplaats.

De zeepfabriek Bousquet is in 1660 begonnen op het perceel waar thans het pand Voorstraat 96 is gevestigd. In 1665 vond de eerste uitbreiding plaats waarbij de bebouwing van de Voorstraat werd gekoppeld aan de nu nog bestaande pakhuizen van de Molenstraat. In 1796 werden de panden Voorstraat 90 en 92 aangeschaft waarbij de hoofdentree van plaats veranderde. In de loop der jaren breidde de zeepfabriek zich verder uit over meerdere bouwdelen. Met name de bebouwing in het midden-gebied heeft verschillende gedaantewisselingen ondergaan. De zeepfabriek bleef tot in 2003 in gebruik.

De verschillende bouwdelen van de zeepfabriek zijn goed zichtbaar in de overzichten figuur 6 en 7; de bouwdelen H en I zijn daarbij de buiten het plangebied vallende delen Voorstraat 90 en 92.



Figuur 6: Tekening bestaande situatie



Figuur 7: Overzicht bouwdelen bestaande situatie

8.2.2 *Beleid en onderzoek*

In het gemeentelijke monumentenbeleid 2007-2017 wordt instandhouding door herbestemming in het algemeen nagestreefd (zie ook paragraaf 8.2.1).

8.2.3 *Gewenste ontwikkeling*

Vanwege het verlies van de oorspronkelijke functie en vanwege de tot voor kort nog slechte bouwkundige staat, is herbestemming van dit bijzondere complex met hoge monumentale waarde een topprioriteit voor de Delftse monumentenzorg.

De in het gebied aanwezige monumenten dienen te worden gehandhaafd. Daarnaast zijn er verschillende andere cultuurhistorisch waardevolle elementen in het gebied aanwezig.

8.2.4 *Conclusie*

Het totale plan betreft zowel ingrepen aan het rijksmonument als aan Verwersdijk 89.

Het bouwplan voor het monument zelf betreft restauratie en verbouwing voor herbestemming. Het bouwplan laat de historisch gegroeide perceelindeling, en de eveneens historisch tot stand gekomen zichtbare diversiteit van de verschillende complexonderdelen

vrijwel geheel intact. Op gebouwniveau zijn de monumentale waarden reeds afgewogen en beoordeeld in de verleende monumentenvergunning.

De perceelstructuur en hoofdvorm van Verwersdijk 89 blijven eveneens onaangetast. Het gebruiken van de begane grond als ontsluiting van het binnenterrein verschilt voor het beeld van het pand en zijn structuur niet wezenlijk van het huidige gebruik. De gezien het grote belang van de herbestemming van het monument gewenste doorgang vormt vrijwel geen aantasting van cultuurhistorische waarden.

9 Handhaving

9.1 Bestaande situatie

In de bestaande situatie zijn geen afwijkingen geconstateerd.

9.2 Beleid onderzoek

In juni 2004 heeft de gemeenteraad van Delft de beleidsnota 'Handhaving bestemmingsplannen, beleid en uitvoering' vastgesteld. Dit beleid beperkt zich tot het handhaven van die bestemmingsplanregels die niet op grond van andere regimes (bijvoorbeeld milieuwetgeving) kunnen worden gehandhaafd. Prioriteit in handhaving hebben die regels die bij overtreding tot onwenselijke schade leiden op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening en economie en waarbij tevens geldt dat de kans dat die overtredingen zich voordoen, groot wordt geacht. Om de schade en de kans op overtreding te kunnen beoordelen wordt in de nota gewerkt met type plangebieden.

Eén van die type plangebieden is de Delftse binnenstad. Prioriteit wordt aangegeven met de cijfers 1 (intensieve handhaving), 2 (reguliere handhaving) en 3 (incidentele handhaving).

9.3 Gewenste ontwikkeling

Prioriteit in handhaving voor dit bestemmingsplan richt zich op de onderstaande items:

Handhavingprioriteit		
Ruimtelijke Ordening:	Binnenterreinen mede i.r.m. ecologie (g/b)	1
	Zichtkant (b)	1
	Bezonning, zicht en privacy (g)	2
	Stank, geluid en stofoverlast (g)	3

(g=gebruik, b=bebouwing)

Als deze specifieke doelen nader uitgewerkt worden gaat het verder om de volgende met het plan strijdige gebruiksvormen:

- Op de binnenterreinen staan vaak bijgebouwen. Vaak betreft het voormalige werk- en opslagruimten. Als gevolg van de woondruk bestaat er een kans dat dergelijke gebouwen voor woondoeleinden worden gebruikt. Dat kan een bedreiging van de woonsituatie van derden opleveren.
- Parkeren op percelen of perceelsgedeelten die de bestemming 'Tuin' hebben moet voorkomen worden in verband met de ecologische waarde en het tegengaan van geluidsoverlast op de binnenterreinen.
- De binnenstad is in archeologisch opzicht een bijzonder belangrijk gebied. Het verrichten van werkzaamheden die het bodemarchief kunnen verstoren moet worden tegengaan. Het zonder aanlegvergunning aantasten van dit bodemarchief - ook al is niet zeker dat ter plekke bodemvondsten gedaan kunnen worden - moet worden tegengegaan.

De uitvoering van handhaving bestaat uit twee onderdelen. Ten eerste het houden van toezicht en dus opsporen van illegale situaties en ten tweede het feitelijk toepassen van sanctiemiddelen. Het opsporen van illegale situaties kan op meerdere manieren plaatsvinden. Het periodiek houden van luchtfotovergelijkingen is een goede methode om illegale bouwwerken op te sporen. Voor het opsporen van illegaal gebruik is het raadplegen van open bronnen, zoals het register van de Kamer van Koophandel, het internet en gemeentelijke dossiers een betere methode. Steeds zal de overtreding ook feitelijk (= ter plaatse) moeten worden geconstateerd. In een aantal gevallen kan een overtreding slechts worden opgespoord door controles op straat.

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

9.4 Conclusie

Prioriteit van de handhaving in dit plangebied zal gericht zijn op het openhouden van binnenterreinen tussen de panden.

10 Maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid

10.1 Inspraak en overleg

Gelet op de beperkte omvang van het plangebied en aangezien er geen zwaarwegende belangen in het spel zijn, wordt geen apart inspraaktraject gevoerd.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt ter inzage gelegd voor de duur van 6 weken.

Gedurende die periode kunnen door een ieder zienswijzen worden ingediend. Alle zienswijzen zullen worden samengevat en beantwoord in de Nota Zienswijzen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen kan het bestemmingsplan worden aangepast en zal het plan ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden.

10.2 Financiële uitvoerbaarheid

Bij deze private ontwikkelingen zijn er geen uitvoeringgerelateerde financiële risico's voor de gemeente. Uitgangspunt bij de onderhandelingen met de private partij is dat alle mogelijke werkzaamheden die op grondgebied van de gemeente plaats dienen te vinden voor rekening van de ontwikkelende partij zijn; dit is als zodanig opgenomen in de overeenkomst met de ontwikkelende partij.

