

**RUIMTELIJKE STRUCTUURVISIE DELFT 2030**

**RUIMTELIJKE VERKENNINGEN**

**VERSIE 12012009**

	<b>1 INLEIDING</b>	<b>6</b>
1.1	Structuurvisie: doel en inhoud	6
1.2	Tussenstappen	6
1.3	Procedure Structuurvisie	7
1.4	Opzet van de Structuurvisie	7
	<b>2 MISSIE KARAKTER EN AMBITIE</b>	<b>9</b>
2.1	Missie	9
2.2	Ambitie	9
2.2.1	Perspectief 1: Delft, onverdeelde stad met een eigen herkenbare identiteit	10
2.2.2	Perspectief 2: De buurten van Delft, een veelkleurig palet	13
2.2.3	Perspectief 3: Delft als onderdeel van het stedelijk netwerk van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad	16
	<b>3 RUIMTELIJKE PRINCIPES</b>	<b>19</b>
3.1	Delft onverdeelde stad met eigen identiteit	19
3.1.1	Samenhang, twee complementaire netwerken	19
3.1.2	Dwarsverbanden	20
3.1.3	Boulevards	23
3.2	Perspectief buurten en wijken	27
3.2.1	Samenhang: synergie van woonmilieus en voorzieningen	27
3.2.2	Gewilde woonmilieus	28
3.2.3	Knooppunten	31
3.3	Delft als onderdeel van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad	35

3.3.1	Samenhang: het randstedelijk netwerk van aantrekkelijke groenstructuren en stedelijke vestigingsmilieus	35
3.3.2	Ruimtelijk – landschappelijke identiteit: de groengordel	36
3.3.3	Ruimtelijk – Economische identiteit in de randstad: panorama's en stadsentrees	40

#### **4 SCENARIO'S**      **48**

4.1	Inleiding	48
4.2	Scenario Boulevards	49
4.3	Scenario Knooppunten en wijkvoorzieningen	50
4.4	Scenario Panorama's en stadsentrees	51

# 1 Inleiding

## 1.1 Structuurvisie: doel en inhoud

In de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening is de structuurvisie verplicht gesteld. De gemeentelijke structuurvisie moet het karakter hebben van een strategisch beleidsdocument en moet de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid bevatten. Ook moet worden aangegeven hoe de gemeente verwacht dat beleid uit te gaan voeren (uitvoeringsprogramma).

De vigerende structuurvisie, de Ontwikkelingsvisie 2025, is inmiddels ruim tien jaar oud. Er is dan ook aanleiding om te bezien wat er van de beleidsvoornemens terecht is gekomen en om het ruimtelijk beleid aan te passen aan de huidige omstandigheden, nieuwe inzichten en veranderende ruimteclaims. De nieuwe Ruimtelijke Structuurvisie heeft als planhorizon 2030 en geeft daardoor zowel een beeld geeft van de ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren zullen plaatsvinden, als een perspectief op de ruimtelijke ontwikkeling op de langere termijn.

De Ruimtelijke Structuurvisie vormt de grondslag voor kostenverhaal op grond van de Grondexploitatiewet. Voor de Ruimtelijke Structuurvisie wordt een PlanMER gemaakt. In bijlage # wordt kort ingegaan op de relatie tussen de Wro en de Grondexploitatiewet en de Plan-m.e.r. in relatie tot de Ruimtelijke Structuurvisie.

## 1.2 Tussenstappen

De nieuwe RSVD wordt in stappen ontwikkeld. In de zomer van 2008 is de Houtskoolschets opgesteld. Deze geeft richting aan de inhoud van de Ruimtelijke Structuurvisie. De Houtskoolschets verwoordt de ambitie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Delft tot 2030, bakent de ruimtelijke vraagstukken af die in de RSVD gesteld worden en geeft het referentiekader voor de uit te werken ruimtelijke opgaven. De Houtskoolschets is gebaseerd op sectorale beleidsvisies die recentelijk zijn vastgesteld door de Delftse gemeenteraad, een ambtelijk werkatelier op 31 maart 2008 en de openbare de ontwerptafelavond op 14 juli 2008.

De Ruimtelijke Verkenning vormt het vervolg op de Houtskoolschets. In de Ruimtelijke Verkenning worden oplossingsrichtingen uitgewerkt voor de ambities en opgaven die in de Houtskoolschets staan beschreven. Daarmee worden de volgende doelen beoogd:

- concretiseren van de Houtskoolschets
- bepalen van de ruimtelijke principes die sturend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van Delft
- beschrijven van de wijze waarop deze principes de sectorale ruimtevraag accommoderen
- beschrijven van drie scenario's in het kader van de PlanMER

Bij het opstellen van de Ruimtelijke Verkenning is gebruik gemaakt van de input vanuit de raadscommissie RO (oktober 2008) en de openbare expertmeeting op 18 november 2008. De Ruimtelijke Verkenning wordt begin 2009 besproken met verschillende partijen. De resultaten daarvan worden verwerkt in de Ontwerp Ruimtelijke Structuurvisie.

### 1.3 Procedure Structuurvisie

Het toekomstig ruimtelijk aanzien van de stad bepaalt de gemeente niet alleen, maar samen met verschillende partijen die bij Delft betrokken zijn, zoals bewoners, ondernemers, woningbouwcorporaties, projectontwikkelaars, maatschappelijke organisaties en verenigingen. De onderlinge samenwerking bepaalt de toekomst van Delft. Om de in de stad aanwezige ambities, ideeën, kennis en energie te mobiliseren, te bundelen en te richten wordt een participatieproces doorlopen waarbij op verschillende momenten betrokken partijen uitgenodigd worden om mee te denken over de ruimtelijke ontwikkeling van Delft. Parallel aan de structuurvisie is een stadsvisie opgesteld.

De vaststelling van de structuurvisie is een bevoegdheid van de gemeenteraad. De gemeenteraad acht zich bij de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit, gehouden aan wat in de structuurvisie is opgenomen. Burgers en andere overheden zijn echter niet aan de structuurvisie gebonden.

De ontwerp structuurvisie wordt voor burgers en andere belanghebbenden zes weken ter inzage gelegd conform de procedure uit de gemeentelijke inspraakverordening/ afdeling 3.4 van de Awb voor beleidsstukken. Tegen een structuurvisie kan geen (bestuursrechtelijk) beroep worden ingesteld.

### 1.4 Opzet van de Structuurvisie

Deze structuurvisie is als volgt opgezet:

- om te beginnen wordt teruggeblikt op de planperiode van de nu Ontwikkelingsvisie 2025 die door de RSV-D 2030 vervangen wordt: wat was de probleemstelling van de Ontwikkelingsvisie en wat is er sindsdien bereikt (hoofdstuk 2)
- vervolgens wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste ruimtevragende ontwikkelingen in de periode 2009-2030. Het gaat daarbij om de realisatie van projecten en om sectoraal beleid (hoofdstuk 3)
- daarna worden de ambities en ruimtelijke opgaven van de structuurvisie 2030 op drie schaalniveaus benoemd: stad, buurt en regio. (hoofdstuk 4)
- de ambities en opgaven zijn uitgewerkt in ruimtelijke principes (hoofdstuk 5)
- de ontwikkelmogelijkheden van Delft zijn onderzocht in de vorm van scenario's (hoofdstuk 6)
- tot slot zijn de conclusies uit de verkenningen vertaald in de structuurvisie zelf, die bestaat uit een integrale plankaart met facetkaarten en een uitvoeringsprogramma (hoofdstuk 7)

- de ruimtelijke structuurvisie is in samenspraak met een grote groep belanghebbenden gemaakt. De oogst hiervan is samengevat in bijlage 1

De hier voorliggende ruimtelijke verkenning bevat alle onderdelen van de structuurvisie behalve het laatste hoofdstuk. In de komende weken zal via een consultatieronde onderzocht worden of de door verschillende partijen geleverde input voldoende is verwerkt in de ruimtelijke verkenning en zullen de laatste nog openstaande keuzes worden gemaakt.

## 2 Missie karakter en ambitie

### 2.1 Missie

'Ruimte zien en ruimte maken' is het motto van het coalitieakkoord. Delft biedt ruimte om plezierig te wonen, ruimte voor bedrijvigheid, ruimte voor ontplooiing en ruimte voor vernieuwing. Delft biedt dit perspectief, binnen de kaders van een duurzame ontwikkeling. Om dit te bereiken zijn de juiste ruimtelijke randvoorwaarden nodig.

Het streefbeeld dat invulling geeft aan 'Ruimte zien en ruimte maken' is dat van een verbonden, dynamische, duurzame stad:

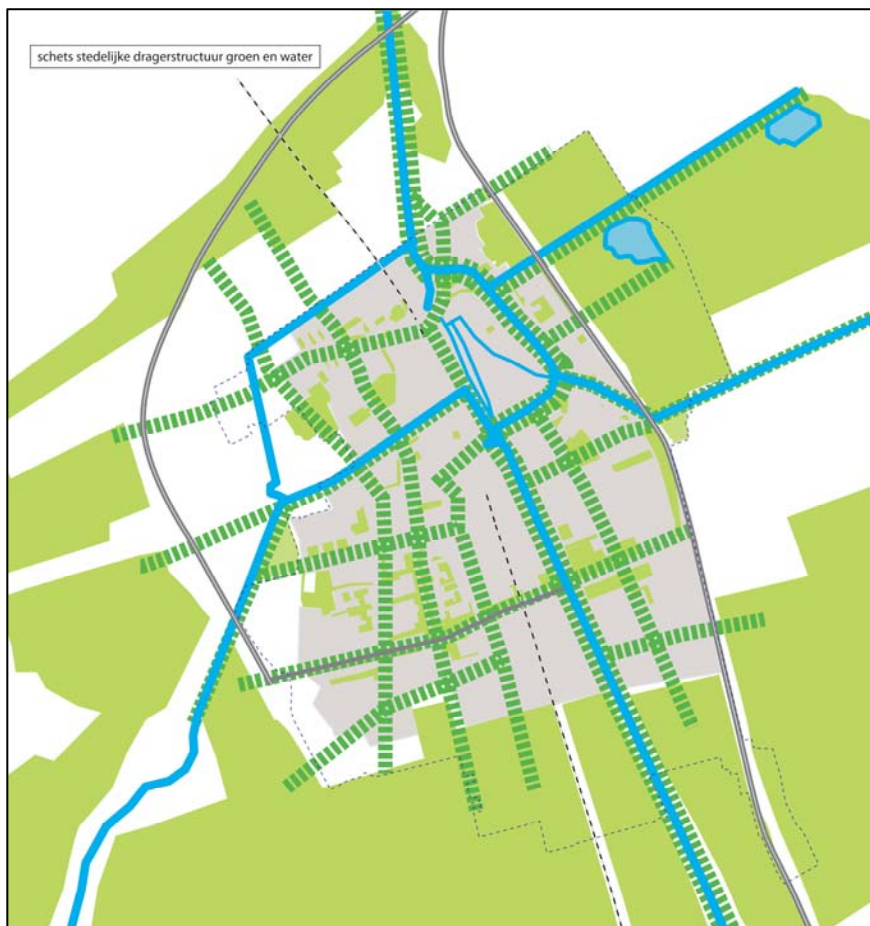
Delft als verbonden stad verbindt alle stadsdelen met elkaar en biedt ruimte voor iedereen en aan iedereen. De ruimte verbindt en nodigt uit tot ontmoeten. Delft is één stad met een sterke samenhang. Alle stadsdelen zijn onderdeel van Delft en de bewoners van alle stadsdelen voelen zich inwoner van Delft. Delft als dynamische stad zorgt dat je verder kunt komen. Delft is rijk aan kansen en keuzen op het gebied van wonen, werken, onderwijs, voorzieningen, cultuur, zorg en recreatie voor uiteenlopende groepen. Iedereen die wil, kan zich verder ontwikkelen in Delft. Delft heeft een krachtige uitstraling door de verdere ontwikkeling van haar cultuurhistorische waarden en Technologisch-Innovatief Complex. Delft als duurzame stad houdt nu rekening met volgende generaties. Met zorg wordt met de beschikbare ruimte, het milieu, groen en de cultuurhistorische waarden omgegaan. Technologische kennis wordt ingezet om innovatieve oplossingen te bieden voor de maatschappelijke en

ruimtelijke vraagstukken van morgen. Delft is een stad die het levende verleden deelt met een leefbare toekomst.

### 2.2 Ambitie

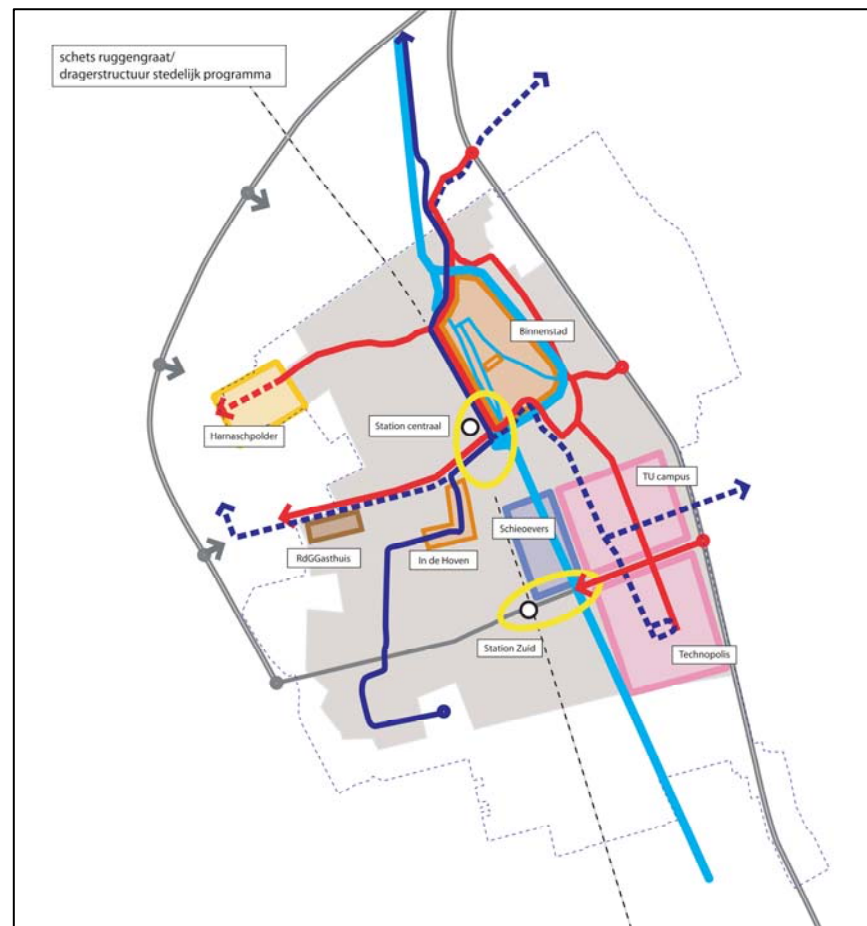
De ruimtelijke ambities van Delft zijn beschreven aan de hand van drie perspectieven op de stad:

- Delft als onverdeelde stad met een eigen herkenbare identiteit
- De buurten van Delft, een veelkleurig palet
- Delft als onderdeel van het stedelijk netwerk van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad.



### 2.2.1 Perspectief 1: Delft, onverdeelde stad met een eigen herkenbare identiteit

Delft wordt van oudsher omringd door samenhangende landschappelijke structuren die tegenwoordig de belangrijkste groen- en recreatievoorzieningen voor de stad vormen.



De lange termijn ontwikkeling laat zien dat bebouwde gebieden in onze regio steeds meer aaneengroeien, ten koste van het landschap. Voor de leefbaarheid van de stad zijn de omliggende groenstructuren van vitaal belang. De groenstructuur rondom Delft is in ontwikkeling: Midden-Delfland, Delftse Hout, Bieslandse Bos, de Zwethzone. De stadsgewestelijke visie op de regionale groenstructuur zet in op het behoud en de

versterking van deze groenstructuur. Landelijk en regionaal is het ruimtelijk beleid meer en meer gericht op het intensiveren van het grondgebruik in plaats van uitbreiding van het bebouwd gebied.

Delft heeft een hoogwaardig aanbod aan stedelijke en regionale voorzieningen dat past bij een stad van zo'n 100.000 inwoners en met een verzorgingsgebied waarmee Delftenaren en inwoners van omliggende gemeenten worden bediend. De stad telt ca. 40.000 arbeidsplaatsen en heeft een gevarieerd aanbod aan werkgebieden die ruimte bieden aan kantoren, kennisbedrijven en het MKB. Delft heeft de afgelopen jaren ingezet op het versterken van het stedelijke voorzieningenaanbod, door toevoegen en verbeteren van voorzieningen (Zuidpoort, In de Hoven), door het draagvlak te versterken (woningbouw in de bestaande stad) en door de infrastructuur aan te pakken (parkeergarage Zuidpoort, tramlijn 19, fietsactieplan). In regionaal verband worden afspraken gemaakt over uitgifte, profilering en transformatie van werkgebieden. In Delft neemt het aandeel 'maakindustrie' af ten gunste van 'zakelijke en financiële dienstverlening'.

Delft wordt doorsneden en omgeven door zware verkeersinfrastructuur. Hierdoor worden verbindingen tussen de stad en het omliggende buitengebied, tussen woongebieden en de voorzieningenconcentraties en tussen woon- en werkgebieden belemmerd. Aan infrastructurale barrières wordt in Delft hard gewerkt (Sporzone, LVVP). De barrièrewerking van onder andere de A13, de Provincialeweg, de Kruithuisweg staat op de agenda.

### Ruimtelijke ambities

Om op het niveau van de stad ruimtelijk invulling te kunnen geven aan de ambitie van een verbonden, dynamische en duurzame stad zijn heldere ordeningskeuzes noodzakelijk. De centrale opgave is het realiseren van een dragerstructuur groen en water en een dragerstructuur stedelijke ontwikkelingen/ ruggengraat.

### Dragerstructuur groen en water

Voor de leefbaarheid van Delft is een robuuste en continue groenstructuur van essentieel belang. De dragerstructuur groen en water verbindt het stedelijk groen met de groenstructuur rondom Delft. De regioparken dringen als 'groene vingers' de stad in. Groene recreatieve routes verbinden woongebieden met de stadsparken en het landschap. De basis van de groenblauwe drager wordt gevormd door de ecologische hoofdstructuur, inclusief de waterstructuur als een duurzaam watersysteem met goede waterkwaliteit en voldoende bergend vermogen.

Opgaven voor de Structuurvisie zijn:

- Welke cruciale schakels ontbreken in de dragerstructuur groen en water en welke ruimtelijke (infrastructurele) barrières moeten worden opgelost?
- Welke functies, naast ecologie, kunnen worden geïntegreerd in de dragerstructuur groen en water, zoals bijvoorbeeld recreatie, sociaal-maatschappelijk en sport, zodat deze een meerwaarde krijgt voor de stad?
- Waar doen zich ruimtelijke dilemma's voor bij de inrichting van groene verbindingen in relatie tot andere vormen van grondgebruik, zoals



infrastructuur of stedelijk (bebouwd) programma en hoe kunnen die worden opgelost?

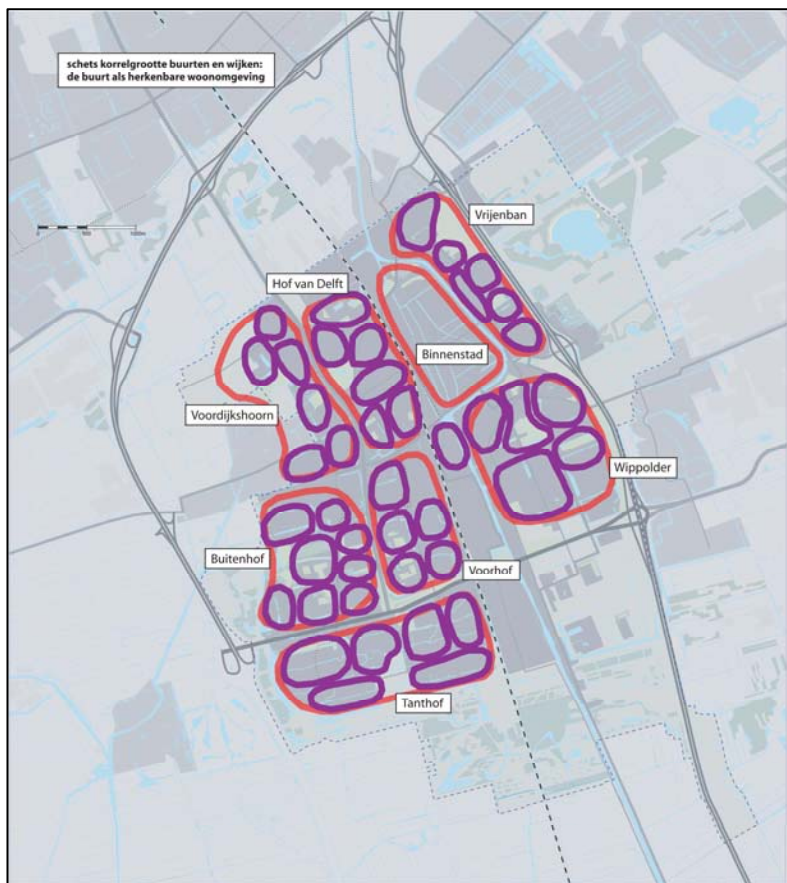
Dragestructuur stedelijke functies / ruggengraat

In de Ontwikkelingsvisie uit 1998 is de ruggengraat geïntroduceerd als planologisch ordeningsprincipe. De ruggengraat werd gevormd door de bestaande en geplande tramlijnen waarlangs stedelijke verdichting en activiteit moest plaatsvinden. Het concept van de ruggengraat kan worden versterkt door het uit te breiden tot een hoogdynamische drager van stedelijk programma. Niet alleen tramlijnen/ HOV-verbindingen maken hier deel van uit, maar ook de Schie, stedelijke hoofdroutes en belangrijke voorzieningenconcentraties en verblijfsgebieden/ ontmoetingsplekken.

Opgaven voor de Structuurvisie zijn:

- Welke stedelijke ruimtes en verbindingen maken deel uit van de (vernieuwde) stedelijke ruggengraat?
- Welk stedelijk programma kan bijdragen aan een sterke ruggengraat, op het gebied van culturele functies, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen, werkgebieden, woonmilieus?
- Wat is het ruimtelijk beeld van (onderdelen) van de ruggengraat, in termen van dichtheid, functiemenging, openbare ruimte?
- Kan de ruggengraat ingezet worden voor het verbeteren van stedelijke verbindingen en het slechten van infrastructurele barrières?

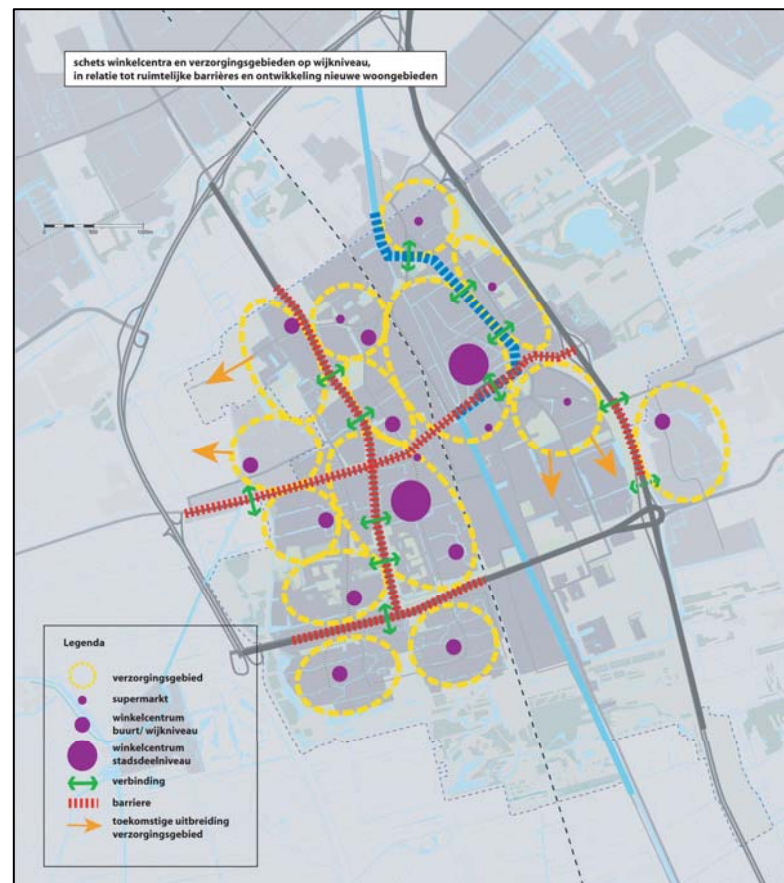
- Hoe kan de ruggengraat bijdragen aan het versterken van een herkenbare identiteit?



## 2.2.2 Perspectief 2: De buurten van Delft, een veelkleurig palet

Delft bestaat uit een veelkleurig palet van buurten, ruimtelijke eenheden van enkele honderden tot zo'n duizend woningen.

Elke buurt heeft een eigen karakter in de vorm van een kenmerkende ruimtelijke opzet, mix van functies en woningtypes.



Door maatschappelijke ontwikkelingen als voortgaande groei van de welvaart, individualisering, onderscheidende leefstijlen en vergrijzing stellen bewoners meer (verschillende) eisen aan hun woonomgeving. Niet alle Delftse buurten kunnen voldoen aan de toegenomen woonwensen, waardoor mensen de stad verlaten voor 'een VINEX-woning in de regio'. Tegelijk neemt het gemiddeld aantal bewoners per woning en dus ook per buurt af. Het wordt daardoor moeilijker om per buurt ook een

volledig en volwaardig voorzieningenpakket te waarborgen. Dit wordt versterkt door de trend van schaalvergroting in de detailhandelsstructuur.

Voor de leefbaarheid van de buurten is het van groot belang dat bewoners zich met hun woonomgeving verbonden voelen. Daarom is het van belang dat binnen de woonomgeving een gevarieerd aanbod aan woningtypes en een zo compleet mogelijk en voor elke levensfase passend aanbod aan voorzieningen beschikbaar is. In de Delftse Woonvisie (2008) wordt ingezet op:

Onderscheidende woonmilieus met een eigen identiteit, dit zijn met name centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus;

'Nieuw stedelijk wonen' met een grote variatie aan woonvormen en bouwconcepten passend bij verschillende leefstijlen;

Integrale aanpak (fysiek en sociaal) in buurten waar de sociaal-economische positie van de bevolking benedengemiddeld is en de woningvoorraad relatief eenzijdig is;

Een woonomgeving waarmee bewoners in de buurten zich positief kunnen identificeren en die ruimte biedt voor ontmoeten en sport en spel.

Delft heeft de afgelopen jaren op verschillende beleidsterreinen initiatieven genomen om het aanbod van voorzieningen van buurten en wijken aan te passen aan maatschappelijke ontwikkelingen, op het gebied van ouderenzorg (woonservicezones), winkels (buurtwinkelcentra) en gezondheidszorg (wijkgezondheidscentra). De vraag naar voorzieningen wordt beïnvloed door nieuwbouw en renovatie van woningen (Spoorzone, Poptahof, Harnaschpolder, TU-gebied, Bomenwijk).

### Ruimtelijke ambities

Het niveau van de buurten is de schaal waarop bewoners zich verbonden voelen en zich kunnen identificeren (de buurt als 'merk'). De buurt als aantrekkelijke woonomgeving, waar mensen graag willen wonen (en die kan concurreren met VINEX), moet voorzien in een aantrekkelijke openbare ruimte, variatie in woningaanbod en een vitaal voorzieningenaanbod.

De centrale ruimtelijke opgaven hebben betrekking op het versterken van aantrekkelijke en herkenbare woonmilieus en het organiseren van een evenwichtig voorzieningenniveau

### Aantrekkelijke en herkenbare woonmilieus

Delft moet inspelen op de veranderende eisen die aan de woonomgeving worden gesteld. Het vertrekpunt daarbij is de buurt als ruimtelijke eenheid, gekenmerkt door een aantrekkelijke ruimtelijke kwaliteit, variatie in het woningaanbod en vitaliteit van het voorzieningenaanbod. De gemiddelde omvang van een Delftse woonbuurt biedt voldoende kansen voor variatie en differentiatie in het woningaanbod.

Opgaven voor de Structuurvisie zijn:

- Met welke ruimtelijke middelen kunnen we het bestaande karakter van de buurten verder versterken?
- Met welke ruimtelijke middelen kunnen de buurten verbonden worden met de stad als geheel?

- Welke kansen bieden de bestaande buurten om de kwaliteit en variatie in woonmilieus en woningvoorraad te vergroten?

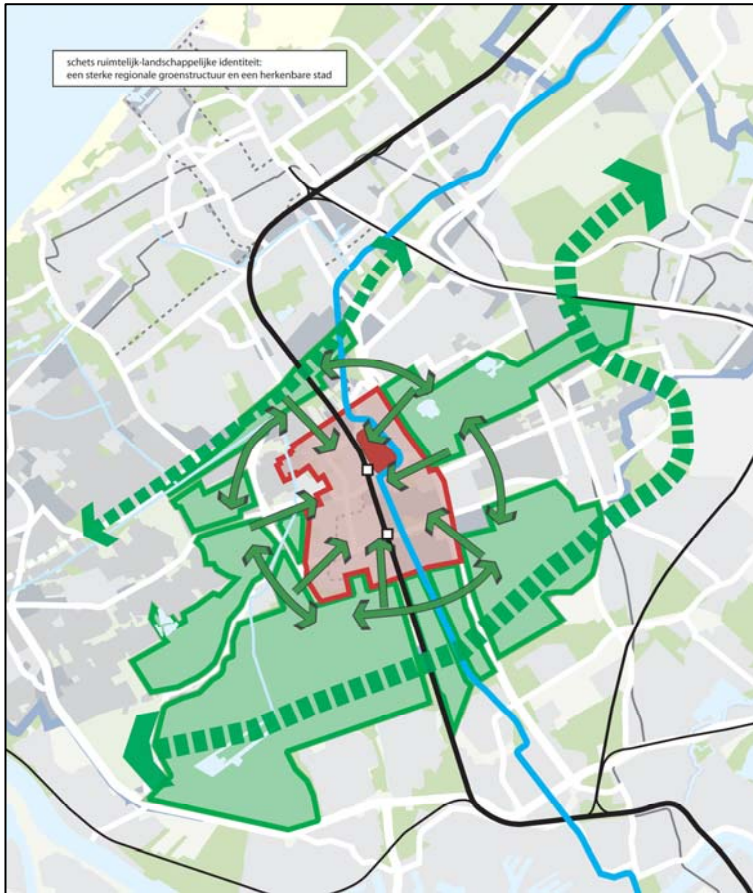
#### Evenwichtig voorzieningenniveau

De gemiddelde omvang van een Delftse buurt is onvoldoende om een compleet en passend aanbod aan voorzieningen en werkfuncties te kunnen bieden. Het voorzieningenniveau en de 'wijk economie' moet worden gewaarborgd op een hoger schaalniveau. Nieuwbouw- en renovatieprojecten moeten worden benut om het draagvlak voor voorzieningen te versterken en het voorzieningen- en woningaanbod te moderniseren. Verschillende barrières in de stad belemmeren het ontstaan van verzorgingsgebieden van voldoende omvang om het gewenste voorzieningenaanbod te realiseren. De overwegend monofunctionele benadering van de bestemming van woon- en werkgebieden leidt er toe dat er weinig 'gewerkt' wordt in de woongebieden.

Opgaven voor de Structuurvisie zijn:

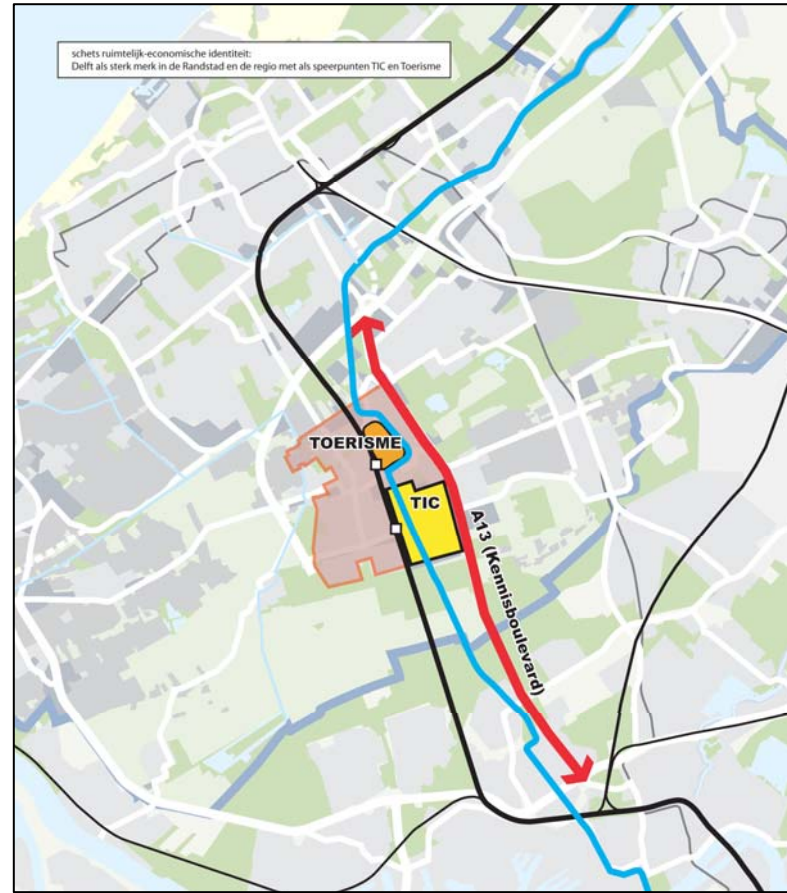
- Wat is een ideale omvang, plaats en samenstelling van het benodigde voorzieningenaanbod in de verschillende delen van de stad?
- Is in bepaalde delen van de stad een aanvulling, versterking van het bestaande voorzieningenniveau wenselijk?
- Wat zijn daarbij de ruimtelijke randvoorwaarden (zoals ligging en bereikbaarheid)?
- In welke delen van de stad wordt het voorzieningenniveau beperkt door barrières?

- Welke ruimtelijke maatregelen zouden we kunnen nemen om die barrières te slechten?
- Met welke ruimtelijke middelen kunnen we het werken in de wijken bevorderen?



### 2.2.3 Perspectief 3: Delft als onderdeel van het stedelijk netwerk van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad

De Randstad en daarbinnen de Zuidvleugel en het stadsgewest Haaglanden zijn verwickeld in een nationale en internationale concurrentie tussen stedelijke regio's. Daarin blijft de Randstad en met name de Zuidvleugel de laatste jaren achter. In het Programma Randstad Urgent en het Perspectief Randstad 2040 bepleit het kabinet



dat elke stadsregio de eigen identiteit en sterke punten verder uitbuit en versterkt. De nationale en randstedelijke infrastructuur is in ontwikkeling met onder andere de HSL Rotterdam – Amsterdam, de viersporigheid van de lijn Rotterdam - Amsterdam en hoogwaardig regionaal openbaar vervoer (Stedenbaan/ RandstadRail).

De Randstad, de Zuidvleugel en het stadsgewest Haaglanden functioneren als een samenhangend stedelijk netwerk. Delft maakt daar deel van uit. Dit netwerk bestaat uit:

- Fysieke infrastructuur: de 'Binnenring van de Randstad', bestaande uit: twee luchthavens, een spoorwegnetwerk, een snelwegnetwerk en een aantal vaarroutes;
- Complementaire en onderling verbonden concentraties van hoogwaardige stedelijke functies op het gebied van toerisme, leisure, hoogwaardig onderwijs en onderzoek, scienceparks, dienstverlening en (inter)nationaal bestuur.
- De regionale en randstedelijke groenstructuur: de Groenblauwe Slinger, die Mooi en Vitaal Midden-Delfland verbindt met het Groene Hart.

Binnen en op de schaal van dit netwerk bestaat de Delftse inbreng uit twee unieke kwaliteiten van nationaal en internationaal formaat: de historische (binnen)stad en het Technologisch Innovatief Complex (TIC). In het RSP Haaglanden is het TIC Delft een van de 3 topprojecten en wordt de historische binnenstad aangemerkt als een toeristische trekker van formaat en als een aantrekkelijke woonomgeving voor studenten en kenniswerkers. Delft sluit aan op dit perspectief via tal van beleidskaders en ontwikkelingen die bijdragen aan kennisintensieve en creatieve bedrijvigheid, toerisme en cultuur, zoals de Strategienota Economie (2008), de Woonvisie (2008), de Cultuurnota (2007), de Nota Stadsmarketing (2007), en ontwikkelingen in Technopolis, de TU campus, Spoorzone, Delft-Zuid, Lijn 19, Schieoevers-Noord, Ikea, Zuidkolk.

### Ruimtelijke ambities

Op het niveau van Delft als onderdeel van het randstedelijk netwerk zijn de centrale opgaven eveneens onder te brengen in twee ordeningsprincipes: de ruimtelijk-landschappelijke identiteit en de ruimtelijk-economische identiteit.

### Ruimtelijk-landschappelijke identiteit

De kwaliteit van Delft als herkenbare stad in een steeds verder verstedelijkt netwerk is het waard om te koesteren en te versterken. Daarom moet Delft sturen op het voorkómen van het nog meer aaneengroeien van bebouwd gebied, een verdere aantasting van het landschap en nieuwe doorsnijdingen door infrastructuur. De regionale groenstructuur rondom Delft biedt hiervoor kansen, door het versterken en verbinden van de groengebieden en het doorontwikkelen van de Groenblauwe Slinger. Om dit te bereiken moet samengewerkt worden met buurgemeenten en hogere overheden.

Ruimtelijke vragen voor de Structuurvisie zijn:

- Met welke ruimtelijke maatregelen kunnen we de kwaliteit en continuïteit van de groenstructuur rondom Delft verbeteren?
- Hoe geven we vorm aan de stad-landrelatie? Welke ruimtelijke verschijningsvorm hebben de stadsranden/ het stadssilhouet van Delft? Hoe kunnen groene entrees naar het landschap hieraan bijdragen?

- Hoe kunnen we samenwerken aan een verstedelijkingsstrategie voor Rijswijk-Zuid aan de noordzijde van Delft met respect voor de ruimtelijk-landschappelijke identiteit?

#### Ruimtelijk-economische identiteit

De ruimtelijk-economische identiteit in relatie tot het randstedelijk netwerk manifesteert zich met name aan de oostzijde van de stad in de vorm van de historische binnenstad en het TIC. Het verder uitbouwen van de twee speerpunten TIC en toerisme is een wederzijds belang van Delft en het stedelijk netwerk waar de stad deel van uit maakt. Kenniseconomie en toerisme zijn zeer afhankelijk van de ontmoeting tussen mensen en daarom bij uitstek gebaat bij een aantrekkelijke ruimtelijke setting, een geconcentreerde en uitdagende menging van stedelijke functies en activiteiten en een goede bereikbaarheid.

Ruimtelijke vragen voor de Structuurvisie zijn:

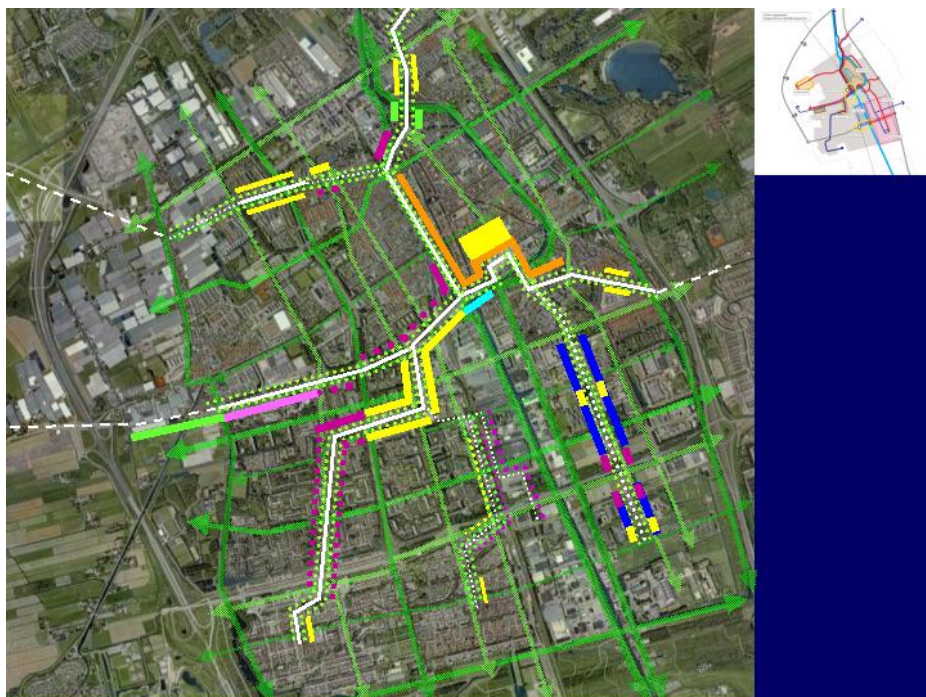
- Met welke ruimtelijke ontwikkelingen kan de betekenis van de twee speerpunten TIC en Toerisme in de regio en de Randstad verder worden ondersteund?
- Met welke ruimtelijke middelen kunnen gunstige vestigingscondities (attractieve en inspirerende werkomgeving, èn een aantrekkelijk woon- en leefklimaat) worden gecreëerd en versterkt, gericht op vooraanstaande (kennis) instellingen en bedrijven?

- Met welke ruimtelijke middelen kan het verblijfstoerisme en regionaal bezoek worden bevorderd?
- Hoe wordt voorkomen dat er een 'oost-west tweedeling' in de stad ontstaat ('oost': kennis en toerisme en 'west': woonstad)?
- Met welke ruimtelijke middelen kan in de gehele stad zichtbaar gemaakt worden dat Delft een stad is van historie en techniek?

## 3 Ruimtelijke principes

### 3.1 Delft onverdeelde stad met eigen identiteit

#### 3.1.1 Samenhang, twee complementaire netwerken



De dragerstructuur 'Groen en Water' en de dragerstructuur 'Stedelijk Programma'

vormen twee complementaire netwerken. Het ene is een grofmazig netwerk van stedelijke ontsluitingswegen met een royaal profiel en een levendig straatbeeld, dat intensief wordt gebruikt door verschillende verkeerssoorten en dat gebouwde stedelijke functies ontsluit. Het stelsel van boulevards verbindt verkeersprogramma's

met programma's op het gebied van wonen, werken, zorg en cultuur: ruimte voor ontmoeten. Het andere netwerk, de dwarsverbanden, is een fijnmazig netwerk van singels, lanen, paden en dreven. Dit netwerk verbindt ambities op het gebied van langzaam verkeer (kindvriendelijke routes), groen (groene vingers, ecologie) en water met sociale functies in wijken en buurten (scholen, kinderopvang, sport) en met bredere maatschappelijke ambities op het gebied van sport, spelen en gezondheid. Beide netwerken tezamen bieden een helder, samenhangend en rijk geschakeerd palet aan routes door de stad dat een grote mate van keuzevrijheid biedt voor het verkeer in de stad.





### 3.1.2 Dwarsverbanden

#### Concept

Delft is een compact bebouwde stad met, naar verhouding, weinig openbaar groen binnen de bebouwde kom. Niettemin hebben veel buurten en wijken een groene uitstraling dankzij de vele, vaak goed van boombeplanting voorziene routes. Deze routes vormen tezamen een aantrekkelijk, fijnmazig netwerk van routes, vooral voor langzaam verkeer, als tegenhanger van het stelsel van drukke stedelijke boulevards. Het streefbeeld is dat van een stad dooraderd met een samenhangend stelsel van groenblauwe routes voor langzaam verkeer en waaraan parken, plantsoenen en

pleinen liggen met een hoge verblijfskwaliteit. Het uitbreiden, versterken en aanhelen van dit netwerk biedt goede mogelijkheden om Delft een groener aanzien te geven zonder grootschalige groenoppervlaktes te realiseren.

De kwaliteiten van het stelsel van dwarsverbanden zijn:

- Nabijheid, fijnmazigheid: op korte afstand van elke functie in de stad liggen groene routes
- Continuïteit en samenhang: sociaal (het verbinden van buurten en wijken), verkeerskundig (LV-routes), ecologisch en waterkundig
- Gebruikskwaliteit: gemengd gebruik met synergie tussen ecologie, water, sport en spel, ontmoeting
- uitvoerbaarheid: met relatief kleine ingrepen kan het geheel nog fors aan kwaliteit winnen
- Variatie: het geheel biedt een grote variëteit aan gebruiks- inrichtings- en onderhoudsmogelijkheden

Bij het stelsel van dwarsverbanden hoort een 'groenblauw' inrichtingsbeeld (water, begroeiing) dat ruimte biedt aan langzaam verkeer en verblijven. Autoroutes die met dit netwerk samenvallen worden begeleid door bomen, taluds, watergangen en grasbermen. Het grondgebruik langs de routes is extensief (laagbouw, of compacte bebouwing in het groen). De routes hebben vooral een functie voor verbinden en verblijven en minder voor ontsluiting.

### Missie

De missie van de structuurvisie komt hierin als volgt tot uiting:

- Duurzaam
  - o 'vergroening' van routes en woonmilieus in de stad (mede door elders, met name langs de Boulevards te verdichten), ruimte voor de wateropgave, klimaatbestendigheid en ecologie
  - o sterke stimulans voor milieuvriendelijk verkeer in de stad
- Verbonden
  - o Verbinden van mensen: (kindvriendelijke routes van en naar voorzieningen en tussen woonbuurten en werkgebieden), verbinden van groengebieden, van de stad met het buitengebied, verbinden van zorg- en welzijnsfuncties, ruimte voor ontmoeting en spel.
- Dynamisch
  - o Ruimte en stimulans voor sport en ontspanning
  - o Keuze vrijheid voor de manier waarop men de stad doorkruist
  - o Aantrekkelijke 'groene' bedrijfsterreinen

### Uitwerking

De opgave is: de samenhang in dit weefstel te verbeteren en de gebruiks- en belevingskwaliteit te verbeteren. In Delft liggen zo'n 10 (potentiële) dwarsverbanden in oost-west richting, 10 in noord-zuid richting en enkele diagonale routes. (kaart x) De routes hebben een gevarieerd karakter: historische routes, routes langs sportvelden, routes langs watergangen, langs autowegen, door groenzones, etc. In dit netwerk

hebben de bestaande en nog te ontwikkelen Delftse parken en plantsoenen een natuurlijke plek.

Op verschillende plaatsen echter ontbreken schakels in dit netwerk. Door uitbreidingen van en investeringen in de groenvoorzieningen in de stad te richten op deze ontbrekende schakels worden niet alleen zelfstandige toevoegingen gerealiseerd, maar ook de kwaliteit van het netwerk als geheel versterkt. Het netwerk ontleent zijn kracht ondermeer aan de verbinding met het omliggende landelijk gebied. Het is dan ook van belang om over het aansluitende netwerk afspraken te maken met de buurgemeentes.

### Wat levert het op

- Mobiliteit
  - o Fijnmazig netwerk aantrekkelijke fietsroutes (Fietsstad Delft)
  - o sociaal veilige LV-routes
  - o kindvriendelijke routes
- Milieu
  - o Uitbreiding en aanheling van het (ecologisch) groen in de stad
  - o 'Vergroening' woon- en werkmilieus
  - o Ecologisch groen integreren in de woonomgeving
- Economie
  - o Aantrekkelijke, snelle fietsroutes van en naar de werkgebieden
  - o Groene, duurzame bedrijfsterreinen

- Wonen
  - o Ruimte om bij transformatie bestaande gestapelde voorraad om te vormen naar kindvriendelijke, grondgebonden milieus
- Zorg, welzijn, cultuur, onderwijs en sport
  - o Ruimte voor informele sport in de stad: joggen, fietsen, trapveldjes e.d.
  - o Ruimte voor ontmoeting, sociale cohesie
  - o Informele speelplekken voor kinderen
  - o Bijdrage aan gezondheid in de stad
- o Randzone A13
- Bij transformatie van bestaande woon- en werkgebieden: aansluiten op het groenblauwe netwerk.
- Hoofdroutes autoverkeer die geen boulevard zijn: vergroenen, aantrekkelijk maken voor langzaam verkeer:
- Nog te kiezen Provincialeweg en Kruithuisweg geheel groen, geheel rood of mix
- Overleggen met Regionale partners over aansluitend LV-netwerk

### Keuzes

- Ontbrekende schakels ontwikkelen, prioriteiten (afb.#):
  - o Verbindingen TIC-Delft-west, met name oeververbindingen Schie en kruisingen Spoor
  - o Verbindingen Stad – Delftse hout verbeteren (barrière A13)
  - o Verbindingen Stad – Midden Delftland / Abtswoude verbeteren (barrière Kruithuisweg, A4)
  - o Verbindingen – kruisingen Provinciale weg verbeteren
- Toevoegen van nieuw groen consequent in samenhang met dit groenblauwe weefsel
  - o Mekelpark
  - o Spoorzonepark
  - o Park langs de Schie



### 3.1.3 Boulevards

#### Concept

In de Ontwikkelingsvisie 2025 is sprake van een 'stedelijke ruggengraat'. De ruggengraat en vormt een dragerstructuur van stedelijk programma. Het beeld dat daarbij hoort kan het best getypeerd worden als 'boulevard'. Kenmerkend voor de boulevard is niet zozeer het verkeersprogramma, maar de mix van stedelijke functie en de bijbehorende stedelijkheid in het straatbeeld. De boulevard heeft een ruim straatprofiel met een eigen, herkenbare inrichting (beplanting, meubilair). Het

grondgebruik is intensief met een stedelijke mix van bestemmingen, waaronder openbare, commerciële en verzorgende functies op de begane grond. Het verkeer is intensief en geconcentreerd, de bereikbaarheid per OV is prima en er zijn goede parkeervoorzieningen voor auto's. (afbeeldingen: verkeersdiagram met parkeergarages, functiemix, studie boulevard, sfeerbeeld).

#### Missie

De missie van de structuurvisie komt hierin als volgt tot uiting:

- Duurzaam
  - o Intensief grondgebruik langs de Boulevard, waardoor ruimte ontstaat voor 'vergroening' van routes en woonmilieus elders in de stad.
- Verbonden
  - o Verbinding van mensen: (de boulevard is voor alle Delftenaren, concentratie van openbaar stedelijk leven) en functies (verkeer, groen, wonen, werken, voorzieningen)
- Dynamisch
  - o Plek voor ondernemerschap, keuzepalet aan stedelijke voorzieningen

#### Uitwerking

Het stelsel van Boulevards is al in ontwikkeling. De sloop van het spoorviaduct zal leiden tot het omvormen van de Westvest en Phoenixstraat tot stedelijke routes met een aangenaam verblijfsklimaat. Hier zal een groot deel van de toeristische bezoekers

hun weg naar de binnenstad, de musea en de culturele attracties van de stad vinden. Hier ligt straks ook het nieuwe stadskantoor. De Ireneboulevard zal, na de sloop van het Ireneviaduct, gelijkvloers komen te liggen. Hier hebben onder andere het Grotiuscollege, de Brandweer en Politie hun stedelijke 'adres'. Langs de Papsouwelaan en de Martinus Nijhoflaan wordt de komende jaren het grondgebruik fors geïntensiveerd met een mix van functies: winkels, dienstverlening, sport, wonen, parkeren. Ook hier is een Deltse Boulevard reeds in wording. Langs de Zuidwal leidt de aanleg van lijn 19, in combinatie met de ontwikkeling van de Zuidkolk en de al gerealiseerde nieuwbouw van Zuidpoort met de winkel-concentratie, het theater en het DOK tot het beoogde streefbeeld van een boulevard. Een vergelijkbare ontwikkeling is te verwachten aan de Reinier de Graafweg, bij het realiseren van de nieuwbouw van het Reinier de Graaf Gasthuis.

Het concept van de boulevards biedt goede mogelijkheden voor het thematisch 'inkleuren' gebieden, naar gelang hun eigen achtergrond en karakteristiek. Zo ligt het voor de hand om langs de historische binnenstad het accent te leggen op cultuur, toerisme en vermaak (horeca, funshoppen), langs de Ireneboulevard op zorg, onderwijs en veiligheid, langs de Papsouwelaan en de Nijhoflaan op conventionele winkelformules, sport en onderwijs en langs de Reinier de Graafweg op gezondheidszorg. In de Visie Openbare Ruimte zullen specifieke regels worden opgenomen voor de inrichting van de Deltse boulevards.

Het concept van de boulevards kan in de planperiode van de structuurvisie verder worden uitgebouwd. De boulevards bieden goede mogelijkheden voor wonen voor specifieke doelgroepen, met name voor diegenen die prijs stellen op een hoog verzorgingsniveau, de nabijheid van winkels en voorzieningen, de beschikbaarheid van gebouwde en beveiligde parkeeraccommodatie en de uitstekende bediening per openbaar vervoer. Nader onderzoek en regelgeving is nodig om hier een optimale combinatie van kwaliteiten te realiseren. Dit houdt ondermeer in, dat de Nota Bouwhoogten zal worden aangepast aan deze ambities. Een aantal routes kan in de komende jaren worden getransformeerd tot Boulevard. Het concept van de Boulevards kan ook worden doorgezet buiten de gemeentegrenzen, richting Ypenbrug en Emerald.

De boulevards bieden ook een goed stramien voor een stedelijk stelsel van parkeerroutes: herkenbare, makkelijk te vinden locaties voor parkeergarages met een onderling verwijssysteem om de beschikbare capaciteit in de stad optimaal te benutten. Ook hier zal nader onderzoek plaats moeten vinden om de optimale locatie voor parkeergarages te bepalen. Het stelsel van boulevards sluit aan op het regionale en nationale hoofdnet van auto infrastructuur. Op deze knooppunten is ruimte voor bijzondere, gethematiseerde, voor Delft representatieve functies: de stadsentrees van Delft.

#### Overzicht Deltse Boulevards

trace	status	Onderdeel van	Thema / accent
-------	--------	---------------	----------------

		project	
Asvest, Zuidpoort,	Gerealiseerd	Zuidpoort, Zuidkolk, Lijn 19	Cultuur, toerisme
Phoenixstraat, Westvest	In ontwikkeling	Spoorzone	Cultuur, toerisme
Ireneboulevard	In ontwikkeling	Spoorzone	Onderwijs, zorg, veiligheid
Papsouwseleen	In ontwikkeling	Poptahof	Winkels, zorg
Martinus Nijhoflaan	In ontwikkeling	Poptahof, Sporthal Buitenhof	Winkels, sport, zorg
Reinier de Graafweg	In ontwikkeling	Reinier de Graaf Gasthuis	Zorg
Buitenhofdreef	Studie		Zorg, onderwijs, winkels
Westlandseweg	Studie		Zorg, onderwijs
Rotterdamseweg	Studie	Schieoevers, TIC	Cultuur, recreatie, toerisme, onderwijs
Van Foreestweg / Ruys de Berenbrouck	Studie		Winkels, zorg
Nassaulaan	Studie		Winkels
Vrijenbanselaan	Studie		Winkels, voorzieningen
Verlengde Engelsestraat	Studie	Schieoevers	PDV, kantoren
Vulcanusweg	Studie	Delft Zuid	PDV, kantoren

#### Wat levert het op

##### - Mobiliteit

- o optimale benutting van het OV-systeem
- o sociaal veilige LV-routes
- o bundeling van het autoverkeer van en naar openbare functies

- o herkenbare parkeerroutes, kansen voor effectief parkeer-informatiebeleid, optimale benutting gebouwde parkeercapaciteit

##### - Milieu

- o Intensief / extensief grondgebruik
- o Brede profielen ingericht met ruim boombeplanting en grasbermen
- o Bundeling hindergevendende verkeersstromen

##### - Economie

- o Forse uitbreiding van 'stedelijke plint' met ruimte voor dienstverlenende ondernemingen (winkels, kleine kantoren, commerciële voorzieningen, etc.)
- o Optimale bereikbaarheid van deze ondernemingen
- o Goede ontsluiting binnenstedelijke bedrijventerreinen

##### - Wonen

- o Ruimte voor extra woningen die qua woonmilieu aansluiten bij specifieke doelgroepen: senioren, studenten, starters, gezinnen zonder kinderen, expats, etc.
- o Bij transformatiegebieden kan deze intensivering gebruikt worden om elders in de wijk gestapelde voorraad om te vormen naar gezinsvriendelijke, grondgebonden milieus
- o Kansen voor herkenbare buurten: de boulevard als 'voorkeur' van de buurt

##### - Zorg, welzijn, cultuur, onderwijs en sport

- o sluit aan op de woonservicezone

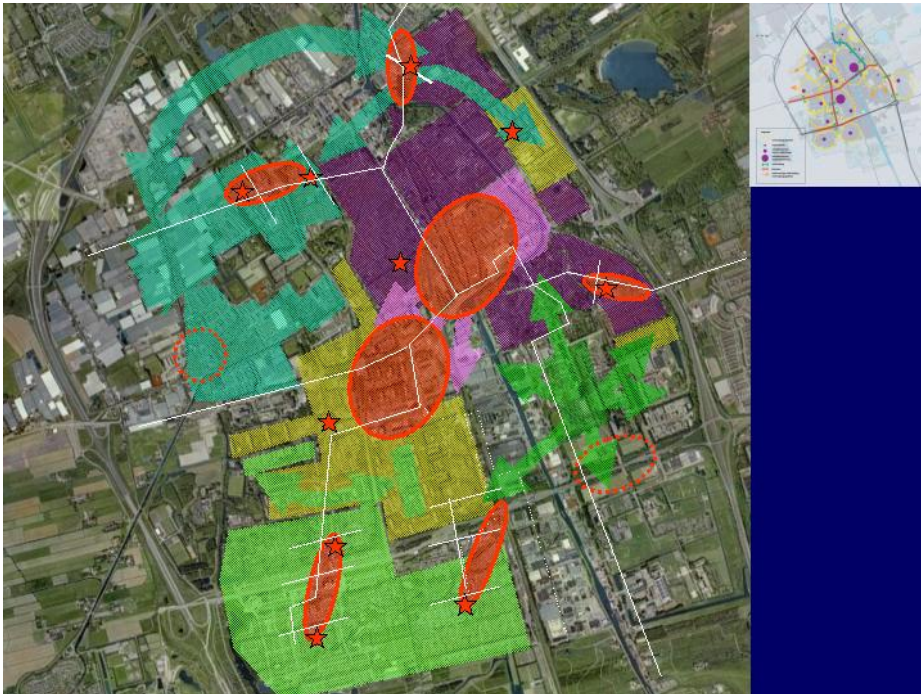
- heldere plaats voor openbare functies die tevens goed bereikbaar zijn
- goede, ook regionale bereikbaarheid voortgezet onderwijsfuncties
- kansen voor concentratie van functies (cultuur-toeristische functies , medische functies, sport, onderwijs) e.d.

### Keuzes

- uitbouwen van reeds ontwikkeling zijnde stelsel van Boulevards
- in studie nemen van tot Boulevard te transformeren routes
- thematiseren en bepalen planologische principes (bouwhoogte, functiemix, typologie) van Boulevards
- consistent inrichtingsbeeld voor alle Boulevards
- bij nieuwe ontwikkelingen t.b.v. openbaar programma en intensieve woonbebouwing: prioriteit bij de boulevards
- complementaire keuze: intensiveren aan de boulevards, extensiveren aan de 'dwarsverbanden' en de 'luwe' randen van de buurten en wijken

## 3.2 Perspectief buurten en wijken

### 3.2.1 Samenhang: synergie van woonmilieus en voorzieningen

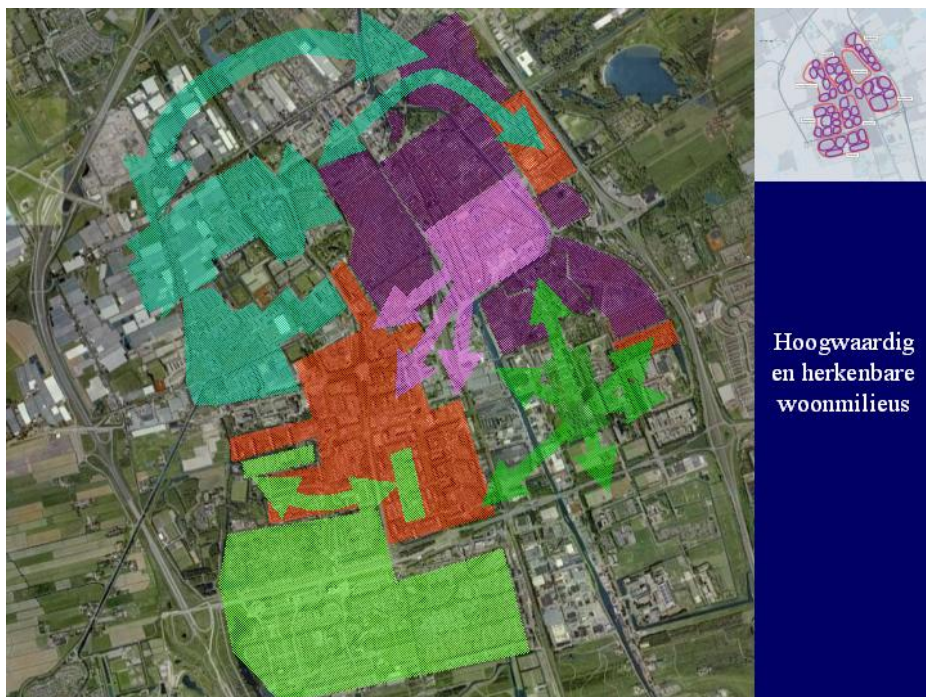


De kwaliteit en vitaliteit van buurten en wijken is sterk afhankelijk van de wisselwerking tussen het wonen en de voorzieningen (in brede zin, dus inclusief commerciële voorzieningen, winkels, dienstverlenende bedrijvigheid). Een goed voorzieningenniveau is van belang voor de aantrekkelijkheid van het woonmilieu en sociale binding. En omgekeerd is een goed en aantrekkelijk woonmilieu en een stabiele sociale structuur een essentiële voorwaarde voor de vitaliteit van de

voorzieningen. Die samenhang is ook kwetsbaar. Afname van de kwaliteit en omvang van het voorzieningenaanbod vormt een bedreiging voor het woonmilieu, en achteruitgang van het woonmilieu vormt een bedreiging voor het voorzieningenaanbod.

Op de schaal van buurten en wijken staat deze samenhang in het ruimtelijk beleid voorop. Rondom knooppunten van routes en aansluitend op bestaande voorzieningen concentraties, kan het grondgebruik worden geïntensiveerd. Dit betekent: stapelen en mengen van functie. Aan de randen van de buurten wordt ingezet op vergroening, grondgebonden wonen. Op deze manier wordt een gecombineerde kwaliteitsverbetering van het woonmilieu en van het voorzieningenaanbod bevorderd. De voorzieningencentraties vormen de herkenbare 'voorkeur' van de buurten en wijken.





### 3.2.2 Gewilde woonmilieus

#### Concept

De Delftse Woonvisie zet in op woonmilieus die aansluiten op de Delftse kenniseconomie, op het binden gezinnen met kinderen aan de stad, op het op peil houden van de sociale voorraad en op woonmilieus voor specifieke doelgroepen. Dit wordt in de structuurvisie 2030 uitgewerkt door sterke en gewaardeerde Delftse woonmilieus verder te versterken. Bij bestaande woonmilieus is de buurt de korrelgrootte voor een eventueel verbeteringsproces. Als daarbij een meer

gedifferentieerd aanbod van woningen moet worden gerealiseerd, dan worden gestapelde woningtypes toegevoegd langs de boulevards en in het bijzonder rondom knooppunten van routes (zie hierna) en worden grondgebonden woningtypes gerealiseerd langs de 'groene randen' van de buurten.

#### Missie

De missie van de structuurvisie komt hierin als volgt tot uiting:

- Duurzaam
  - o Woonmilieus met bewezen kwaliteiten worden behouden en versterkt
  - o Waar nodig en mogelijk worden aanpassingen gerealiseerd met behoud van de bestaande voorraad. Sloop en nieuwbouw is geen doel op zich maar een middel tot kwaliteitsverbetering
- Verbonden
  - o Het accent op behoud en versterking van bestaande ruimtelijke kwaliteiten betekent ook een accent op het behoud van de bestaande sociale en economische samenhang in buurt en wijk
  - o Bij aanpassing van de woonbuurten wordt aangesloten op twee verbindende structuren: de groene dwarsverbanden en de Boulevards
  - o Elke buurt en wijk kent een mix van woningtypes
- Dynamisch

- Bij transformatie en intensivering van buurten en wijken wordt ingezet op innovatieve ruimtelijke oplossingen en ruimte voor werken in de wijk.

### Uitwerking

- het centrumstedelijk woonmilieu in en rondom de historische binnenstad wordt de komende jaren uitgebreid met het project Spoorzone. Ook de Poptahof voldoet aan de kenmerken van een centrumstedelijk woonmilieu (noot: verwijzen naar definitie in de Woonvisie). Op termijn zal de zone tussen Poptahof en In de Hoven enerzijds en Leeuwensteijn anderzijds transformeren naar een centrumstedelijke gebied met een hoge dichtheid, de 21<sup>e</sup> eeuwse tegenhanger van de het historische centrum.
- Het reeds bestaande milieu van de groene stadscampus in het TU-midden gebied (Balthasar van der Polweg, Korvezeestraat) zal worden uitgebreid met studentenwoningen die momenteel aan de Rotterdamseweg en in het TU-noordgebied worden ontwikkeld. Een verdere uitbreiding van dit woonmilieu is voorzien in het TU-middengebied en in aangrenzende gebieden (TNO-Zuidpolder, Schieoevers-noord. Onderdeel van de ruimtelijke opgave is het voorzieningenniveau (sport, winkels, horeca, zorgvoorzieningen) en de kwaliteit van de openbare ruimte voor sport, ontspanning en ontmoeting. Ook buiten de campus zal ruim aanbod aan studentenwoningen beschikbaar blijven
- ‘Parkstad’ is een het groenstedelijk woonmilieu dat vooral in het noordwesten van de stad veel is gebouwd. Het wordt gekenmerkt door bouwblokken met een gemengde typologie in een parkachtige setting. In de afgelopen jaren is dit type woonmilieu uitgebreid met de Hoornse Hof en het VDD terrein. De nieuwe woningbouw in Harnaschpolder vormt eveneens een uitbreiding van dit type woonmilieu. Door Delft zal bepleit worden om op dit type woonmilieu voort te bouwen in het overleg met de buurgemeente Rijswijk over de ontwikkeling van Rijswijk-Zuid.
- ‘Tuinstad’ is een groenstedelijk woonmilieu dat vooral aan de zuidwest zijde van de stad veel is gerealiseerd (Tanthof, Buitenhof-Zuid, Voorhof Zuidwest en Zuidoost). Het wordt gekenmerkt door een fijnmazig stratenpatroon, huizen met voortuin en enkele appartementengebouwen. Groene pleintjes, speelplekken, bomen in de straat. De nadruk ligt op particulier groen. Bij transformatie van de na-oorlogse gestapelde woningvoorraad aangrenzende (parkstedelijke) wijken en buurten is veel verbetering te bereiken door bouwkundige aanpassingen, nieuwe exploitatievormen (mengvormen van koop en huur), verbetering van het voorzieningenniveau en van de openbare ruimte en het bevorderen van economische activiteiten in de buurt. Als sloop en nieuwbouw onvermijdelijk blijkt, dan is de inzet om zowel tuinstedelijke, gezinsvriendelijke woonmilieus te realiseren als appartementenbouw gericht op specifieke doelgroepen. Daarbij wordt aangesloten bij de twee stedelijke dragerstructuren: langs de Dwarsverbanden ‘vergroenen en ontspannen’ en langs de Boulevards ‘functiemening en stapeling’.

### Wat levert het op

- Wonen
  - o Behoud en versterken herkenbare 'Delftse' woonmilieus, gericht op speerpunten van de woonvisie: kennis, kwaliteit en kansen
  - o Bij transformatie en intensivering:
  - o uitbreiden gezinsvriendelijke woonmilieus, grondgebonden
  - o langs de Boulevards appartementen en 'gestapelde' laagbouw met hoog voorzieningenniveau voor specifieke doelgroepen (senioren, starters, studenten, expats, begeleid wonen, etc.)
  - o verbeterimpulsen bestaande voorraad
  - o uitbreiding ontwikkelcapaciteit met ###
- CKE
  - o Intensivering grondgebruik binnenstedelijke bedrijventerreinen
  - o bevorderen van (kleinschalige) economische activiteiten in de bestaande woonbuurten, zowel in de bestaande bouw als, bij transformatie, langs de Boulevards
  - o aantrekkelijke woonmilieus als vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en instellingen.
- Mobiliteit
  - o Nadrukkelijk onderscheid in intensief wonen in gemengd milieu incl. gebouwd parkeren langs de Boulevards en onspannen, rustig wonen langs de randen. Een vanzelfsprekende verdeling van verkeersstromen. Groene dwarsverbanden zijn tevens

geledingszones die sluiproutes voorkomen en beoogd verkeersgedrag bevorderen.

- Milieu
  - o Ecologie: vergroening van woonmilieus aan de randen
  - o Duurzaam bouwen: behoud van bestaande voorraad, nieuwe innovatieve woonmilieus
  - o Intensief grondgebruik aan de Boulevards
- Zorg, welzijn, onderwijs, sport
  - o PM

### Keuzes

- aanwijzen van de gebieden met de uitbreiding van de sterke woonmilieus, kaart x
- strategie bij consolideren: accupunctuur, openbare ruimte en veranderend gebruik met behoud van casco
- bij transformeren: 'verdunnen' langs de randen, 'verdichten' langs de boulevards
- bij intensiveren: innovatieve woonmilieus in hoge dichtheden



### 3.2.3 Knooppunten

#### Concept

De spreiding en concentratie van voorzieningen (in brede zin, dus inclusief detailhandel, dienstverlenende bedrijvigheid, wijkeconomie) wordt op drie manieren geregeld:

- de boulevards en het centraal stedelijk gebied zorgen voor een ruimtelijke structuur op de schaal van de stad waar een sterke mix van functies wordt nagestreefd in een hoge intensiteit

- in de woonbuurten is ruimte voor kleinschalig voorzieningen (kinderopvang, basisonderwijs) en informele bedrijvigheid (werken aan huis)
- knooppunten van de boulevards en wijk- en buurtroutes zijn de aangewezen locaties voor het ontwikkelen van voorzieningenconcentraties op wijkniveau

Dat laatste, concentreren en mengen van voorzieningen rond deze knooppunten biedt veel voordelen. Het ontwikkelen en verdichten van functies op knooppunten van routes is kansrijk. Klanten vinden er een compleet en gevarieerd aanbod aan voorzieningen, niet alleen detailhandel, maar ook zorg- en welzijnsfuncties, sport, onderwijs en dienstverlenende bedrijvigheid. De knooppunten vormen daarmee een vanzelfsprekende en herkenbare plek voor ontmoeting en sociale contacten, hetgeen ondersteund wordt met een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte. Voor de instellingen en bedrijven vormt de concentratie een goede stimulans voor samenwerking en innovatie van de dienstverlening. Ruimtelijk is het uitbouwen van voorzieningenconcentraties op deze knooppunten wenselijk omdat op die manier de beoogde menging en intensivering van het grondgebruik bevordert wordt. Dit maakt het werken zichtbaar in de buurt en bevordert de sociale veiligheid. Stapeling van functies en gebouwd parkeren zijn op deze locaties goed te realiseren. Het draagvlak voor openbaar vervoer (bus, tram, maar ook taxi) wordt op deze manier bevordert. De knooppunten zijn dan ook niet alleen fysieke (verkeerskundige) knooppunten, maar ook sociale en economische knooppunten.

De knooppunten liggen op een regelmatige afstand, zowel onderling als tot het stadscentrum, waarbij ook rekening is gehouden met de voorzieningenconcentratie in Den Hoorn. Hierdoor wordt een goede spreiding van het aanbod gewaarborgd en onwenselijke concurrentie tegengegaan. De concentratiepunten van voorzieningen zijn door hun ligging op knooppunten goed bereikbaar, zowel voor de bevoorrading van winkels en zorgfuncties via de boulevards als voor de klanten vanuit de buurten en wijken via de buurt- en wijkontsluitingsroutes in het bijzonder via de 'dwarsverbanden'. Ze sluiten aan op en zijn een versterking van reeds bestaande voorzieningen concentraties. De concentraties worden verbonden met bestaande kleinschalige bedrijventerreinen in de stad, waardoor deze op een vanzelfsprekende wijze aansluiten op de buurt en de wijk. Waar mogelijk wordt wonen in de directe omgeving van deze bedrijven toegestaan.

Goed functionerende, verspreid gelegen kleinschalige voorzieningen in de buurt, zoals kinderdagverblijven, basisscholen, buurtsupermarkt e.d., blijven behouden. Echter bij nieuwe initiatieven, uitbreiding van het voorzieningen aanbod, of noodzakelijke verplaatsingen, wordt ingezet op concentratie op en uitbreiding van de knooppunten.

#### Missie

De missie van de structuurvisie komt hierin als volgt tot uiting:

- Duurzaam

- o Behoud en versterking van het bestaande voorzieningenniveau en daarmee behoud en versterking de bestaande sociale en economische samenhang
- Verbonden
  - o Ontmoeting tussen buurtbewoners, instellingen en ondernemingen
- Dynamisch
  - o Ruimte voor 'maatschappelijk ondernemen', innovatie van voorzieningenaanbod

#### Uitwerking

Knooppunt	Bestaande concentratie(s)	Bereikbaarheid	Opgave
Buitenhofdreef-Kruithuisweg	Vrijheidslaan, Van Hasseltplein, Bikolaan. Winkels, zorgfuncties. Bedrijventerrein Lagosweg e.o.	Lijn 1, Kruithuisweg, Buitenhofdreef, Derde Werelddreef, Japanlaan, Van der Slootsingel	Herontwikkelen zuidelijke Buitenhofdreef tot Boulevard, verbeteren uitstraling en bereikbaarheid Bikolaan. Ontwikkelen gebied tussen Vrijheidslaan en Bikolaan tot knooppunt. 'Voordeur' van wijk en buurt.
Van Foreestweg - Provincialeweg	Van Foreestweg – Ruys de Beerenbrouck. DSM-west	Van Foreestweg – Provincialeweg, Van der Lelijstraat, Weteringlaan	Benutten van extra draagvlak Harnaschpolder, aansluiten op ontwikkeling Rijswijk Zuid, impuls voor verbetering Kuijperwijk. Aanpak van het verkeersknooppunt. Voortbouwen op succes Vermeertoren en wijkcentrum De Parel.

Vrijenbanselaan - Ternatestraat	Vrijenbanselaan, Ternatestraat. Van der Lee/terrein, bedrijvenconcentratie afslag Delft Noord	Lijn 1-19, Vrijenbanselaan, Insulindeweg, Ternatestraat, Brasserskade	Aansluiten op verbetering van de Indische buurt en GGZ-terrein, Mondriaancollege en eventueel in de verdere toekomst de herstructurering van het bedrijventerrein aan de Haagweg.
Nassaulaan - Prof. Krausstraat	Nassaulaan, bedrijvenconcentratie Delftse Poort	Bus – regiobus Zoetermeer. Nassaulaan, route TNO - Prof. Krausstraat – J.W. Frisostraat	Nassaulaan is al heringericht. Benutten van de nieuwe projecten TNO, Pauwmolen, TU/Noord, Charlotte de Bourbon, herstructurering Prof. Evertslaan. Aanpakken oversteek Poortlandplein.
Egelsingel - Tanthofdreef	Dasstraat, bedrijventerein Motorenweg e.o., Vulcanusweg. Oostzijde station Delft-Zuid	NS-Station Delft-Zuid, Vorhofdreef, Tantofdreef, Egelsingel, Busbaan Tanthof	Aansluiten op ontwikkelingen rondom station Delft Zuid, impuls voor verbetering Tanthof-oost en upgrading bestaand binnenstedelijk bedrijfsterrein Motorenweg.
Rotterdamseweg - Kruithuisweg	Technopolis, Sportcentrum TU. Schieoevers-oost / Rotterdamseweg	Lijn 19, Mekelweg, Rotterdamseweg, Kruithuisweg, Balthasar van der Polweg, Delft Zuid.	Aansluiten op de bestaande concentratie van sportvoorzieningen in TU-midden, de speeldernis, centrumgebied Technopolis. De B. van der Polweg wordt een belangrijke LV-route met Station Delft Zuid, na realisatie van de Gelatinebrug, als belangrijk bronpunt. Presentatie van TIC aan de Kruithuisweg. NB: dit kan een aanpassing van de beoogde

			ligging van het centrumgebied van Technopolis betekenen
--	--	--	---

#### Wat levert het op

- Mob
  - o Ondersteuning van OV- en fietsgebruik
  - o stimuleren ontwikkeling en benutting gebouwde parkeervoorzieningen
- Milieu
  - o Intensief grondgebruik
- Wonen
  - o Bouwen voor specifieke doelgroepen (woonservicezones)
  - o Nieuw stedelijk wonen
- CKE
  - o Impuls voor wijk economie
  - o Versterking bestaande winkelconcentraties
- Zorg, welzijn, onderwijs, sport
  - o Bundeling voorzieningen: versterking voorzieningenniveau, kansen voor samenwerking en ruimte voor innovatie.

#### Keuzes

- Consolideren kleinschalige voorzieningen in de buurten
- Concentreren, uitbreiden en mengen van voorzieningen rond de aangegeven knooppunten

- Knooppunten verbinden met kleinschalige, binnenstedelijke bedrijventerreinen
- Onderzoeken van mogelijkheden om deze bedrijventerreinen te intensiveren, waar mogelijk ook met wonen
- Nader uitwerken van ruimtelijke ontwikkeling, functiemix en fysieke ingrepen
- Afstemmen met buurgemeentes Miden Delfland (Den Hoorn) en Rijswijk (Rijswijk Zuid)
- Herpositionering voorzieningenconcentratie TIC afstemmen met partners

### 3.3 Delft als onderdeel van Haaglanden, Zuidvleugel en Randstad

#### 3.3.1 Samenhang: het randstedelijk netwerk van aantrekkelijke groenstructuren en stedelijke vestigingsmilieus



Delft levert een bijdrage aan het vestigingsklimaat in Haaglanden en de Randstad en daarmee aan de (inter)nationale concurrentiepositie van de regio. De regio en de Randstad ontwikkelen zich meer en meer tot een samenhangend netwerk van hoogwaardige stedelijke vestigingsmilieus. Het succes van dat netwerk hangt sterk af

van het gezamenlijke vermogen om daarin (inter)nationaal onderscheidende, elkaar aanvullende kwaliteiten te bieden, zodat het geheel meer is dan de som der delen. Niet alleen de 'gebouwde' milieus, maar ook de onbebouwde, open ruimte vormt een concurrentiefactor van groot belang.

Het belang voor Delft van een goede wisselwerking tussen 'groen' en 'rood' op deze schaal is groot

- De groenblauwe contramal biedt de ruimte om Delft duurzaam, klimaatbestendig te maken en voldoende natuurwaarden te waarborgen
- Ze vormt het stedelijk 'uitloopgebied' met ruimte voor sport en recreatie en draagt daardoor bij aan het vestigingsklimaat in de regio en de randstad.
- Ze biedt een aantrekkelijk panorama op het historische en het hedendaagse Delft en draagt daarmee bij aan de cultuurhistorische identiteit en ondernemende uitstraling van de stad.
- Een robuuste groenstructuur rondom de stad voorkomt verrommeling van het landschap en bevordert de intensief, hoogwaardig stedelijk grondgebruik dat voorwaarde is voor sociale en economische interactie. De noodzakelijke verbetering en vernieuwing van verouderde woon- en werkgebieden en daardoor het behoud van bestaande sociale en economische structuren, krijgt voorrang boven nieuwe uitbreiding van het stedelijk gebied.





### 3.3.2 Ruimtelijk – landschappelijke identiteit: de groengordel

#### Concept

De grotendeels bestaande groengordel rondom Delft wordt zoveel mogelijk gesloten. De groengordel vormt het uitloopgebied van de stad, waarborgt een aantrekkelijk panorama op het historische en hedendaagse Delft en biedt een aantrekkelijke setting voor de ontwikkeling van de stedelijke randen van Delft. De groengordel sluit aan op de 'Groenblauwe Slinger', de grootschalige groenstructuur in de zuidelijke randstad en is via 'groene stadsentrees', 'groene corridors' goed verbonden met de stad. De

dwarsverbanden en het vergroenen van woonmilieus (zie hiervoor) sluit aan op de groengordel. De groengordel biedt ruimte aan recreatie, natuur en agrarische bedrijvigheid. De inrichting van de groengordel is duurzaam, ecologische en klimaatbestendig.

De verdere ontwikkeling van de Delftse groengordel wordt gedifferentieerd naar de specifieke opgaven van randen van de stad. Die opgaven worden gedomineerd door de aard en ligging van grootschalige infrastructuur:

- langs de A13 wordt ingezet op het terugdringen van de barrièrewerking tussen stad en buitengebied en een attractief panorama op Delft.
- langs de zuidrand wordt ingezet op het beter verbinden en benutten van de reeds ontwikkelde natuurlijke en recreatieve kwaliteiten
- langs de westrand wordt ingezet op een betere verweving van de parkzone met de aangrenzende woongebieden en, in samenwerking met de gemeente Midden Delfland, op het behoud en versterking van de relatie met het Midden Delfland
- langs de noordrand wordt in het overleg met de gemeente Rijswijk, gepleit voor het vergroten en beter bereikbaar maken van het openbaar groengebied.

#### Missie

De missie van de structuurvisie komt hierin als volgt tot uiting:

- Duurzaam

- De groengordel heeft een grote ecologische waarde, bevordert de landschapsbeleving en biedt ruimte voor het klimaatbestendig maken van Delft
- De groengordel beperkt de uitbreiding van de stad en bevordert daarmee duurzaam, intensief (her)gebruik van stedelijke woon- en werkgebieden
- Verbonden
  - Barrières tussen de stad en het buitengebied worden teruggedrongen, de historische band tussen stad en buitengebied wordt hersteld
  - De groengordel verbindt de Delftse groenstructuur met de regionale en Randstedelijke groen- en waterstructuur
- Dynamisch
  - De groengordel waarborgt het panorama op het historische (Binnenstad) en moderne (TIC) Delft
  - De groengordel stelt een heldere grens aan de uitbreiding van het stedelijk gebied en bevordert daarmee zorgvuldig, intensief en hoogwaardig grondgebruik dat voorwaarde is voor sociale en economische interactie
  - De groengordel wordt gedifferentieerd doorontwikkeld met een variatie aan inrichting en bestemmingen

Aan de oostzijde van Delft wordt ingezet op een hoogwaardige inpassing van de A13, mocht deze in de toekomst verbreed worden, waarbij zowel de barrièrewerking wordt aangepakt als de zichtbaarheid en presentatie van het TIC wordt gewaarborgd. In het Delftse voorkeursmodel blijft de A13 ten zuiden van de afslag Delftse Poort op maaiveld en biedt zicht op het TIC. Tussen knooppunt Ypenburg en de afslag Delftse Poort wordt de A13 zodanig verlaagd dat historische en recreatief waardevolle oost-west verbindingen tussen stad en Delftse hout worden hersteld (afb. #, zie ook de gebiedsvisie Delftse Hout):

- Brasserskade
- Tweemolentjesvaart
- Bieslandse Wetering

Zolang de ombouw van de A13 nog niet is gerealiseerd, wordt de relatie tussen stad en het groene buitengebied zo veel mogelijk verbeterd door de onderdoorgangen onder de A13 verder te verbeteren, conform de Gebiedsvisie Delftse Hout, en wordt de groenzone direct ten westen van de A13 zoveel mogelijk verder verbreed. Dat laatste is van belang om het groen van de Delftse Hout al aan de westzijde van de A13 voelbaar te maken, om de directe omgeving van de aangrenzende woon- en werkgebieden van een groene rand te voorzien en om wandvormige bebouwing langs de A13 zoveel mogelijk te voorkomen, aangezien daarmee het panorama op Delft wordt geschaad. In plaats van op gesloten gevelwanden, wordt hier ingezet op transparante bouwvolumes in het groen. (afb. #) De ambitie van de groengordel is aan

oostzijde van de stad kwetsbaar. Er zal dan ook in regionaal verband nauw worden samengewerkt met Pijacker-Nootdorp.

De afgelopen jaren is ten zuiden van Delft een aantrekkelijk en reeds op een aantal plaatsen volgroeid groen- en recreatiegebied van groot formaat en kwaliteit ontstaan. De ´ambitieverklaring Hof van Delfland´ biedt een sterk perspectief op een verdere ontwikkeling van deze kwaliteit. Voor Delft is het consolideren en verder verbeteren van de verbinding tussen de stad en dit gebied van belang. De barrière die de Kruithuisweg vormt, ligt op afstand van de rand van de stad. Om een goede relatie tussen stad en buitengebied tot stand te brengen zijn daarom zijn langgerekte groene corridors noodzakelijk, waarbij aangesloten wordt op de strategie van de Dwarsverbanden (afb. #):

- versterking van de groenzone langs de A13
- doorzetten groenstructuur Mekelpark
- Groene route Rotterdamseweg
- Groenontwikkeling langs de westzijde van de Schie
- Herinrichting Tanthofdreef in samenhang met het ondergronds brengen van het hoogspanningstracé
- Verbeteren route Voorhofdreef – Buizerdlaan
- Behoud kwaliteit Abtswoude, verder vergroenen zuidelijke Provinciale weg
- Doorzetten route Buitenhofdreef – Derde Werelddreef
- Behouden LV-route ten westen van de Buitenhof en de Tanthof

De hoge ligging van de oostelijke Kruithuisweg biedt reeds functioneel goede, veilige, ongelijkvloerse kruisingen. Door de ligging op maaiveld van de westelijke Kruithuisweg vormen de kruisingen met de noord-zuidroutes een structureel knelpunt. Uitgangspunt van deze structuurvisie is, dat de een eventuele aanpassing van de westelijke Kruithuisweg zal moeten worden uitgevoerd als een verlaagde ligging, zodat het noord-zuid verkeer (langzaam verkeer, maar ook de tram) op maaiveld wordt afgewikkeld. Een gebundeld, ondergronds tracé van de 380kV en 150kV hoogspanningsleidingen ten zuiden van de stad is hierbij essentieel. (afb. #)

De delen van de stad die direct aan het buitengebied grenzen, met name het TIC, profiteren nog onvoldoende van de recreatieve functie van het landschap. In oost-west richting vormen het spoor, de Schie en de A13 barrières in de eenheid van de groengordel om Delft, met name voor langzaam verkeer. Delft zet daarom in op het realiseren van bruggen en tunnels voor langzaam verkeer langs de zuidzijde van de stad. (afb. #)

Aan de westzijde ligt tussen de stad (Buitenhof), de snelweg A4 en het Midden Delfland een parkgebied, uitlopend in een ruime groenzone, het Sportpark en recreatiegebied Kerkpolder, langs de oostzijde van de A4. Hier liggen kansen om (na-oorlogse) woonwijken beter met dit stedelijk groengebied te verweven door de randen van de woongebieden te ´vergroenen´ (zie ook de strategieën van de Gewilde Woonmilieus en de Dwarsverbanden). De verlenging van de A4 en het bovengrondse hoogspanningstracé vormen een potentiële bedreiging voor de verbinding tussen het

landelijk gebied met het stedelijk groen te verbinden. Delft zal actief inzetten op een hoogwaardige ruimtelijke inpassing van deze infrastructuur op deze plek om de samenhang van het groen ten oosten van de A4 en het weidelandschap ten westen van de A4 te waarborgen. Ook hierin is samenwerking met de gemeente Midden Delfland van belang. (afb. #)

Aan de noordzijde van Delft is de transformatie van Rijswijk-Zuid van groot belang voor de inwoners van Delft. Deze ontwikkeling biedt mogelijkheden om enkele, nu nog geïsoleerde groengebieden ten noorden van Delft onderling te verbinden en beter toegankelijk te maken vanuit Delft en Rijswijk. Daardoor ontstaat uitzicht op een blijvende groene geleidingszone tussen het verstedelijkt gebied van Rijswijk en dat van Delft waarmee de groengordel rondom Delft vrijwel geheel gesloten kan worden. Delft streeft hierin dan ook naar nauw overleg en goede samenwerking met Rijswijk.

#### Wat levert het op

- Mobiliteit
  - o Sterke impuls langzaam verkeer, met name fietsverbindingen in een aansluitend op het buitengebied
- Milieu
  - o Bijdrage aan groenopgave, kwalitatief en kwantitatief.
  - o Bijdrage aan klimaatdoelstellingen.
  - o Bijdrage aan ecologiebeleid
- Wonen

- o Variatie aan 'groengebonden' woonmilieus:
  - Vergroening tuinstedelijk woonmilieu zuidwestzijde van de stad
  - uitbreiding parkstedelijk woonmilieu noordwestzijde
  - uitbreiding groene campus uitstraling langs de A13

#### - CKE

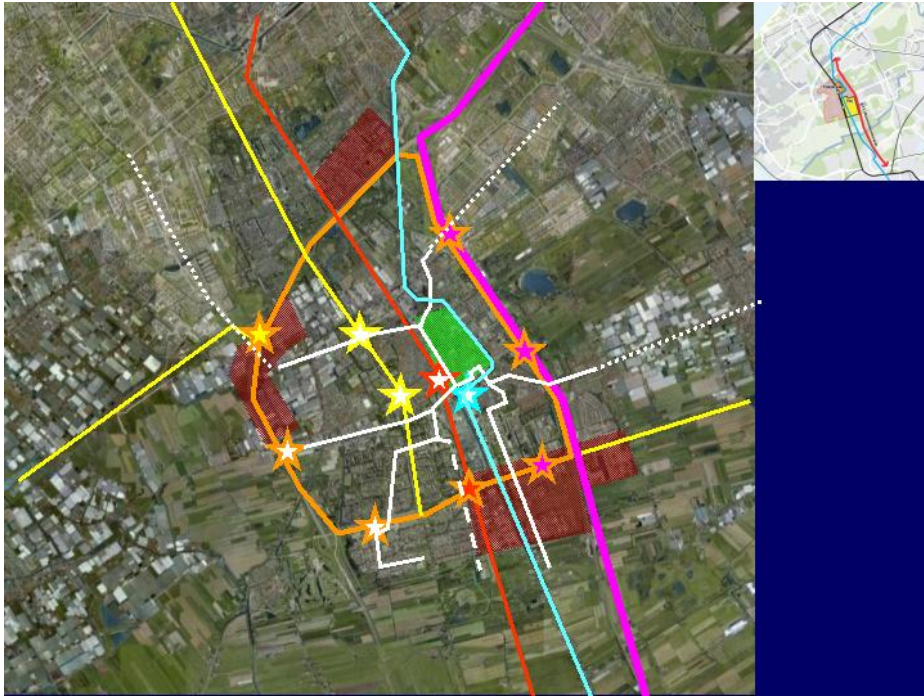
- o Wisselwerking TIC – Landelijk gebied uitbuiten (Deltares als watericoon?)
- o Zicht op TIC vanaf de A13 waarborgen

#### - Zorg, welzijn, onderwijs, sport

- o Openluchtrecreatie en gezondheid: goed bereikbare groengordel rondom Delft voor sport, wandelen, fietsen

#### Keuzes

- het sluiten van de groengordel om Delft
- aansluiten van de groengordel op het stedelijk gebied en op de regionale en Randstedelijke groenstructuur
- gedifferentieerde uitwerking van de groengordel naar de opgave per stadsrand
- nauwe samenwerking in regionaal verband



### 3.3.3 Ruimtelijk – Economische identiteit in de randstad: panorama's en stadsentrees

#### Concept

Binnen de Ruimtelijk Economische identiteit van Delft vormen het TIC en het toerisme de twee speerpunten. Toerisme en technologie zijn ondenkbaar zonder goede bereikbaarheid en daarmee nauw verbonden met de hoofdverkeersinfrastructuur in en rondom de stad. Het gaat daarbij om

- de ring voor autoverkeer vormt rondom Delft (A13, A4, Kruithuisweg). Deze is via de A13, de A4 Midden Delfland, mocht deze in de toekomst worden

gerealiseerd, verbonden met het landelijke wegennet. De ring sluit via een aantal provinciale wegen, met name de N 470, de N 223, en de Provincialeweg aan op het regionale hoofdwegennet. Het provinciale en het landelijke wegennet rondom Delft is sterk in ontwikkeling

- het spoor, dat de komende jaren in Delft voor een forse deel ondergronds zal worden gebracht en naar verwachting op termijn zal worden verdubbeld. Delft krijgt een nieuw, modern station bij het stadscentrum en ook station Delft Zuid wordt flink aangepakt
- Delft is van oudsher een waterstad. De Schie doorsnijdt de stad van noord naar zuid. De afgelopen jaren is met name de betekenis voor de recreatievaart sterk toegenomen, hetgeen ondermeer heeft geleid tot aanlegfaciliteiten aan de Zuidkolk.

Deze infrastructuur vormt een belangrijke drager van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad en de regio. Dat de twee speerpunten van de Delftse economie aan de oostzijde van de stad liggen, vloeit logisch voort uit de ligging van de hoofdinfrastructuur aan. De grootschalige werkgebieden, waar zich een fors deel van de werkgelegenheid voor de Delftse beroepsbevolking bevindt, liggen logischerwijs aan de landelijke hoofdadres van het wegverkeer:

- Science Port Holland aan de A13, met als onderdeel daarvan het TIC inclusief Schieoevers op het knooppunt van de A13 met de N470, gecombineerd met de Schie en het Spoor (Delft Zuid)
- Plaspoelpolder op de 'tweesprong' van A13 en A4, gecombineerd met de ligging aan de Schie

- Harnaschpolder aan de A4, op het knooppunt met de N 222

De historische binnenstad is uitstekend bereikbaar via het spoor, maar ook via de A13 (afslag Delft Noord en afslag Delft Centrum) en in toenemende mate via de Schie.

Het ruimtelijk beleid wordt gebaseerd op twee principes: Panorama's en stadsentrees.

De combinatie van stadsentrees panorama's leidt tot een logische afwisseling van verdichten en verdunnen.

Panorama's bieden zicht op de verschillende kwaliteiten van de stad vanaf de infrastructuur. Het 'Zicht op Delft' van Vermeer is daarvan een beroemd voorbeeld van een panorama op Delft vanaf de oever van de Schie. Maar ook vanaf de autowegen en vanaf het spoor dient het zicht op de kwaliteiten van de stad gewaarborgd te zijn. De samenhang met de groengordel, de groene stadsentrees de groene dwarsverbindingen en het vergroenen van woonmilieus is groot: daarmee wordt het zicht op de stad vrijgehouden.

- De stadsentrees zijn de plaatsen waar de nationale en regionale infrastructuur aansluit op de stedelijke boulevards, op een aantal plaatsen valt dit samen met de wijkvoorzieningsknooppunten.

### Missie

De missie van de structuurvisie komt hierin als volgt tot uiting

- Duurzaam
  - o duurzame, milieubewuste inpassing grootschalige infrastructuur
  - o verbeteren bereikbaarheid via het spoor
  - o intensiveren grondgebruik langs de Schie
- Verbonden
  - o Delft verbonden met de regio en de randstad
  - o Verbinding TIC en toerisme met Delft
  - o Verbinding van landschappelijke en ruimtelijke economische identiteit
- Dynamisch
  - o Bovenstedelijke infrastructuur als verbinding met de andere randstedelijke centra van kennis en toerisme Uitstraling door verdere ontwikkeling van cultuurhistorische waarden en innovatief technologisch complex

### Uitwerking infrastructuur

Bij een eventuele verbreding van de A13 dient het noordelijke deel verlaagd te worden aangelegd, zodat de hinder voor de woonbuurten en de barrièrewerking daar vermindert. Verder dient het zuidelijk deel zo te worden ingepast dat de zichtbaarheid en uitstraling van het TIC en de Delftse Poort (IKEA) worden gewaarborgd. Langs de westzijde van de A13 worden ontwikkelingen aangegrepen om de bestaande groenzone op te waarderen. Doel daarvan is

- het verminderen hinder (geluid, fijnstof)

- het vergroten van het stedelijk groengebied (gebruiksgroen, ecologisch groen)
- het voorkomen van dichte, bebouwde, geluidwerende en dus vrijwel afgesloten wand die het zicht op de stad ontnemt.
- ruimte reserveren om eventueel een parallelweg langs de A13 te realiseren om de Schoenmakerstraat en de Julianalaan te ontlasten.

Bij de eventuele verlenging van de A4 door het Midden Delfland, vormt de barrièrewerking van het hoogspanningstracé en de auto infrastructuur nabij het knooppunt met de Kruithuisweg (N 470) een belangrijk aandachtspunt. De samenhang van het groengebied Midden Delfland en het recreatiegebied Kerkpolder moet gewaarborgd zijn. Hier dient geanticipeerd te worden op een mogelijke verlaging van de Kruithuisweg tussen dit knooppunt en het knooppunt met de Provincialeweg.

Langs de de Schie ligt een potentieel aantrekkelijke openbare ruimte voor stadbewoners, bezoekers en toeristen. Op tal van plaatsen zijn stad en Schie verbonden, met bruggen, poorten steigers en kades. Met name waar de Schie langs de bedrijfsterreinen DSM en Schieoevers loopt, kunnen stad en Schie op veel plaatsen veel meer met elkaar worden verbonden.

Daarmee wordt voortgebouwd op reeds lopende initiatieven, zoals de ontwikkeling van Koningsveld, Lijm en Cultuur, de aanleg faciliteiten voor de recreatievaart in de

Zuidkolk, de ontwikkeling van woningbouw en jachthaven bij de Nieuwe Haven en het project Blauw.

Bijzondere aandacht vergt de Schie als barriere in de stad, met name ten zuiden van de Abtswoudse brug. De onderlinge afstanden van de bruggen zijn ten noorden van deze brug ongeveer de helft van die en ten zuiden van de brug. Extra oeververbindingen zijn noodzakelijk voor auto- en fietsverkeer, zeker als het TIC verder tot ontwikkeling komt.

Concrete beleidskeuzes zijn:

- bij transformatie van bedrijfsterreinen aan het Rijn-Schiekanaal
  - o openbare verblijfskwaliteit langs de Schie realiseren en herstellen
  - o functies toevoegen met synergie met het water
  - o onderzoek naar het bundelen van laad en losfaciliteiten tot 1 a 2 locaties met goede aansluiting op de weginfrastructuur
  - o uitbreiden van de faciliteiten voor recreatievaart
  - o onderzoeken van mogelijkheden voor OV over water (watertaxi's), bijvoorbeeld vanaf het nieuwe treinstation
- De Gelatinebrug en de Farradaybrug. Onderzoek naar een extra verbinding voor autoverkeer tussen de Sebastiaansbrug en de Kruithuisbrug.

Een toename van watergebonden bedrijvigheid is in Delft niet aannemelijk en gelet op de focus op technologie en innovatie niet wenselijk. Het is wel denkbaar om de

huidige, verspreid gelegen en verouderde laad- en losfaciliteiten te concentreren op 1 a 2 plaatsen die beter aansluiten bij het (vracht)vervoer over de weg, zodat ook dat aspect van het watergebruik een kwaliteitsverbetering kan ondergaan.

De aanleg van de spoortunnel betekent dat de verkeersfunctie wordt veiliggesteld en zelfs versterkt (viersporigheid), terwijl tegelijkertijd de ontsluitings- en verblijfsfunctie drastisch verbeterd (nieuw station met alle benodigde voorzieningen en een hoogwaardig ingericht stedelijk gebied).

De reeds bestaande plannen rondom Delft-Zuid worden doorontwikkeld vanuit dit principe:

- ruimte voor viersporigheid
- verbetering van bestaand station met bijbehorende voorzieningen (fietsparkeren, aansluitend OV, park&ride)
- verblijfsklimaat verbeteren door
- hoogwaardige inrichting openbare ruimte
- geluid afschermdende bebouwing langs de Vulcanusweg en de Tanthofdreef
- verlengde Engelse straat als zichtlocatie langs het spoor
- intensieve bebouwing met gemengde functies rondom het station

De Delftse stadsentrees kennen door hun ligging en bestaande invulling al een vanzelfsprekende die met programmatische thematisering en ruimtelijke randvoorwaarden verder kan worden versterkt:

- Delft Noord, met een accent op leisure en wellness, in samenwerking met de Delftse Hout
- Delft centraal, met een accent op innovatieve grootschalige winkelconcepten, in samenwerking met het centrum (Koepoortgarage), Ikea en de herstructurering, op termijn, van het gebied rondom de Staalweg, doorontwikkeling concept Delftse Poort
- Buitenhof, afslag Kruithuisweg, met accent op wonen en groen. Rekening houden met aanpassing hoogteligging Kruithuisweg i.v.m. toenemende verkeersdruk A4 – A13, verbinding recreatief groen Delft – agrarisch groen Midden Delfland, inpassing hoogspanningstracé
- Reinier de Graaf, aansluitend op sportpark Midden delfland, accent op sport, zorg en gezondheid. Rekening houden met op termijn een verbeterde route naar Reinier de Graaf Gasthuis
- Harnaschpolder, accent op bedrijvigheid. Rekening houden met een kruisende tramverbinding (lijn 37) op termijn
- Provincialeweg. Rekening houden met de ontwikkeling Rijswijk-Zuid.

Hierbij nemen twee stadsentrees een bijzondere positie in:

- het nieuwe NS-station Delft biedt, in combinatie met de zich ontwikkelende faciliteiten voor waterrecreatie aan de Zuidkolk een hoogwaardige ontsluiting van de historische binnenstad voor toeristen. Dit leidt tot een vanzelfsprekende concentratie van het aanbod op toeristisch gebied rondom deze locaties



- het station Delft Zuid biedt in combinatie met de afslag Delft Zuid -TU wijk een uitstekende ontsluiting van het TIC, zij het dat in de toekomst behoefte zal zijn aan een extra aansluiting op het hoofdautowegennet. Hier ligt het accent op technologie en innovatie, startersmilieu en creatieve economie

### Uitwerking Toerisme en Binnenstad

Het toerisme in de binnenstad kent drie zwaartepunten: horeca, winkels en cultuurhistorie. Een verdere groei van het toerisme in de binnenstad is enerzijds wenselijk vanuit economisch oogpunt, maar vormt anderzijds ook een bedreiging voor de leefbaarheid van de binnenstad als woongebied.

Het ruimtelijk beleid heeft als inzet om het toerisme verder te laten groeien en tegelijkertijd de hinder voor andere functies in de binnenstad te beperken door:

- het verder verbeteren van de bereikbaarheid, in het bijzonder voor de minder hinderlijke vormen van vervoer: openbaar vervoer per tram, trein en water, fietsen en wandelen.
  - o de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt sterk verbeterd met de bouw van het nieuwe NS-station, de spoortunnel en lijn 19
  - o de faciliteiten voor de recreatievaart worden verder verbeterd, zowel in en rondom de Zuidkolk als bij de Nieuwe Haven
  - o voor langzaam verkeer wordt de openbare ruimte van de Phoenixstraat en Westvest, de route van het station naar de binnenstad, de route langs de Schie (Zuidkolk) hoogwaardig en

aantrekkelijk ingericht. De verbindingen met de rest van de stad zal sterk verbeteren na de sloop van het spoorviaduct. Routes voor langzaam worden benut als onderdeel van het toeristisch-recreatieve aanbod is de stad (evenementen, beeldenroutes, atelierroutes e.d.).

- o de bereikbaarheid voor auto's is al verbeterd met de bouw van de Zuidpoortgarage en zal met de oplevering van de Koepoortgarage en de Spoorsingelgarage verder verbeteren. Mogelijkheden voor extra openbare parkeercapaciteit zal worden onderzocht aan de noordzijde van de Binnenstad en ter plaatse van het stadskantoor aan de Phoenixstraat
- o PM: busparkeren touringcars

- intensiveren en uitbouwen rondom bestaande toeristische functies in de binnenstad

- o de bestaande horeca- en winkelcircuits worden geconsolideerd, ontbrekende schakels worden ingevuld
- o de bestaande cultuurhistorische attracties worden geconsolideerd en uitgebouwd vanuit de zone Markt-Princehof en de zone Legermuseum, DOK-Bibliotheek, Theater De Veste. Vrijkomende locaties in deze twee zones en langs de Westvest – Phoenixstraat komen in aanmerking voor een toeristische- of horeca bestemming (kaartje transformatielocaties, incl. Postkantoor, tegelhandel, bioscoop, stadskantoor, Gasthuispaats, etc.)

- vergroten van het gebied met toeristische en centrumstedelijke activiteiten naar gebieden direct grenzend aan de binnenstad
  - o In voormalige TU-panden in TU-noord worden nieuwe toeristische functies ontwikkeld, zoals het congreshotel aan de Kanaalweg, het Techniek Museum en de Botanische Tuin
  - o langs de Schie en de Rotterdamseweg worden, in samenhang met de transformatie van het bedrijventerrein Schieovers-noord toeristische functies ontwikkeld en geïntensiveerd, zoals de recreatiehaven aan de Zuidkolk, Bacinol 2, Porceleyne Fles en Museumfabriek, Nieuwe Haven, Lijm en Cultuur, de Speeldernis, het WAD, Blaauw
- verbinden van het speerpunten 'toerisme' met andere speerpunten:
  - o Economie: Creatieve bedrijvigheid en startersmilieus (Schieovers-noord, Blauw, Bacinol 2, en binnenstad)
  - o Techniek en natuur: Techniekmuseum, Botanische Tuin
  - o Water: Waterrecreatie
  - o Wonen: innovatieve woon- en werkmilieus (TNO, Schieovers-noord)
  - o Landschap: recreatief gebruik van het buitengebied: bereikbaarheid Delftse Hout en Midden Delfland
- Centrumstedelijke functies die niet noodzakelijkerwijs gebonden zijn aan de cultuurhistorische omgeving van de binnenstad, kunnen een plaats krijgen in

aangrenzende gebieden, zoals de Irene Boulevard en Voorhof-Noordoost.

Ook hierdoor ontstaat ruimte om de druk op de Binnenstad te spreiden.

#### Uitwerking TIC

Het ruimtelijk zwaartepunt van het TIC ligt in het zuidoosten van Delft, maar dit economische en technologische netwerk omvat ook relaties buiten dit gebied, zoals met DSM, Ikea, Greenport Westland, de Erasmus Universiteit, etc. Delft werkt hierin dan ook samen met diverse partners in de regio, in het bijzonder in het kader van Science Port Holland en het stadsgewest Haaglanden. Het TIC-Delft is een van de drie speerpuntprojecten in het Regionaal Structuurplan Haaglanden.

In het zuidoosten van Delft omvat het TIC een complete biotoop van zo'n 700ha voor technologie en innovatie in de vorm van het onderwijs van de TU en de HBO-instellingen, de laboratoria en onderzoeksinstituten, de startende, groeiende en bloeiende ondernemingen en toeleverende bedrijven. De woningen voor studenten, onderzoekers, kenniswerkers en docenten. Daarmee biedt het TIC een uniek, hoogwaardig stedelijk vestigingsmilieu met een belangrijke toegevoegde waarde voor de ontwikkeling van de kenniseconomie in regio en de Randstad.

Het TIC omvat, in Technopolis, de laatste nog onbebouwde plekken in de stad en diverse bebouwde locaties waar het grondgebruik fors geïntensiveerd kan worden, met name in TU-Midden, TNO-Zuidpolder en Schieovers. Dit kan echter ook leiden tot een forse milieupogave, in het bijzonder als gevolg van de groei van het autoverkeer

dat hiermee gepaard zal gaan. De daadwerkelijke mogelijkheden voor een bouwprogramma als toevoeging aan het bestemmingsplan Technopolis zullen worden onderzocht in de PlanMER die bij de RSV-D wordt uitgevoerd en die verder zal worden verfijnd in de MER die voor het zuidoosten van Delft zal worden gedaan.

De uitdaging bestaat uit het creëren van een attractief, uniek woon- en werkklimaat voor het TIC. Randvoorwaarde is een optimale samenhang met de rest van de stad, waarbij een oostwest tweedeling in de stad wordt voorkomen en waarbij de hinder voor de omgeving beperkt blijft binnen aanvaardbare kaders.

Het streefbeeld voor het gehele TIC is daarbij dat van de groene stadscampus. De TU-wijk transformeert van monofunctionele universiteitswijk naar gemengd stedelijk milieu voor wonen, werken, onderwijs, onderzoek en recreatie die zich uitbreidt tot Schieoever-noord en het voormalige TNO-terrein. (zie ook hiervoor bij woonmilieus). Een centraal gelegen concentratie van voorzieningen rondom het huidige sportcentrum vormt op termijn het hart van dit gebied.

Concrete maatregelen om milieuhinder te voorkomen en te beperken zijn:

- Bevorderen Openbaar Vervoer:
  - o Opwaardering NS-station Delft-Zuid (hogere bedieningsfrequentie, 4 sporigheid) en verbeteren verbinding van dit station met het TIC (Gelatinebrug)
  - o Realiseren tram 19, op termijn doortrekken naar Rotterdam

- o Ontwikkelen lijn 37
- Realiseren van hoogwaardige fietsverbindingen
  - o Verbinding Kerkpolder – Emerald, vervolg op fietstunnel A13, Gelatinebrug, kruising bij het spoor t.p.v. Delft Zuid, kruising Provinciale Weg
  - o Verbinding Technopolis – Tanthof: Faradaybrug, fietstunnel onder het spoor bij Tanthof
  - o Aansluiten op fietsnet landelijk gebied, toegankelijk maken MiddenDelftland vanuit TIC
- Beperken van de hinder van autoverkeer:
  - o Realiseren: Faradaybrug
  - o Realiseren: parkeergarages en betaald parkeren in TU-Midden en Technopolis
  - o Onderzoeken: hinder hoofdinfrastructuur beperken
    - Geluidwerende maatregelen A13, Kruithuisweg, zoals snelheidsverlaging en geluidafscherming middels geluidwallen of –schermen dan wel geluidafschermdende bebouwing.
  - o Onderzoeken: extra auto-infrastructuur:
    - Aansluiting A13 - Technopolis
    - Aansluiting Kruithuisweg - Rotterdamseweg
    - Aansluiting Rotterdamseweg – Provincialeweg via een brug over Schie

- Parallelweg langs A13

- transformatieopgave locaties langs de schie bepalen

#### Wat levert het op

- Mobiliteit
  - o Borgen hoofd auto- en rail-infrastructuur
- Milieu
  - o Bundelen en inpassen hinder auto-infrastructuur
  - o Bijdrage aan intensief ruimtegebruik
- Wonen
  - o Intensiveren woonbebouwing oostzijde voor beoogde kennisdoelgroep
  - o uitbreiding groene campus uitstraling langs de A13
  - o wonen en werken langs de Schie
- CKE
  - o Panorama's op economische speerpunten Delft
  - o Stadsentrees met economisch vestigingspotentie
  - o wonen en werken langs de Schie
- Zorg, welzijn, onderwijs, sport
  - o Gethematiseerde stadsentrees ook voor recreatie, sport en zorg (bijv. Reinier de Graaf)

#### Keuzes

- welke stadsentrees met welk programma

## 4 Scenario's

### 4.1 Inleiding

De hiervoor beschreven principes bieden ruimte aan ontwikkelingen die verschillen in tempo, omvang en effecten. Om, mede in het kader van de PlanMER, hierin een goede afweging te maken, zijn drie scenario's ontwikkeld. Elk van deze scenario's sluit aan op de drie perspectieven en de daaruit afgeleide ruimtelijke principes. Elk scenario gaat uit van een reëel ontwikkelingsperspectief:

- het eerste scenario richt zich op de boulevards (zie 5.1.3). Voor de ontwikkelpotentie van deze locaties speelt de goede bereikbaarheid en de ruimtelijke wenselijkheid van intensief grondgebruik (stapeling van functies) een belangrijke rol. Op verschillende locaties langs de boulevards ruimte beschikbaar of kan ruimte beschikbaar komen door een meer doelmatige benutting van de versnipperde openbare ruimte (verdichten en verdunnen)
- het tweede scenario richt zich op de knooppunten van voorzieningen (zie 5.2.3.) en is gebaseerd op de ontwikkelingspotentie die de goede bereikbaarheid, het hoge voorzieningenniveau en de mogelijkheid van gestapelde ontwikkeling met zich meebrengt. In lijn met deze ontwikkelingspotentie omvat dit scenario naast de 6 wijkknooppunten ook de ontwikkeling van het centraal stedelijk gebied (voorhof noordoost) dat voldoet aan dezelfde criteria: bereikbaarheid, voorzieningenniveau, stapeling.
- het derde scenario richt zich op het oosten van Delft, in het bijzonder op DSM-oost, TU-Midden, TNO, Schieoevers en Technopolis en is gebaseerd

op enerzijds de fysiek beschikbare ontwikkelruimte in dat deel van de stad en anderzijds de gunstige ligging in het regionale en randstedelijke netwerk, inclusief het waternetwerk (de Schie).

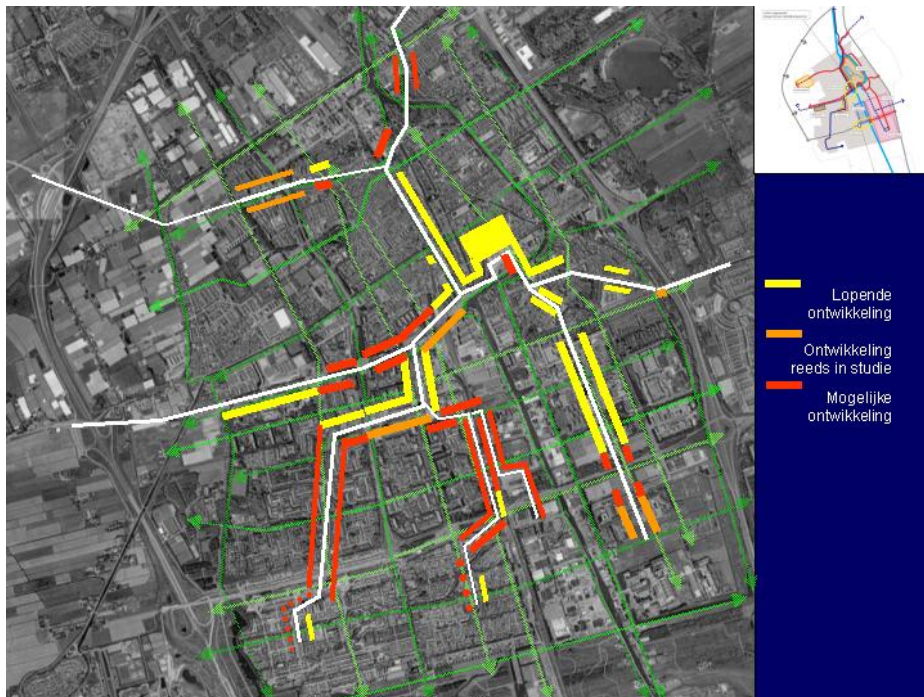
Bij het uitwerken van de scenario's zijn, zoals opgemerkt, de ruimtelijke principes toegepast zoals die hiervoor zijn beschreven. Daarbij zijn de volgende vragen gehanteerd:

- welke ontwikkelingen zijn ruimtelijk mogelijk
- welke randvoorwaarden moeten daarbij worden gecreëerd
- in welk tempo zijn ontwikkelingen voorstelbaar
- wat zijn milieueffecten

Omdat de identiteit van Delft niet is te reduceren tot een van de perspectieven, maar juist bestaat uit de combinatie (gelaagdheid) van deze perspectieven, ligt het niet voor de hand om het ruimtelijk beleid in de komende jaren exclusief op een van deze scenario's te baseren. De scenario's sluiten elkaar niet uit en overlappen elkaar gedeeltelijk. De ruimtelijk ontwikkeling van Delft zal bestaan uit een goed afgewogen mix van de drie scenario's gezamenlijk. Per definitie zijn scenario's geen plannen, maar een vorm van ruimtelijk onderzoek. Aan de scenario's kunnen dan ook geen planologische of andere rechten worden ontleend.

## 4.2 Scenario Boulevards

Dit scenario maakt gebruik van de ruimte die beschikbaar is of komt door het beter benutten van locaties langs de boulevards van Delft. Daarmee wordt aangesloten op projecten die reeds in ontwikkeling of uitvoering zijn, zoals de ontwikkeling rondom Sporthal Buitenhof, Winkelcentrum In de Hoven, Poptahof, de randen van de Spoorzone en Zuidpoort. Het scenario omvat niet alleen 'verdichten', maar ook completeren en verbeteren van het netwerk van dwarsverbanden.



### 4.3 Scenario Knooppunten en wijkvoorzieningen

Dit scenario benut de ruimte die beschikbaar is of komt door de goede bereikbaarheid, het hoge voorzieningenniveau en de mogelijkheid van gestapelde ontwikkeling rondom voorzieningencentraties op knooppunten van boulevards en buurtontsluitingsroutes. Het scenario omvat de 6 wijkknooppunten met de aangrenzende binnenstedelijke bedrijfsterreinen, en de intensivering van het centraal stedelijk gebied in en rondom Voorhof Noordoost. Het scenario koppelt de ontwikkelopgave rondom de knooppunten aan het 'vergroenen' van de randen van de woonbuurten en –wijken.



## 4.4 Scenario Panorama's en stadsentrees

Dit scenario benut de ruimte die beschikbaar is of komt op extensief gebruikte locaties in het met name het zuidoosten van de stad (TU-Midden, Technopolis, Schieoever) die goed gepositioneerd zijn in het randstedelijk netwerk en die aansluiten op de behoefte in de Randstad en de regio aan het ontwikkelen van een hoogwaardig vestigingsmilieu op het gebied van technologie en innovatie. Het scenario omvat de drie oostelijke stadsentrees, de stadsentree bij station Delft Zuid en de vestigingskwaliteiten langs de Schie. Het scenario omvat ook de verbetering van de verbinding tussen de stad en de stedelijke en regionale groenstructuren.

